

Plats och tid: Trosa Stadshotell, kl. 18:00-19:30

Beslutande ledamöter: Daniel Portnoff (M), ordförande
Bengt-Eric Sandström (L), 1:e vice ordförande
Ann-sofie Soleby-Eriksson (S), 2:e vice ordförande
Helena Koch (M)
Tomas Landskog (M)
Martina Johansson (C)
Stefan Björnmalm (C)
Per Insulander (S)
Birgitta Danielsson (S)
Maria Arman (MP)
Bertil Malmberg (SD)

Inte tjänstgörande ersättare: Lena Isoz (M)
Sune G Jansson (M)
Michael Swedberg (M)
Dan Larson (M)
Göran Hammarlund (L)
Christer Pålsson (S)
Magnus Johansson (S)
Tommy Fogelberg (V)

Övriga närvarande: Helena Edenborg (kanslichef), Johan Sandlund (kommunchef),
Marlene Bernfalk Karlsson (ekonomichef), Torbjörn Unneback
(personalchef), Mats Larsson (skolchef), Cecilia Högborg (kultur-,
fritid-, teknik- och servicechef), Fredrik Yllman (vård- och
omsorgschef), Åsa Sörhede Ahlroth (rektor Fornbyskolan) § 118

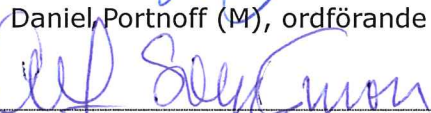
Plats och tid för justering: Trosa kommunhus 2017-11-20

Underskrifter:

Paragrafer
§ 118-148


Helena Edenborg, sekreterare


Daniel Portnoff (M), ordförande


Ann-sofie Soleby-Eriksson (S), justerande

Anslag/bevis

Organ:	Kommunstyrelsen		
Datum:	Sammanträdesdatum	Datum för anslags uppsättande	Datum för nedtagande
	2017-11-15	2017-11-21	2017-12-13

Förvaringsplats för
protokollet:

Kommunhuset, Trosa

Underskrift:


Helena Edenborg

§ 126

KS 2017/118

Remissvar – Trafikverkets förslag till nationell plan för transportsystemet 2018-2029

Beslut

Kommunstyrelsen godkänner samhällsbyggnadskontorets förslag till svar på Trafikverkets remiss.

Ärendet

Trafikverket har på uppdrag av regeringen upprättat förslag till nationell plan för transportsystemet 2018-2029. Till grund för förslaget ligger de transportpolitiska målen, fyrstegsprincipen, riksdagens beslut om infrastrukturpropositionen samt regeringens särskilda direktiv.

Förslaget till nationell plan visar hur Trafikverket anser att de statliga anslagen skall användas för att underhålla och utveckla statlig infrastruktur. Planen omfattar åtgärder på vägar, järnvägar, farleder och vissa flygplatser. Den totala anslagsramen för tolvårsperioden är 622,5 miljarder kr.

I planen föreslår Trafikverket bland annat att Ostlänken ska byggas ut för en högsta hastighet av 250 km/h. Projektet är inte fullt finansierat i planen, trots att knappt 35 miljarder kr reserveras för Ostlänken. Även för övriga delar av det framtida höghastighetsnätet föreslår Trafikverket 250 km/h som högsta hastighet.

Trafikverkets förslag till nationell plan är utsänt på remiss under tiden 31 augusti till och med 30 november 2017. Efter remissen, kommer Trafikverket att bearbeta förslaget och sedan överlämna det till regeringen för fastställelse. Troligen kommer regeringen att fatta beslut om förslaget under senhösten 2018.

Ärendets beredning

Kommunstyrelsens arbetsutskott 2017-11-06.

Tjänsteskrivelse från samhällsbyggnadschef Mats Gustafsson och Hans-Erik Eriksson, koordinator för Ostlänken, 2017-10-25.

