

Trafik och samhälle

Stefan Adolfsson

Tfn 018-612 29 64

E-post

stefan.adolfsson@regionuppsala.se

Landsbygds- och

infrastrukturdepartementet

li.remissvar@regeringskansliet.se

li.transport.remissvar@regeringskansliet.se

Region Uppsalas svar på remiss om nationell plan för transportinfrastruktur 2026–2037

Region Uppsala har i egenskap av länsplaneupprättare och ansvarig för regionala utvecklingsfrågor inom Uppsala län erhållit rubricerad remiss och lämnar härmed följande yttrande.

Region Uppsala är en del av sjulänssamarbetet En Bättre Sits (EBS) inom Mälardalsrådet som syftar till att skapa en storregional samsyn av gemensamma prioriteringar inom infrastruktur- och transportfrågor. Som ett komplement till egna remissyttranden avser de sju länen inom EBS att inlämna ett gemensamt yttrande.

Sammanfattning

För Region Uppsala är säkerställandet av utbyggnaden av Fyra spår mellan länsgränsen mot Stockholms län och Uppsala C av högsta vikt. Detta måste ingå i regeringens fastställelsebeslut om nationell plan för transportinfrastrukturen 2026–2037. En full finansiering för utbyggnaden är absolut nödvändigt. Stråket är avgörande för regionens tillväxt och hållbara utveckling, objektet har hög mognadsgrad och det finns ingångna avtal med staten där Uppsala kommun och Region Uppsala kommit långt i planering för utbyggnad av bostäder, arbetsplatser, kommunal infrastruktur samt kapacitetsstark kollektivtrafik i form av spårväg. Region Uppsala välkomnar förslaget som innebär att sträckan öppnas för trafik 2034. Knivsta plankorsning är en nödvändig del av systemet och helt avgörande för systemets funktion, då korsningar i plan inte är tillåtet över fyra järnvägsspår, och är att betrakta som en integrerad del av Fyra spår.

Utöver full finansiering av Fyra spår där sträckan öppnas för trafik 2034 ser Region Uppsala behov av följande åtgärder:

- Mälarbanan–Stärk stråket Oslo-Stockholm genom att åtgärda flaskhalsarna utmed Mälarbanan.
- Hjulstabron – Anläggande av ny bro samt klargörande om hur åtgärden ska hanteras som OPS-objekt.

- Märsta station och bangårdsombyggnad – Genomförande i enlighet med den överenskomna avsiktsförklaringen mellan Sigtuna kommun, Region Stockholm och Trafikverket.
- Dubbelspårsutbyggnad Gävle-Kringlan –Säkerställ objektets framdrift.

Utgångspunkter för Region Uppsalas yttrande

Samlat systemperspektiv

Region Uppsala förespråkar att investeringar så långt som möjligt bör göras i ett samlat systemperspektiv. Det är viktigt att olika satsningar som funktionellt hänger samman med varandra genomförs samlat under en så kort tidsperiod som möjligt. Det är först när alla större brister inom ett helt stråk är åtgärdade som den fulla nyttan av satsningarna uppnås.

Goda förutsättningar för mobilitet via kollektivtrafiken

Den nationella infrastrukturplanen påverkar i mycket hög grad förutsättningarna för att bidra till hållbar regional och nationell mobilitet. Vidare har utvecklingen av den regionala kollektivtrafiken en avgörande roll för att bidra till en hållbar samhällsutveckling, dels inom länet, dels i samspel med storregionen Stockholm-Mälardalen. En stor samhällsnytta skapas av satsningar som bidrar till en vidgad och mer robust arbets- och bostadsmarknad samt till effektiva och hållbara vardagliga resor.

Gemensam planering för hållbar tillväxt

Uppsala län är i huvudsak en del av Stockholms arbetsmarknadsregion. Den dagliga pendlingen inom den funktionella regionen Uppsala och Stockholm är ett av landets största pendlingsstråk över länsgräns. I stråket ligger även landets största flygplats Arlanda och det ställer höga krav på hållbara och effektiva transporter för både flygresenärer, arbetspendlare och övriga besökare. Stråket mellan Uppsala och Stockholm är också en viktig del i de interregionala transporterna på väg och järnväg mellan norra och södra Sverige. För norra länsdelen är goda förutsättningar för pendling mot Gävle/Sandviken av störst vikt medan de växande södra och västra länsdelarna efterfrågar pendlingsmöjligheter utmed Mälarbanan och E18.

