

Näringsdepartementet

Inriktningsunderlag inför transportinfrastruktur för perioden 2018-2029 (N2015/4305/TIF)

Regionförbundet Uppsala län och Landstinget Uppsala län har som samverkansorgan respektive kollektivtrafik- och trafikeringsansvarig för Uppsala län erbjudits att yttra sig över ovan rubricerade remiss. En politisk överenskommelse mellan Regionförbundet Uppsala län och Landstinget i Uppsala län innebär att Uppsala län skickar ett samlat yttrande på remissen. Landstinget i Uppsala läns yttrande bifogas.

Regionförbundet Uppsala län och Landstinget Uppsala län är aktiva medlemmar i sjulänssamarbetet En Bättre Sits som syftar till att samarbeta och skapa en storregional samsyn av gemensamma prioriteringar inom infrastruktur- och transportfrågorna. Uppsala läns yttrande tar sin utgångspunkt i det gemensamma yttrandet från En Bättre Sits samarbetet.

Sammanfattande synpunkter från Uppsala län

- I Uppsala län finns flera större brister av nationell betydelse som t.ex. ytterligare två spår Arlanda-Uppsala, Arosälänken, åtgärder för Dalabanan, samt anpassning av Hjulstabron för den nationella sjöfarten på inre vattenvägar,
- I Trafikverkets inriktningsunderlag saknas tydlig planering och långsiktiga åtgärder för att nå målet att Sverige inte ska ha några nettoutsläpp av växthusgas 2050,
- Vi ställer oss bakom behoven av ökade medelsanslag för drift- och underhåll och vidmakthållande men saknar redogörelser om vilka konsekvenser och effekter ökade medelanslag ger transportsystemet i stort,
- Vi efterlyser ett tydligt mandat i den nationella och de regionala planerna för att investera i steg 1- och 2-åtgärder,
- Vi ser ett behov av att tydliggöra godsflöden och ge förutsättningar att hantera kommande utveckling,
- Kommande investeringar för höghastighetsbanorna kopplade till Sverigeförhandlingens uppdrag får inte tränga ut planerade investeringar och ekonomiska förutsättningar i den nationella eller i de regionala planerna,

- Effekter, behov och funktion av hur storregionala och kapillära system utanför höghastighetsbanorna ska knytas samman och finansieras behöver tydliggöras,
- Uppsala län efterlyser en tydlig redogörelse av vilka nationella och regionala mål ett vidmakthållande av transportsystemet bidrar till,
- Ökade anslag för de regionala ramarna för att hantera och möta upp efterfrågan på hållbara persontransporter,
- Förbättrade förutsättningar för framkomlighetsåtgärder i och kring städerna.

Förutsättningar Uppsala län

Bärande för Uppsala län är den regionala utvecklingsstrategin Uppländsk Drivkraft 3.0 med EU:s strategi Europa 2020 som övergripande vägledning. Några av målen för Uppsala län är:

- Över 90 procent av 20-64 åringarna ska arbeta
- Utsläppen av växthusgaser ska minska med 40 procent
- Ena länet kring noll nettoutsläpp av växthusgaser i atmosfären fram till år 2050
- Andelen 30-34 åringar som har minst en tvåårig eftergymnasial utbildning ska överstiga 55 % procent

Uppsala läns positiva utveckling bidrar till att det går bra för Sverige. Funktionellt präglas länet av tydliga transportstråk som binder samman västra och norra delen av Sverige med Uppsala, Arlanda och Stockholm. Uppsala län är idag till stor del integrerat i Stockholms arbetsmarknadsregion och står tillsammans för cirka 25 procent av Sveriges arbetsmarknad. Sträckan Uppsala-Stockholm är Sveriges största länsöverskridande pendling där en kraftig utveckling av bostäder och näringsliv sker i stråket längs med Ostkustbanan. Pendlingen mellan Uppsala och Stockholm förväntas också öka. I stråket finns Arlanda som den internationella porten till och från Sverige.

