

Handläggare
Malmgren Tobias

Datum
2017-11-08

Diarienummer
KSN-2017-3068

Näringsdepartementet

n.registrator@regeringskansliet.se
n.nationellplan@regeringskansliet.se
Ert dnr: N2017/05430/TIF

Yttrande över remiss Förslag till nationell plan för transportsystemet 2018-2029

Trafikverket har remitterat ovan rubricerat underlag till Uppsala kommun för yttrande.

Helhetssyn och genomförande

Planförslagets fokus på järnvägens underhåll är välkommet. Funktionaliteten i systemet måste återställas för att pågående och nya investeringar ska få full effekt. Drift och underhåll måste vara fortsatt högt prioriterat. Uppsala kommun önskar ett klagörande av vad Trafikverket avser med att bibehålla dagens funktionalitet, eftersom dagens funktionalitet, enligt Uppsala kommun mening, inte är tillräcklig. För att kunna dra full nytta av föreslagna investeringar i järnvägssystemet måste funktionaliteten förbättras.

Uppsala kommun välkomnar också en fortsatt satsning på stadsmiljöavtalen för att främja hållbart resande i städerna. Att avtalen föreslås omfattas av nationella planen ger en större långsiktighet för projekten och förbättrar förutsättningarna för att fler ska kommuner och landsting ska kunna söka stöd för satsningar på kollektivtrafik samt genomförande av nödvändiga cykelåtgärder. Uppsala kommun noterat också att planförslaget innehåller ytterligare medel till cykel vilket tillsammans med den nationella cykelstrategin ytterligare kan bidra till att stärka cykeln som trafikslag.

Ostkustbanan, fyrspår (Uppsala-Länsgränsen Uppsala/Stockholm)

Uppsala kommun ser mycket positivt på att fyrspåret nu omfattas av planförslaget. Med fyra spår skapas förutsättningar för bostadsbyggande, 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.

Uppsala är Sveriges fjärde storstadskommun med drygt 200 000 invånare. En växande regional arbets- och utbildningsmarknad ökar trycket på bostadsmarknaden och efterfrågan på mark och lokaler för arbetsplatser. Idag reser cirka 18 000 personen dagligen till och från Uppsala med tåg på Ostkustbanan.

Uppsala kommun har en stark befolkningstillväxt och på mindre än ett decennium har bostadsbyggandet närmast tredubblats. Idag har Uppsala kommun nått målet om 3 000 nya bostäder per år. Den kommunala planeringen siktar på en beredskap för ytterligare 135 000 invånare och 70 000 arbetsplatser fram till år 2050.

Strategin för Uppsalas långsiktiga stadsutveckling tar till vara de möjligheter som en ökad kapacitet på Ostkustbanan ger. Uppsala ska vara fysiskt och socialt sammanhållet, uppbyggd kring noder och stråk med närhet till såväl daglig service som en stor regional arbetsmarknad. År 2050 ska gång-, cykel- och kollektivtrafik tillsammans utgöra minst 75 procent av resandet inom staden. Uppsala resecentrum och trafiksystemet som leder dit behöver avlastas genom en ny tågstation vid Bergsbrunna. Detta förutsätter två nya spår på Ostkustbanan och kollektivtrafik som kopplar samman den flerkärniga staden.

En ökad tillgänglighet till en ny tågstation vid Bergsbrunna skapar förutsättningar för att bygga ut två nya större områden. Totalt handlar det om cirka 33 000 bostäder i en ny stadsstruktur som nu ingår i Uppsala kommuns förhandling med regeringen angående ”större områden för bostadsbyggande och hållbar stadsutveckling”. Den generella kapacitetshöjningen och tillgänglighetsförbättringen som ges av två nya spår och Bergsbrunna station öppnar även för bostadsbyggande i andra lägen i staden och kommunen.

