

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

Bakgrund

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

Länsplanen innehåller målformuleringar, nuläge och planeringsförutsättningar samt beskrivning av brister och behov i transportsystemet i Uppsala län. Länsplanen innehåller förslag på åtgärdsplan där de medel som enligt Trafikverket är tillgängliga för Uppsala län fördelas på att åtgärda brister och behov.

Det har utförts en hållbarhetsbedömning på länsplanen. Den finns som en bilaga till länsplanen och inkluderar en miljökonsekvensbedömning (MKB), i enlighet med krav i Miljöbalkens 6 kap. Hållbarhetsbedömningen är en bedömning av i hur stor omfattning de föreslagna åtgärderna bidrar till att uppfylla mål med avseende på olika perspektiv, som till exempel de transportpolitiska målen, nationella miljökvalitetsmålen och mål för jämlikhet och jämställdhet. Hållbarhetsbedömningen ger en bild av hur planinriktningen uppfyller målen.

Efter remissperioden kommer ett slutligt sammanvägt förslag till länsplan tas fram för beslut och redovisning till regeringen senast 20 januari 2026.

Handlingar

Handlingar finns tillgängliga på Region Uppsalas hemsida:

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

- Länsplan för regional transportinfrastruktur i Uppsala län för planperioden 2026–2037.
- Bilaga Kommunala bristfördjupningar *samt* underbilagor per länets kommun
- Bilaga Bristbeskrivningar regionalt vägnät Uppsala län 2024-04-04
- Bilaga Regional bristbeskrivning Uppsala län – rekommendationer
- Bilaga Hållbarhetsbedömning remissversion Länsplan 2026–2037
- Bilaga Datakällor och databearbetning

Lämnande av synpunkter

Region Uppsala önskar synpunkter på förslaget senast den 17 oktober 2025. Yttrandet skickas till lansplan@regionuppsala.se

Vänligen ange diarienummer och *Länsplan 2026–2037 Uppsala län* som rubrik. Till svaret måste bifogas word-fil med text som går att bearbeta.

Remisskonferens

Den 19 september, kl. 13-17. För mer information läs på projekthemsidan [Länsplan 2026–2037](#). OBS föränmälan krävs.

Övrigt

Vid frågor, kontakta projektledare Daniel Lund
Telefon: 018-617 54 24
E-post: daniel.erik.e.lund@regionuppsala.se

Vi ser fram emot era synpunkter på förslaget till länsplan.

Med vänlig hälsning

Jenny Lundström
Ordförande Trafik- och samhällsutvecklingsnämnden, Region Uppsala

Sändlista remiss Länsplan för regional transportinfrastruktur i Uppsala län för planperioden 2026–2037

Kommuner

Enköpings kommun
Heby kommun
Håbo kommun
Knivsta kommun
Uppsala kommun
Tierps kommun
Älvkarleby kommun
Östhammars kommun

Myndigheter

Länsstyrelsen i Uppsala län
Sveriges lantbruksuniversitet
Uppsala universitet
Trafikverket Mellersta regionen
Sjöfartsverket
Luftfartsverket
Naturvårdsverket
Försvarmakten

Angränsande län

Region Västmanland
Region Stockholm
Region Gävleborg
Region Sörmland
Region Dalarna

Region Uppsala, Trafik och samhälle

Besöksadress: Storgatan 27 | 751 85 Uppsala | tfn 018-611 00 00 | fax 018-611 60 10 | org nr 232100-0024

www.regionuppsala.se

Intresseorganisationer

Stockholms handelskammare
Företagarna i Uppsala län
Svenskt Näringsliv Uppsalaregionen
LRF Mälardalen
Upplandsstiftelsen
Transportföretagen
Naturskyddsföreningen i Uppsala län
Funktionsrätt Uppsala
Cykelfrämjandet Uppsala
Uppsala cykelförening
Gruppen för cykel- och promenadväg utmed gamla Stockholmsvägen, väg 255 Uppsala-Vassunda
Knivsta föreningsråd
Riksförbundet enskilda vägar
Upplands idrottsförbund

Utvecklingsgrupper

Hela Sverige ska leva - Uppsala län
Gräsö skärgårdsråd
Hargshamns bygderåd
Alunda utvecklingsgrupp
Ekeby utvecklingsgrupp
Gimo utvecklingsgrupp
Utvecklingsgruppen för Söderön, Tvärnö och Raggarö (SUG)
Öregrunds utvecklingsgrupp
Östhammars Stadsråd
Järlåsa i samverkan
Föreningen Utveckla Örbyhus Tobo och Vendel
Idé- och utvecklingsgruppen i Karlholm
Utvecklingsrådet för Storstretabygden
Länna byalag
Oxsätra Åkerlänna tillsammans
Knutby i samverkan
Vattholma samverkan
RIS - Rasbo i samverkan
Krusenbergs byalag
Fjärdhundraland

Stora arbetsgivare

Hargs Hamn AB
Swedavia
Svensk kärnbränslehantering
Vattenfall Forsmark
Sandvik Coromant
Morgongåva Företagspark

Länsplan för regional transportinfrastruktur i Uppsala län

För planperioden 2026–2037

Remissversion



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

Organisation: Region Uppsala

Diarienummer: TSN2025-00050

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

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

Region Uppsala | Trafik och samhälle

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

Innehåll

1. Inledning..... 6

1.1 Länsplan – del av nationell plan 6

1.2 Framtagandet av länsplan..... 8

1.3 Åtgärdsplaneringens process 9

2. Mål 11

2.1 Internationella mål och strategier 11

2.2 Nationella mål för transportpolitiken..... 12

2.3 Mellanregionala och regionala mål för Uppsala län..... 13

2.4 Länsplanens mål 15

3. Planeringsförutsättningar 17

3.1 Transportstråk i Uppsala län 17

3.2 Befolkningsutveckling 21

3.3 Exploatering och nyutveckling..... 22

3.4 Resandeutveckling..... 23

3.5 Hälsa och säkerhet..... 24

3.6 Godstrafik..... 26

3.7 Strategisk utveckling av det regionala cykelvägnätet..... 27

3.8 Samlad bristbedömning..... 27

4. Åtgärdsplan 28

4.1 Länsplanens fördelning av medel 2026–2037 28

4.2 Hållbarhetsbedömning 37

5. Genomförande och uppföljning 39

5.1 Ansvarsrollerna i genomförandeprocessen 39

5.2 Länsplanens genomförande..... 40

5.3 Uppföljning av länsplanen..... 41

Bilagor 42

Källor..... 43

Läshänvisning

Inledning

Inledningsvis redovisas förutsättningarna för framtagande av länstransportplanen samt de bakomliggande processerna som påverkar revideringsarbetet av planen.

Mål

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

Planeringsförutsättningar

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

Åtgärdsplan

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

Genomförande och uppföljning

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

Ordlista och förkortningar

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

En Bättre Sits (EBS): Ett storregionalt samarbete för att utveckla transportsystemet i Stockholm-Mälardalenregionen.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Östra Mellansverige (ÖMS): Storregionalt samarbete mellan flera regioner i östra Mellansverige för att samordna planeringen av transport och infrastruktur.

1. Inledning

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

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

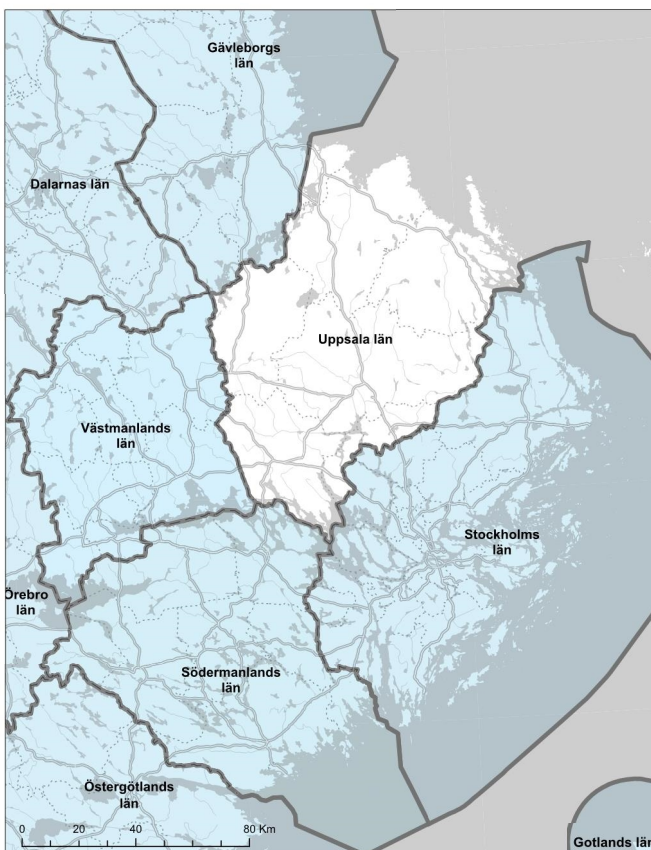
för att Uppsala län fortsatt ska ha goda möjligheter till utveckling, tillväxt och vara integrerad i Stockholm-Mälarenregionen, Sverige och omvärlden är att det finns en väl fungerande infrastruktur. Länsplanen för regional transportinfrastruktur (hädanefter kallad länsplan) är ett strategiskt dokument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

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

1.1 Länsplan – del av nationell plan

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

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



Figur 1. Uppsala län och närliggande län.

1.1.1 Nationellt planuppdrag

Processen att ta fram länsplanen styrs av flera förutsättningar, både ekonomiska och politiska. Regeringen tilldelar varje län en ekonomisk ram som anger hur mycket medel som kan användas för investeringar i regional transportinfrastruktur under den aktuella planeringsperioden på tolv år. Länsplanen revideras sedan var fjärde år. Uppsala län har genom regeringens direktiv (LI2025/00640) blivit tilldelade en preliminär ekonomisk ram på 2 534 miljoner kronor. Efter Trafikverkets avräkning (TRV 2025/37255) har den siffran preliminärt justerats till 2 727 miljoner kronor med anledning av underförbrukning under åren 2022–2025. Detta baseras på utfall för åren 2022–2024 samt prognoser för år 2025. Att delar av avräkningen baserar sig på prognoser samt hur index utvecklas framåt kan leda till att de slutliga ramarna skiljer sig från de preliminära ramarna. Fördelningen av medel i länsplan för Uppsala län beslutas av Region Uppsalas regionfullmäktige, därefter är det Trafikverket som ansvarar för genomförandet av planen. Uppdraget är reglerat genom *förordning om länsplaner för regional transportinfrastruktur* (1997:263).

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

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

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

1.1.2 Regeringens direktiv för åtgärdsplaneringen

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

Uppsala läns preliminära ekonomiska ram för planperioden uppgår till 2 727 miljoner kronor, vilket är en ökning med 793 miljoner kronor jämfört med föregående planperiod. Ökningen kan primärt härledas till kraftiga prisökningar och underförbrukning under åren 2022–2025. Därtill har rådigheten över avsatta medel i nationell plan för samfinansiering av cykel- och trafiksäkerhetsåtgärder längs det regionala vägnätet överförts till länsplaneupprättarna.

1.2 Framtagandet av länsplan

Under framtagandet av länsplan för planperioden 2026–2037 har Region Uppsala tillsatt en arbetsgrupp bestående av tjänstepersoner som arbetat med länsplanen från och med att Trafikverket presenterade inriktningsunderlag för infrastrukturplanering 2026–2037 under januari 2025. Inriktningsunderlaget utgör det första steget mot en ny nationell plan och länsplaner och syftar till att ge underlag till regeringens infrastrukturproposition.

Genom kontinuerliga dialogmöten och avstämningar med tjänstepersoner från respektive kommun samt

Länsstyrelsen i Uppsala län har kommunerna samt Länsstyrelsen aktivt medverkat i framtagandet av länsplanen. Trafikverket har bistått med underlag och stöd genom hela processen.

För att främja bred politisk delaktighet har en politisk referensgrupp inrättats, med en ledamot från varje parti som är representerade i trafik- och samhällsutvecklingsnämnden. Syftet var att alla partier ska vara involverade i processen, få tillgång till information och ges möjlighet att lämna synpunkter innan beslut fattas. Referensgruppen har haft fyra möten under perioden september 2024 till maj 2025. Den politiska processen har även inkluderat löpande rapportering till trafik- och samhällsutvecklingsnämnden.



Figur 2 Process för den nationella planen och länsplanerna. Inriktningsplaneringen omfattar figurförklaring för "inriktningsunderlag" och "infrastrukturproposition". Åtgärdsplaneringen omfattar figurförklaring "regeringens direktiv" och "nationell plan, länsplan".

Ett remissförslag till länsplan för planperioden 2026–2037 är på samråd mellan juni 2025 och oktober 2025. Länsplanen ska fastställas i regionfullmäktige hösten 2026.

1.3 Åtgärdsplaneringens process

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

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

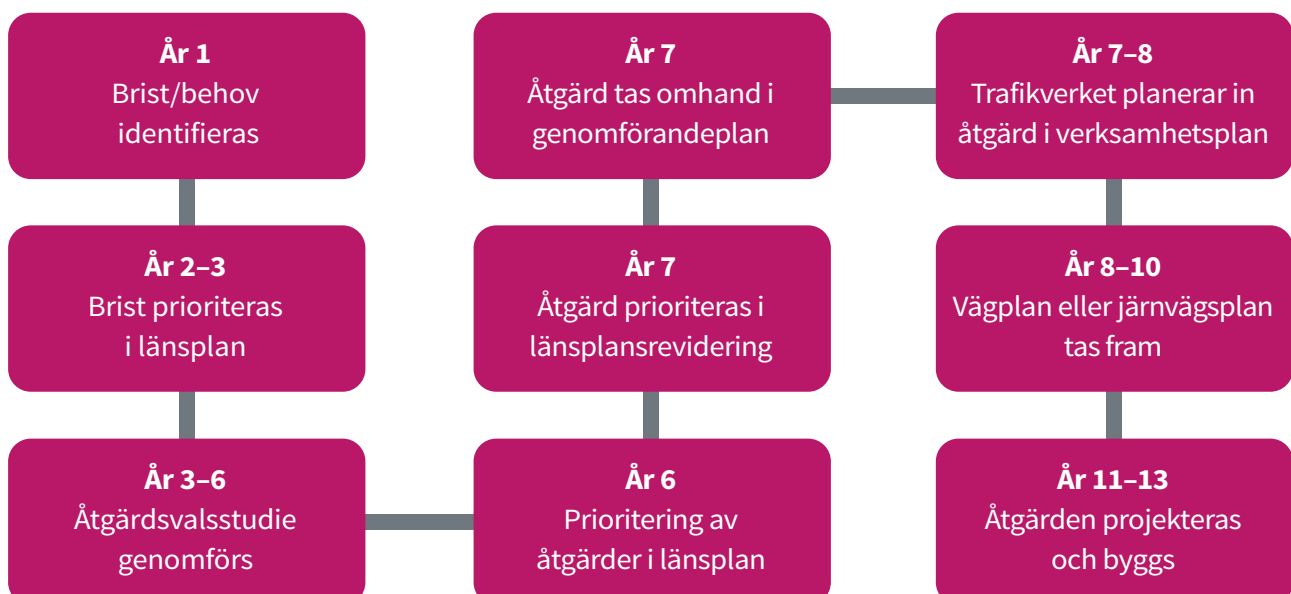
Steg 2 ”Optimera”: Genomföra åtgärder som medför ett mer effektivt utnyttjande av den befintliga infrastrukturen.

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

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

Fyrstegsprincipen innebär att man stegvis analyserar vilka åtgärder som är mest lämpliga för att hantera behoven. I många fall kan en kombination av olika åtgärder ge bästa resultat. Målet är att i första hand använda åtgärder enligt steg 1 och 2, och om dessa inte är tillräckliga, övervägs mer omfattande byggåtgärder enligt steg 3 och 4.

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



Figur 3. Länsplaneobjekt – från ax till limpa (schabloniserat).

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



2. Mål

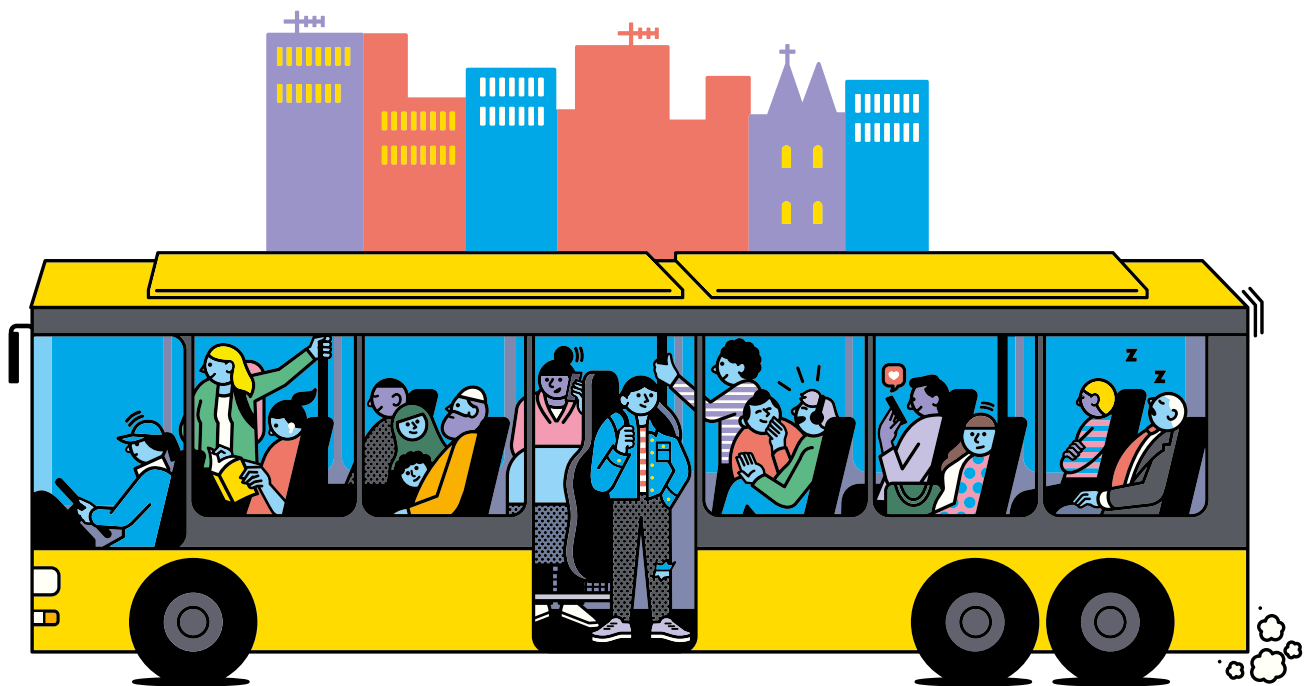
Länsplanen berörs av flertalet styr- och policy-dokument både på regional, nationell och internationell nivå. Länsplanen innehåller en åtgärdsplan som ska bidra till de uppsatta målen som finns. Målen är centrala i styrningen av den nationella infrastrukturutvecklingen och de utgör grundläggande utgångspunkter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

2.1 Internationella mål och strategier

Förenta nationernas (FN) Agenda 2030 består av 17 globala mål för hållbar utveckling som syftar till

att främja ekonomisk, social och miljömässig hållbarhet. För Uppsala län är Regional utvecklingsstrategi för Uppsala län länets Agenda 2030-strategi och påverkar därmed länsplanens utformning.

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



2.2 Nationella mål för transportpolitiken

Förordning (1997:263)

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



Figur 4. De transportpolitiska målen.

Transportpolitiska målen

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

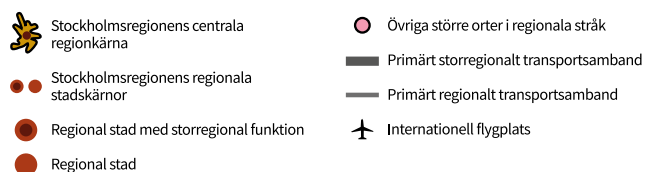
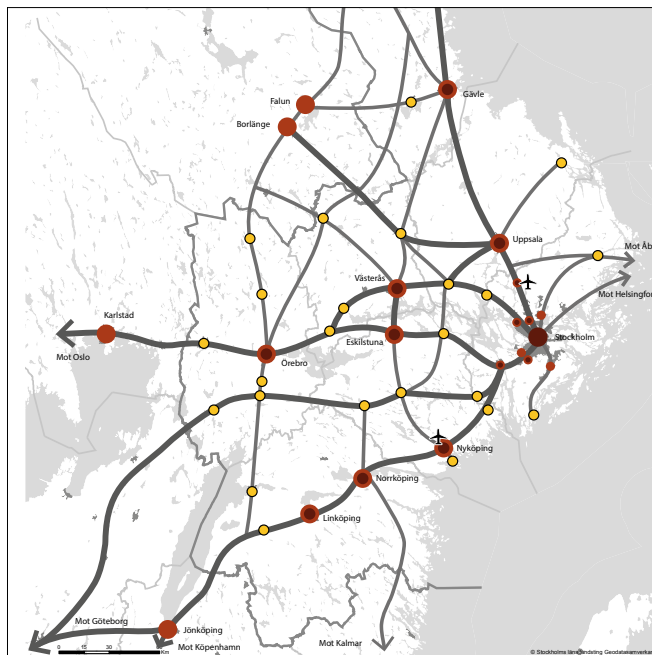
Det övergripande målet för transportpolitiken är att säkerställa en ekonomiskt, socialt och miljömässigt långsiktigt hållbar transportförsörjning för invånarna och näringslivet i hela Sverige. Transportsystemet behöver utvecklas i riktning mot det övergripande transportpolitiska målet utifrån de jämbördiga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

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

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

2.3 Mellanregionala och regionala mål för Uppsala län

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



Figur 5. Storregional rumslig strukturbild för ÖMS med fokus på ortstruktur och storregionala samband, från rapport ÖMS 2050 (ÖMS 2050).

2.3.1 Östra Mellansverige (ÖMS)

Region Uppsala är med i Östra Mellansverige (ÖMS) tillsammans med regionerna Gävleborg, Stockholm, Sörmland, Västmanland, Örebro, och Östergötland. Syftet med ÖMS är att samordna den storregionala planeringen. Den gemensamt framtagna strategin ÖMS 2050 pekar ut ortstrukturer och resesamband i östra Mellansverige samt betonar vikten av samverkan i en storregional struktur som främjar den funktionella sammankopplingen. En nyckelroll för att uppnå det är ett väl fungerande och resurseffektivt transportsystem.

2.3.2 En Bättre Sits (EBS)

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

2.3.3 Regional utvecklingsstrategi för Uppsala län

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

2.3.4 Regionalt trafikförsörjningsprogram för Uppsala län 2020–2030

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

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

2.3.5 Regional cykelstrategi för Uppsala län

Den regionala cykelstrategin för Uppsala län antogs av regionstyrelsen i december 2017. Cykelstrategin anger mål, strategier och inriktning för arbetet med att skapa bättre förutsättningar för cykling i Uppsala län.

2.3.6 Persontågsstrategi för Uppsala län med målbilder till 2050

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

2.3.7 Tillsammans för ett fossilfritt Uppsala län – Länsstyrelsens klimat- och energistrategi

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

2.4 Länsplanens mål

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

målområden, sju mål och tolv strategiska inriktningar. Samhällsekonomisk effektivitet ska genomsyra samtliga målområden och därför består länsplanen av åtgärder som ska ge en god samhällsekonomisk lönsamhet.

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

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

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

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

Målområde 2. Ett tillgängligt och inkluderande transportsystem

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

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

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

Målområde 3. Ett trafiksäkert och hälsofrämjande transportsystem

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

Målområde tre har en inriktning mot ett trafiksäkert och hälsofrämjande transportsystem. Trafiksäkerhet är ett viktigt område som beaktas i all infrastrukturplanering. Särskilt viktigt är detta för oskyddade trafikanter. Möjligheten att på ett tryggt

och säkert sätt röra sig i trafikmiljöer som gång- eller cykeltrafikant är även viktigt för folkhälsan. Ett systematiskt arbete med trafiksäkerhetsfrågorna är viktigt för att nå målen.

3. Planeringsförutsättningar

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

3.1 Transportstråk i Uppsala län

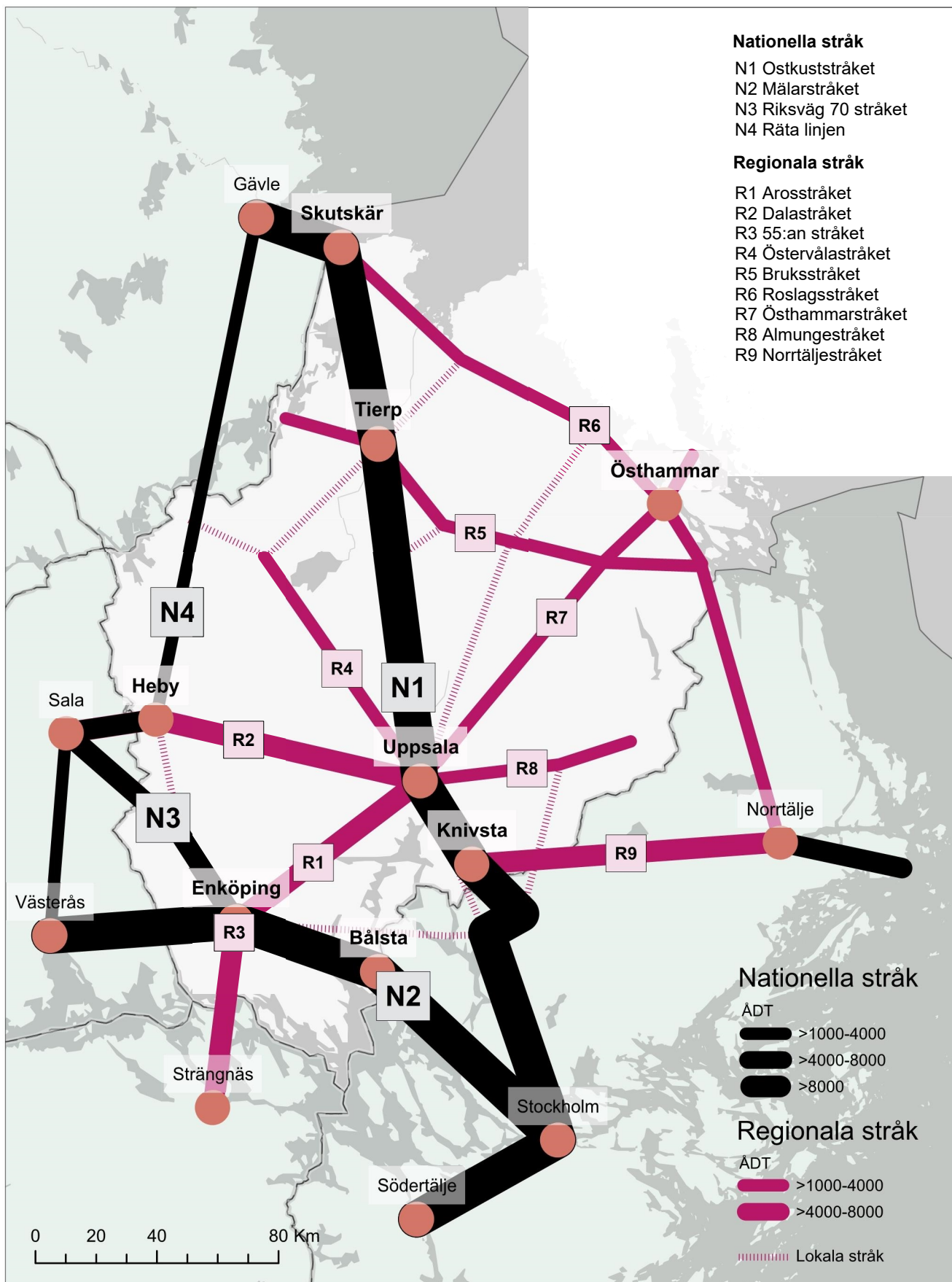
Transportinfrastrukturen i Uppsala län är indelat i tretton utpekade stråk där både väg och järnväg ingår. Fyra stråk definieras som nationella stråk (se N1–N4 i figur 6) utifrån sin funktion som viktiga nationella godsstråk eller viktiga för det långväga resandet. De flesta vägar som faller inom dessa fyra definierade nationella stråk hanteras av den nationella planeringen i nationell plan och ej av länsplanen. Resterande vägar i de övriga nio stråk definieras som regionala (se R1–R9 i figur 6) utifrån dess funktion och hanteras inom ramen för länsplanen.

Utöver de regionala och nationella stråken finns även vägar som är viktiga utifrån en mer lokal karaktär. Dessa är viktiga komplement till den existerande infrastrukturen och binder samman de nationella och regionala stråken med varandra, men även med det övriga vägnätet i Uppsala län. Dessa vägar är oftast kortare och har ett lägre årsmedeldygnstrafik (ÅDT) än de utpekade regionala stråken men hanteras likväl i länsplan.

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

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

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



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

3.1.1 Nationella stråk

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

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

- Stråket består bland annat av järnvägssträckan Ostkustbanan och E4 som är två av Sveriges viktigaste transportstråk. Båda finansieras av nationell plan.
- Inom delar av stråket återfinns även väg 600 och väg 291 som är regionala vägar utifrån sin funktion och utifrån att de finansieras av länsplan. Både väg 600 och väg 291 fungerar således som ett viktigt parallellgående stråk för resande i nord-sydlig riktning genom Uppsala län. Det bidrar till ökad redundans för det nationella vägnätet.
- I stråket vid länsgränsen ligger Arlanda flygplats som är ett riksintresse för både gods- och persontrafik.
- Stråket är utpekade i FPV för godstrafik, dagliga personresor, kollektivtrafik och långväga personresor. Både E4 och Ostkustbanan är riksintressen för kommunikation och fyller en avgörande funktion för såväl godstrafik som persontrafik. Stråket är kritiskt för att binda ihop södra och norra Sverige.

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

- Järnvägen Mälarbanan och den nationella vägen E18 sträcker sig längs hela Mälarstråket och finansieras båda av nationell plan.
- Mälarstråket är utpekade i FPV för godstrafik, dagliga personresor, kollektivtrafik och långväga personresor. E18 är ett utpekade riksintresse för kommunikationer. Stråket är en viktig del av det svenska transportsystemet och förbinder bland

annat Örebro, Västerås, Enköping och Bålsta med Stockholmsregionen.

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

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

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

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

3.1.2 Regionala stråk

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

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

- Avsaknaden av en järnvägskoppling mellan Uppsala och Enköping utgör en felande länk i det regionala och nationella järnvägssystemet. Därför föranliggs det ett behov att utreda en sådan koppling inom en närmare framtid. Behovet är utpekade i EBS storregionala systemanalys.
- Stråket är viktigt ur det storregionala och nationella perspektivet då det verkar avlastande för Stockholm-Mälarregionen.

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

- Stråket består av väg 72 som är en regional väg och finansieras av länsplan.
- I Dalastråket ingår även Dalabanan som hanteras helt och hållet av nationell plan i och med järnvägsinfrastruktur.

Stråket är utpekat i FPV för godstrafik, dagliga personresor, långväga personresor och kollektivtrafik. Stråket är viktigt för att integrera Dalarna och norra Västmanland med Uppsala län.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

- Stråket består primärt av väg 77 som finansieras av länsplan men delsträckan mellan Norrtälje och hamnen i Kapellskär består av E18 som finansieras av nationell plan.
- Stråket är utpekat i FPV för godstrafik, dagliga personresor, långväga personresor och kollektivtrafik. Stråket knyter ihop Uppsala kommun och Knivsta kommun med Norrtälje kommun. Stråket har även en viktig storregional godsfunction.

3.1.3 Lokala stråk

Samtliga vägar i de lokala stråken finansieras av länsplan.

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

3.2 Befolkningsutveckling

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

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

Mellan år 2010–2023 har befolkningsutvecklingen skett i olika takt inom länet. I delar av nordöstra Uppsala län mot kusten (delar av Tierp kommun, Östhammar kommun och Älvkarleby kommun) har befolkningen under denna period minskat till viss del, medan befolkningen i områden inom och intill tätorterna runt stadsnoderna Enköping och Uppsala har ökat rejält. Befolkningsökningen kan ses i samband med bostadsutvecklingar som har lockat framför allt barnfamiljer. Befolkningen i den nordöstra länsdelen är äldre än befolkningen i de södra delarna (Uppsala kommun, Knivsta kommun, Håbo kommun och Enköpings kommun) av länet. Uppsala kommun utmärker sig med den yngsta demografin (åldersgrupp 20–30 år) jämfört med de andra kommunerna i länet, detta beror delvis på dess utbud av skolor och universitet.

Statistiska centralbyrån har delat in Sverige i regionala statistikområden (RegSO) utifrån socioekonomiska

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

3.3 Exploatering och nyutveckling

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

3.3.1 Bostadsmarknad

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

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

I södra delen av länet, främst i kommunerna Knivsta och Uppsala, sker den största bostadsutvecklingen jämfört med resterande län: Fyrspårsavtalet ställer krav på att det ska möjliggöras för totalt 48 000 nya bostäder i Knivsta kommun (15 000) och i Uppsala kommun (33 000) kommun under de kommande tre decennierna.

3.3.2 Näringslivsutveckling

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

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

I privat sektor bidrar Morgongåvas lageretableringar för näthandel till den största branschen i Heby kommun (bland annat lager för Apotea, Adlibris och Babyland). I Östhammars kommun är största branschen tillverkning och utvinning (Sandvik Coromant) samt energiförsörjning (Forsmarks kärnkraftverk). Även i Tierps kommun och Älvkarleby kommun är största branschen tillverkning och utvinning (Atlas Copo och Stora Enso i respektive kommun). Arbetsgivare inom life science, speciellt i Uppsala kommun, spelar också en viktig roll i länets tillväxt och näringslivsutveckling vilket är möjligt med sin närhet till kompetens från universiteten.

Könsfördelningen i branscherna varierar. De största branscherna för män är tillverkning och byggverksamhet medan de största branscherna för kvinnor är knuten till vård och omsorg samt utbildning. Denna segregation i arbetsmarknaden skapar en hel del skillnader i könsfördelning i dagbefolkning över länet: andel kvinnor är

störst i dagbefolkning i geografier där det finns en skola eller en vårdinstans (till exempel Akademiska sjukhuset) medan andel män är större i geografier där det finns arbete kopplat till konstruktion- eller tillverkningsindustri samt inom energiförsörjningsindustri som Forsmarks kärnkraftverk i Östhammars kommun.

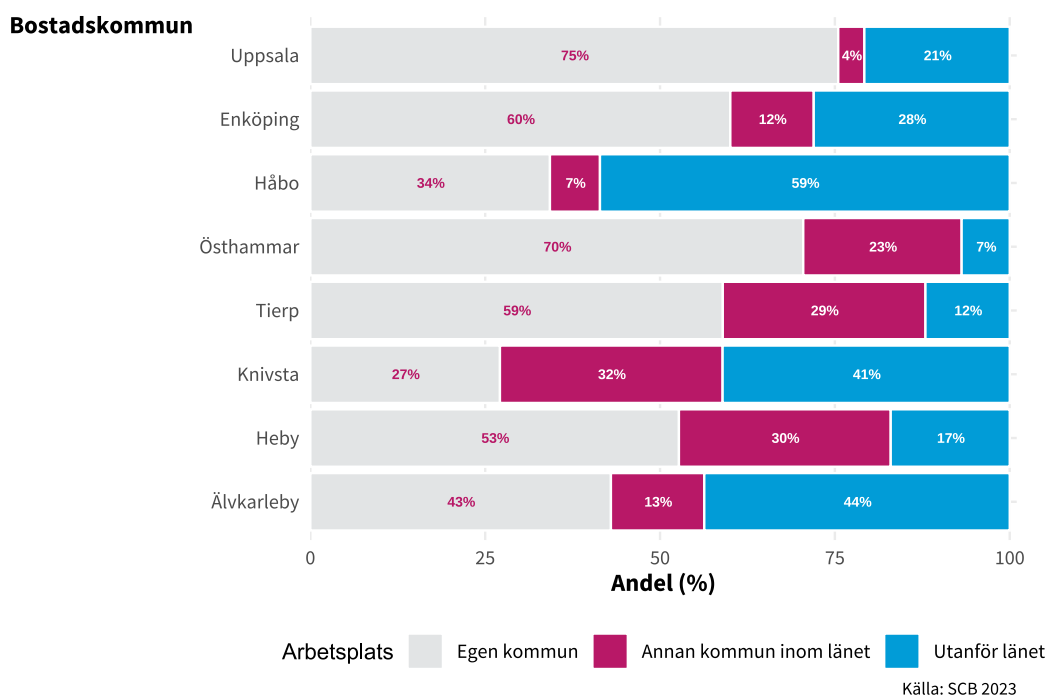
Enligt den förstudie (Stockholms Handelskammare, 2023) som Stockholms Handelskammare tagit fram gällande Tillväxtklustret Norduppland (Tierps kommun och Östhammars kommun) pekas den delen av Uppsala län ut som ett av Sveriges mest lovande tillväxtområden i den gröna omställningen. Enligt förstudien kommer företag i dessa två kommuner att behöva nyrekrytera 5 000 nya personer fram till år 2035 som ställer krav för kompetensförsörjning – detta i ett område där befolkningen har minskat under de senaste åren och andelen äldre personer har ökat.

3.4 Resandeutveckling

Den största andelen pendling i länet sker i stråket mellan Uppsala kommun och Stockholms kommun

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

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



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

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

Enligt SCB:s statistik för 2024 går majoriteten av grundskoleelever i skola inom sin hemkommun. För gymnasieelever ser det annorlunda ut, eftersom gymnasieskolorna är betydligt färre än grundskolorna i länets olika delar. I Heby kommun saknas gymnasieskola helt, och i Älvkarleby kommun respektive Knivsta kommun erbjuds endast introduktionsprogram eller individuellt anpassade gymnasieprogram. Från både Knivsta kommun och Heby kommun pendlar elever oftast till Uppsala kommun för sina gymnasiestudier, medan elever från Älvkarleby kommun vanligtvis pendlar till Gävle kommun. I Enköpings kommun går cirka 70 procent av eleverna i gymnasieskola inom den egna kommunen. De som pendlar gör det främst till Uppsala kommun eller Västerås kommun. I Östhammars kommun och Tierps kommun går ungefär hälften av gymnasieeleverna i skola inom kommunen. Övriga pendlar i första hand till Uppsala kommun. Från Håbo kommun pendlar en stor andel, knappt 60 procent, till gymnasieskolor i Stockholms län, särskilt till kommunerna Stockholm, Upplands-Bro och Järfälla. I Uppsala kommun går över 90 procent av gymnasieeleverna i skola inom kommunen.

Andel resor gjorda med hållbart resande (kollektivtrafik, gång och cykel) varierar i och inom länets kommuner. I Uppsala kommun är knappt 60 procent av resorna hållbara medan i övriga kommuner är andel hållbart resande mellan 20–

30 procent. Störst andel av hållbart resande finns i de centrala orterna. Andel hållbart resande av totala resor gjorda har stabiliserats till 40 procent under de senaste åren (viss ökning). Samtidigt har kollektivtrafikens marknadsandel stadigt ökat under det senaste decenniet och utgör under år 2023 nästan en tredjedel (cirka 31 procent) av de motoriserade resorna i länet. En ökning jämfört med år 2010 där andelen utgjorde drygt 20 procent. Under åren av covidpandemin sjönk andelen till viss del men kollektivtrafikens marknadsandel har på senare år uppnått nästan samma nivå som innan pandemin (Kollektivtrafikbarometern 2024). Andel av kombinationsresor där huvudsakligt färdmedel har varit kollektivtrafik har ökat de senaste åren: från 11 procent år 2017 till 14 procent år 2023 (Kollektivtrafikbarometern 2024). Oftast är det cykel som man kombinerar resan med kollektivtrafik med.

3.5 Hälsa och säkerhet

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

Enligt etappmålet för Nollvision ska antalet omkomna i vägtrafiken halveras till år 2030, och allvarligt skadade ska minska med minst 25 procent. Utgångsvärden är medelvärden av utfallen år 2017–2019. För Uppsala län omkom det i snitt 10,7 personer mellan åren 2017–2019, på riksnivå omkom 265,7 personer. Eftersom första pandemiåret är speciellt när det gäller resande i trafiken så jämförs ett medelvärde av omkomna och allvarlig skadade år 2021–2023 som utgångsvärden. För Uppsala län omkom det i snitt

5,3 personer mellan åren 2021–2023 vilket visar på en halvering från perioden 2017–2019 och är i linje med Nollvisions etappmål.

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

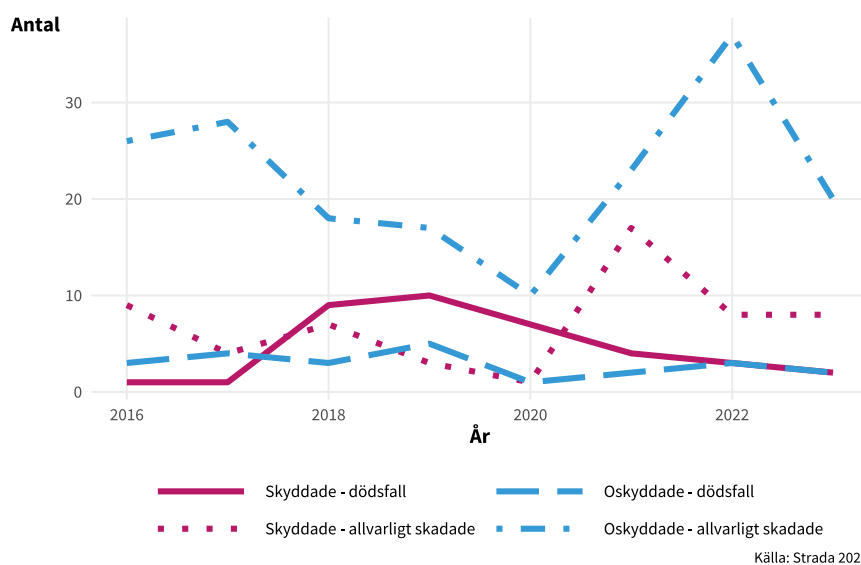
Könsfördelningen bland olyckor som leder till lindriga eller måttliga skador är ungefär lika för män och kvinnor. Däremot, antalet olyckor som leder till allvarliga skador och dödsfall är högre bland män än för kvinnor.

För ålder så sker den största andelen trafikolyckor bland unga vuxna (högst är för åldersgrupp 25–34 år), men det är den äldre åldersgruppen som har högst andel bland de mer allvarliga trafikolyckorna. På riksnivå så finns en tydlig trend att antal olyckor med allvarliga skador/dödsincidenter ökar i de högre åldersgrupperna. Trend går ej att utläsa för Uppsala län då det är väldigt få allvarliga olyckor per ålderskategori.

Dessa anmärkningar om skillnader i kön och ålder gällande allvarliga olyckor kan bero på flera bakomliggande orsaker. Exempelvis finns skillnader i hur mycket och hur långa sträckor man reser

till vardags, samt vilket färdmedel som används. Ju mer man reser desto högre är sannolikheten för olyckor och desto oftare man reser med ett höghastighetsfärdmedel (till exempel bil längs motorväg jämfört med cykel inom stadskärna) desto högre är sannolikheten för allvarligare olycka när väl en olycka inträffar. Därtill sker olyckorna i högre utsträckning på platser där det finns ett större rörelseantal, exempelvis centrala stadskärnor och högt trafikerade vägar. Enligt en temarapport om kvinnors och mäns resande (Svensk Kollektivtrafik, 2022) har män längre till jobbet och använder därmed bil oftare än kvinnor. Huvudsakligt färdmedel bland kvinnor är enligt statistiken gång, cykel eller kollektivtrafik. Dessa skillnader mellan män och kvinnor i färdmedelsval och färdmedelsavstånd kan vara delförklaringar till att män är överrepresenterade i olyckor med allvarliga skador och dödsfall.

Det finns specifika utsläpp från transportsektorn som påverkar människors hälsa, i synnerlighet vid större mängder och längre exponering (Trafikverket 2021). De finare partiklarna (PM2.5) kan orsaka hjärt- och lungsjukdomar, de grövre partiklarna (PM10) kan skapa irritation i ögon, näsa och hals samt orsaka andningsproblem. Även kväveoxider (NOx) kan orsaka luftvägsbesvär. (WHO 2019, Naturvårdsverket 2024). Nationell emissionsdatabas (2024) har samlat information



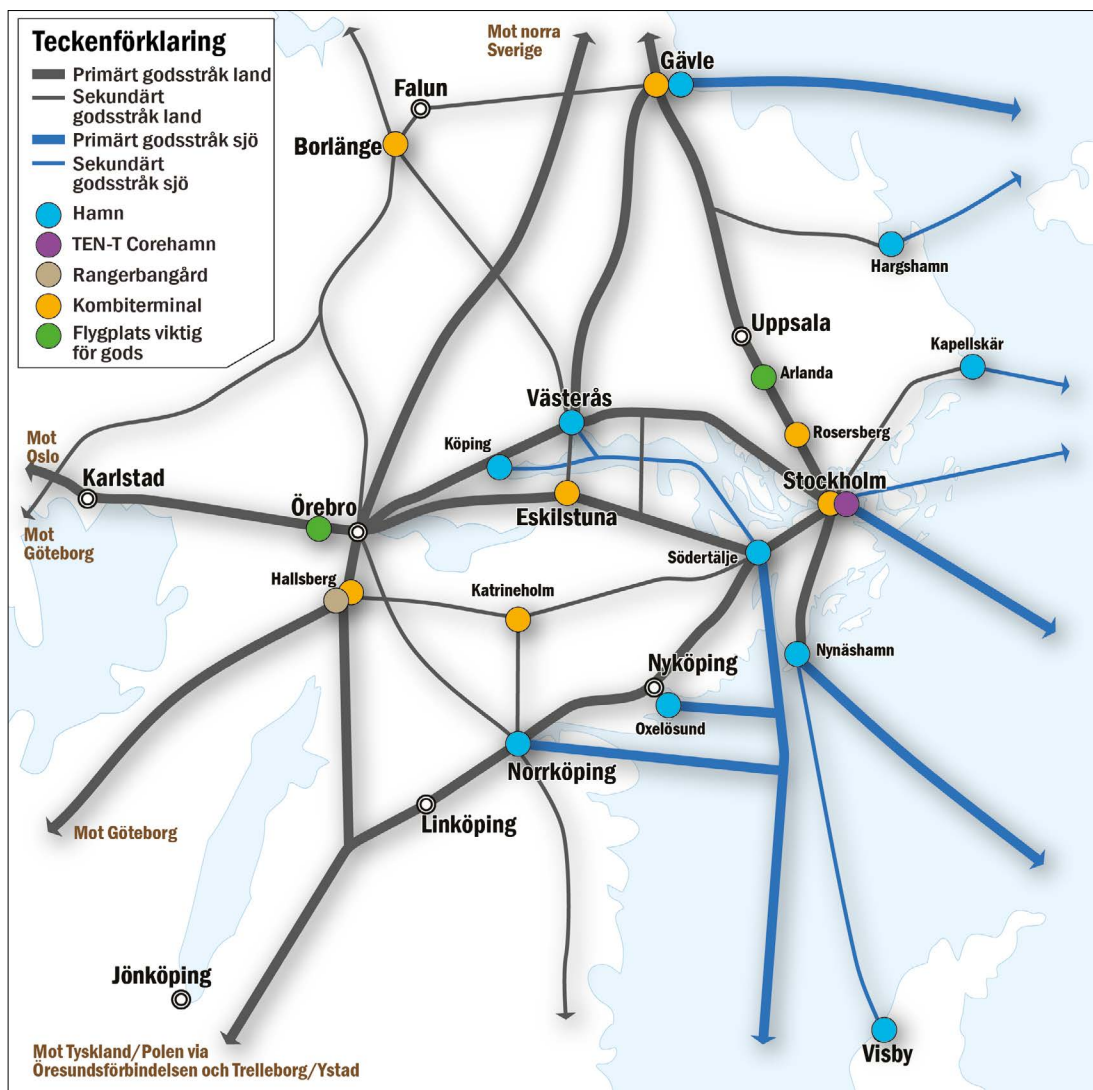
Figur 8. Antal dödsfall och allvarligt skadade per trafikanttyp i länet, 2016–2023.

om dessa utfall på län- och kommunnivå och per sektor. Utveckling av antal NOx per år inom Uppsala län har tydligt minskat mellan år 2015 och 2022: från 2 900 till 1 800 ton per år. Det finns en tydlig nivåskillnad även för de finare partiklarna (från 180 ton/år till 170 ton/år) medan utsläpp av de grövre partiklarna ökade innan pandemin och sedan på nytt nått samma nivå som för år 2015 (ca. 700 ton/år). Inom underkategorierna av transportsektorn så har utsläpp av dessa partiklar minskat speciellt för tunga lastbilar, bussar och personbilar.

3.6 Godstrafik

Uppsala län fungerar främst som ett transitlän för godsflöden mellan norra och södra Sverige.

Det finns nio vägar som är utpekade i det funktionellt prioriterade vägnätet för godstrafik inom Uppsala län: E4 (N1), E18 (N2), väg 55 (R3), väg 56 (N4), väg 76 (R6), väg 77 (R9), väg 288 (R7), väg 291 (N1) och väg 292 (R5), se figur 9. Dessa vägar utgör en viktig infrastruktur för både regional och nationell godstrafik. Inom Uppsala län finns det ett antal felande länkar i godsnätet kopplat till låga bärighetsklasser. Ansvaret för att åtgärda felande länkar i bärighetsnätet faller utanför länsplanens mandat. Detta hanteras inom nationell plan och Trafikverket har fått i uppdrag att ta fram en plan som ska redovisa hur bärighetsklasser ska systematiskt åtgärdas i hela Sverige.



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

Hargshamn är den enda utpekade godsnoden i länet där det finns sjöfartsförbindelser som möjliggör godstransporter via Östersjön. För omlastning och distribution av gods sker de största terminaletableringarna i angränsande regioner. Nya terminallokaliseringar för gods sker till stor del nära nodstäderna Norrköping, Örebro, Västerås och Eskilstuna (EBS, 2020).

De högsta trafikvolymerna för gods återfinns längs E4 och E18, där dagliga flöden av tunga fordon uppgår till över tusen fordon per dygn. Väg 55 och väg 56 spelar också en viktig roll, särskilt för kopplingarna till Västerås och Mälardalen (väg 55) samt norrut till Gävle (väg 56). Utöver de större europavägarna utgör även väg 76, väg 77, väg 288, väg 291 och väg 292 viktiga regionala stråk för godstrafik. Dessa vägar möjliggör transporter inom, mellan och igenom länet samt kopplar samman orter inom länet med större logistiknav utanför länsgränserna.

