

Handläggare
Kihlberg Jenny

Datum
2013-09-27

Diarienummer
KSN-2013-0908

Kommunstyrelsen

Trafikverket: Förslag till nationell plan för transportsystemet 2014-2025

Förslag till beslut

Kommunstyrelsen föreslås besluta

att avge skrivelse till Näringsdepartementet enligt **bilaga 1**

Ärendet

Trafikverket har skickat ett förslag till nationell plan för transportsystemet 2014-2025 på remiss **bilaga 2** (regionförbundets sammanfattning), följ länken till hela planförslaget http://www.trafikverket.se/PageFiles/129095/forslag_till_nationell_plan_for_transportsystemet_2014_2025_remissversion.pdf

Regeringen har åt Trafikverket uppdragit att ta fram förslag till nationell trafikslagsövergripande plan för utveckling av transportsystemet för perioden 2014-2025 (N2012/6395/TE). Planen bygger på Regeringens infrastrukturproposition och Trafikverkets kapacitetsutredning. Förslaget har tagits fram i samverkan med kommuner, näringsliv, regionala företrädare och andra myndigheter.

Den nationella planen för transportsystemet innehåller åtgärder för 522 miljarder kronor samt ytterligare cirka 80 miljarder kronor genom banavgifter, medfinansiering och trängselskatt. De 522 miljarderna fördelas enligt följande i enlighet med riksdagens beslut:

- 281 miljarder kronor till utveckling av transportsystemet.
- 86 miljarder till drift, underhåll och reinvestering av statliga järnvägar.
- 155 miljarder kronor till för drift och underhåll av statliga vägar inklusive bärighet, tjälsäkring och rekonstruktion av vägar samt statlig medfinansiering av enskilda vägar.

Planen pekar ut och namnger alla investeringsobjekt som beräknas kosta mer än 50 miljoner kronor. Mindre åtgärder och övriga effektiviseringar, under 50 miljoner kronor, finns

beskrivna i åtgärdsområden. I planen presenteras prioriterade brister i förhållande till de transportpolitiska målen samt ett urval av planerade åtgärder, bl. a. för åtgärder som förbättrar resor, transporter och tillgänglighet i Östra Mellansverige där Uppsala kommun ingår.

Ärendet har sänts på internremiss till gatu- och samhällsmiljönämnden och deras yttrande läggs direkt till dessa handlingar under mötet på grund av att nämnden väntas fatta beslut vid sammanträdet som äger rum den 2 oktober 2013 **(bilaga 3)**

Föredragning

Den föreslagna planen är generellt sett bra framför allt därför att Trafikverket vill prioritera väg- och järnvägsstråk för godstransporter, de ökade möjligheterna till arbetspendling, satsningar på kollektivtrafik, gång och cykel samt ökade möjligheter till trafikslagövergripande användning av transportsystemet. Kommunen tillstyrker även förslaget att åtgärdsvalstudier, inom ramen för den så kallade fyrstegsprincipen, blir vägledande inför genomförandet av nya investeringar.

Regionförbundet **(bilaga 4)**, Mälardalsrådet **(bilaga 5)** och Dalabananans intressenter **(bilaga 6)** har tagit fram förslag yttranden som väl stämmer överens med Uppsala kommuns inriktning. Kommunen bör ställa sig bakom dessa och i det egna yttrande tas enbart upp det som utgår från kommunens infrastrukturprioriteringar och trycka på vikten av att dessa genomförs.

Kommunledningskontoret

Joachim Danielsson
Stadsdirektör

Ulla Holmgren
Enhetschef



KOMMUNSTYRELSEN

Handläggare
Kihlberg Jenny

Datum
2013-09-20

Diarienummer
KSN-2013-0908

FÖRSLAG

Näringsdepartementet
103 33 Stockholm

Förslag till nationell plan för transportsystemet 2014-2025

Uppsala kommun har beretts möjlighet att yttra sig till Näringsdepartementet över Trafikverkets förslag till nationell plan för transportsystemet 2014 – 2025.

Regionförbundet i Uppsala län, Mälardalrådet och Dalabanans intressenter har lämnat in yttranden över förslaget till nationell transportplan och Uppsala kommun ställer sig bakom dessa. Utöver det dessa instanser tagit upp kommenteras här kommunens högst prioriterade infrastrukturuområden som är en förutsättning för Uppsalas förmåga att fortsätta bidra med – och än mer att ta ett större ansvar för att tillskapa - tillväxtmiljöer för boende och exportinriktat näringsliv i Stockholm-Uppsalaregionen inom hållbara ramar.

1. Ostkustbanan, Uppsala – Stockholm

Utökat drift och underhåll

I stråket är pendlandet det högsta i landet. Pendlandet med tåg mellan Uppsala och Stockholm har dessvärre sjunkit de senaste åren och istället ökar pendlingen med bil, vilket är oförenligt med en hållbar utveckling av en storstadsregion. Kommunen tillstyrker därför den föreslagna satsningen på drift och underhåll och hoppas på åtgärder i stråket som återvinner förtroende för möjligheten att pendla med tåg.

Två ytterligare spår samt ny station, Uppsala Södra i Bergsbrunna

Kommunen ställer sig positiv till en fördjupad utredning av kapaciteten på Ostkustbanan mellan Stockholm och Uppsala med start 2014. Det är viktigt att denna kommer igång fortast möjligt för att snabbt komma framåt i planeringsprocessen mot ett genomförande. Ökad kapacitet och station Uppsala södra är en förutsättning för att kommunen ska kunna komma vidare i att bygga bostäder och svara upp till det behov som finns och önskad utveckling i regionen. Ytterligare uppehåll möjliggör mellan 10 000 20 000 nya bostäder och nya verksamhetsmiljöer med storregional tillgänglighet. Kommunen anser därför också att planen redan nu kan innehålla medel för genomförande av vissa åtgärder. Delar av sträckan har studeras och åtgärder har identifierats i bland annat åtgärdsvalsstudier för Bergsbrunna och för Arlanda.

En nyligen genomförd utredning, baserad på av Trafikverket vedertagna modeller, visar att en utbyggd Ostkustbana med ytterligare 2 spår skapar restidsvinster på 11 miljarder kronor, vilket är i paritet med Citybanan. Samtidigt integreras Stockholm- och Uppsalaregionen vilket betydligt stärker regionens och nationens globala konkurrenskraft. Ytterligare värden på 10 miljarder kronor skapas och då är inte miljövinster eller vinster från minskade utbyggnadsbehov av E4 räknats in.”

2. I Uppsala stad

Spårburen kollektivtrafik

För att underlätta tillväxt och bostadsbyggande i våra större städer behöver fler färdas effektivt och klimatsmart. En regional resa stannar inte vid stationerna utan oftast ska resenären vidare. Staten bör därför ta ett större ansvar för hela resan och möjliggöra bidrag till kommuner som behöver genomföra stora investeringar i spårburen kollektivtrafik för att klara kapaciteten. Olika trafikslag kompletterar varandra och skapar en attraktiv helhet. I Uppsala genomför vi tillsammans med kollektivtrafikmyndigheten utredningar för att förbättra för resenärerna nu och i framtiden. Vi har studerat buss, city-BRT, spårväg och spårtaxi. I våra studier har det visat sig på vissa linjer kommer spårväg bli en nödvändighet för att skapa tillräcklig kapacitet för att klara målet om fördubbling av andelen kollektivtrafik samt klimatmålen. Spårtaxi lämpar sig väl i områden där flexibilitet behövs i resande och framkomlighet utifrån de lokala förhållandena i staden samt hög tillgänglighet. Eftersom spårtaxi är en ny företeelse behövs en pilotbana som testar det här nya systemets fördelar och användbarhet i praktisk verklighet. Det är därför en besvikelse att spårtaxi inte nämns i kapitel 3 ”Forskning och innovation för förnyelse av transportsystemet. Kommunen anser att man ska använda rätt trafikslag på rätt plats för att skapa en väl fungerande och attraktiv stad.

Nya länkar, planskildheter och trafikplatser

Kommunen ser positivt på att plankorsningarna vid St. Per- och St. Olofsgatan finns med som namngivna objekt. Avtalsförhandlingarna mellan kommunen och Trafikverket är i sitt slutskede och kommunen förutsätter att ombyggnaderna blir av som planerat.

