

Regionkontoret
Ola Kahlström
Tfn 018-61 70 148
E-post ola.kahlstrom@regionuppsala.se

Trafikverket

Remissyttrande avseende nationell plan för transportsystemet 2018-2029

Utgångspunkter

Region Uppsala har erbjudits möjlighet att yttra sig över Trafikverkets förslag till nationell plan. Utöver detta egna yttrande ställer sig Region Uppsala bakom de storregionala ställningstaganden som gjorts av Mälardalsrådet inom ramen för En bättre sats-samarbetet samt det gemensamma yttrandet om Dalabanan från länsplaneupprättarna i Dalarna, Västmanland och Uppsala och föreningen Dalabanans intressenter.

Sammanfattning

Region Uppsala välkomnar att flera viktiga åtgärder finns med i Trafikverkets förslag till nationell plan 2018–2029, däribland en första etapp på Ostkustbanan, åtgärder på Dalabanan och åtgärder på såväl väg 56 som väg 70. Här följer en kort sammanfattning av Region Uppsalas synpunkter som utvecklas därefter.

- **Ostkustbanan behöver en tydlig utbyggnadsplan**
Staten behöver garantera att en utbyggnad av fyrspåret Uppsala–Myrbacken (länsgränsen) sker skyndsamt, utan fördröjning mellan denna och nästkommande planperiod, för att planerat bostadsbyggande ska kunna infrias.
- **Hjulstabron måste bytas om Mälarprojektet ska få full effekt**
Redan investerade medel i Mälarprojektet riskerar att inte kunna nyttjas fullt ut.
- **Dalbanans funktionalitet måste säkerställas**
Såväl byten av spår som de namnsatta investeringar som pekas ut måste genomföras för att kunna möjliggöra en konkurrenskraftig trafik på banan.
- **Säkerställ genomförandet av fyrspåret på Mälarbanan**
Utbyggnaden av fyrspår hela vägen Tomtebodavägen-Kallhäll måste färdigställas senast 2028.

Region Uppsala

Box 602 | 751 25 Uppsala | tfn vx 018-611 00 00 | fax 018-611 60 10 | org nr 232100-0024

www.regionuppsala.se



- **Säkerställ järnvägsnätets funktionalitet**
Region Uppsala är mycket positiva till den ökade ramen för drift och underhåll i järnvägssystemet.
- **Steg 1- och 2 åtgärder**
För att säkerställa ett effektivt genomförande och legitimera fyrstegsprincipen som vägledande inom Transportsystemet måste möjligheten att finansiera denna typ av åtgärder finnas i såväl nationell som i länstransportplaner.
- **Samordna hanteringen av stadsmiljöavtalen**
Länstransportplanerna hanterar statlig medfinansiering. Undvik parallella processer genom att kanalisera stadsmiljöavtalen via länsplanerna.
- **Regionala stationer i Stockholmsregionen**
Betspunkt Barkarby behöver färdigställas i samband med tunnelbanans färdigställande Akalla–Barkarby. Solna station saknas i förslaget.
- **Stationer längs Ostkustbanan Storvreta–Skutskär**
Säkerställa förlängning av plattformar i takt med passagerarökning och införande av nya Upptåg.
- **Samfinansiering nationella medel i länsplaner**
Trafikverket föreslår samfinansiering av medel för trafiksäkerhetsåtgärder med objekt i länstransportplanerna, särskilt för byggande av mötesfria vägar. Arbetet med detta behöver tydliggöras.

Fyrspårsutbyggnad Uppsala–Myrbacken (länsgränsen)

Region Uppsala är mycket positiva till att fyrspåret ingår i Trafikverkets förslag till nationell plan. Vår tolkning är att de 2,37 miljarder kronor som avsatts räcker till arbetet med en ny järnvägsplan och igångsättning av utbyggnad fram till nytt stationsläge i Bergsbrunna 2024–2029.

Inför Trafikverkets förslag har länet varit tydligt med fyrspårets stora nationella nyttor, vad gäller bostadsbyggande, hållbara transporter, vidgad arbetsmarknad och möjlighet att förena en växande huvudstadsregion med länen norr om Uppsala. Det senare är viktigt inte minst för att underlätta tillgängligheten till Arlanda och ge full effekt av investeringar längs norrlandskusten.

I en rapport har Sweco visat att varje års fördröjning av fyrspår hela vägen till Arlanda innebär en samhällsekonomisk kostnad på ca 400 mkr per år, främst i uteblivna restidsvinster och orealiserade fastighetsvärden. För att kunna få full effekt av fyrspåret, och för att de nya städer och stadsdelar som utpekats av den statliga samordnaren ska kunna realiseras i önskad takt, behöver staten enligt Region Uppsalas mening utfärda en garanti för att hela sträckan ska kunna komma till stånd utan fördröjning mellan planperioder. Arbetet med den kommande järnvägsplanen behöver därför analysera hela sträckan i ett sammanhang och det behövs en tydlig tidplan för stråkets fortsatta utbyggnad även efter planperiodens slut.

