

Handläggare
Anderson Tomas
Malmgren Tobias (SBF)

Datum
2017-09-07

Diarienummer
KSN-2017-2709

Kommunstyrelsen

Remiss om länsplan för regional transportinfrastruktur för Uppsala län 2018-2029

Förslag till beslut

Kommunstyrelsen föreslås besluta

att avge yttrande till Region Uppsala enligt ärendets **bilaga 1**.

Ärendet

Region Uppsala har remitterat ett förslag till ny länstransportplan till Uppsala kommun för yttrande senast den 30 september.

En sammanfattning av planens remissversion återfinns i **bilaga 2**. Planen i helhet och övriga remisshandlingar kan nås via Region Uppsalas hemsida: <https://www.region uppsala.se/itp>

Beredning

Ärendet har beretts i samarbete mellan kommunledningskontoret och stadsbyggnadsförvaltningen.

Föredragning

Länstransportplanen tas fram på uppdrag av staten och är tillsammans med Trafikverkets nationella plan en del av den långsiktiga ekonomiska planeringen för transportinfrastruktur. I sitt direktiv har regeringen gett Uppsala län en planeringsram på 1 657 miljoner kronor för perioden 2018–2029.

Förslaget till plan bygger på åtta mål från den regionala utvecklingsstrategin, de nationella transportpolitiska målen samt de fokusområden som regeringen lyft fram. Systemanalysen En bättre sats framtagen i samarbete i Stockholm-Mälarenregionen är också en utgångspunkt, liksom den regionala cykelstrategin som är remitterats parallellt med länstransportplanen.

Fokus i planen ligger på att stärka ett hållbart transportsystem med ökande andelar transporter med kollektivtrafik, gång och cykel samt förbättrad tillgänglighet till målpunkter och åtgärder kopplat till ökat bostadsbyggande.

I remissförslaget finns exempelvis slutförande av väg 288 Gimo–Börstil och utbyggnad av väg 55 Uppsala–Enköping för ökad trafiksäkerhet, förbättrade förutsättningar för gång- och cykeltrafik, kollektivtrafik samt framkomlighet. Planen möjliggör också samfinansiering av åtgärder i järnvägssystemet. För att åtgärda utpekade brister där planeringen ännu inte påbörjats avsätts 362 miljoner kronor. Medlen är tillgängliga i slutet av planperioden och ska också användas till medfinansiering av kapacitetsstark kollektivtrafik i Uppsala stad.

För åtgärder som bedöms kosta under 25 miljoner kronor avsätts sammanlagt drygt 530 miljoner kronor. Medlen skall användas för att koppla ihop gång- och cykelvägar med prioriterade bytespunkter för kollektivtrafiken.

I förslaget till remissyttrande framför Uppsala kommun att förslaget till länsplan innehåller flera investeringar och åtgärder som förbättrar tillgängligheten och framkomligheten samt främjar ett hållbart resande och ökat bostadsbyggande. Exempelvis utökad kapacitet på ostkustbanan och de möjligheter som det ger i form av ett nytt stationsläge med bostadsutveckling och kopplingar till den södra staden via Ultuna-länken västerut.

Uppsala kommun ser på sikt stora utmaningar med framkomligheten i transportsystemet. Det är avgörande att en ännu större andel av planens ekonomiska ram prioriteras enbart för kapacitetsstark kollektivtrafik för att förhandlingarna om fyrspar ska ge resultat.

I Uppsala kommun återfinns flera objekt som bidrar till målet om ökat bostadsbyggande, exempelvis Bergsbrunna (Uppsala Södra) och Ultunalänken, där det är nödvändigt med klargörande vad gäller finansiering.

Vad gäller järnväg efterfrågar Uppsala kommun fördjupad utredning av förutsättningarna för en ny järnvägslänk mellan Uppsala och Enköping liksom för utvecklandet Dalabanans funktionalitet.

Uppsala kommun arbetar aktivt med cykelfrågor och ser en stor potential att utveckla cyklingen längs med det statliga vägnätet, bland annat genom ökade investeringar i cykelinfrastruktur. I Uppsala kommun är trafiksäkerhetsarbetet högt prioriterat och det är positivt att ett åtgärdsområde finns i planen för ändamålet.