Kopia till:

Koordinator för Ostlänken
n.registrator@regeringskansliet.se
n.nationellplan@regeringskansliet.se

Kommunstyrelsen

Samhällsbyggnadskontoret

Hans-Erik Eriksson

Koordinator för Ostlänken

0156-520 35

hans-erik.eriksson@trosa.se

Datum

2017-10-25

Diarienummer

KS 2017/118



n.registrator@regeringskansliet.se

n.nationellplan@regeringskansliet.se

Trosa kommuns svar på Trafikverkets remiss av förslag till nationell plan för transportsystemet 2018-2029

Dnr: N2017/05430/TIF

Fem kommuner och tre regioner ingår i det mycket expansiva Ostlänksstråket med kontinuerlig befolkningstillväxt, omfattande bostadsbyggande samt med stora privata och offentliga investeringar. Kommunerna och regionerna kan redan idag notera tidiga Ostlänkseffekter, framförallt i form av intresse och förväntan från privata aktörer.

Det är mycket positivt att Ostlänken finns med som ett namngivet objekt i förslaget till Nationell plan och att anslaget till banan ökar jämfört med gällande plan. Därmed kan pågående planeringsarbete slutföras och successiv utbyggnad kan påbörjas. Tyvärr avsätter inte planförslaget tillräckliga medel för att Ostlänken ska kunna tas i drift under planperioden och förslaget saknar dessutom ett specificerat färdigställandeår.

Tidsförskjutningen innebär visserligen en lägre belastning på statsbudgeten, men den innebär också att de positiva effekterna av Ostlänken förskjuts framåt i tiden. Detta blir särskilt tydligt när en så angelägen och nödvändig förstärkning av järnvägssystemets kapacitet, robusthet och punktlighet senareläggas. Följden blir att utveckling och regionförstoring inte kan ske i sin fulla potential i Stockholm/Mälardalen. På ett lokalt plan får tidsförskjutningen negativ inverkan på bostadsbyggandet och på samhällets möjligheter att tillgodogöra sig övriga nyttor, som följer i Ostlänkens spår. Sådana nyttor har bland annat identifierats under Sverigeförhandlingens arbete.

Den långsamma utbyggnadstakten för hela höghastighetssystemet riskerar att påverka tillväxten negativt i en stor del av landet. För att säkerställa nyttorna av de stora investeringar staten, regionerna, kommunerna och det privata näringslivet planerar, måste utbyggnaden av nya stambanor ske samlat och i ett högre tempo än vad som anges i Trafikverkets förslag. Annars riskerar många följdinvesteringar att utebli.

I det fortsatta arbetet är det viktigt att optimera anläggningen så att nyttorna uppstår på ett så kostnadseffektivt sätt som möjligt. Samtidigt måste ett systemperspektiv och trafikslagsövergripande synsätt prägla arbetet. Detta innebär bland annat att knutpunkter ska utformas i städernas centrala delar för snabba

byten mellan lokal, regional och nationell kollektivtrafik. Gång- och cykeltrafik ska prioriteras i städerna och attraktiva kopplingar till flyg ska säkerställas för att förbättra den nationella och den internationella tillgängligheten i hela Stockholm/Mälardalen. Det innebär även att Ostlänken måste utvecklas i samverkan med andra satsningar i nationell plan, men även med regionala planer så att investeringar görs utifrån ett helhetsperspektiv.

Trafikverkets förslag att dimensionera Ostlänken för 250 km/h är acceptabelt ur ett kapacitets- och regionförstoringsperspektiv längs banan. Ur ett nationellt och långsiktigt perspektiv är korta restider viktiga mellan ändpunkterna och mellan städer/regioner på större avstånd. Därför kan det vara motiverat med högre hastigheter på övriga delar av det nya järnvägssystemet.



Daniel Portnoff
Kommunstyrelsens ordförande



Johan Sandlund
Kommunchef