I Uppsala läns västra del är Enköping och Bålsta med E18 och Mäljarbanan som transportstråk viktiga länkar för att koppla ihop Västerås och Örebro med Stockholm. I dag är dock kopplingen från Uppsala/Arlanda mot Enköping, Västerås och Örebro bristfällig. En järnväg mellan Enköping och Uppsala, Arosälänken, skulle stärka sambanden mellan orterna, vilket skulle medföra regionförstoring och utvecklingsmöjligheter. Den enkelspåriga Dalabanan har en avgörande funktion för att länka samman Dalarna-Uppsala-Arlanda-Stockholm. Kapacitetshöjande åtgärder på Dalabanan möjliggör en positiv utveckling längs hela stråket.

Uppsala län stärker konkurrenskraften – för hela landet

I Uppsala län finns flera exempel på större brister i transportsystemet av nationell betydelse med behov av större investeringar. Ytterligare två spår på Ostkustbanan mellan Arlanda-Uppsala är av högsta vikt både ur ett regionalt och nationellt perspektiv, men det finns ytterligare brister som behöver åtgärdas. Andra åtgärder av vikt är Arosälänken, Dalabana, anpassning av Hjulstabron och riksväg 55 för den nationella sjöfarten på inre

vattenvägar och den regionala tillgängligheten och riksväg 70 som Dalarnas viktigaste vägförbindelse till och från Stockholm.

Målstyrning – ett transportsystem för alla

Den grundläggande styrningen för utveckling av transportsystemet är det transportpolitiska målet om en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning. Det innebär bland annat att begränsa transportsektorns miljöpåverkan. Ambitionen är att Sverige år 2030 ska ha en fossilfri fordonsflotta, år 2050 ska Sverige inte ha några nettoutsläpp av växthusgaser. I Trafikverkets inriktningsunderlag saknas tydlig planering och långsiktiga åtgärder för att nå dessa mål.

Ett ökat fokus på vidmakthållande och begränsade ekonomiska resurser innebär att transportsystemens olika delar måste fungera, nyttjas effektivt och ses ur ett helhetsperspektiv med önskade funktioner. Systemen behöver svara upp mot målen om minskad klimatpåverkan, harmonisera med bostadsbyggandet och möta näringslivets behov och utveckling. Uppsala län ställer sig bakom behoven av ökade medelsanslag för drift- och underhåll och vidmakthållandet. Dock saknas redogörelser av vilka effekter ökade medelsanslag ger transportsystemet och hur dessa bidrar till att nå internationella, nationella och lokala mål år 2030 respektive 2050.

Det framgår i inriktningsunderlaget att 250 000 bostäder behöver byggas fram till år 2020. Enligt Boverket (januari 2016) är det faktiska behoven närmare 700 000 nya bostäder fram till år 2025. Hur den här ökningen av bostäder ska tillgänglighetsförsörjas, varuförsörjas och hur näringslivstransporter i stort ska fungera i hela landet framgår dock inte i inriktningsunderlaget.

Långsiktigt hållbart transportsystem

För att nå de internationella och nationella klimatmålen krävs minskade transportutsläpp. Det innebär ett gemensamt ansvar. Uppsala län anser att samhället i stort behöver arbeta med åtgärder på olika nivåer för uppnå detta. I inriktningsunderlaget saknas hur klimat- och miljöfrågorna samt hur de sociala aspekterna ska hanteras.

Sent i remissperioden har regionförbundet även tagit del av Trafikverkets underlagsrapport, *Styrmedel och åtgärder för att minska transportsystemets utsläpp av växthusgaser (2016-02-18)*, som beskriver hur behovet av transportsystemet och tillgänglighet behöver anpassas för målet om nettonollutsläpp år 2050.

Rapporten föreslår påverkans- och fysiska åtgärder som krävs för att transportsystemet ska bidra till att de nationella klimatmålen uppnås. Den föreslår bland annat ett ökat fokus på gång- och cykel, kollektivtrafik och trafikering och fördelning av stadsmiljöanslag.

Enligt regionförbundets mening är det nödvändigt att dessa förslag inarbetas i den fortsatta åtgärdsplaneringen. Det är anmärkningsvärt att denna underlagsrapport inte har inkluderats i det ursprungliga remissutskicket.