En viktig förutsättning för nämnda bostadsbyggnadssåtagande är förutom fyrspåret även investeringar i kapacitetsstark kollektivtrafik både mellan Gottsunda och Bergsbrunna (Ultunalänk) samt mellan Uppsala resecentrum och Ultuna (Kunskapsspåret). Detta bygger på stora investeringar från både Uppsala kommuns sida men även region Uppsala via den regionala infrastrukturplanen.

Uppsalas roll i huvudstadsregionens bostadsförsörjning och näringslivsutveckling kan bli än mer betydande framöver. Uppsala har inte tidigare omfattats av särskilda storstadssatsningar. För att säkerställa att nödvändiga investeringar ska komma på plats vid ungefär samma tidpunkt och därmed stödja det beskrivna bostadsbyggandet, en stark utveckling av arbetsmarknaden och ett hållbart resande bör regeringen överväga en riktad satsning i samband med investeringar på ostkustbanan. Det kan till exempel ske genom ytterligare tillskott till den regionala infrastrukturplanen.

Det krävs även åtgärder vid Uppsala resecentrum samt Ostkustbanan genom Uppsala för att anpassa järnvägsanläggningen för fler och längre tåg samt ännu fler passagerare på längre sikt. Uppsala kommun värnar ostkustbanans funktion. Det är dock viktigt att kommunens ambition med stadsutvecklingen för innerstaden och resecentrums knutpunktfunktion kan vägas samman med statens avsikter med utvecklingen av ostkustbanan så att båda intressena kan förenas.

Uppsala kommuns tolkning är att de 2,37 miljarder kronor som avsatts räcker för framtagandet av en ny järnvägsplan samt byggnation fram till ett nytt stationsläge i

Bergsbrunna 2024 - 2028. Förutsättningar för att skapa ett nytt stationsläge vid Bergsbrunna med en omkringliggande stadsstruktur bygger på både kommunala och statliga åtaganden. Trafikverket är en nyckelaktör i processen kring stationsutformning samt i arbetet med att ta fram en fördjupad översiktsplan för området. För att etablera denna plats fullt ut som en regional omstigningsnod krävs även investeringar för att öka tillgänglighet till E4 i form av en trafikplats i höjd med Bergsbrunna station. Inom den nationella planen behöver förutsättningarna för dessa utbyggnader säkras.

När det gäller kommande processer kopplat till fyrspåret vill Uppsala kommun framföra följande:

- Staten bör utfärda en garanti för att hela sträckan ska kunna komma till stånd utan fördröjning mellan planperioder. Detta mot bakgrund av att endast en del av sträckan för fyrspåret är finansierat inom kommande planperiod 2018–2029. På så sätt uppnås full effekt av fyrspåret samt kan de nya städer och stadsdelar som utpekats av den statliga samordnaren realiseras i önskad takt.
- En kommande järnvägsplan bör analysera hela sträckan i ett sammanhang och det krävs en tydlig tidsplan för stråkets fortsatta utbyggnad.
- Det är av yttersta vikt att byggstarten för fyrspåret sker så tidigt som möjligt inom det av planförslaget angivna intervallet 2024 och 2028 och att det färdigställs inom en rimlig tid. Planeringsfasen får därför inte innebära några förseningar. Det är först när hela sträckan är på plats som restidsvinsterna kan uppnås fullt ut och bostadspotentialen i stråket kan uppnås. En försening av investering i infrastruktur innebär att den önskade bostadsproduktionen riskerar att senareläggas.

Plankorsningar i Uppsala stad

Uppsala kommun noterar av planförslaget att ett byggande av planskilda korsningar i centrala Uppsala, S:t Persgatan och S:t Olofsgatan i tabellverket ligger i planperioden 2024–2029. Samtidigt finns ett genomförandeavtal med Uppsala kommun om att byggande sker 2021–2023. Uppsala kommun förutsätter att ingångna avtal mellan kommun och stat fullföljs där genomförandeavtalet fortsatt gäller som grund för tidplanen.