Uppsala kommun har en mycket stark tillväxt och därmed stora utbyggnader bland annat vid Östra Fyrislund och Östra Salabacke i Uppsalas östra del. I kommunens utredningar har det tydligt framkommit behov av att skapa en trafikplats vid Årsta och E4:an. Detta för att avlasta framtida trafikökningar i området. I Östra Salabacke planeras för 2500 nya bostäder och därtill inrättande av olika serviceinrättningar. Planläggningen av Östra Fyrislund innebär att totalt 700 000 kvadratmeter verksamhetsyta tillkommer som är för företag och arbetsplatser med inriktning mot transporter/logistik. Utbyggnaden är igång och verksamhetsytorna är redan intecknade. I de centrala delarna av Östra Fyrislund skapas även förutsättningar för restauranger och annan service. Även nya bostäder tillkommer inom planområdet. Kommunen önskar därför att en åtgärdsvalsstudie startas tillsammans med Trafikverket för att komma fram till en lösning vid Årsta.

3. Utbyggnad av Dalabanan med station i Vänge

Sedan i december 2012 trafikeras sträckan Uppsala – Sala med regelbunden pendeltågstrafik (Upptåget) och resandetillströmningen har varit mycket god. Kommunen har länge sett att

Vänge har stor potential bli en mer attraktiv bostadsort för de som inte vill bo i staden men ha närhet till den. I ÖP2010 pekas därför Vänge ut som en ort med möjlighet att växa, under förutsättning att det blir möjligt att färdas med pendeltåg. Kommunen har dessutom stöd av den regionala kollektivtrafikmyndigheten (Landstinget i Uppsala län) för uppehåll i Vänge (från 2015)

4. Ny järnväg utmed Arosstråket

Trafikverket anser att det är angeläget att avlasta såväl Stockholm Central som vägar och järnvägar in/ ut från huvudstaden. Utifrån det anser kommunen m.fl. att Trafikverket bör prioritera en fördjupad utredning av Arosstråket i den nationella planen. En järnvägslink längs Arosstråket skulle knyta ihop hela stråket Örebro – Eskilstuna – Västerås – Enköping/ Bålsta – Uppsala/ Arlanda.

Kommunstyrelsen

Fredrik Ahlstedt
ordförande

Astrid Anker
sekreterare

Trafikverket. Förslag till nationell plan för transportsystemet 2014 - 2025, remissversion. Sammanfattning

Läsanvisningar

- Sid 1-3, sammanfattning av hela den nationella planen som Trafikverket tagit fram. Hela planen och en rad underlagsrapporter finns att ladda ner från Trafikverket: <http://www.trafikverket.se/nationellplan>
- Sid 4, sammanfattande text och karta med fakta om landets statliga infrastruktur (vägar, järnvägar, sjöfart och luftfart).
- Sid 5-6, sammandrag över åtgärder, insatser och bedömda brister i Uppsala län.

Inledning

I förslaget till nationell plan betonar Trafikverket vikten av att under kommande 12-årsperiod vårda den infrastruktur vi har. Särskilt med tanke på att morgondagens infrastruktur är den vi har i dag och att det är en begränsad mängd av ny infrastruktur som kommer att tas i bruk innan 2030. Planen bygger på regeringens infrastrukturproposition och direktiv och Trafikverkets kapacitetsutredning. Den har tagits fram i samverkan med andra myndigheter, kommuner, näringsliv och regionala företrädare.

En grundläggande tillgänglighet i hela landet har eftersträövats. Planen ska bidra till ett samhällsekonomiskt effektivt, internationellt konkurrenskraftigt och långsiktigt hållbart transportsystem, samt verka för att de transportpolitiska målen nås.

Resor och transporter ökar i framtidens transportsystem

Enligt Trafikverkets prognoser kommer efterfrågan på person- och godstransporter att fortsätta att öka. Personprognosen visar att det sammanlagda transportarbetet för bil, buss, tåg och flyg i personkilometer beräknas öka med 29 procent till 2030. Det sammanlagda transportarbetet för inrikes godstransporter beräknas öka med 52 procent.

Medel för att vårda och utveckla transportsystemet

För åren 2014-2025 har Riksdagen beslutat om 522 miljarder kronor för åtgärder i transportsystemet. I beslutet ingår följande fördelning:

- 281 miljarder kronor till utveckling av transportsystemet,
- 86 miljarder till drift, underhåll och reinvestering av statliga järnvägar,

- 155 miljarder kronor till för drift och underhåll av statliga vägar inklusive bärighet, tjälsäkring och rekonstruktion av vägar samt statlig medfinansiering av enskilda vägar.

Vi vårdar den infrastruktur som vi har

Många av de äldre anläggningarna lever inte upp till dagens kvalitetskrav. För att de ska kunna ha en fullgod roll i dagens och morgondagens transportsystem behöver förebyggande underhåll och reinvesteringar genomföras i ökad utsträckning. Stora satsningar görs i planen för att behålla den standard som dagens väg- och järnvägsnät har.

Fokus på förebyggande drift och underhåll av järnvägen

Situationen på järnvägsnätet är ansträngd beroende på ökande trafikmängder och ökande behov av transporter med tyngre, bredare, högre och längre tåg. I planförslaget presenteras en strategi för reinvestering och förebyggande underhåll så att järnvägsnätets robusthet och tillförlitlighet ökar.

Vi bygger om och bygger nytt för att utveckla samhället

Dagens infrastruktur kommer inte ensam att klara morgondagens behov. Samhället utvecklas och nya bebyggelse- och transportmönster uppstår. Det innebär att ibland behöver ny infrastruktur byggas, eller att dagens byggs om, för att tillgodose förändrade behov av resor och transporter. De betydande investeringar som görs i större städer får nytta i ett stort omland. Det gäller till exempel Citybanan i Stockholm som ger positiva effekter såväl för Ostkustbanan i Uppland som på Mälarbanan i Västmanland.

Större investeringsåtgärder

Regeringen har pekat ut ett antal investeringsåtgärder som ska genomföras under åren 2014–2025 och Trafikverket presenterar utredningar av till exempel ny järnväg mellan Järna och Linköping, Ostlänken, och ny järnvägsförbindelse Kaunisvaara–Svappavaara. Andra större åtgärder som planeras under kommande 12-årsperiod är satsningar på malmtransporter i Bergslagen och i norra Sverige, till exempel Malmbanan, Gävle hamn föreslås få bättre järnvägsanslutningar vilket utvecklar möjligheterna att transportera gods med sjöfart och i södra Sverige byggs den trånga delen mellan Ljungby och Toftanäs bort, södra E4 får fyra filer och järnvägssträckan Malmö–Lund får fyra spår fram till Högevallsbadet i södra Lund.

Vi utvecklar nya lösningar tillsammans med andra

Det sker kraftiga förbättringar av olika komponenter i transportsystemet, vilket har bidragit till effektivare, säkrare och mera miljöanpassade transportlösningar. Trafikverket ska i samarbete med andra myndigheter, företag, kommuner, landsting och organisationer ta fram kunskap om effektiva styrmedel som främjar en utveckling för energieffektiva, rena, tysta och trafiksäkra fordon. Exempel på detta är koldioxidbaserade förmånsvärden, fordonsskatter, lagkrav på alkolås, installation av energimätare på tåg och debitering på faktiskt använd energi.

Andra exempel på satsningar i planen

Trafikverket lyfter också en rad andra satsningar i den nationella planen, t ex inom följande områden:

- Insatser för att göra det lättare att cykla, gå och resa med kollektivtrafik.
- Funktionella och attraktiva stationsmiljöer.
- Anpassning av hastighetsgränser.
- Fler trafiksäkerhetskameror.
- Stängsling och kameraövervakning som gör järnvägen säkrare.
- Samverkande informationssystem för effektivare transporter.
- En modern trafikledning.
- Införande av ERTMS i Sverige.
- Innovation genom demonstrationsanläggningar.

Effekter av planförslaget

Tillståndet för dagens vägar, järnvägar och farleder kommer att förbättras under planperioden vilket är en förutsättning för att resor och transporter ska kunna genomföras smidigt, grönt och tryggt. Infrastrukturen kommer att bli mer robust och ha en ökad förmåga att tåla störningar.