3.7 Strategisk utveckling av det regionala cykelvägnätet

Region Uppsala ska inrätta ett cykelkansli med uppdrag att tillsammans med länets kommuner och Trafikverket utarbeta och driva arbetet med en regional cykelplan. Den regionala cykelplanen beskriver hur cykelnätet ska utvecklas. Detta möjliggör att Region Uppsala kan ta ett samlat grepp kring utvecklingen av det regionala cykelvägnätet samt snabba på processerna för att bygga ut cykelvägnätet.

Länsplanen har tidigare pekat ut behov av att utreda följande gång- och cykelvägar. Dessa utredningar kommer hanteras inom arbetet med den nya regionala cykelplanen:

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

3.8 Samlad bristbedömning

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

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

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

4. Åtgärdsplan

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

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

4.1 Länsplanens fördelning av medel 2026–2037

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

Länsplanens olika delar

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

Namngivna åtgärder

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

Trimningsåtgärder

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

Länsplanens olika finansieringsformer

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

Samfinansiering

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

Medfinansiering

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

Statlig medfinansiering (SMF)

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

För investeringar där det finns särskilda skäl kan finansiering beviljas upp till 75 procent. Denna bedömning görs från fall till fall.

40/60 gång- och cykelvägar

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

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

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

Region Uppsala har valt att temporärt pausa processen för att ansöka om nya 40/60-åtgärder. Finansieringsformen planeras att utvärderas innan möjligheten att ansöka om nya 40/60 åtgärder återigen öppnas.

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

Åtgärdsområde	Åtgärder	Indikativ summa (miljoner kronor)	Uppskattat genomförande		
			2026–2029	2030–2033	2034–2037
Namngivna åtgärder	Väg 55 Enköping–Litslena <i>Varav medfinansiering Enköping kommun</i>	319	X	–	–
	Väg 55 Örsundsbro–Kvarnbolund	840	X	X	–
	Väg 288 Gimo–Börstil	475	X	X	–
	Väg 600 Uppsala–Björklinge GC + kollektivtrafikåtgärder	53	X	–	–
	Utredning	10	X	X	X
Hållbar samhälls- utveckling kring åtgärder för utbyggnaden till fyra spår och dess tillhörande bostadsbyggande*	Vänthallar kopplat till järnvägsstationerna inom fyrspårsprojektet	280	–	X	–
	Framtida åtgärder kopplat till omlandet mellan Knivsta-Uppsala		–	X	X
Trimningsåtgärder i stråk	Dalastråket (Väg 72 Kvarnbolund-Heby)	80	X	X	–
	55an-stråket (Väg 55 Bärbyleden, Kvarnbolund-E4)	50	X	X	–
	Östervålastråket (Väg 272 Östervåla-Libroback)	80	X	X	–
	Väg 600 (Väg 742 Tierp-Tierps kyrkby)	40	X	–	–
	Trafiksäkerhetsåtgärder och enskilda vägar: Utpekade brister i TRV's regionala bristbeskrivningar	48	X	X	X
	Statlig medfinansiering: Trafiksäkerhet- och trafikmiljö	75	X	X	X
	Statlig medfinansiering: Kollektivtrafikanläggningar och hela- resan	75	X	X	X
	Kollektivtrafik- och GC-åtgärder i prioriterade stråk	41	X	X	X
Regional utveckling	Förberedande studie för Arosbanan	20	–	X	X
	Heby lastterminal	5	X	–	–
	Odefinierade åtgärder	10	X	X	X
Samfinansiering av nationell plan	Väg 56 Sala-Heby GC-väg	40	X	–	–
	Uppsala S plattformsförlängning med plattformanslutning	36	–	X	–
	OKB stationsanpassningar etapp 1–3. Stationsanpassning av ostkustbanan Storvreta-Skutskär	150	X	X	–
Total summa		2727	–	–	–

*Åtgärderna OKB stationsanpassningar och Uppsala S plattformsförlängning har flyttats till åtgärdsområdet Samfinansiering av nationell plan med anledning av regeringens redovisningskrav.

4.1.1 Namngivna åtgärder

Åtgärdsområdet innefattar fyra utpekade namngivna åtgärder som belastar länsplanen med totalt cirka 1697 miljoner kronor. Åtgärderna fokuserar främst på att öka trafiksäkerhet och framkomlighet genom mötesseparering och anläggning av ny gång- och cykelväg på det regionala vägnätet. Objekten innehåller även åtgärder för att förbättra hela-resan-perspektivet och kollektivtrafiken.

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

10 miljoner kronor avsätts för utredningar på det regionala vägnätet.

Väg 55 Enköping–Litslena

Summa: 319 miljoner kronor.

Planerad produktion: 2026–2029.

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

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

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

Väg 55 Örsundsbro–Kvarnbolund

Summa: 840 miljoner kronor.

Planerad produktion: 2026–2029.

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

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

Väg 288 Gimo–Börstil

Summa: 475 miljoner kronor.

Planerad produktion: 2026–2033.

Avtalat: Under föregående planperiod ändrades utformningen av väg 288 för att rymmas inom avsatt kostnadsram. Den nya utformningen bedöms kunna genomföras till en lägre kostnad än vad som avsatts. Enligt överenskommelse med Östhammars kommun kvarstår samma kostnadsram under denna planperiod och eventuella medel som inte förbrukas ska finansiera ytterligare åtgärder inom Östhammars kommun.

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

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

Väg 600 Uppsala–Björklinge GC + kollektivtrafikåtgärder

Summa: 53 miljoner kronor.

Planerad produktion: 2025–2029.

Beskrivning av åtgärd: Det planeras för en ny

separerad gång- och cykelväg längs med sträckan. Åtgärden innehåller även en upprustning och tillgänglighetsanpassning av busshållplatser.

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

Utredning

Summa: 10 miljoner kronor.

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

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

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

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

Syfte med åtgärdsområde

2017 tecknade Region Uppsala, Uppsala kommun och Knivsta kommun det så kallade fyrspårsavtalet. Avtalet innebär att Uppsala kommun och Knivsta kommun har åtagit sig att planera för 48 000 nya

bostäder, fördelat på 33 000 nya bostäder innan år 2050 i områdena Bergsbrunna och Södra staden i Uppsala kommun respektive 15 000 bostäder innan år 2057 i områdena Västra Knivsta och Alsike i Knivsta kommun. Region Uppsala ska svara upp genom kollektivtrafikförsörjning av Alsike, Knivsta samt finansiera eller medfinansiera en gen gång- och cykelväg för att knyta ihop Knivsta och Alsike med Uppsala.

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

För att möta åtagandena i avtalen med staten och de ökade behov som uppstår i och med att avtalet förverkligas avsätts totalt 280 miljoner kronor till ett åtgärds paket kopplat till fyra spår i länsplanen. Länsplanen avsätter även 36 miljoner kronor för samfinansieringsåtgärder inom fyrspårsområdet. Det redovisas i åtgärdsområdet (kapitel 4.1.5) Samfinansiering av nationell plan i enlighet med regeringens direktiv.

Vänthallar

Summa: Ingen summa pekas ut för åtgärden.

Planerad produktion: 2030–2037.

Beskrivning av åtgärd: Medel som avsätts ska finansiera eller medfinansiera byggnation av vänthallar för resenärer i anslutning till tågstationerna inom fyrspårsprojektet.

Framtida åtgärder kopplat till omlandet mellan Knivsta-Uppsala

Summa: Ingen summa pekas ut för åtgärden

Beskrivning av åtgärd: Medel som ska finansiera eller medfinansiera objekt inom fyrspårsområdet. Utgångspunkterna för objekten grundar sig i bostadsavtalet, den avslutade åtgärdsvalsstudien

och behov som uppstår inom processen för järnvägsplanen. Medlen ska nyttjas för:

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

4.1.3 Trimningsåtgärder i stråk

Syfte med åtgärdsområdet

Det avsätts totalt 489 miljoner kronor inom åtgärdsområdet. 210 miljoner kronor ska användas för att fortsatt utveckla de tre utpekade stråken inom åtgärdsområdet, Dalastråket, Östervålastråket och 55an-stråket. Dalastråket och Östervålastråket har sedan 2024 respektive 2022 antagna politiska överenskommelser som reglerar vilka åtgärder som är prioriterade att genomföra.

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

Totalt avsätts 150 miljoner kronor i två olika åtgärdsposter för statlig medfinansiering som ska nyttjas för trafiksäkerhetsåtgärder, trafikmiljöåtgärder, hela-resan-perspektivet, gång- och cykel samt kollektivtrafik. Medel kan även nyttjas för beteendepåverkande åtgärder.

48 miljoner kronor avsätts för mindre trafiksäkerhetsåtgärder och bidrag till enskilda vägar som Trafikverket har mandat att prioritera och genomföra. Prioriteringen har sin grund i

Trafikverkets regionala bristbedömningar och i de kommunala bristfördjupningarna. Slutligen avsätts 41 miljoner kronor för trimningsåtgärder som ska bidra till att förbättra förutsättningarna för kollektivtrafiken, gång- och cykel och hela-resan-perspektivet.

Dalastråket. Väg 72 Kvarnbolund–Heby

Summa: 80 miljoner kronor.

Planerad produktion: 2025–2033.

Beskrivning av åtgärd: Medel avsätts för att genomföra de åtgärder Uppsala kommun, Heby kommun och Region Uppsala avtalat att prioritera utifrån den nu avslutade åtgärdsvalsstudien. Detta inkluderar åtgärder som förbättrar trafiksäkerheten för samtliga trafikslag, gång och cykelåtgärder samt kollektivtrafiksåtgärder.

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

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

Summa: 50 miljoner kronor.

Planerad produktion: 2026–2033.

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

Avtalat: Överenskommelse är under framtagande.

Östervålastråket. Väg 272 Östervåla–Librobäck

Summa: 80 miljoner kronor.

Planerad produktion: 2025–2030.

Beskrivning av åtgärd: Medel avsätts för att genomföra de åtgärder Uppsala kommun, Heby kommun och Region Uppsala avtalat att prioritera

utifrån den nu avslutade åtgärdsvalsstudien. Detta inkluderar åtgärder som förbättrar trafiksäkerheten för samtliga trafikslag, gång och cykelåtgärder samt kollektivtrafiksåtgärder.

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

Väg 600 väg 742 Tierp–Tierps kyrkby

Summa: 40 miljoner kronor.

Planerad produktion: 2025–2026.

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

Statlig medfinansiering trafiksäkerhet och trafikmiljö

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

Åtgärder för statlig medfinansiering:

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

Statlig medfinansiering kollektivtrafik-anläggningar och hela-resan

75 miljoner kronor avsätts för statlig medfinansiering. Dessa medel ska användas för åtgärder för kollektivtrafik-anläggningar och åtgärder som förbättrar hela-resan-perspektivet.

Åtgärder för statlig medfinansiering:

- Bristande cykelparkeringar vid hållplatser och bytespunkter.
- Bristande hela-resan-perspektiv, till exempel pendelparkeringar.

- Bristande tillgänglighet till vårdinrättningar och skolor.
- Bristande framkomlighet som påverkar express- och regionbussar.

Trafiksäkerhetsåtgärder och bidrag enskilda vägar

Summa: 48 miljoner kronor.

Beskrivning av åtgärd: Medel avsätts för mindre trafiksäkerhetsåtgärder samt de brister som identifierats i Trafikverkets regionala bristbedömningar och i de kommunala bristfördjupningarna. Det är Trafikverket som besitter expertisen att avgöra vilka trafiksäkerhetsåtgärder som får bäst effekt. Medel kan även användas för åtgärder längs enskilt vägnät. Det är Trafikverket som ansvarar för processen för det enskilda vägnätet. Trafikverket är i processen av att ta fram ett underlag med utgångspunkt i deras regionala bristbeskrivningar som ska vara vägledande i prioriteringen av trafiksäkerhetsåtgärder i korsningar.

Kollektivtrafik- och GC-åtgärder i prioriterade stråk

Summa: 41 miljoner kronor.

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

4.1.4 Regional utveckling

Syfte med åtgärdsområde

Medel inom åtgärdsområdet ska nyttjas för att utveckla kollektivtrafiken genom finansiering av statlig infrastruktur eller via statlig medfinansiering till kommunala anläggningar. Medel kan även nyttjas till att stötta investeringar som främjar en hållbar omställning av godstransportsektorn och möta upp planerade och genomförda satsningar vid länets godsnoder.

Åtgärdsområdet kan även användas för att tillgängliggöra viktiga noder för besöksnäringen inom Uppsala län.

Förberedande studie för Arosbanan**Summa:** 20 miljoner kronor.**Planerad produktion:** 2033–2037.

Beskrivning av åtgärd: Åtgärden syftar till att förbereda och utreda effekterna av en ny järnväg mellan Enköping-Uppsala. Utredningen ska i sin tur kunna utgöra underlag för ett framtagande av en järnvägsplan. Utredningen måste vara anpassad så att Trafikverket formellt kan godkänna den som underlag.

Finansieringsform: Samfinansiering.**Heby lastterminal****Summa:** 5 miljoner kronor.**Planerad produktion:** 2028.

Beskrivning av åtgärd: En mindre terminallösning med lastspårslängd, ett uppställningsspår för Trafikverket och växlar. SETRA finansierar stickspåret in på fastighet.

Avtalat: Medfinansieringsavtal – SETRA (DNR KT-2019-0219).

Finansieringsform: Samfinansiering av åtgärder i den statliga infrastrukturen mellan parterna Trafikverket (18 000 000 mnkr via den nationella planen) Region Uppsala (5 mnkr via den regionala planen för Uppsala län) och Setra Group AB 7 550 000 mnkr.

Odefinierade åtgärder**Summa:** 10 miljoner kronor.

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

4.1.5 Samfinansiering av nationell plan**Syfte med åtgärdsområde**

Åtgärdsområdet innehåller åtgärder från nationell plan som samfinansieras av länsplanen.

Samfinansiering Väg 56 Sala-Heby GC-väg**Summa:** 17 procent.**Planerad produktion:** år 2026–2029.

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

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

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

OKB stationsanpassningar etapp 1–3**Summa:** 150 miljoner kronor.**Planerad produktion:** 2026–2033.

Beskrivning av åtgärd: Syftet med åtgärden är att det ska bli ett plant insteg mellan perrong och tåg, perrongerna ska förlängas till 225 meter för att möjliggöra trafikering med längre tåg.

Finansieringsform: Länsplan och nationell plan.**Uppsala S Plattformsförlängning och anslutning****Summa:** 36 miljoner kronor.**Planerad produktion:** 2030–2037.

Beskrivning av åtgärd: Förläggning av tågplattform till 355 meter för att möjliggöra trafikering med längre tåg samt anslutning till plattform.

Finansieringsform: Länsplan och nationell plan.

4.1.6 Fördelning av åtgärdsplanens medel mellan fokusområden

Trafiksäkerhet

Cirka 1433 miljoner kronor avsätts för trafiksäkerhetsåtgärder på det regionala vägnätet. Majoriteten av medel som går till trafiksäkerhetsåtgärder består av tre namngivna åtgärder som ämnar att förbättra trafiksäkerheten på två viktiga regionala stråk, väg 55 och väg 288.

Gång och cykel

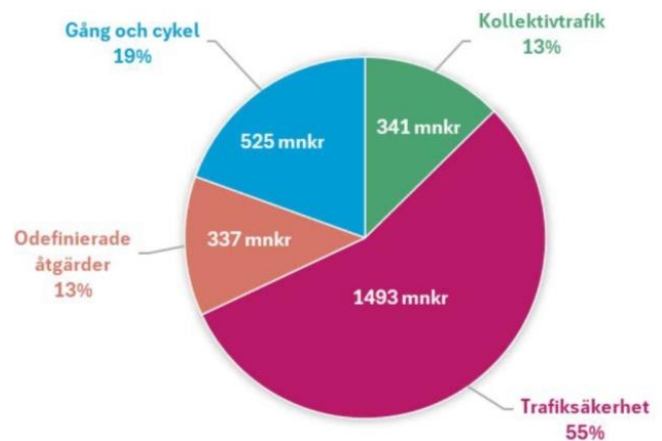
Cirka 547 miljoner kronor avsätts för finansiering, med- och samfinansiering av cykelvägar. Cykelinfrastruktur ska prioriteras till de utpekade regionala stråken. Det ska vara möjligt för kommuner att ansöka om statlig medfinansiering för gång- och cykelinfrastruktur under hela planperioden.

Kollektivtrafik

Cirka 361 miljoner kronor avsätts för finansiering av kollektivtrafiksåtgärder. För kollektivtrafiksåtgärderna prioriteras tillgänglighetsanpassning av busshållplatser längs med det prioriterade regionala vägnätet. Det ska vara möjligt för kommuner att ansöka om statlig medfinansiering för kollektivtrafikinfrastruktur under hela planperioden.

Odefinierade åtgärder

367 miljoner kronor avsätts för odefinierade åtgärder som ännu ej har öronmärkts för ett specifikt trafikslag. Majoriteten av dessa medel ska gå till att möta upp de satsningar som sker på statlig och kommunal nivå i fyrspårsområdet.



Figur 10. Fördelning av länsplanens medel mellan fokusområden

Samfinansiering nationell plan

Genom samfinansiering av den Nationella planen ökar möjligheterna för Trafikverket att prioritera viktiga satsningar och åtgärder som annars kanske inte hade kunnat prioriteras. Av Region Uppsalas totala ekonomiska ram på 2727 miljoner kronor avsätts cirka 232 miljoner kronor eller 8,5 procent av länsplanens totala ram till samfinansiering av nationell plan. 190 miljoner kronor avsätts till kollektivtrafiksåtgärder med fokus på resenärsperspektivet i järnvägssystemet. Resterande används för samfinansiering av en storregional cykelväg mellan Västmanlands län och Uppsala län.

4.2 Hållbarhetsbedömning

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

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

Miljökonsekvensbeskrivningen- och den sociala konsekvensbedömningen redovisas i Bilaga *Hållbarhetsbedömning remissversion Länsplan 2026–2037*.

4.2.1 Metod och lagkrav

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

konsekvensbedömningen är integrerad med den strategiska miljöbedömningen i processen.

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

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

Strategisk miljöbedömning av länsplaner innebär följande moment:

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

Den sociala konsekvensbedömningen (SKB) i följande sex steg:

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



5. Genomförande och uppföljning

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

5.1 Ansvarsrollerna i genomförandeprocessen

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

Region Uppsala

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

Regionfullmäktige

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

Regionstyrelsen

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

Trafik- och samhällsutvecklingsnämnden

Trafik- och samhällsutvecklingsnämnden fattar beslut om genomförandeplanen. Syftet med dessa beslut är att Region Uppsala och Trafikverket skall kunna göra nya ställningstaganden om vilka åtgärder som ska genomföras i transportsystemet.

Nämnden beslutar om överenskommelser rörande infrastrukturobjekt inom länsplanen.

Trafik och samhälle

Den ansvarige förvaltningen, Trafik och samhälle, är ansvariga för framtagandet och genomförandet av länsplanen.

Trafikverket

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

Länets kommuner

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

Länsstyrelsen

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

5.2 Länsplanens genomförande

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

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

5.2.1 Namngivna åtgärder

Beslut om namngivna åtgärder fattas genom att regionfullmäktige fastställer länsplanen. I undantagsfall kan trafik- och samhällsutvecklingsnämnden fatta beslut om nya namngivna åtgärder om behovet är trängande och om beslutet inte leder till att andra namngivna åtgärder i planen trängs undan. Om ett nytt beslut bedöms som en väsentlig avvikelse i planen ska länsplaneupprättaren begära in yttranden från berörda kommuner och andra myndigheter.

5.2.2 Trimningsåtgärder

För Dalastråket och Östervålastråket finns politiskt beslutade överenskommelser med

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

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

5.2.3 Statlig medfinansiering

Varje år har länets kommuner och regionala kollektivtrafikmyndigheten möjlighet att ansöka statlig medfinansiering hos Trafikverket. Det är förvaltningens uppdrag att utifrån de gällande politiska styrdokumenterna i samverkan med Trafikverket prioritera fördelning av medel kring ansökningarna. Det är Trafikverket som fattar beslutet om ansökningen beviljas statlig medfinansiering eller inte.

5.2.4 Samverkansplattformar

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

Forum för fysisk planering

Forum för fysisk planering är ett samverkansforum mellan tjänstepersoner i länets kommuner, Länsstyrelsen Uppsala län och Region Uppsala.

Forumet utgår från dialog samt informations- och kunskapsutbyte mellan parterna gällande strategiska frågor som rör fysiskplanering, samhällsplanering, infrastruktur samt kollektivtrafik.

Kommunsamråd

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

Kommunrundor

Kommunrundorna sker på tjänstepersonnivå och är en uppföljning av och dialog kring genomförandeplanen för infrastrukturens satsningar, beviljande och kommande objekt för statlig medfinansiering, kommunsamråden och gemensam planering av infrastruktur. Rundorna genomförs med respektive kommun en gång per år under hösten.

5.2.5 Beslut om hantering vid kostnads- och prisökningar

Kostnadsökningar inom infrastrukturprojekt är vanligt förekommande. Det är centralt att hålla isär faktiska kostnadsökningar i projekt från prisökningar som kan härledas från generella fördyrningar inom branschen med anledning av inflation, materialkostnad och dylikt. Kostnadsökningar uppstår när ett projekts budget ökar på grund av tillägg i projektets beställning, exempelvis att det i vägplaneprocessen visar sig att det behövs en planskildhet som tidigare inte identifierats. Prisökningar ligger i regel utanför Trafikverkets kontroll. Detta kan bero på generell inflation, ökade priser på vissa råvaror såsom olja eller bitumen eller upphandlingar som sker vid en tidpunkt med låg konkurrens.

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

5.3 Uppföljning av länsplanen

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

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



Bilagor

Vänligen se separata bilagor till ärendet.

Dnr: TSN2025-00050

Bilaga_Kommunala bristfördjupningar samt underbilagor per länets kommun.

Fördjupad beskrivning som grundar sig på Trafikverkets bristbeskrivningar på regionalt vägnät. Framtaget på tjänstemannanivå på Region Uppsala.

Bilaga_Bristbeskrivningar regionalt vägnät Uppsala län 2024-04-04

Trafikverkets regionala bristbeskrivningar för Uppsala län.

Bilaga_Regional bristbeskrivning Uppsala län – Rekommendationer

Trafikverkets fördjupade regionala bristbedömningar med rekommendationer för Uppsala län

Bilaga_Hållbarhetsbedömning remissversion Länsplan 2026–2037

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

Bilaga_Datakällor och databearbetning

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

Källor

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

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

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

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

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

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

Statistikmyndigheten SCB (2024). Den framtida befolkningen i Sveriges län och kommuner 2024–2040. SCB Demografiska rapporter 2024:3. https://www.scb.se/contentassets/8bf29ebdf4f744259ae62c97425818b3/be0401_2024i40_br_be51br2403.pdf https://www.statistikdatabasen.scb.se/pxweb/sv/ssd/START_AA_AA0003_AA0003F/IntGr5Socio/ (Hämtad 2024-12-09).

Statistikmyndigheten SCB (2024b). Socioekonomiskt index efter RegSO. År 2011–2023. PxWeb. <https://www.smhi.se/data/miljo/nationella-emissionsdatabasen> (Hämtad 2024-12-08)

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

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

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

Trafikverket (2021). Vägtrafikens luftföroreningar. <https://bransch.trafikverket.se/for-dig-i-branschen/miljo---for-dig-i-branschen/Luft/vagtrafikens-luftfororeningar/> (Hämtat 2025-2-6).

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

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

© **Region Uppsala, 2025**

Foto framsida: Trafikverket

Kartor och illustrationer: Region Uppsala

Karta s 26: Mälardalsrådet

Grafisk form: Matador Kommunikation

Kontaktuppgifter:

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

RAPPORT

Bristbeskrivningar regionalt vägnät Mellersta regionen

Uppsala län



Trafikverket

Postadress: Box 1140, 623 54, Eskilstuna

E-post: trafikverket@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921

Dokumenttitel: Bristbeskrivningar regionalt vägnät Mellersta regionen, Uppsala län

Författare: SWECO: Pia Sartorius, David Eriksson, Jonas Rydström, Caroline Nilsson & Linnea Lannquist

Kontaktperson: Pernilla Bernhardsson, Trafikverket

Dokumentdatum: 2024-04-04

Ärendenummer: TRV 2024/37361

Version: 1.0

Innehåll

1	Inledning	4
1.1.	Bakgrund och syfte	4
1.2.	Finansiering av eventuella åtgärder	4
1.3.	Läsanvisning	4
2	Bedömt vägnät i Uppsala län	6
2.1.	Vägnätets geografiska utbredning	6
2.2.	Funktionellt prioriterat vägnät (FPV)	7
3	Metod för bristbedömningar av vägnätet	12
3.1.	Arbetsprocess	12
3.2.	Indikatorerna och dess bedömningskriterier	13
	Källförteckning	31
	Bilaga 1 Bristbeskrivningar regionalt vägnät Uppsala län	

1 Inledning

1.1. Bakgrund och syfte

Inför den nationella transportplanen 2022–2033 genomfördes en geografisk bristbeskrivning av järnvägar och nationella vägar i hela landet. Fokus var att med utgångspunkt i geografiska stråk och noder beskriva de betydande brister som Trafikverket ser i termer av användbarhet, kapacitet, trafiksäkerhet, miljö och hälsa.

Trafikverket Mellersta regionen anser att det även finns behov av att ta fram geografiska bristbeskrivningar för delar av det regionala vägnätet, både vad gäller längre länkar och genomfarter i tätorter. De vägar som har beskrivits är de funktionellt prioriterade vägarna i Mellersta regionen utifrån gods, långväga personresor, dagliga personresor och kollektivtrafik. Totalt rör det sig om ca 110 vägar med varierande längd, varav 19 i Uppsala län.

Syftet med bristbeskrivningen är att få ett underlag inför kommande planrevidering. Underlaget kan användas i arbetet med att genomföra åtgärdsvalsstudier och andra utredningar inom Mellersta regionen.

Bristbeskrivningen ska kunna användas tillsammans med den geografiska bristbeskrivningen kopplad till nationell transportplan för att få en helhetsbild av bristerna i transportsystemet i Mellersta regionen och i respektive län.

De nationellt framtagna indikatorerna har legat som grund för arbetet, men har kompletterats med ytterligare indikatorer för att passa det regionala vägnätet. En beskrivning av de nationellt framtagna indikatorerna finns i Trafikverkets rapport ”Handledning för framtagande av geografiska bristbeskrivningar på systemnivå – Bilaga 1 Indikatorer, version 2019-10-23”

1.2. Finansiering av eventuella åtgärder

Åtgärder för att minska bristerna i det regionala vägnätet finansieras av länstransportplanerna. Detta gäller dock inte de miljöbrister som listas i dokumentet. Riktade miljöåtgärder finansieras av nationell plan för både regionala och nationella vägar enligt den tilldelning som regeringen gör i plandirektivet. Miljöåtgärder som görs i samband med ny- och ombyggnad av väg finansieras dock inom projektet och av pengar avsatta i länstransportplanen. De riktade miljöåtgärderna kan till exempel vara vattenskyddsåtgärder, buller och åtgärder för att stärka den biologiska mångfalden.

1.3. Läsanvisning

I kapitel 2 redovisas det bedömda vägnätet och vilka vägar som ingår i det funktionellt prioriterade vägnätet (FPV) både regionalt och nationellt. Presentationen görs i form av kartbilder. Typ av FPV finns även redovisad för varje väg som en anteckning vid vägnumret i Bilaga 1 ”Bristbeskrivningar regionalt vägnät Uppsala län”.

Metoden för gjorda bristbedömningar presenteras i kapitel 3. Här redovisas och förklaras både arbetsprocessen och de olika indikatorerna som legat till grund för bedömningarna.

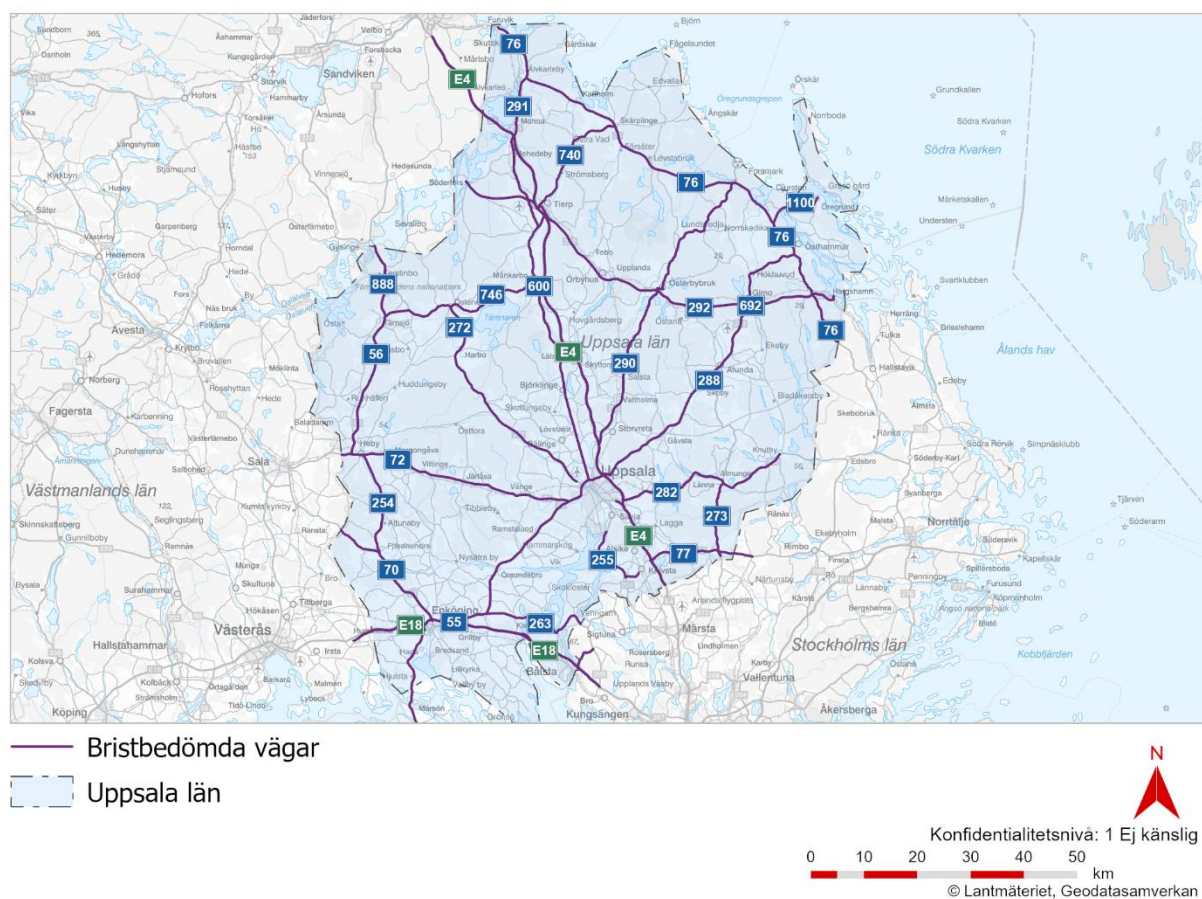
Resultatet av bedömningarna återfinns i tabellform i Bilaga 1 ”Bristbeskrivningar regionalt vägnät Uppsala län”. Den innehåller tabeller dels för nuläget 2023, dels för planerat läge enligt länstransportplan och/eller verksamhetsplan. Cellerna är färgade i antingen rött, gult eller grönt utifrån bristnivå, se vidare i kapitel 3.1. Förklarande anteckningar finns i merparten av cellerna för att tydliggöra vad som har avgjort bristnivån.

2 Bedömt vägnät i Uppsala län

I detta kapitel presenteras det funktionellt prioriterade vägnätet, FPV, både nationellt och regionalt. Observera att det endast är de vägar som tillhör det regionala som bedömts i arbetet.

2.1. Vägnätets geografiska utbredning

Figur 1 visar de vägar som bristbedömts i Uppsala län.



Figur 1 Vägar som bristbedömts i Uppsala län

2.2. Funktionellt prioriterat vägnät (FPV)

Trafikverket har pekat ut de vägar som är viktigast för nationell och regional tillgänglighet. Det kallas för funktionellt prioriterat vägnät. Arbetet har gjorts tillsammans med berörda aktörer.

Fyra funktioner har utgjort underlag för utpekandet och dessa är:

- godstransporter
- långväga personresor
- dagliga personresor
- kollektivtrafik

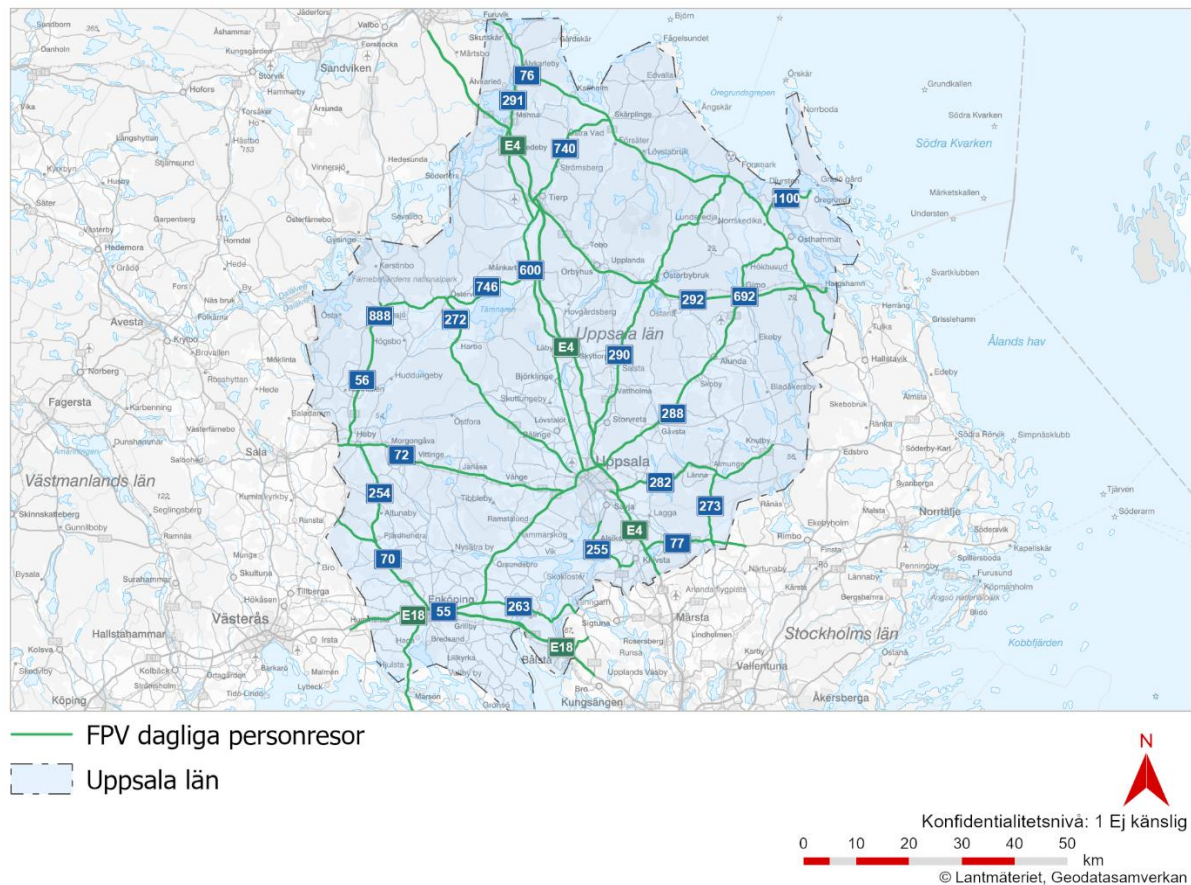
Funktionerna överlappar varandra och en väg kan pekas ut utifrån en eller flera funktioner. Utgångspunkten för vägarnas indelning i funktioner är de olika trafikanternas anspråk och behov, det vill säga vilken trafik som är viktigast där. Syftet med indelningen i funktioner är att man bättre ska kunna tillgodose trafikanternas krav och behov vid till exempel drift och underhåll av vägen. Samtidigt förenklas arbetet med att analysera vägarnas brister och behov samt prioritera åtgärder för att bevara eller höja standarden.

Det funktionellt prioriterade vägnätet togs fram 2013 – 2016. En översyn av det funktionellt prioriterade vägnätet genomfördes senast 2019.

FPV-klassningen har varit ett viktigt underlag i bristbedömningen av det regionala vägnätet. I följande avsnitt presenteras de funktionellt prioriterade vägnäten som ingått i bristbedömningen. Kartorna är hämtade från Nationell Vägdatas, NVDB.

2.2.1. FPV Dagliga personresor

FPV Dagliga resor innefattar vägar som i regel har kortväga och regionalt resande, till exempel arbets- och studiependling. Figur 2 visar vägnätet för FPV Dagliga personresor i Uppsala län.



Figur 2 FPV Dagliga personresor i Uppsala län

2.2.2. FPV Godstransporter

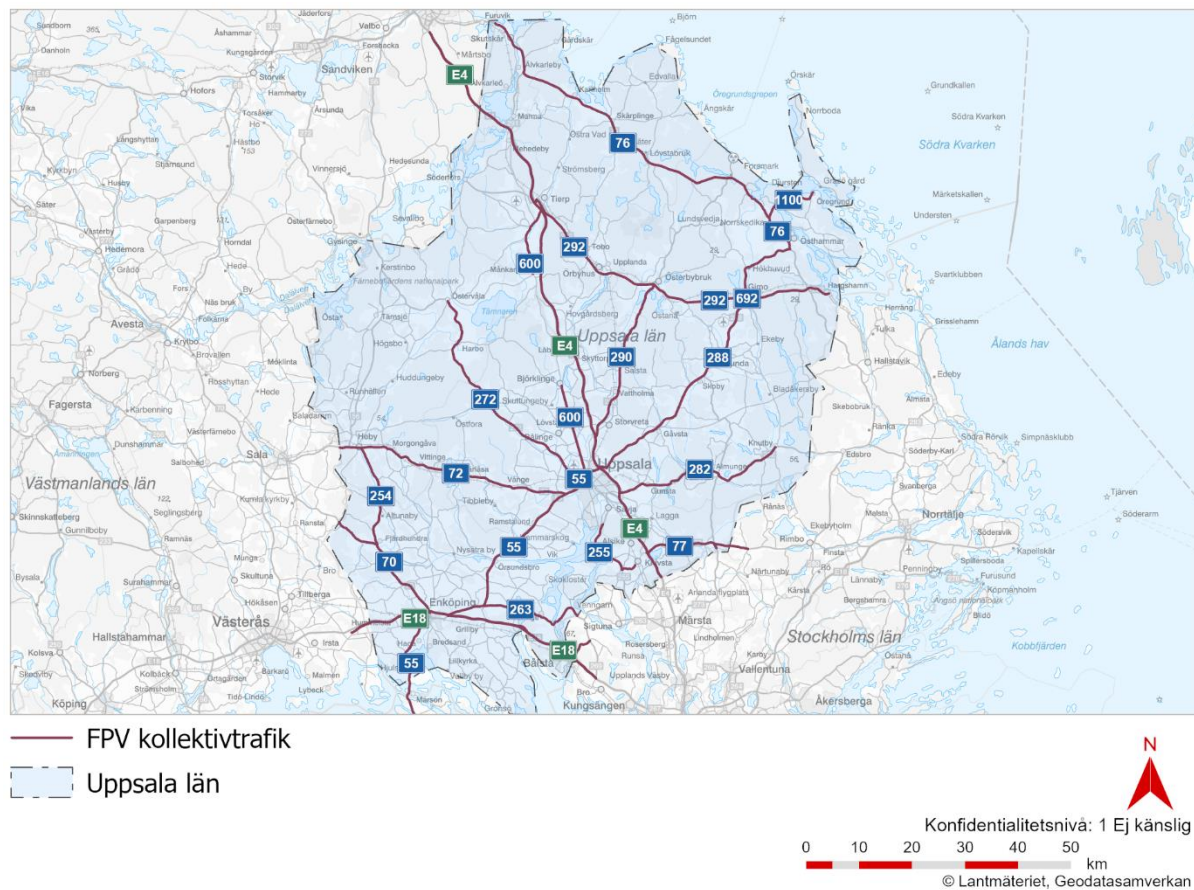
FPV Godstransporter är vägar som är internationellt, nationellt och regionalt viktiga för långväga godstransporter. Det kan också vara vägar med kopplingar till nationellt och regionalt viktiga noder. Figur 3 visar vägnätet för FPV Godstransporter i Uppsala län.



Figur 3 FPV Godstransporter i Uppsala län

2.2.3. FPV Kollektivtrafik

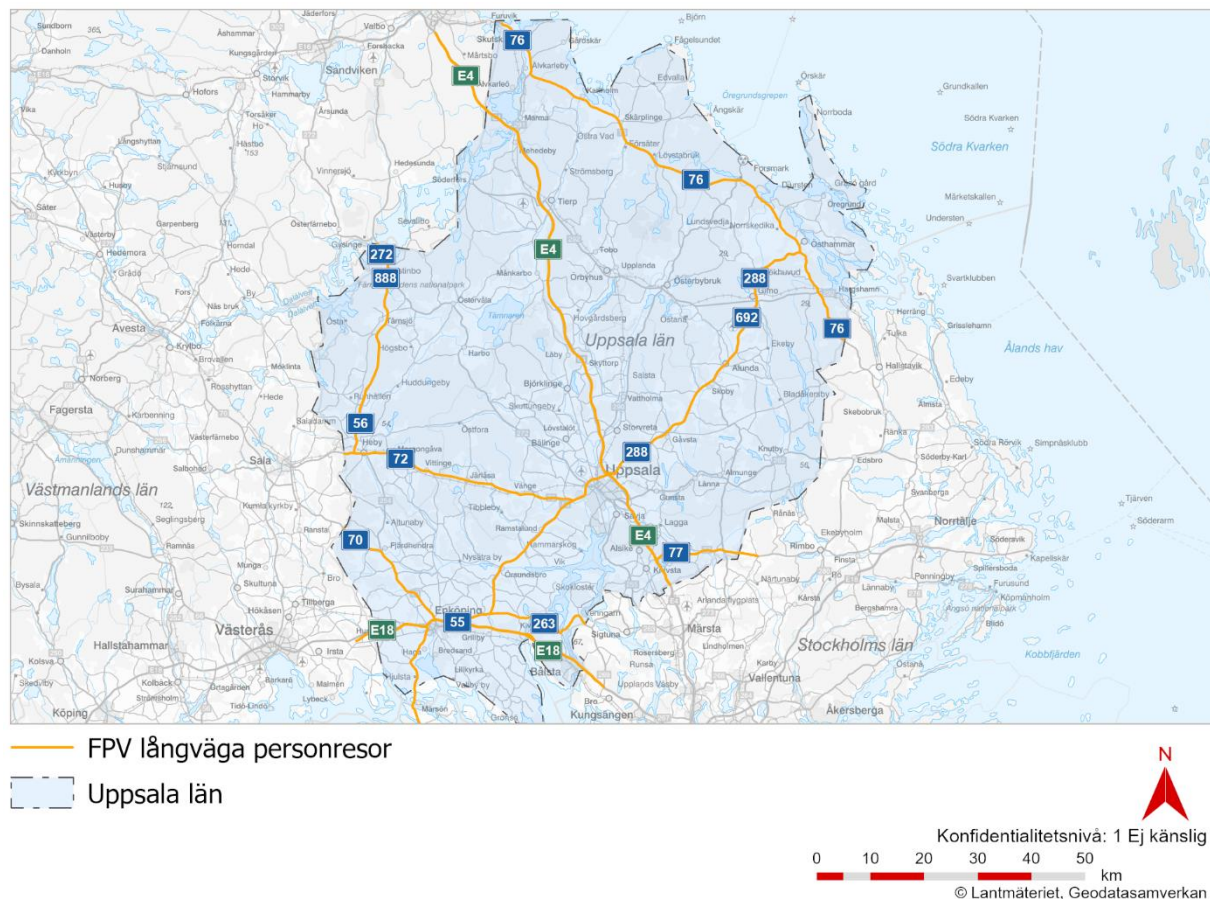
FPV Kollektivtrafik innefattar vägar som är viktiga för kollektivtrafiken med buss. Det kan exempelvis vara prioriterade stråk eller stomlinjer med busstrafik som de regionala kollektivtrafikmyndigheterna har pekat ut. Figur 4 visar vägnätet för FPV Kollektivtrafik i Uppsala län.



Figur 4 FPV Kollektivtrafik i Uppsala län

2.2.4. FPV Långväga personresor

FPV Långväga resor är vägar som i regel har regionalt eller nationellt resande samt vägar som är viktiga för besöksnäringen. På dessa vägar är det vanligt med sällanresenärer, som inte reser på vägen ofta och därmed inte är så bekanta med vägen. Figur 5 visar vägnätet för FPV Långväga personresor i Uppsala län.



Figur 5 FPV Långväga personresor i Uppsala län

3 Metod för bristbedömningar av vägnätet

3.1. Arbetsprocess

Bedömningen av vägnätets brister har utgått ifrån de indikatorer som togs fram i arbetet med geografiska bristbeskrivningar, som genomfördes inför den nationella transportplanen 2022–2033, som låg till grund för planrevideringen av den nationella transportplanen 2022–2033. Dessa har kompletterats med ytterligare indikatorer för att passa det regionala vägnätet. I följande avsnitt i kapitel 3 presenteras samtliga indikatorer. En djupare beskrivning av de nationella indikatorerna finns i rapporten ”Handledning för framtagande av geografiska bristbeskrivningar på systemnivå – Bilaga 1 Indikatorer, version 2019-10-23”.

De identifierade bristerna är klassade i tre nivåer: betydande brist, måttlig brist och liten/ingen brist. Den färgkodning som används för redovisning av bedömningarna framgår av Tabell 1. Varje delsträcka består av flera vägvsnitt. Om ett eller flera vägvsnitt inom delsträckan bedömts ha betydande brist/brister, bedöms hela delsträckan ha betydande brister och blir därmed markerad som röd. Motsvarande gäller för måttlig brist respektive liten/ingen brist. Det är alltså den lägsta (värsta) nivån på brist som styr helhetsbedömningen.

Tabell 1 Färgkodning av brister

Betydande brist	Röd färg
Måttlig brist	Gul färg
Liten eller ingen brist	Grön färg

Vägsträckorna har dels bedömts utifrån indikatorer baserat på ett nuläge (2023), det vill säga befintligt vägnät, dels för ett framtida läge när man i bedömningarna utgått ifrån om det finns åtgärder planerade som påverkar bristen. De planerade åtgärder som avses är namngivna åtgärder med en kostnad över 50 miljoner kronor, vilka står omnämnda i *Uppsala länstransportplan (2022–2033)*, samt trimningsåtgärder med en kostnad under 50 miljoner kronor, som finns med i Trafikverkets verksamhetsplan för Uppsala län. Notera att även om en åtgärd finns med i en länstransportplan eller i en verksamhetsplan betyder det inte att den per automatik kommer att genomföras.

Ett flertal datakällor och metoder har använts vid insamlingen av underlag för bristbedömningarna, exempelvis Nationell Vägdatabas (NVDB), se vidare i källförteckningen sist i rapporten. Kartmaterial har tagits fram med hjälp av ArcMap.

Samtliga bedömningar återfinns i Bilaga 1 som består av en excelfil. Förklarande anteckningar finns till merparten av cellerna för att tydliggöra vad som avgjort bristnivån.

3.2. Indikatorerna och dess bedömningskriterier

3.2.1. Översikt över indikatorerna

Som beskrevs i föregående kapitel baseras bristbedömningarna dels av nationellt framtagna indikatorer, dels indikatorer framtagna för de regionala bedömningarna.

De *nationellt* framtagna indikatorerna är:

- Kapacitet väg
 - Kapacitet på väg utanför storstad
- Användbarhet väg godstransporter
 - BK4 för godstransporter
 - Rastmöjligheter för yrkestrafik
 - Smala vägar
- Användbarhet väg persontransporter
 - Restid bil
 - Avsaknad av pendlingsmöjligheter med cykel i och mellan tätorter
- Trafiksäkerhet väg
 - Trafiksäkerhetsbrister på sträckor
- Miljö och hälsa
 - Negativ påverkan eller risk för förorening av vattenförekomst med betydelse för dricksvattenförsörjning eller med stora biologiska värden
 - Halt av luftföroreningar NO₂ och PM₁₀
 - Viltolycksklass

De *regionalt* framtagna indikatorerna är:

- Trafiksäkerhet väg
 - Trafiksäkerhetsbrister korsningar
 - Trafiksäkerhetsbrister på sträckor GCM
 - Trafiksäkerhetsbrister passager GCM
- Miljö och hälsa
 - Buller

I följande kapitel presenteras en fördjupning av de olika indikatorerna och vilka kriterier som har använts för bristbedömningarna.

3.2.2. Kapacitet väg

Kapacitet är transportsystemets förmåga att hantera efterfrågad volym av resor och transporter. Bristande kapacitet kan medföra förlängda restider, tvingande byten till annat färdmedel, omöjliggjorda resor/transporter och osäkerhet om restider, något som kan innebära stora kostnader för såväl samhället som den enskilde. Inom området kapacitet

redovisas indikatorer för Kapacitet väg utanför storstadsområden. Indikatorn fångar in brister i kapaciteten för både person- och godstrafik.

Denna indikator bedöms i två steg: I steg 1 avgörs om en brist föreligger eller inte enligt Tabell 2. I steg 2 görs en *översiktlig* bedömning för att skilja mellan måttlig och betydande brist föreligger. I ett senare skede i utredningsprocessen behövs dock en djupare analys göras för att kunna säkerställa nivån av den bedömda bristen (måttlig eller betydande).

I bristbedömningarna har kartor i NVDB, lager för vägtyp och ÅDT (samtliga fordon per körbana), använts tillsammans med Tabell 2 för att bedöma bristnivån för denna indikator.

Steg 1

Brist

- Överskridande av trafikflöden för respektive vägtyp enligt Tabell 2.

Liten eller ingen brist:

- Underskridande av trafikflöden för respektive vägtyp enligt Tabell 2.

Steg 2

Betydande brist:

- Mycket överskridande av trafikflöden för respektive vägtyp enligt Tabell 2.

Måttlig brist:

- Överskridande av trafikflöden för respektive vägtyp enligt Tabell 2.

Tabell 2. Vägtyp och trafikflöde där brist bedöms kunna uppstå. Överskridande av nedanstående trafikflöden innebär kapacitetsbrister för respektive vägtyp. . Källa: "Handledning för framtagande av geografiska bristbeskrivningar på systemnivå – Bilaga 1 Indikatorer, version 2019-10-23".