Resultat av förhandlingarna mellan regeringens samordnare och Region Uppsala samt Uppsala respektive Knivsta kommuner förutsätts därtill ingå i regeringens beslut om nationell plan.

Region Uppsala vill därför understryka att det är av yttersta vikt dels att planeringsfas och byggstart inte försenas, dels att alla 23 kilometer färdigställs så snart som möjligt. Det är först när hela sträckan är på plats som restidsvinsterna kan uppnås fullt ut och bostadspotentialen på minst 55 000 bostäder, och uppemot 100 000 invånare, kan realiseras. En försening av investering i infrastruktur innebär att den önskade bostadsproduktionen riskeras att senareläggas.

Längs delar av Ostkustbanan finns emellertid förutsättningar för byggande av fler bostäder långt innan fyrspåret kan vara på plats, exempelvis i Alsike. Detta förutsätter dock att investeringar i ökad tillgänglighet, bland annat i form av påfarter till E4:an, möjliggörs tidigt under planperioden. Inom den nationella planen behöver förutsättningarna för denna utbyggnad säkras.

Under planeringsfasen behöver flera svåra frågor lösas. Region Uppsala och övriga regionala och lokala aktörer är fullt beredda att axla vår del av ansvaret och svara upp mot de åtaganden som behöver göras. Från Region Uppsalas sida handlar det i första hand om trafikering och drift av kollektivtrafik och att svara upp mot en trafikökning Uppsala–Stockholm med 15-minuterstrafikering. Därtill kommer investeringar i fordon och depåer bli aktuella.

I Region Uppsalas förslag till länstransportplanen är vi beredda att medfinansiera järnvägsåtgärder som möjliggör en utvecklad pendeltågstrafik med cirka 213 miljoner kronor, samt avsätta 200 miljoner kronor för utbyggnaden av en kapacitetsstark kollektivtrafik i Uppsala stad, vilket förenar de nya stadsdelar som planeras i stadens södra delar med ett utbyggt fyrspår. Utrymmet inom föreslagen ekonomisk ram för länstransportplanen begränsar möjligheterna till ytterligare investeringar längs och omkring fyrspåret, varför Region Uppsala förordas att utrymmet inom LTP utökas.

Samordna hanteringen av stadsmiljöavtalen och andra regionala satsningar

Vidare menar Region Uppsala att medlen för stadsmiljöavtalen och andra satsningar bör samlas i de regionala planramarna. Region Uppsala arbetar, liksom övriga länsplaneupprättare, för en helhetssyn mellan investeringar i gång- och cykelvägar och kollektivtrafikanläggningar i det statliga transportsystemet samt kommunala insatser. Att lägga stadsmiljöavtalens medel i de regionala planerna skulle minska antalet parallella system och skapa förutsättningar för kontinuitet och helhetssyn i planeringen. Det blir tydligare för kommunerna hur ansökningsförfarande och regelverk ska kunna följas. Region Uppsala föreslår därför att stadsmiljöavtal och de medel som tillhör dem fortsättningsvis kanaliseras via länstransportplanerna.

Region Uppsala föreslår dessutom att föreslagen pott för medfinansiering av mittseparering av regionala vägar bör tillföras de regionala planerna. Oavsett



slutförslag i denna fråga efterfrågar Region Uppsala en tydlig dialog och en precisering kring vilka objekt som kan komma i fråga.

Dalabanans funktionalitet måste säkerställas

Förslaget på nationell plan 2018–2029 innefattar tyvärr inte de åtgärder som Region Uppsala har förväntat sig. Planförslagets kapacitets- och hastighetshöjande åtgärder längs banan är inte tillräckliga för att nå den gemensamma målbilden som innebär en restid Borlänge–Uppsala på 89 minuter, timestrafik och möjlighet för utökad regionaltrafik med konkurrenskraftig tidtabell mellan Sala och Uppsala. Om alla åtgärder som föreslås i nationell plan genomförs kommer förutsättningarna för timestrafik enligt Trafikverket nås, medan det kvarstår tre minuter för att nå restidsmålet.

I järnvägsnätsbeskrivningens samrådsutgåva 2019 har vi noterat att risken för hastighetsnedsättning tas bort för sträckan Uppsala–Broddbo. Om spårbytena inte är akuta är det viktigt att de ändå genomförs samtidigt som de planerade kapacitets- och hastighetsåtgärderna. Sträckan är idag utnyttjad till i stort sätt maximal kapacitet med såväl långväga persontrafik som pendeltågstrafik. Den senare har upplevt en stark passagerarutveckling och också inneburit lokal utveckling vid stationsorterna längs banan. Trafiken behöver därför få stabila förutsättningar. Om hastighetsnedsättningar skulle komma innebär det i praktiken att pendeltågstrafik på sträckan är omöjlig att motivera. Samtidigt pekas flera åtgärder längs banan ut i syfte att öka kapaciteten och förkorta restiden.