Ekonomiska konsekvenser

Inte aktuellt i ärendet.

Kommunledningskontoret

Joachim Danielsson
Stadsdirektör

Christoffer Nilsson
Chef kommunledningskontoret

Handläggare
Malmgren Tobias (SBF)

Datum
2017-09-06

Diarienummer
KSN-2017-2709

Region Uppsala
region.uppsala@regionupsala.se

Ert dnr: RUN2017-0018

Yttrande över remiss om länsplan för regional transportinfrastruktur för Uppsala län 2018-2029

Regionförbundet har bitt Uppsala kommun om synpunkter på angelägna åtgärder och brister i transportsystemet för att upprätta ny länsplan åren 2018-2029. Regionförbundet önskar synpunkter på framförallt tre områden som kommunen utgår ifrån i sitt svar.

Uppsala kommun har enligt den kommunomfattande översiktsplanen beredskap att växa med 140 000 invånare och 70 000 arbetsplatser till år 2050. Tillväxten är stark och målsättningen om att bygga 3000 stycken bostäder årligen är redan nådd. Uppsala kommun har en hög andel hållbara transporter med cykel och kollektivtrafik vilket får ett genomslag regionalt. Detta är viktigt för lokal och regional tillväxt och för att nå sysselsättnings-, och klimat- och miljömål.

Länsplanen fokuserar på att stärka ett hållbart transportsystem och förbättra tillgängligheten till viktiga målpunkter vilket är en bra inriktning. Mot bakgrund av de brister och målsättningar som planen redovisar krävs stora satsningar på framförallt kollektivtrafiken och att de objekt och åtgärder som innebär störst regional nytta genomförs.

De stora investeringsobjekten kopplat till den nationella planen 2018-2029

Förslaget till länsplan innehåller flera nödvändiga investeringar som innebär förbättringar när det gäller tillgängligheten och framkomligheten i transportsystemet samt främjar ett hållbart resande och ökat bostadsbyggande. Exempelvis utökad kapacitet på ostkustbanan (två spår mellan Uppsala och Myrbacken (Arlanda)) och de förutsättningar som skapas med ett nytt stationsläge i Bergbrunna samt kopplingar till den södra staden och Gottsunda via Ultunälänken. Fyrspåret omfattas av Trafikverkets förslag till nationell transportplan 2018-2029 vilket är mycket positivt. Det är ett resultat av ett långsiktigt arbete där stor enighet funnits kring prioriteringar. Det är även viktigt med en regional samsyn kring andra prioriteringar som krävs för att transportsystemet ska utvecklas i en önskvärd riktning

Uppsala resecentrum är ett av Sveriges största räknat till antal passagerare. En snabb resandeutveckling har medfört att det finns kapacitetsproblem både vad gäller själva

järnvägsanläggningen men också kopplat till andra delar i transportkedjan som buss och cykel. Uppsala kommun efterlyser en mer utförlig bristbeskrivning av situationen vid Uppsala resecentrum med olika tidsperspektiv som även omfattar ett hela-resan perspektiv.

Behovet av kapacitetsstark kollektivtrafik

Region Uppsala avsätter i förslaget investeringsmedel till kapacitetsstark kollektivtrafik i Uppsala. Det finns dock starka skäl till att en ännu större andel avsätts till detta ändamål.

Uppsala kommun ser på sikt stora utmaningar med framkomligheten i transportsystemet, vilket kan komma att slå allt hårdare mot lokalt och regionalt resande i staden. En stark befolkningsutveckling behöver mötas med attraktiv och kapacitetsstark kollektivtrafik. Det handlar bland annat om att bibehålla och förbättra tillgängligheten till regionalt viktiga målpunkter som Akademiska sjukhuset, Uppsala Science park, stora universitetsinstitutioner som växer och även tillkommande institutioner i Rosendal, Ultuna samt Gottsunda som på sikt blir ett delregionalt centrum i staden. Tillväxten av arbetsplatser i stråket kommer att gynna hela regionen, trängsel däremot kommer att motverka detta.