Vägtyp	Trafikflöde ÅDT fordon där brist bedöms kunna uppstå
Landsväg	10 000
Landsväg genom tätort	10 000
Mötesfri landsväg (MLV)	12 000
Mötesfri motortrafikled (MML)	15 000
Motorväg 4 körfält	35 000
Motorväg 6 körfält	50 000

Trafikflödena i Tabell 2 är avvägda utifrån dagens trafikflöde och har en viss marginal för trafikökning under kommande planperiod. De beskriver den praktiska kapacitet en genomsnittlig sträcka har, där inverkan av korsningar och av- och påfarter är invägda. Ofta är svårigheter att svänga i korsningar det som först slår igenom. Tabell 2 visar vid vilket trafikflöde på en viss vägtyp en kapacitetsbrist kan uppkomma

Vägtyperna i Tabell 2 benämns inte på samma sätt som i NVDB. Nedanstående lista syftar till att "översätta" begreppen:

- "Vanlig väg" i NVDB motsvarar "Landsväg" i Tabell 2.
- "Vanlig väg, mötesfri" i NVDB motsvarar "Mötesfri landsväg" i Tabell 2.
- "Fyrfältsväg" i NVDB motsvarar "Mötesfri landsväg" i Tabell 2.

3.2.3. Användbarhet väg Gods

BK4 för godstransporter

1 juli 2018 öppnade delar av det statliga vägnätet för den nya bärighetsklassen BK4 och därmed för lastbilar på upp till 74 ton, jämfört med den tidigare gränsen på 64 ton. I ett första skede handlade det om ett begränsat vägnät som Trafikverket kunde upplåta under ansvarsfulla former och fler vägar har öppnats för BK4 sedan dess. BK4 innebär att vägarna ska klara den ökade belastningen och att vägnätets höga nivå på tillgänglighet och trafiksäkerhet ska bibehållas. Vägnätets bärighet är i NVDB klassad i 5 nivåer, där klassen "BK4 – Särskilda villkor" likställs med BK4.

Trafikverket har tillsammans med näringslivet tagit fram "Strategiskt vägnät för tyngre transporter" där de har prioriterat vägnätet utifrån deras behov. Detta vägnät är klassat i fyra nivåer, där indikatorn avser klass 1–3. Vägnätet finns i NVDB.

Metoden för bedömningen av brister för godstransporter, BK4, består dels i att studera vägars bärighet (NVDB, lagret "Bärighet"), dels att identifiera förekomsten av broar (NVDB, lagret "Bro och tunnel").

Kriterierna för bristbedömningen av denna indikator är följande:

Betydande brist:

- **Broar** med bristande bärighet för att klara BK4 på klass 1–3 på Strategiskt vägnät för tyngre transporter.

Måttlig brist:

- **Vägar** med bristande bärighet för att klara BK4 på klass 1–3 på Strategiskt vägnät för tyngre transporter.

Liten eller ingen brist:

- Övriga situationer än de som beskrivs ovan (för vägsträckor som ej tillhör det strategiska vägnätet för tyngre transporter, alternativt tillhör klass 4, görs ingen bedömning. Dessa sträckor markeras med grå celler i Bilaga 1).

Rastmöjligheter för yrkestrafik

EU har gemensamma regler när det gäller kör- och vilotider (ej veckovila) för vägtransporter med fordon eller fordonskombinationer som har en totalvikt över 3,5 ton. I rapporten för funktionella krav (TRV 2017/115429) redovisas en restidsanalys av funktionellt krav på rastmöjlighet avseende avståndet (60-120 minuter) mellan rastplats.

För Nationella stamvägnätet samt FPV (Funktionellt prioriterat vägnät) godstransporter gäller följande funktionella krav, vilka även används som indikatorer för att bedöma bristen. För vägsträckor som ej tillhör FPV gods görs ingen bedömning. Dessa sträckor markeras med grå celler i Bilaga 1.

Betydande brister:

- Åtkomst till *rastplats* saknas var 60:e till 120:e minut på Nationella stamvägnätet samt på FPV godstransporter
- Åtkomst till *rastmöjlighet* för yrkestrafik saknas var 30:e minut på det Nationella stamvägnätet samt på FPV godstransporter
- *Rastplatser* för yrkestrafik finns med tillräckligt avstånd men har större brister i funktion

Måttlig brist:

- *Rastplatser* för yrkestrafik finns med tillräckligt avstånd men har mindre brister i funktion.

Liten eller ingen brist:

- *Rastplatser* och *rastmöjligheter* finns i tillräcklig utsträckning längs sträckan

Bedömningen av bristerna avseende *rastmöjligheter* består av flera moment där följande studeras/identifieras:

- Avstånd mellan rastplatser studeras. Rastplats innefattar även "rastmöjligt område". Enligt Handbok Rastplatser (TRV 2023/098) kan infrastrukturen i större tätorter erbjuda möjlighet till rast och vila och därmed betraktas som en tätort med "rastmöjligt område". Större tätorter bedöms generellt kunna utgöra rastmöjliga områden, vilket i bedömningen likställs med rastplatser.
Metod: NVDB – lagret Rastplats samt Google maps för bedömning av restid.
- Avstånd mellan rastmöjligheter studeras. Rastmöjlighet innefattar rastplatser eller rastmöjliga områden, men även parkeringsfickor.
Metod: NVDB – lagren Rastplats eller Parkeringsficka samt Google maps för bedömning av restid.
- Rastplatser med större eller mindre brister i funktion identifieras.
Metod: Erhållet material Rastplatsinventering samt Handbok Rastplatser. Handboken redovisar rekommenderade servicenivåer för olika storlekar på rastplatser. Inventeringen redovisar det faktiska utbudet på inventerade rastplatser.

I bristbedömningen har avgränsningen gjorts till att endast identifiera rastplatser med ett avstånd större än 120-minuters bilresa. Vägar med en restid kortare än 120 minuter (benämns i matrisen som "kort väg") har generellt bedömts som bristfria avseende rastplatser. Detta gäller under förutsättning att det finns rastmöjligheter längs sträckan med ett avstånd på maximalt var 30:e minut.

Som grundprincip bedöms indikatorn för respektive väg i dess helhet, ej för varje delsträcka. För vissa vägar görs avsteg från grundprincipen. Avstegen avser vägar där frekvensen av främst rastmöjligheter, men även rastplatser, är mycket ojämnt fördelad längs vägen, vilket innebär att endast vissa vägsträckor bedöms som bristfria. Dessa avsteg beskrivs mer utförligt för berörda vägar i Bilaga 1.

Smala vägar

Smala landsvägar kan orsaka problem vid möten, särskilt för den tunga trafiken. Smala vägar ger även upphov till förhöjda underhållskostnader, snabbare spårutveckling och nerkörda vägkanter.

För att avgöra om brist föreligger eller ej, har NVDB - lager vägbredd, FPV vägnät och ÅDT tung trafik, använts.

Kriterierna för bristbedömningen av denna indikator är följande:

Betydande brist:

- FPV gods och kollektivtrafik och vägbredd smalare än 6,5 meter vid ÅDT tung trafik över 100 fordon/dygn, utanför tätort.

Måttlig brist:

- FPV gods och kollektivtrafik och vägbredd smalare än 7,0 meter utanför tätort.

Liten eller ingen brist:

- Övriga situationer än de som beskrivs ovan.

För vägsträckor som ej tillhör FPV gods eller kollektivtrafik görs ingen bedömning. Dessa sträckor markeras med grå celler i Bilaga 1.

3.2.4. Användbarhet väg Personresor

Restid bil

Bristerna för denna indikator bedöms med hjälp av lager för vägnät FPV och hastighetsgräns, som finns tillgängliga i NVDB. Indikatorn bedöms i två steg. I det första steget bedöms huruvida brist föreligger på aktuell vägsträcka eller inte. I de fall då en brist konstaterats, genomförs ett andra steg genom att *översiktligt* bedöma om bristen är måttlig eller betydande. Detta markeras med gult eller rött i Bilaga 1. Bedömningen baseras på hur stor skillnad det är mellan den skyltade hastigheten och hastigheten enligt gränsen för brist samt hur lång sträckan med lokal sänkning är.

I ett senare skede i utredningsprocessen behövs dock en djupare analys göras för att kunna säkerställa nivån av den översiktligt bedömda bristen (måttlig eller betydande). Värderingen

av vad som är betydande respektive måttlig brist sker då som en sammanvägning med andra indikatorer inom t ex säkerhet och görs av respektive region.

Kriterierna för bristbedömningen av denna indikator är följande:

Steg 1

Brist:

- FPV långväga personresor med hastighetsbegränsning lägre än 90 km/tim samt FPV dagliga resor med lägre hastighetsbegränsning än 90 km/tim och dominerande pendlingsavstånd större än 30 km
- Övriga FPV med lägre hastighetsbegränsning än 80 km/tim på landsbygd
- FPV med långa lokala sänkningar (lägre än 80 km/tim) genom tätorter

Liten eller ingen brist:

- Övriga situationer än de som beskrivs ovan

Steg 2

Betydande brist:

- Den skyltade hastigheten är mycket lägre än gränsen för brist och/eller lång sträcka med lokal sänkning

Måttlig brist:

- Den skyltade hastigheten är strax över gränsen för brist och/eller kortare sträcka med lokal sänkning

För vägsträckor som ej tillhör FPV-vägnätet görs ingen bedömning. Dessa sträckor markeras med grå celler i Bilaga 1.

Pendlingsavståndet vid identifierande av brist är bedömt från fall till fall.

Pendlingsmöjligheter med cykel i och mellan tätorter

Cyklingen är till sin karaktär främst ett transportsätt för kortväga resor och merparten av cykelarbetet sker i eller nära tätorterna. Det innebär att det är inom eller mellan närliggande, framför allt större, tätorter samt till målpunkter inom eller strax utanför tätorter, som cykel i första hand kan ersätta motoriserat personresande. Bristbedömningen grundar sig på avsaknad av pendlingsmöjligheter med cykel mellan tätorter med potential till cykelpendling. Antalet invånare i den mindre av de två tätorterna samt avståndet mellan tätorterna dimensionerar potentialen för cykelpendling. Indikatorerna ska peka ut och beskriva var i transportsystemet det finns eller kan finnas betydande brister sett till transportsystemets funktion.

Bedömning av brister för cykelpendlingsmöjligheter görs med hjälp av lager för GCM vägtyp i NVDB. Av lagret framgår om det finns separerad cykelmöjlighet (gång- och/eller cykelbana) eller inte. Om det finns cykelmöjlighet markeras detta med "ingen brist". Bedömningen av om en brist är måttlig eller betydande görs med hjälp av Tabell 3. Avståndet mäts i Google Maps och avser avstånd längs aktuell vägsträcka.

Kriterierna för bristbedömningen av denna indikator framgår av Tabell 3.

Tabell 3 Kriterier för bristbedömning av pendlingsmöjligheter med cykel

	Betydande brist	Måttlig brist	Liten/ingen brist
Antal invånare i den mindre av orterna	Högsta avstånd mellan orterna, km	Högsta avstånd mellan orterna, km	Högsta avstånd mellan orterna, km
500 - 1 000	3	3-5	5
1 000 – 2 000	6	6-9	9
2 000 – 5 000	10	10-15	15
5 000 – 10 000	12	12-18	18
10 000 – 20 000	15	15-22	22
> 20 000	20	20-30	30

3.2.5. Säkerhet väg

Trafiksäkerhetsbrister på sträckor

Trafikverket har tagit fram en modell med kriterier för att bedöma aktuell trafiksäkerhetsklass för vägnätet. Trafiksäkerhetsklassificeringen kan användas för att kartlägga vägnätets säkerhetsstandard på sträckor/stråk. Kriterierna är baserade på säkerhetskrav och på statistiska analyser av tätheten samt frekvensen av olyckor med allvarlig skada på aktuell sträcka. Kriterierna finns beskrivna i Trafikverkets rutin "Ajourhålla säkerhetsklassificering av Vägnätet" (TDOK 2013:0636).

Trafiksäkerhetsklassningen omfattar samtliga vägar med vägnummer ≤ 100 samt övriga vägar med $\text{ÅDT} \geq 4000$. Kriterier finns för landsbygdsvägar (vägsträcka), tätortsvägar (vägsträcka) och för korsningar mellan allmänna vägar. Under varje delområde, enligt ovan, delas vägarna in i olika typer av vägar/hastigheter. Vägarna bedöms i klasserna mycket god, god, mindre god och låg.

I det funktionella kravet för trafiksäkerhetsklass och i föreliggande rapport, används bedömd trafiksäkerhetsklass för landsbygdsvägar som har kartlagts. Med bristklassificering rangordnas sträckor/stråk som pekas ut av trafiksäkerhetsklassificeringen och målen i funktionella krav.

Kriterierna för bristbedömningen av denna indikator framgår av Tabell 4 - Tabell 7. . Källa: "Handledning för framtagande av geografiska bristbeskrivningar på systemnivå – Bilaga 1 Indikationer, version 2019-10-23".

Tabell 4 Kriterier för bristbedömning av trafiksäkerhet på **mötesfria vägar** (motorväg, 4-fältsväg, vanlig mötesfria väg och mötesfri motortrafikled)

	Trafiksäkerhetsklass	Hastighet
Betydande brist	Mindre god	80 km/tim eller högre
Liten eller ingen brist	God eller mycket god	Oavsett hastighet

Tabell 5 Kriterier för bristbedömning av trafiksäkerhet på **icke mötesfria vägar** på det nationella stamvägnätet och på det övriga statliga vägnätet med **ÅDT > 4000**

	Trafiksäkerhetsklass	Hastighet
Betydande brist	Mindre god eller låg	90 km/tim eller högre
Betydande brist	Låg	70–80 km/tim
Måttlig brist	Mindre god	70–80 km/tim

Tabell 6 Kriterier för bristbedömning av trafiksäkerhet på **icke mötesfria vägar** nationella stamvägnätet och på det övriga statliga vägnätet med **ÅDT 2000–4000**

	Trafiksäkerhetsklass	Hastighet
Betydande brist	Låg	90 km/tim eller högre
Måttlig brist	Låg	70–80 km/tim

Tabell 7 Kriterier för bristbedömning av trafiksäkerhet på **icke mötesfria vägar** nationella stamvägnätet och på det övriga statliga vägnätet med **ÅDT < 2000**

	Trafiksäkerhetsklass	Hastighet
Måttlig brist	Låg	90 km/tim eller högre
Liten eller ingen brist	Mindre god, god, mycket god	Oavsett hastighet

Trafiksäkerhetsbrister i korsningar

Indikatorn bedöms med olika metoder beroende på vilket underlag som finns att tillgå för respektive väg/korsning. De olika metoderna är:

- Resultat från beräkningar i verktyget TS-EVA som har utförts av Trafikverket i ett tidigare utredningsskede
- Klassificering enligt NVDB (bedömning gjord enligt "trafiksäkerhetsrutinen" TDOK 2013:0636)
- "ÅDT-metoden" (Bedömning av säkerhetsstandard enligt VGU Stödjande kunskap 2016:083)

De tre metoderna presenteras i kommande avsnitt. Arbetsgången, där val av metod görs, framgår av Figur 7.

Underlag i form av resultat från beräkningar i verktyget TS-EVA

I de fall underlag från TS-EVA finns att tillgå för en korsning bedöms bristen utifrån detta. Underlaget kommer från beräkningar i verktyget TS-EVA, där olycksrisken är beräknad exklusive bortfall (polisrapportering). Bedömning om bristernas dignitet utgår från riktvärden enligt VGU, där värden större eller lika med 0,10 döda och svårt skadade (DSS) per år bedöms ge måttliga brister medan värden större eller lika med 0,15 döda och svårt skadade per år bedöms ge betydande brister, se nedan.

Betydande brist:

- DSS (per år) $\geq 0,15$

Måttlig brist:

- DSS (per år) $\geq 0,1$ men $<0,15$

Liten eller ingen brist:

- DSS (per år) $<0,1$

Eftersom det endast är ett urval av det totala antalet korsningar som finns med bland de beräknade korsningarna och beräkningarna gjordes 2022 görs en kontroll mot klassade vägkorsningar i lagret "Trafiksäkerhetsklass – Korsning, bil" i NVDB. Detta görs då det skulle kunna ha tillkommit trafiksäkerhetshöjande åtgärder under 2023 som inte kommit med i beräkningarna i TS-EVA, till exempel uppförande av ATK eller förändring av den skyltade hastigheten.

Vissa korsningar som enligt beräkningarna i TS-EVA har betydande brister är inte klassade som betydande enligt NVDB. I dessa fall har korsningarna bedömts enligt NVDB:s klassning.

Klassificering enligt NVDB

Kriterierna för bristbedömningen för denna metod är följande:

Måttlig brist:

- NVDB "Trafiksäkerhetsklass – Korsning, bil", mindre god och låg trafiksäkerhetsklass (gul och röd markering)

Liten eller ingen brist:

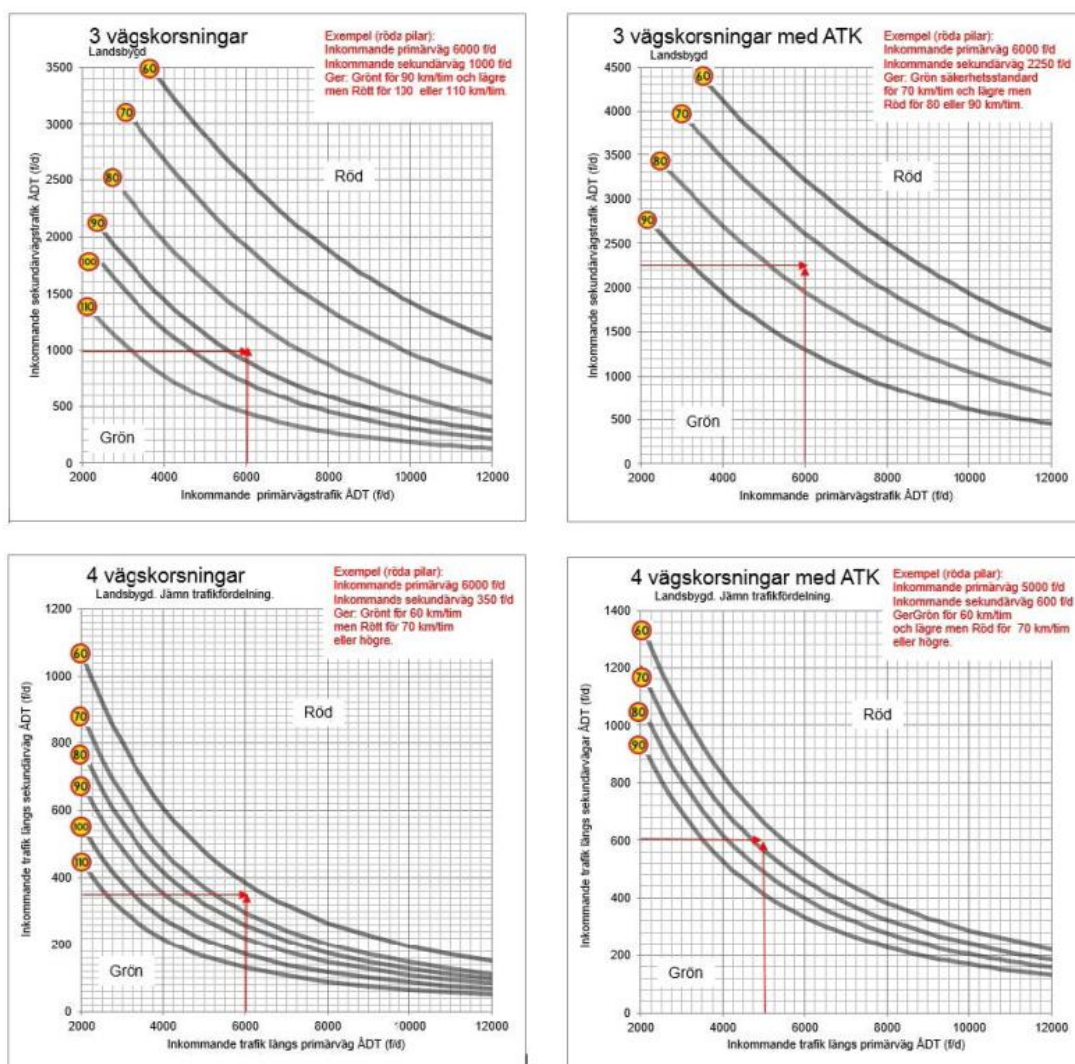
- NVDB "Trafiksäkerhetsklass – korsning, bil", god och mycket god trafiksäkerhetsklass (grön markering)

Korsningar klassade med låg trafiksäkerhet enligt NVDB bedöms ha måttlig brist. Anledningen till detta är att urvalet av korsningar som finns med bland beräknade korsningar i TS-EVA har gjorts med hänsyn till korsningar som kan falla ut med betydande brister. Om en korsning **inte** finns representerad bland korsningarna som beräknats i TS-EVA, antas den därför inte falla ut med betydande brister.

"ÅDT-metoden"

Kriterierna för bristbedömningen av denna indikator framgår av Figur 6.

Gränsen för brist i Figur 6 går vid 0,1 DSS per år, vilket är gränsen för måttlig brist. Eftersom det i denna metod endast finns två klasser, grön och röd (brist eller inte brist), har en bedömning av måttlig eller betydande brist gjorts i de fall värdena är över gränsen. Om värdena hamnar på linjen eller strax över, har bristen bedömts som måttlig, medan om värdet ligger längre över gränsen bedöms bristen som betydande.

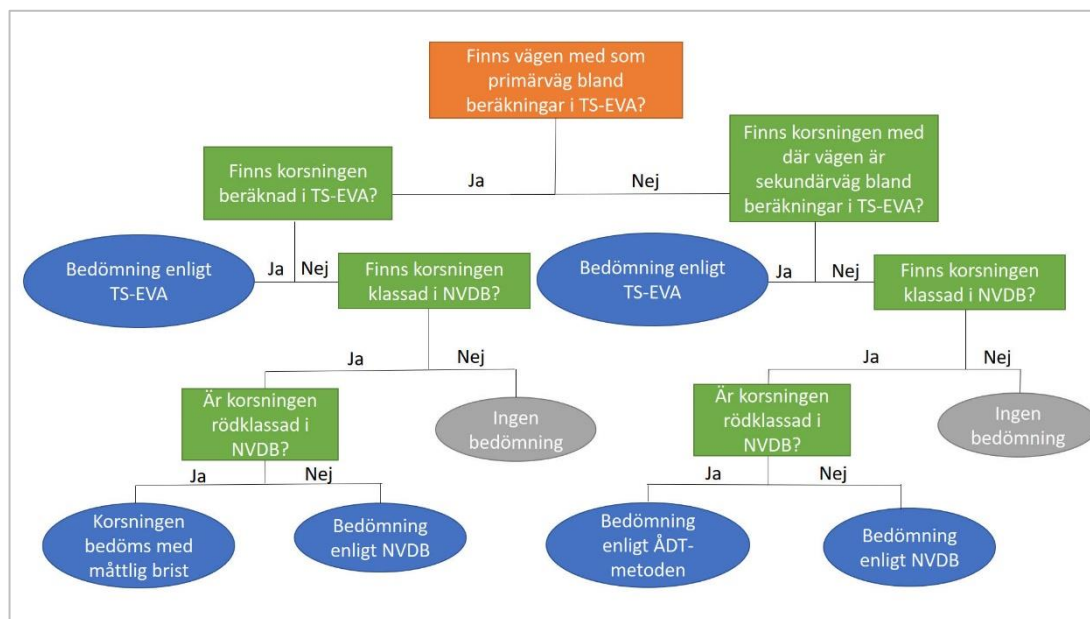


Figur 6 Samband mellan olycksutfall, korsningstyp, hastighet och inkommande trafikflöden. Kurvorna utgör gränsvärden för 0,1 DSS/år. Hämtad från VGU-guiden, Stödande kunskap (2016:083).

Arbetsgång för val av metod

Beräkningarna ska i första hand utgå ifrån utförda beräkningar i TS-EVA. Dessa beräkningar är dock inte heltäckande och alla vägar och korsningar i regionen finns inte representerade. Om vägen som studeras inte finns med bland de beräknade vägarna i TS-

EVA används istället den så kallade ÅDT-metoden eller klassificering enligt NVDB. Arbetsgången för val av metod framgår av Figur 7.



Figur 7 Arbetsgång för metodval vid bedömning av trafiksäkerhet i korsningar.

I de fall då det finns flera korsningar med olika trafiksäkerhetsklassning på en sträcka, är det den korsning med lägst trafiksäkerhetsklassning som avgör bristnivå för hela vägsträckan.

Trafiksäkerhetsbrister på sträcka GCM

Bristbedömningarna för sträcka GCM utgår från de trafiksäkerhetsklasser som uppnås med hänsyn till separering alternativt blandtrafik, samt hastighetsbegränsning, vägbredd och ÅDT, se Tabell 8 och Tabell 9.

Kriterierna för bristbedömningen av denna indikator är följande:

Betydande brist:

- NVDB "Trafiksäkerhetsklass – Sträcka, GCM", låg trafiksäkerhetsklass (röd markering)

Måttlig brist:

- NVDB "Trafiksäkerhetsklass – Sträcka, GCM", mindre god trafiksäkerhetsklass (gul markering)

Liten eller ingen brist:

- NVDB "Trafiksäkerhetsklass – Sträcka, GCM", god och mycket god trafiksäkerhetsklass (grön markering)

Tabell 8 Trafiksäkerhetsklass på sträcka, GCM (Källa: TDOK 2013:0636)

Trafiksäkerhetsklass Sträcka, GCM

- Uppdelat på cykelvägnät och bilvägnät ("blandtrafik")
- Omfattar gång-, cykel- och mopedtrafik

	30	40	50	60	70	80	90	100	110
Cykelfält									
Separerad									

Tabell 9 Trafiksäkerhetsklass på sträcka, väg, blandtrafik (Källa: TDOK 2013:0636)

Vägbredd	ÅDT	30	40	50	60	70	80	90	100	110
Cykelfält*										
> 11,5	under 501									
	501-1500									
	över 1500									
9-11,5 m	under 501									
	501-1500									
	över 1500									
< 9 m	under 501									
	501-1500									
	över 1500									

Trafiksäkerhetsbrister passager GCM

I Trafikverkets kartverktyg *Trafiksäkerhetsklass Passage GCM*¹ är passager för gångtrafik, cykel och moped indelat i tre klasser: grön (god kvalitet), gul (mindre god kvalitet) samt röd (låg kvalitet). Klassningen utgår från Nollvisionens krockvåldsprinciper för oskyddade trafikanter. En GCM-passage definieras som säker om den är planskild eller försedd med någon form av fysiskt farthinder som medför att 85 procent av bilisterna passerar i maximalt 30 km/tim. En passage i plan som är hastighetssäkrad till maximalt 40 km/tim bedöms hålla mindre god kvalitet och övriga passager bedöms hålla låg kvalitet.

Data finns registrerad på det kommunala vägnätet i en stor del av landets kommuner. På det statliga vägnätet har en mera systematisk inventering genomförts på Europavägar, riksvägar samt på länsvägar med vägnummer 1–500. Sporadisk registrering förekommer på övriga delar av det statliga vägnätet.

Vid bedömning avseende brister i trafiksäkerheten vid GCM-passager har klassningen som redovisas i NVDB, lagret ”Trafiksäkerhetsklass Passage GCM”, använts.

Passager förekommer huvudsakligen i tätort. Om en tätort utgör brytpunkt mellan två vägsträckor (utan att geografisk punkt specificerats ytterligare) härleds samtliga passager inom tätorten till en och samma vägsträcka.

Kriterierna för bristbedömningen av denna indikator är följande:

Betydande brist:

- NVDB ”Trafiksäkerhetsklass – Passage, GCM”, låg trafiksäkerhetsklass (röd markering)

Måttlig brist:

- NVDB ”Trafiksäkerhetsklass – Passage, GCM”, mindre god trafiksäkerhetsklass (gul markering)

Liten eller ingen brist:

- NVDB ”Trafiksäkerhetsklass – Passage, GCM”, god trafiksäkerhetsklass (grön markering)

Av Tabell 10 framgår trafiksäkerhetsklasser utifrån passageutformning och förväntad 85-percentil för hastigheterna max 30 km/timme, max 40 km/timme och över 40 km/timme.

¹ [Trafiksäkerhetsklass Passage GCM \(trafikverket.se\)](https://trafikverket.se)

Tabell 10 Trafiksäkerhetsklass passage, GCM (Källa: TDOK 2013:0636)

Passagetyper	85-percentil max 30 km/tim	85-percentil max 40 km/tim	85-percentil över 40 km/tim
1 - planskild passage överfart			
2 - planskild passage underfart			
3 - övergångsställe och/eller cykelöverfart i plan			
4 - signalreglerat övergångsställe och/eller signalreglerad cykelöverfart i plan			
5 - annan ordnad passage i plan			

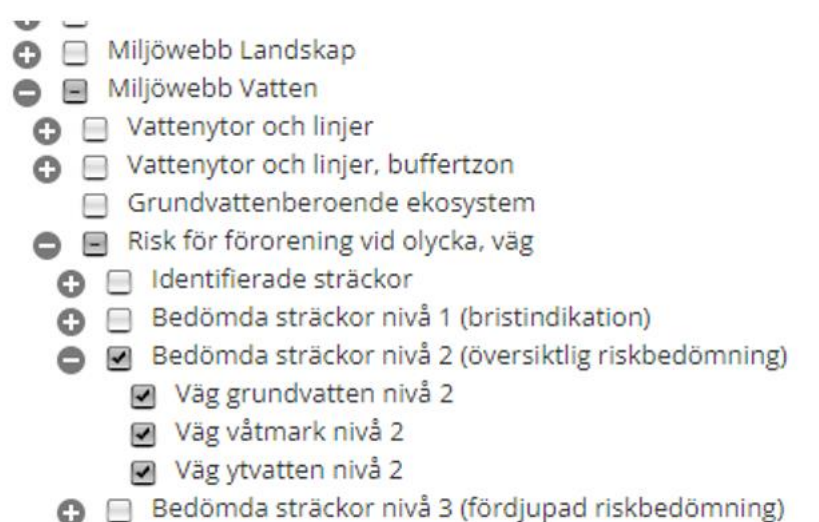
Förväntad 85-percentil bestäms av utformning av passagen.

3.2.6. Miljö och hälsa

Negativ påverkan eller risk för förorening av vattenförekomst med betydelse för dricksvattenförsörjning eller med stora biologiska värden

Det är relevant att för vatten hantera brister både i faktisk påverkan på vattenförekomster såväl som risk för påverkan genom förorening. Trafikverkets använder en riskklassning för bedömning av konfliktpunkter, alltså punkter/sträckor där infrastruktur berör vattenförekomster. Underlag är inventering och bedömning av experter på Trafikverket enligt handbok för yt- och grundvattenskydd (TRV 2013:135).

För att bedöma indikatorn används lagren "Väg grundvatten, nivå 2", "Väg våtmark, nivå 2" och "Väg ytvatten, nivå 2" i Trafikverkets tjänst Stigfinnaren, se Figur 8.



Figur 8 Bild som visar vilka lager som har använts. [Källa:Trafikverket Stigfinnaren 2023-08-22].

I Stigfinnaren används bedömningsklasserna "låg", "förhöjd", "måttlig", "hög" samt "mycket hög" risk. Låg risk enligt Stigfinnaren bedöms i bristbeskrivningen som liten/ingen brist (grön färg). Förhöjd eller måttlig risk enligt Stigfinnaren bedöms i bristbeskrivningen som

måttlig brist (gul färg). Hög och mycket hög risk enligt Stigfinnaren bedöms i bristbeskrivningen som betydande brist (röd färg).

Figur 9 visar teckenförklaring från Stigfinnaren.



Figur 9. Bild som visar teckenförklaring för "Väg grundvatten, nivå 2", "Väg ytvatten, nivå 2" och Väg våtmark, nivå 2". [Hämtad från Stigfinnaren 2023-09-08].

Kriterierna för bristbedömningen av denna indikator är följande:

Betydande brist:

- Konfliktpunkt med vattenförekomst med betydelse för dricksvattenförsörjning eller med stora biologiska värden där risk för förorening vid olycka är hög eller mycket hög (riskklass 4–5), eller där transportsystemet är en betydande orsak till att god status enligt miljökvalitetsnorm riskerar att inte nås.

Måttlig brist:

- Konfliktpunkt med vattenförekomst med betydelse för dricksvattenförsörjning eller med stora biologiska värden där risk för förorening är måttlig eller förhöjd (riskklass 2–3).

Liten eller ingen brist:

- Konfliktpunkt med vattenförekomst med betydelse för dricksvattenförsörjning eller med stora biologiska värden där risk för förorening är låg eller försumbar (riskklass 0–1).

Halt av luftföroreningar NO2 och PM10

Bristbedömningen avser halten (koncentrationen) av luftföroreningar. Bedömningen avgränsas till NO2 och PM10. Bedömningen tar inte hänsyn till hur många personer som exponeras av föroreningarna vilket är avgörande för hälsopåverkan. Bedömningen tar inte heller hänsyn till orsaken (källan) till föroreningarna, det vill säga om det är trafiken på statlig väg som utgör källan eller om källan är av annan karaktär, exempelvis industri, vägtrafik på kommunala vägar eller regional intransport av föroreningar.

Kriterierna för bristbedömningen av denna indikator är följande:

Betydande brist:

- Halt som innebär risk för överskridande av lagstadgade miljökvalitetsnormer (övre utvärderingströskel).

Måttlig brist:

- Halt av luftföroreningar som innebär överskridande av Miljökvalitetsmålets Frisk lufts preciseringar.

Liten eller ingen brist:

- Halt av luftföroreningar som underskrider Miljökvalitetsmålets Frisk lufts preciseringar.

Nedan förklaras vilka nivåer som finns och vilka halter som de ligger på.

Betydande brist: Halt som innebär risk för överskridande av lagstadgade miljökvalitetsnormer ÖUT (övre utvärderingströskel).

☒	Överskrider ÖUT
☒	NO2 ÖUT År 32 ug/m3
☒	NO2 ÖUT Dygn 48 ug/m3

Figur 10. Lager i GIS som står för överskrider ÖUT.

Liten eller ingen brist: Halt av luftföroreningar som underskrider Miljökvalitetsmålets Frisk lufts preciseringar.

Måttlig brist: Halt av luftföroreningar som innebär överskridande av Miljökvalitetsmålets Frisk lufts preciseringar.

☒	Överskrider MKM
☒	NO2 98perc timme överskrider MKM 60 ug/m3
☒	NO2 Årsmedel överskrider MKM 20ug/m3

Figur 11. Lager i GIS som står för Överskrider MKM.

Viltolycksklass

Området landskap har avgränsats till naturmiljöområdet och de funktionskrav som finns inom Riktlinje landskap (TDOK 2015:0323). Tillgång till underlag/inventeringar är i dagsläget en begränsande faktor varför indikatorgruppen stora däggdjur valts där nationellt enhetliga och kvalitetssäkrade data finns inom ett av funktionskraven, säkra passager för djur. Däremot täcks inte aspekter som säkra passager för övriga djur, allvarlig bullerstörning från trafik i ekologiskt viktiga naturmiljöer, brister i artrika infrastrukturmiljöer, biotopförluster, förekomst av invasiva främmande arter, påverkan på kulturmiljöer etcetera.

Statistiken över viltolyckor är inrapporterad för väglänkar som skiljer sig från de vägsträckor som studeras i föreliggande rapport. Generellt är väglänkarna i viltolycksstatiken avsevärt kortare vilket innebär att en vägsträcka ofta utgörs av flera väglänkar. Den metod som använts för bristbedömning avseende indikatorn Viltolycksklass utgår från antalet olyckor per kilometer och år för respektive väglänk under de senaste fem åren. Klassificeringen utgår från en relativ skala för respektive län där 90-percentilen (de 10 procent väglänkar med flest antal olyckor per kilometer) motsvarar röd klassning, 50-percentilen motsvarar gul och 0–49 motsvarar grön klassning.

Som grundregel dimensionerar den väglänk med den största bristen hela vägsträckan, men vissa undantag görs när bedömningen riskerar att bli missvisande. Exempelvis kan en väglänk med endast någon enstaka viltolycka klassas som gul eller röd förutsatt att väglänken är tillräckligt kort. I dessa fall görs istället en samlad bedömning av hela vägsträckan.

Kriterierna för bristbedömningen av denna indikator är följande:

Betydande brist

- Topp 10 % av väglänkar med lägst rangvärde (högst viktad olycksfrekvens)

Måttlig brist

- Väglänkar med rang mellan 50 % och 90 % (från medianvärdet till topp 10 %)

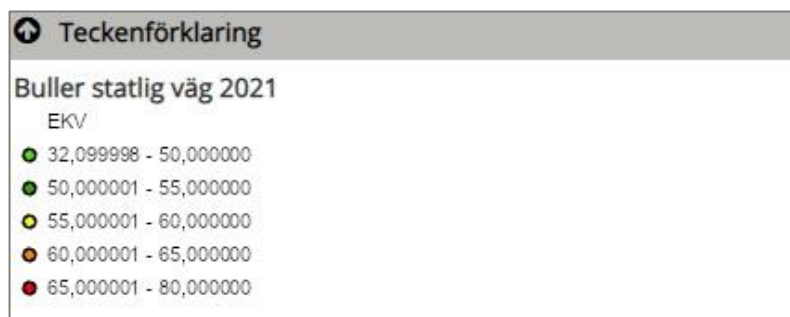
Liten eller ingen brist

- Väglänkar med rang mellan 0% och 50 % (väglänkar som enligt statistiken saknar olyckor under respektive femårsperiod till medianvärdet)

För Uppsala län ligger 90-percentilen på 4,05 olyckor per kilometer och år och 50-percentilen på 1,76 olyckor per kilometer och år. Dessa nivåer utgör således gränser mellan bristnivåerna, enligt ovan. I Bilaga 1 redovisas antalet olyckor för varje delsträcka tillsammans med bristnivån.

Buller

Buller är en ej nationell indikator som utgår ifrån bullernivåer på väg. Nivåer av buller hämtas från Stigfinnaren. För att bedöma buller har lagret "buller statlig väg 2021" använts. Lagret visar olika bullernivåer enligt Figur 12.



Figur 12. Buller statlig väg 2021 hämtat från Stigfinnaren.

Kriterierna för bristbedömningen av denna indikator är följande:

Betydande brist

- Bullervärden mellan 65–80 dB

Måttlig brist

- Bullervärden mellan 55–65 dB

Liten/ingen brist

- Bullervärden mellan 32–55 dB

Källförteckning

-
- Ajourhålla säkerhetsklassificering av Vagnätet TDOK 2013:0636
- Google och Google Maps
- Handbok Rastplatser (TRV 2023/098)
- Handledning för framtagande av geografiska bristbeskrivningar på systemnivå – Bilaga 1 Indikationer, version 2019-10-23
- Nationell vägdatabas NVDB, Trafikverket
- Resultat från beräkningar i verktyget TS-EVA som har utförts av Trafikverket i ett tidigare utredningsskede
- Riktlinje landskap (TDOK 2015:0323)
- VGU Stödjande kunskap 2016:083
- Uppsala länstransportplan (2022–2033)



Datakällor och databehandling

Metoder, definitioner och källor för analysarbetet

Kontakt

Aino-Maija Aalto
aino-maija.aalto@regionuppsala.se

Framtagen med länsplan för
regional
transportinfrastruktur i
Uppsala län 2026–2037

Trafik- och samhälle

Innehåll

Bakgrund och syfte.....	1
Ordlista	1
Demografi	2
Geografisk fördelning.....	2
Arbetspendling	3
Branscher.....	3
Olyckor.....	4
Utsläpp och hälsa	4
Stråkkarta	4
Färdmedelandelar.....	6

Bakgrund och syfte

Denna bilaga sammanfattar de datakällor, definitioner och metoder som ligger till grund för analyserna i rapporten. Här beskrivs både hur statistik har hämtats och bearbetats, samt hur olika geografiska och tematiska indelningar har använts för att möjliggöra jämförelser och visualiseringar. Syftet är att ge transparens i arbetet och underlätta förståelsen för de val som gjorts i analysprocessen.

Ordlista

API (pxweb via R): Ett API (application programming interface) är ett sätt att automatiskt hämta statistik från till exempel Statistiska centralbyrån (SCB). Pxweb är ett verktyg i statistikprogrammet R som gör det enkelt att hämta data från SCB:s statistikdatabas (som bygger på något som kallas PX-Web API).

DeSO: Demografiska statistikområden är en geografisk indelning som används av SCB för att skapa statistik på små geografiska områden.

RegSO: Regionindelade Statistikområden är en geografisk indelning som används av SCB för att skapa statistik på små geografiska områden. RegSO områdena är aggregering av DeSO områdena.

GIS-underlag: Kartbaserad data som innehåller geografisk information, till exempel gränser för områden eller placering av vägar. GIS-underlag kan användas i kartor och analyser för att visa och kombinera olika typer av platsbunden information. GIS står för Geografiska informationssystem – ett verktyg för att arbeta med data som har en koppling till plats.

Nyckel-fil: En kopplingstabell som innehåller nycklar för att länka olika datakällor till exempel DeSO och RegSO.

Nollvision: Trafiksäkerhetsmål i Sverige med visionen att "ingen ska dödas eller skadas allvarligt i trafiken".

Trafikverkets ÅDT: Ett mått på hur många fordon som i genomsnitt passerar en viss vägsträcka per dygn under ett helt år (årsmedelstygnstrafik, ÅDT).

Stråk: I trafiksammanhang betyder "stråk" ofta en korridor där mycket rörelse sker – det kan vara för kollektivtrafik, cykel eller bil. Stråk används för att analysera och planera resande mellan till exempel större orter, längs pendlingslinjer eller prioriterade utvecklingsområden.

Demografi

Befolkningsdata, befolkningsprognoser och områdenas socioekonomi är hämtat från SCB (Statistik centralbyrå) via API (pxweb via R). Dessa data är baserat på följande tabeller:

- "Folkmängden efter region, civilstånd, ålder och kön. År 1968 - 2023" ([URL](#))
- "Folkmängd efter region, inrikes/utrikes född, ålder och kön. År 2024 - 2070" ([URL](#))
- "Socioekonomiskt index efter RegSO. År 2011 - 2023" ([URL](#))

Därtill har data hämtats från SCB:s Regiondatabas via MONA (dag och nattbefolkning, antal arbetslösa, antal ej i arbetskraft, antal sysselsätta, antal barn 0–14, antal elever i olika skolnivåer (förskola, grundskola, gymnasiet)).

I analysen används den prognostiserade befolkningen fram till år 2040 som SCB har tagit fram.

Information om områdestyperna baseras på statistik från år 2023, som var det senaste tillgängliga året när uppgifterna hämtades. Områdesfördelning till de med bättre och de med sämre socioekonomiska förutsättningar är baserat på socioekonomiskt index som tar hänsyn till tre olika indikatorer: andel personer med låg ekonomisk standard, andel personer med förgymnasial utbildning och andel som har fått ekonomiskt bistånd eller varit arbetslösa en stor del av året. Indexet kan ha ett värde mellan 0 och 100.

Fördelning av RegSO till områdestyper tar hänsyn till hur många standardavvikelser från indexets medelvärde av ett RegSO ligger ifrån: om socioekonomiskt indexet av ett RegSO ligger över medelvärdet då har området sämre socioekonomiska förutsättningar och om det ligger under medelvärdet så har området bättre förutsättningar än genomsnittet. Ju fler standardavvikelser ifrån medelvärdet desto mer utsatta området är (över medelvärdet) eller desto bättre förutsättningar området har (under medelvärdet).

Områdestyper som skapas med denna metodik är följande:

Områdestyp 1 – områden med stora socioekonomiska utmaningar

Områdestyp 2 – områden med socioekonomiska utmaningar

Områdestyp 3 – socioekonomiskt blandade områden

Områdestyp 4 – områden med goda socioekonomiska förutsättningar

Områdestyp 5 – områden med mycket goda socioekonomiska förutsättningar

Befolkningsmängd och andel per områdestyp har räknats ut både på läns- och kommunnivå.

Geografisk fördelning

Följande GIS-underlag har hämtats från SCB:

RegSO_2018_v2.gpkg och DeSO_2018_v2.gpkg (geografisk information om regionala och demografiska statistikområden) samt nyckel-fil för att koppla dessa ihop. Alla dessa data är hämtat från SCB:s webbsidor:

- “Öppna geodata för Demografiska statistikområden (DeSO)” ([URL](#))
- “Öppna geodata för Regionala statistikområden (RegSO)” ([URL](#))

Arbetsgruppen har sedan bearbetat materialet från DeSO nivå till RegSO-, kommun- och länsnivå för att ta fram hur befolkning har ändrat under de senaste åren, hur demografin ser ut idag samt hur befolkningsprognos ser ut för de kommande decennierna.

Arbetspendling

Arbetspendling mellan kommuner från, till och inom Uppsala länets kommuner är hämtat från SCB:s Regiondatabas för år 2022 (som var det senaste året tillgänglig under framtagande av underlag).

Pendlingsrelationer är här definierat baserat på förvärvsarbetares bostadskommun och arbetsplatskommun. Fördelning för olika typer av pendlingsrelationer som används i texten är baserat på följande indelning:

För länsbor (nattbefolkningen i länet):

- Den som bor och arbetar i samma kommun pendlar inom sin egen kommun.
- Den som bor och arbetar i olika kommuner inom länet pendlar inom länet.
- Den som bor i länet men har sin arbetsplats utanför länet pendlar ut ur länet.

För de som arbetar i Uppsala län (dagbefolkningen i länet):

- Den som bor och arbetar i samma kommun pendlar inom sin egen kommun.
- Den som bor i en kommun och arbetar i en annan inom länet pendlar inom länet.
- Den som bor utanför länet men har sin arbetsplats i Uppsala län pendlar in till länet

Branscher

För att ge en bild av vilka branscher som finns i olika delar av länet har dagbefolkningens arbetsplatser analyserats utifrån näringsgrensindelning (enligt standard för svensk näringsgrensindelning, SNI) på kommunnivå. Dessa data är baserat på SCB:s statistik i följande tabell och hämtat med pxweb i R:

- ”Anställda med arbetsplats i regionen (dagbef) efter region, yrke (3-siffrig SSYK 2012), näringsgren SNI2007 (grov nivå) och kön. Baserat på BAS. 2020–2023” ([URL](#))

Olyckor

Information om regional statistik över vägtrafikolyckor ([URL](#)) 2017–2023 har hämtats från Strada (Swedish Traffic Accident Data Acquisition) och använts för att sammanställa utvecklingen av olyckor med olika skadegrad (lindrigt, måttligt, allvarligt skadad samt dödsfall) samt olika trafikanttyper (skyddade och oskyddade). Rapportering av olyckor sker både av polis och sjukvård. Statistik innehåller även information om trafikanters kön och ålder. Därtill har vi, för att bättre förstå var i länet olyckor sker, fått tillgång till Strada-data över olycksplatser för femårsperioderna 2014–2018 och 2019–2023.

För att följa Nollvisionens etappmål har antalet omkomna och allvarligt skadade beräknats som ett genomsnitt per år under perioderna 2017–2019 samt 2021–2023 (för att undvika pandemins första år då resandet var betydligt lägre än normalt).

Utsläpp och hälsa

Data om utvecklingen av de små partiklarna (PM25 och PM10) samt kväveoxider (NO_x, som omfattar både kvävemoxid och kvävedioxid) har hämtats från Nationella emissionsdatabasen, som sammanställs av Sveriges meteorologiska och hydrologiska institut (SMHI) och innehåller information på årsnivå per län.

Fokus har lagts på förändringar mellan 2015 och 2022, då årlig statistik är tillgänglig från och med 2015 och det senaste tillgängliga året var 2022, då underlaget togs fram.

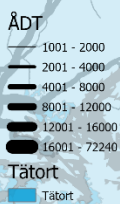
Huvudsektorn ”transporter” har analyserats, och de undersektorer som bidragit mest till förändringarna under perioden har identifierats.

Stråkkarta

Som grund för att definiera den nya stråkkartan har stråkkartan från den tidigare länsplanen använts (se Figur 1). För att motivera dessa stråk och säkerställa att de har identifierats på lika villkor har årsmedeldygnstrafik (ÅDT) tagits fram. ÅDT mäts regelbundet av Trafikverket på vissa delsträckor av det statliga vägnätet i hela Sverige. Mätningarna görs var fjärde år för europavägar, riksvägar och primära länsvägar och var 12:e år för övriga länsvägar (Trafikverket 2015). Dessa mätningar är stickprov av alla årets dagar: mätning görs under ca 10 dagar.



Figur 1 Sträckkarta från Länsplan för regional transportinfrastruktur i Uppsala län 2022–2033.



Figur 2 ÅDT längs statliga vägar i Uppsala län (2023) samt tätorter (2024). Källor: SCB och Trafikverket.

Endast vägar med en uppskattad dygnstrafik på minst 1 000 fordon enligt Trafikverket ($\text{ÅDT} \geq 1000$) har inkluderats i analysen. Eftersom mätpunkterna är bara för delsträckor längs vägar behövdes det en närmare granskning av ÅDT värden längs de sträckorna som är av intresse inom och i närhet av Uppsala län.

Alla statliga vägar med en ÅDT på minst 1 000 identifierades. Detta vägnät kombinerades sedan med länets samtliga tätorter för att ge en bättre förståelse av hur väl vägsträckorna täcker in kopplingar till majoriteten av länets tätorter samt till kommunhuvudorter med över 10 000 invånare i angränsande län. (se Figur 2).

Stråken har även kategoriserats utifrån planeringsansvar och visas i kartan med två olika färger. Europavägar E4 och E18 samt riksvägar 56 och 70 tillhör nationella stamvägar och innefattas i nationell plan för transportinfrastruktur (svarta stråk). Resterande statliga vägar innefattas av länsplan för regional transportinfrastruktur (stråk med lila färg).

För att visa storlekskillnader i trafikflöden längs dessa vägar kategoriserades sträckorna på tre olika nivåer enligt ÅDT: 1 000 till 4 000, >4 000 – 8000, >8 000. Därtill definierades lokala stråk som även dessa har ÅDT över 1 000 men som inte tillhör de huvudsakliga stråk som har definierats sedan tidigare.

Färdmedelandelar

Kollektivtrafikbarometern från Svensk Kollektivtrafik har använts för att följa hur färdmedelandelar har ändrats över år (2010–2023). Kollektivtrafikbarometern är en nationell kvalitets-, attityd-, och resvaneundersökning för branschen.

Färdmedelsandelarna baseras på de färdmedel som respondenterna uppger att de använt för resor som de listar i undersökningen. Varje år deltar cirka 6 000 länsbor i undersökningen inom Uppsala län, och varje person redovisar upp till fem resor som genomfördes dagen innan. En del av de årliga variationerna i färdmedelsandelarna kan bero på vilka som svarar och var de bor. Antalet respondenter varierar geografiskt mellan åren, och eftersom tillgången till olika färdmedel skiljer sig åt beroende på bostadsort, påverkar denna geografiska variation också färdmedelsvalen.