- Förslaget till plan förväntas bidra till det övergripande transportpolitiska målet genom att tillgängligheten förbättras.
- Planförslaget stödjer också tillväxt genom åtgärder som bidrar till att öka tillgängligheten inom och mellan regioner, vilket leder till bättre fungerande och större arbetsmarknadsområden.
- Förbättringar för godstrafiken bedöms leda till ökad effektivitet och minskade kostnader, vilket är till nytta för näringslivet.
- Förslaget till plan bedöms öka trafiksäkerheten.
- Det ingår också omfattande åtgärder för att minska bullerstörningar och åtgärder som bidrar till minskade koldioxidutsläpp. Samtidigt ingår åtgärder som ökar trafiken vilket får motsatt effekt.
- Planförslaget innebär både positiva och negativa effekter för omgivande landskap, natur- och kulturmiljön.
- Luftkvaliteten förbättras lokalt och åtgärder som främjar ökad gång- och cykeltrafik har positiva hälsoeffekter.

Fakta om den statliga infrastrukturen



Trafikverket förvaltar den statliga delen av det allmänna vägnätet, Europa-, riks-, och länsvägar. I vägnätet ingår även broar, tunnlar och färjeleder. Trafikverket administrerar den statliga medfinansieringen av enskilda vägar.

Trafikverket förvaltar en stor del av järnvägsnätet. De flesta banorna är trafikerade och elektrifierade. I förvaltningen ingår till exempel tunnlar, broar, kraftförsörjningsnät och fiberoptiknät.

Sjöfartsverket förvaltar cirka 300 allmänna farleder av totalt cirka 700 farleder. Längs kusten finns ungefär 50 allmänna hamnar av olika storlek samt ett antal privatägda industrihamnar.

Trafikverket pekar i Kapacitetsutredningen ut drygt 20 hamnar med central betydelse för transporter av gods.

Det statliga bolaget Swedavia driver de tio flygplatser som ingår i det statliga basutbudet samt Sundsvall-Härnösand flygplats. Övriga flygplatser är icke-statliga. Det finns cirka 40 flygplatser i Sverige där det bedrivs reguljär luftfart. Trafikverket administrerar den statliga medfinansieringen till icke statliga flygplatser med statligt upphandlad flygtrafik.

Trafikverket administrerar också ett beredskapsanslag till de tio flygplatser som ingår i det nationella beredskapsnätet för samhällsviktiga insatser.

Sammandrag över åtgärder, insatser och bedömda brister

Uppsala län

Ostkustbanan och E4, stråket Stockholm – Uppsala - Gävle

Namnsatta åtgärder (d v s större åtgärder där resurser finns för genomförande):

- Gamla Uppsala (Svartbäcken-Samnan), dubbelspår (genomförande 2014-2016, 2017-2019).
- Skutskär-Furuvik, dubbelspår (genomförande 2014-2016).
- Uppsala, planskilda korsningar under järnvägen för S:t Persgatan respektive S:t Olofsgatan (genomförande 2017-2019, förutsätter medfinansiering).

Övriga åtgärder (mindre åtgärder där resurser finns för genomförande):

- Åtgärder för bättre kapacitet (t ex justering av signalsystem) och förstärkt löpande underhåll på Ostkustbanan (*del av Mälardalspaketet*).
- E4 förbi Knivsta, ombyggnad för bättre kapacitet vid trafikplats Brunnby.

Namnsatta brister (prioriterade för fördjupade utredningsinsatser):

- Skavstaby-Arlanda-Uppsala, bristande tillgänglighet och kapacitet, särskilt till/ från Arlanda flygplats (utredning planeras 2014-2016).
- Hargshamnbanan och farleden Hargshamn, bristande standard och kapacitet (utredning planeras 2014-2016).

Bedömning av kvarstående brister efter 2025:

- Fortsatt kapacitetsbrist på Ostkustbanan och bristande tillgänglighet till Arlanda flygplats.

Mäljarbanan och E18, stråket Stockholm – Enköping - Västerås – Örebro - Oslo

Namnsatta åtgärder (d v s större åtgärder där resurser finns för genomförande):

- Mäljarbanan, två nya spår Tomtebodav-Kallhäll (genomförande 2014-2016, 2017-2019 och 2020-2025).
- E18 Västerås-Sagån (genomförande 2014-2016).
- Södertälje sluss, Mälaren (genomförande 2014-2016, 2017-2019).

Bedömning av kvarstående brister efter 2025: -

Dalabanan och rv 70, stråket Stockholm – Enköping - Borlänge/Falun - Mora/Sälen

Namnsatta åtgärder (d v s större åtgärder där resurser finns för genomförande):

- Rv 70 Enköping-Simtuna, mötesfri väg (genomförande 2017-2019).
- Rv 70 Simtuna-Kumla, mötesfri väg (genomförande 2020-2025).

Övriga åtgärder (mindre åtgärder där resurser finns för genomförande):

- Dalabanan (Uppsala – Sala – Borlänge), åtgärder för ökad kapacitet, minskade störningar och högre säkerhet vid komplexa plankorsningar (genomförande 2014-2016, 2017-2019, *del av Mälardalspaketet*).
- Rv 70/ E18 och rv 70/ 558 Enköping, kapacitets- och säkerhetsåtgärder vid trafikplats Romberga.

Bedömning av kvarstående brister efter 2025:

- Åtgärder för hastighetshöjning samt ytterligare kapacitetsförbättringar på Dalabanan mellan Uppsala och Sala.

Rv 56 (Räta linjen), stråket Norrköping – Eskilstuna – Heby – Gävle

Namnsatta åtgärder (d v s större åtgärder där resurser finns för genomförande):

- Rv 56 Stingtorpet-Tärnsjö, mötesfri väg (genomförande 2014-2016, 2017-2019).
- Rv 56 Heby-Stingtorpet, mötesfri väg.
- Rv 56 Sala-Heby, mötesfri väg.

Bedömning av kvarstående brister efter 2025: -

Handläggare
Gjerstad Sofia

Datum
2013-10-02

Diarienummer
GSN-2013-1573

Kommunstyrelsen

Yttrande över förslag till nationell plan för transportsystemet 2014-2025

Sammanfattning

Gatu- och samhällsmiljönämnde anser att föreslagen plan omhändertar de aspekter som krävs för att på en nationell nivå bidra till såväl samhällspolitiska som transportpolitiska mål. Nämnden stöder förslaget av den så kallade fyrstegsprincipen med att föreliggande åtgärdsvalstudier blir rådande inför genomförandet av nya investeringar. Nämnden ser också positivt på att Trafikverket vill prioritera väg- och järnvägsstråk för godstransporter, möjligheterna till arbetspendling, kollektivtrafik, gång och cykel samt ökade möjligheter till trafikslagövergripande användning av transportsystemet.

Nämnden anser att planen inte i tillräcklig grad omhändertar behovet av att få en fungerande pendlingsregion med hänsyn till förväntad befolkningsökning och tillväxt inom Uppsala län och speciellt inom Uppsala kommun. Nämnden anser att det kommer att krävas ytterligare bytespunkter längs tågförbindelserna för Ostkustbanan och Dalabanan och förslagsvis kan dessa förläggas vid Uppsala Södra (Bergsbrunna) samt vid Vänge. Inom regionen förväntas även ett behov av att flytta över godstransporter från väg till järnväg, vilket gör behovet av en ökad kapacitet på järnvägsnätet ännu mer angeläget.

Nämnden vill framhålla behovet av att prioritera Årsta trafikplats för att klara behov och framtida trafikökningar som kommer med anledning av utvecklingen i Östra Fyrislund med 700 000 kvadratmeter verksamhetsyta och 2500 nya bostäder i Östra Salabacke.

Ärende

Regeringen har åt Trafikverket uppdragit att ta fram förslag till nationell trafikslagsövergripande plan för utveckling av transportsystemet för perioden 2014-2025 (N2012/6395/TE). Planen bygger på regeringens infrastrukturproposition och

Trafikverkets kapacitetsutredning. Förslaget har tagits fram i samverkan med kommuner, näringsliv, regionala företrädare och andra myndigheter.

Den nationella planen för transportsystemet innehåller åtgärder för 522 miljarder kronor samt ytterligare cirka 80 miljarder kronor genom banavgifter, medfinansiering och trängselskatt. De 522 miljarderna fördelas enligt följande i enlighet med riksdagens beslut:

- 281 miljarder kronor till utveckling av transportsystemet.
- 86 miljarder till drift, underhåll och reinvestering av statliga järnvägar.
- 155 miljarder kronor till för drift och underhåll av statliga vägar inklusive bärighet, tjälsäkring och rekonstruktion av vägar samt statlig medfinansiering av enskilda vägar.