Uppsala kommun uppmanar därför Region Uppsala att se över objekt eller åtgärder för att se om något kan lösas på annat sätt (förslagsvis riksväg 55). Detta kan frigöra medel från andra åtgärdsområden till detta ändamål. Det är viktigt att inte riskera möjligheten att utveckla kapacitetsstark kollektivtrafik och möta våra gemensamma samhällsutmaningar.

Bostadsbyggande och klargörande kring bland annat Ultunalänken

Det är positivt att länsplanen både innehåller mål om bostadsbyggande samt att det beaktas i prioritering av objekt. Planen innehåller flera objekt som återfinns i Uppsala kommun och som bidrar till målet, exempelvis Bergsbrunna (Uppsala Södra) och Ultunalänken. Det krävs ett klargörande i planen vad gäller finansiering. Dessa infrastrukturåtgärder är avgörande för att Uppsala ska kunna fortsätta att hålla dagens höga takt i bostadsbyggandet och för realiserandet av utbyggnadspotentialer i södra Uppsala (t ex i Södra staden, Gottsunda och de sydöstra stadsdelarna vid Bergsbrunna). De är en viktig del i regeringens satsning för större samlade exploateringar med hållbart byggande, där Uppsala kommun medverkar.

Uppsala kommun vill även understryka betydelsen av att fördjupat utreda riksväg 55 och sträckan norr om Uppsala tätort (Bärbyleden), bland annat när det gäller tillgängligheten till kommande bostadsprojekt som finns i stråket. Det finns behov av en fortsatt process i frågan mellan region, stat och kommun.

Järnväg; Aroslänken och Dalabanen

För att förbättra funktionalitet och en flerkärnig arbetsmarknad i ett längre tidsperspektiv är infrastrukturinvesteringar som exempelvis Aroslänken viktiga. Fördjupade studier som utreder förutsättningarna för en ny järnvägslänk mellan Uppsala och Enköping bör initieras. Det är även viktigt att säkerställa och utveckla Dalabanans funktionalitet. Därför behöver det

säkerställas att planerade drift- och underhållsåtgärder inte bara genomförs utan även tidigareläggs. Även här är det viktigt att de utredningar som planeras inleds.

Gods och logistik

Region Uppsala påpekar att länet är en transit för gods på järnväg mellan Gävle hamn till logistiknoder i Stockholms län. I förslaget till länsplan 2018-2029 finns det också mål som rör godstrafiken. I Uppsala kommun finns flera intressanta verksamhetsområden utpekade i anslutning till ostkustbanan. Uppsala kommun ser därför behov av en fördjupad regional analys av godstrafiken på framförallt på järnväg samt ställningstagande kring samt på sikt ställningstaganden kring förutsättningar för logistiknoder i länet.

Cykel

Uppsala kommun arbetar aktivt med cykelfrågor och ser en stor potential att utveckla cyklingen längs med det statliga vägnätet, bland annat genom ökade investeringar i cykelinfrastruktur. Då behoven överstiger de ekonomiska ramarna ser Uppsala kommun en potential med att den regionala cykelstrategi som nu är ute på remiss, och som också innehåller ambitiösa mål för cyklingen, kan bidra till att de cykelinvesteringar som prioriteras och genomförs också är de som ger störst nytta.

Det är även viktigt att i detta sammanhang lyfta samspelet mellan länstransportplanen och den regionala cykelstrategin när det gäller att framhäva ett helhetsperspektiv avseende regionala cykelstråk. Exempelvis skulle Region Uppsala kunna prioritera genhet i cykelvägnätet och involvera relevanta aktörer (Trafikverket, markägare med flera) i diskussioner gällande att framtida gång- och cykelvägar kanske inte nödvändigtvis måste följa de statliga vägarnas sträckningar. På så sätt skulle regionala cykelvägnät potentiellt kunna bli genare och även få större rekreativvärde. Det skulle ha en positiv påverkan på turism- och rekreativcykling, samtidigt som stråken har en funktion för vardagsresor. Detta är även en fråga om resurser då Uppsala kommun inte har samma förutsättningar som staten att genomföra den omfattande planeringsprocess som det innebär att planera för cykelvägar på landsbygden. Uppsala kommun ser en risk med att prioriterade regionala cykelobjekt inte genomförs.

