

§ 426

Yttrande över Länsplan för regional transportinfrastruktur i Uppsala län 2022- 2033

KSN-2021-02595

Beslut

Kommunstyrelsens arbetsutskott föreslår kommunstyrelsen besluta

1. **att** godkänna yttrandet i enlighet med **bilaga 1**.

Sammanfattning

Regeringen uppdrog i juni 2021 till landets regioner att upprätta förslag på nya länstransportplaner. Uppdraget följer på regeringens infrastrukturproposition som riksdagen beslutade om den 22 juni 2021.

Region Uppsala skickade förslaget på remiss den 29 september och man önskar synpunkter senast 21 december 2021.

Samtidigt uppdrog regeringen till Trafikverket att upprätta förslag på ny nationell plan för transportinfrastruktur. Förslaget skickas på remiss den 30 november.

Beslutsunderlag

- Tjänsteskrivelse daterad 17 november 2021
- Bilaga 1, Förslag till yttrande

Yrkande

Fredrik Ahlstedt (M), Jonas Segersam (KD) och Jonas Petersson (C) yrkar:
att yttrandet ska förorda alternativ C.

Beslutsgång

Ordförande ställer föreliggande förslag mot avslag mot Fredrik Ahlstedt (M) med fleras yrkande och finner att arbetsutskottet bifaller föreliggande förslag.

Kommunstyrelsens arbetsutskott
Protokollsutdrag

Datum:
2021-12-14

Reservationer

Fredrik Ahlstedt (M), Jonas Petersson (C) och Jonas Segersam (KD) reserverar sig mot beslutet till förmån för Fredrik Ahlstedt (M) med fleras yrkande.

Justerandes signatur

Utdragsbestyrkande

Stadsbyggnadsförvaltningen
Tjänsteskrivelse till kommunstyrelsen

Datum:
2021-11-17

Diarienummer:
KSN-2021-02595

Handläggare:
Ola Kahlström

Yttrande över Länsplan för regional transportinfrastruktur i Uppsala län 2022- 2033

Förslag till beslut

Kommunstyrelsen beslutar

1. **att** godkänna yttrandet i enlighet med **bilaga 1**.

Ärendet

Regeringen uppdrog i juni 2021 till landets regioner att upprätta förslag på nya länstransportplaner. Uppdraget följer på regeringens infrastrukturproposition som riksdagen beslutade om den 22 juni 2021.

Region Uppsala skickade förslaget på remiss den 29 september och man önskar synpunkter senast 21 december 2021.

Samtidigt uppdrog regeringen till Trafikverket att upprätta förslag på ny nationell plan för transportinfrastruktur. Förslaget skickas på remiss den 30 november.

Beredning

Ärendet har beretts av stadsbyggnadsförvaltningen. Såväl näringslivs- som barn- och jämställdhetsperspektiven är integrerade delar av förslaget till länstransportplan. En hållbarhetsbedömning finns också bifogad.

Föredragning

Remissförslaget redogör för tre planeringsinriktningar, A, B och C. Skillnaden mellan alternativ A och B är små. Alternativ C skiljer sig från de två andra genom att en utbyggnad av väg 288 mellan Gimo och Börstil sker så att hela sträckan får mötesfri standard med 100 kilometer per timme och en förbifart runt samhället Hökhuvud. I

alternativ A och B väljs billigare lösningar som går genom Hökhuvud. Skillnaden i kostnad är närmare 300 miljoner kronor, varav länsplanen tar närmare 200 miljoner kronor, och extern part förväntas finansiera med 75 miljoner kronor. Alternativ C innebär således att medel tas från fyra spår samt åtgärder kopplade till gång-, cykel- och kollektivtrafikåtgärder. Väg 600 och väg 55 är däremot fullt finansierade i samtliga tre alternativ.

I yttrandet tydliggörs att medlen fyra spår bör bibehållas på nuvarande nivå samt att medlen inte bör öronmärkas förrän bättre kunskap finns kring hur medlen bäst nyttjas.

Vidare framförs vikten av att arbeta långsiktigt och uthålligt med statlig infrastrukturplanering varför inriktningen för arbetet i länstransportplanen inte bör förändras för radikalt alltför ofta. Det stråkbaserade arbetssätt som Region Uppsala har utvecklat under senare år bör bibehållas, eftersom det är ändamålsenligt och effektivt.