Länsplan 2026–2037

Hållbarhetsbedömning

Remissversion

Diarienummer: TSN2025-00050

Datum: 2025-06-05

Konsultstöd: Trivector Traffic

Innehållsförteckning

0	Sammanfattning	5
1	Inledning.....	12
1.1	Länsplan för regional transportinfrastruktur.....	12
1.2	Strategiska hållbarhetsbedömningar för miljö och sociala aspekter	12
1.3	Genomförande av hållbarhetsbedömning för länsplanen	13
2	Mål.....	15
2.1	Nationella mål	15
	Agenda 2030.....	15
	Transportpolitiska mål	16
	Transportpolitiskt etappmål för trafiksäkerhet ★	17
	Generationsmål och miljökvalitetsmål.....	17
	Jämställdhetspolitiska delmål.....	18
	Funktionshinderpolitiska mål	19
	Barnkonventionen.....	19
	Diskrimineringslagen.....	19
	Folkhälsomål	20
2.2	Länsplanens mål.....	21
3	Metod för hållbarhetsbedömningen	23
3.1	Strategisk miljöbedömning	23
3.2	Social konsekvensbedömning i regional planering.....	24
3.3	Avgränsningar	25
	Innehåll och detaljeringsgrad	25
	Avgränsning i tid och rum.....	25
	Koppling till andra planer och program	26
3.4	Nollalternativ	27
3.5	Analys av bidrag i förhållande till satsade medel	27
4	Nuläge – Befolkning och resande	28
4.1	Befolkningsutveckling.....	28
4.2	Färdmedelsandelar	29
	Kollektivtrafik	29
	Hållbart resande	29



Motoriserade privata fordon	30
4.3 Pendling i länet.....	30
4.4 Kollektivtrafik	31
Restid	31
Saknade kopplingar	32
Tillgänglighet.....	32
5 Nulägesbeskrivning social hållbarhet	35
5.1 Social hållbarhet och transportsystemet.....	35
Ålder	35
Kön	36
Socioekonomi.....	36
Personer med funktionsnedsättning.....	36
Stad/land	37
Hälsa.....	37
Segregation och transportsystemet	37
5.2 Den sociala geografin	38
Socioekonomi.....	38
Ohälsotal.....	41
Socioekonomi och skillnader i tillgänglighet	41
5.3 Sociala knäckfrågor	44
Sammanhållen.....	44
Tillgänglig.....	44
Hälsofrämjande	44
Inkluderande	45
5.4 Sociala nycklar.....	45
6 Nulägesbeskrivning miljöaspekter	46
6.1 Hälsa och säkerhet	46
Buller	46
Luft	46
Trafiksäkerhet.....	48
6.2 Klimat.....	50
6.3 Landskap och naturresurser	51
Vatten.....	51



	Naturresurser	52
	Biologisk mångfald, växt- och djurliv	52
7	Bedömningsgrunder	54
7.1	Miljöaspekter	54
7.2	Sociala hållbarhetsaspekter	55
7.3	Analysmetoder.....	55
	Samlade effektbedömningar	55
	Kvalitativa analysmetoder	56
	Geografiska analyser kopplat till social hållbarhet.....	57
8	Länsplanens innehåll och studerade alternativ	59
8.1	Nollalternativ	59
8.2	Innehåll i ny plan och jämförelse med nollalternativ	60
	Namngivna åtgärder.....	60
	Hållbar samhällsutveckling (kring åtgärder för utbyggnaden till fyra spår och dess tillhörande bostadsbyggande)	62
	Trimningsåtgärder i stråk.....	63
	Regional utveckling	65
	Samfinansiering nationell plan	66
9	Bedömning av åtgärder och åtgärdsområden.....	67
9.1	Vägåtgärder, namngivna objekt	67
9.2	Namngivna gång- och cykelvägar.....	68
9.3	Trimningsåtgärder i stråk.....	69
9.4	Åtgärder kopplat till omlandet mellan Knivsta-Uppsala.....	70
9.5	Samfinansiering nationell plan.....	70
9.6	Regional utveckling	71
10	Bedömning av konsekvenser av remissversionen av plan	72
10.1	Betydande miljöpåverkan jämfört med nollalternativet.....	72
	Klimat.....	72
	Landskap och naturresurser	72
	Hälsa.....	73
	Sammanfattning av bedömning av miljökonsekvenser	73
10.2	Betydande sociala konsekvenser jämfört med nollalternativet	74
	Sammanhållning	74



Tillgänglig.....	74
Hälsöfrämjande	76
Sammanfattning bedömning av sociala konsekvenser	76
Påverkan på sociala nycklar.....	77
10.3 Kumulativa miljöeffekter	77
Klimat.....	77
Biologisk mångfald.....	77
10.4 Åtgärder som planeras för att förebygga, hindra eller motverka betydande negativ miljöpåverkan.....	78
10.5 Målkonflikter.....	78
10.6 Kompletterande åtgärder för att hantera sociala konsekvenser.....	78
Inkludering.....	80
11 Bedömning av måluppfyllelse regionala mål.....	81
12 Bilaga 1 – Bedömningsmatriser	1
13 Samrådsunderlag avgränsningssamråd	1
13.1 Bedömningsmetoder och aktuell kunskap	1
Bedömningsmetoder	1
Relevanta mål	1
Kriterier för bedömning av betydande miljöpåverkan	2
13.2 Utredningens innehåll och detaljeringsgrad.....	4
13.3 Avgränsning i tid och rum	4
13.4 Allmänhetens intresse.....	4
13.5 Andra planer och program	5
Nationell transportplan.....	5
14 Remissammanställning från avgränsningssamråd	6

0 Sammanfattning

Metod och lagkrav

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

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

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

Strategisk miljöbedömning av länsplaner innebär följande moment:

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

Den sociala konsekvensbedömning (SKB) som är gjord för länsplanen är strukturerad enligt en modell som Region Kronoberg utvecklat tillsammans med Tri-vector Traffic och White Arkitekter. Enligt modellen genomförs SKB i följande sex steg:

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

Alternativ

Nollalternativet är ett teoretiskt alternativ som utgår från den föregående länsplanen och dagens politik och kända beslut och som fungerar som en jämförelse mot den nya planen. Nollalternativet innebär att det som ännu inte är genomfört i den nu gällande planen vid ingången i den nya planperioden (1 januari 2026) genomförs i sin helhet. Ambitionen har varit att kunna jämföra olika planalternativ för att det ska finnas underlag för att göra strategiska vägval i ett tidigt skede. För revideringen av länsplanen för planperioden 2026–2037 har en redan fulltecknad plan med namngivna objekt som ligger nära produktions-skede från nu gällande länsplan (planperiod 2022–2033), begränsat möjligheterna i att jämföra olika planalternativ (inriktningar), varför endast ett alternativ har bedömts och ställs mot ett nollalternativ.

Hållbarhetsaspekter

Med utgångspunkt i nulägesbeskrivning, avgränsningssamråd samt sociala knäckfrågor och nycklar har ett antal hållbarhetsaspekter tagits fram som ligger till grund för bedömning av betydande miljöpåverkan respektive sociala konsekvenser.

Miljöaspekter

Fokusområde	Hållbarhetsaspekt
Hälsa och säkerhet	• Buller • Luft • Trafiksäkerhet
Klimat	• Transporteffektivitet • Energieffektivisering • Påverkan på energianvändning vid byggande, drift och underhåll av infrastruktur
Landskap och naturresurser	• Vatten • Naturresurser • Landskap och kulturmiljö • Biologisk mångfald

Sociala hållbarhetsaspekter

Fokusområde	Hållbarhetsaspekt
Sammanhållen	Tillgänglighet mellan områden med olika socioekonomiska karaktär
Tillgänglig	- Tillgänglighet ur ett socioekonomiskt perspektiv - Medborgarnas generella tillgänglighet - Näringslivets tillgänglighet - Tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning - Barns tillgänglighet - Äldres tillgänglighet - Jämställdhet
Hälsofrämjande	Fysisk aktivitet i transportsystemet

Bedömning av åtgärder och åtgärdsområden

Nedan sammanfattas positiva och negativa effekter utifrån hållbarhetsaspekterna:

Välgångsplaner, namngivna objekt

Objekt: Väg 55 Örsundsbro-Kvarnbolund, Väg 55 Enköping-Litslena och Väg 288 Gimo-Börstil. I remissversionen är Gimo-Börstil något billigare, då förbifarten ersatts med utbyggnad i befintlig sträckning.

Positiv påverkan (+):

Förbifarter kan förbättra miljö och trafiksäkerhet i orter, särskilt för oskyddade trafikanter. Alla tre objekt i planen ger ökad tillgänglighet för olika grupper och förbättrar framkomligheten för bilister.

Negativ påverkan (-):

Alla välgångsplaner i planen påverkar klimatet negativt genom ökade utsläpp och byggnation. De försämrar också biologisk mångfald, naturresurser samt landskaps- och kulturmiljöer. Vissa objekt ökar buller och minskar fysisk aktivitet.

Namngivna gång- och cykelvägar

Objekt: Väg 55 (två sträckor), Väg 288 Gimo-Börstil, Väg 600 Uppsala-Björklinge samt Väg 56 Sala-Heby GC-väg.

Positiv påverkan (+):

Främjar övergång från bil till gång/cykel, vilket förbättrar klimat, trafiksäkerhet, fysisk aktivitet och tillgänglighet – särskilt för barn, äldre och funktionsnedsatta.

Negativ påverkan (-):

Utbyggnader påverkar klimatet negativt. Vissa objekt påverkar även naturresurser, biologisk mångfald och vattenmiljö. Parallella cykelvägar ökar markintrång och barriäreffekter.

Trimningsåtgärder i stråk

Innehåll: Gång-, cykel- och kollektivtrafikåtgärder i stråk som Dalastråket, 55an-stråket med flera.

Positiv påverkan (+):

Förbättrad trafiksäkerhet och tillgänglighet för alla grupper. Flera objekt främjar hållbara transporter och energieffektivisering.

Negativ påverkan (-):

Byggnationer påverkar klimatet negativt. Vissa stråk (till exempel Dalastråket och väg 742) påverkar landskap och biologisk mångfald.

Åtgärder kopplat till omlandet mellan Knivsta-Uppsala

Positiv påverkan (+):

Kan minska bilresande och förbättra klimat, fysisk aktivitet, trafiksäkerhet och tillgänglighet för olika grupper.

Negativ påverkan (-):

Utbyggnad påverkar klimat och biologisk mångfald negativt.

Samfinansiering nationell plan

Objekt: Väg 56 Sala-Heby GC-väg, Uppsala C plattformsförlängning, OKB stationsanpassningar.

Positiv påverkan (+):

Ökad transporteffektivitet och tillgänglighet för flera grupper. Bidrar till socioekonomisk utjämning och jämställdhet.

Negativ påverkan (-):

Klimatpåverkan vid byggnation.

Regional utveckling

Objekt: Terrängstudie Arosbanan, Heby lastterminal.

Positiv påverkan (+):

Heby lastterminal förbättrar näringslivets tillgänglighet och transporteffektivitet.

Ingen påverkan (0):

Terrängstudie Arosbanan ger ingen direkt hållbarhetspåverkan.

Negativ påverkan (-):

Byggnation av lastterminalen påverkar klimatet negativt.

Betydande miljöpåverkan av remissversion i relation till nollalternativet

Remissversionen av planen bedöms som bättre än nollalternativet avseende klimat eftersom mer medel satsas på åtgärder som ger transporteffektivitet men sämre än nollalternativet avseende hälsa då mindre medel satsas på åtgärder som går i rätt riktning avseende fysisk aktivitet, buller och luft. Remissversionen av planen bedöms som likvärdig med nollalternativet när det gäller påverkan på samtliga aspekter under landskap och naturresurser, se tabell nedan.

Sammanfattande jämförelse av remissversion av planen jämfört mot nollalternativet avseende miljökonsekvenser.

Fokusområde/aspekter	Remissversion av planen
Klimat:	
-Transporteffektivitet	+
-Energieffektivitet	0
-Byggande, drift och underhåll	0
Landskap och naturresurser:	
-Vatten	0
-Naturresurser	0
-Landskap och kulturmiljö	0
-Biologisk mångfald	0
Hälsa:	
-Buller	-
-Luft	-
-Trafiksäkerhet	0

Sociala konsekvenser av remissversionen i relation till nollalternativet

Remissversionen av planen bedöms för de flesta aspekter inom sociala konsekvenser som likvärdigt med nollalternativet. Det gäller tillgänglighet mellan områden med olika socioekonomiska karaktärer, medborgarnas generella tillgänglighet, näringslivets tillgänglighet, tillgänglighet för äldre och personer med funktionsnedsättning tillgänglighet. Planförslaget bedöms som något sämre avseende barns tillgänglighet men bättre avseende jämställdhet och tillgänglighet ur ett socioekonomiskt perspektiv, se tabell nedan.

Sammanfattande jämförelse av planförslaget jämfört mot nollalternativet avseende sociala konsekvenser.

Perspektiv	Planförslag
Sammanhållen:	
- Tillgänglighet mellan områden med olika socioekonomiska karaktär	0
Tillgänglig:	
- Medborgarnas generella tillgänglighet	0
- Näringslivets tillgänglighet	0
- Tillgänglighet äldre och för personer med funktionsnedsättning	0
- Tillgänglighet barn	0
- Jämställdhet	+
- Tillgänglighet ur ett socioekonomiskt perspektiv	+
Hälsofrämjande	
- Fysisk aktivitet	+

1 Inledning

Region Uppsala ansvarar för att ta fram en ny länsplan för regional transportinfrastruktur för Uppsala län för åren 2026–2037. En strategisk miljöbedömning och hållbarhetsbedömning har genomförts av länsplanen och redovisas i detta dokument. Den strategiska miljöbedömningen omfattar en miljökonsekvensbeskrivning som uppfyller kraven i miljöbalken. I hållbarhetsbedömningen inkluderas också en social konsekvensbedömning.

1.1 Länsplan för regional transportinfrastruktur

Den långsiktiga statliga planeringen av infrastruktur i Sverige sker genom den nationella planen för transportinfrastrukturen och länsplaner för regional transportinfrastruktur (hädanefter: länsplan). Den nationella planen för transportinfrastruktur beskriver hur den statliga infrastrukturen ska underhållas och utvecklas. Länsplanerna hanterar investeringar på statliga regionala vägar samt statlig medfinansiering till investeringar på kommunala vägar. De långsiktiga planerna gäller för 12 år, men de revideras vart fjärde. Den nya planen gäller för perioden år 2026–2037.

Regionerna i Sverige ansvarar för att ta fram länsplanerna. I Uppsala län är det Region Uppsala som är länsplaneupprättare. Länsplanens investeringsmedel kan också användas för s.k. medfinansiering till objekt i nationell plan. Vad som kan ingå i en länsplan styrs av *Förordning (1997:263, ändrad tom t.o.m. SFS 2024:533) om länsplaner för regional transportinfrastruktur*.¹

1.2 Strategiska hållbarhetsbedömningar för miljö och sociala aspekter

En *strategisk miljöbedömning* ska genomföras om en plan antas medföra betydande miljöpåverkan. Enligt *Miljöbedömningsförordningen*² (2017:966, ändrad t o m SFS 2024:981) ska en strategisk miljöbedömning alltid upprättas vid revidering av länsplaner, vilket innebär att ingen behovsprövning behöver göras. Den strategiska miljöbedömningen ska resultera i en miljökonsekvensbeskrivning (MKB) av det planförslag som tas fram och ska genomföras så att lagkraven enligt 6 kap Miljöbalken uppfylls. Syftet är att integrera miljöaspekter i planering och beslutsfattande så att en hållbar utveckling främjas.

¹ https://www.riksdagen.se/sv/dokument-och-lagar/dokument/svensk-forfattningssamling/forordning-1997263-om-lansplaner-for-regional_sfs-1997-263/

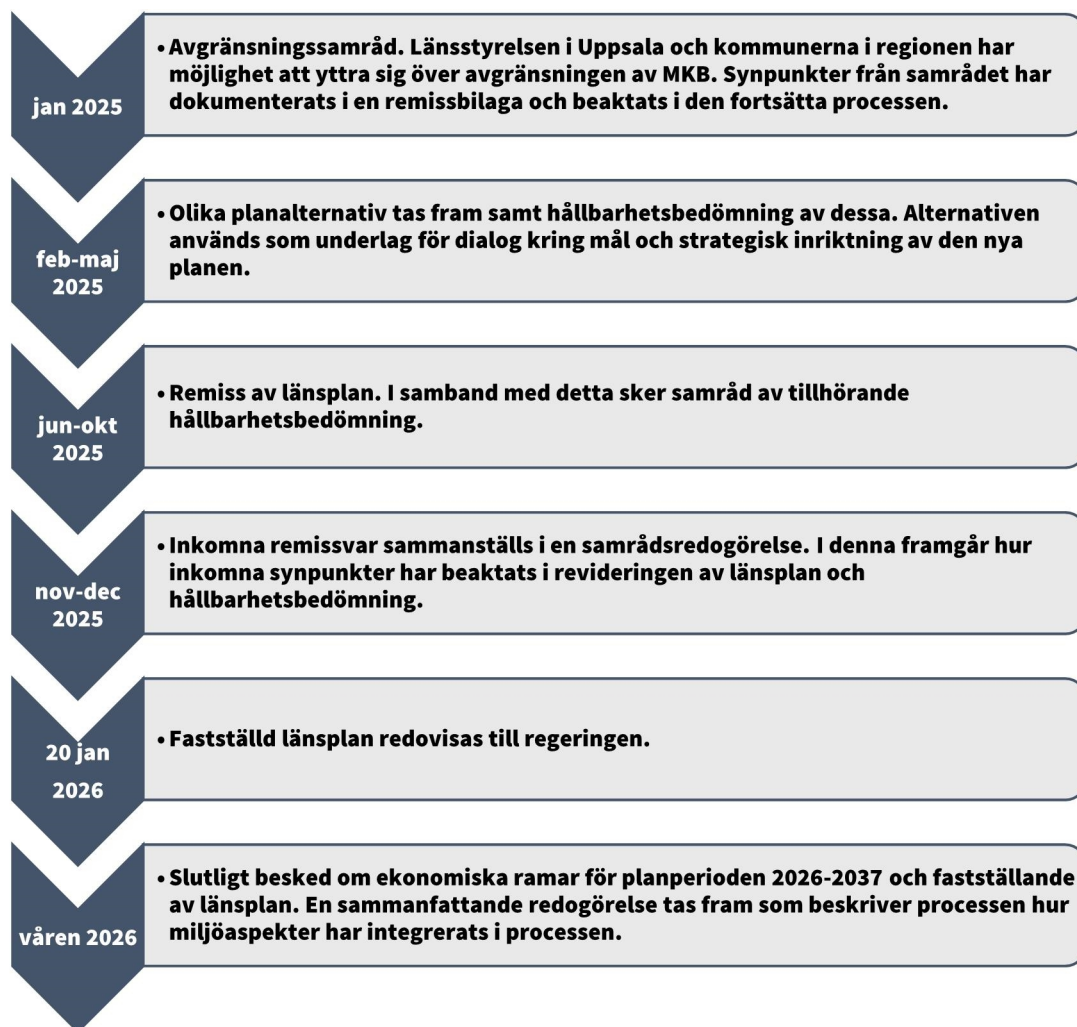
² https://www.riksdagen.se/sv/dokument-och-lagar/dokument/svensk-forfattningssamling/miljobedomningsforordning-2017966_sfs-2017-966/

Vid sidan av strategisk miljöbedömning har Region Uppsala också valt att göra en social konsekvensbedömning (SKB) av planförslaget som är framtaget. Hållbarhetsbedömningen av länsplanen hanterar miljökonsekvensbeskrivningen och den sociala konsekvensbedömningen integrerat.

1.3 Genomförande av hållbarhetsbedömning för länsplanen

Den pågående revideringsomgången styrs av infrastrukturproposition och regeringens direktiv från 20 mars 2025. Samtliga regioner ska redovisa sin länsplan för regeringen senast 20 januari 2025. Dessförinnan ska planerna ha remitterats och reviderats utifrån inkomna remissvar. Trafikverket ansvarar för att ta fram ett förslag till nationell plan. Den redovisas till regeringen september 2025 och i samband med detta remitteras också planen. Remissyttrandena ska inkomma till regeringen senast 30 december. Efter att remissvaren på den nationella planen inkommit och att regionerna har redovisat länsplaner tar regeringen beslut om definitiva ramar för både länsplaner och nationell plan.

Hållbarhetsbedömningen genomförs integrerat med framtagandet av ny länsplan. I samband med att länsplanen skickas på remiss kommer miljökonsekvensbeskrivningen av planen att vara ute på samråd. Processen beskrivs översiktligt i nedanstående figur.



Figur 1. Process för genomförande av hållbarhetsbedömning för länsplanen

2 Mål

I detta avsnitt beskrivs de nationella och regionala mål som är styrande för hållbarhetsbedömningen. De mål som är styrande specifikt för den strategiska miljöbedömningen har dessa markerats med en stjärna (★).

2.1 Nationella mål

Agenda 2030

Sverige har antagit FN-resolutionen Agenda 2030 för hållbar utveckling tillsammans med 192 andra länder. Resolutionen syftar till att år 2030 uppnå en socialt, miljömässigt och ekonomiskt hållbar utveckling världen över. Med hållbar utveckling menas att dagens behov tillfredsställs utan att äventyra kommande generationers möjligheter att tillfredsställa sina behov. Agenda 2030 innehåller 17 globala mål och 169 delmål som följs upp med indikatorer, se Figur 2 för en överblick för målen. Målen är universella, integrerade och odelbara.³



Figur 2 Agenda 2030 med 17 globala mål för hållbar utveckling.

Transportsystemet kan anses ha en direkt påverkan på åtminstone fem mål: 3 Hälsa och välbefinnande (3.6), 7 Hållbar energi för alla (7.3), 9 Hållbar industri, innovationer och infrastruktur (9.1), 11 Hållbara städer och samhällen (11.2), 12 Hållbar konsumtion och produktion (12c). En indirekt påverkan kan antas på sex mål: 2 Ingen hunger (2.3), 3 Hälsa och välbefinnande (3.9), 6 Rent vatten och sanitet för alla (6.1), 11 Hållbara städer och samhällen (11.6), 12 hållbar konsumtion och produktion (12.3) och 13 Bekämpa

³ <https://www.regeringen.se/regeringens-politik/globala-malen-och-agenda-2030/>

klimatförändringarna (13.1 och 13.2). Inom parentes anges delmål med särskilt bäring på transportplaneringen.

Transportpolitiska mål

Transportpolitikens *övergripande mål* (prop. 2008/09:93) är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet. Till det övergripande målet hör ett funktionsmål och ett hänsynsmål som ska ses som jämbördiga, men för det övergripande transportpolitiska målet ska kunna nås behöver funktionsmålet i huvudsak utvecklas inom ramen för hänsynsmålet.⁴ Målen är följande:

- *Funktionsmålet* innebär att transportsystemets utformning, funktion och användning ska medverka till att ge alla en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet samt bidra till utvecklingskraft i hela landet. Transportsystemet ska vara jämförbart, dvs. likvärdigt svara mot kvinnors respektive mäns transportbehov.
- *Hänsynsmålet* innebär att transportsystemets utformning, funktion och användning ska anpassas till att ingen ska dödas eller skadas allvarligt, bidra till att det övergripande generationsmålet för miljö och miljö kvalitetsmålen nås samt bidra till ökad hälsa. Hänsynsmålet har också närmare preciserats med *etappmål* för miljö respektive trafiksäkerhet:
 - Växthusgasutsläppen från inrikes transporter – utom inrikes luftfart som ingår i EU:s utsläppshandelssystem – ska minska med minst 70 % senast 2030 jämfört med 2010. ★
 - Antalet omkomna till följd av trafikolyckor inom vägtrafiken, sjöfarten respektive luftfarten ska halveras till år 2030. Antalet omkomna inom bantrafiken ska halveras till år 2030. Antalet allvarligt skadade inom respektive trafikslag ska till år 2030 minska med minst 25 %. Utgångsvärdet för etappmålet om trafiksäkerhet utgörs av ett medelvärde av utfallet åren 2017, 2018 och 2019. ★

Det finns preciseringar av såväl funktionsmålet som hänsynsmålet. Trafikanalys har på uppdrag åt regeringen genomfört en översyn av preciseringarna.⁵ De nuvarande preciseringarna för funktionsmålet är följande:

- Medborgarnas resor förbättras genom ökad tillförlitlighet, trygghet och bekvämlighet.

⁴ <https://www.regeringen.se/regeringens-politik/transporter-och-infrastruktur/mal-for-transporter-och-infrastruktur/>

⁵ <https://www.trafa.se/uppdrag/transportpolitiska-mal/preciseringsoversynen/>

- Kvaliteten för näringslivets transporter förbättras och stärker den internationella konkurrenskraften.
- Tillgängligheten förbättras inom och mellan regioner samt mellan Sverige och övriga länder.
- Arbetsformerna, genomförandet och resultaten av transportpolitiken medverkar till ett jämställt samhälle.
- Transportsystemet utformas så att det är användbart för personer med funktionsnedsättning.
- Barns möjligheter att själva på ett säkert sätt använda transportsystemet, och vistas i trafikmiljöer, ökar.
- Förutsättningarna för att välja kollektivtrafik, gång och cykel förbättras.

Transportpolitiskt etappmål för trafiksäkerhet ★

Under 2020 beslutades ett nytt etappmål för trafiksäkerheten för perioden 2020–2030. Målet innebär att:

- antalet omkomna till följd av trafikolyckor inom vägtrafiken, sjöfarten respektive luftfarten ska halveras till år 2030
- antalet omkomna inom bantrafiken ska halveras till år 2030
- antalet allvarligt skadade inom respektive trafikslag ska till år 2030 minska med minst 25 procent.

Utgångsvärdet för etappmålet utgörs av ett medelvärde av utfallet för år 2017, 2018 och 2019.

Generationsmål och miljökvalitetsmål

Det transportpolitiska hänsynsmålet innebär att transportsystemet ska bidra till att det övergripande generationsmålet och miljökvalitetsmålen nås. Generationsmålet är ett övergripande mål för miljöpolitiken och innebär att till nästa generation lämna över ett samhälle där de stora miljöproblemen är lösta, utan att orsaka ökade miljö- och hälsoproblem utanför Sveriges gränser. De 16 miljökvalitetsmålen för Sverige måste vara i huvudsak uppnådda för att generationsmålet ska uppnås. Miljökvalitetsmålen (mål markerade med ★ är relevanta för MKB för länsplan) är:

- Begränsad klimatpåverkan ★
- Frisk luft ★
- Bara naturlig försurning ★

- Giftfri miljö
- Skyddande ozonskikt
- Säker strålmiljö
- Ingen övergödning ★
- Levande sjöar och vattendrag ★
- Grundvatten av god kvalitet ★
- Hav i balans samt levande kust och skärgård
- Myllrande våtmarker
- Levande skogar
- Ett rikt odlingslandskap ★
- Storslagen fjällmiljö
- God bebyggd miljö ★
- Ett rikt växt- och djurliv ★

Jämställdhetspolitiska delmål

Det övergripande målet för jämställdhetspolitiken är att kvinnor och män ska ha samma makt att forma samhället och sitt eget liv. Till det övergripande målet hör sex delmål:⁶

1. **En jämn fördelning av makt och inflytande:** Kvinnor och män ska ha samma rätt och möjlighet att vara aktiva medborgare och att forma villkoren för beslutsfattandet.
2. **Ekonomisk jämställdhet:** Kvinnor och män ska ha samma möjligheter och villkor i fråga om betalt arbete som ger ekonomisk självständighet livet ut.
3. **Jämställd utbildning:** Kvinnor och män, flickor och pojkar ska ha samma möjligheter och villkor när det gäller utbildning, studieval och personlig utveckling.
4. **Jämn fördelning av det obetalda hem- och omsorgsarbetet:** Kvinnor och män ska ta samma ansvar för hemarbetet och ha möjligheter att ge och få omsorg på lika villkor.
5. **Jämställd hälsa:** Kvinnor och män, flickor och pojkar ska ha samma förutsättningar för en god hälsa samt erbjudas vård och omsorg på lika villkor.

⁶ Regeringskansliet, Mer om jämställdhetspolitikens mål: <https://www.regeringen.se/artiklar/2017/01/mer-om-jamstalldhetspolitikens-mal/>

6. **Mäns våld mot kvinnor ska upphöra:** Kvinnor och män, flickor och pojkar, ska ha samma rätt och möjlighet till kroppslig integritet.

Funktionshinderpolitiska mål

Det nationella målet för funktionshinderspolitiken är att, med FN:s konvention om rättigheter för personer med funktionsnedsättning som utgångspunkt, uppnå jämlikhet i levnadsvillkor och full delaktighet för personer med funktionsnedsättning i ett samhälle med mångfald som grund. Målet ska bidra till ökad jämställdhet och till att barnrättsperspektivet ska beaktas.⁷

Barnkonventionen

FN:s konvention om barnets rättigheter, eller barnkonventionen, är ett rättsligt bindande internationellt avtal som slår fast att barn är individer med rättigheter. Sedan den 1 januari 2020 är barnkonventionen en del av svensk lag. Barnkonventionens består av totalt 54 artiklar som är lika viktiga och tillsammans utgör en helhet, men det finns fyra grundprinciper som alltid ska beaktas i frågor som berör barn⁸, dessa är följande:

- **Artikel 2:** Alla barn har samma rättigheter och lika värde. Ingen får diskrimineras.
- **Artikel 3:** I alla åtgärder som rör barn ska man i första hand beakta vad som bedöms vara barnets bästa.
- **Artikel 6:** Varje barn har rätt att överleva, leva och utvecklas fysiskt, psykiskt, andligt, moraliskt och socialt.
- **Artikel 12:** Barn har rätt att uttrycka sina åsikter och få dem beaktade i alla frågor som berör dem. När åsikterna beaktas ska man ta hänsyn till barnets ålder och mognad.

Diskrimineringslagen

Diskrimineringslagens syfte är att motverka diskriminering och på andra sätt främja lika rättigheter och möjligheter oavsett diskrimineringsgrund (kön, könsöverskridande identitet eller uttryck, etnisk tillhörighet, funktionsnedsättning, sexuell läggning och ålder). Lagen förbjuder sex former av diskriminering (direkt diskriminering, indirekt diskriminering, bristande tillgänglighet, trakasserier och sexuella trakasserier samt instruktioner att diskriminera). Diskrimineringslagen förbjuder diskriminering inom flera samhällsområden,

⁷ Regeringskansliet, Mål för funktionshinderspolitiken: <https://www.regeringen.se/regeringens-politik/funktionshinder/mal-for-funktionshinderspolitiken/>

⁸ Unicef, Barnkonventionen: <https://unicef.se/barnkonventionen>

till exempel arbetsliv, utbildning, hälso- och sjukvård, handel med varor, tjänster och bostäder.⁹

Folkhälsomål

Det folkhälsopolitiska ramverket består av ett övergripande, nationellt folkhälsopolitiskt mål och åtta målområden. Det övergripande målet för folkhälsopolitiken har ett tydligt fokus på jämlik hälsa. Målet är att folkhälsopolitiken ska skapa samhälleliga förutsättningar för en god och jämlik hälsa i hela befolkningen och sluta de påverkbara hälsoklyftorna inom en generation. Den europeiska strategin Health in All Policies (HiAP), eller Hälsa i alla politikområden, betonar att samverkan mellan olika sektorer kan påverka hälsans beståndsdelar, såsom utbildning, arbete, fritid, bostad, transporter och miljö. Strategin belyser att hälsosektorn behöver involvera andra sektorer i frågor som rör folkhälsa¹⁰, däribland transportsektorn.

Folkhälsopolitiken har 8 målområden, varav målområde 6 är relevant för transportsektorn: ”Främja hälsosamma levnadsvanor, ökad tillgänglighet till hälsosamma miljöer aktiviteter och produkter.”

Folkhälsomyndigheten har rekommendationer¹¹ kring hur många personer i olika åldersgrupper bör röra på sig i veckan för att må bra och ha en god hälsa. Barn och unga bör i genomsnitt vara fysiskt aktiva i minst 60 minuter per dag, på en måttlig till hög intensitet som ger ökad puls och andning. Vuxna bör varje vecka vara fysiskt aktiva på måttlig intensitet i minst 150–300 minuter eller minst 75–150 minuter av fysisk aktivitet på hög intensitet, eller en likvärdig kombination av måttlig och hög intensitet. Fysisk aktivitet på måttlig intensitet ger en ökad puls och andning, medan hög intensitet ger en markant ökning av puls och andning.

⁹ Diskrimineringsombudsmannen, Diskrimineringslagen 2008:567: <https://www.do.se/lag-och-ratt/diskrimineringslagen/>

¹⁰ <https://www.folkhalsomyndigheten.se/om-folkhalsa-och-folkhalsoarbete/tema-folkhalsa/vad-styr-folkhalsopolitiken/tvarpolitiska-omraden/>

¹¹ Rekommendationer om fysisk aktivitet, Folkhälsomyndigheten. <https://www.folkhalsomyndigheten.se/livsvillkor-levnadsvanor/mat-fysisk-aktivitet-overvikt-och-obesitas/fysisk-aktivitet-och-stillasittande/riktlinjer-och-rekommendationer-for-fysisk-aktivitet-och-stillasittande/rekommendationer-for-fysisk-aktivitet-och-stillasittande/>

2.2 Länsplanens mål

Länsplanen är ett medel för att uppnå såväl nationella som regionala mål och strategier och behöver kopplas till dessa. Mål och strategiska inriktningar för länsplanen har delats upp i tre målområden med sammanlagt sju mål. För en mer övergripande beskrivning av länsplanens mål samt de nationella och regionala mål och strategier som ligger bakom, se plandokumentet. Här redovisas de mål och strategier som är styrande för hållbarhetsbedömningen, se nedanstående tabell.

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

Mål	Strategisk inriktning
1.1 Bidra till ökad andel hållbart resande	1.1.1 Öka framkomligheten för kollektivtrafiken
	1.1.2 Förbättra förutsättningarna för kombinationsresor genom ökad tillgänglighet till kollektivtrafiksystemet
	1.1.3 Öka cykelbarheten längs med det statliga vägnätet. Cykelbarhet längs med befintliga mötesfria vägar är prioriterad i första hand
	1.1.4 Där det så är möjligt påverka efterfrågan på transporter och val av transportsätt genom beteendepåverkande åtgärder

Målområde 1 är kopplat till det nationella klimatpolitiska målet om att minska utsläppen av växthusgaser från inrikes transporter med 70 procent till år 2030 (basår 2010, exkluderat inrikesflyg). Kollektivtrafikresor samt gång- och cykelresor samt hållbara godstransporter är fokus inom området eftersom miljöfrågan är av central betydelse för infrastrukturplaneringen.

Målområde 2. Ett tillgängligt och inkluderande transportsystem

Mål	Strategisk inriktning
2.1 Bidra till att säkerställa hela-resan-perspektivet oavsett socioekonomi, kön, etnicitet, ålder, funktionsvariation eller funktionsnedsättning	2.1.1 Öka andelen hållplatser och bytespunkter som är tillgänglighetsanpassade
	2.1.2 Öka den fysiska tillgängligheten till offentlig och kommersiell service i socioekonomiskt svaga områden och tätorter
	2.1.3 Öka barns rörelsefrihet genom ökad trygghet och trafiksäkerhet i geografier där många barn reser

Målområde 2 hanterar tillgänglighet och främjande av regional utveckling. Tillgänglighetsaspekten är viktig att beakta inom infrastrukturplaneringen. Investeringar ska bidra till att främja regional utveckling och skapa goda förutsättningar för bostadsbyggande, arbetsplatser och näringsliv samt underlätta kompetensförsörjning. Jämlikhets- och jämställdhetsfrågorna kopplar till ett transportsystem som ska fungera för alla.

Målområde 3. Ett trafiksäkert och hälsofrämjande transportsystem

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

Målområde 3 har en inriktning mot ett trafiksäkert och hälsofrämjande transportsystem. Trafiksäkerhet är ett viktigt område som beaktas i all infrastrukturplanering. Särskilt viktigt är detta för oskyddade trafikanter. Möjligheten att på ett tryggt och säkert sätt röra sig i trafikmiljöer som gång- eller cykeltrafikant är även viktigt för folkhälsan. Ett systematiskt arbete med trafiksäkerhetsfrågorna är viktigt för att nå målen.

3 Metod för hållbarhetsbedömningen

I detta stycke beskrivs styrande lagkrav och metodologiska utgångpunkter för den strategiska miljöbedömningen och den sociala konsekvensbedömningen. Hållbarhetsbedömningen hanterar miljökonsekvensbeskrivningen och den sociala konsekvensbedömningen integrerat, men för tydlighet presenteras tillvägagångssättet för respektive metod var för sig nedan.

3.1 Strategisk miljöbedömning

Syftet med att göra en strategisk miljöbedömning är att integrera hållbarhetsaspekter i de beslut och vägval som tas i länsplanen. Den strategiska miljöbedömningen genomförs med stöd i Miljöbalken 6 kap och omfattar följande moment:

Avgränsningssamråd. Ett avgränsningssamråd inom miljöbedömning är ett tidigt skede där man bestämmer inriktning och omfattning på miljökonsekvensbeskrivningen (MKB). Det handlar om att fokusera på de miljöfrågor som är mest relevanta för länsplanen. Avgränsningssamrådet har omfattat ett formellt samrådsmöte med Länsstyrelsen i Uppsala län. Även länets kommuner har getts möjlighet att yttra sig. Förslaget på avgränsning redovisas i bilaga 2, medan sammanställning av inkomna remissvar redovisas i bilaga 3.

Miljökonsekvensbeskrivning. Den strategiska miljöbedömningen (process) ska resultera i miljökonsekvensbeskrivning (rapport) som biläggs det planförslag som går ut på remiss. I MKB ska betydande miljöpåverkan bedömas för de miljöaspekter som är relevanta utifrån planens mandat och de relevanta mål som planen ska verka mot – se kapitel 7 för miljöaspekter och kapitel 9–11 för bedömning av betydande miljöpåverkan och bedömning av måluppfyllelse.

Beaktande av remissvar. Inkomna remissvar sammanställs i en samrådsredogörelse. I denna framgår hur inkomna synpunkter har beaktats i revideringen av länsplan och hållbarhetsbedömning. Kompletteras till hållbarhetsbedömningen i samband med att länsplanen redovisas till regeringen.

Planrevidering. Om länsplanen uppdateras inför redovisning till regeringen eller slutlig fastställelse ska också miljökonsekvensbeskrivningen uppdateras. Kompletteras till hållbarhetsbedömningen i samband med att länsplanen redovisas till regeringen.

Särskild sammanfattning. En särskild sammanställning är en rapport som sammanfattar hur miljöaspekter har beaktats i framtagandet av länsplanen. Den ska tydligt visa hur miljöhänsyn har integrerats, vilka miljöeffekter som bedömts och hur synpunkter från samråd har beaktats. Dessutom ska sammanställningen motivera varför en viss lösning valts framför andra alternativ som övervägts. Denna tas fram i samband med fastställelse av länsplanen.

3.2 Social konsekvensbedömning i regional planering

Social hållbarhet inom transportplanering handlar om att alla har rätt till tillgänglighet värnas. Transportplanering kan ensamt inte lösa utmaningar avseende social hållbarhet men kan skapa förutsättningar för ett fungerande och rikt vardagsliv med tillgång till arbete, fritid och utbildning. Transportplaneringen, om den grundar sig i social hållbarhet, kan också underlätta för möten mellan människor och deltagande i samhällsutvecklingen. Det finns inga lagkrav på att göra social konsekvensbedömning (SKB) av planer såsom det finns för miljöbedömning. Dock efterfrågas allt oftare att sociala konsekvenser av åtgärder och planer bedöms i nationell och regional infrastrukturplanering genom att göra en SKB. För Region Uppsala har en social konsekvensbedömning gjorts och presenteras i föreliggande rapport.

Den sociala konsekvensbedömning (SKB) som är gjord för länsplanen är strukturerad enligt en modell som Region Kronoberg utvecklat tillsammans med Trivector Traffic och White Arkitekter.¹² Modellen är anpassad för regional transportplanering men bygger på vedertagna tillvägagångssätt som används i SKB för planer och projekt inom den kommunala planeringen. Enligt modellen genomförs SKB i följande sex steg:

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

Nulägesbeskrivning, sociala knäckfrågor och sociala nycklar redovisas i kapitel 5. Konsekvensbedömning inklusive bedömning av måluppfyllelse redovisas i kapitel 9–11.

De olika stegen i processen utgår från fyra *sociala aspekter* som anses centrala utifrån det regionala transportplaneringsperspektivet. Aspekterna beskrivs vidare i kapitel 7 och är:

- **Inkluderande** – Ledord: Makt och delaktighet

¹² <https://www.regionkronoberg.se/contentassets/82e2a25c02d440d6bc0580a7cd8a104d/ska-i-regional-transportplanering.pdf>

- **Sammanhållen** – Ledord: Sociala och rumsliga samband
- **Tillgänglig** – Ledord: Vardagsliv och räckvidd
- **Hälsofrämjande** – Ledord: Hälsa, trygghet och säkerhet

För länsplanen bedöms de sociala hållbarhetsaspekterna med hjälp av tre fokusområden som presenteras i Tabell 1. Fokusområden och hållbarhetsaspekter är framtagna för att gå i linje med mål på såväl nationell som regional nivå samt för att möta de sociala knäckfrågorna som presenteras i avsnitt 5.3.

Inkluderande har identifierats som en social knäckfråga, men kommer ej att ligga till grund för bedömningen av planalternativen eftersom det snarare handlar om processen än de faktiska åtgärderna.

Tabell 1. Hållbarhetsaspekter social hållbarhet.

Konsekvensbedömningen görs för såväl namngivna objekt som för åtgärdsområden med utgångspunkt i bedömningskriterier som svarar mot de olika sociala aspekterna som beskrivs i kapitel 7 nedan.

3.3 Avgränsningar

Innehåll och detaljeringsgrad

Länsplanen delas in i ett antal namngivna objekt. Ett namngivet objekt är en åtgärd med kostnad över 75 Mkr. För dessa ställs specifika krav i form av *samlade effektbedömningar* och *samhällsekonomiska kalkyler*. Åtgärder som underskrider 75 Mkr samlas i så kallade åtgärdsområden. Bedömning av miljömässiga och sociala konsekvenser görs på samma nivå, vilket innebär att de namngivna objekten bedöms separat, medan de olika åtgärdsområdena bedöms samlat. Åtgärdsområdena utgör en inriktning för länsplanens genomförande och omfattar inga fastställda åtgärder. Bedömningen har därför gjorts utifrån den inriktning som gäller för respektive åtgärdsområde.

En närmare beskrivning av åtgärderna i planen återfinns i kapitel 8.

Avgränsning i tid och rum

Den aktuella planen som är föremål för analys omfattar åtgärder för 2026-2037. Förarbetena till miljöbalken anger att den betydande miljöpåverkan som ska identifieras och beskrivas i princip inkluderar: ”effekter på kort, medel-lång och lång sikt.” Vilka tidsgränser som ska sättas för olika effektbedömningar beror på vad som är relevant och rimligt. Eftersom miljöeffekter av investeringar och åtgärder kan sträcka sig längre än till år 2037 (planens tidshorisont), ska miljöbedömningen behandla effekter så långt det är relevant och rimligt även efter år 2037. I de Samlade effektbedömningar (SEB) som tas fram för alla

av namngivna objekt (kostnad över 75 Mkr) bedöms effekter under en prognosperiod fram till det gemensamma prognosåret 2045.

Bedömningen av miljökonsekvenser och sociala konsekvenser omfattar hela Uppsala län. Påverkan från internationella transporter bör om det bedöms relevant ingå i bedömningen. Syftet är att tydliggöra vilken del av problemen som svenska åtgärder råder över. Frågor kring sjöfartens och flygets miljöpåverkan förutsätts bli bedömda inom ramen för den nationella planen, förutsatt att den regionala planen inte nämnvärt berör dessa trafikslag.

Koppling till andra planer och program

Som underlag till länsplanen har ett antal åtgärdsvalsstudier (ÅVS) tagits fram. En ÅVS beskriver funktionen och den aktuella bristbilden över den geografiska platsen, både nuläge och en framtidsbild. Sedan identifieras åtgärder som kan lösa de identifierade bristerna. Först när en åtgärd har identifierats och analyserats i en ÅVS kan åtgärden lyftas in i länsplanen. Efter att länsplanen beslutas går planeringen in i ett genomförandeskede, då den formella fysiska planläggningen tas vid. Det är Trafikverket som genomför och bygger åtgärder på det statliga vägnätet medan kommunerna genomför åtgärder på det kommunala vägnätet. Trafikverket har även hand om planens budgetram och följer löpande upp länsplanens upparbetade ram.

Länsplanens relation till de övriga skedena av planläggningsprocessen har också betydelse för hållbarhetsbedömningen. Länsplanen har formellt sett ingen civilrättslig betydelse och är inget rättsligt bindande dokument som påverkar enskild egendom. Däremot pekar den ut vilka objekt som har politiskt beslutad finansiering och planeras att byggas och planen har därför en indirekt påverkan på enskilda.

I åtgärdsvalsstudie samt planläggningsprocess enligt väg respektive järnvägslagen sker dialog, förankring och samverkan med berörda aktörer. Det ger möjlighet för allmänheten att yttra sig och ger också en större möjlighet att involvera olika grupper i planeringen. Vissa sociala knäckfrågor (se kapitel 5) kräver att berörda grupper involveras på ett sätt i planeringen som bättre görs i en mer begränsad geografisk skala. Hit hör exempelvis barnkonsekvensanalyser (BKA) som aktivt bör involvera barn och som är ett betydelsefullt verktyg för att transportplaneringen ska bidra till barnkonventionen. Hållbarhetsbedömningen har dock översiktligt bedömt påverkan på barn och unga, utifrån utpekade kriterier (se kapitel 7).

På samma sätt är det flera andra typer av frågor som bättre berörs i senare skeden av planeringen, exempelvis påverkan på boende längs med en väg som är aktuell för utbyggnad, lokal tillgänglighet till olika målpunkter, intrång i natur- och kulturmiljö etcetera.

Hållbarhetsbedömningen riktar dock ljuset mot de frågor som försvårar eller underlättar för kommande planeringsskeden.

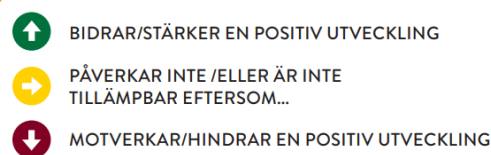
3.4 Nollalternativ

Miljökonsekvensbeskrivningen och den sociala konsekvensbedömning ska omfatta en redovisning av skillnaderna mellan de effekter som kan förväntas uppstå när planen genomförs och de effekter som kan förväntas uppstå i en situation utan en reviderad plan. Detta kallas nollalternativ, men kan i andra miljö- och hållbarhetsbedömningar också kallas jämförelsealternativ eller framskrivet nuläge. Att ta fram ett nollalternativ är obligatoriskt för strategisk miljöbedömning men nollalternativ har i denna bedömning samma funktion för SKB såväl som för MKB.

Nollalternativet utgår från att nu gällande plan genomförs och beskrivs närmre i kapitel 7.

3.5 Analys av bidrag i förhållande till satsade medel

En positiv bedömning innebär att en åtgärd bidrar till styrande mål och stärker en positiv utveckling och leder i riktning mot de styrande målen, medan negativ påverkan innebär att en åtgärd motverkar/hindrar en positiv utveckling och inte leder i riktning mot de styrande målen.



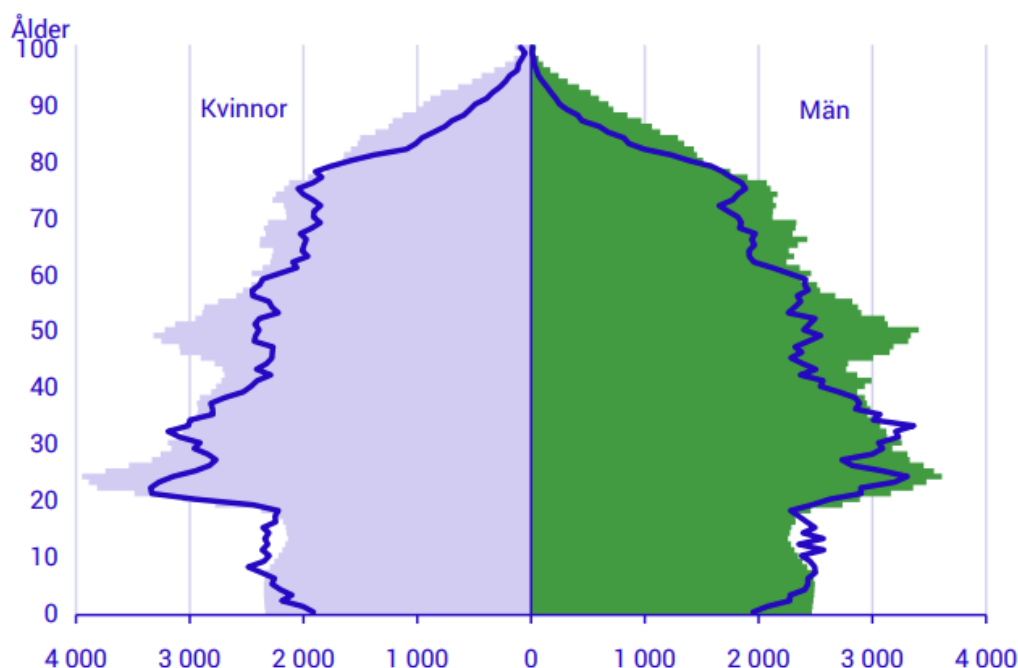
Figur 3. Principiell definition av positiv, negativ och neutral påverkan

En visualisering av hur planen påverkar de uppsatta hållbarhetsaspekterna (se kapitel 7) görs samlat i en **matris**. Matrisen visualiserar dels hur respektive åtgärd i den regionala planen bidrar antingen i negativ eller positiv riktning **i relation till satsade medel**. Matrisen utgör ett viktigt underlag till bedömningarna och redovisas i bilaga 1.

4 Nuläge – Befolkning och resande

4.1 Befolkningsutveckling

Uppsala län växer med såväl fler invånare som arbetsplatser. Den senaste befolkningsprognosen från Region Uppsalas visar att befolkningstillväxten kommer fortsätta under perioden fram till 2040, se Figur 4. Uppsala län är det enda län i Sverige där befolkningen förväntas öka i samtliga kommuner under de kommande decennierna enligt SCB.¹³



Figur 4. Befolkningspyramid år 2040, blå linje visar år 2023. Uppsala län. Källa SCB 2024.

Uppsala län har varierande förutsättningar och behov. Uppsala kommun är idag och enligt prognoserna länets största kommun med länets största stad, men länet har även växande kommunhuvudorter samtidigt som en stor del av länets befolkning bor i mindre tätorter eller på landsbygden.