Uppsala kommun vill uppmärksamma regeringen på att planeringsprocessen kring plankorsningarna har varit utdragen med omtag som hittills inneburit en försening på cirka 4 år. Passagera över Ostkustbanan vid S:t Olofsgatan och S:t Persgatan har dagligen cirka 15 000 trafikrörelser när det gäller oskyddade trafikanter (cykel och gång) där S:t Olofsgatan även har cirka 3 800 fordon som passerar över järnvägen per dag (vardagsmedelsdygnstrafik). Det är därför väldigt angeläget för Uppsala kommun att plankorsningarna färdigställs skyndsamt.

Av planförslaget framgår att en planskild korsning ingår i investeringsobjektet ”Dalabanan, åtgärder för ökad turtäthet och kortare restid” tillsammans med ett antal övriga åtgärder för att främja en kortare restid på Dalabanan vilket är positivt. Uppsala kommuns inriktning för Börjegatan och Börjetull är att det ska utvecklas till en stadsnod som innebär en lokal och

regional knutpunkt för kollektivtrafik och stadsliv. Med en hög koncentration av bebyggelse, personintensiva verksamheter samt service och bostäder. Mot denna bakgrund bör den fortsatta processen för planerade åtgärder ske i samarbete mellan Trafikverket och Uppsala kommun.

Dalabanans funktionalitet måste säkerställas

Uppsala kommun konstaterar att förslaget till nationell plan 2018–2029 tyvärr inte innehåller de kapacitets- och hastighetshöjande åtgärder som är tillräckliga för att nå den gemensamma målbilden för Dalabanan. Det handlar om en restid Borlänge-Uppsala på 89 minuter, timmestrafik och möjlighet för utökad regionaltrafik med konkurrenskraftig tidtabell mellan Sala och Uppsala.

Trots att risken för hastighetsnedsättningen tas bort för sträckan Uppsala-Broddbo behöver de nödvändiga spårbytena genomföras 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. Det är viktigt att långsiktigt skapa förutsättningar för fortsatt utveckling av resandet i stråket. Här spelar även den fysiska samhällsplaneringen roll där stationsnära lägen nyttjas för bostadsbyggande där förutsättningar tillåter längs med stråket. Inom Uppsala kommun finns potentiella stationslägen för bostadsbyggande men det kräver också ytterligare investeringar och en betydande satsning på banan.

Utifrån den betydelse Dalabanan har för persontrafiken behöver Dalabanan även få en förbättrad banklassificering och en högre prioritet för underhåll och investeringar.

Steg 1- och 2-åtgärder

Uppsala kommun arbetar aktivt med steg 1 och 2 åtgärder bl.a. när det gäller att främja cykling. Arbetet leder till dokumenterade positiva effekter för cyklingen och de är kostnadseffektiva. Uppsala ser stora behov av att även andra offentliga aktörer tar ansvar för denna typ av åtgärder och vill driva arbetet framåt. Därför ser Uppsala kommun en stor potential i om länsplaneupprättarna genom sina länstransportplaner skulle 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. Kommunerna är fria att tillämpa fyrstegsprincipen fullt ut medan andra offentliga aktörer är på olika sätt begränsade i sin utövning. Exempelvis kan länsplaneupprättarna idag endast använda medel för steg 1- och 2-åtgärder i anslutning till beslutade steg 3- och 4-åtgärder. Det är ett bakvänt sätt att tillämpa fyrstegsprincipen.

Uppsala kommun menar mot denna bakgrund att steg 1- och 2-åtgärder bör kunna planeras, finansieras och genomföras tillsammans med olika aktörer inom länstransportplanens ram. Detta ger större ekonomiska möjligheter att genomföra kostnadseffektiva åtgärder.

Kommunstyrelsen

Marlene Burwick
Ordförande

Ingela Persson
Sekreterare