Det finns också ett behov av att i närtid hitta lösningar för korsningen Bärbyleden/Österleden. För Almungestråket längs väg 282 bör Region Uppsala och Trafikverket ta ett samlat grepp om hur man behöver utveckla vägen i samklang med samhällsutvecklingen i stråket.

Planen bör ha en tydlig inriktning men inte vara för detaljerad, eftersom infrastrukturplanering är en process som ofta tar lång tid och där förutsättningar förändras, vilket planen bör ge möjligheter till.

Slutligen konstateras att processen att ta fram remissförslaget varit såväl ambitiös som inkluderande men i vissa avseenden för detaljerad.

Ekonomiska konsekvenser

Beslutet har inga ekonomiska konsekvenser för Uppsala kommun.

Beslutsunderlag

- Tjänsteskrivelse daterad 17 november 2021
- Bilaga 1, Förslag till yttrande

Stadsbyggnadsförvaltningen

Joachim Danielsson
Stadsdirektör

Christian Blomberg
Stadsbyggnadsdirektör

Datum:
2021-12-08Diarienummer:
KSN-2021-02595Handläggare:
Ola Kahlström

Yttrande över Länsplan för regional transportinfrastruktur i Uppsala län 2022- 2033

Allmänna synpunkter

Region Uppsala har haft en mycket ambitiös och inkluderande process för arbetet med den nya länstransportplanen, vilket uppskattas. Den har involverat en mångfald av möten, på såväl politisk nivå som på olika nivåer på tjänstepersonssidan. Dialogen har dock krävt en stor detaljkunskap, oavsett med vilka företrädare dialogen skett. Det förutsätter ett internt förankringsarbete som inte varit möjligt för Uppsala kommun, och kommunens bedömning är att ett mindre omfattande samrådsförfarande hade varit mer ändamålsenligt.

Uppsala kommun har inlett arbetet med en revidering av nuvarande översiktsplan. Arbetet syftar till att kommunfullmäktige under hösten 2024 ska kunna ta ställning till en ny översiktsplan. Uppsala kommun önskar en tät dialog med Region Uppsala, inte minst om den statliga transportinfrastrukturen och kollektivtrafiken i arbetet, där dialogen på allvar behöver påbörjas tidigt 2022. Det är också ett arbete som kommer att ge ytterligare inspel till genomförandet av länstransportplanen samt kommande länstransportplaner.

Uppsala kommun anser att länstransportplanen bör ha en utformning som möjliggör förändringar i takt med att förutsättningar förändras, inom ramen för uttryckta mål, planeringsinriktningar och övergripande överenskommelser. Eftersom Region Uppsala under de senaste åren har arbetat fram en strukturerad stråkbaserad genomförandeprocess med årliga kommunsamråd kan med fördel utpekande av mindre projekt och objekt lämnas åt den processen. Därmed bör det slutliga planförslaget inte ha för hög detaljeringsgrad eftersom det blir svårare att hantera de förändrade förutsättningar för olika objekt som ofta inträffar.

Om mål, inriktningar och brister och behov

Uppsala kommun anser att målen är relevanta och är delvis i linje med kommunens mål. Det är också bra att ett arbete har gjorts i syfte att konkretisera målen så att en tydligare uppföljning kan göras. Uppsala kommun vill dock påminna att kommunen har som mål att vara fossil- och klimatneutral i sin kommungeografi till 2030. Något som Region Uppsala också har förbundit sig till inom ramen för klimatprotokollet. Någon tydlig koppling till åtagandet saknas i planen varför detta behöver inarbetas och tydligare beskrivas.

I förslaget redogörs för avsiktsförklaringar och medfinansieringsavtal som Region Uppsala tecknat inom ramen för arbetet med länsplanen. Uppsala noterar att det avtal som Uppsala kommun och Region Uppsala tecknat med staten avseende bostadsbyggande i Bergsbrunna med omgivning, Södra staden och "Nysala" i Uppsala kommun inte finns med. Såväl Uppsala som Knivsta kommuner har mycket stora åtaganden genom avtalet för att få till stånd fyra spår på Ostkustbanan. Även Region Uppsala har åtaganden, såväl att trafikera den nya kapacitetsstarka kollektivtrafiken, som att avsätta medel i länstransportplanen. Detta bör redogöras för.