Uppsala län hade 2023 cirka 405 000 invånare och förväntas växa till cirka 460 000 invånare till år 2040.¹⁴ Den största tillväxten kommer att ske i Knivsta kommun, Enköpings kommun, Uppsala kommun och Håbo kommun, se.¹⁵ Den största procentuella ökningen av befolkningen prognostiseras att ske i gruppen 80-plus med mer än en fördubbling av antalet äldre under perioden.¹⁶

¹³ SCB 2024 Den framtida befolkningen i Sveriges län och kommuner 2024–2040

¹⁴ SCB 2024 Den framtida befolkningen i Sveriges län och kommuner 2024–2040

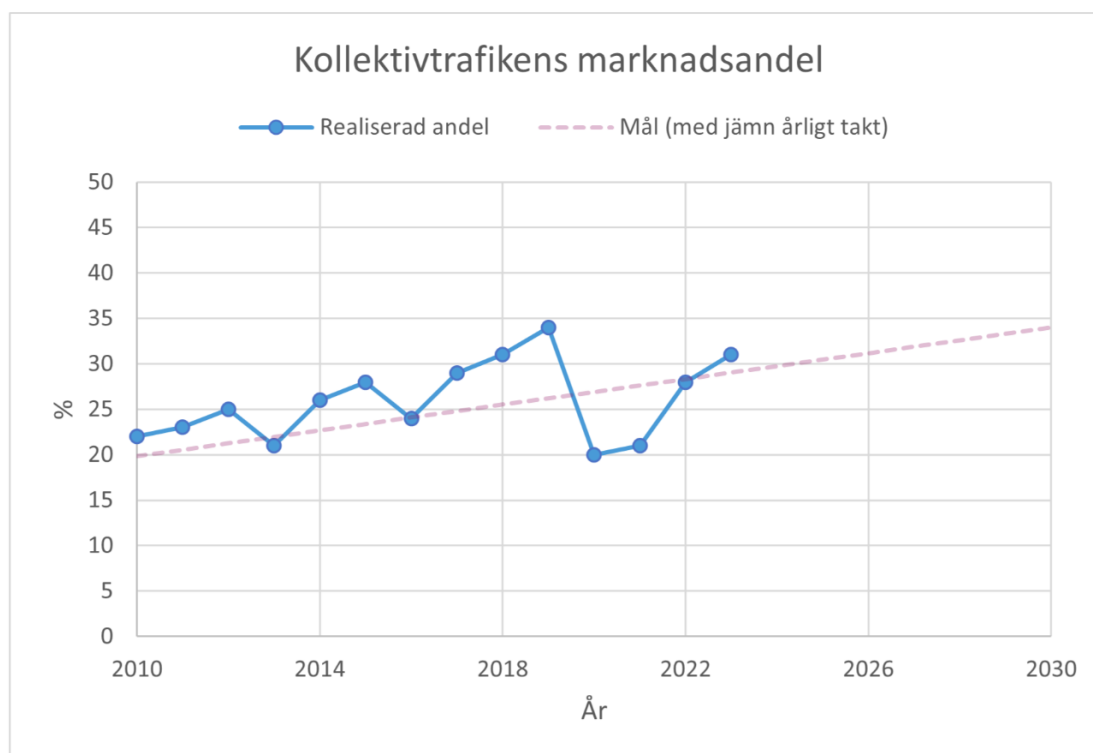
¹⁵ Befolkningsprognos för Uppsala län 2022–2050.

¹⁶ https://www.uppsala.se/contentassets/f09f9e6b994f41408c66064a2da8470b/befolkningsprognos_uppsala-kommun_2023.pdf

4.2 Färdmedelsandelar

Kollektivtrafik

Kollektivtrafikens marknadsandel av det motoriserade resandet har ökat med cirka 10 procentenheter den senaste tioårsperioden. Till följd av Covid-19 pandemin med tillhörande restriktioner, går det att se en tydlig nedgång i kollektivresandet under åren 2020 och 2021. Trenden går sedan dess uppåt och i enlighet med utvecklingen för målet om att kollektivtrafikens marknadsandel ska öka till 34 procent år 2030 (i jämförelse med år 2006).¹⁷



Figur 5. Kollektivtrafikens marknadsandel av det motoriserade resandet i Uppsala län, uppmätta värden från Kollektivtrafikbarometern. Källa: Kollektivtrafikbarometern, Svensk Kollektivtrafik

Högst kollektivtrafikandel per kommun i Uppsala län återfinns i Uppsala kommun där kollektivtrafiken har knappt 40 procent av marknadsandelarna. Lägst kollektivtrafikandel finns i Enköpings kommun, Älvkarleby kommun samt Håbo kommun (samtliga strax under 20 procent av marknadsandelarna).

Hållbart resande

Gällande hållbart resande, vilket innefattar gång, cykel och kollektivtrafik, är det återigen Uppsala kommun som ligger högst i länet. Marknadsandelen för det hållbara resandet

¹⁷ Enligt Regionalt trafikförsörjningsprogram för Uppsala län 2020-2030

uppgår till knappt 60 procent. Enköpings kommun och Håbo kommun ligger lägst gällande hållbart resande, båda på drygt 20 procent.

Motoriserade privata fordon

Baserat på statistik från Kollektivtrafikbarometern 2024 går det att se att det vanligast förekommande färdmedlet i länet är bil (inkluderat moped och MC). År 2023 angav 44 procent att deras senast resa gjordes med bil där den som svarade var chaufför. Utöver det angav 9 procent att deras senaste resa gjordes som passagerare i bil.¹⁸

År 2024 var marknadsandelen för motoriserade privata fordon 51 procent.¹⁹

4.3 Pendling i länet

Uppsala län är, tillsammans med Stockholms län, en del av en sammanhängande arbetsmarknadsregion vilket innebär omfattande arbetspendling inom kommungränser och över länsgränser, se Figur 6.

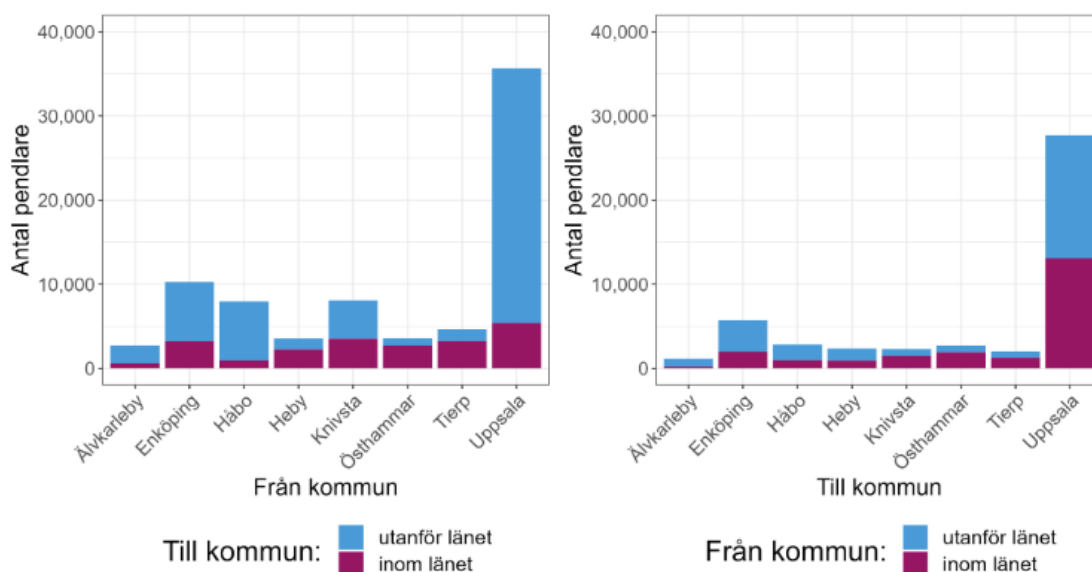
Ungefär 20 000 av länets invånare är pendlare inom länet, det vill säga att de bor i en kommun i länet och arbetar i en annan kommun i länet. Inom Uppsala län är pendlingen stor mellan Enköping-Uppsala, Knivsta - Uppsala och Skutskär- Gävle.

Ungefär 49 000 av länets invånare pendlar ut från Uppsala län. De som pendlar in från andra län till Uppsala län är ungefär 22 000, varav den största majoriteten ska till Uppsala kommun. De största pendlingsrelationerna över länsgräns är:

- Uppsala kommun → Stockholm
- Håbo kommun → Stockholm
- Uppsala kommun → Sigtuna

¹⁸ Baserat på data från Kollektivtrafikbarometern 2024. Data tillhandahållet av Region Uppsala län.

¹⁹ Baserat på data från Kollektivtrafikbarometern 2024. Data tillhandahållet av Region Uppsala län.



Figur 6. Till vänster: Antal av länets invånare som pendlar till en annan kommun i länet visas blått. Antal som bor i en av länets kommuner men pendlar till en kommun utanför länet presenteras i lila. Till höger: Antal som pendlar till länets kommun från en annan kommun i länet (visas i lila) eller från en kommun utanför länet (visas i blått).

I takt med att näringslivet utvecklas påverkas även pendlingen. Just nu pågår näringslivs-etableringar i norduppland vilket kommer att innebära många tusen nya arbetstillfällen i länet och kräva insatser för att kompetensförsörjningen i norduppland ska säkerställas.²⁰ Fungerande arbetspendling till/från Uppsala och Gävle och mellan orterna i norduppland kommer att bli särskilt viktigt.

4.4 Kollektivtrafik

Restid

Kollektivtrafiken i länet är idag uppbyggd med ett antal starka stråk som binder ihop kommunhuvudorter²¹, Skutskär, Enköping och Tierp med Uppsala. Mellan kommunhuvudorter och tätorter finns kompletterande linjer.

Ett sätt att förstå restider på är att använda restidskvoter. Restidskvoten beskriver hur restiden med kollektivtrafik förhåller sig till restiden med bil (restidskvot = restid med kollektivtrafik/restid med bil). En restidskvot på 1,2 eller lägre bedöms ofta vara god standard.

Region Uppsalas egen kartläggning av trafikutvecklingsbehovet²² visar att restiden med kollektivtrafik är konkurrenskraftig jämfört med bilen för resor mellan de större städerna i länet och till angränsande län.

²⁰ https://stockholmshandelskammare.se/wp-content/uploads/2023/02/tillvaxtkluster_forstudie.pdf

²¹ Kommunhuvudorter i Uppsala län är: Uppsala, Heby, Knivsta, Bålsta och Östhammar.

²² [Kartläggning av trafikutvecklingsbehov](#)

Samtliga kommunhuvudorter i länet, bortsett från Håbo, har konkurrenskraftiga restider med kollektivtrafik till och från Uppsala. Mellan kommunhuvudorter i länet är restidskvoterna högre vilket betyder att restiden med kollektivtrafik inte är konkurrenskraftig med bil på dessa sträckor.

Saknade kopplingar

Baserat den kartläggning som gjorts av regionens trafikutveckling har det identifierats kopplingar inom länet där det saknas kollektivtrafik eller där utbudet är lågt. Dessa platser finns främst mellan länets västliga och nordliga delar.²³

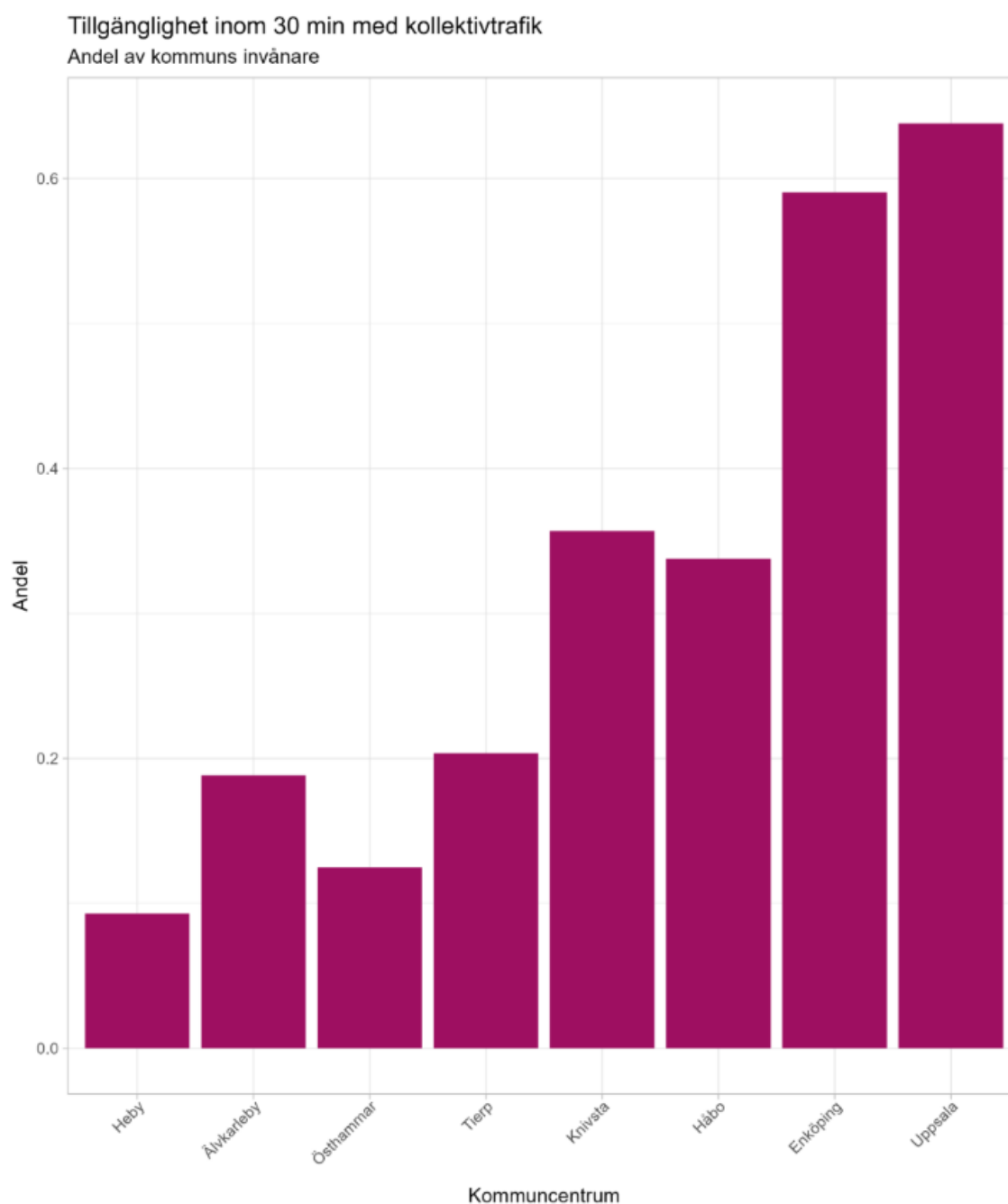
Tillgänglighet

Ett annat sätt att förstå kollektivtrafikens funktion för människor är att mäta kollektivtrafikens tillgänglighet. I Region Uppsalas kartläggning av trafikutvecklingsbehovet har måttet för tillgänglighet med kollektivtrafiken baserats på resor inom 30 respektive 60 minuter med kollektivtrafik till det egna kommuncentrumet. Notera att dessa restider är baserade på att resenären använder kollektivtrafik och inte tar hänsyn till alternativ för att bara gå eller cykla. Däremot är det i restiden inkluderat att resenären kan resa kombinerat med gång eller cykel och kollektivtrafik där gång eller cykelresan uppgår till högst tio minuter under resan.

Andel av kommunens invånare som når till det egna kommuncentrumet med kollektivtrafik inom 30 minuter varierar bland länets kommuner, se Figur 7. Högst andel av invånarna som når kommuncentrumet inom 30 minuter finns i Uppsala samt Enköpings kommun, följt av Knivsta kommun och i Håbo kommun där andelen är runt 35 procent. Bland övriga kommuner når runt 20 procent eller lägre kommuncentrumet inom 30 minuter. Lägst andel av kommunens invånare som når sitt eget kommuncentrum med kollektivtrafik finns i Heby kommun och Östhammar kommun. Kartmaterial för tillgänglighet till kommuncentrum inom olika tidsspann finns att läsa i Region Uppsalas kartläggning av trafikutvecklingsbehov.²⁴

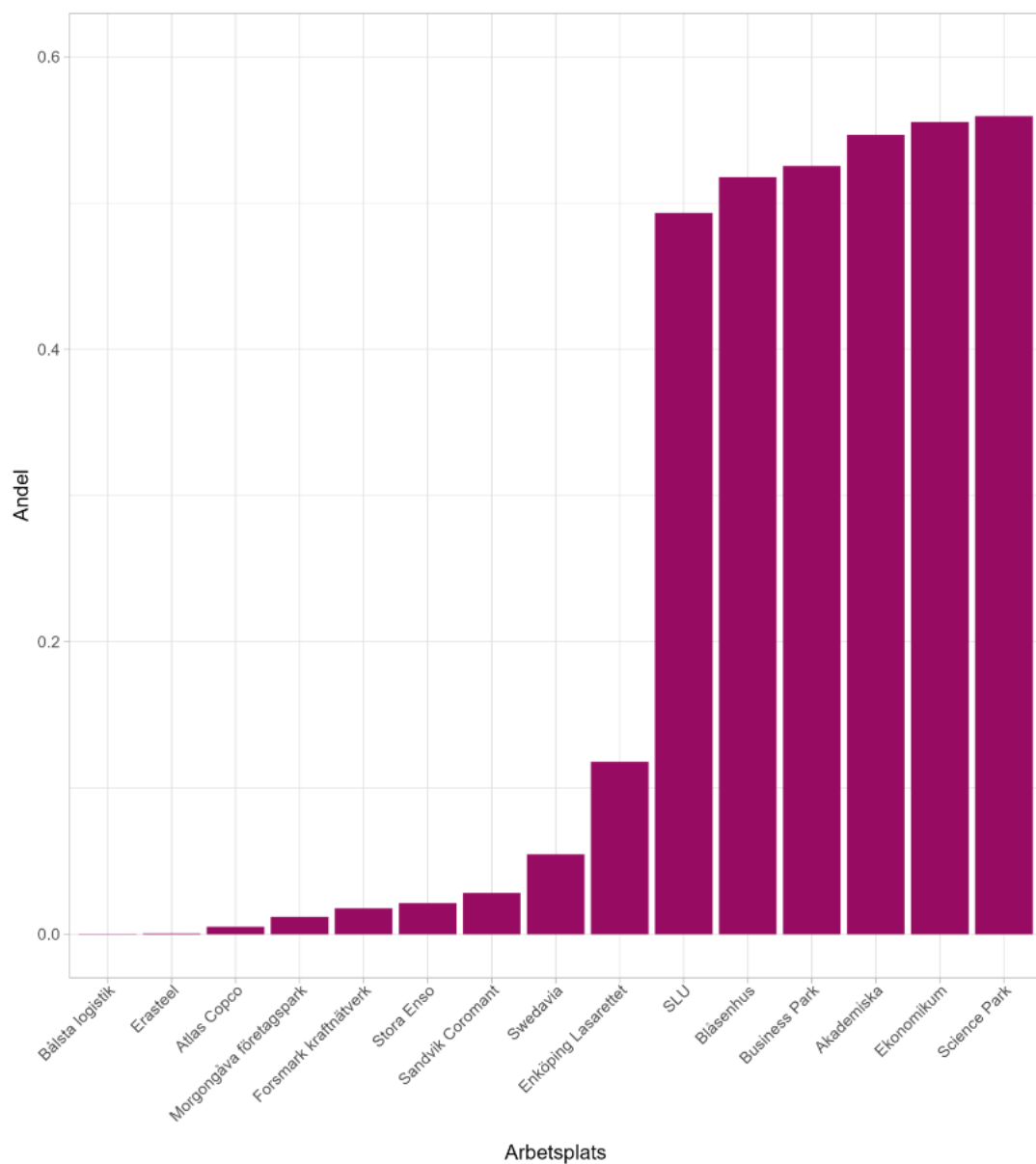
²³ [Kartläggning av trafikutvecklingsbehov](#)

²⁴ [Kartläggning av trafikutvecklingsbehov](#)



Figur 7. Andel av respektive kommuns invånare som med kollektivtrafik kan nå sitt eget kommuncentrum inom en 30 minuter. Källa: Kartläggning av trafikutvecklingsbehovet, SCB, TravelTime.

Ett annat relevant mått är att mäta tillgängligheten till länets stora arbetsplatser inom 60 minuter under en vardagsmorgon, se Figur 8. En stor del av länets invånare kan inom en timme med kollektivtrafiken nå arbetsplatserna som finns i Uppsala kommun, däremot är det betydligt färre som kan nå större arbetsplatser runt om i länet på samma tid.



Figur 8. Andel av länets invånare som kan nå arbetsplatser med kollektivtrafik inom 60 minuter en vardagsmorgon.

5 Nulägesbeskrivning social hållbarhet

I föreliggande avsnitt presenteras inledningsvis en sammanställning av hur transportsystemet, enligt forskning och tidigare studier, påverkar olika grupper. Därefter presenteras den sociala geografin i Uppsala län utifrån bland annat socioekonomi, ohälsotal och tillgänglighet med kollektivtrafik. Baserat på ovan nämnda delar presenteras sist de sociala knäckfrågorna för Region Uppsalas länsplan.

5.1 Social hållbarhet och transportsystemet

Nedan följer en sammanfattning av forskning och studier som tittat på resande och mobilitetsförutsättningar för olika grupper. Sammanställningen bidrar med kunskap som ligger till grund för bedömningarna.

Ålder

Genom livet förändras människors förutsättningar avseende mobilitet med åldern. För barns och ungas självständiga mobilitet är förutsättningarna att på ett tryggt och säkert sätt gå, cykla och åka kollektivtrafik avgörande. Den ökande bilismen har begränsat barns rörelsefrihet och minskat de tillgängliga ytor för lek. Det ökande skjutsandet med bil till och från skolan innebär därtill att barn och unga går miste om möjligheter till fysisk aktivitet som vardagsresandet kan innebära.²⁵

Även om bilen generellt sett är det dominerande färdssättet hos äldre, blir gång och kollektivtrafik allt viktigare transportsätt med stigande ålder, särskilt när bilkörandet inte längre är en möjlighet. Att skapa goda förutsättningar för gående, kollektivtrafik och andra alternativ till bilen är en förutsättning för mobilitet och självständighet för många äldre. God fysisk tillgänglighet i närmiljön samt drift och underhåll som förebygger fallolyckor är centrala frågor för äldres mobilitet. Cykling kan också vara en del av äldres mobilitet, särskilt för yngre äldre.²⁶

²⁵ Se bl a Niska m.fl (2017) *Cykling bland barn och unga: en kunskapssammanställning*. VTI Rapport: 958 Lindqvist, A-K., & Rutberg S. *Cykelväg till skolan kan vara vägen till framgång*. Skolledaren, 2019, no 3. <https://www.skolledarna.se/Skolledaren/Artikelarkiv/2019/cykelvag-till-skolan-kan-vara-vagen-till-framgang/> samt

Savolainen, E., Lindqvist, A-K. Mikaelsson, K., Nyberg, L., & Rutberg, S., (2024) Promoting Children's Active School Transportation – An international scoping review of psychosocial factors. *Syst Rev.* 13(47). <https://doi.org/10.1186/s13643-023-02414-y>

²⁶ Se bl a Elldér, E. Vilhelmson, B., Thulin, E. 2023. *Is a car necessary for active aging? Relationships between aging, car use, and time spent on activities that sustain health and well-being*, Department of Economy and Society, University of Gothenburg, Sweden, Boschmann, E., Brady, S., 2013. *Travel behaviors, sustainable mobility, and transitoriented developments: a travel counts analysis of older adults in the Denver, Colorado metropolitan area*. *J. Transp. Geogr.* 33, 1–11. <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2013.09.001>

Kön

Kvinnor och män gör ungefär lika många resor per dag för samtliga ärenden, men män reser längre, framför allt med bil. På nationell nivå vistas kvinnor i betydligt större utsträckning i trafiken som gående, medan män cyklar något mer och då även längre sträckor. På nationell nivå är ungefär sex av tio av kollektivtrafikresenärerna kvinnor, men den totala genomsnittliga reslängden med kollektivtrafik är densamma för män och kvinnor eftersom män reser längre sträckor med kollektivtrafiken. Den nationella resvaneundersökningen från 2019 visade dock att kvinnor nu sammantaget reser längre än män både totalt och med kollektivtrafiken.²⁷ Fortfarande var dock kvinnornas reslängd med bil mindre. Baserat på tidigare studier framgår att kvinnor och män reser olika och har olika värderingar samt olika sårbarhet och utsatthet i trafiken.²⁸

Socioekonomi

Socioekonomiska faktorer påverkar människors mobilitetsförutsättningar. Studier visar att förutsättningar som låg inkomst, låg utbildning och bristande kunskaper i det svenska språket är socioekonomiska faktorer som gör det svårt att ta körkort, skaffa bil eller flytta närmare arbete och skola. Således är en väl fungerande kollektivtrafik centralt för delaktighet och integrering i samhället.²⁹

Personer med funktionsnedsättning

Personer med funktionsnedsättning utgör inte en enhetlig grupp, utan är en grupp med stor variation av behov och förutsättningar. Behoven skiljer sig exempelvis åt om det handlar om rörlighet, syn, hörsel eller kognitiva funktionsnedsättningar. På ett generellt plan reser personer med funktionsnedsättning mindre än personer utan funktionsnedsättningar, både på totalen och med kollektivtrafik. För personer med funktionsnedsättning är den fysiska tillgängligheten i kollektivtrafiken och utemiljöer generellt avgörande för mobiliteten. Fysiska miljöer ska utformas hinderfria i linje med de tillgänglighetsriktlinjer som finns.³⁰

Det regionala trafikförsörjningsprogrammet för Region Uppsala beskriver nuläge och målbild för kollektivtrafiken avseende tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning.

Region Uppsala har höga krav på tillgänglighetsanpassning av hållplatser. Det innebär att endast 10 procent av hållplatserna delvis uppnår kraven på tillgänglighetsanpassning. Målet är att 10 procent av hållplatserna fullt ut ska uppfylla kraven om

²⁷ Trivectors bearbetning av den nationella resvaneundersökningen 2019.

²⁸ Smidfelt Rosqvist, L. (2020). *Jämställdhet och transportsystemet*. Vinnova – Sveriges innovationsmyndighet

²⁹ Berg, J., mfl. (2019) *Hur kan kollektivtrafiken bidra till tillgänglighet och social rättvisa? En studie av mobilitetsstrategier i socialt utsatta områden*. K2 Outreach 2019:2

³⁰ Se bla. Trafikutskottet (2013) *Hela resan hela året! – En uppföljning av transportsystemets tillgänglighet för personer med funktionshinder*. Sammanfattning av uppföljningsrapport 2013/14:RFR5

tillgänglighetsanpassning till 2025 och att det år 2030 ska vara 20 procent av hållplatserna som fullt ut uppfyller kraven.³¹ När det gäller de fordon som används i länet framkommer att samtliga tåg och 94,3 procent av bussarna är tillgänglighetsanpassade.³²

Stad/land

Studier visar att befolkningen i Sveriges landsbygdsområden har något högre biltransportarbete per person än i stadskommuner. Befolkningarna reser lika ofta, gör ungefär lika många resor per dag och bilresorna har ofta samma syften. Däremot är resor i genomsnitt längre och tar längre tid att genomföra på landsbygden jämfört med staden. Bil är det vanligaste färdssättet oavsett om det är stads- eller landsbygdskommuner som studeras, men används i betydligt högre utsträckning av invånarna i landsbygdskommunerna än av invånarna i stadskommunerna. Skillnaden mellan män och kvinnor är mindre på landsbygd än i städer. Det är till synes de faktiska utbudsskillnaderna som förklarar de resandeskillnader som syns mellan stad och landsbygd.³³

Hälsa

Att planera för en fysisk miljö som underlättar för gång och cykel underlättar för att invånarna att inkludera fysisk aktivitet som en del av sin vardag och bryta mönster av långvarigt stillasittande. Folkhälsomyndigheten rekommenderar att vara fysiskt aktiv varje dag med bakgrund av att det kan ge en ökad livskvalitet och bättre förutsättningar för att vara frisk och leva längre. Boverket framhåller att fysisk planering som prioriterar gång och cykel i områden med olika fysiska strukturer och socioekonomiska förutsättningar främjar en god och jämlik hälsa för hela befolkningen. En planering som leder till ökad andel gång och cykel har potential att skapa mervärden i form av minskad biltrafik med följd effekter som minskat buller och minskade luftföroreningar.³⁴

Segregation och transportsystemet

Segregation är ”det rumsliga åtskiljandet av befolkningsgrupper” och beskriver således *relationen mellan* olika områden. Ofta talas om tre olika former av segregation,

³¹ Region Uppsala (2019). *Regionalt trafikförsörjningsprogram för Uppsala län, 2020–2030*. <https://regionuppsala.se/contentassets/18644659723147258431392d0a6e292c/ts-regionalt-trafikforsorjningsprogram-for-uppsala-lan-2020-2030-tga.pdf> Hämtad: 2025-03-31

³² Region Uppsala (2019). *Regionalt trafikförsörjningsprogram för Uppsala län, 2020–2030*. <https://regionuppsala.se/contentassets/18644659723147258431392d0a6e292c/ts-regionalt-trafikforsorjningsprogram-for-uppsala-lan-2020-2030-tga.pdf> Hämtad: 2025-03-31

³³ Se bl a Dymén et al., (2016). *Tillgänglighet och mobilitet för en hållbar landsbygd*, Smidfelt Rosqvist mfl. (2019) *Mobilitet på landsbygd – en forskningsöversikt*. Trivector rapport: 2019:57

³⁴ Se bl a Karlström, S., & Jonason, D. (2019) *Utmaningar för omställningen till hälsosam hållbar mobilitet – behovet av ett missionsorienterat arbetssätt*. Vinnovareport: 2019:09 ISBN: 978-91-87537-88-2 <https://www.vinnova.se/contentassets/c9b6efdd5a0d4166b61d40bd0ebc970d/utmaningar-for-omstallningen-till-halsosam-mobilitet---behovet-av-ett-missionsorienterat-arbetssatt-vr19-09.pdf?cb=20191216084341> Hämtad 2025-03-27 och Boverket (2022) *Mobilitet för ett aktivt vardagsliv*. <https://www.boverket.se/sv/samhallsplanering/stadsutveckling/halsa-forst/aktiv-mobilitet/> Hämtad 2025-03-27

socioekonomisk, etisk och demografisk³⁵. Att påvisa segregation och att det finns en viss befolkningskoncentration i olika områden är i sig inte ett problem. Segregation är ett problem när det påverkar gemenskap och känslan av tillit i samhället samt får konsekvenser som skillnader i livsvillkor och hälsa.³⁶

Transportsystemet i stort kan inte ensamt lösa de negativa konsekvenser som kan uppkomma från segregation. Men transportsystemet kan bidra till att minska barriäreffekter, såväl fysiska som strukturella, när det gäller utbud, avgångstider, restider, kostnader för biljetter och information.

En länsplan har vissa möjligheter att minska negativa konsekvenser av segregation. En länsplan kan däremot inte i direkt mening påverka kostnader för biljetter, avgångstider eller utbud, men kan minska de fysiska barriärerna och skapa förutsättning för bättre strukturella förutsättningar för olika grupper och i olika geografier.

Ett väl utformat transportsystem kan korta restiderna, minska otrygghet och bidra till möten mellan människor från olika sociala grupper. Samtidigt är det viktigt att notera att ökad mobilitet som underlättar för möten mellan olika sociala grupper inte per automatik leder till respekt för olikheter och avsaknad av utestängande normer vilket krävs för en reell integration. En plan för inkludering måste också finnas på plats för att i grunden förändra.³⁷ Detta går utanför länsplanens mandat, men är ändå viktigt att lyfta.

5.2 Den sociala geografin

Uppsala län är en relativt välmående region och här finns goda förutsättningar för ett gott liv. Trots länets goda förutsättningar finns stora skillnader inom regionen gällande livsvillkor och hälsa, skillnader som blir särskilt tydliga utifrån ett segregationsperspektiv.³⁸

Socioekonomi

Statisticon har tagit fram en analysmetod och på uppdrag av Region Uppsala kartlagt Uppsala län utifrån så kallade sociala landskap. Nio socioekonomiska variabler analyseras sammantaget: andel öppet arbetslösa, andel med ekonomiskt bistånd, ohälsotal per invånare, andel förvärvsarbetande, förvärvsinkomst, andel invånare med eftergymnasial utbildning, andel invånare födda utanför EU, andel unga 0–19 år och andel 65 år och äldre.

Analysen gav upphov till sju åtskilda grupper, så kallade sociala landskap:

³⁵ Socioekonomisk segregation – skillnader i resurser och kapital mellan geografiskt åtskilda grupper. Etisk segregation – rumsliga koncentrationer av personer med olika födelseland. Demografisk segregation – skillnader mellan exempelvis ålder och kön mellan olika geografiska områden.

³⁶ [en-region-for-alla-tga.pdf](#)

³⁷ Billevik, J. 2023. Socialt arbete i den segregerade staden – Det sociala arbetets roll i att motverka segregation i Joelsson, T., Henriksson, M., & Balkmar, D. (red.) *Rättvist resande? Villkor, utmaningar och visioner för samhällsplaneringen*. S. 93-112

³⁸ <https://regionuppsala.se/contentassets/3e39442d0ebf44f09753f3ea9f43af49/en-region-for-alla-tga.pdf>

Gul - Här är förvärvsgraden och andelen barnfamiljer högst i länet samtidigt som andel öppet arbetslösa och andel med ekonomiskt bistånd är länets lägsta. Nästan samtliga gula områden är belägna i Uppsala kommun och placerade runt den centrala kärnan. Exempel på områden är Danmark och Börje.

Grön - Gruppen liknar den gula, men med skillnaden att här är andelen med eftergymnasial utbildning högre och andelen födda utanför EU nästan dubbelt så hög. Förvärvsinkomsten är något högre här, men så även arbetslösheten och andelen med ekonomiskt bistånd. I ett geografiskt perspektiv ligger områdena i den gröna gruppen i centrala Uppsala, Enköping, Knivsta och Håbo. Här återfinns till exempel Norby, Bergvreten, Gredelby och Eneby.

Ljusblå - Även den ljusblå gruppen påminner om den gula - hög förvärvsgrad, låg andel födda utanför EU, låg arbetslöshet och liten andel med ekonomiskt bistånd. Dock är befolkningen här något äldre, ohälsotalet lite högre men framför allt är förvärvsinkomsten och utbildningsnivån lägre. Geografiskt är områdena gruppen placerade i alla kommuner utom Heby utanför de centrala delarna. Exempel på områden är Öregrund och Månkarbo.

Mörklila - Här återfinns länets lägsta andel med eftergymnasial utbildning, det högsta ohälsotalet och den största andelen 65 år och äldre. Andelen födda utanför EU tillhör de lägsta. Områdena är mestadels belägna i de norra delarna av länet, här återfinns Älvkarleby, Marma och Gräsö.

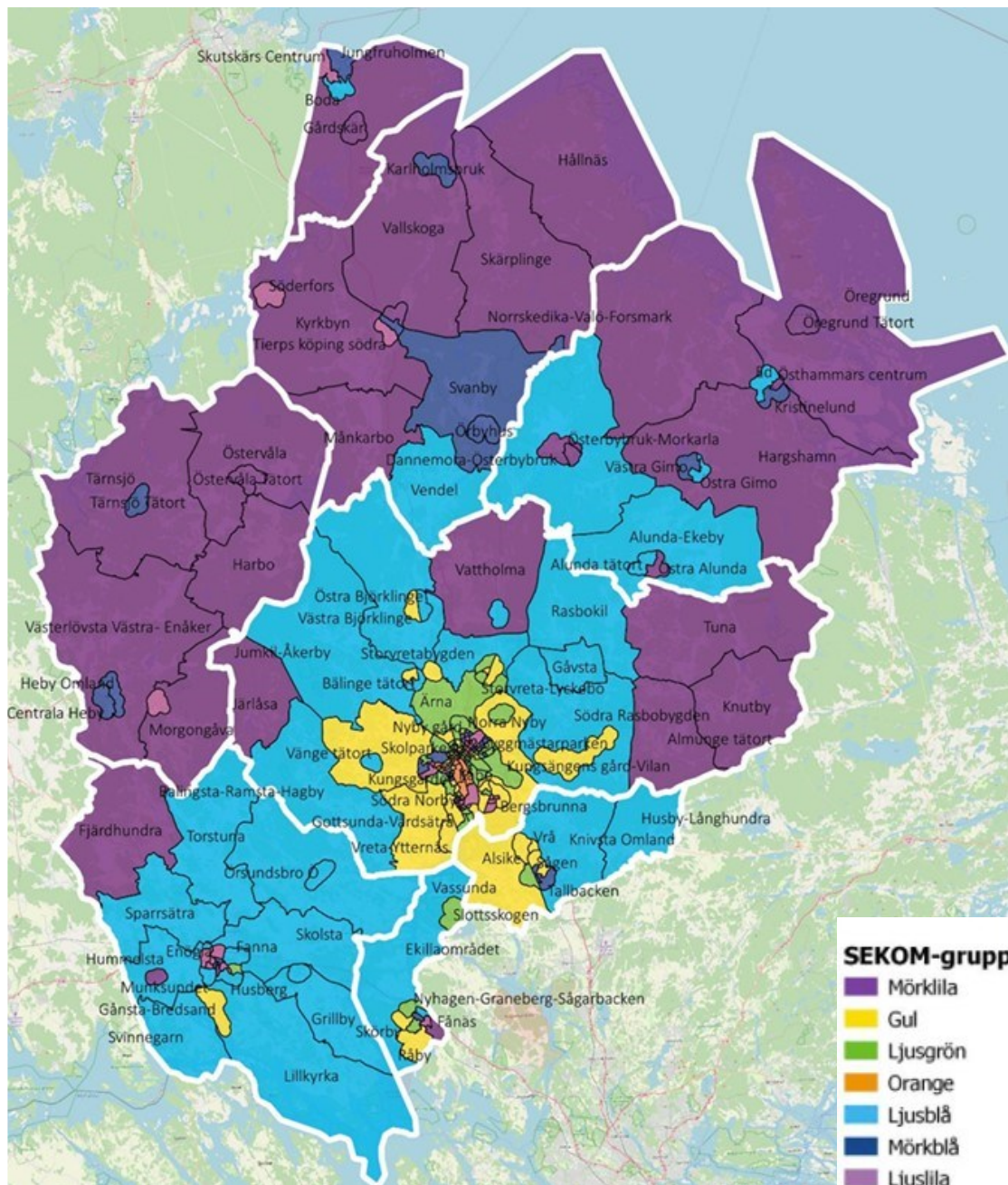
Mörkblå - Den mörkblå gruppen liknar den ljusblå och den mörklila vad gäller förvärvsinkomst och förvärvsgrad. Här är dock andelen med eftergymnasial utbildning betydligt högre, liksom andelen födda utanför EU. Åldersstrukturen är också något annorlunda, här finns färre så väl yngre som äldre. Områdena är med några få undantag belägna i centrala Uppsala, här återfinns Rosendal och Södra Svartbäcken.

Orange - Här är förvärvsfrekvens och inkomst låg, lägst i länet, men så även andel öppet arbetslösa och andel med ekonomiskt bistånd. Även ohälsan är lägst i länet. Andel med eftergymnasial utbildning är klart högst. Andel yngre och äldre är också länets lägsta. De orangea områdena finns utan undantag i centrala Uppsala och består till stor del av områden med många studenter. Exempel på orange områden är till exempel Rackarberget och Västra Flogsta.

Ljuslila - Den ljuslila gruppen har länets högsta andel öppet arbetslösa och andel med ekonomiskt bistånd. Tillsammans med den mörklila gruppen har den ljuslila gruppen länets högsta ohälsotal. Även andelen födda utanför EU är högst här. Områdena är spridda över hela länet. Här återfinns Morgongåva, Romberga, Mellersta Gottsunda och Söderfors.

De sociala landskapens fördelning geografiskt visas i Figur 9. Sammantaget visar rapporten *En region för alla – en kartläggning av nuläget utifrån länets sociala landskap* att det råder ojämlikhet mellan de sociala landskapen i länet. Utifrån de sociala landskapen präglas det ljuslila samt det mörklila landskapet av höga ohälsotal, lägre valdeltagande, större

svårigheter att klara skolan samtidigt som en större del av befolkningen i områdena riskerar långvarig marginalisering. Den relativa fattigdomen³⁹ är som högst i länet här. I dessa områden växer också störst andel barn upp i hushåll med låg ekonomisk standard, någonting som har en negativ påverkan på barns möjligheter till god hälsa och goda livsvillkor.⁴⁰ Både de ljuslila och mörklila områdena är koncentrerade till länets norra delar, men återfinns även med koppling till länets större städer.



Figur 9. De sociala landskapens fördelning över länet enligt Statisticons analysmetod.

³⁹ Låg ekonomisk standard är ett mått på relativ fattigdom. Relativ fattigdom avser andelen personer eller hushåll vars inkomster understiger 60 procent av medianinkomsten för riket.

⁴⁰ [en-region-for-alla-tga.pdf](#)

Ohälsotal

En god hälsa är grundläggande för livskvalitet och delaktighet i samhället. Ohälsotal⁴¹ är en välanvänd indikator för att mäta hälsa i en befolkning.

Variationen mellan ohälsotal är stor i länet baserat på den sociala landskapen som presenterats ovan. geografin. Som mest skiljer sig det genomsnittliga ohälsotalet mellan 9 och 32 dagar i de sociala landskapen, men det går också att se skillnader mellan könen där kvinnor har högre ohälsotal än män i samtliga landskap. Det mörklila sociala landskapet har högst ohälsotal, följt av det ljuslila. Dessa områden finns främst i regionens norra delar. Lägst ohälsotal återfinns i det orangea landskapet, främst beläget i centrala Uppsala, se Figur 9.⁴²

Barn och unga

Region Uppsala har undersökt och sammanställt data kring barn och ungas mående i rapporterna *Mår alla bra*⁴³ och *Liv och hälsa ung 2023*⁴⁴. I rapporterna kopplas inte barn och ungas hälsa till specifika geografiska platser utan presenteras på länsnivå. Sammantaget visar rapporterna att flickor skattar sin hälsa sämre än pojkar och därtill trivs lite sämre i skolan. För barn och unga med funktionsnedsättningar ses en generell trend där de upplever otrygghet i högre utsträckning än barn och unga som inte har en eller flera funktionsnedsättningar. Otryggheten upplevs i skolan, på nätet och i bostadsområdet.

En generell trend är att barn och unga rör sig allt mindre och under 2024 var det endast 2 av 10⁴⁵ som rör sig enligt rekommendationerna från folkhälsomyndigheten. De senaste decennierna har andelen skolelever som tar sig till skolan genom ett fysiskt aktivt transportslag minskat successivt, idag är det endast ca hälften av eleverna som gör det.

Socioekonomi och skillnader i tillgänglighet

En annan indelning av regionen i socioekonomiska förutsättningar är gjord av Delegationen mot segregation (Delmos) och SCB som tillsammans har tagit fram segregationsbarometern. Barometern innehåller index som beskriver socioekonomiska förhållanden på områdesnivå samt områdestyper. Enligt denna uppdelning kan Uppsala län delas in enligt Figur 10.

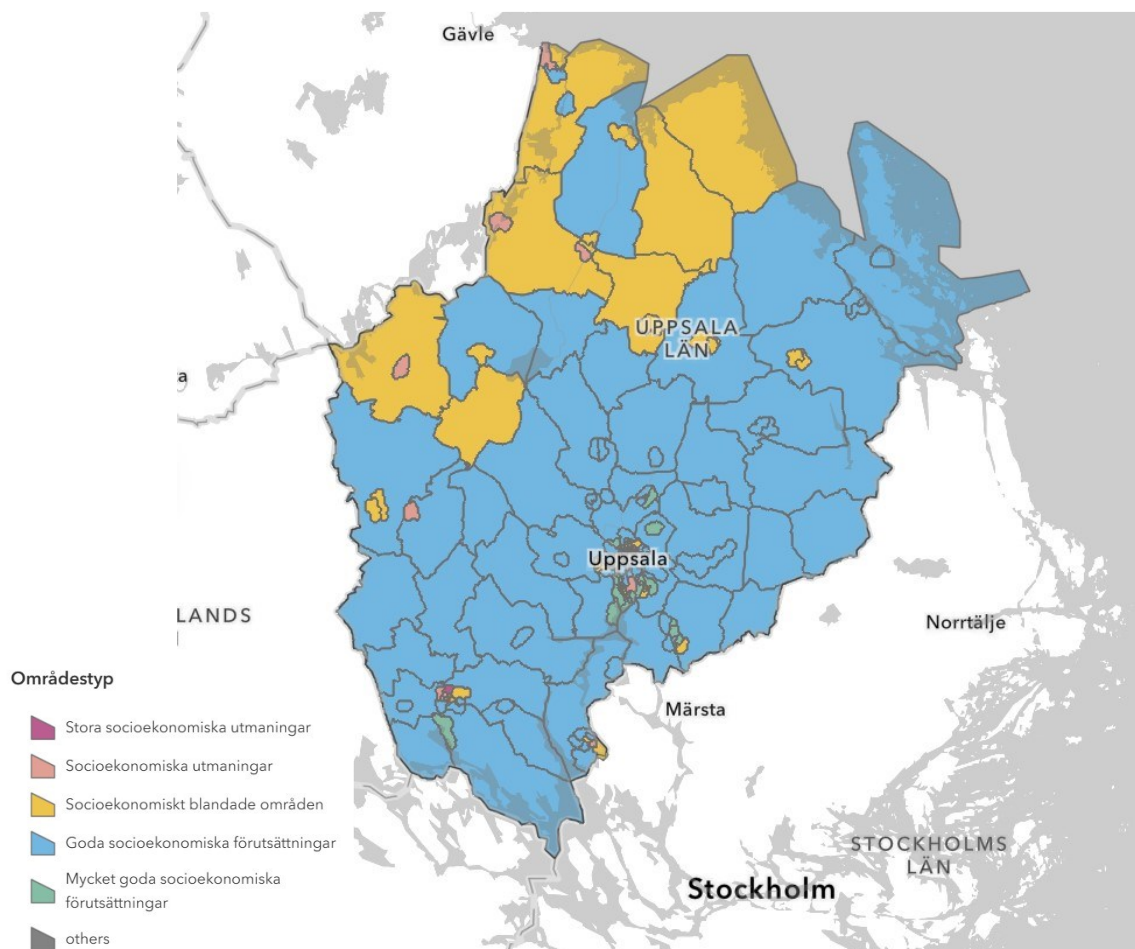
⁴¹ Måttet beskriver hur många dagar under en tolv månadersperiod som Försäkringskassan betalat ut ersättning vid nedsatta arbetsförmåga i förhållande till antalet försäkrade i åldrarna 16-64 år.

⁴² <https://regionuppsala.se/contentassets/3e39442d0ebf44f09753f3ea9f43af49/en-region-for-alla-tga.pdf>

⁴³ https://utveckling.regionorebrolan.se/contentassets/2b3d52296acd4ef58bcd9a73958b9139/mar_alla_bra_rapport3_webb.pdf

⁴⁴ Region Uppsala (2023). *Liv och hälsa ung 2023*.

⁴⁵ PEP-rapporten (2024). Generation PEP i samarbete med Karolinska Institutet och SOM-institutet vid Göteborgs Universitet.



Figur 10. Indelning efter olika socioekonomiska områden enligt Segregationsbarometern. Källa. Kartläggning av trafikutvecklingsbehov, Region Uppsala.

Sammanställningen visar att områden med stora socioekonomiska utmaningar (grupp 1) har färre antal bilar per invånare, samtidigt som antal busslinjer och uppnåeliga kommuncentrum är lägre än för de andra områdena som har bättre socioekonomi. Likaså är den längsta distansen för direkta förbindelser med kollektivtrafik kortare i jämförelse med de andra grupperna.

Utifrån olika områdens socioekonomi går det att se skillnader i tillgänglighet med kollektivtrafiken. Utifrån att områdena med stora ekonomiska utmaningar och områden med socioekonomiska utmaningar enligt sammanställningen har sämre förutsättningar på alla, eller flera, av variablernas som visas i Tabell 1 finns det en potentiell risk för dubbel exkludering. Detta ska dock ses som en indikation, eftersom medelvärdena för områdena är aggregerade vilket innebär att stor variation finns inom respektive område. Därtill bör noteras att områden med hög täthet blir mindre geografiska områden än områden med låg täthet, det gör att sannolikheten att flera linjer passerar små geografiska områden blir mindre vilket påverkar tillgängligheten som det visas på kartan. I bedömningen är turtäthet inte inkluderad, vilket gör att vissa områden kan ha få linjer med hög turtäthet.

Dubbel exkludering innebär dels att personerna i områdena har mindre resurser och kapital, vilket kan påverka möjligheterna och hur många alternativ som finns till godo för förflyttning, dels att kollektivtrafikutbudet är sämre avseende antal busslinjer eller avgångstider över dygnet. Denna dubbla exkludering kan leda till risk för transportfattigdom⁴⁶ vilket innebär att individer inte kan nå sina dagliga aktiviteter inom rimlig tid, till en rimlig kostnad utifrån den egna ekonomin eller med rimliga färdmedel. Transportfattigdom slår olika för olika individer, även inom samma hushåll. Kvinnor samt barn och unga, drabbas oftare av transportfattigdom än män.

Tabell 2. Snittförbindelser (på DeSO nivå) med kollektivtrafik per områdestyp samt tillgång till bilar. Källa: SCB, Trafiklab.

Områdestyp	Längst distans km (direkt förbindelse)	Antal busslinjer	Bilar per invånare	Antal uppnåeliga kommuncentrum (direkt förbindelse)
1: Stora socioekonomiska utmaningar	25.76	2.38	0.20	1.13
2: Socioekonomiska utmaningar	37.48	4.20	0.25	1.90
3: Socioekonomiskt blandade områden	43.08	6.26	0.39	2.14
4: Goda socioekonomiska förutsättningar	47.95	8.01	0.43	2.27
5: Mycket goda socioekonomiska förutsättningar	35.01	5.08	0.40	1.79

⁴⁶ Se bl a. Lucas, K., & Mattioli, G., Verlinghieri, E., & Guzman, A. (2016). Transport poverty and its adverse social consequences. *Proceedings of the Institution of Civil Engineers - Transport*. 169. 353-365. 10.1680/jtran.15.00073 och Fridén Syrjäpalo, L (2023). Mobilitetsorättvisa i den glesa landsbygden: hur barnfamiljer och ungdomar hanterar utmaningar i en föränderlig värld i Joelsson, T., Henriksson, M., & Balkmar, D. (red.) *Rättvist resande? Villkor, utmaningar och visioner för samhällsplaneringen*. S. 93-112

5.3 Sociala knäckfrågor

Utifrån den metod för SKB som bedömningen grundas i, har sociala knäckfrågor tagits fram baserat på nulägesbeskrivningen. Som grund ligger tre rubriker som anses särskilt viktiga utifrån regional planering: sammanhållen, tillgänglig, hälsofrämjande och inkluderande.