Inriktningsunderlaget är i mångt och mycket en prognosstyrd framtidsutblick. Prognoserna indikerar en betydande trafikökning under planperioden, där ett exempel är att persontransporter med bil väntas öka med 25 procent mellan åren 2010 och 2030. Konsekvenserna kan leda till större trängsel och miljöproblem i städerna om inga åtgärder vidtas. Därför behövs satsningar på framkomlighetsåtgärder för kollektivtrafik tillsammans med styrmedel för att stärka dess konkurrenskraft gentemot bilen samt bidra till att uppnå hållbara och effektiva näringslivstransporter. Uppsala län bedömer att det behövs förutsättningar att hantera landsbygdens flöden till och från städerna med strategisk utbyggnad av pendlarparkeringar i anslutning till attraktiva bytespunkter.

En stor potential och nödvändighet för att nå önskad samhällsutveckling och förändrat resande- och transportbeteende är arbetet med beteendepåverkande åtgärder, så kallade steg 1 och steg 2 åtgärder. För att möjliggöra helhetsperspektivet krävs tydliga förutsättningar och mandat som på ett resurseffektivt sätt bidrar till att arbeta med fyrstegsprincipens samtliga steg. Idag sker det arbetet genom åtgärdsvalsstudier (ÅVS). Om åtgärdsvalsstudier fortsättningsvis ska vara vägledande och trovärdiga för framtagandet av förslag till åtgärder behövs en översyn av nuvarande förordningar. Det behövs för att möjliggöra investeringsinsatser på steg 1- och 2-nivå för den nationella och de regionala transportplanerna.

En tillförlitlig infrastruktur är en förutsättning

Behovet av att åtgärda eftersatta drift- och underhållsåtgärder är en förutsättning för att skapa en tillförlitlig och robust infrastruktur. Ett återupprättande av denna tillsammans med trimningar av befintliga anläggningar är också nödvändigt för att få ut de fulla effekterna av de planerade investeringarna. Framförallt järnvägen har lågt förtroende hos medborgare och näringsliv på grund av otaliga brister i transportsystemet. Uppsala län delar Trafikverkets bedömning att eftersläpande underhåll bör åtgärdas under den kommande 12 års-perioden.

Godstransporter

Den förväntade godsmängden förväntas öka i takt med befolknings- och sysselsättningsutvecklingen. Enligt inriktningsförslaget föreslås ett ökat fokus på sjötransporter som idag står för cirka 90 % av nationell import och export. Det kommer att innebära en liknande ökning av lokala och regionala tyngre transporter för omlastning och distribution på väg och järnväg. Det kommer även att medföra stora krav på lokala och regionala aktörer, vilka behöver ges förutsättningar att hantera de ökade flödena. Men hur dessa flöden avses att hanteras i inriktningsunderlaget för att bidra till transportsystemets funktionalitet behöver utredas vidare.

Regionförbundet Uppsala län svarade hösten 2014 på remisserna om tyngre och längre fordon på det allmänna vägnätet, den så kallade 74 tonsutredningen. I inriktningsunderlaget lyfts tyngre fordon som ett alternativ för tyngre godstransporter. När det gäller frågan om 74-tonsuppdraget vill Regionförbundet Uppsala län som regionalt utvecklingsansvarig att behovet av angöring till avlastningspunkter som exempelvis viktiga hamnar beaktas. Införandet av 74 ton får inte ses som ett alternativ till längre godstransporter på järnväg. Det saknas en redogörelse av vilka förutsättningar som krävs för att hantera dessa flöden.

Höghastighetsbanor på järnväg

Den pågående utredningen om höghastighetsbanor på järnväg mellan Stockholm och Göteborg och Malmö kommer, om så genomförs, bli stommen för den fysiska infrastrukturen i landet inom överskådlig framtid. Uppsala län delar Trafikverkets uppfattning att finansieringen för dessa bör vara utanför angivna ramar för utvecklingsinvesteringar. Investeringar direkt kopplade till höghastighetsbanorna får inte tränga ut planerade investeringar och ekonomiska förutsättningar i den nationella eller i de regionala planerna. Tillgängligheten med kollektivtrafik till nationellt viktiga flygplatser behöver stärkas. Därför är det viktigt att koppla ihop en hållbar, snabb och konkurrenskraftig trafikförsörjning till och från Arlanda och Uppsala.