Trafiksäkerhet

I en växande kommun med hög cykelandel som Uppsala kommun är trafiksäkerhetsarbetet högt prioriterat. Nollvisionen är central och att verka för säker cykling är det övergripande målet. Det är därför positivt att ett åtgärdsområde finns för detta ändamål. Det kan ytterligare växla upp arbetet med att åtgärda trafikfarliga miljöer för oskyddade trafikanter. Den regionala cykelstrategin som är ute på remiss parallellt med länsplanen bör här ge en tydlig vägledning för hur dessa medel ska fördelas.

Steg 1 och 2

Det är positivt med att medel avsätts för steg 1- och 2-åtgärder. Dessa åtgärder lyfts i många sammanhang fram som ett kostnadseffektivt sätt att minska transportarbetet eller att få fler att välja hållbara transportmedel. De medel som avsätts är en bra början men för att verkligen få igång och utveckla arbetet regionalt bör regionen överväga en utökning av ramen.

Kommunstyrelsen

Marlene Burwick
Ordförande

Ingela Persson
Sekreterare

Sammanfattning

Länstransportplanen görs på uppdrag av staten och är en del av den långsiktiga ekonomiska planeringen för transportinfrastruktur, tillsammans med Trafikverkets nationella plan. Region Uppsala har uppdraget för Uppsala län och i sitt direktiv har regeringen givit Uppsala län en planeringsram på 1 657 miljoner kronor för perioden 2018–2029, vilket är den största ramen utanför storstadslänet.

Planen bygger på åtta mål som stammar från den regionala utvecklingsstrategin, nationella transportpolitiska mål samt de fokusområden som regeringen lyfter fram i sina direktiv samt sin proposition som godkändes av riksdagen i december 2016. Den storregionala systemanalysen inom ramen för En bättre sats är också en viktig utgångspunkt samt den regionala cykelstrategin som i maj 2017 skickas ut på remiss. Fokus ligger på att stärka och utveckla ett hållbart transportsystem med ökande andelar transporter med kollektivtrafik, gång och cykel samt förbättrad tillgänglighet till viktiga målpunkter såväl inom som utom länet. Åtgärder som bidrar till ett ökat bostadsbyggande är också viktigt.

I remissförslaget finns en utbyggnad och därmed slutförande av väg 288 Gimo–Börstil, samt utbyggnad av väg 55 Uppsala–Enköping för ökad trafiksäkerhet, förbättrade förutsättningar för gång- och cykeltrafik, kollektivtrafik samt framkomlighet. Den möjliggör också en samfinansiering av åtgärder i järnvägssystemet och då särskilt för Ostkustbanan med nya stationslägen söder om Uppsala och även stationsåtgärder mellan Uppsala och Gävle.

För att åtgärda utpekade brister där planeringen ännu inte påbörjats avsätts 362 miljoner kronor. Medlen är tillgängliga i slutet av planperioden och ska också användas till medfinansiering av kapacitetsstark kollektivtrafik i Uppsala stad.

För mindre åtgärder som bedöms kosta under 25 miljoner kronor avsätts sammanlagt drygt 530 miljoner kronor. Medlen skall användas för att koppla ihop gång- och cykelvägar med prioriterade bytespunkter för kollektivtrafiken. Sammantaget ska åtgärderna bidra till ett mer effektivt och attraktivt resande från dörr–till–dörr, så kallat hela-resan-perspektiv. Medel avsätts också för förbättrad trafiksäkerhet och för statlig medfinansiering för kollektivtrafikåtgärder samt trafiksäkerhet och gång- och cykelåtgärder på det kommunala vägnätet.

10 miljoner kronor avsätts också till så kallade steg 1- och 2-åtgärder. Åtgärder som syftar till att förändra människors användning av transportsystemet. Det sammanfattas ofta med uttrycket mobility management och kan omfatta åtgärder som till exempel syftar till att minska transportarbetet eller för att få fler att nyttja hållbara transportmedel, såsom kollektivtrafik.

Slutligen avsätts 10 miljoner kronor till åtgärder som bidrar till regional utveckling enligt målen i den regionala utvecklingsstrategin men som inte direkt rymms inom kategorierna kollektivtrafik, gång- och cykel och trafiksäkerhet.