Sammanhållen

Utifrån nulägesbeskrivningen har följande sociala knäckfrågor identifierats:

- Uppsala län växer. Störst befolkning finns i Uppsala, men en stor del av befolkningen bor i mindre orter och på landsbygden. Tillgängligheten med kollektivtrafik ser olika ut för personer som bor på de olika orterna. Behov av utveckling av stråk för en mer sammanhållen region har pekats ut i mellan nordliga och västliga delarna.
- Uppsala län är en relativt välmående region med goda förutsättningar för ett gott liv, men det finns stora inomregionala skillnader vad gäller livsvillkor och hälsa. Skillnader finns mellan städer, kommuner, stad och landsbygd samt mellan olika grupper av människor.

Tillgänglig

- Tillgängligheten till länets stora arbetsplatser inom 60 minuter med kollektivtrafik under vardagsmorgnar är god till stora arbetsplatser i Uppsala kommun, men sämre för de arbetsplatser som ligger i andra delar av länet.
- Tillgängligheten med kollektivtrafik slår olika mot olika grupper där sämre förutsättningar enligt tidigare kartläggningar finns för områden med socioekonomiska utmaningar. Det skapar en dubbel exkludering och riskerar att sätta människor i transportfattigdom. Kvinnor, barn och unga drabbas oftare av transportfattigdom än män.
- En relativt liten andel av länets hållplatser uppfyller Region Uppsalas krav om tillgänglighetsanpassning vilket kan skapa svårigheter för att resa i kollektivtrafiken.

Hälsofrämjande

- Ohälsan i länet skiljer sig mellan olika geografiska platser. Ohälsotalen är som högst i de norra delarna av länet.
- Ohälsotalen är högre bland kvinnor än män i samtliga sociala landskap. Samma trend identifieras i länet som helhet bland flickor och pojkar.

- Barn och unga med funktionsnedsättning upplever större otrygghet generellt.

Inkluderande

Inkludering inom transportplanering handlar om makt och inflytande kopplat till processer och beslutsfattande i frågor som rör samhället och de egna livsvillkoren. Det finns skillnader i makt och delaktighet mellan olika grupper i samhället, där vissa grupper har lättare att göra sig hörda än andra. Generellt har barn, äldre, personer med funktionsnedsättning, kvinnor, personer med utländsk bakgrund, socioekonomiskt svaga grupper samt personer som bor utanför större tätorter sämre förutsättningar för att påverka transportplaneringen.

Känslan av delaktighet, inflytande och makt över sitt liv kan också uppstå i det mellanmännsliga i vardagen. Inkludering är en viktig hälsofråga, eftersom brist på inkludering och delaktighet i samhället kan leda till känslan av utanförskap och maktlöshet vilket i sin tur har ett starkt samband med ohälsa.

Ökad delaktighet kan skapas genom att offentliga förvaltningar, myndigheter, organisationer etcetera gör sina beslutsprocesser mer transparanta, exempelvis genom att bjuda in till samtal och dialog.

5.4 Sociala nycklar

En länsplan kan inte ensamt lösa alla de sociala utmaningar som finns i länet. Det är dock viktigt att understryka att en länsplan behöver ha fokus på social hållbarhet eftersom transportsystemet kan skapa förutsättningar som påverkar sociala aspekter. De sociala nycklarna som presenteras nedan är de sociala mål som länsplanen behöver fokusera på för att hantera de sociala knäckfrågorna som redovisats avsnitt 5.3 ovan.

Länsplanen ska:

- Stärka tillgängligheten mellan områden med olika socioekonomisk karaktär för att bidra till en sammanhållen region. (Sammanhållen)
- Bidra till ökad jämlikhet genom att öka tillgängligheten för olika grupper (socioekonomiska förutsättningar, funktion, ålder, kön osv). (Tillgänglighet)
- Bidra till ökad transporteffektivitet och aktivt resande med gång, cykel och kollektivtrafik. (Hälsofrämjande)

6 Nulägesbeskrivning miljöaspekter

I föreliggande avsnitt beskrivs transportsystemets påverkan på miljön i nuläget utifrån de tre fokusområde hälsa och säkerhet, klimat samt landskap och naturresurser.

6.1 Hälsa och säkerhet

Buller

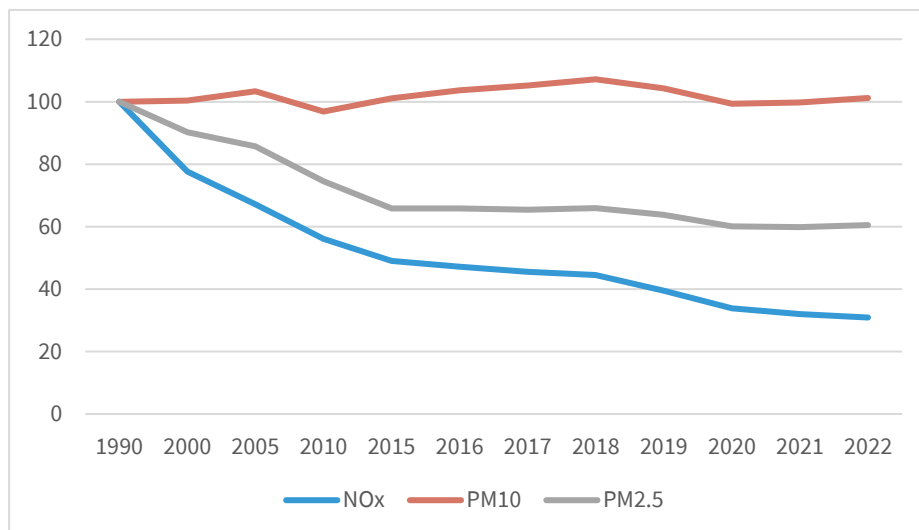
Enligt Folkhälsomyndigheten visar uppskattningar att nästan 2 miljoner människor i Sverige är utsatta för trafikbuller där den dygnsekvivalenta ljudnivån utomhus vid fasad överstiger 55 dBA. Vägtrafik är den klart dominerande källan följt av spårtrafik och flygtrafik. Buller kan ge negativ inverkan på inlärning och sömn och vid långvarig exponering för flyg- och vägtrafikbuller kan risken för hjärt- och kärlsjukdomar öka.⁴⁷

Även när bullernivån håller sig under riktvärdet 55 dBA ekvivalentnivå anser sig omkring 10 procent som mycket störda av vägtrafikbuller i sin boendemiljö. Andelen stiger kraftigt vid högre nivåer. Buller påverkas bland annat av trafikmängd, hastighet, andel tunga fordon samt av vägbeläggning.

Luft

I transportsektorn är det framför allt vägtrafiken som genererar utsläpp av hälso- och miljöfarliga ämnen och det är framför allt tre typer av ämnen som är relevanta att uppmärksamma; kvävedioxid (NO_x) och två typer av partiklar, PM₁₀ och PM_{2.5}. Nivåerna av utsläpp som genereras från avgasrören har minskat totalt sett under de senaste decennierna genom renare bränslen och motorer med effektivare reningsutrustning, dock är trenden för utsläpp av PM₁₀ inte lika positiv, se Figur 11. Figur 11. Utsläpp av NO_x, PM₁₀ och PM_{2.5} i Uppsala län 1990-2022, index=100 år 1990.

⁴⁷ Uttag 20250304: <https://www.folkhalsomyndigheten.se/livsvillkor-levnadsvanor/miljohalsa-och-halsoskydd/halsoskydd/buller/>



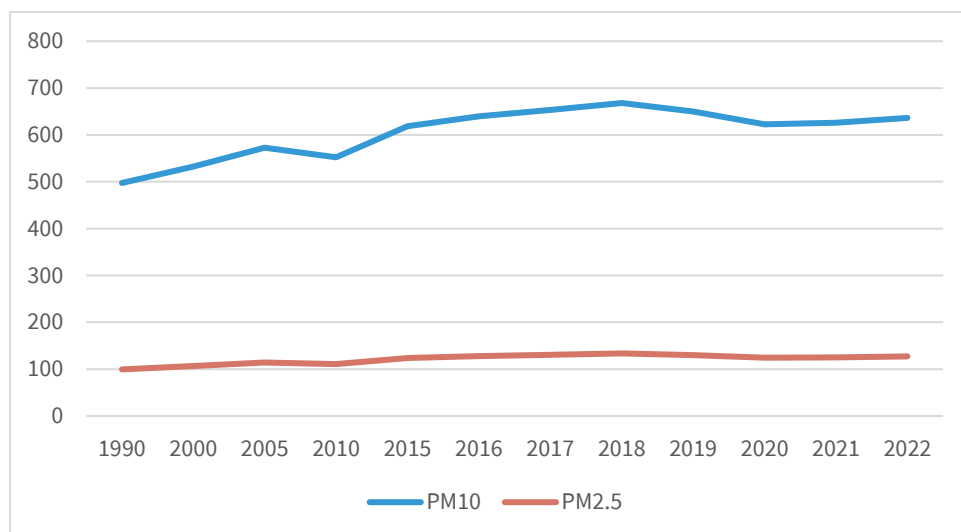
Figur 11. Utsläpp av NOx, PM10 och PM2.5 i Uppsala län 1990-2022, index=100 år 1990.⁴⁸

Utsläppen av **kvävedioxid** (**NOx**) har sett en mycket positiv trend, framför på grund av minskade utsläpp från dieselförbränning i tunga lastbilar som en följd av stärkta krav genom Euroklassningen. Detta har inneburit en minskning av utsläppen från dieselförbränning från tunga lastbilar på över 80 % 1990-2022. Personbilstrafiken såg en positiv minskning som en följd av katalysatorernas införande fram till 2005, som sedan avstannat på grund av en ökad användning av energieffektiva dieselmotorer.

Partiklar är den typ av luftförorening som är mest studerad och som bedöms medföra störst hälsoproblem bland människor i svenska tätorter. De allra minsta partiklarna, så kallade ultrafina partiklar, PM2.5, bildas vid förbränning av flytande eller fasta bränslen. Mekaniska processer såsom vägslitage bildar grövre partiklar, PM10⁴⁹. I tätbebyggda områden är vägtrafiken vanligen den dominerande lokala källan och på starkt trafikerade gator kan halterna vara flera gånger högre än genomsnittet för tätorten. Utsläppen av de mindre partiklarna är oförändrad medan partiklarna från vägslitage ökar, se Figur 12.

⁴⁸ <https://nationellaemissionsdatabasen.smhi.se/>

⁴⁹ PM10 är vikten av alla partiklar som är mindre än 10 mikrometer som finns i en kvadratmeter luft. PM2,5 är vikten av alla partiklar som är mindre än 2,5 mikrometer. PM2,5 ingår därför även i PM10.



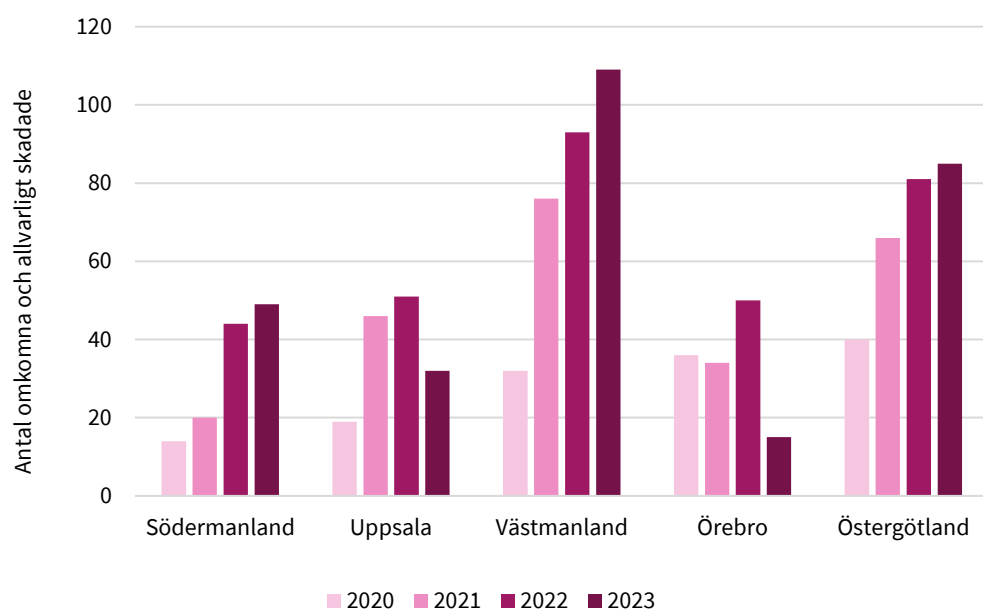
Figur 12. Utsläpp av partiklar från slitage från vägbanan från PM10 och PM2.5 1990-2022. Ton per år.⁵⁰

Trafiksäkerhet

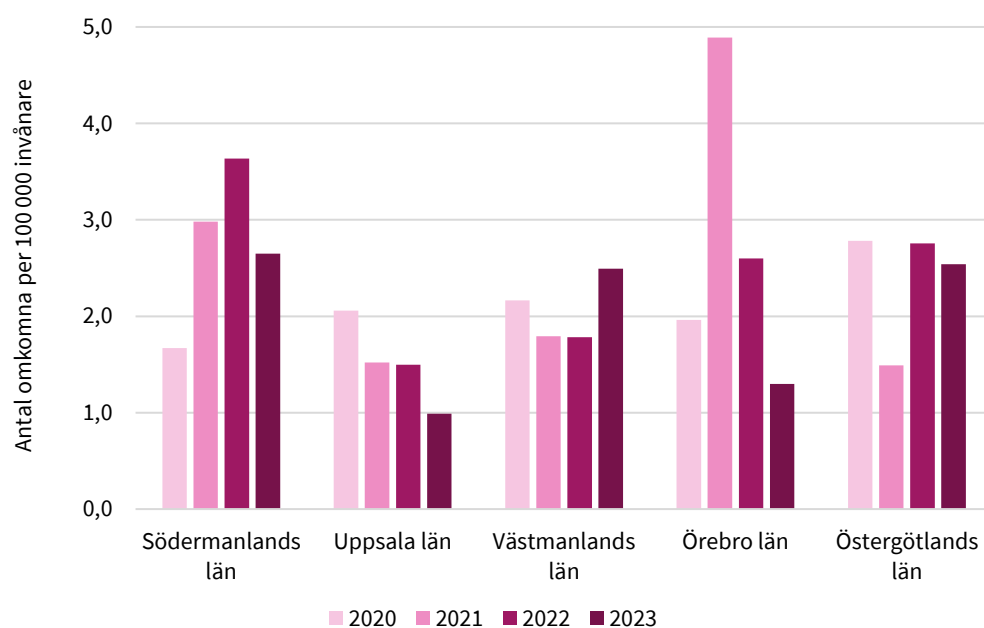
Enligt Trivectors analys i statistik från STRADA⁵¹ av trafiksäkerhetsutvecklingen i Trafikverket Mellersta regionen hade Uppsala län en negativ trafiksäkerhetsutveckling vad gäller antalet omkomna och allvarligt skadade i vägtrafiken under 2021-2022, dock med en positiv minskning under 2023, se Figur 13. Analys av antal omkomna per 100 000 invånare under den studerade fyraårsperioden jämfört med grannlänerna visar att Uppsala har haft en positiv utveckling och ligger relativt lågt, se Figur 14.

⁵⁰ <https://nationellaemissionsdatabasen.smhi.se/>

⁵¹ https://www.transportstyrelsen.se/globalassets/global/press/statistik/olycksstatistik/regional_arsstatistik.xlsx



Figur 13. Antal omkomna och allvarligt skadade i vägtrafiken per län och år. Data från Strada, polis (officiell)- och sjukvårdsrapporterad statistik. Trivectors bearbetning av data.



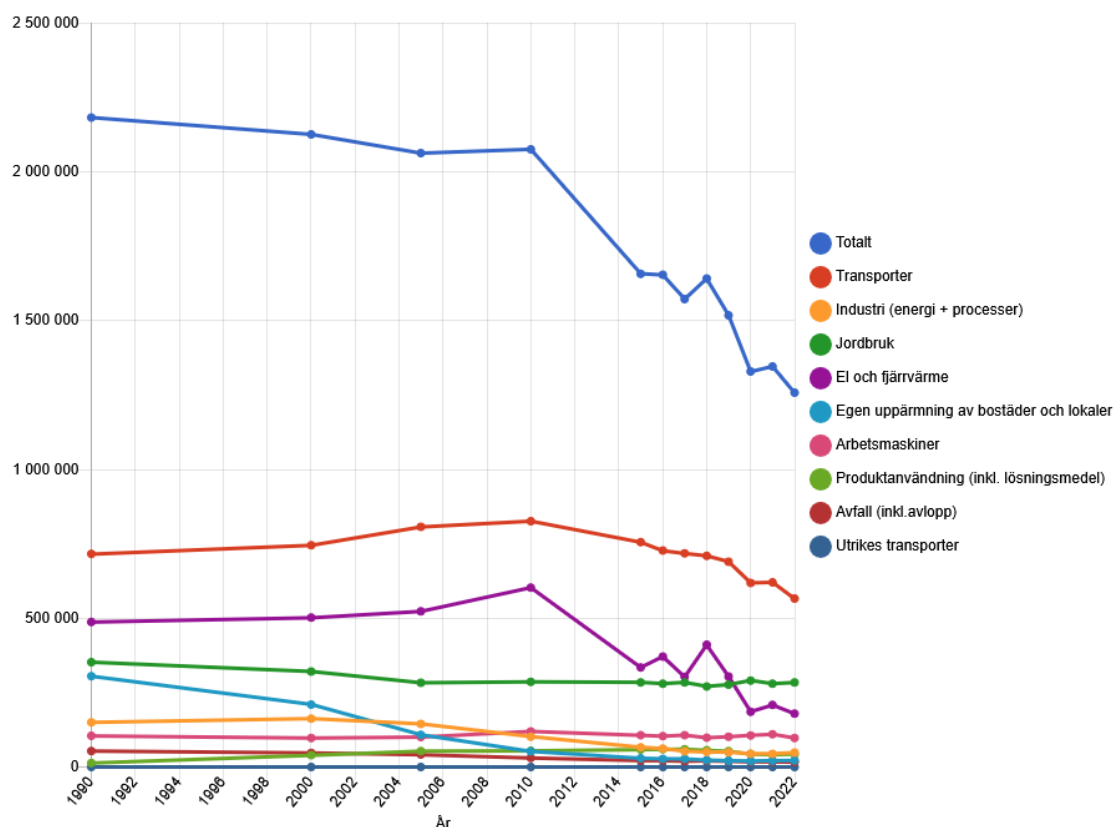
Figur 14. Antal omkomna i vägtrafiken per län och år per 100 000 invånare. Data från Strada, polis (officiell)- och sjukvårdsrapporterad statistik samt SCB. Trivectors bearbetning av data.

6.2 Klimat

Inrikes transporter står för knappt en tredjedel av Sveriges utsläpp av växthusgaser. Sedan 1990 har utsläppen minskat med 28 procent. Huvuddelen, över 90 procent, av växthusgasutsläppen kommer från vägtrafiken, där utsläpp från personbilar dominerar.⁵²

Siffrorna för Uppsala län är liknande de för landet i stort. De totala utsläppen har minskat med 42 % sedan 1990. Utsläppen från transportsektorn har minskat med drygt 20 % under samma tidsperiod. Utsläppen från personbil dominerar, men även här finns en vikande trend sedan 2010.⁵³

Transportsektorns andel av de totala klimatutsläppen har ökat under de senaste decennierna då många andra sektorer har gjort en snabbare omställning. Totalt sett är trenden positiv, men minskningstakten är i dagsläget inte tillräckligt snabb för att nå etappmålet för inrikes transporter till 2030. Det är också ett svårbedömt läge framöver beroende en osäkerhet i hur resmönster kommer att utveckla sig och hur snabbt infasningen av bio-drivmedel kommer att gå.

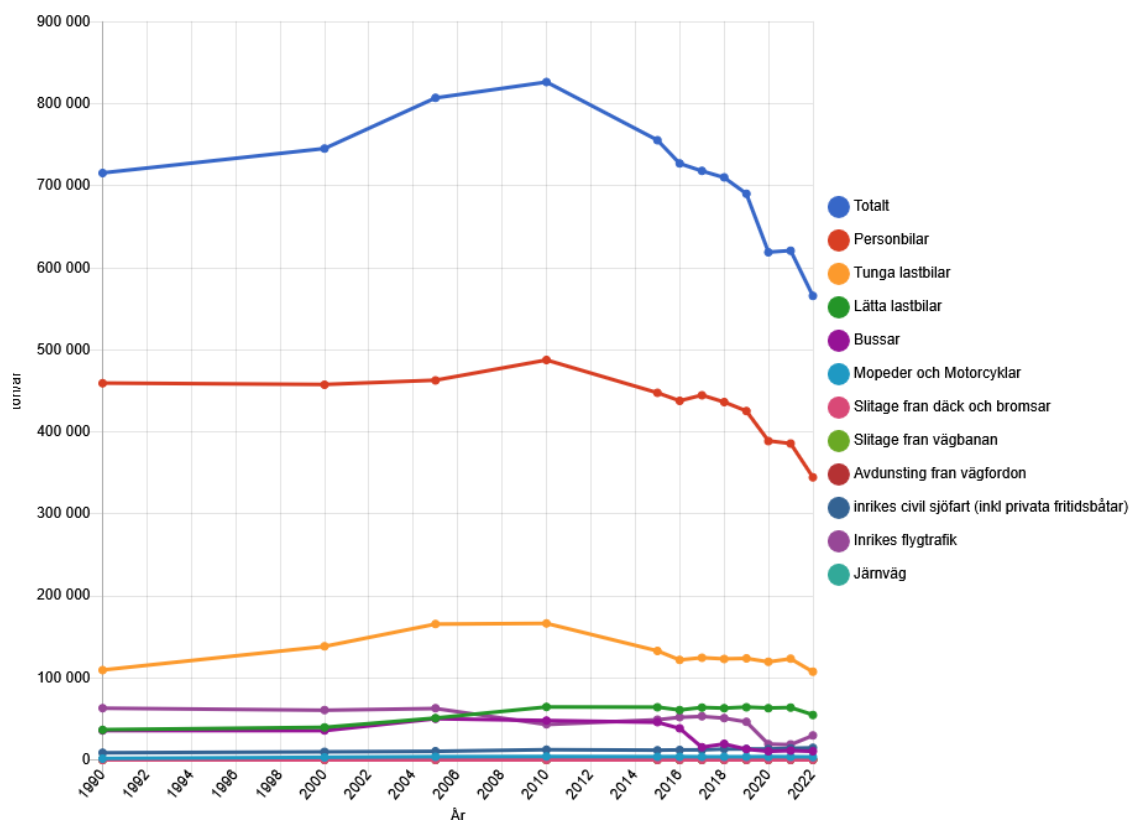


Figur 15. Utsläpp av växthusgaser (alla sektorer) i Uppsala län 1990-2022, ton CO2-ekvivalenter⁵⁴

⁵² <https://www.naturvardsverket.se/data-och-statistik/klimat/vaxthusgaser-utslapp-fran-inrikes-transporter/>

⁵³ <https://nationellaemissionsdatabasen.smhi.se/>

⁵⁴ <https://nationellaemissionsdatabasen.smhi.se/>



Figur 16. Utsläpp av växthusgaser från transporter i Uppsala län 1990-2022, ton CO₂-ekvivalenter⁵⁵

6.3 Landskap och naturresurser

Vatten

Vad gäller transporternas påverkan på vatten finns det två övergripande perspektiv; dels påverkan på dricksvattenförsörjningen genom risk för påverkan på vattentäkt, dels påverkan på vattenförhållanden ur ekologisk synpunkt. Den potentiella negativa påverkan orsakas dels av trafik och fordon, dels av infrastrukturens anläggningar.

Vattentäkter kan påverkas negativt genom risk för olyckor och förorening av vattentäkter. Transporter av farliga ämnen (olja, kemikalier, tungmetaller) kan vid olyckor läcka ut och förorena yt- och grundvatten och vägar och järnvägar nära sjöar, vattendrag eller grundvattentäkter ökar därför risken för spridning av föroreningar vid olyckor.

Vattenkvalitet kan påverkas negativt när partiklar från däck, vägmarkeringar och asfalt slits ned och sköljs bort med regnvatten. Dessa kan transporteras till vattendrag och hav, där de påverkar vattenlevande organismer. Vägsalt och kemikalier kan också påverka

⁵⁵ <https://nationellaemissionsdatabasen.smhi.se/>

grundvattnets kvalitet. Vägdagvatten kan också föra med sig oljerester, tungmetaller, näringsämnen (från gödning och avgaser) samt mikroplaster till sjöar och hav, som kan leda till både övergödning och syrebrist.

Byggande av vägar, broar och järnvägar kan leda till förändrade vattenflöden, habitatförlust och fragmentering av ekosystem, genom anläggning av kanaler, muddring och utfyllnader. Asfalterade ytor minskar markens naturliga förmåga att infiltrera vatten, vilket leder till snabbare avrinning av regnvatten. Detta kan i sin tur leda till erosion och översvämningar som skadar vattenmiljöer och bebyggelse.

Naturreсурser

Infrastrukturen innebär intrång i naturreсурser i form av grundvattentillgångar, skogs- och odlingslandskap, samt användning av jordmassor. Infrastrukturenanläggningar är ytkrävande i sig men bidrar också till en utbredning av bebyggelsen som tar mark i anspråk. Att göra om jordbruksmark till bebyggelse eller infrastruktur är i princip en irreversibel process, vilket innebär att det inte går att få tillbaka marken till produktiv jordbruksmark. Barriärer innebär intrång i traditionella odlingslandskap.

Biologisk mångfald, växt- och djurliv

Infrastrukturen påverkar den biologiska mångfalden både storskaligt och småskaligt. Infrastrukturen påverkar landskapets livsmiljöer, sambanden mellan dessa samt de ekologiska processer som skapar livsmiljöerna snarare än på enskilda arters behov. Möjligheten att göra relevanta avgränsningar avseende biologisk mångfald är direkt kopplad till kunskapen om landskapet – det vill säga det planeringsunderlag som finns framtaget, hur detta är utformat samt kompetensen att tolka hur landskapet kan påverkas av planerade åtgärder.

Både infrastrukturenanläggningarna och trafiken i sig påverkar möjligheten för djur att röra sig obehindrat i landskapet. För många djurarter utgör infrastrukturen en barriär som kan försvåra det genetiska utbytet inom eller mellan djurpopulationer, tillgången till födosöks- och reproduktionsområden samt skydd och dödlighet. Faktorer som infrastrukturens storlek, trafikering och förekomst av viltstängsel påverkar barriäreffekten och förklarar delvis frånvaron av många vilda djurarter i mer tätbefolkade områden och högtrafikerade områden.

Avseende växtliv består infrastrukturens påverkan av habitatförlust och fragmentering. Växtlivet påverkas också direkt av trafikrelaterade luftföroreningar såsom kväveoxider och ozon. Kväveoxider och ozon kan påverka känsliga växter så att bladen skadas och produktionsförmågan minskar. Vidare påverkas marktillståndet av kväveoxidernas försurande effekt. Samtidigt som träden förses med extra kvävetillskott urlakas vissa metaller, så kallad markförsurning, vilket anses kunna påverka trädens rotsystem negativt. Halkbekämpning genom saltning har negativa effekter på vegetation längs vägnätet vilket kan leda till

missfärgning i vägens närhet av tall- och granbarr med lokalt nedsatt virkesproduktion som följd.

Skyddsvärda områden som kan påverkas av infrastrukturen och dess transporter är bland annat prioriterad och utpekad grönstruktur, Natura 2000-områden, speciellt skyddsvärda områden för biologisk mångfald, samt riksintressen för naturvård, kulturmiljövård, fri-luftsliv och kustzonen.

7 Bedömningsgrunder

Med utgångspunkt i nulägesbeskrivning, avgränsningssamråd samt sociala knäckfrågor och nycklar har ett antal hållbarhetsaspekter tagits fram som ligger till grund för bedömning av betydande miljöpåverkan respektive sociala konsekvenser. Här beskrivs också analysmetoder som ligger till grund för bedömningarna.

7.1 Miljöaspekter

I Miljöbalken 6 kap 2 § finns en uppräkningslista av olika delar av miljön som miljöeffekter kan uppstå på och dessa delar av miljön brukar kallas miljöaspekter. Med stöd i avgränsningssamrådet (se kapitel 3) har dock vissa miljöaspekter avgränsats bort.

För länsplanen bedöms de miljömässiga hållbarhetsaspekterna med hjälp av tre fokusområden som presenteras i Tabell 3. **Fel! Hittar inte referenskälla..** Fokusområden och hållbarhetsaspekter är framtagna för att gå i linje med mål på såväl nationell som regional nivå.

Utdrag ur 6 kap. 2 § miljöbalken:

Med miljöeffekter avses i detta kapitel direkta eller indirekta effekter som är positiva eller negativa, som är tillfälliga eller bestående, som är kumulativa eller inte kumulativa och som uppstår på kort, medellång eller lång sikt på

- befolkning och människors hälsa,
- djur- eller växtarter som är skyddade enligt 8 kap., och biologisk mångfald i övrigt,
- mark, jord, vatten, luft, klimat, landskap, bebyggelse och kulturmiljö,
- hushållningen med mark, vatten och den fysiska miljön i övrigt,
- annan hushållning med material, råvaror och energi, eller
- andra delar av miljön. Lag (2017:955)

Tabell 3. Miljöaspekter

Fokusområde	Hållbarhetsaspekt
Hälsa och säkerhet	• Buller • Luft • Trafiksäkerhet
Klimat	• Transporteffektivitet • Energieffektivisering • Påverkan på energianvändning vid byggande, drift och underhåll av infrastruktur
Landskap och naturresurser	• Vatten • Naturresurser • Landskap och kulturmiljö • Biologisk mångfald

7.2 Sociala hållbarhetsaspekter

För länsplanen bedöms de sociala hållbarhetsaspekterna med hjälp av tre fokusområden som presenteras i Tabell 4. Fokusområden och hållbarhetsaspekter är framtagna för att gå i linje med mål på såväl nationell som regional nivå samt för att möta de sociala knäckfrågorna som presenteras i avsnitt 5.3.

Inkludering har identifierats som en social knäckfråga, men kommer ej att ligga till grund för bedömningen av planalternativen eftersom det snarare handlar om processen än de faktiska åtgärderna.

Tabell 4. Sociala hållbarhetsaspekter

Fokusområde	Hållbarhetsaspekt
Sammanhållen	• Tillgänglighet mellan områden med olika socioekonomiska karaktär
Tillgänglig	• Tillgänglighet ur ett socioekonomiskt perspektiv • Medborgarnas generella tillgänglighet • Näringslivets tillgänglighet • Tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning • Barns tillgänglighet • Äldres tillgänglighet • Jämställdhet
Hälsofrämjande	• Fysisk aktivitet i transportsystemet

7.3 Analyismetoder

Samlade effektbedömningar

Samlade effektbedömningar tas fram av Trafikverket för samtliga namngivna objekt i Nationell plan och i länsplanerna. De samlade effektbedömningarna innehåller en samhällsekonomisk analys (nettonuvärdeskvot samt effekter som inte kan värderas momentärt), en fördelningsanalys samt en analys av måluppfyllelse gentemot de transportpolitiska målen. I de fall en Samlad effektbedömning har funnits har denna utgjort ett betydande underlag för bedömningen de namngivna objekten.

I den samhällsekonomiska analysen redovisas prissatta och ej prissatta effekter på restid och reskostnad, trafiksäkerhet, hälsa, natur- och kulturmiljö samt klimat. I den

transportpolitiska målanalysen bedöms effekter på det transportpolitiska funktions- och hänsynsmålets preciseringar. Transportpolitisk måluppfyllelse av funktionsmålet analyseras utifrån kön, ålder, och funktionsnedsättning och är således ett viktigt underlag för bedömning av flera sociala hållbarhetsaspekter. Den transportpolitiska målanalysen bedömer även påverkan på klimat, hälsa (inklusive trafiksäkerhet) och landskap under hänsynsmålet.

Kvalitativa analysmetoder

Med undantag för namngivna objekt där en samlad effektbedömning funnits tillgänglig har en översiktlig bedömning avseende varje åtgärds kategoris betydande miljöpåverkan genomförts. I några fall har bedömningarna i de samlade effektbedömningarna justerats då bedömningen inte stämt överens med aktuell kunskap. Vidare är det vissa hållbarhetsaspekter som inte ingår i en samlad effektbedömning som har bedömts separat, även för namngivna objekt, exempelvis påverkan på äldre och på jämställdhet.

Klimat

Det finns olika vägar för att minska utsläppen från inrikes transporter, däribland energieffektivisering, elektrifiering och förnybara drivmedel. Det finns dock flera argument för att i en länsplan (RTI-plan) fokusera på möjligheten att bidra till ett **transporteffektivt samhälle**, definierat som ”nivån på tillgängligheten eller transportnyttan i förhållande till insatsen i form av trafikarbete”.⁵⁶

Även om energieffektivisering och elektrifiering kan vara kraftfulla verktyg på kort sikt, så har en länsplan litet mandat att påverka detta. Allt fler forskare drar också slutsatsen att för att transportsektorns klimatmål ska kunna nås på ett hållbart sätt räcker inte energieffektivisering, elektrifiering och biodrivmedel utan samhället behöver också bli mer transporteffektivt med mindre biltrafik, lastbilstrafik och flygresande.⁵⁷ Klimatpolitiska rådet har konstaterat detta i sina årliga rapporter⁵⁸ och även IPCC⁵⁹ och OECD⁶⁰ drar samma slutsats. IPCC pekar också på att åtgärder som ingår i ett transporteffektivt samhälle har möjlighet att bidra till 16 av 17 av de globala hållbarhetsmålen. Ett transporteffektivt samhälle är därför inte bara en nödvändig förutsättning för att nå klimatmål utan också en del i ett miljömässigt, socialt och ekonomiskt hållbart samhälle i stort.

Vid anläggning av nya vägar fås en stor klimatpåverkan i bruksskedet av anläggningen genom den ökade trafik som den nya vägen ger. Även om utsläppen från trafiken kommer att

⁵⁶ Trafikverket 2020, Inriktningsunderlag inför transportinfrastrukturplaneringen för perioden 2022 – 2033 och 2022 – 2037

⁵⁷ Berg Mårtensson, H., Höjer, M. Åkerman, J. 2023. Low emission scenarios with shared and electric cars: Analyzing life cycle emissions, biofuel use, battery utilization, and fleet development. International Journal of Sustainable Transportation.

⁵⁸ IPCC (2022) Climate Change (2022). Mitigation of Climate Change, Working Group III contribution to the Sixth Assessment Report of the Intergovernmental Panel on Climate Change.

⁵⁹ Klimatpolitiska rådet (2024). Årsrapport 2024. Rapport nr 7. ISBN: 978-91-540-6206-5 Diarienummer: 2024-00005/K. Klimatpolitiska rådet, Stockholm, 21 mars 2024

⁶⁰ OECD (2021) Transport Strategies for Net-Zero Systems by Design. OECD Publishing, Paris, doi: 10.1787/0a20f779-en

minska efterhand är det dock viktigt att ta hänsyn också till de kumulativa effekterna av utsläppen från transporterna under övergången till en fossilfri fordonsflotta. Nya järnvägar och gång- och cykelvägar kan däremot i bruksskedet ge positiv inverkan på klimatet om åtgärden innebär en överflyttning från vägtrafik till resande med kollektivtrafik, gång eller cykel.

Vid anläggning av ny infrastruktur genereras alltid en påverkan på klimatet genom den energi som går åt för själva byggandet och vid framställning av byggmaterial, och ibland även av den förändrade markanvändningen. Detta gäller all anläggning av ny infrastruktur inklusive den av järnvägar och gång- och cykelvägar. I en framtid där en högre andel av fordonsflottan drivs med förnybara drivmedel, kommer klimatpåverkan från anläggningen av infrastruktur att stå för en relativt sett större del av transportsystemets klimatpåverkan.

Relativ attraktivitet

Den relativa attraktiviteten mellan olika trafikslag är ett kriterium för att bedöma betydande miljöpåverkan inom flera olika områden. En ökad relativ attraktivitet för biltrafik innebär med stor sannolikhet inducerad trafik, ökat bilresande på bekostnad av resor med gång, cykel och kollektivtrafik, minskad transporteffektivitet, och därmed negativ påverkan på klimat och fysisk aktivitet. Sambanden är de motsatta om en åtgärd bidrar till en förbättrad relativ attraktivitet för gång, cykel och kollektivtrafik.

För bedömning av påverkan på luft görs en uppskattning av hur trafiken förändras på gator som berörs av miljökvalitetsnormer för utsläpp. Här är det också viktigt att bedöma möjligheten till att påverka transportflöden i de större tätorternas centrala delar, vilket vanligtvis är områden som kan ha problem med hälsofarlig luft. Ökad relativ attraktivitet för gång, cykel och kollektivtrafik i tätortsmiljö bedöms ge positiv påverkan på buller och luft.

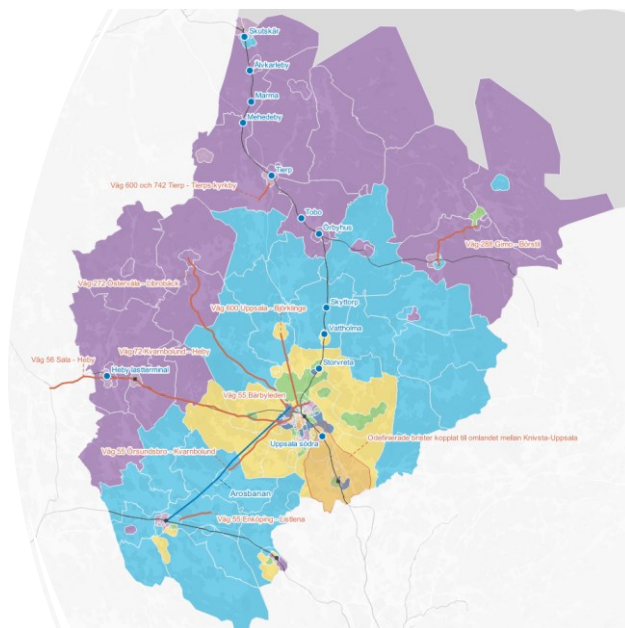
Åtgärder som bidrar till en ökad relativ attraktivitet för gång, cykel och kollektivtrafik bedöms ge positiva effekter på fysisk aktivitet. Om en åtgärd bedöms bidra till överflyttning av resor från bil till kollektivtrafik har den också en positiv påverkan på fysisk aktivitet genom ökad mängd anslutningsresor med gång och cykel.

Geografiska analyser kopplat till social hållbarhet

För två av de sociala hållbarhetsaspekterna, sammanhållning och tillgänglighet, har geografiska analyser tagits fram som underlag till bedömning.

Tillgänglighet mellan områden med olika socioekonomiska karaktär

Analys har gjorts av hur åtgärderna i planförslagen bidrar till sammanhållning i regionen, det vill säga till möten och samspel mellan människor inom och mellan olika socioekonomiska grupper. Utgångspunkten har varit en karta som tagits fram som visar åtgärderna med den sociala geografin i Uppsala som bakgrund. En genomgång har gjorts av hur respektive åtgärd knyter samman områden som tillhör olika SEKOM-grupper.



Tillgänglighet ur ett socioekonomiskt perspektiv

Analys har gjorts av hur åtgärderna i länsplanen fördelar sig på olika socioekonomiska områden i relation till hur transporttillgången/tillgängligheten ser ut för områdena. Detta innebär en analys av utsatthet i sociala termer (till exempel svag socioekonomi) och i transporttermer (så kallade transportfattigdom). Svag socioekonomi i kombination med dåliga transportmöjligheter indikerar större utsatthet, och vice versa. Att ett område tilldelats färre åtgärder i planen kan bero på att tillgängligheten redan är god där, och vice versa. Genom att analysera hur åtgärderna i länsplanen fördelar sig på olika områden i regionen i relation till de ”behov” som finns i områdena, ges en bild av transporträttvisa och länsplanens möjlighet att bidra till ökad tillgänglighet i regionen.

8 Länsplanens innehåll och studerade alternativ

I detta avsnitt beskrivs de alternativ och åtgärder som ingår länsplanen och som har bedömts i hållbarhetsbedömningen. Ambitionen har varit att kunna jämföra olika planalternativ för att det ska finnas underlag för att göra strategiska vägval i ett tidigt skede. För revideringen av länsplanen för planperioden 2026–2037 har en redan fulltecknad plan med namngivna objekt som ligger nära produktionsskede från nu gällande länsplan (planperiod 2022–2033), begränsat möjligheterna i att jämföra olika planalternativ (inriktningar), varför endast ett alternativ har bedömts och ställs mot ett nollalternativ.

I texten används genomgående begreppet ny plan för det planförslag (planperioden 2026–2037) som nu har remitterats, medan begreppet föregående plan avser den plan som är den gällande (planperioden 2022–2033) tills att den nya har trätt i kraft.

8.1 Nollalternativ

Nollalternativet är ett teoretiskt alternativ som utgår från den föregående länsplanen och dagens politik och kända beslut och som fungerar som en jämförelse mot den nya planen. Nollalternativet innebär att det som ännu inte är genomfört i den nu gällande planen vid ingången i den nya planperioden (1 januari 2026) genomförs i sin helhet.

Sedan föregående planen antogs har kostnaderna generellt sett ökat inom transportsektorn. Kostnadsindex för väginvesteringar beräknas till cirka 131 % för den nya planprisnivån (2025-02) jämfört med den gamla (2021-02).⁶¹ I nollalternativet ingår därför åtgärder med uppdaterade kostnader, för att visa på den (teoretiska) planeringsram som skulle behövas för att genomföra den föregående planen.

Namngivna objekt redovisas med kostnader. Summorna för dessa är därför desamma i nollalternativ som i den nya planen. För övriga åtgärdsområden har antagandet gjorts att kostnaderna generellt sett har ökat i nivå med kostnadsindex och att två tredjedelar av gällande plan återstår att genomföra (eftersom fyra av de tolv åren som planen omfattar nu har gått). Sammantaget är åtgärdsområdena i nollalternativet därför ungefär lika stora som de var när planen antogs.

⁶¹ <https://bransch.trafikverket.se/tjanster/system-och-verktyg/Prognos--och-analysverktyg/investeringskostnad-omrakning-bca/>

8.2 Innehåll i ny plan och jämförelse med nollalternativ

Planeringsramen som Region Uppsala har tilldelats till länsplanen utifrån regeringens direktiv och Trafikverkets avräkning är 2 727 miljoner kronor. Det innebär en betydande ökning av planeringsramen jämfört med den föregående planeringsramen på 1 901 miljoner kronor. Planeringsprocessen för infrastruktur sträcker sig över lång tid och det finns ett flertal beslutade objekt som följer från den föregående till den nuvarande länsplanen. Detta, tillsammans med den generella kostnadsökning som skett och som också påverkar övriga åtgärdsområden, innebär att en relativt stor del av den nya planens utrymme är låst av åtgärder i nollalternativet.

De betydande skillnaderna i den nya planen jämfört med nollalternativet innebär att en större summa i den nya planen satsas på ”Hållbar samhällsutveckling kring åtgärder för utbyggnaden till fyra spår och följande bostadsutveckling” samt på ”Trimningsåtgärder i stråk”.

Tabell 5. Kostnad per åtgärdsområde för ny plan (remissversion) och nollalternativ, 2025 års prisnivå.

Åtgärdsområden	Summa plan (remissversion)	Summa nol- lalternativ
Namngivna åtgärder och namngivna brister	1 697	1 687
Hållbar samhällsutveckling kring åtgärder för utbyggnaden till fyra spår och följande bostadsutveckling*	280	229
Trimningsåtgärder i stråk	489	387
Regional utveckling	35	26
Samfinansiering av nationell plan	226	190
Total summa	2 727	2 519

Namngivna åtgärder

Åtgärdsområdet innefattar fyra utpekade namngivna åtgärder som belastar länsplanen med totalt 1 697 miljoner kronor. Åtgärderna fokuserar främst på att öka trafiksäkerhet och framkomlighet genom mötesseparering och anläggning av ny gång- och cykelväg på det regionala vägnätet. Objekten innehåller även åtgärder för att förbättra hela-resan-perspektivet och kollektivtrafiken.

Åtgärdsområdet innefattar samma fyra åtgärder som fanns med i plandelen Namnsatta objekt från föregående länsplan 2022–2033. Detta på grund av att endast en åtgärd (väg 600) har en fastställd vägplan, resterande tre åtgärder befinner sig fortfarande i ett produktionsförberedande skede.

Objektet Gimo-Börsil har delvis annan utformning jämfört med i föregående länsplan. Den nya utformningen bedöms kunna genomföras till en lägre kostnad än vad som avsatts. Enligt överenskommelse med Östhammars kommun kvarstår samma kostnadsram under denna planperiod och eventuella medel som inte förbrukas ska finansiera ytterligare åtgärder inom Östhammars kommun.

För samtliga namngivna objekt planeras parallella gång- och cykelbanor. Kostnaden för dessa har brutits ut ur objekten och bedöms separat.

Tabell 6 nedan visar namngivna åtgärder i länsplanen (remissversion) och i nollalternativet.

Tabell 6. Namngivna åtgärder – åtgärdskostnader i ny plan (remissversion) och nollalternativ, 2025 års prisnivå.

Åtgärdsområde	Åtgärder	Summa plan (remissversion)	Summa nollalternativ
Namngivna åtgärder och namngivna brister	Väg 55 Enköping-Litslena	319	319
	varav väg	251	251
	varav cykel**	68	68
	Väg 55 Örsundsbro-Kvarnbolund	840	840
	varav väg	664	664
	varav cykel**	176	176
	Väg 288 Gimo-Börstil	475	475
	varav väg	372	475
	varav cykel	22	
	varav övrigt*, **	81	
	Väg 600 Uppsala-Björklinge GC + kollektivtrafikåtgärder**	53	53
	Utredning	10	0

*Åtgärdsområde för i dagsläget odefinierade åtgärder.

** Gång- och cykelvägsåtgärder som redovisas separat i bedömning av åtgärder och åtgärdsområden (kapitel 9).

Hållbar samhällsutveckling (kring åtgärder för utbyggnaden till fyra spår och dess tillhörande bostadsbyggnande)

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

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

För att möta åtagandena i avtalen med staten och de ökade behov som uppstår i och med att avtalet förverkligas avsätts totalt 280 miljoner kronor till ett åtgärds paket kopplat till fyra spår i länsplanen. Länsplanen avsätter även 36 miljoner kronor för samfinansieringsåtgärder inom fyrsårsområdet. Det redovisas i åtgärdsområdet Samfinansiering av nationell plan i enlighet med regeringens direktiv.

Stationsanpassningar på Ostkustbanan, som också ingår i åtgärdsområdet ingick tidigare i åtgärdsområde Hållbar samhällsutveckling. För att ge en rättvisande bild av nollalternativet i relation till den nya planen har därför denna summa lyfts ut till åtgärdsområdet Samfinansiering av nationell plan även i nollalternativet med motsvarande minskning av åtgärdsområdet Hållbar samhällsutveckling.

Tabell 7 nedan visar åtgärder och kostnader i länsplanen (remissversion) och i nollalternativet inom åtgärdsområdet.

Tabell 7. Hållbar samhällsutveckling - åtgärds kostnader i ny plan (remissversion) och nollalternativ, 2025 års prisnivå.

Åtgärdsområden	Åtgärder	Summa plan (remissversion)	Summa nollalternativ
Hållbar samhällsutveckling kring åtgärder för utbyggnaden till fyra spår och följande bostadsutveckling	Vänthallar järnvägsstation (kopplat till sträckan Knivsta-Uppsala) *	280	229**
	Framtida åtgärder kopplat till omlandet mellan Knivsta-Uppsala		

* Åtgärden saknar åtgärdskostnad och har inte bedömts separat i hållbarhetsbedömning.

**Kostnaden för Stationsanpassningar på Ostkustbanan har lyfts ut till Samfinansiering av nationell plan

Trimningsåtgärder i stråk

Det avsätts totalt 489 miljoner kronor inom åtgärdsområdet. 210 miljoner kronor ska användas för att fortsatt utveckla de tre utpekade stråken inom åtgärdsområdet, Dalastråket, Östervålastråket och 55an-stråket. I den förra länsplanen tillsattes utredningsmedel för att utreda åtgärder på dessa stråk, som nu har utretts genom åtgärdsvalsstudier som legat till grund för politiska överenskommelser (för 55an-stråket förbereder Region Uppsala förbereder en politisk överenskommelse som reglerar vilka åtgärder som är prioriterade att genomföra inom stråket). Därför ingår inte dessa åtgärder i nollalternativet.

Totalt avsätts 150 miljoner kronor i två olika åtgärdsposter för statlig medfinansiering som ska nyttjas för trafiksäkerhetsåtgärder, trafikmiljöåtgärder, hela-resan-perspektivet, gång- och cykel samt kollektivtrafik. Medel kan även nyttjas för beteendepåverkande åtgärder. 48 miljoner kronor avsätts för mindre trafiksäkerhetsåtgärder och bidrag till enskilda vägar som Trafikverket har mandat att prioritera och genomföra. Prioriteringen har sin grund i Trafikverkets regionala bristbedömningar och i de kommunala bristfördjupningarna. Slutligen avsätts 41 miljoner kronor för trimningsåtgärder som ska bidra till att förbättra förutsättningarna för kollektivtrafiken, gång- och cykel och hela-resan-perspektivet. Dessa åtgärdsposter är desamma i den nya planen som i den föregående, och därmed nollalternativet, men med en annan kostnadsfördelning mellan olika poster.

Tabell 8 visar åtgärder och kostnader i länsplanen (remissversion) och i nollalternativet inom åtgärdsområdet.

Tabell 8. Trimmingsåtgärder i stråk - åtgärdskostnader i ny plan (remissversion) och nollalternativ, 2025 års prisnivå.

Åtgärdsområden	Åtgärder	Summa plan (remissversion)	Summa nollalternativ
Trimmingsåtgärder i stråk	Dalastråket (Väg 72 Kvarnbolund-Heby)	80	0
	55an-stråket (Väg 55 Bärbyleden, Kvarnbolund - E4)	50	0
	Östervålastråket (Väg 272 Östervåla-Libroback)	80	0
	Väg 600, väg 742 Tierp-Tierps kyrkby	40	40
	Trafiksäkerhetsåtgärder och enskilda vägar: Utpekade brister i TRV's regionala bristbeskrivningar	48	78
	Statlig medfinansiering: Trafiksäkerhets- och miljöåtgärder	75	35
	Statlig medfinansiering: kollektivtrafikanläggningar och hela-resan	75	35
	Kollektivtrafik- och GC-åtgärder i prioriterade stråk	41	199

Regional utveckling

Medel inom åtgärdsområdet ska nyttjas för att utveckla kollektivtrafiken genom finansiering av statlig infrastruktur eller via statlig medfinansiering till kommunala anläggningar. Medel kan även nyttjas till att stötta investeringar som främjar en hållbar omställning av godstransportsektorn och möta upp planerade och genomförda satsningar vid länets godsnode.