Uppsala kommun vill tydliggöra behovet av att i närtid kunna åtgärda den kapacitets- och säkerhetsbrist som finns i korsningen mellan Bärbyleden och Österleden. Ett åtgärdsvalsstudiearbete pågår för närvarande. Det är i dagsläget oklart hur en långsiktig lösning behöver se ut, men det är av vikt att man i arbete kan hitta enklare åtgärder som kan åtgärda bristerna tills en långsiktig lösning finns på plats.

Om de tre planeringsinriktningarna

Uppsala kommun anser att det är viktigt att den regionala överenskommelse som finns rörande väg 288 fullföljs och att detta ryms inom alternativ B och C. Östhammars kommun är den enda kommun i länet som saknar spårburen kollektivtrafik, vilket innebär att det är särskilt viktigt att kollektivtrafikens framkomlighet och effektivitet prioriteras på denna väg.

Samtidigt är kommunen angelägen om att medel till utbyggnaden av fyra spår kvarstår på nuvarande nivå såsom också stipuleras i Region Uppsalas och Uppsala kommuns avtal med staten. Om Region Uppsala väljer att gå vidare med alternativ C måste ytterligare medel tillskjutas i nästa planperiod, med start 2026. Uppsala kommun anser samtidigt inte att det är lämpligt att i nu aktuell planperiod prioritera ned gång- och cykelvägar på landsbygden.

Uppsala kommun har ett intentionsavtal med Knivsta kommun om gång- och cykelväg längs väg 255. Det är ett av objekten som pekas ut inom ramen för medel till fyra spår. På grund av ovan nämnda åtgärdsvalsstudie bör utpekandet dock avvaka en avvägning gentemot andra objekt. Enligt avtalet med staten samt vad som skrivs i förslaget till länstransportplan bör medlen dessutom nyttjas till åtgärder som har en tydlig koppling till fyra spår och de nya stationslägen som tillkommer. Uppsala kommun anser därför att man bör överväga om det objektet kan finansieras till exempel inom ramen för åtgärdsområden, så kallade potter.

Planering av transportinfrastruktur tar ofta lång tid. Att hålla ihop processen från ax till limpa är svårt, men samtidigt en framgångsnyckel. Länstransportplanen omfattar knappt två miljarder kronor för tolv år, vilket i sammanhanget inte är så mycket pengar. Det är därför viktigt att vara uthållig, att noga överväga om omprövningar av medel ska ske. På samma sätt som Uppsala kommun anser det viktigt att fullfölja

överenskommelsen om väg 288, anser kommunen det vara lika viktigt att fullfölja överenskommelsen rörande fyra spår.

Utbyggnaden av fyra spår samt nya och utbyggda stationer på Ostkustbanan kommer att gagna inte bara Knivsta och Uppsala, utan hela länet. De båda kommunerna har mycket stora åtaganden för att fyra spår ska kunna bli fullt finansierat i kommande nationella plan. Samtidigt gagnar en investering i fyra spår alla länets kommuner. Uppsala kommun har låtit göra en regionalekonomisk analys som visar att de årliga restidsnyttorna för länets kommuner av fyra spår är väsentligt större än för en utbyggnad av väg 288 till mötesfri landsväg. Det är väntat, investeringskostnaden är också mycket högre för fyra spår. I analysen redogörs också för hur nyttan fördelas per invånare och kommun och det är tydligt att fyra spår ger en mer rättvis fördelning av nytta till alla länets kommuner. Förutom Uppsala och Knivsta, främst också Heby, Tierp och Östhammar. Medan nyttan av sista etappen på väg 288 är väsentligt mer koncentrerad till Östhammars kommun. Att fyra spår ger nyttor för de flesta av länets kommuner är viktigt för såväl denna som för kommande länstransportplaner.

Slutligen vill Uppsala kommun peka på behovet att tillsammans med Region Uppsala och Trafikverket aktualisera det åtgärds paketet som finns baserat på åtgärdsvalsstudien för väg 282, Almungevägen, så att förutsättningarna för ett mer samlat genomförande kan ske och som också är kopplat till utbyggnaden i stråket. Till exempel är en gång- och cykelväg mellan Gunsta och Länna ett högt prioriterat objekt för Uppsala kommun.

Erik Pelling

Ordförande

Lars Niska

sekreterare