Planen pekar ut och namnger alla investeringsobjekt som beräknas kosta mer än 50 miljoner kronor. Mindre åtgärder och övriga effektiviseringar, under 50 miljoner kronor, finns beskrivna i åtgärdsområden. I planen presenteras prioriterade brister i förhållande till de transportpolitiska målen samt ett urval av planerade åtgärder, bl a för åtgärder som förbättrar resor, transporter och tillgänglighet i Östra Mellansverige där Uppsala kommun ingår.

Yttrande

Gatu- och samhällsmiljönämnde anser att föreslagen plan omhändertar de aspekter som krävs för att på en nationell nivå bidra till såväl samhällspolitiska som transportpolitiska mål. Nämnden stöder förslaget av den så kallade fyrstegsprincipen med att föreliggande åtgärdsvalstudier blir rådande inför genomförandet av nya investeringar. Nämnden ser också positivt på att Trafikverket vill prioritera väg- och järnvägsstråk för godstransporter, möjligheterna till arbetspendling, kollektivtrafik, gång och cykel samt ökade möjligheter till trafikslagövergripande användning av transportsystemet.

Med anledning av den kraftiga befolkningsökning och tillväxt som sker inom Uppsala län och speciellt inom Uppsala kommun anser nämnden att planen inte i tillräcklig grad omhändertar behovet av att få en fungerande pendlingsregion med en väl fungerande kollektivtrafik. För att tillgodose det behovet anser nämnden att det kommer att krävas en väl utvecklad tågtrafik. Nämnden anser att det kommer att krävas ytterligare bytespunkter längs tågförbindelserna för Ostkustbanan och Dalabanan. Förslagsvis kan dessa förläggas vid Uppsala Södra (Bergsbrunna) samt vid Vänge. Inom regionen förväntas även ett behov av att flytta över godstransporter från väg till järnväg, vilket gör behovet av en ökad kapacitet på järnvägsnätet ännu mer angeläget.

Nämnden vill framhålla behovet av en viktig omprioritering som berör Uppsala kommun. För att avlasta framtida trafikökningar med anledning av utvecklingen av

Östra Fyrislund och Östra Sala backe finns behov av att skapa en trafikplats vid Årsta. I Östra Sala backe planeras för 2500 nya bostäder och därtill inrättande av olika serviceinrättningar. Planläggningen av Östra Fyrislund innebär att totalt 700 000 kvadratmeter verksamhetsyta tillkommer. Företag och arbetsplatser med inriktning mot transporter och logistikbranschen är särskilt utpekad. I de centrala delarna av Östra Fyrislund skapas även förutsättningar för restauranger och annan service. Även nya bostäder tillkommer inom planområdet.

Nämnden anser också att förslaget borde ha involverat Uppsalas invånare i betydligt större utsträckning.

Gatu- och samhällsmiljönämnden



Stefan Hanna
Ordförande



Inger Tjäder
Sekreterare

SAMMANTRÄDESPROTOKOLL

Sammanträdesdatum: 2013-10-02

Plats och tid: Bergius, Stationsgatan 12, klockan 18:00-19:40

Ledamöter: Stefan Hanna (C) ordförande Ersättare: Sten Daxberg (M)
 Louise Bill (M) 1:e vice ordförande Harald Klomp (KD)
 Johan Lundqvist (MP) 2:e v. ordförande Göran Svanfeldt (S)
 Christian Soinnenstein (M) Erika Karlénus (MP)
 Henrik Ottosson (FP)
 Mia Nordström (C)
 Ian Engblom (KD)
 Elnaz Alizadeh (S)
 Patrik Hedlund (S)
 Berit Ericsson (S)
 Lennart Söderberg (V)

Tjänstemän: Åsa Nilsson Bjervner Tjänstemännen deltar som före-
 Tom Karlsson dragande i sina respektive ärenden.
 Ralf Nord
 Barbro Rinander
 Ann-Britt Ådegren
 Sofie Andersson Rosell
 Tove Västibacken
 Inger Tjäder, sekreterare

Utses att justera: Johan Lundqvist (MP)

Paragrafer: 122-124, omedelbar justering

Justeringens plats och tid: Kontoret för samhällsutveckling, omedelbar justering

Underskrifter:

Stefan Hanna, ordförande

Johan Lundqvist, justerare

Inger Tjäder, sekreterare

ANSLAG/BEVIS Protokollet är justerat. Justeringen har tillkännagivits genom anslag.

Organ: Gatu- och samhällsmiljönämnden, omedelbar justering § 122-124

Datum: 2 oktober 2013

Datum för
anslags uppsättande: 3 oktober 2013

Datum för anslags nedtagande: 25 oktober 2013

Sista dag för överklagande: 24 oktober 2013

Förvaringsplats
för protokollet: Kontoret för samhällsutveckling, Stationsgatan 12

Underskrift:

Inger Tjäder, KSU

Justerandes sign

Utdragsbestyrkande

SAMMANTRÄDESPROTOKOLL

Sammanträdesdatum: 2013-10-02

§ 122

**Yttrande över förslag till nationell plan för transportsystemet 2014-2025
GSN-2013-1573**
Beslut

Gatu- och samhällsmiljönämnden beslutar

att anta upprättat förslag till yttrande och överlämna detsamma till kommunstyrelsen,

att denna paragraf ska förklaras omedelbart justerad.

Reservation

Johan Lundqvist (MP), Elnaz Alizadeh, Patrik Hedlund och Berit Ericsson (alla S) och Lennart Söderberg (V) anmäler reservation till förmån för Johan Lundqvists yrkande.

Sammanfattning

Gatu- och samhällsmiljönämnden anser att föreslagen plan omhändertar de aspekter som krävs för att på en nationell nivå bidra till såväl samhällspolitiska som transportpolitiska mål. Nämnden stöder förslaget av den så kallade fyrstegsprincipen med att föreliggande åtgärdsvalstudier blir rådande inför genomförandet av nya investeringar. Nämnden ser också positivt på att Trafikverket vill prioritera väg- och järnvägsstråk för godstransporter, möjligheterna till arbetspendling, kollektivtrafik, gång och cykel samt ökade möjligheter till trafikslagövergripande användning av transportsystemet. Nämnden anser att planen inte i tillräcklig grad omhändertar behovet av att få en fungerande pendlingsregion med hänsyn till förväntad befolkningsökning och tillväxt inom Uppsala län och speciellt inom Uppsala kommun. Nämnden anser att det kommer att krävas ytterligare bytespunkter längs tågförbindelserna för Ostkustbanan och Dalabanan och förslagsvis kan dessa förläggas vid Uppsala Södra (Bergsbrunna) samt vid Vänge. Inom regionen förväntas även ett behov av att flytta över godstransporter från väg till järnväg, vilket gör behovet av en ökad kapacitet på järnvägsnätet ännu mer angeläget. Nämnden vill framhålla behovet av att prioritera Årsta trafikplats för att klara behov och framtida trafikökningar som kommer med anledning av utvecklingen i Östra Fyrislund med 700 000 kvadratmeter verksamhetsyta och 2500 nya bostäder i Östra Sala backe.

Tilläggsyrkande

Stefan Hanna (C): Tillägg till yttrandet av meningen *Nämnden anser att förslaget borde ha involverat Uppsalas invånare i betydligt större utsträckning.*

Nämnden beslutar i enlighet med yrkandet.

Yrkande

Johan Lundqvist (MP): De delar i yttrandet som rör Årsta trafikplats stryks.
Stefan Hanna (C): Avslag till Johan Lundqvists yrkande.

Justerandes sign




Utdragsbestyrkande

SAMMANTRÄDESPROTOKOLL

Sammanträdesdatum: 2013-10-02

Beslutsgång

Ordföranden ställer yrkandena under proposition och finner att nämnden beslutar anta Stefan Hannas yrkande.

Beslutsunderlag

Kommunstyrelsens remiss av den 3 september 2013.

Kontorets skrivelse av den 16 september, reviderad den 25 september 2013.

Arbetsutskottet har, efter revidering, tillstyrkt förslaget.

Expedieras till

Kommunstyrelsen

Akten

Justerandes sign



Utdragsbestyrkande

Förbundsstyrelsen 2013-09-20
Caroline Quistberg, Ola Kahlström

2013-09-10
Yttrande

Dnr: RFUL 2013/147

Näringsdepartementet

Förslag till nationell plan för transportsystemet 2014 - 2025

Regionförbundet Uppsala län har beretts möjlighet att yttra sig till Näringsdepartementet över Trafikverkets förslag till nationell plan för transportsystemet 2014 - 2025 och lämnar följande yttrande. Dialog har skett med en rad organisationer/aktörer inom Stockholm – Mälardalenregionen samt med länets kommuner, Landstinget och Länsstyrelsen. Inom ramen för En Bättre Sats-samarbetet har ett gemensamt yttrande tagits fram av länen i Östra Mellansverige.