Sammanfattningsvis är det viktigt att prioritera de väl utredda åtgärder som krävs för att uppnå målbilden för Dalabanan. De nödvändiga spårbytena behöver genomföras och utifrån den betydelse Dalabanan har för persontrafiken behöver Dalabanan få en förbättrad banklassificering och en högre prioritet för underhåll och investeringar

Genomförande och helhetssyn

Planförslagets fokus på järnvägens underhåll är välkommet. Funktionaliteten i systemet måste återställas för att pågående och nya investeringar ska få full effekt, varför drift och underhåll måste vara fortsatt högt prioriterat. Region Uppsala önskar dock ett klagande av vad Trafikverket menar med ett återställande till dagens funktionalitet, eftersom dagens funktionalitet, enligt Region Uppsalas mening, inte är tillräcklig. För att kunna dra full nytta av föreslagna investeringar i järnvägssystemet måste funktionaliteten förbättras.

Region Uppsala noterar att ett byggande av planskilda korsningar i centrala Uppsala, St Persgatan och St Olofsgatan i tabellverket ligger i planperioden 2024–2029. Samtidigt finns ett genomförandeavtal med Uppsala kommun om att byggande sker 2021–2023. Region Uppsala förutsätter att genomförandeavtalet fortsatt gäller som grund för tidplanen.

Trafikverket och omkringliggande kommuner har investerat stora belopp i det pågående Mälarprojektet, som genom att öka kapaciteten i farleden och slussen i Södertälje möjliggör en överflyttning av gods från överbelastad landinfrastruktur till sjöfart. En begränsande faktor är dock Hjulstabron och dess bredd. Trafikverket region Öst har

träffat en avsiktsförklaring med kommuner om medfinansiering och ett genomförande som möjliggör för målarmax-fartyg år 2023. Region Uppsala menar att även Hjulstabron behöver åtgärdas utifrån intentionerna i avsiktsförklaringen. Förutom mot bakgrund av avsiktsförklaringen behöver ett transportslagsövergripande angreppssätt tas då bron har brister bland annat när det gäller bärigheten.

Steg 1- och 2-åtgärder

Region Uppsala menar att det inom länstransportplanen bör ges möjlighet att finansiera och arbeta med steg 1- och 2-åtgärder.

Fyrstegsprincipen bidrar till att säkerställa resurseffektiva och hållbara åtgärder i transportsystemet. När lagstiftningen för väg- och järnvägsplanering och byggande förändrades och åtgärdsvalsstudier introducerades som planeringsinstrument blev verktygen att följa fyrstegsprincipen starkare. Enligt Trafikverkets tolkning kan länsplaneupprättarna idag emellertid endast använda medel för steg 1- och 2-åtgärder i anslutning till beslutade steg 3- och 4-åtgärder. Det är, enligt Region Uppsalas mening, ett bakvänt sätt att tillämpa fyrstegsprincipen. Det är ineffektivt, ologiskt och ger en motsägelsefull signal till fyrstegsprincipens legitimitet när planeringen förutsätts vila på dessa principer, utan att länstransportplanen medger finansiering av åtgärderna.

Regeringen har i sina direktiv inför åtgärdsplaneringen pekat ut bland annat digitaliseringen som ett prioriterat område att hantera i åtgärdsplanerna. Inom ramen för länstransportplanerna ser Region Uppsala nya möjligheter inte minst med att arbeta med beteendepåverkande åtgärder.

Region Uppsala menar mot denna bakgrund att steg 1- och 2-åtgärder bör kunna planeras, finansieras och genomföras tillsammans med kommuner, Trafikverk och andra aktörer inom länstransportplanens ram.

Behov av funktionella stationer för lokal och regional pendeltågstrafik

Region Uppsala förutsätter att utbyggnad till fyra spår mellan Tomtebodavägen och Kallhäll färdigställs senast 2028 och att den kapacitetsbrist som idag råder på sträckan därmed är löst.

Barkarby och Solna stationer är viktiga bytespunkter för Uppsalaregionen. Tunnelbanan till Barkarby färdigställs till 2024. Till dess behöver även Bytespunkt Barkarby färdigställas.

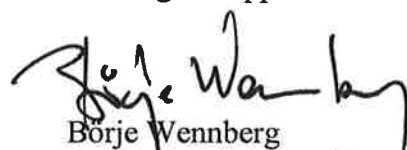
I de bristbeskrivningar som biläggs förslaget till nationell plan saknar Region Uppsala en beskrivning av Bålsta station. Stationen har dålig standard och kapacitet och behöver utvecklas, inte minst utifrån den omfattande utveckling Bålsta står inför.

Stationerna längs Ostkustbanan mellan Uppsala och Gävle har brister i form av bland annat för korta plattformar. Regionfullmäktige för Uppsalas län har den 27 september 2017 beslutat om anskaffning av nya fordon. Beslutet innebär att Region Uppsala kommer att köra Upptågstrafiken med längre fordon. Utifrån resandeprognoser kommer tåg med väsentligt ökad kapacitet behövas, vilket innebär fordonslängder mellan 105 – 210 meter. De längre fordonen på 210 meter kommer att behövas redan år 2024–2025.

bg

Det innebär att plattformsförlängningar kommer att behövas etappvis under kommande planperiod.

För Region Uppsala


Börje Wennberg
Regionstyrelsens ordförande


Staffan Isling
Regiondirektör