Effekterna vid ett genomförande av höghastighetsbanorna kommer att skapa behov i omgivande infrastruktur. Uppsala län anser att det hade varit önskvärt att det i inriktningsunderlaget hade givits förslag på hur storregionala stråk och kapillära system utanför höghastighetsbanorna ska knytas an, trafikeras och finansieras för att inte staten helt släppa ansvaret för dessa.

Fördelning av utvecklingsmedel och planeringsförutsättningar

Med den nu rådande statusen för landets fysiska infrastruktur och behoven av att säkerställa ursprunglig funktion och robusthet bör fördelningen mellan åtgärdsstyper samt mellan den nationella och de regionala planerna ses över. Det är angeläget att likvärdiga planeringsförutsättningar skapas över hela landet. I inriktningsunderlaget framgår det att genom politiska styrmedel på lokal och regional nivå samt fokus på att genomföra mindre åtgärder skapas goda effekter för kapacitet, robusthet och hållbarhet i systemen. Det är också viktigt att uppnå nytta för att möta klimat- och miljömål och påverka resande- och transportmönster. Uppsala län anser att det är angeläget att se till helheten för utvecklingen av viktiga noder och stråk.

I det storregionala En Bättre Sittsamarbetet har regionen genom överenskommelsen "Avtal om medfinansiering av Citybanan" åtagit sig att medfinansiera infrastruktur till en kostnad om 2 miljarder där kommuner i Uppsala län bidragit med medfinansiering. Satsningen är ett exempel på de storregionala gemensamma prioriteringarna som gjorts inom ramen för En Bättre Sitts och är en förutsättning för utvecklingen av regionens

transportsystem. Den lokala och regionala medfinansiering ska dock ses som ett undantag, inte som en självklarhet.

De typer av trimningsåtgärder och mindre åtgärder som är föreslagna att prioriteras ligger till stora delar inom den infrastruktur som finansieras eller kan medfinansieras via de regionala planerna. Till det läggs stadsmiljöavtalen som ska bidra till förbättringsåtgärder kopplat till hållbart resande. Uppsala län välkomnar fokus på den här typen av åtgärder, men anser att de nu anslagna medlen för stadsmiljöavtalen och dess uppdrag istället borde ligga inom ramen för de regionala transportplanerna. En stor del av det dagliga regionala arbetet handlar om att skapa och investera i förbättrade förutsättningar för kollektivtrafikresande.

Stad och landsbygd

Uppsala län uppfattar att inriktningsunderlaget fokuserar på hur klimat- och miljömål kan nås via effektiva och hållbara gods- och persontransporter i städerna. Vägen ses i många fall som det enda alternativet för de som är bosatta på landsbygden eller i områden med långa geografiska avstånd. Uppsala län anser att Trafikverket borde få i uppdrag att under den kommande planperioden redogöra för hur beteendepåverkande insatser och åtgärder ska kunna gynna hållbara transportmedel för gods- och persontransporter även i mindre tätorter och på landsbygden. Därigenom främjas hela Sveriges fortlevnad.

REGIONFÖRBUNDET UPPSALA LÄN

Johan Edstav
Förbundsstyrelsens ordförande

Catharina Blom
Regiondirektör

Bilaga:

Yttrande från Landstinget i Uppsala län



Samhälle och trafik
Stina Bäckström
Tfn 018 611 19 37
E-post: stina.backstrom@ul.se

Regionförbundet i Uppsala län

Remissyttrande angående Trafikverkets inriktningsunderlag inför transportinfrastrukturplaneringen för perioden 2018-2029

Inledning

Kollektivtrafiknämnden anser att inriktningsunderlaget för transportinfrastrukturplaneringen år 2018-2029 utgör en viktig grund för de satsningar som rör transportinfrastrukturens utveckling under kommande decennium. Nämnden ser stora värden i att remissinstansernas synpunkter i egenskap av expertutlåtanden från respektive ansvarsområde beaktas och tas upp till diskussion under den fortsatta processen.