Två nya åtgärder har tillkommit i den nya planen; Terrängstudie Arosbanan samt Heby lastterminal. I den förra planen, och därmed i nollalternativet, ingick enbart en summa för odefinierade åtgärder. Tabell 9 visar åtgärder och kostnader i länsplanen (remissversion) och i nollalternativet inom åtgärdsområdet.

Tabell 9. Regional utveckling - åtgärdskostnader i ny plan (remissversion) och nollalternativ, 2025 års prisnivå.

Åtgärdsområden	Åtgärder	Summa plan (remissversion)	Summa nollalternativ
Regional utveckling	Förberedande studie Arosbanan	20	0
	Heby lastterminal	5	0
	Odefinierade åtgärder	10	26

Samfinansiering nationell plan

Åtgärdsområdet innehåller åtgärder från nationell plan som samfinansieras av länsplanen.

Inom objektet väg 56 Sala-Heby allokeras medel från Länsplanen till att samfinansiera en ny separerad gång- och cykelväg längs med sträckan. Åtgärden är i den nya planen kostnadsberäknad till en större summa än den gamla vilket också påverkar medfinansieringsgraden. Enligt samma princip som för övriga namngivna objekt ingår den uppdaterade kostnaden i nollalternativet.

Ostkustbanan stationsanpassningar etapp 1-3 har i den nya planen lyfts ut från åtgärdsområde Hållbar samhällsutveckling.

Tabell 10 nedan visar åtgärder och kostnader i länsplanen (remissversion) och i nollalternativet inom åtgärdsområdet.

Tabell 10. Samfinansiering nationell plan - åtgärdskostnader i ny plan (remissversion) och nollalternativ, 2025 års prisnivå.

Åtgärdsområden	Åtgärder	Summa plan (remissversion)	Summa nollalternativ
Samfinansiering av nationell plan	Väg 56 Sala-Heby GC-väg	40	40
	Uppsala S plattformsförlängning med plattformsanslutning	36	0
	OKB stationsanpassningar etapp 1-3. Stationsanpassning av ostkustbanan Storvreta-Skutskär	150	150

9 Bedömning av åtgärder och åtgärdsområden

I detta kapitel beskrivs hur olika åtgärder och åtgärdsområden i som finns i nollalternativet och remissversionen av planen (se kapitel 8) bidrar till miljömässig och social hållbarhet utifrån uppsatta hållbarhetsaspekter (se kapitel 7). Med detta som utgångspunkt jämförs sedan de två alternativen mot varandra i senare kapitel.

En del av de namngivna vägobjekten omfattar både vägåtgärder och parallella gång- och cykelvägar. Eftersom gång- och cykelvägarnas del av objekten har brutits ut och redovisas separat beskrivs dess effekter här också separat.

Som underlag till bedömningarna finns bedömningsmatriser för såväl nollalternativ som remissversionen av planen i bilaga 1.

9.1 Vägåtgärder, namngivna objekt

De tre vägobjekten är samma i både nollalternativet och remissversionen av planen; **Väg 55 Örsundsbro-Kvarnbolund, Väg 55 Enköping-Litslena och Väg 288 Gimo-Börstil**. Objektet Gimo-Börstil har något annorlunda innehåll i nollalternativet än i remissversionen av planen där objektet i remissversionen är något billigare. Den stora skillnaden är att förbifarten förbi Hökhuvud har ersatts av utbyggnad i befintlig sträckning.

Positiv påverkan (+)	Förbifarter kan leda till förbättrad miljö i orter där genomfartstrafik försvinner så att trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter där kan öka och framkomligheten för framför allt barn och äldre kan förbättras samt att luftkvaliteten där blir bättre. I nollalternativets utformning av objektet förväntas objektet Gimo-Börstil leda i svagt positiv riktning avseende buller och fysisk aktivitet i transportsystemet. Alla tre objekten leder till förbättrad tillgänglighet mellan områden med olika socioekonomiska karaktär, generell tillgänglighet för medborgare, för näringslivets tillgänglighet, för funktionshindrades och äldres tillgänglighet. Generellt sett ger utbyggnad av nya vägar bättre framkomlighet för bilister och därmed positiv inverkan på generell tillgänglighet för medborgarna och näringslivet.
Negativ påverkan (-)	Vägåtgärder ger generellt sett negativa effekter för klimatet, dels vid anläggandet, dels genom att biltrafiken ökar och oftast ökar också hastigheten vilket då ger ökade emissioner per fordonskilometer. Nya vägar som kortar körvägen ger minskade körsträckor per bilresa men kan samtidigt ge ökad biltrafik vilket motverkar den positiva effekten för klimatet. Helt ny väg ger oftast negativ inverkan på landskap och kulturmiljö, biologisk mångfald och naturresurser.

Alla tre vägobjekten leder till minskad transporteffektivitet, minskad energiefektivisering och ger dessutom stor klimatpåverkan vid byggande, drift och underhåll. Alla tre ger negativ inverkan på aspekterna biologisk mångfald samt landskap och kulturmiljö. Örsundsbro-Kvarnbolund och Gimo-Börstil ger dessutom negativ inverkan på vatten och Enköping-Litslena samt Gimo-Börstil negativ påverkan på naturresurser. Genom att Örsundsbro-Kvarnbolund och Enköping-Litslena bedöms locka fler att resa i bil ökar bullerstörningen och minskar den fysiska aktiviteten i transportsystemet. Detsamma gäller Gimo-Börstil i remissversionen av planen (utbyggnad i befintlig sträckning) och detta objekt väntas också leda i negativ riktning avseende luft.

9.2 Namngivna gång- och cykelvägar

De namngivna gång- och cykelvägsobjekten är **Väg 55 Örsundsbro-Kvarnbolund, Väg 55 Enköping-Litslena, Väg 288 Gimo-Börstil** och **Väg 600 Uppsala-Björklinge**. I samfinansiering av Nationell plan finns också ett gång- och cykelobjekt "Väg 56 Sala-Heby GC-väg".

Positiv
påverkan (+)

Samtliga namngivna gång- och cykelsatsningar bedöms kunna ge viss översflyttning från biltrafik och därmed positiv påverkan på klimatet genom ökad transporteffektivitet.

Den ökade gång- och cykeltrafiken leder till positiv inverkan på ökad fysisk aktivitet i transportsystemet och åtgärderna leder till ökad trafiksäkerhet, ökad jämställdhet, ökar medborgarnas generella tillgänglighet samt ger positiv påverkan på barns tillgänglighet, eftersom cykel och gång kan vara viktiga för barns självständiga mobilitet. Gång – och cykelvägen utmed väg 288 Gimo Börstil medför också ökad tillgänglighet ur ett socioekonomiskt perspektiv. Då objektet väg 600 Uppsala-Björklinge utöver gång- och cykelåtgärder även omfattar kollektivtrafikåtgärder får det också positiv effekt för funktionshindrades och äldres tillgänglighet.

Väg 56 Sala-Heby (GC-väg) bedöms bidra positivt till alla aspekter som tillgänglighet omfattar och liksom för de övriga objekten ovan bidra till ökad fysisk aktivitet i transportsystemet och ökad trafiksäkerhet, samt positiv påverkan på transporteffektivitet.

Negativ
påverkan (-)

Liksom vid all nybyggnation kommer negativ inverkan på klimatet att ske vid utbyggnaderna.

De tre namngivna objekten med gång- och cykelvägar utmed Väg 55 Enköping-Litslena, Väg 55 Örsundsbro-Kvarnbolund och Väg 288 Gimo-Börstil får alla negativa effekter för naturresurser och biologisk mångfald. De två sistnämnda

objekten får även negativ effekt för vatten. Här är det något svårt att bedöma den negativa effekten som de parallella cykelvägarna i sig bidrar med jämfört med den vägutbyggnad som planeras. En parallell gång- och cykelväg innebär breddning och därmed större intrång och mer påtagliga barriäreffekter. Dessa effekter måste ses i ljuset av den större negativa inverkan som vägutbyggnaden ger.

9.3 Trimningsåtgärder i stråk

Trimningsåtgärder i stråk omfattar gång och cykelåtgärder samt kollektivtrafiksåtgärder, något objekt med gång- och cykelväg i kombination med kollektivtrafikåtgärder, statlig medfinansiering till kollektivtrafikanläggningar, kollektivtrafik- och GC-åtgärder i prioriterade stråk etcetera.

Positiv
påver-
kan (+)

Dalastråket, 55an-stråket, Östervålastråket och åtgärdsområde "Trafiksäkerhetsåtgärder och enskilda vägar" bedöms ge positiv inverkan på trafiksäkerhet, medborgarnas generella tillgänglighet, barns- och äldres tillgänglighet och i nästan samtliga fall också bidra positivt till funktionsnedsattas tillgänglighet, jämställdhet och näringslivets tillgänglighet. Dalastråket, Önsvalastråket och Väg 600, väg 742 Tierp-Tierps kyrkby bedöms alla också bidra till tillgänglighet ur ett socioekonomiskt perspektiv.

Flera åtgärdsområden och objekt bedöms kunna locka fler att välja hållbara färdmedel och därmed minska biltrafiken. Det gäller Dalastråket, Östervålastråket, statlig medfinansiering, trafiksäkerhets- och miljöåtgärder, statlig medfinansiering kollektivtrafikanläggningar samt kollektivtrafik- och GC-åtgärder i prioriterade stråk. Detta ger en positiv påverkan på transporteffektivitet. Dalastråket och 55an-stråket bedöms ge positiv effekt för klimat genom energieffektivisering.

Nega-
tiv på-
verkan
(-)

Liksom vid all nybyggnation kommer negativ inverkan på klimatet att ske vid utbyggnaderna.

Mycket få av åtgärderna bedöms ge negativ effekt för landskap. Undantagen är Väg 600, väg 742 Tierp-Tierps kyrkby som bedöms ge negativ effekt för landskap och kulturmiljö och Dalastråket som också bedöms ge negativ effekt avseende denna aspekt samt för biologisk mångfald.

9.4 Åtgärder kopplat till omlandet mellan Knivsta-Uppsala

Positiv påverkan (+)	Detta åtgärdsområde bedöms kunna leda till att resande i bil minskar och därmed leda i positiv riktning för klimatet avseende transporteffektivitet och ökad fysisk aktivitet i transportsystemet. Åtgärden bedöms också ge positiv inverkan på trafiksäkerhet, medborgarnas generella tillgänglighet, tillgänglighet för funktionsnedsatta, barn och äldre och leda till ökad jämställdhet.
Negativ påverkan (-)	Liksom vid all nybyggnation kommer negativ inverkan på klimatet att ske vid utbyggnaderna. Ny infrastruktur bedöms också ge negativ påverkan för biologisk mångfald.

9.5 Samfinansiering nationell plan

Utöver objektet Väg 56 Sala-Heby GC-väg som redogjorts för under namngivna gång- och cykelåtgärder finns i planerna två objekt med samfinansiering av nationell plan för Uppsala C plattformsförlängning och OKB stationsanpassningar etapp 1-3, stationsanpassningar av ostkustbanan Storvreta-Skutskär.

Positiv påverkan (+)	Båda objekten bedöms kunna leda till ökad transporteffektivitet och därmed i positiv riktning för klimatet. Båda objekten leder också till ökad tillgänglighet för medborgarna generellt, för äldres tillgänglighet och till ökad jämställdhet, samt bedöms bidra till ökad tillgänglighet mellan områden med olika socioekonomisk karaktär, ökad tillgänglighet ur ett socioekonomiskt perspektiv, ökad tillgänglighet för funktionsnedsatta och barn.
Negativ påverkan (-)	Liksom vid all nybyggnation kommer negativ inverkan på klimatet att ske vid utbyggnaderna.



9.6 Regional utveckling

Under regional utveckling finns två objekt; Terrängstudie Arosbanan och Heby lastterminal. En pott med odefinierade medel har inte kunnat bedömas.

Positiv påverkan (+)	Heby lastterminal bedöms främst påverka näringslivets tillgänglighet i positiv riktning men även transporteffektiviteten, och därmed klimatet, bedöms påverkas i positiv riktning.
Ingen påverkan (0)	Terrängstudie Arosbanan ger någon påverkan på hållbarhetsaspekterna vare sig i positiv eller negativ riktning.
Negativ påverkan (-)	Heby lastterminal ger negativ inverkan på klimatet vid byggnation.

10 Bedömning av konsekvenser av remissversionen av plan

En visualisering av hur nollalternativet och slutligt planförslag påverkar de relevanta målen finns i matriser i bilaga 1.

10.1 Betydande miljöpåverkan jämfört med nollalternativet

Klimat

Som tidigare har påpekats ger stora vägprojekt oftast stor klimatpåverkan både vid anläggande av vägen och också vid användningen av vägen den kan leda till mer biltrafik och också högre hastigheter som ger mer emissioner av koldioxid per kilometer.

I remissversionen av planen satsas ungefär lika mycket medel på stora vägobjekt som i nollalternativet. Ungefär hälften av medlen satsas på vägobjekt och de ger alla negativ klimatpåverkan vid byggandet, i bruksskedet och med högre hastigheter också negativ inverkan genom ökade emissioner per fordonskilometer. Då det i remissversionen av planen också satsas något mer medel på åtgärder som går i positiv riktning avseende transporteffektivitet bedöms remissversionen av planen som en aning bättre än nollalternativet.

Den förändrade utformningen av objektet Gimo-Börsil bedöms bidra till den positiva riktningen, dels då den nya utformningen ger något mindre negativt avseende transporteffektivitet, dels eftersom mindre medel satsas på vägutbyggnaden.

Landskap och naturresurser

Eftersom både nollalternativet och remissversionen av planen till stor del omfattar samma objekt som ger negativa effekter inom området landskap och naturresurser bedöms de som likvärdiga avseende inverkan på landskap och naturresurser. Detta gäller alla aspekterna inom detta område; vatten, naturresurser, landskap och naturmiljö samt biologisk mångfald.

Hälsa

De tre stora vägobjekten är de som bedöms ge inverkan på **buller**. Väg 288 Gimo-Börstil bedöms, liksom de två andra vägobjekten, ge negativ effekt i remissversionen av planen. Men i den version av objektet som finns nollalternativet bedöms den i stället ge positiv inverkan på buller. Därför bedöms remissversionen av planen som ett sämre alternativ än nollalternativet när det gäller buller.

I nollalternativet är det endast objektet Väg 56 Sala-Heby (GC-väg) som bedöms ge negativ inverkan på **luft** och det satsas mindre medel på detta objekt i nollalternativet än i remissversionen av planen där det också finns med och ger negativ inverkan. Men i remissversionen av planen ger också Väg 288 Gimo-Börstil negativ inverkan på luft och remissversionen av planen bedöms därför som sämre än nollalternativet avseende luft.

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

Sammanfattning av bedömning av miljökonsekvenser

Nedan visas sammanfattande bedömning av planförslaget jämfört mot nollalternativet. Liksom tidigare baseras bedömningarna på hur stora medel som avsätts till åtgärder som går i positiv respektive negativ riktning mot målen.

Tabell 11 Sammanfattande jämförelse av remissversion av planen jämfört mot nollalternativet avseende miljökonsekvenser.

Fokusområde/aspekter	Planförslag
Klimat:	
-Transporteffektivitet	+
-Energieffektivitet	0
-Byggande, drift och underhåll	0
Landskap och naturresurser:	
-Vatten	0
-Naturresurser	0
-Landskap och kulturmiljö	0
-Biologisk mångfald	0
Hälsa:	
-Buller	-
-Luft	-
-Trafiksäkerhet	0

Som framgår av Tabell 11 bedöms remissversionen av planen som bättre än nollalternativet avseende klimat eftersom mer medel satsas på åtgärder som ger transporteffektivitet men sämre än nollalternativet avseende hälsa då mindre medel satsas på åtgärder som går i rätt riktning avseende fysisk aktivitet, buller och luft. Remissversionen av planen bedöms som likvärdig med nollalternativet när det gäller påverkan på samtliga aspekter under landskap och naturresurser.

10.2 Betydande sociala konsekvenser jämfört med nollalternativet

Sammanhållning

Sammanhållning bedöms utifrån huruvida åtgärden bidrar till att knyta ihop områden med olika socioekonomiska karaktär.

För de namngivna objekten, inklusive trimningsåtgärder i stråk, som går att fastställa var de kommer att ligga geografiskt, satsas de mesta av medlen i både i nollalternativet och remissversionen av planen på åtgärder som går i positiv riktning avseende tillgängligheten mellan områden med olika socioekonomiska karaktärer, och därmed i positiv riktning utifrån de sociala nycklarna. Remissversionen av planen bedöms därför som relativt likvärdig med nollalternativet.

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

Tillgänglig

Bedömning av sociala konsekvenser av åtgärderna i länsplanen för barn, äldre och personer med funktionsnedsättning har gjorts för kriterier som rör tillgängligheten för nämnda grupper och möjligheten att på egen hand ta sig till sina målpunkter/aktiviteter med kollektivtrafik, till fots och med cykel. Utifrån perspektivet hållbar tillgänglighet ur ett socioekonomiskt perspektiv har åtgärderna bedömts utifrån möjligheten att gå, cykla och resa med kollektivtrafik till, mellan och inom områden med låg socioekonomi. Även trafiksäkerhet för gående och cyklister har bedömts.

Kollektivtrafikåtgärder bidrar till en ökad tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning och äldre personer då dessa grupper förlitar sig mer på kollektivtrafikens tillgänglighet för sina vardagsresor. Även för barns självständiga mobilitet är möjligheten för kollektivtrafik en förutsättning, särskilt för äldre barn. Gång- och cykelåtgärder bidrar till nämnda grupper tillgänglighet. Därmed bidrar dessa åtgärder till ett mer inkluderande transportsystem. Gång- och cykelåtgärder i syfte att skapa säkra skolvägar bidrar till

inkludering av barnperspektivet samt ökad tillgänglighet för barn. Därtill skapar åtgärder för aktiv mobilitet möjlighet till positiva hälsoeffekter för barn.

I remissversionen av planen satsas lika mycket medel som går i positiv riktning **avseende äldres och funktionshindrades tillgänglighet**. När det **gäller barns tillgänglighet** satsas något mindre medel i remissversionen av planen än i nollalternativet på åtgärder som går i positiv riktning.

I remissversionen av planen satsas det mer medel på åtgärder som leder i positiv riktning avseende **tillgänglighet ur ett socioekonomiskt perspektiv** och remissversionen av planen bedöms därför som bättre utifrån denna aspekt likväl som för den sociala nyckeln med bäring på tillgänglighet. Detta beror framför allt på den ökade satsningen på trimningsåtgärder i stråk som skapar ökad tillgänglighet med samtliga färd sätt i områden med risk för social utsatthet.

Konsekvensbedömning görs också med avseende på generell tillgänglighet för medborgarnas resor och näringslivets transporter, det vill säga tillgänglighet som inte tydligt tillfaller specifika grupper eller perspektiv enligt ovan. De bedömningskriterier som använts svarar mot preciseringarna av det transportpolitiska funktionsmålet och hur tillgänglighet bedöms i samlade effektbedömningar. I såväl remissversionen av planen som i nollalternativet satsas nästan uteslutande på åtgärder som bedöms öka medborgarnas generella tillgänglighet och alternativen bedöms därför som likvärdiga avseende denna aspekt.

I remissversionen av planen satsas det ungefär lika mycket medel på åtgärder som går i positiv riktning avseende näringslivets tillgänglighet och alternativen bedöms som likvärdiga.

Bedömning av sociala konsekvenser av åtgärderna i länsplanen ur ett **jämställdhetsperspektiv** har baserats på huruvida åtgärderna förbättrar möjligheten att resa med, och tillgängligheten till, kollektivtrafik, gång och cykel (relativ attraktivitet), eftersom kvinnor generellt reser mer med dessa färdmedel och värdesätter i högre utsträckning dessa åtgärder som ett sätt att bidra till hållbarhet olika gruppers tillgänglighet. Även potential för överflyttning till dessa färd sätt har inkluderats i bedömningen. Därtill har åtgärderna bedömts utifrån bidrag till trafiksäkerhet och trygghet eftersom det är faktorer som premieras i högre grad av kvinnor (se specifika bedömningskriterier i avsnitt 7).

Nästan alla gång- och cykel samt kollektivtrafikåtgärder i länsplanen bidrar till jämställdhet enligt bedömningarna. Kvinnor går, cyklar och åker kollektivtrafik generellt i större utsträckning än vad män gör – och värderar satsningar på hållbara färdmedel högre. Ur ett jämställdhetsperspektiv är det därför viktigt att förbättra tillgängligheten och trafiksäkerheten för gående och cyklister. Trafiksäkerhetsåtgärder kan också bidra till att fler känner sig trygga och bekväma att använda transportsystemet. Då det i remissversionen av planen satsas något mer medel på sådana åtgärder som främjar jämställdhet bedöms den som ett bättre alternativ än nollalternativet.

Den sammantagna bedömningen är att remissversionen såväl som nollalternativet bidrar likvärdigt till de sociala nycklarna. Remissversionen bidrar mer till jämställdhet, medan nollalternativet bedöms bidra mer till barns tillgänglighet enligt bedömningarna.

Hälsofrämjande

När det gäller **fysisk aktivitet** i transportsystemet är det de stora vägobjekten som ger negativ inverkan. Dessa bedöms ha en liknande effekt på fysisk aktivitet i remissversionen av planen jämfört med nollalternativet. Den ökade satsningen på åtgärder som bedöms bidra positivt till tillgänglighet med gång, cykel och kollektivtrafik bedöms remissversionen gå i positiv riktning jämfört med nollalternativet.

Sammanfattning bedömning av sociala konsekvenser

Remissversionen av planen bedöms för de flesta aspekter inom sociala konsekvenser som likvärdigt med nollalternativet. Det gäller tillgänglighet mellan områden med olika socioekonomiska karaktärer, medborgarnas generella tillgänglighet, näringslivets tillgänglighet, tillgänglighet för äldre och personer med funktionsnedsättning tillgänglighet. Planförslaget bedöms som något sämre avseende barns tillgänglighet men bättre avseende jämställdhet och tillgänglighet ur ett socioekonomiskt perspektiv, se Tabell 12.

Tabell 12 Sammanfattande jämförelse av planförslaget jämfört mot nollalternativet avseende sociala konsekvenser.

Perspektiv	Planförslag
Sammanhållen:	
- Tillgänglighet mellan områden med olika socioekonomiska karaktär	0
Tillgänglig:	
- Medborgarnas generella tillgänglighet	0
- Näringslivets tillgänglighet	0
- Tillgänglighet äldre och för personer med funktionsnedsättning	0
- Tillgänglighet barn	0
- Jämställdhet	+
- Tillgänglighet ur ett socioekonomiskt perspektiv	+
Hälsofrämjande	
- Fysisk aktivitet	+

Påverkan på sociala nycklar

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

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

10.3 Kumulativa miljöeffekter

Kumulativa effekter uppstår när flera olika effekter samverkar med varandra. Det kan handla om att olika typer av effekter från en och samma verksamhet samverkar eller att effekter från olika verksamheter samverkar. Kumulativa effekter bedöms vara mest relevanta kopplat till miljöaspekterna Klimat och Biologisk mångfald.

Klimat

Åtgärderna i planen påverkar utsläppen av koldioxid både direkt under byggskedet, och indirekt genom hur de påverkar trafiken. Varje investering i infrastrukturen är en del av en större helhet, och det går därför inte att enbart titta på hur trafiken påverkas av en enskild åtgärd, utan hur åtgärderna tillsammans påverkar förutsättningarna för trafiken. Medan investeringar i utbyggd vägkapacitet stimulerar ökad biltrafik, bidrar satsningar på kollektivtrafik, gång och cykel till att skapa ett transporteffektivt samhälle där vägtrafiken kan minska. Så länge fordonsflottan inte är fossilfri bidrar minskad trafik direkt till minskade koldioxidutsläpp, men även i ett längre perspektiv där vägtrafiken på sikt kan antas bli helt fossilfri kommer ett minskat behov av energi för transporter i ett systemperspektiv kunna bidra till minskade utsläpp, eftersom det tillgängliggör fossilfri energi för andra ändamål.

Biologisk mångfald

Biologisk mångfald är mycket mer än hotade arter och skyddade områden och en god biologisk mångfald är resultatet av en funktionalitet där många olika delar bidrar till helheten. Påverkan på den biologiska mångfalden begränsas inte till infrastrukturens yta, utan den sker långt utanför den egentliga vägen eller järnvägen. Bedömningen av varje enskild åtgärds specifika påverkan på biologisk mångfald blir därför inte en rättvisande bild av påverkan på helheten, utan sammantaget blir resultatet att biologisk mångfald utarmas lite grann för varje aktivitet. Det är ju inte heller bara infrastrukturåtgärder som påverkar den biologiska mångfalden, utan många olika aktiviteter i samhället påverkar förutsättningarna negativt, samtidigt som otillräckliga ansträngningar görs för att stärka förutsättningarna för den biologiska mångfalden och kompensera för den negativa påverkan. Ingen

aktivitet kan enskilt anses vara avgörande men sammantaget har resultatet blivit massutrotning och kraftig utarmning av biologisk mångfald, som fortgår. Därtill kommer klimatförändringarna, som också sätter de naturliga ekosystemen under stor press.

10.4 Åtgärder som planeras för att förebygga, hindra eller motverka betydande negativ miljöpåverkan

Av åtgärder i en länsplan är det oftast nya vägobjekt som ger stor negativ inverkan på miljön. I många fall ingår kompensatoriska åtgärder redan i objektet, som till exempel bullerskydd, viltpassager etcetera. I bedömningarna av objekten är sådana planerade kompensationsåtgärder medtagna och det är viktigt att dessa kompensatoriska åtgärder genomförs i tillräcklig omfattning. Flera av de namngivna vägobjekten i planen omfattar kompensatoriska åtgärder genom att de, förutom utbyggnad av vägen, också omfattar åtgärder för gång, cykel och kollektivtrafik.

Effekterna av planen är till viss del också beroende av vilka åtgärder inom åtgärdsområdena som prioriteras. Åtgärder som genomförs inom ramen för de olika åtgärdsområdena bör genomgå konsekvensbedömning, såsom gjorts i den här konsekvensbedömningen, för att säkerställa att de enskilda objekten bidrar till länsplanens mål och visioner.

10.5 Målkonflikter

Det kan konstateras att det inom länsplanen finns såväl flera synergier som en del målkonflikter. På en övergripande nivå handlar det om motsättningar mellan å ena sidan det transportpolitiska funktionsmålet tillgänglighet och hänsynsmålet rörande hälsa och å andra sidan hänsynsmål rörande miljö.

Vägåtgärder bidrar generellt till en positiv påverkan på framkomligheten för framför allt bilister. De påverkar därmed aspekten generell tillgänglighet och näringslivets transporter i positiv riktning. Vägåtgärderna bidrar i många fall också till att skapa en mer sammanhållen region och att knyta ihop områden med olika socioekonomiska förutsättningar. Samtidigt kan det konstateras att vägutbyggnader i många fall ger negativa miljöeffekter, främst avseende klimat och landskap.

10.6 Kompletterande åtgärder för att hantera sociala konsekvenser

Utifrån nulägesbeskrivningen kan konstateras att det finns olika sociala utmaningar som regionen står inför. Allt ifrån skiftande socioekonomiska förutsättningar med ojämlika livsvillkor till ojämlika tillgänglighets- och mobilitetsförutsättningar för olika befolkningsgrupper. Även kvinnor och män reser på olika sätt, har olika tillgång till olika färdssätt och olika värderingar kopplat till transportsystemet. Jämställdhet och jämlikhet handlar inte om att göra och vara lika, men om att ges likvärdiga möjligheter.

Det finns möjlighet att fånga och hantera en del sociala utmaningar genom åtgärder i länsplanen, men dessa utmaningar handlar också om åtgärder som rör senare planeringsskeden och såklart också andra samhällssektorer. Vissa aspekter av social hållbarhet kan påverkas i tidiga, strategiska skeden av transportplaneringen, bland annat genom åtgärder i länsplanen, medan andra aspekter är mer en fråga för senare skeden. Till exempel är trafiker i kollektivtrafiken liksom utformningen av trygga, säkra och tillgängliga trafikmiljöer mer en fråga för senare skeden. Vilka grupper och geografiers efterfrågan på resor och tillgänglighet som adresseras av åtgärder är ofta en fråga för en länsplan liksom vilka grupper/geografier som får åtgärder och hur transportåtgärder kan användas för att knyta samman olika grupper av människor i samhället och bidra till ökad sammanhållning och tillit.

I socioekonomiskt svaga områden är det särskilt viktigt att satsa på åtgärder som syftar till gång, cykel och kollektivtrafik då körkortsinnehav och bilinnehav är lägre bland boende i dessa områden liksom att resandet till viss del sker mer lokalt jämfört med andra befolkningsgrupper. En medveten fördelning av åtgärder kan bidra till att minska de ojämlika mobilitetsförutsättningarna och livsvillkoren i regionen. Socioekonomiskt svaga områden och grupper är generellt också mer påverkade av transportsystemets negativa effekter i form av olycksrisker, buller, luftföroreningar, barriäreffekter och bristande infrastruktur, samtidigt som de drar mindre nytta av förbättringar i tillgänglighet. Transportplaneringen behöver därför tillse en jämnare fördelning och åtgärder behöver vidtas för att mildra de negativa effekterna. Därtill kan planeringen syfta till att förbättra möjligheterna för barns aktiva mobilitet genom att satsa på åtgärder som förbättrar gång, cykel och kollektivtrafikmöjligheter till barns målpunkter.

Inriktningen för de olika potterna i länsplanen är beslutad, men i genomförandet av planen finns det möjlighet att succesivt följa upp tilldelning av medel utifrån de aspekter som har studerats i SKB, utifrån följande principer:

- I fördelningen av medel i de åtgärdsområden som finns inom länsplanen bör en systematik tillämpas som säkerställer att de åtgärder som genomförs bidrar till en hållbar utveckling, både miljömässigt och socialt. Förslagsvis tillämpas bedömningskriterier av det slag som använts i den här hållbarhetsbedömningen som underlag för prioritering av medel i åtgärdsområdena.
- Gång-, cykel-, och kollektivtrafikåtgärder som medfinansieras av länsplanen bör bidra till att knyta ihop tätorter så att jämlika möjligheter till utbildning, sysselsättning, vård och service uppnås i hela länet. Ett sådant angreppssätt förbättrar möjligheterna till en jämställd och jämlik arbetspendling, likväl som en ökad kompetens- och arbetskraftsförsörjning för hela länet.
- Länsplanen bör eftersträva att aktivt bidra till att kollektiv-, gång-, och cykelåtgärder genomförs i socioekonomiskt utsatta områden för att bidra till inkludering. Det

är också av vikt att investeringar bidrar till att knyta ihop olika områden i syfte att öka sammanhållningen.

- Åtgärder som medfinansieras av länsplanen för att bidra till att öka den fysiska aktiviteten bör framför allt tilldelas områden med höga ohälsotal.
- I fortsatt planering av de väginvesteringar som ingår i länsplanen finns det möjlighet att beakta tillgänglighet och trafiksäkerhet för gående, cyklister och för personer som tar sig till/från kollektivtrafiken. Det är viktigt att säkerställa att inga nya barriäreffekter skapas och att befintliga minimeras.
- I fortsatt planering av kollektivtrafiken, till exempel vad gäller linjedragning, lokalisering av hållplatser och stationer och i tidtabellsläggning, finns det möjlighet att beakta områden med olika socioekonomiska förutsättningar liksom målpunkter för olika grupper (till exempel utifrån ålder och kön). Det finns också möjlighet att knyta samman människor från olika grupper i samhället genom kollektivtrafiken liksom att befolka platser och därigenom öka tryggheten.
- I den fortsatta planeringen och utformningen av transportsystemet blir det också viktigt att säkerställa olika befolkningsgruppers delaktighet genom olika former av dialog.

Inkludering

Det är av vikt att åtgärder som finansieras bedöms enligt samma metod som använts i den här hållbarhetskonsekvensbedömningen. I ett andra steg är det viktigt att säkerställa att de grupper av människor som påverkas av åtgärderna haft möjlighet att uttrycka sig och delta. Om det gäller åtgärder på regionalt vägnät kan Region Uppsala ta ett samlat grepp för att säkerställa att kunskap om hur olika åtgärder gynnar eller missgynnar olika grupper av människor har samlats in och att relevanta aktörer har kunnat göra sin röst hörd. När det gäller statlig medfinansiering till kommunala åtgärder är det av vikt att kommunen kan redovisa hur föreslagna åtgärder har arbetats fram. En viktig fråga är om de människor som påverkas av en åtgärd kunnat göra sin röst hörd.

Inkluderingen av olika gruppers förutsättningar och värderingar i transportplaneringen är något som behöver hanteras ur en demokratisk och inkluderande synpunkt, men kunskap om olika grupper behövs även för att kunna skapa en jämlik och jämställd tillgänglighet, och för att planeringen ska skapa likvärdiga möjligheter att förflytta sig och ta del av utbud och aktiviteter.

11 Bedömning av måluppfyllelse regionala mål

Förslaget till länsplan 2026–2037 bidrar i riktning till många av de regionala målen. I Tabell 13 visas hur planen bidrar till *Målområde 1. Ett transporteffektivt samhälle som bidrar till klimatmålen på nationell- och EU-nivå* med avseende på de strategiska inriktningar som finns inom *mål 1.1 Bidra till ökad andel hållbart resande*

Tabell 13 Hur planen bidrar till de strategiska inriktningarna inom mål 1.1 Bidra till ökad andel hållbart resande

Strategisk inriktning	Bedömning	Kommentar
1.1.1 Öka framkomligheten för kollektivtrafiken		Flera av åtgärderna inom <i>Trimningsåtgärder stråk</i> syftar till att öka framkomligheten för alla trafikslag, inkl. kollektivtrafiken. Andra åtgärder inom detta paket är mer direkt riktade till just kollektivtrafiken, ibland i kombination med gång- och cykel. Även två åtgärder inom <i>Samfinansiering nationell plan</i> bidrar i positiv riktning.
1.1.2 Förbättra förutsättningarna för kombinationsresor genom ökad tillgänglighet till kollektivtrafiksystemet		Flera av åtgärderna i planen omfattar ökad tillgänglighet till kollektivtrafiken inklusive tillgänglighetsanpassning av busshållplatser.
1.1.3 Öka cykelbarheten längs med det statliga vägnätet. Cykelbarhet längs med befintliga mötesfria vägar är prioriterad i första hand		I samtliga tre stora vägobjekt ingår också utbyggnad av gång- och cykelvägnätet längs vägarna och det satsas också medel på namngivna gång- och cykelvägar.
1.1.4 Där det så är möjligt påverka efterfrågan på transporter och val av transportsätt genom beteendepåverkande åtgärder		Länsplaner har inte möjlighet att omfatta direkta beteendepåverkande åtgärder så som informationskampanjer etcetera. Däremot kan utbyggnader av infrastrukturen för hållbara färdmedel påverka beteendet.

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

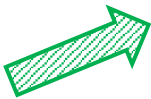
I Tabell 14 visas hur planen bidrar till *Målområde 2. Ett tillgängligt och inkluderande trans-
portsystem* med avseende på de strategiska inriktningar som finns inom *mål 2.1 Bidra till
att säkerställa hela-resan-perspektivet oavsett socioekonomi, kön, etnicitet, ålder, funkt-
ionsvariation eller funktionsnedsättning*

Tabell 14 Hur planen bidrar till de strategiska inriktningarna inom mål 2.1 Bidra till att säkerställa hela-resan-
perspektivet oavsett socioekonomi, kön, etnicitet, ålder, funktionsvariation eller funktionsnedsättning

Strategisk inriktning	Bedömning	Kommentar
2.1.1 Öka andelen hållplatser och bytespunkter som är tillgänglighetsanpassade		Flera av åtgärderna i planen bidrar till ökad tillgänglighet till kollektivtrafiken inklusive tillgänglighetsanpassning av busshållplatser.
2.1.2 Öka den fysiska tillgängligheten till offentlig och kommersiell service i socioekonomiskt svaga områden och tätorter		Det finns några åtgärder i planen som påverkar den generella tillgängligheten ur ett socioekonomiskt perspektiv, vilket innebär att de stärker tillgänglighet med kollektivtrafik, gång och cykel i områden med stort bilberoende och/eller stärker tillgängligheten med kollektivtrafik inom, till och från områden som har socioekonomiska utmaningar och låg tillgänglighet med kollektivtrafik. Det har dock inte gjorts några analyser av om just fysiska tillgängligheten till offentlig och kommersiell service stärks av dessa åtgärder men troligtvis påverkas även tillgängligheten till just dessa målpunkter positivt av åtgärderna.
2.1.3 Öka barns rörelsefrihet genom ökad trygghet och trafiksäkerhet i geografier där många barn reser		Många av åtgärderna inom Trimningsåtgärder i stråk, åtgärder kopplat till omlandet mellan Knivsta-Uppsala och Väg 600 Uppsala-Björklinge (GC + kollektivtrafikåtgärder) bedöms påverka barns möjlighet att själva resa i transportsystemet. Till viss del även de namngivna GC-vägarna.

I Tabell 14 visas hur planen bidrar till *Målområde 3. Ett trafiksäkert och hälsofrämjande transportsystem* med avseende på de strategiska inriktningar som finns inom mål 3.1 *Bidra till att minska antalet döda och allvarligt skadade i trafiken* respektive mål 3.2 *Bidra till ökad folkhälsa genom främjande av aktiv transport*

Tabell 15 Hur planen bidrar till de strategiska inriktningarna inom mål 3.1 *Bidra till att minska antalet döda och allvarligt skadade i trafiken* respektive mål 3.2 *Bidra till ökad folkhälsa genom främjande av aktiv transport*

Strategisk inriktning	Bedömning	Kommentar
3.1.1 Öka trafiksäkerheten med fokus på oskyddade trafikanter		Flera av åtgärderna i planen omfattar utbyggnad av separata gång- och cykelvägar och trafiksäkerhetshöjande åtgärder för alla trafikslag. Åtgärdsområdet "Statlig medfinansiering till 2trafiksäkerhets- och miljöåtgärder" har direkt sådant fokus.
3.2.1 Öka tillgängligheten till offentlig och kommersiell service med cykel		Det finns många åtgärder i planen som påverkar den generella tillgängligheten med cykel. Det har dock inte gjorts några analyser av om just tillgängligheten med cykel till offentlig och kommersiell service stärks av dessa åtgärder men troligtvis påverkas även tillgängligheten med cykel till just dessa målpunkter positivt av åtgärderna.

12 Bilaga 1 – Bedömningsmatriser

Samlad bedömning av länsplanens **nollalternativ**. Kolumnbredden motsvarar investeringssummans storlek, medan färgskalorna innebär; grönt= positiv påverkan, ljus grönt=svagt positiv påverkan, beige=försumbar påverkan, ljus rött=svagt negativ påverkan, rött=mycket negativ påverkan, grått=för bristfälligt underlag för att kunna bedöma.

		Namngivna objekt, vägåtgärder			Namngivna objekt, gång- och cykelvägar										Hållbar samhällsutveckling kring åtgärder för utbyggnad till fyra spår och tillhörande bostadsbyggande		Samfinansiering av nationell plan		Regional utveckling
Fokusområde	Hållbarhetsaspekt	Väg 55 Enköping-Litslena	Väg 55 Örsundsbro-Kvambolund	Gimo-Börstil - 0-alternativ	Väg 55 Enköping-Litslena	Väg 55 Örsundsbro-Kvambolund	Väg 600 Uppsala-Björklinge (GC + Väg 600, väg 742 Tierp-Torne kyrkhv.)	Trafiksäkerhetsåtgärder och enskilda vägar: Statlig	Statlig	Kollektivtrafik- och GC-åtgärder i prioriterade stråk	Framtida åtgärder kopplat till området mellan Knivsta-Uppsala	Väg 56 Sala-Heby GC-vägar	OKB	stationsanpassningar etapp 1-3,	Stationsanpassningar	Odefinierade åtgärder			
Sammanhållning	Tillgänglighet mellan områden med olika socioekonomisk karaktär	4			4	4	4							4					
Tillgänglighet	Tillgänglighet ur ett socioekonomiskt perspektiv			4										4					
Tillgänglighet (generellt)	Medborgarnas tillgänglighet							4		4									
Tillgänglighet (generellt)	Näringslivets tillgänglighet	4	4	4				4		4									
Tillgänglighet (fördelning)	Funktionshindrades tillgänglighet						4	4		4	4								
Tillgänglighet (fördelning)	Barns tillgänglighet			4	4	4		4						4					
Tillgänglighet (fördelning)	Äldres tillgänglighet	4	4	4				4		4	4			4					
Tillgänglighet (fördelning)	Jämställdhet				4	4	4			4	4			4					
Hälsa / Hälsofrämjande	Fysisk aktivitet i transportsystemet			4						4				4					
Hälsa / Hälsofrämjande	Buller			4															
Hälsa / Hälsofrämjande	Luft																		
Hälsa / Hälsofrämjande	Trafiksäkerhet									4	4								
Klimat	Transporteffektivitet				4	4	4				4			4					
Klimat	Energieffektivisering																		
Klimat	Energianvändning vid byggande, drift och underhåll av infrastruktur																		
Landskap och naturresurser	Vatten																		
Landskap och naturresurser	Naturresurser																		
Landskap och naturresurser	Landskap och kulturmiljö																		
Landskap och naturresurser	Biologisk mångfald																		

Samlad bedömning av länsplanens **remissversion**. Kolumnbredden motsvarar investeringssummans storlek, medan färgskalorna innebär; grönt= positiv påverkan, ljus grönt=svagt positiv påverkan, beige=försumbar påverkan, ljus rött=svagt negativ påverkan, rött=mycket negativ påverkan, grått=för bristfälligt underlag för att kunna bedöma.

		Namngivna objekt, vätgåtgärder					Namngivna objekt, gång- och cykelvägar			Trimningsåtgärder i stråk										Hållbar samhällsutveckling kring åtgärder för utbyggnad till fyra spår och tillhörande bostadsbyggande		Samfinansiering av nationell plan		Regional utveckling	
Fokusområde	Hållbarhetsaspekt	Väg 55 Enköping-Litslena	Väg 55 Örsundsbro-Kvambolund	Väg 288 Gimo-Börstl	Gimo-Börstl - odefinierat	Litredning	Väg 55 Enköping-Litslena	Väg 55 Örsundsbro-Kvambolund	Väg 288 Gimo-Börstl	Väg 600 Uppsala-Björklinge GC +	Dalastråket (gamla Vägplan väg 72	55an-stråket (gamla Vänerplan - väg 55	Örnåstråket (gamla Vägplan, väg 600, Väg 742	Tjörn-Tjörns luthus	Trafiksäkerhetsåtgärder och åtgärder	Statlig medfinansiering	Statlig medfinansiering: Kollektivtrafik- och CC-åtgärder	Framtida åtgärder kopplat till området mellan Knivsta-Uppsala	Väg 56 Sala-Heby GC-vägar	Uppsala S	OKB	stationsanpassningar etapp 1-3,	Stationsanpassningar i etapp 1-3, Heby lastterminal	Odefinierade	
Sammanhållning	Tillgänglighet mellan områden med olika socioekonomisk karaktär	4					4	4		4	4		4									4			
Tillgänglighet	Tillgänglighet ur ett socioekonomiskt perspektiv			4																		4			
Tillgänglighet (generellt)	Medborgarnas tillgänglighet															4									
Tillgänglighet (generellt)	Näringslivets tillgänglighet	4	4	4							4		4												
Tillgänglighet (fördelning)	Funktionshinderades tillgänglighet								4				4			4			4						
Tillgänglighet (fördelning)	Barns tillgänglighet						4	4														4			
Tillgänglighet (fördelning)	Äldres tillgänglighet	4	4	4					4				4			4	4		4			4			
Tillgänglighet (fördelning)	Jämställdhet						4	4	4	4		4	4			4	4		4			4			
Hälsa / Hälsofrämjande	Fysisk aktivitet i transportsystemet																					4			
Hälsa / Hälsofrämjande	Buller																								
Hälsa / Hälsofrämjande	Luft																								
Hälsa / Hälsofrämjande	Trafiksäkerhet																4		4						
Klimat	Transporteffektivitet						4	4		4						4			4			4			
Klimat	Energieffektivisering										4														
Klimat	Energianvändning vid byggande, drift och underhåll av infrastruktur																								
Landskap och naturresurser	Vatten																								
Landskap och naturresurser	Naturresurser																								
Landskap och naturresurser	Landskap och kulturmiljö																								
Landskap och naturresurser	Biologisk mångfald																								

13 Samrådsunderlag avgränsnings-samråd

Avgränsningen av miljökonsekvensbeskrivningen syftar till att få en effektiv och verkkningsfull besluts- och genomförandeprocess med relevant och rimligt beslutsunderlag. Ett syfte är att koncentrera den strategiska miljöbedömningen på de miljöfrågor som har störst betydelse med hänsyn till:

- bedömningsmetoder och aktuell kunskap,
- utredningens innehåll och detaljeringsgrad,
- allmänhetens intresse,
- att vissa frågor bättre kan bedömas i samband med andra beslut om program, planer eller projekt.

13.1 Bedömningsmetoder och aktuell kunskap

Bedömningsmetoder

Miljökonsekvensbeskrivningen är en redovisning av skillnaderna mellan de effekter som kan förväntas uppstå när planen genomförs och de effekter som kan förväntas uppstå i en situation utan någon plan. Miljöbedömningen förutsätter därför ett så kallat nollalternativ, en rimligt säker uppfattning om hur samhället och transportsystemet kommer att utvecklas utan effekterna från en ny plan. Nollalternativet utgår från att de delar av gällande planen som är låsta, vilket innebär åtgärder i produktion, projektering eller låsta genom avtal.

Betydande miljöpåverkan ska ses synonymt med riktningförändring. Betydande positiv miljöpåverkan innebär att en åtgärd leder i riktning mot styrande mål och i positiv riktning i jämförelse med nollalternativet. Betydande negativ miljöpåverkan innebär att en åtgärd leder i riktning från uppsatta mål och i negativ riktning gentemot nollalternativet.

Relevanta mål

Betydande positiv eller negativ miljöpåverkan ska beskrivas enligt Miljöbalkens 14 miljöaspekter, men med det finns möjlighet att fokusera den strategiska miljöbedömningen på de miljöaspekter där transportsystemet har störst miljöpåverkan. Som vägledning för avgränsningen finns bland annat Trafikverkets ”Metod för miljöbedömning av planer och program inom transportsystemet” som pekar ut tre områden för vilka transporterna har störst miljöpåverkan - klimat, hälsa och landskap.

Ett särskilt fokus för miljökonsekvensbeskrivningen föreslås vara att bedöma och beskriva i vilken mån de föreslagna åtgärderna bidrar till miljö- och klimatmål på nationell och regional nivå:

- **Miljö kvalitetsmål.** Riksdagen har fastställt 16 övergripande miljö kvalitetsmål som ska uppnås inom en generation. Miljö kvalitetsmålen har nationella delmål som också de har fastställts av riksdagen. Miljö kvalitetsmålen beskriver det tillstånd i den svenska miljön som miljöarbetet ska leda till. Målen ska nås inom en generation.
- **Jämställdhetsmål och transportpolitiska mål.** Det transportpolitiska jämställdhetsmålets precisering formuleras som att arbetsformerna, genomförandet och resultaten av transportpolitiken ska medverka till ett jämställt samhälle vilket relaterar till Sveriges övergripande jämställdhetspolitik som anger att kvinnor och män ska ha samma makt att forma samhället och sina egna liv.
- **Sveriges klimatmål** innebär att Sverige senast år 2045 inte ska ha några nettoutsläpp av växthusgaser till atmosfären, för att därefter uppnå negativa utsläpp.
- **Ettappmål för inrikes transporter** innebär att utsläppen från inrikes transporter, förutom inrikesflyg, ska minska med minst 70 procent senast år 2030 jämfört med 2010. Klimatmålet för inrikestransporter konkretiserar den tidigare politiska prioriteringen om att den svenska fordonsflottan ska vara fossiloberoende till 2030.
- **Regionala mål:**
 - I den regionala utvecklingsstrategin anges att de samlade utsläppen av växthusgaser ska minska med 75 % till 2040 (med basåret 1990), kollektivtrafikens marknadsandel av motoriserade resor ska fördubblas till 2030 (Basår 2006, skattat värde 17 %) och att kollektivtrafikens regionala tillgänglighet ska öka.
 - I det regionala trafikförsörjningsprogrammet för 2020-2030 anges att målet är ett effektivt, jämlikt och attraktivt kollektivtrafiksystem.
 - I cykelstrategin anges att år 2030 ska cykeltrafikens färdmedelsandel ha ökat med tio procentenheter jämfört med 2016, från 13 procent till 23 procent, andelen kombinationsresor cykel – kollektivtrafik ha fördubblats jämfört med 2016, från 19 procent till 38 procent och antalet omkomna och allvarligt skadade cyklister ha halverats jämfört med 2017, från 8 till 4.

Kriterier för bedömning av betydande miljöpåverkan

Nedan redovisas förslag på aspekter och kriterier för bedömning av betydande miljöpåverkan.

Fokusområde Klimat

Exempel på prioriterade mål: Begränsad klimatpåverkan, Sveriges klimatmål, Ettappmål för inrikes transporter

Aspekter och kriterier:

- **Transporteffektivitet.** Påverkan på mängden personbils- och lastbilstrafik.
- **Energieffektivisering:** Påverkan på energianvändning per fordonskilometer
- Påverkan på **energianvändning vid byggande, drift och underhåll** av infrastruktur

Fokusområde Hälsa

Exempel på prioriterade mål: God bebyggd miljö; Folkhälsomålen; Frisk luft; Grundvatten av god kvalitet; God bebyggd miljö, diskrimineringsgrunderna, barnkonventionen, Nollvis-
ionen

Aspekter och kriterier:

- **Buller.** Påverkan på ljudnivåerna för människor genom minskat buller från trafik. Påverkan på exponering för bullernivåer högre än riktvärden för Buller. Betydelse för förekomst av områden med hög ljudmiljökvalitet.
- **Fysisk aktivitet i transportsystemet.** Understödande av fysisk aktivitet, genom ökat aktivt resande med gång, cykel och kollektivtrafik. Påverkan på tillgänglig-
heten med kollektivtrafik, till fots och med cykel till utbud och aktiviteter.
- **Luft.** Påverkan på vägtransportsystemets utsläpp av hälsoskadliga emissioner som NOx och partiklar (PM10). Påverkan på halter av NO2 och inandningsbara partiklar i tätorter. Påverkan på exponering av halter över MKN i tätorter.
- **Trafiksäkerhet.** Bedömning av trafiksäkerheten genom ökad/minskad risk för all-
varliga olyckor.