Mot bakgrund av de stora kvalitets- och kapacitetsproblemen som i första hand stora delar av det svenska järnvägsnätet lider av, välkomnar regionförbundet de ökade satsningar på järnvägen som den nationella planen innehåller. Regionförbundet ställer sig också bakom Trafikverkets inriktning att ta ett helhetsgrepp om hela transportsystemet.

Regionförbundet anser att den nya planen på ett positivt sätt lyfter fram nya tankesätt, nya arbetsformer, utvecklad samverkan och en tydlig strävan att verka för ett effektivt och hållbart transportsystem med trafikslagsövergripande åtgärder. Samtidigt signalerar de åtgärder och insatser som sedan föreslås till stor del en fortsättning på den tidigare planen. Regionförbundet efterlyser därför att Trafikverket tar steget fullt ut och tydligare prioriterar åtgärder och insatser som leder till ett effektivt och hållbart transportsystem, inte minst i storstadsregionerna.

Huvudsakliga synpunkter från Uppsalaregionen

Storregional utveckling

Det är bra att Trafikverket tydligt prioriterar en utveckling av järnvägsstråk där restider kan komma ner till under tre-fyra timmar. På så sätt kan landets storstadsregioner och större städer bättre kopplas samman.

Regionförbundet anser dock att det är problematiskt att en tydligare prioritering och ställningstagande kring kollektivtrafik inom storstadsregionerna saknas. Den stora potentialen när det gäller positiva effekter av regionförstoring och regionintegration finns trots allt för restider under en timme. Tyvärr riskerar detta att även framöver tränga ut

pendeltåg ägnad för daglig pendling. Trafikverket lyfter visserligen i planen fram behovet av insatser som knyter ihop huvudstadsregionen med Östra Mellansverige (inklusive Uppsala län) till en funktionell och flerkärnig kunskaps- och arbetsmarknadsregion. Regionförbundet gör bedömningen att Trafikverket behöver prioritera sådana insatser i ännu större omfattning. Det kan ske genom tätare samverkan mellan Region Stockholm, Region Öst och länsplaneupprättarna i Östra Mellansverige. Det kan ske genom ett större beaktande av regionala utvecklingseffekter i valet mellan olika insatser/åtgärder.

Trafikverket pekar på behovet av förbättrad samordning mellan tillväxt och samhällsplanering. Regionförbundet delar synen att berörda aktörer behöver bli bättre på att koppla ihop infrastruktur-, bebyggelse-, och kollektivtrafikplanering.

Ökat transportbehov för både människor och gods

Regionförbundet anser att åtgärder som begränsar efterfrågan på resandet med tåg eller buss inte är förenliga med målen om att åstadkomma ett effektivt och hållbart transportsystem. Lösningar för att kunna ta emot en ökad efterfrågan på resande med tåg eller buss måste vara av allra högsta prioritet. Det finns också ett behov av att flytta över godstransporter från väg till järnväg, vilket gör behovet av ökad kapacitet på järnvägsnätet ännu mer angeläget.

Kollektivtrafik, gång- och cykeltrafik

Planen pekar ut kollektivtrafik, gång- och cykeltrafik som prioriterade områden i stora stråk, större städer och dess omgivning. Regionförbundet delar Trafikverkets syn. I remissförslaget till ny länsplan för Uppsala län föreslås betydligt mer resurser satsas på sådana insatser. Det innebär att gång- och cykelvägar i allt större utsträckning kommer att byggas också utanför tätorter. Behovet av att gå och cykla längs dessa sträckor skiljer sig från behoven inom tätorter, vilket föranleder ett behov av en översyn av typstandarder för sådana gång- och cykelvägar.

Trafikverket pekar på behovet av att rusta upp stationsmiljöer i de delar där Trafikverket har ansvaret, vilket regionförbundet håller med om. I dagsläget finns dock ingen enhetlighet vad gäller ansvaret för drift och underhåll av dessa miljöer, vilket påverkar attraktiviteten negativt och försvårar genomförandet av förändringar. Trafikverket behöver ta ett helhetsgrepp om detta tillsammans med kommuner, länsplaneupprättare och kollektivtrafikförvaltningar, så att ansvarsfördelningen blir mer tydlig och enhetlig oavsett stationens lokalisering.

Ostkustbanan

Regionförbundet ställer sig positiva till en fördjupad utredning av kapaciteten på Ostkustbanan mellan Stockholm och Uppsala, men anser att planen också behöver innehålla medel för genomförande av åtgärder.

Längs stråket Stockholm-Uppsala finns flera av landets viktigaste tillgångar, Arlanda flygplats, innovationssystemen kopplade till de fem universitet som ligger här och Kista. Flera av kommunerna längs stråket, inklusive Stockholm och Uppsala, är "bäst" i landet på att bygga bostäder. För att kunna stärka dessa tillgångar och för att kunna öka bostadsbyggandet krävs dock en utvecklad tågtrafik med fler uppehåll, något som inte är möjligt i dagsläget. Ytterligare uppehåll möjliggör mellan 10 000 och 20 000 nya bostäder enbart inom Uppsala län. Pendlandet med tåg mellan Uppsala och Stockholm sjunker och istället ökar pendlingen med bil, vilket är oförenligt med en hållbar utveckling av en storstadsregion. Det räcker inte med åtgärder på Ostkustbanan inom Stockholms län, utan det behövs ytterligare två spår hela sträckan Stockholm-Uppsala. För att till fullo kunna nyttja Citybanans möjligheter bör åtgärder vid Skavsta by och Arlanda nedre genomföras så snart som möjligt.

Med fyra spår kan pendlare erbjudas en robust och attraktiv tågtrafik och också skapa ytterligare stopp längs vägen, t ex i Uppsala Södra (Bergsbrunna) och i Alsike. Med fyra spår ges också goda möjligheter till fler godstransporter på järnväg från den nya terminalen i Rosersberg vidare norrut.

Mälarmbanan

Regionförbundet gläds åt att utbyggnaden av Mälarmbanan prioriteras högt i den nya planen. För att lösa Mälarmbanans sträckning Huvudsta – Duvbo måste Trafikverket intensifiera sitt samarbete med Solna så att en lösning nås snabbt, på liknande sätt som gjorts med Sundbyberg. Först när Mälarmbanan är utbyggd kan man få ut full effekt av Citybanan. I det sammanhanget bör det därför påpekas att planen är något oklar kring när sträckan Tomtebodabarkarby kan vara färdigställd. Det är av yttersta vikt att sträckan till väsentlig del är påbörjad under planperioden så att ett färdigställande sker före 2025, eller snart därefter.

Arlanda flygplats

Regionförbundet delar Trafikverkets uppfattning att tillgängligheten och kapaciteten för Arlanda flygplats måste säkerställas. En utveckling av kollektivtrafiken, såväl med busar som tåg, är angelägen för att öka tillgängligheten till/ från Arlanda flygplats.

Studier visar att Arlanda tappar i internationell tillgänglighet jämfört med bland Köpenhamn, Helsingfors och Oslo. Snabbare och effektivare marktransporter bidrar till att utöka och förstärka flygplatsens influensområde. Det ökar möjligheterna att utveckla

flygplatsens navfunktioner och därmed attrahera fler interkontinentala linjer, vilket i sin tur stärker den internationella tillgängligheten.

Det är också av yttersta vikt att Trafikverket verkar för att hitta en lösning på bullerproblematiken vid inflygning, så att Arlandas utvecklingsmöjligheter säkras.

Dalabanan

Dalabanans enkelspår medför idag ofta förseningar, vilket påverkar tågtrafiken i stora delar av Stockholm – Mälarenregionen. Åtgärder för att göra trafiken mer robust och tillförlitlig behöver genomföras i en snar framtid. Sedan i december 2012 trafikeras sträckan Uppsala – Sala med regelbunden pendeltågstrafik (Upptåget) och resandetillströmningen har varit mycket god. Nu planerar den regionala kollektivtrafikmyndigheten (Landstinget i Uppsala län) även för uppehåll i Vänge (från 2015) och på sikt i fler orter längs sträckan. Regionförbundet ställer sig positiva till de förbättringar av Dalabanan som föreslås i planen, men är samtidigt tveksamma till om de är tillräckliga för att kunna säkerställa en utveckling av pendeltågstrafiken i kombination med långväga trafik till/ från Dalarna.