Målstyrd planering

Den grundläggande styrningen för utveckling av transportsystemet är det transportpolitiska målet om en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning. Det innebär bland annat att begränsa transportsektorns miljöpåverkan. Ambitionen är att Sverige år 2030 ska ha en fossilfri fordonsflotta, och 2050 ska Sverige inte ha några nettoutsläpp av växthusgaser. I Trafikverkets inriktningsunderlag saknas tydlig planering och långsiktiga åtgärder för att nå dessa mål.

Inriktningsunderlaget är i mångt och mycket en prognosstyrd framtidsutblick, vilken har sin grund i ett antal identifierade behov och trender. Prognoserna indikerar en betydande trafikökning under planperioden, där ett exempel är persontransportarbetet med bil som väntas öka med 25 procent mellan åren 2010 och 2030. Resorna kommer ofrånkomligen att öka. Dock ser Kollektivtrafiknämnden behov av en problematisering av den prognosticerade ökningen. Hur påverkas klimat och individ av en utveckling där transporterna ökar kraftigt? Vilka möjligheter finns att förändra prognosen, och vilka insatser kräver det? Det är nämndens åsikt att satsningar på kollektivtrafikområdet bör sträva efter att förändra den problematik som transportområdet idag bidrar till, där försämrade folkhälsa är en viktig aspekt.

Hållbara transporter

De klimat- och miljöutmaningar vi står inför är större än bara utsläpp av växthusgaser. Trafikverkets synsätt och perspektiv måste vidgas, och detta framförallt avseende synen på privatbilismens samhällspåverkan. Förutom koldioxidutsläpp ger bilismen även upphov till buller och luftföroreningar, samt orsakar trängsel. Dessa problem kan inte enbart lösas genom teknikutveckling och fossilfria fordon. Det krävs åtgärder för att förändra resandebeteende samt ett större fokus på hållbara transporter.

Kollektivtrafikförvaltningen UL

Drottninggatan 7 | Box 1400 | 751 44 Uppsala | tfn 018-611 00 00 | fax 018-13 03 25 | org nr 232100-0024

Även om en framtida fossilfri fordonsflotta snart är en möjlighet, med sjunkande priser på elbilar, nya drivmedel som biogas, och allt fler alternativ till att äga bilen själv, så löser fossilfriheten inte hela problematiken med personbilstransporter, och detta framförallt inne i städerna.

Attraktiva stadsmiljöer är ett ämne som diskuterats flitigt i planeringssammanhang de senaste åren, särskilt sedan ett tydligt fokus på förtätning blivit en ledstjärna för den översiktliga planeringen i många städer. När tätheten ökar, är det fler som ska samsas om ytan, och ett samspel mellan trafikslagen blir en viktig faktor för att undvika trängselproblematik, minskad säkerhet och försämrad folkhälsa. Med den ökade personbilism som förutspås i Trafikverkets inriktningsunderlag ser Kollektivtrafiknämnden att följderna riskerar att bli en försämrad livskvalitet i storstäderna.

Trafikverkets prognoser visar på en ökad efterfrågan på transporter, och detta framförallt i storstadsområdena, vilket kan försvåra trängselproblematiken. En del i lösningen är att öka andelen hållbara transporter, vilket inte bara handlar om fossilfrihet, utan även ytanspråk. För att möjliggöra en attraktiv kollektivtrafik måste framkomligheten förbättras, då restid är en viktig faktor vid val av färdmedel.

Beteendeförändringar är ett annat viktigt komplement, och en central del i detta är utveckling av s.k. mobility management-åtgärder. Kollektivtrafiknämnden efterfrågar även på detta område tydligare åtgärdsförslag, och tankar kring hur arbete med denna typ av åtgärder ska bli regel snarare än undantag. Idag är det exempelvis inte möjligt att söka statlig medfinansiering för dessa typer av åtgärder, vilket skulle vara önskvärt om steg 1- och 2-åtgärder enligt fyrstegsprincipen ska kunna prioriteras högre.