Genom att undanröja flaskhalsar i transportsystemet kan den potential för hållbar tillväxt som finns i täta storstadsregioner nyttjas fullt ut och skapa förutsättningar för ett växande näringsliv och arbetsmarknad, utbildning, tillgång till rätt kompetens samt ökat bostadsbyggande. I täta storstadsregioner finns en stor potential att skapa en hållbar omställning av transportsystemet.

Förutsägbarhet är nödvändig

Region Uppsala anser att den statliga infrastrukturplaneringen bör ge långsiktiga förutsättningar som skapar förutsägbarhet och trygghet i planeringen. Det är av stor vikt att nationella satsningar ges tydligt kommunicerade tidplaner som skapar förutsättningar för regional och kommunal planering. Staten, regionen och kommunerna måste ha ömsesidigt förtroende för varandra och kunna lita på att alla parter fullföljer sina åtaganden.

Funktionell standard i hela transportkedjan

Region Uppsala vill särskilt betona vikten av att infrastrukturen håller en funktionell standard som skapar goda förutsättningar för boende och näringsliv i hela Sverige. Därför är det viktigt att den nationella planeringen tar hänsyn till hela transportkedjan, i samverkan mellan regioner, kommuner och näringsliv.

Synpunkter på namngivna investeringar i Uppsala län

Fyra spår Uppsala C – länsgränsen

Region Uppsala välkomnar att full finansiering säkerställs för utbyggnaden av Fyra spår mellan länsgränsen och Uppsala C, då det är avgörande för regionens tillväxt och hållbara utveckling.

Med utgångspunkt i ingånget avtal med staten har Uppsala kommun och Region Uppsala kommit långt i planering för utbyggnad av bostäder, arbetsplatser, kommunal infrastruktur samt kapacitetsstark kollektivtrafik i kombination med andra betydelsefulla mobilitetsåtgärder som knyts till utbyggnaden av fyra spår. Region Uppsala åtar sig att trafikera utpekade linjer med en kapacitetsstark kollektivtrafik, anskaffa fordon och bygga ny depå. Utbyggnaden av järnvägen är en förutsättning för nämnda kommunala och regionala åtgärder i kombination med de investeringar som sker via näringslivet.

Stråket mellan Uppsala och Stockholm är en av landets mest trafikerade järnvägssträckor och en stor del av resandet utgörs av daglig länsöverskridande pendling mellan Uppsala och Stockholmsregionen samt till Arlanda flygplats. Ostkustbanan har även nationell betydelse för den transittrafik som sker på järnvägen genom stråket. Godstransporter sker dagligen till kombi- och postterminalen i Rosersberg samt dagliga transporter av flygbränsle till Arlanda flygplats.

Stråket mellan Uppsala och Stockholm kännetecknas av en hög tillväxt i såväl arbetsplatser som befolkning som medför en ökad efterfrågan på hållbara resor. Idag är trafiken på Ostkustbanan så omfattande att kapaciteten är fullt utnyttjad i rusningstid vilket gör banan mycket störningskänslig. Det betyder att Ostkustbanan mellan Uppsala och Stockholm redan idag har ett trafikutbud som överskrider banans kapacitet. Den identifierade efterfrågan förväntas växa betydligt i hela Ostkustbanestråket. Det är därför mycket angeläget att projektet håller sin tidplan.

Knivsta plankorsning

Region Uppsala välkomnar beskedet att Knivsta plankorsning har prioriterats i Trafikverkets planförslag. Objektet är en viktig del i systemet och är helt avgörande för att garantera fyrspårets färdigställande då korsningar i plan inte är tillåtet över fyra järnvägsspår.

Hjulstabron

En ny Hjulstabro är en nödvändighet för att stärka väg 55 som har en viktig funktion som västlig förbifart genom Stockholmsregionen. En ny högbro krävs också för att få

full effekt på satsningarna som gjorts för att större lastfartyg ska kunna trafikera farleden på Mälaren. Det är således mycket positivt att objektet är med i nationell plan. Region Uppsala ser framemot en dialog kring huruvida en nybyggnation av Hjulstabron kan ske genom offentlig-privat samverkan.

Heby mötesspår

Region Uppsala välkomnar att objektet har prioriterats i Trafikverkets planförslag. Dalabanans kapacitet är begränsad och vid Heby station finns i nuläget inte kapacitet för tågmöte eller resandeutbyte åt båda hållen samtidigt. Åtgärden kommer bland annat leda till att Region Uppsalas tågtrafik mellan Uppsala och Sala blir mer robust.