Hargs Hamn och Hargshamnsbanan

Det är viktigt att utveckla sjöfarten och därmed Hargs Hamns kapacitet. I det sammanhanget måste också kapaciteten och standarden på den anslutande Hargshamnsbanan beaktas. Med den gruvverksamhet som redan pågår i norra Uppland (Dannemora), ökar detta behov. Regionförbundet har tillsammans med berörda aktörer beslutat att medfinansiera en fördjupning av farleden. Samhällsekonomiska kalkyler visar att en fördjupning är lönsam och den förutsätter ingen ökning av transporter på Hargshamnsbanan, dock måste banans standard säkerställas. Svaveldirektivet ökar kostnaderna för sjötransporter på Östersjön. Fördjupningen möjliggör större fartyg och bidrar till fortsatt lönsamhet för sjötransporter och kan därmed förhindra att sjötransporter förs över till väg.

Arosstråket

Regionförbundet noterar att Trafikverket anser att det är angeläget att avlasta såväl Stockholm Central som vägar och järnvägar in/ ut från huvudstaden. Utifrån det anser Regionförbundet att Trafikverket borde prioritera en fördjupad utredning av Arosstråket i den nationella planen. Regionförbundet bedömer att en järnvägslink längs Arosstråket skulle knyta ihop hela stråket Örebro – Eskilstuna – Västerås – Enköping/ Bålsta – Uppsala/ Arlanda på ett bra sätt och samtidigt avlasta flera större vägar i Stockholm – Mälarenregionen. Den skulle också avlasta Stockholm Central då resenärer från t ex Örebro, Eskilstuna och Västerås skulle resa via Uppsala på sin väg till Arlanda och norra Storstockholm.

Statliga vägar i Uppsala län

Regionförbundets bedömning är att det nationella stamvägnätet i Uppsala län håller en relativt god standard. Brister finns, men i relation till bristerna på järnvägsnätet är de begränsade.

Väg E4 och E18 genom Uppsala län håller idag en relativt god standard och även om prognoser visar på risk för kapacitetsproblem i det längre perspektivet, är en utbyggnad till fler körfält på främst E4 söder om Uppsala inget som regionförbundet förordar. Kapacitetsbristen längs dessa stråk behöver istället lösas med utbyggnad av järnvägsnätet (Ostkustbanan och Mäljarbanan).

Rv 56, Råta linjen, är en viktig länk för i första hand godstransporter genom länet. Förbättringar har gjorts längs ett flertal sträckor och i planen anges att även återstående sträckor genom Uppsala län ska genomföras, vilket Regionförbundet ser fram emot. Rv 56 kommer då att bli ett reellt alternativ för i första hand godstransporter, men även persontrafik på väg, genom länet och vidare söderut i landet.

Väg 263 är en viktig koppling från bl a Bålsta, Enköping och Västerås till Arlanda, såväl för gods- som persontransporter. För vägtransporter kommer den även långsiktigt vara en viktig länk, men med en utbyggnad av järnväg längs Arosstråket skulle en del av trafiken kunna överflyttas till järnväg.

Rv 55 är en viktig koppling från Uppsala till Enköping och vidare söderut i landet. Behovet av åtgärder behöver dock utredas närmare och görs lämpligen inom ramen för en fördjupad utredning av hela Arosstråket.

Med ett slutförvar i Forsmark ökar betydelsen av snabba och säkra pendlingsmöjligheter längs Rv 76 för att säkra kompetensförsörjningen. Detta är också en nationell angelägenhet varför en åtgärdsvalsstudie prioriteras i förslaget till länstransportplan.

REGIONFÖRBUNDET UPPSALA LÄN

Cecilia Forss
Förbundsstyrelsens ordförande

Catharina Blom
Regiondirektör

N2013/2942/TE

2013-09-17

Näringsdepartementet
103 33 Stockholm

Remissvar på förslag till Nationell plan för transportsystemet 2014-2025

Länsplaneupprättare och kollektivtrafikmyndigheter i Stockholms, Uppsala, Västmanlands, Örebro, Sörmlands, Östergötlands och Gotlands län som samarbetar i En bättre sats lämnar genom Mälardalsrådet här ett gemensamt remissvar. Parterna i respektive län lämnar även egna remissvar med länsspecifika synpunkter som i övrigt hänvisas till.

Sammanfattning

Planförslaget räcker inte för att tillgodose medborgarnas och näringslivets behov av arbetspendling i vår region

Vi ser stora problem att klara det behov av arbetspendling som krävs för att forma ett hållbart samhälle om Trafikverkets förslag till nationell plan fastställs av Regeringen. Den långsamma utbyggnaden av kapaciteten på Mälarbanan och Ostkustbanan är tydliga exempel på hinder för vår regions utveckling.

Näringslivets behov av transporter och effektiva godsstråk blir inte tillgodosedda

Planförslaget löser inte näringslivets behov av transporter och effektiva godsstråk. Kapacitetsutredningen visar tydligt att behoven av ökad kapacitet på järnväg är betydligt större än de åtgärder som föreslås i planen. Exempel på viktiga stråk där kapacitetsbristerna kommer att vara större 2025 än 2014 är Godsstråket genom Bergslagen norr om Mälaren och Västra Stambanan.

Vardag med mer trängsel och kapacitetsbrist för många i vår region

Trafikverkets förslag håller inte jämna steg med regionens befolkningsutveckling. Detta kommer att innebära ökad trängsel och ökad kapacitetsbrist för många invånare och företag. Diskussionerna om pendel- och regionalstågstrafik på Västra Stambanan är ett tydligt exempel på att bristande kapacitet påverkar många invånares vardag, och det finns fler sträckor i regionen med motsvarande problem.

Citybaneavtalet – en förutsättning för framtida utveckling av regionens transportsystem

Regionen vill påminna om den överenskommelse som gjorts i "Avtalet om medfinansiering av Citybanan" där genomförandet är en förutsättning för utvecklingen av regionens transportsystem.

Vi har tillsammans valt de viktigaste strategierna och åtgärderna för regionen

Som en del i arbetet med inspel till arbetet med en nationell plan 2014-2025 har vi gemensamt sett över målen och den regionala systemanalys som beslutades 2008. Översynen resulterade i reviderade mål. Den regionala systemanalysen inklusive listan med gemensamt prioriterade åtgärder visade sig hålla väl med mindre kompletteringar. Kompletteringarna till den regionala systemanalysen har sammanställts i PM ”Behov av infrastrukturåtgärder i östra Mellansverige 2014-2025”. PM och reviderade mål bifogas.

Översynen har resulterat i att vi står fast vid de prioriteringar som presenterades inför beslutet om Nationell plan 2010-2021, kompletterade med prioriteringar från Östergötland, som inte deltog i arbetet förra omgången, och prioriterade sjöfartsåtgärder. Dessa prioriteringar gjordes efter ett omfattande och brett beredningsarbete. Vi förutsätter att Regeringen lägger stor vikt vid de gemensamma prioriteringar som tagits fram av representanter för en så stor del av landets samlade tillväxt.

Gjorda överenskommelser ska fullföljas

Vi vill påminna om ”Avtalet om medfinansiering av Citybanan”. Genomförande av de åtgärder som avtalats är grunden i och en förutsättning för utvecklingen av regionens transportsystem. I statens åtagande ingår, förutom att bygga Citybanan, genomförande av en rad åtgärder, vilket sammantaget är en förutsättning för att regionen långsiktigt ska kunna utveckla den regionala tågtrafiken och skapa ett effektivt kollektivtrafiksystem som svarar mot framtida efterfrågan och krav.

Satsningen på befintlig infrastruktur välkomnas

Vi ställer oss bakom planförslagets prioritering av drift, underhåll och trimning av befintlig infrastruktur. Vi förordar alternativet som innebär en jämn upprustningstakt. Förslaget till förändringar i prioriteringsmetoden för underhållsåtgärder är bra, men det krävs att Trafikverket har en betydligt bättre dialog med kollektivtrafikmyndigheterna än idag för ett effektivt utnyttjande av infrastrukturen. I planförslaget föreslås en löpande dialog om och ett flexibelt genomförande av trimningsåtgärder, inte minst efter de goda erfarenheterna av Kraftsamling Mälardalen. Det är positivt och regionens parter är villiga att bidra till att gemensamt hitta effektiva lösningar.