Genom satsningar på framkomlighetsåtgärder är det möjligt att stärka kollektivtrafikens konkurrenskraft gentemot bilen, och därmed generera fler kollektivtrafikresenärer. Kollektivtrafiknämnden saknar delvis detta angreppsätt i Trafikverkets underlag. Ett exempel är busstrafik, som om den förs fram i avskild fil med signalprioritet vid korsningar har vissa klara konkurrensfördelar mot bilen i storstadsnära lägen, där risken för köbildning är hög. Nämnden saknar en framtidsutblick på busstransportområdet, där möjligheter med effektiva, snabba och komfortabla bussresor diskuteras. Hur ser den tekniska utvecklingen ut på området? På vilka distanser kan bussen utgöra en konkurrent eller ett komplement till tåget?

Hållbara transporter även på landsbygden

Kollektivtrafiknämnden anser att det finns en stor potential i en ökad kollektivtrafikandel även i mindre tätorter och på landsbygden. Det är därför viktigt att förutsättningarna optimeras genom satsningar på exempelvis effektiva bytespunkter som pendlarparkeringar, cykelanslutningar vid hållplatser och säkra gångvägar. Hela resan-perspektivet måste beaktas, och därmed möjligheten att nyttja olika transportmedel under samma resa. Trafikverkets inriktning för den kommande planperioden borde möjliggöra åtgärder som gynnar hållbara transportmedel även i mindre tätorter och på landsbygden, och på så sätt främja landsbygdsutveckling. Vidare är det även viktigt ur trafiksäkerhetssynpunkt. Trafiksäkerheten till och från hållplatser

för oskyddade trafikanter är en viktig del för att skapa en attraktiv kollektivtrafik även på landsbygden. Den oskyddade trafikantens marginaliseras inte sällan vid statliga vägar, där hastigheten ofta är hög, och riktiga gångvägar saknas. Hur kan Trafikverket utöka sitt arbete med att förbättra tryggheten och säkerheten utanför städer? Förskjuts ansvaret till andra aktörer bör medlen i de regionala planerna utökas.

Kollektivtrafiknämnden efterfrågar ett avsnitt där vikten av ökade möjligheter att samverka över region- och länsgränser diskuteras. Vissa delar av ett län kan vara geografiskt närmre ett annat. Ska vi kunna resa mer och längre krävs det åtgärder för att underlätta för regionöverskridande samverkan inom kollektivtrafiken.

Säkerställa funktionaliteten i dagens infrastruktur

Ökat behov av underhållsresurser lyfts fram i inriktningsunderlaget och utrymmet för investeringar är begränsat. Kollektivtrafiknämnden instämmer i Trafikverkets bedömning att eftersläpande underhåll bör åtgärdas under den kommande 12 årsperioden. Däremot bör de bundna objekten i gällande plan ses över. Eftersom utrymmet för investeringar i kommande planperiod är begränsat, är det viktigt att säkerställa att dessa objekt är de mest lämpliga.

Trafikverket belyser vikten av trimningsåtgärder, och att fokus under planperioden bör ligga på steg 1- och 2-åtgärder. Vi skulle ha stor behållning av en beskrivning av hur dessa typer av åtgärder rent praktiskt skulle kunna genomföras, och hur de skulle kunna finansieras även i mindre kommuner med mindre resurser. Om dessa typer av åtgärder ska finansieras via de regionala planerna bör medlen för dessa utökas ytterligare.

I underlaget lyfts järnvägen fram som ett område där behoven är stora, och kommer att sluka en stor del av prognosticerad budget. Kollektivtrafiknämnden instämmer i att underhållsbehoven på järnvägssidan är stora, och ser gärna att satsningar görs på befintligt järnvägsnät, i syfte att effektivisera och säkra detta.

Idag höjs banavgifterna för framförande av tåg på befintligt järnvägsnät kontinuerligt, utan att en standardförbättring sker som motsvarar höjningen. Att fortsätta höja banavgifterna innan infrastrukturella brister har åtgärdats är svårt att motivera, eftersom det i slutändan slår mot resenärerna. Vi anser därför att upprustning av befintlig järnväg bör vara högt prioriterat, och påbörjas tidigt under planperioden.