Fokusområde Landskap och naturresurser

Exempel på prioriterade mål: Rikt växt- och djurliv; Levande sjöar och vattendrag; Levande skogar; Ett rikt odlingslandskap; God bebyggd miljö; Myllrande våtmarker

Aspekter och kriterier:

- **Vatten.** Kvalitet på vatten ur ett dricksvattenförsörjningsperspektiv genom risk för påverkan från vattentäkt från vägsalt, spill/utsläpp från olyckor. Kvalitet på vatten och vattenförhållanden ur ekologisk synpunkt genom risk för påverkan från vatten-
täkt från vägsalt, spill/utsläpp från olyckor.
- **Naturresurser.** Påverkan på intrång i naturresurser, genom fragmentering eller ut-
radering, med speciellt fokus på areella näringar.
- **Landskap och kulturmiljö.** Betydelse för upprätthållande och utveckling av land-
skapets utmärkande karaktär och kvaliteter. Betydelse för kulturmiljö och in-
trång/påverkan på utpekade värdeområden för kulturmiljö.
- **Biologisk mångfald.** Betydelse för mortalitet, ökad/minskad risk för barriärer eller
fragmentering, intrång i naturmiljö, samt påverkan på utpekade värdeområden.

13.2 Utredningens innehåll och detaljeringsgrad

Länsplanerna för regional transportinfrastruktur ska vara trafikslagsövergripande. Planerna får i enlighet med förordning (1997:263) om länsplaner för regional transportinfrastruktur omfatta följande ändamål:

- investeringar i statliga vägar som inte ingår i stamvägnätet,
- åtgärder i sådana anläggningar m.m. för vilka statlig medfinansiering kan beviljas enligt 2 § förordningen (2009:237) om statlig medfinansiering till vissa regionala kollektivtrafikanläggningar m.m.,
- åtgärder som kan påverka transportefterfrågan och val av transportsätt samt åtgärder som ger effektivare användning av befintlig infrastruktur, och
- åtgärder i andra icke statligt finansierade anläggningar av betydelse för det regionala transportsystemet som bör redovisas i planen.⁶²

13.3 Avgränsning i tid och rum

Planen omfattar åtgärder för 2026–2037. Förarbetena till miljöbalken anger att den betydande miljöpåverkan som ska identifieras och beskrivas i princip inkluderar: ”effekter på kort, medel-lång och lång sikt.” Vilka tidsgränser som ska sättas för olika effektbetydningar beror på vad som är relevant och rimligt. Eftersom miljöeffekter av investeringar och åtgärder kan sträcka sig längre än till år 2037, ska miljöbedömningen behandla effekter så långt det är relevant och rimligt även efter år 2037.

Analysen av miljöeffekter omfattar hela Region Uppsala. Påverkan från internationella transporter bör om det bedöms relevant ingå i miljöbedömningen. Syftet är att tydliggöra vilken del av miljöproblemen som svenska åtgärder råder över. Frågor kring sjöfartens och flygets miljöpåverkan förutsätts bli bedömda inom ramen för den nationella planen, förutsatt att den regionala planen inte nämnvärt berör dessa transportslag.

13.4 Allmänhetens intresse

Det stora flertalet av Sveriges befolkning kommer dagligen i kontakt med transportsystemet. Transportsystemet påverkar våra möjligheter att röra oss och nå olika målpunkter, men påverkar också våra upplevelser och det omgivande ekosystem vi alla ingår i. Planförslaget har däremot ingen civilrättslig betydelse. Planförslaget är alltså inte ett rättsligt bindande dokument som påverkar enskild egendom. Däremot har planen en styrande effekt på kommande plan- och tillståndsprövning.

⁶² förordning (2024:533) om ändringar i förordningen (1997:263) om länsplaner för regional transportinfrastruktur)

13.5 Andra planer och program

Nationell transportplan

Den nationella planen för transportsystemet innehåller följande åtgärdsområden;

- investeringar i statliga järnvägar och nationella vägar
- åtgärdsområden (potter) för trimningsåtgärder och miljöåtgärder på det statliga vägnätet
- statlig medfinansiering till vissa regionala kollektivtrafikanläggningar
- medfinansiering stora och strategiska åtgärder i hamnar, farleder och slussar
- forsknings- och utvecklingsmedel.

Förutom till dessa åtgärdsområden bör ramen användas till att täcka kostnader för räntor och amorteringar för investeringar som finansieras med lån.

Miljöbedömning av åtgärder i den nationella planen som är lokaliserade i Region Uppsala hanteras i miljöbedömningen av den nationella planen.

14 Remissammanställning från avgränsningssamråd

Re-missinstans	Område	Synpunkt	Bemötande
Länsstyrelsen i Uppsala län	Omfattning och detaljeringsgrad	Tillägg avseende mål: Båda etappmålen för trafiksäkerhet ska vara med, under nationella mål. Tydliggör att generationsmålet också ska vara med, inte bara miljökvalitetsmålen.	Detta har lagts till under styrande mål, se kapitel 2.1.
	Klimat	Tredje ansatsen i etappmålet utrikes ska ingå också: Omställning från fossila bränslen till förnybara drivmedel och elektrifiering. Även om planen inte direkt hanterar detta är det viktigt att beskriva hur det hanteras.	Den tredje ansatsen har en koppling till energiomställning och förnybara drivmedel, vilket berör åtgärder som ligger utanför det som ska ingå i länsplanen. Under kap 7.3 finns ett stycke som beskriver motiverar ett fokus på transporteffektivitet i relation till förnybara drivmedel och energieffektivisering.
	Hälsa och säkerhet	Påpekar att fokusområde hälsa ska heta "hälsa och säkerhet"	Detta har justerats
		Påverkan på antalet omkomna ska också tas med i bedömningskriterierna, inte bara antalet skadade. Beskriv effekter som länstransporten får avseende dödade och skadade	
		Ett etappmål för fysisk aktivitet är satt till 2025 men finns också delar i detta på längre sikt och skulle kunna inkluderas.	Påverkan på olika grupper lyfts i den sociala konsekvensbedömningen. Det är helt korrekt att antalet omkomna hade tappats bort i bedömningskriterierna, men det är viktigt att poängtera att vi kommer inte kan räkna på effekter uppdelat på olika skadegrad, bara peka ut riktning totalt.

	Naturresurser	Viktigt att belysa påverkan på invasiva arter, då det är lag att de inte får tillåtas att finnas. Invasiva arter ofta kopplade till avfall. Därför ser vi behov av att ta helhetsgrepp eller hur det ska ske.	Denna påverkan är på en detaljerad nivå och är svår att bedöma på den strategiska nivå som en länsplan är på.
		Belys påverkan på skyddade områden	I de SEB finns beskrivet om ett objekt berör skyddade områden. Dessa har varit vägledande för bedömning av namngivna objekt.
	Avgränsning tid och rum	Buller kan ha långsiktiga effekter och då bör kumulativa aspekter tas med.	Ett stycke om kumulativa effekter har tagits med, se kapitel 13.
		Tittat på om vissa aspekter även kan behöva ta in andra län. Är aktuellt bland annat kopplat till fyrspårsutbyggnaden.	Det är svårt att skilja på effekter som sker i olika län. Effekten relaterar till den investeringssumma som ingår i länsplanen.
	Alternativ	Bra att utgå från den gällande planen som nollalternativ.	Synpunkten noteras.
		Angående framskrivet nuläge: Det skadar inte att ha det men ni får bedöma om det går utifrån deras och er tidplan. Viktigt att dokumentera hur ni har resonerat.	Vi har tagit med oss synpunkten i processen. Det finns ett stycke om nollalternativ som beskriver principen bakom detta.
		Redogör för hur ni kommit fram till alternativ och varför vissa kanske har valts bort i tidigt skede. För loggbok över ställningstaganden så det kan motiveras.	Ambitionen har varit att kunna jämföra olika planalternativ för att göra strategiska vägval i ett tidigt skede. För revideringen av länsplanen för planperioden 2026–2037 har dock lösningarna varit stora vilket har begränsat alternativgenerering. Detta beskrivs närmre under inledningen av kapitel 8.
		Viktigt att motivera hur olika aspekter ska ställas mot varandra. Tex dödsfall jämfört mot andra aspekter.	Vi finner det svårt att ställa aspekter mot varandra eftersom det inte görs någon kvantifierad effektberäkning.

Heby kom- mun		Har inget att erinra	Synpunkten har noterats.
Tierps kom- mun		Har inget att erinra	Synpunkten har noterats.



Kommunala bristfördjupningar

**Samlad beskrivning över länets kommuner
Framtagen med kommunala tjänstepersoner**

Kontakt

David Rylander
david.rylander@regionuppsala.se

Viktor Tullgren
viktor.tullgren@regionuppsala.se

Framtagen med länsplan för
regional
transportinfrastruktur i
Uppsala län 2026-2037

Trafik- och samhälle

Dokumenttitel Kommunala bristfördjupningar

Underrubrik Samlad beskrivning av länets kommuner, framtagen med kommunala tjänstepersoner

Datum 2025-01-15

Kontakt

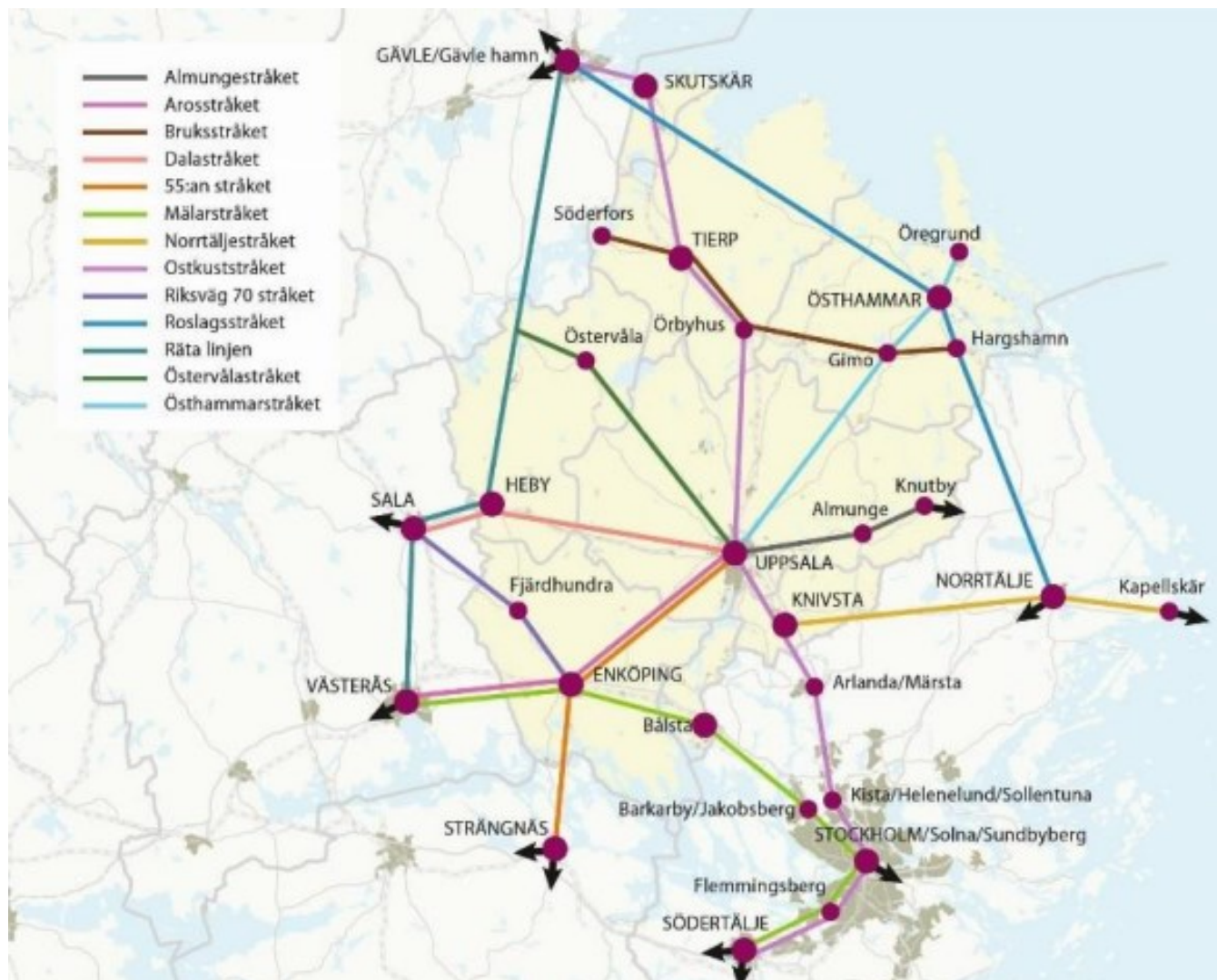
David.rylander@regionuppsala.se

Viktor.tullgren@regionuppsala.se

Förvaltning Trafik- och samhälle, Region Uppsala

Innehåll

Bakgrund och syfte.....	2
Ordlista	3
Stråkb beskrivning	4
Almungestråket	4
Arosstråket.....	4
Bruksstråket	5
Dalastråket.....	5
55-stråket.....	6
Mälarstråket.....	7
Norrtäljestråket	7
Ostkuststråket	8
Riksväg 70-stråket	9
Roslagsstråket	10
Räta linjen	10
Östervålastråket	11
Östhammarstråket	11
Kommunala fördjupningar	13
Enköping kommun	13
Heby kommun	13
Håbo kommun	14
Knivsta kommun	14
Tierps kommun	15
Uppsala kommun	16
Älvkarleby kommun	16
Östhammar kommun	17



Karta 1: Prioriterade stråk i Uppsala vars pekars ut i följande avsnitt.

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.

Ordlista

Interregional funktion: Vägar eller järnvägar som har ett omfattande långväga resande över länsgräns, till exempel långväga personresande eller godstransport.

Regional funktion: Vägar eller järnvägar där det primära resandet sker lokalt inom Uppsala län, till exempel för arbets- eller studiependling.

Funktionellt prioriterat vägnät (FPV): Trafikverket har pekat ut de vägar som är viktigast för nationell och regional tillgänglighet utifrån fyra funktioner.

Godstransporter: Vägar som är internationellt, nationellt och regionalt viktiga för långväga godstransporter.

Långväga personresor: Vägar som i regel har regionalt eller nationellt resande, över cirka 10 mil, till exempel tjänsteresor. Kan även vara vägar som är viktiga för besöksnäringen

Dagliga personresor: Vägar som i regel har kortväga och regionalt resande, vanligtvis upp till cirka 10 mil, till exempel arbets- och studiependling, resor till centrala servicefunktioner, större handelsområden och sjukhus.

Kollektivtrafik: Vägar som är viktiga för kollektivtrafiken i kollektivtrafikmyndighetens prioriterade stråk med frekvent busstrafik.

Stråkb beskrivning

Almungestråket

Består av väg 282 mellan Uppsala och länsgränsen till Stockholm.

Interregional funktion

Väg 282 har ingen utpekad interregional funktion.

Regional funktion

Väg 282 är funktionellt prioriterad för dagliga personresor och kollektivtrafik. Stråket fyller primärt en regional 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. Sträckan Almunge – Knutby har inte lika omfattande problem som Gunsta – Almunge. Men Sträckan har stundtals dålig sikt och framkomlighet vid korsningspunkter och smalt vägområde.

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. Det finns ett utpekad järnvägsreservat i Uppsala samt Enköpings kommuns översiktsplaner.

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. Det är undermålig cykelbarhet på sträckan och stor del av busshållplatserna är inte tillgänglighetsanpassade.

Dalastråket

Väg 72 mellan Uppsala och Västmanlands länsgräns samt järnvägsbanan Dalabanan 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 pågår just nu och förväntas vara klart 2027. Kapaciteten på järnvägen är i nuläget fulltecknad vilket omöjliggör utökad trafik på järnvägen. Ett utökat trafikeringsutbud eller nya tågstopp på sträckan förutsätter ytterligare kapacitetsökande åtgärder 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. Dock saknas det en gång- och cykelkoppling mellan Vittinge – Järlåsa – Vänge. 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 Mälardalen, 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. I nuläget planeras det för ett antal trimningsåtgärder på sträckan för att förbättra framkomligheten.

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 trafikanter 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 trafikanter 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 samt är ett utpekat riksintresse för kommunikationer.

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. Det handlar om brister i resenärsperspektivet vid Bålsta station och bristande kapacitet för att möjliggöra femtonminuterstrafik. 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 inom Håbo varierar vägbredden och är stundtals 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 viktiga 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 som sänker den genomsnittliga hastigheten för det långväga resandeflödet 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 är utpekade för samtliga fyra funktioner inom det funktionellt prioriterade vägnätet. Väg 600, väg 290 och väg 255 och väg 291 är utpekade i det funktionellt prioriterade vägnätet för dagliga personresor och kollektivtrafik. Medan väg 291 är utpekad för dagliga personresor och godstransport.

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 Ostkustbanan (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. I förgreningen mellan Dalabanan och OKB strax norr om Uppsala C finns risker för en framtida kapacitetsbrist. 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. Sträckan mellan Uppsala och Stockholm är Sveriges mest trafikerade järnvägssträcka. Idag råder kapacitetsbrist och bristande tillgänglighet på sträckan. Trafikverket planerar för ytterligare två spår att byggas längs med de befintliga dubbelspåren på sträckan samt två nya stationer vid Alsike och Uppsala södra. Detta kommer åtgärda de identifierade bristerna samt skapa nya resandemöjligheter med de två nya stationerna.

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 för resandeflödet en brist för restiden på väg 600 då genomsnittshastigheten sänks. 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. 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 vilket sänker genomsnittshastigheten för resande på vägen

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.

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 och Gästrikland 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 – Heby. Trafikverket planerar att mötesseparera Sala – Heby under detta årtionde.

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. 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 är en av de två delarna av väg 288 som inte ännu har åtgärdats. Det planeras för trafiksäkerhetshöjandeåtgärder samt åtgärder för oskyddade trafikanter mellan Gimo – Börstil. Sträckan Uppsala tätort – Jälla är den andra sträckan på väg 288 som inga åtgärder har genomförts på sedan mötessepareringen mellan Jälla – Gimo. Sträckan drabbas av köbildningar under rusningstid och trafiksäkerhetsproblematik i korsningspunkter. Sträckan har väldigt höga trafikflöden vilket leder till stora brister i framkomligheten för samtliga trafikslag på sträckan.

Det finns även brister gällande cykelbarheten och oskyddade trafikanters möjligheter att röra sig längs stråket och till busshållplatser. Endast sträckan Uppsala – Jälla har en separerad gång- och cykelväg. Längs med väg 288 finns det små cykellänkar utspritt, men inget sammanhängande regionalt cykelvägnät. Sträckan Jälla – Gimo som är mötesseparerad med mitträcke upplevs som en barriär och det saknas trygga passager på strategiska platser för kollektivtrafiken.

Längs med sträckan finns det även problematik kring viltolyckor, buller och påverkan på biologiska värden.

Kommunala fördjupningar

Enköping 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 Mälarbanan 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 Mälarbanan som framtida verksamhetsområden är planerade till Norra infarten av väg 55 till Örsundsbro planeras för verksamhetsområden vilket kommer kräva åtgärder längs väg 569 och eventuellt väg 55. Försvarsmaktens närvaro i Enköpings kommun förväntas bli större och med det även utvecklingen av deras verksamheter i framförallt Enköpings tätort.

Heby kommun

Heby kommun passeras av Dalastråket (väg 72 och Dalabanan), Räta 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 framför allt 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.

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 Ekillå 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.

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.

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.

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 Bälänge och Lövstalöt byggas ut, men även i Björklänge 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.

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.

Östhammar 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 möjlighet 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.

Näringslivsetableringar

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.

Skapat av
Trafikverket Mellersta regionen
Ärendenummer
TRV 2025/39945

Dokumentdatum
2025-03-31

Konfidentialitetsnivå
2 Intern

Regional bristbeskrivning Uppsala län - Rekommendationer

Inledning

Under 2023-2024 har Trafikverket Mellersta regionen tagit fram regionala bristbeskrivningar för alla län. Underlaget ska kunna användas som beslutsunderlag inför åtgärdsplaneringen till ny länsplan för åren 2026-2037. Underlaget bör användas i arbetet med att planera och genomföra åtgärdsvalsstudier och andra utredningar samt för att prioritera åtgärder.

I underlaget har Trafikverket utifrån data analyserat vägar inom FPV (Funktionellt prioriterat vägnät) och dess nulägesstatus samt planerat läge vid planperiodens slut, efter att redan planerade åtgärder blivit genomförda.

Syftet med detta dokument är att rekommendera hantering av de identifierade bristerna som redovisas i excelfilen.

Då andelen medel i länstransportplanerna är begränsade krävs det att en prioritering görs. I det här dokumentet redovisas de vägar och vägsträckor som har betydande brister och är prioriterade utifrån de prioriteringsgrunder som presenteras nedan. I vissa fall finns redan åtgärder planerade som löser bristen. Kvarvarande brister är prioriterade att utredas och åtgärdas i första hand.

Innehåll

Inledning	1
Sammanfattning av rekommendationer	3
Utgångspunkter och avgränsning för rekommendationer	4
Prioriteringsgrunder	5
Läsanvisning.....	6
Rekommendationer.....	6
Strategiska inriktningar	6
Övergripande utredningar.....	7
Inspel till regional cykelstrategi-/plan:	7
Prioriterade vägar.....	8
Väg 55	8
Väg 72	10
Väg 76	11
Väg 77	12
Väg 255	13
Väg 272	14
Väg 282	15
Väg 288	16
Väg 290	17
Väg 292	18
Väg 600	19
Väg 740	20

Sammanfattning av rekommendationer

Bristerna på vägarna kan åtgärdas på olika sätt, antingen åtgärdas alla betydande brister på en väg i taget eller så åtgärdas olika åtgärdsområden med trimningsåtgärder. Det går även att ha olika fokus som trafiksäkerhet och gods i olika paket. Hur bristerna åtgärdas mest effektivt bör diskuteras mellan region och Trafikverket, till exempel i workshop med olika kompetenser som strategisk planerare, samhällsplanerare, åtgärdsplanerare. I vissa fall behöver även kommuner involveras.

Innan åtgärder kan planeras och beställas behövs underlag som beskriver åtgärden och även kostnaden. I flera fall finns redan underlag framtaget men tillsammans behöver vi ta ställning om underlaget behöver kompletteras eller om det behöver tas fram en ny utredning.

Flera vägar

- Ta fram strategisk inriktning för vissa regionala vägar tillsammans med Trafikverket och eventuellt andra berörda regioner.
- Avsätt medel för att åtgärda trafiksäkerhetsbrister i korsningar.

Regional cykelplan

- Uppdatera cykelplan/cykelstrategi för att få ett underlag inför prioritering av åtgärder.
- Innan åtgärd kan genomföras behöver ett underlag för respektive sträcka av Trafikverket tillsammans med regionen innehållandes en beskrivning av åtgärden.
- Avsätt medel för att åtgärda brister i GCM-passager.

Vägar

- Genomför planerade åtgärder på Rv 55, Enköping – Litslena och Örsundsbro – Kvarnbolund samt på Bärbyleden
- Prioritera åtgärder enligt beslut om fortsatt hantering efter ÅVS Väg 55 Kvarnbolund – Bärbyleden – E4, bristande framkomlighet
- Planera och prioritera räffling i samband med beläggningsarbete på Lv 272, sträckan Uppsala – Åkerby.
- Prioritera objekt Lv 288 Gimo – Börstil enligt ny överenskommelse
- Genomför en utredning på Lv 288 på sträckan Uppsala – Jälla med koppling till Bärbyleden
- Planera och prioritera räffling i samband med beläggningsåtgärd på Lv 288 på sträckan Uppsala – Jälla

Utgångspunkter och avgränsning för rekommendationer

Arbetet med bristbeskrivningar har resulterat i en PM samt excelfil per län med bedömning av vägar och delsträckor utifrån indikatorerna nedan. Läs i separat PM vad som ingår i indikatorerna och hur de ska läsas av. Vid framtagande av rekommendationerna har vi utgått från nuläge 2024, eftersom planerade objekt kan falla bort.

Kapacitet	Användbarhet väg gods	Användbarhet väg person	Säkerhet väg	Miljö och hälsa
Kapacitet på väg utanför storstad	- BK4 för godstrafik - Rastmöjligheter för yrkestrafik - Smala vägar	- Restid väg - Pendlingsmöjligheter med cykel i och mellan tätorter	- Trafiksäkerhetsbrister på sträckor - Trafiksäkerhetsbrister i korsningar - Trafiksäkerhetsbrister på sträckor GCM - Trafiksäkerhetsbrister passager GCM	- Negativ påverkan eller risk för förorening av vattenförekomst med betydelse för dricksvattenförsörjning eller med stora biologiska värden - Halt av luftföroreningar NO2 och PM10 - Viltolyckor - Buller

Indikatorerna som använts visar brister som hanteras via olika statliga finanser. De rödmarkerade indikatorerna hanteras via olika nationella finanser/projekt om åtgärden sker enskilt, men kan ibland ingå i ett åtgärds paket som finansieras av länsplanerna vid ombyggnation.

Utgångspunkten för rekommendationer riktade till länsplaneupprättarna är vad som kan hanteras inom ramarna för förordning för länsplaner för regional transportinfrastruktur (1997:263) med avgränsning på innehållet i de regionala bristbeskrivningarna.

Riktade miljöåtgärder finansieras av nationell plan för både regionala och nationella vägar enligt den tilldelning som regeringen gör i plandirektivet. Miljöåtgärder som görs i samband med ny- och ombyggnad av väg finansieras dock inom projektet och av pengar avsatta i länsplanen.

Viltåtgärder kan kategoriseras som miljö- eller trafiksäkerhetsåtgärd. Länsplanen kan finansiera riktade viltåtgärder med anledning av en trafiksäkerhetsbrist på regional väg. Till exempel kan det finnas behov av att göra viltåtgärder där det ofta förekommer viltolyckor¹, för att leda djuren till

¹ Att förebygga viltolyckor innebär trafiksäkerhetshöjande åtgärder medan barriärupplösning från trafik och viltstängsel genom faunapassager vanligen innebär riktade miljöåtgärder med hänsyn till bl.a. ett rikt växt- och djurliv samt för att gynna en biologisk mångfald. Om viltstängsel sker utan att säkra faunapassager finns dock risker att mängden viltolyckor inte minskar i landskapet utan endast omfördelas till exempelvis angränsande vägnät eller stängselslut. Det innebär att faunapassager även kan betraktas som trafiksäkerhetshöjande åtgärder.

lämpligare plats att passera vägen. Riktade miljöåtgärder² finansieras via Nationell plan, men ingår en miljö kategoriserad viltåtgärd i ett regionalt objekt tas medlen från länsplanen.

Rastmöjligheter för yrkestrafik är en indikator som belyser bristen och är därför med i matriserna nedan. Däremot kan behovet av rastmöjlighet uppfyllas på annat håll och inte specifikt längs den väg som bedömts, exempelvis på intilliggande nationellt vägnät eller kommunal/privat mark. Eventuella brister hanteras inte av länsplanerna utan finansieras av nationell plan.

Prioriteringsgrunder

Prioriteringen av åtgärder utgår från följande prioriteringsgrunder:

1. Prioriterade områden i proposition och direktiv.
 - a. Samhällsekonomisk lönsamhet ska vara vägledande vid prioritering av åtgärder i transportinfrastrukturen.
 - b. De transportpolitiska målen med tillhörande funktionsmål och hänsyns
 - c. mål inklusive etappmål för trafiksäkerhet och klimat inom transportsektorn, som beslutats av riksdagen. – Förordningen (2009:236) om en nationell plan för transport
 - d. infrastruktur, förordningen (1997:263) om länsplaner för regional 4 (22) transportinfrastruktur samt förordningen (2009:237) om statlig medfinansiering till vissa regionala kollektivtrafikanläggningar m.m.
 - e. Regeringens proposition Vägen till en pålitlig transportinfrastruktur – för att hela Sverige ska fungera (prop. 2024/25:28) i sin helhet och riksdagens beslut med anledning av propositionen (bet. 2024/25:TU5, rskr. 2024/25:102).
 - f. Fyrstegsprincipen och ett trafikslagsövergripande synsätt.
 - g. Regionala utvecklingsstrategier och andra regionala inriktningsunderlag såsom regionernas regionala systemanalyser.

² De riktade miljöåtgärderna kan till exempel vara vattenskyddsåtgärder, faunapassager, bullerplank och åtgärder för att stärka den biologiska mångfalden och kulturmiljö.

- h. Där så är relevant, underlag som är framtaget efter samråd med andra länder samt åtaganden som överenskommits i särskild ordning mellan staten och regioner/kommuner. Det gäller inte överenskommelser som har slutits av Sverigeförhandlingen i relation till nu avbrutna planer på nya stambanor för höghastighetståg.
2. De betydande bristerna (de röda bristerna i excelmatrisen) är högst prioriterade.
 3. Vägar med högt trafikflöde, ÅDT över 4000 fordon/dygn är högst prioriterade³.
 4. GCM-passager bör bedömas i två steg. Steg 1, det som är gjort hittills, är att identifiera de röda passagerna utifrån säkerhetsklassning. Steg 2 är att kontrollera att passagerna uppfyller kriterierna enligt nedan:
 - Brist enligt klassningen
 - ÅDT över 2000
 - Hastighetsgräns upp till och med 60 km/h

Läsanvisning

De identifierade bristerna är klassade i tre nivåer: betydande brist, måttlig brist och liten/ingen brist. Varje delsträcka består av flera vägvagnsnitt. Om ett eller flera vägvagnsnitt inom delsträckan bedömts ha betydande brist/brister, bedöms hela delsträckan ha betydande brister och blir därmed markerad som röd. Motsvarande gäller för måttlig brist respektive liten/ingen brist. Det är alltså den lägsta (värsta) nivån på brist som styr helhetsbedömningen. Därför behöver dokumentet med rekommendationer läsas tillsammans med excel-filen där det i kommentarer framgår vad/vart bristen är.

Rekommendationer

Strategiska inriktningar

Vissa vägar har särskild betydelse för regional eller interregional pendling, interregionala godstransporter och nationell turism. Det rekommenderas att regionen i samarbete med Trafikverket och andra berörda regioner tar fram strategiska inriktningar för vissa vägar inom Mellersta regionen inför nästa planrevidering 2030-2041. Vilka vägar det gäller definieras inom det arbetet.

³ Nya mitträckessträckor bör som prioritet 1 göras på vägar med hastighetsgräns över 80 km/tim, vägbredd på minst 9 m och ÅDT över 4000.

Övergripande utredningar

Följande utredningar pågår som är viktigt underlag för hela eller delar av Mellersta regionen och kopplar till åtgärder i de regionala planerna.

- Handlingsplan åtgärder GCM-passager
- Korsningsutredning, start Värmland
- Barriär och viltolycksanalys Östergötlands län, Örebro län, Södermanlands län, Uppsala län och Västmanlands län.
- Rastplatser för yrkestrafik

Ovanstående utredningar resulterar i förslag till åtgärder inom respektive åtgärdsområde och län och hanteras i verksamhetsplaneringen.

Rekommendationer

- Avsätt medel för att åtgärda brister i GCM-passager och invänta resultat från handlingsplan.
- Avsätt medel för att åtgärda trafiksäkerhetsbrister i korsningar.
- Brister kopplat till vilt hanteras i första hand i samband med ombyggnation av väg. Det kan även finnas behov att genomföra mindre åtgärder där det finns s.k. hot spots där man genom att täppa igen luckor kan leda djuren till en lämpligare plats att passera vägen.

Inspel till regional cykelstrategi-/plan:

Underlaget visar inte på några betydande brister i pendlingsmöjlighet med cykel på sträckor med ÅDT över 4000 men trafiksäkerhetsbrister för GCM på sträckor och i passager är många. Vid framtagande av cykelstrategi-/plan behöver man prioritera främst bland trafiksäkerhetsbrister på sträckor.

Rekommendationer:

- Det behöver i varje län finnas en cykelplan som prioriterar åtgärder. I Uppsala finns en cykelstrategi som är några år gammal. Rekommendationen är att uppdatera cykelstrategin för att få en tydlig bild över kommande prioriteringar.
- Innan åtgärd kan genomföras behöver ett underlag för respektive sträcka av tas fram av Trafikverket tillsammans med regionen innehållandes en beskrivning av åtgärden.
- Prioritera de identifierade bristerna i regional cykelstrategi-/plan och avsätt medel i länsplanen för dessa.
- Avsätt medel för att kunna åtgärda GCM-passager enligt resultat i övergripande utredning.

Skapat av
Trafikverket Mellersta regionen

Dokumentdatum
2025-03-31

Prioriterade vägar

Utifrån prioriteringsgrunder presenterade ovan är följande vägar och vägsträckor prioriterade eftersom de har betydande brister och ÅDT över 4 000 fordon/dygn.

Nedan presenteras betydande brister per väg och vägsträcka, om det finns planerade åtgärder och om det finns genomförda utredningar.

Väg 55

Sträcka med över 4 000 ÅDT	Kapacitet på väg utanför storstad	Rastmöjligheter för yrkestrafik	Smala vägar	Restid väg	Pendlingsmöjlig heter med cykel	TS-brist på sträckor	TS-brist korsningar	TS-brist sträckor GCM	TS-brist passager GCM	Viltolyckor
Länsgrens – Tpl Enöгла										
E18 Tpl Annelund – cpl Litslena										
Cpl Litslena – Tpl Eningsböle										
Tpl Eningsböle – Ramstalund										
Ramstalund – Uppsala (korsn väg 72)										
Genom Uppsala (fram till E4)										

Prioriterade vägsträckor och betydande brister:

- *Länsgrens – tpl Enöгла* har trafiksäkerhetsbrister på sträckor, på sträckor och passager för GCM samt vilt.
- *E18 Tpl Annelund – cpl Litslena* har trafiksäkerhetsbrister på sträckor samt på sträckor och passager för GCM.
- *Cpl Litslena – tpl Eningsböle* har trafiksäkerhetsbrister i korsningar, på sträckor och passager för GCM samt vilt.
- *Tpl Eningsböle – Ramstalund* har trafiksäkerhetsbrister på sträckor och korsningar, på sträckor och passager för GCM samt vilt.
- *Ramstalund – Uppsala* har trafiksäkerhetsbrister på sträckor och korsningar, på sträckor och passager för GCM samt vilt.

Skapat av
Trafikverket Mellersta regionen

Dokumentdatum
2025-03-31

- *Genom Uppsala* har kapacitetsbrister samt trafiksäkerhetsbrister på sträckor och passager för GCM.

Genomförda utredningar:

- ÅVS Väg 55 GC-väg Litslena – Örsundsbro
- Infart Uppsala väg 55 korsning Flogsta
- ÅVS Väg 55 Kvarnbolund – Bärbyleden – E4, bristande framkomlighet

Planerade åtgärder i gällande plan och verksamhetsplan:

- Enköping – Litslena (mötesfri landsväg med mitträcke, 100 km/h, viltstängsel på hela sträckan, faunapassage, separat GC längs hela sträckan med planskilda GC-passager) Hanterar betydande brister på sträckan E18 – Litslena.
- Örsundsbro - Kvarnbolund (Mötesfri landsväg med mitträcke, hastighetsgräns 100 km/h, viltstängsel längs hela sträckan, faunapassager, GC-väg längs hela sträckan med planskilda GC-passager). Hanterar betydande brister på sträckan Tpl Eningsböle – Ramstalund – Uppsala.
- Bärbyleden – Österleden. Åtgärder för förbättrad kapacitet och trafiksäkerhet i vägkorsningen. Hanterar delvis brister Genom Uppsala.
- Korsningsåtgärder Flogstakorset. Hanterar delvis brister Genom Uppsala.

Inför åtgärdsplaneringen tas samlade effektbedömningar fram för:

- RV 55 Örsundsbro – Kvarnbolund
- Rv 55 Enköping - Litslena
- Rv 55 Litslena – Örsundsbro GC-väg

Rekommendationer:

- Genomför planerade åtgärder, Enköping – Litslena och Örsundsbro – Kvarnbolund, båda bedömda som lönsamma enligt Samlad effektbedömningar.
- Prioritera åtgärder enligt beslut om fortsatt hantering efter ÅVS Väg 55 Kvarnbolund – Bärbyleden – E4, bristande framkomlighet
- Uppdatera cykelplan och efter det bedöm om objektet Rv 55 Litslena - Örsundsbro GC- väg ska prioriteras (bedömd som olönsam)
- Brister kopplat till GCM, se inspel till regional cykelstrategi/plan samt "Handlingsplan åtgärder GCM-passager" under övergripande utredningar.

Skapat av
Trafikverket Mellersta regionen

Dokumentdatum
2025-03-31

Väg 72

Sträcka med över 4 000 ÅDT	Kapacitet på väg utanför storstad	Smala vägar	Restid väg	Pendlingsmöjligh eter med cykel	TS-brist på sträckor	TS-brist korsningar	TS-brist sträckor GCM	TS-brist passager GCM	Viltolyckor
Uppsala (korsning väg 55 - Järlåsa									
Morgongåva – länsgräns U-län									

Prioriterade vägsträckor och betydande brister:

- *Uppsala - Järlåsa* har trafiksäkerhetsbrister på sträckor och passager för GCM.
- *Morgongåva – länsgränsen* har trafiksäkerhetsbrister på sträckor och passager för GCM.

Genomförda utredningar:

- ÅVS väg 72 Bristande trafiksäkerhet och användbarhet Heby – Kvarnbolund
- ÅVS resande till och från Vänge (drevs av UL)

Planerade åtgärder i gällande plan och verksamhetsplan:

- Väg 72 Kollektivtrafikåtgärder
- Väg 72 Heby Korsnings- och trimningsåtgärder

Inför åtgärdsplaneringen tas samlade effektbedömningar fram för:

- Inga åtgärder

Rekommendation:

- Brister kopplat till GCM, se inspel till regional cykelstrategi/plan samt "Handlingsplan åtgärder GCM-passager" under övergripande utredningar.

Väg 76

Sträcka med över 4 000 ÅDT	Kapacitet på väg utanför storstad	Rastmöjligheter för yrkestrafik	Smala vägar	Restid väg	Pendlingsmöjligh eter med cykel	TS-brist på sträckor	TS-brist korsningar	TS-brist sträckor GCM	TS-brist passager GCM	Viltolyckor
Östhammar – Norrskedika (korsn väg 1100)										
Älvkarleby - Skutskär										
Skutskär - länsgräns										

Prioriterade vägsträckor och betydande brister:

- *Östhammar - Norrskedika* har trafiksäkerhetsbrister på sträckor och i passager för GCM samt vilt.
- *Älvkarleby - Skutskär* har trafiksäkerhetsbrister på sträckor och i passager för GCM.
- *Skutskär – länsgränsen* har trafiksäkerhetsbrister i passager för GCM samt vilt.

Genomförda utredningar:

- ÅVS Väg 76 Gävle – Forsmark - Norrtälje

Planerade åtgärder i gällande plan och verksamhetsplan:

- Inga åtgärder

Inför åtgärdsplaneringen tas samlade effektbedömningar fram för:

- Inga åtgärder

Rekommendationer:

- Brister kopplat till GCM, se inspel till regional cykelstrategi/plan samt "Handlingsplan åtgärder GCM-passager" under övergripande utredningar.

Skapat av
Trafikverket Mellersta regionen

Dokumentdatum
2025-03-31

Väg 77

Sträcka med över 4 000 ÅDT	Kapacitet på väg utanför storstad	Rastmöjligheter för yrkestrafik	Smala vägar	Restid väg	Pendlingsmöjligh eter med cykel	TS-brist på sträckor	TS-brist korsningar	TS-brist sträckor GCM	TS-brist passager GCM	Viltolyckor
Länsgränsen – Knivsta (tpl Brunnby)										

Prioriterade vägsträckor och betydande brister:

- *Länsgränsen – Knivsta* har brister i trafiksäkerhet i korsningar och för GCM på sträckor samt vilt.

Genomförda utredningar:

- Inga aktuella utredningar.

Planerade åtgärder i gällande plan och verksamhetsplan:

- Inga planerade åtgärder.

Inför åtgärdsplaneringen tas samlade effektbedömningar fram för:

- Inga åtgärder

Rekommendationer:

- Avsätt medel för korsningsåtgärder och invänta resultat av korsningsutredning, se övergripande utredningar.
- Brister kopplat till GCM, se inspel till regional cykelstrategi/plan.

Skapat av
Trafikverket Mellersta regionen

Dokumentdatum
2025-03-31

Väg 255

Sträcka med över 4 000 ÅDT	Kapacitet på väg utanför storstad	Rastmöjligheter för yrkestrafik	Smala vägar	Restid väg	Pendlingsmöjligh eter med cykel	TS-brist på sträckor	TS-brist korsningar	TS-brist sträckor GCM	TS-brist passager GCM	Viltolyckor
Vassunda - Sävja										

Prioriterade vägsträckor och betydande brister:

- *Vassunda - Sävja* har trafiksäkerhetsbrister på sträcka för GCM.

Genomförda utredningar:

- ÅVS Tpl och vägar i Uppsala och Knivsta kommun kopplat till stadsutveckling

Planerade åtgärder i gällande plan och verksamhetsplan:

- Inga planerade åtgärder.

Inför åtgärdsplaneringen tas samlade effektbedömningar fram för:

- Väg 255 Vassunda – Flottsund – Sävja, GC-väg

Rekommendationer:

- Uppdatera cykelplan och efter det bedöm om objektet Vassunda – Flottsund – Sävja, GC- väg ska prioriteras (bedömd som olönsam)

Skapat av
Trafikverket Mellersta regionen

Dokumentdatum
2025-03-31

Väg 272

Sträcka med över 4 000 ÅDT	Kapacitet på väg utanför storstad	Rastmöjligheter för yrkestrafik	Smala vägar	Restid väg	Pendlingsmöjligh eter med cykel	TS-brist på sträckor	TS-brist korsningar	TS-brist sträckor GCM	TS-brist passager GCM	Viltolyckor
Uppsala (tpl Husbyborg) - Åkerby										

Prioriterade vägsträckor och betydande brister:

- *Uppsala - Åkerby* har brister i trafiksäkerhet på sträcka och för GCM på sträcka.

Genomförda utredningar

- ÅVS väg 272 Bristande trafiksäkerhet och användbarhet Uppsala - Kerstinbo

Planerade åtgärder i gällande plan och verksamhetsplan:

- GC-väg Östervåla - Librobäck, delsträcka Östervåla - Harbo
- Kvarstarundan, åtgärder för GC och kollektivtrafik

Inför åtgärdsplaneringen tas samlade effektbedömningar fram för:

- Inga åtgärder

Rekommendationer:

- Brister kopplat till GCM, se inspel till regional cykelstrategi/plan.
- Planera och prioritera räffling i samband med beläggningsarbete

Skapat av
Trafikverket Mellersta regionen

Dokumentdatum
2025-03-31

Väg 282

Sträcka med över 4 000 ÅDT	Kapacitet på väg utanför storstad	Rastmöjligheter för yrkestrafik	Smala vägar	Restid väg	Pendlingsmöjligh eter med cykel	TS-brist på sträckor	TS-brist korsningar	TS-brist sträckor GCM	TS-brist passager GCM	Viltolyckor
Uppsala (Tpl Kumla) - Bärby										

Prioriterade vägsträckor och betydande brister:

- *Uppsala (Tpl Kumla) - Bärby* har brister vad gäller smala vägar.

Genomförda utredningar

- ÅVS Lv 282 Uppsala - Almunge

Planerade åtgärder i gällande plan och verksamhetsplan:

- Korsningsåtgärd väg 282/652 Danmark

Inför åtgärdsplaneringen tas samlade effektbedömningar fram för:

- Lv 282 Uppsala – Almunge, jämn 80 km/h

Rekommendationer:

- Åtgärden Uppsala – Almunge, jämn 80 km/h visar på robust lönsamhet enligt Samlade effektbedömningen, vilket gör att den är en prioriterad åtgärd vid kommande revidering. Hanterar brister på sträckan.

Väg 288

Sträcka med över 4 000 ÅDT	Kapacitet på väg utanför storstad	Rastmöjligheter för yrkestrafik	Smala vägar	Restid väg	Pendlingsmöjligh eter med cykel	TS-brist på sträckor	TS-brist korsningar	TS-brist sträckor GCM	TS-brist passager GCM	Viltolyckor
Uppsala (tpl Bärbyleden) - Jälla										
Jälla – Cpl Skeke (Rasbo)										
Alunda - Gimo										
Gimo - Börstil										

Prioriterade vägsträckor och betydande brister:

- *Uppsala - Jälla* har kapacitetsbrister, trafiksäkerhetsbrister på sträcka samt vilt.
- *Jälla – Cpl Skeke* har trafiksäkerhetsbrister i korsningar.
- *Alunda – Gimo* har trafiksäkerhetsbrister för GCM på sträcka och i passager.
- *Gimo – Börstil* har trafiksäkerhetsbrister på sträcka och i passager för GCM.

Genomförda utredningar

- Väg 288 Gimo - Börstil

Planerade åtgärder i gällande plan och verksamhetsplan:

- Väg 288 Genomfart Gimo
- Väg 288 Gimo – Börstil. Hanterar betydande brister på sträckan.

Inför åtgärdsplaneringen tas samlade effektbedömningar fram för:

- Lv 288 Gimo - Börstil

Rekommendationer:

- Prioritera objekt Lv 288 Gimo – Börstil enligt ny överenskommelse.
- Genomför en utredning på sträckan Uppsala – Jälla med koppling till Bärbyleden
- Avsätt medel för korsningsåtgärder och invänta resultat av korsningsutredning, se övergripande utredningar.

Skapat av
Trafikverket Mellersta regionen

Dokumentdatum
2025-03-31

- Brister kopplat till GCM, se inspel till regional cykelstrategi/plan samt "Handlingsplan åtgärder GCM-passager" under övergripande utredningar.
- Räffling i samband med beläggningsåtgärd delen Uppsala – Jälla

Väg 290

Sträcka med över 4 000 ÅDT	Kapacitet på väg utanför storstad	Rastmöjligheter för yrkestrafik	Smala vägar	Restid väg	Pendlingsmöjligh eter med cykel	TS-brist på sträckor	TS-brist korsningar	TS-brist sträckor GCM	TS-brist passager GCM	Viltolyckor
Fullerö (tpl Fullerömotet) – Vattholma (korsn väg 703 söder)										

Prioriterade vägsträckor och betydande brister:

- *Fullerö - Vattholma* har trafiksäkerhetsbrister på sträcka och på sträcka för GCM.

Genomförda utredningar:

- Inga utredningar gjorda

Planerade åtgärder i gällande plan och verksamhetsplan:

- Tpl Fullerö E4 och väg 290, kapacitetsåtgärder

Inför åtgärdsplaneringen tas samlade effektbedömningar fram för:

- Inga åtgärder

Rekommendationer:

- Brister kopplat till GCM, se inspel till regional cykelstrategi/plan

Väg 292

Sträcka med över 4 000 ÅDT	Kapacitet på väg utanför storstad	Rastmöjligheter för yrkestrafik	Smala vägar	Restid väg	Pendlingsmöjligh eter med cykel	TS-brist på sträckor	TS-brist korsningar	TS-brist sträckor GCM	TS-brist passager GCM	Viltolyckor
Tierp - Söderfors										

Prioriterade vägsträckor och betydande brister:

- Tierp - Söderfors har trafiksäkerhetsbrister för GCM på sträcka och i passager.

Genomförda utredningar

- Korsningar länsväg 292 i Uppsala län

Planerade åtgärder i gällande plan och verksamhetsplan:

- Rv 292 Tierp, Västersvängfält

Inför åtgärdsplaneringen tas samlade effektbedömningar fram för:

- Inga åtgärder

Rekommendationer:

- Brister kopplat till GCM, se inspel till regional cykelstrategi/plan samt "Handlingsplan åtgärder GCM-passager" under övergripande utredningar.

Väg 600

Sträcka med över 4 000 ÅDT	Kapacitet på väg utanför storstad	Rastmöjligheter för yrkestrafik	Smala vägar	Restid väg	Pendlingsmöjligh eter med cykel	TS-brist på sträckor	TS-brist korsningar	TS-brist sträckor GCM	TS-brist passager GCM	Viltolyckor
Uppsala (tpl Svartbäcken) - Svista										
Lövstalöt - Björklinge										
Genom Björklinge										

Prioriterade vägsträckor och betydande brister:

- *Uppsala - Svista* har trafiksäkerhetsbrister på sträcka samt trafiksäkerhetsbrister för GCM på sträcka samt i passager.
- *Lövstalöt – Björklinge* har trafiksäkerhetsbrister på sträcka samt på sträcka för GCM
- *Genom Björklinge* har trafiksäkerhetsbrister i passager för GCM.

Genomförda utredningar:

- Väg 600 mellan Mehedeby via Björklinge till Uppsala

Planerade åtgärder i gällande plan och verksamhetsplan:

- GC-väg Uppsala-Lövstalöt-Björklinge (Räckesseparerad GC-väg mellan Uppsala och Björklinge). Hanterar delvis betydande brister på sträckan Uppsala – Björklinge.

Inför åtgärdsplaneringen tas samlade effektbedömningar fram för:

- Inga åtgärder

Rekommendationer:

- Kvarstående brister kopplat till GCM, se inspel till regional cykelstrategi/plan samt ”Handlingsplan åtgärder GCM-passager” under övergripande utredningar.

Skapat av
Trafikverket Mellersta regionen

Dokumentdatum
2025-03-31

Väg 740

Sträcka med över 4 000 ÅDT	Kapacitet på väg utanför storstad	Rastmöjligheter för yrkestrafik	Smala vägar	Restid väg	Pendlingsmöjligh eter med cykel	TS-brist på sträckor	TS-brist korsningar	TS-brist sträckor GCM	TS-brist passager GCM	Viltolyckor
Tierp (cpl Tierp N) - Västland										

Prioriterade vägsträckor och betydande brister:

- *Tierp - Västland* har trafiksäkerhetsbrister för GCM på sträcka och i passager.

Genomförda utredningar:

- ÅVS korsning lv 740/Gävlevägen i Tierps kommun

Planerade åtgärder i gällande plan och verksamhetsplan:

- Inga planerade åtgärder

Inför åtgärdsplaneringen tas samlade effektbedömningar fram för:

- Inga åtgärder

Rekommendationer:

- Brister kopplat till GCM, se inspel till regional cykelstrategi/plan samt "Handlingsplan åtgärder GCM-passager" under övergripande utredningar.

Dokumentegenskaper: Skapat av Trafikverket Mellersta regionen Ärendenummer [Ärendenummer], Dokumentdatum 2025-03-31, Konfidentialitetsnivå 2 Intern, Dokumenttyp PM.

Ovanstående textfält är endast avsett att läsas digitalt och får ej tas bort. Det innehåller uppgifter från sidhuvudet och gör att dokumentets egenskaper blir tillgängliga enligt Lag (2018:1937) om tillgänglighet till digital offentlig service.