Vi satsar på steg 1-3-åtgärder

Trafikverkets planförslag visar tydligt att klimatmålen inte kan nås utan stora förändringar i villkoren för olika typer av resande och transporter. I samtliga våra län har inriktningen på länsplanerna förändrats mot mer kollektivtrafik och cykel. Kollektivtrafikmyndigheterna i vår region har höga ambitioner om förbättringar i den regionala och storregionala kollektivtrafiken. Den fysiska planeringen i regionen inriktas allt tydligare på kopplingen till kollektivtrafik. Behovet av steg 1-3-åtgärder tas på största allvar. Vi har också påbörjat arbetet med att stärka dessa kopplingar ytterligare i vårt arbete med en ny regional systemanalys.

Denna kursändring syns inte lika tydligt i Trafikverkets förslag till nationell plan. Redovisningen av kvarstående brister 2025 visar inte minst på att kapacitetsbristerna för regionala järnvägsresor och godstransporter på järnväg kommer att vara större 2025 än i dag, även om planförslaget genomförs. Trafikverkets modell för prioritering av tåglägen måste ses över så att regionens långsiktiga ambitioner och åtaganden för en effektiv regional och storregional trafik kan kombineras med interregional trafik. Vår vilja att skapa en klimatsmart samhällsutveckling hotas av dagens modell för tilldelning av spårkapacitet.

Utbyggnaden av infrastruktur håller inte jämna steg med befolkningsutvecklingen

Trafikverkets förslag till utbyggnadstakt av kapacitet och effektivitet på regionens järnvägar räcker inte. Under perioden 1998-2009 gjordes knappt 20 procent av de totala investeringarna i järnvägsnätet i Stockholm-Mälardalen, en region som under samma period stått för nära 60 procent av befolkningsökningen och drygt 40 procent av sysselsättnings- och produktionstillväxten i riket. I ett regionalt perspektiv syns det framför allt på försämrade förutsättningar för regional persontrafik på järnväg. Prognoserna för befolknings- och sysselsättningstillväxt i regionens större städer leder till stora behov av ökad kapacitet på banorna för pendling mellan Stockholm och regionens större städer. Vi är beredda att öka trafiken efter behoven, men då krävs att kapaciteten ökar. Behoven på kort sikt har presenterats i bland annat MÄLAB-paketet. Kapacitetsproblemen i vår regions centrala delar hämmar inte bara utvecklingen i Stockholm utan påverkar hela regionens bostadsmarknad, sysselsättning och kompetensförsörjning.

Att förbättra den internationella tillgängligheten, särskilt den interkontinentala, där Arlanda tappar i förhållande till konkurrenterna, är av allra största vikt för regionens konkurrenskraft. Tillgängligheten till och kapaciteten på Arlanda är därför en mycket viktig fråga för hela regionen. Kapacitet för bra tågförbindelser mellan regionens större städer och Arlanda är högt prioriterade av hela regionen. Bra tågförbindelser gör det snabbare och enklare att nå internationella destinationer och det stärker Arlandas upptagningsområde.

Ostlänken är efterlängtd och en nyckelfaktor för att järnvägssystemet i hela regionen och landet ska kunna utvecklas. Nya stambanor för snabba tåg mellan Stockholm och Göteborg respektive Malmö ligger många år fram i tiden i Trafikverkets förslag. Det innebär att bra tågförbindelser till Göteborg, Malmö och Oslo måste säkras genom kapacitetshöjande åtgärder på befintliga banor.

Stort behov av utredningar och planer – vi är beredda att vara en aktiv part

Enligt planförslaget ska Trafikverket starta och genomföra ett omfattande utrednings- och planeringsarbete. Planen innehåller inte minst ett stort antal åtgärdsvalsstudier. Ett annat exempel är att Trafikverket pekar på kust- och insjöfartens potential. Men planförslaget innehåller mycket lite vägledning om hur kust- och insjöfarten kommer att utvecklas.

Kunskap om, och i så fall hur, sjöfartens utveckling påverkar de nationella och regionala flödena av gods och därmed behovet av infrastrukturinvesteringar behöver förbättras. Inom ramen för vårt En bättre sats-samarbete är vi länsplaneupprättare och kollektivtrafikmyndigheter i Östra Mellansverige beredda att vara en aktiv part i detta utrednings- och planeringsarbete.

På samma sätt är det viktigt att Trafikverket har resurser som svarar mot de regionala behoven av underlag och planering av den infrastruktur som krävs för ett hållbart regionalt samhällsbygge, för regional kollektivtrafik och för en effektiv och klimatsmart godstrafik.

Regeringens årliga beslut om vilka brister och åtgärder som ska prioriteras kommer att styra genomförandet av den nationella planen. Det är viktigt att det årliga underlag som Trafikverket lämnar till Regeringen har varit föremål för dialog med länsplaneupprättare och regionala kollektivtrafikmyndigheter.

MÄLARDALSRÅDET

Christer G Wennerholm
Ordförande

Anders Lönn
Generalsekreterare



Borlänge 2013-09-24

Näringsdepartementet
103 33 Stockholm

Näringsdepartementets diarienummer: N2013/2942/TE

Remissyttrande: Förslag till nationell plan för transportsystemet 2014-2025

Dalabanans Intressenter har tagit del av Trafikverkets förslag till "Nationell plan för transportsystemet 2014-2025" och vill lämna sitt yttrande över detta.

Dalabanans Intressenter är en sammanslutning bestående av fjorton kommuner samt tre länsstyrelser och regionala organ utmed eller i nära anslutning till järnvägen mellan Mora-Borlänge-Avesta/Krylbo-Sala-Uppsala. Föreningen verkar utifrån ett stråkperspektiv för att Dalabanan och trafiken på denna och dess förlängning mot Arlanda och Stockholm ska utvecklas på ett sådant sätt att restiderna kortas och att det ges förutsättningar att köra en tätare trafik utmed hela stråket. För att nå den integrering av arbetsmarknadsregionerna som samtliga aktörer inom föreningen gemensamt eftersträvar, krävs reella och kraftfulla satsningar på hastighetshöjande och kapacitetsförstärkande åtgärder utmed banan. Det gäller inte minst utmed stråkets södra delar där närheten till och en integrering med tillväxtregionen runt Uppsala, Arlanda och Stockholm i allt större utsträckning ställer krav på bättre förutsättningar för en effektiv arbetspendling.

Dalabanans intressenter vill inledningsvis understryka att planförslaget *inte räcker* för att tillgodose medborgarnas och näringslivets behov av arbetspendling utmed stråket Dalarna-Uppsala-Arlanda-Stockholm och att det *inte heller tillgodoser* näringslivets behov av transporter och effektiva godsstråk. Trafikverkets blygsamma och vagt beskrivna satsning på Dalabanan, bedöms varken svara upp mot de behov som finns eller kunna ta till vara på tillväxtpotentialen utmed stråkets olika delar.

Vi konstaterar att nivån på föreslagna satsningar under planperioden varken svarar upp mot de ambitioner som staten uttrycker i avtalet med kommunerna utmed banan eller de slutsatser som gjorts i de förstudier för delarna Uppsala-Sala och Sala-Borlänge, som slutfördes så sent som vid årsskiftet 2011/2012.

– Mer medel behöver öronmärkas för utvecklingen av järnvägen mellan Stockholm och Mora!

Det är angeläget att redan nu påbörja arbetet med att tillgodose framtidens behov och efterfrågan på järnvägskapacitet utmed banan. Ett utökat antal mötesstationer mellan Sala och Uppsala som förberedelse för ett framtida dubbelspår på hela sträckan, utbyggnad av dubbelspår söderut från Hedemora, påbörjandet av en etappvis utbyggnad av dubbelspår i "Dalarnas getingmidja" mellan Falun och Borlänge samt ytterligare mötesstationer på sträckan Borlänge-Mora, löser många av dagens problem samtidigt som grunden för att tillgodose framtidens behov och efterfrågan på järnvägskapacitet utmed stråket, läggs. En satsning på Dalabanan är en investering för svensk tillväxt.



Dalabanans funktion förutsätter kraftfulla investeringar

Förvaltningsmässigt definieras Dalabanen som järnvägen mellan Mora, via Borlänge, Avesta/Krylbo och Sala till Uppsala. Utifrån ett funktionellt perspektiv fyller banan en viktig funktion både som länk i ett viktigt kommunikationsstråk mellan Dalarna, Västmanland, Uppsala, Arlanda och Stockholm och som länk i de inomregionala pendlarstråken utmed banans olika delar. Trafikutvecklingen utmed stråket har varit positiv och det finns betydande potential att vidareutveckla både den långväga och regionala trafiken utmed banan för att på så sätt knyta samman orter och regioner utmed och i banans direkta närhet. Därutöver fyller banan en viktig funktion både olika former av inomregionala och mer långväga godstransporter.