Ansvar

I inriktningsunderlaget framhävs behov av ökade insatser på flera områden som idag inte inryms till fullo i Trafikverkets ansvarsområde. Detta gäller bland annat det utpekade behovet av arbete med steg 1- och 2-åtgärder, där kommuner och kollektivtrafikmyndigheter är en viktig del. För att dessa typer av åtgärder ska kunna få det utrymme som efterfrågas, anser Kollektivtrafiknämnden att Trafikverket måste ta ett ansvar för dylika frågor, och ges möjlighet att stötta insatser på regional och lokal nivå som främjar hållbart resande med andra medel än fysiska åtgärder.

Det är också önskvärt att Trafikverkets ansvar specificeras i en inledande del av underlaget, för att underlätta vidare arbete på lokal nivå.

Brist på konsekvensanalys

Kollektivtrafiknämnden ser gärna att Trafikverket tillför inriktningsunderlaget en social konsekvensanalys, där rapportens scenarier och framtidsbilder kopplas till påverkan för olika samhällsgrupper och förutsättningar. I rapporten beskrivs ett förväntat ökat resande, och förvaltningen ser ett behov av att detta scenario kompletteras med en analys av hur exempelvis en ökande pendling kan komma att påverka jämställdhet, och varför det är eller inte är en eftersträvansvärd utveckling utifrån ett jämställdhetsperspektiv. Ett annat område som nämnden anser vara av stor vikt att belysa från flera vinklar är tillgänglighet i icke-urbana miljöer, och hur tillgängligheten påverkar olika trafikantgrupper.

Det behövs även en riskanalys av det teknikoptimistiska perspektivet som redovisar effekterna för miljö- och klimatmålsuppfyllelsen vid scenarier där förväntningarna inte infrias. Trots allt medges att ”Marknadskrafterna är ofta styrande men policy och regelverk på olika nivåer sätter ramarna för agerandet” för den teknologiska utvecklingen inom transportsektorn. Det är en källa till osäkerhet som bör behandlas.

Utveckling i Uppsala län

Uppsalaregionen är en av Sveriges snabbast växande regioner. För att möta väntad befolkningsökning och främja ökade möjligheter till vardagspendling är det ett viktigt steg att infrastrukturen byggs ut. Pendlingen Uppsala-Stockholm utgör Sveriges största länsöverskridande pendling, och är idag hårt belastad. För att stärka den regionala utvecklingen i stråket bör ytterligare två spår mellan Arlanda och Uppsala prioriteras i kommande nationella transportplanepperiod. Vidare är Uppsala län en viktig länk som binder samman västra och norra delen av Sverige med Stockholmsregionen, och i princip all genomfartstrafik sker genom länet. Genom utbyggnad av två ytterligare spår stärks tillgängligheten norr om Uppsala mot Arlanda och Stockholm. Därutöver bör satsningar göras på andra storregionala stråk. Aroslänken är ett stråk av stor betydelse för den öst-västliga förbindelsen, och detta bör prioriteras för att möjliggöra persontransporter, eftersom det kan väntas bidra till den storregionala nyttan och stärka en flerkärnig arbetsmarknad, samtidigt som tillgängligheten till Arlanda förbättras.

Dalabanan mellan Uppsala och Mora bör på sikt utvecklas så att en stabil kapacitet för snabb och långsam tågtrafik ska kunna framföras på sträckan, och det bör säkerställas att banan på sikt motsvarar resandebehovet mellan Dalarna, Uppsala, Arlanda och Stockholm. Genomförd förstudie kring delsträckorna Sala-Uppsala och Sala-Borlänge bör tas i beaktande under planperioden, och vid utveckling bör beslutade åtgärdsförslag tas upp till diskussion.

För att möta den förväntade transportökningen och möjliggöra ökad kapacitet i järnvägsnätet i Uppsala län ser Kollektivtrafiknämnden behov av att säkerställa mötesplatser och förbigångsspår. Dessutom saknas idag tillgång till uppställningsspår och depåer för exempelvis nattlig uppställning av tåg. Behoven av uppställningsmöjligheter kommer att öka under planperioden, bland annat för att skapa förutsättningar för planerade höghastighetståg att vända i Uppsala, varför en prioritering av uppställningsutbyggnad efterfrågas.

För Landstinget i Uppsala län

Bertil Kinnunen
Ordförande

Johan Wadman
Trafikdirektör