En utveckling av banan som ger reella möjligheter att utöka trafiken och korta restiderna efter banan ger goda förutsättningar att öka arbetspendlingen mellan orterna utmed banan samtidigt som det kan bidra till fortsatt integrering med och tillväxt i Stockholmsregionen. Kraftfulla åtgärder för att öka kapaciteten och korta restiderna, inte minst på Dalabanans södra del mellan Sala och Uppsala innebär att orterna utmed denna del kan integreras med Uppsala och Stockholm/Arlanda och på så sätt utvecklas till attraktiva boendeorter. Den föreslagna investeringsnivå i Dalabanen svarar inte ens tillnärmelsevis upp mot vad Trafikverket konstaterat vara nödvändigt i de förstudier som slutfördes så sent som 2011 eller vad som utgjorde grunden för de ambitioner som staten ger uttryckt för i avtalet med kommuner och regionala planeringsorgan utmed banan.

Stråkperspektivet är bra men otydligt

Vi välkomnar Trafikverkets ambitioner att anta ett stråkperspektiv i planeringen. Dalabanans Intressenter anser dock att beskrivningarna av de olika stråken skulle kunna utvecklas, inte minst när det gäller de enskilda trafikstråken/-lederna och deras funktioner. Trafikverkets ansats till stråkperspektiv stannar tyvärr endast vid att de transportleder som ingår i de utpekade stråken, omnämns med namn och att trafiken utmed dessa beskrivs i mycket generella ordalag.

I och med att beskrivningar av brister och förslag till åtgärder i enskilda transportleder återfinns under flera stråk blir det dessutom svårt att följa Trafikverkets resonemang eller att se vilka egentliga analyser som ligger bakom förslagen till konkreta åtgärder. Dalabanans Intressenter menar att den nationella planens funktion skulle vinna på och därmed också fungera som ett bättre beslutsunderlag, såväl nationellt som regionalt och lokalt, om samtliga transportstråk hade beskrivits på ett mer utförligt och samlat sätt utifrån funktion, brister och potentialer i dessa.

Otydlighet kring åtgärder i Dalabanen

Dalabanans Intressenter noterar att det i planförslaget har avsatts medel motsvarande 239 mnkr till objektet "Uppsala-Borlänge hastighetshöjande åtgärder och ökad kapacitet" fördelat över hela planperioden 2014-2024. Trafikverkets beskrivning av objektet är emellertid vag och det är mycket svårt att förhålla sig till eller värdera förslagets innebörd.

Mot bakgrund av detta efterfrågas en ökad tydlighet om *vilka* konkreta åtgärder som Trafikverket föreslår genomföras inom ramen för den i dessa sammanhang tämligen exakta summan av 239 miljoner kronor, *när* dessa ska genomföras samt på vilket sätt de påverkar förutsättningarna att utveckla såväl trafik som orter och verksamheter utmed stråket. Otydligheten runt Dalabanen förstärks dessutom i Trafikverkets beskrivning av åtgärder som inte kommit med i planförslaget där man bland åtgärder som inte inrymts i planförslaget, nämner "hastighetshöjande åtgärder på exempelvis Dalabanen".



Oavsett vilka åtgärder som i praktiken avses så ställer vi oss tveksamma till om avsatta medel är tillräckliga för att säkerställa en egentlig utveckling av trafiken och därmed ta vara på den potential till regional integration som finns utmed stråket. Även om det givetvis är positivt att medel avsätts till Dalabanans, så är nivån i förhållande till vad Trafikverket konstaterat vara nödvändigt i de båda förstudier som genomförts och slutförts så sent som 2011, mycket blygsam.

Dalabanans Intressenter välkomnar åtgärder på Ostkustbanan och på Godsstråket genom Bergslagen

Mellan Uppsala och Stockholm finns många viktiga målpunkter för resande från orter utmed Dalabanans sträckning och det är viktigt att säkerställa den långsiktiga tillgången på kapacitet för att utveckla såväl den långväga, som den regionala tågtrafiken. Dalabanans Intressenter välkomnar därför Trafikverkets förslag om en fördjupad utredning av kapaciteten på Ostkustbanan, delen Stockholm-Uppsala, men vill samtidigt framhålla vikten av det i planen även avsätts medel för att inom rimlig tid genomföra åtgärder som möjliggör en fortsatt utveckling av såväl långväga som regional tågtrafik till, från och förbi Uppsala.

Dalabanans Intressenter är positiva till Trafikverkets förslag om åtgärder för att förstärka kapaciteten vid Krylbo bangård och åtgärderna på Godsstråket genom Bergslagen som bland annat innebär att ett kortare dubbelspår byggs söderut från Avesta/Krylbo. Som vi förstått det så ger genomförandet av dessa åtgärder skäl att överväga ytterligare åtgärder längs Dalabanans, t ex utbyggnaden av ett partiellt dubbelspår söderut från Hedemora

Kan Trafikverket styra efterfrågan på järnvägstransporter?

Planeringsdirektivet säger att fyrstegsprincipen ska vara vägledande för framtagandet av förslag till nationell plan för transportsystemet. Inom ramen för så kallade steg 1-åtgärder nämner Trafikverket möjligheterna att styra och hantera hög efterfrågan på kapacitet administrativt eller med hjälp av ekonomiska styrmedel för att på så sätt fördela trafik geografiskt eller över andra tider på dygnet.

Trafikverket nämner både i Kapacitetsutredningen och i det nu föreliggande förslaget till Nationell plan för transportsystemet möjligheterna till och effektiviteten i att styra och fördela tågtrafik, såväl geografiskt som över dygnet, med hjälp av ekonomiska styrmedel. Som vi uppfattat det så redovisas eller hänvisar Trafikverket inte till några analyser eller djupare resonemang som bekräftar dessa teser.

Eftersom Trafikverket sedan några år tillbaka redan infört avgifter på delar av järnvägsnätet för att jämna ut efterfrågan på kapacitet borde det vara möjligt och intressant att utvärdera och redovisa om och på vilket sätt detta minskat efterfrågan på järnvägskapacitet eller gett en jämnare fördelning över dygnet. På samman sätt borde det i resonemang runt möjligheterna att leda järnvägstrafik i alternativa stråk, vara intressant att faktiskt redovisa vilka transporter som avses och bedöms som rimliga att leda om samt att redovisa vilka effekter det får i de alternativa stråken och hur de ekonomiska styrmedelen bör utformas.

Mot bakgrund av Trafikverket på senare år valt att bemöta det välkända behovet att bygga ut det hårt trafikerade enkelspåret på Bergslagsbanan mellan Falun och Borlänge till dubbelspår med argument om att den efterfrågan på kapacitet som finns och förväntas komma kan mötas, eller motas bort, genom administrativa eller ekonomiska styrmedel finner vi det än mer angeläget att möjligheterna att styra och fördela efterfrågan, analyseras och beskrivs i mindre svepande termer.



Reinvesteringar, drift och underhåll

Vi ställer oss positiva till Trafikverkets förslag om att fördela medlen till drift och underhåll jämt över planperioden istället för en fördelning som tar sin utgångspunkt i de förväntade intäkter från ökade banavgifter som planeringsdirektivet anger. Trafikverkets förslag innebär att kvaliteten i järnvägs-transportsystemet kan höjas snabbare än om åtgärderna genomförs i takt med att intäkterna i form av banavgifter ökar.

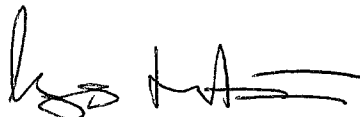
Effektivisering genom smärre åtgärder

Dalabanans Intressenter ser positivt på att frågan om möjligheterna att effektivisera utvecklingen av transportsystemet genom trimningsåtgärder belyses i underlaget till nationell transportplan och hyser

stora förhoppningar om att Trafikverket på ett systematiskt sätt studerar denna typ av åtgärder. Dalabanans Intressenter tog under sommaren 2012 initiativ till ett sådant angreppssätt och lät genomlysna sträckan Stockholm-Mora och identifierande små och ibland mycket små, enkla åtgärder som med blygsamma ekonomiska och planeringsmässiga insatser skulle kunna bidra till en effektivisering av Dalabanan.



Abbe Ronsten
Ordförande



Magnus Landström
Projektledare