E4 Trafikplats Bergsbrunna/Knivsta

Region Uppsala välkomnar att objektet har prioriterats i Trafikverkets planförslag. Trafikplatsen är en förutsättning för att den planerade bostadsutbyggnaden ska komma i gång. Trafikverket, Uppsala kommun och Knivsta kommun har skrivit ett medfinansieringsavtal som innebär att Uppsala och Knivsta kommuner finansierar den nya trafikplatsen.

Synpunkter ur ett stråk- och systemperspektiv

Region Uppsala betonar vikten av att beakta transportinfrastrukturen ur ett helhetsperspektiv, där åtgärder i Uppsala län ses som en del av större system och stråk som sträcker sig in i angränsande län. För att skapa långsiktigt robusta och effektiva transportlösningar krävs att investeringar i både väg- och järnvägsnät samordnas över länsgränserna. Det är viktigt att planerade åtgärder inte utformas som isolerade projekt, utan att deras funktion och kapacitet bedöms i relation till hela transportsystemets flöden.

Ostkustbanan

Region Uppsala anser att de förslag som presenteras i den nationella planen för Ostkustbanan genom Uppsala län är positiva. Det är mycket positivt att plankorsning i Knivsta lyfts in i planförslaget men även objektet Märsta station och bangårdsutbyggnad i Stockholms län då Märsta idag agerar flaskhals i stråket. Fokus på ökad kapacitet för genomgående tågtrafik är därför av stor vikt i vid objektets genomförande.

Objektet Gävle-Kringlan är av stor betydelse för att integrera norra Uppsala läns arbetsmarknad med södra Norrland och Dalarnas län. Näringslivet i Norduppland står inför nya betydande investeringar på över 50 miljarder kronor och uppemot 5000 nya arbetstillfällen till 2035. Region Uppsalas planerade förlängning av regionaltågstrafiken mellan Uppsala och Gävle vidare till Sandviken förutsätter en dubbelspårsutbyggnad mellan Gävle och Sandviken och en ny station vid Gävle Västra. Det är därför viktigt att objektets framdrift säkras.

Ostkustbanan mellan Gävle och Härnösand är ett av de nationella stråken med lägst kvalitet sett till kraven i TEN-T-förordningen. Region Uppsala utgår från att

regeringen avsätter erforderliga medel för att uppfylla kraven för både person- och godstrafik.

Mälarbanan och Oslo-Stockholm 2.55

Gränsöverskridande infrastruktur prioriteras ofta lågt i nationell planering. Mellan Sverige och Norge är detta särskilt tydligt, trots att järnvägskopplingarna har stora brister och Norge är en av våra viktigaste handelspartners. Stråket Oslo–Stockholm har unik potential att stärka konkurrenskraft, försvarsförmåga och tillväxt i hela Mellansverige – en potential som idag inte tas tillvara i tillräcklig grad.

Region Uppsala ser att denna brist på helhetssyn också speglas i hur Mälarbanan behandlas i den nationella planen. Trots investeringar i två nya spår mellan Tomtebodavägen och Kallhäll saknas kapacitetsåtgärder för resten av banan. Utbyggnaden till fyrspar genom Sundbyberg identifierades tidigt som ett viktigt kapacitetsbehov i samband med planerna för Citybanan, där ingående kommuner och regioner medfinansierat objektet där även Sundbyberg ingick. Utbyggnaden har blivit kraftigt försenad och det viktigt att verka för att tidsplanen, där så är möjligt, påskyndas. TEN-T-kraven och satsningen Oslo–Stockholm 2.55 bör vara grundläggande delar av investeringsplaneringen för att möta det ökade kapacitetsbehovet. Det förändrade omvärldsläget gör dessutom öst–västliga förbindelser viktigare än någonsin – något som inte speglas i det aktuella planförslaget.

Dalabanan

Region Uppsala anser att det är positivt att pågående kapacitetsökning på Dalabanan föreslås kvarstå. Det kan dock finnas utmaningar i att ingen övrig kapacitetsökning finns föreslagen på Dalabanan då behovet av ökad kapacitet på hela sträckan kvarstår. Region Uppsala ser ett långsiktigt behov av ytterligare ett mötesspar mellan Sala-Uppsala samt en ombyggnad av Sala station för att kunna hantera 2040-talets tågtrafik. På längre sikt pekas ytterligare tåguppehåll i ut mellan Uppsala och Sala men det förutsätter en fortsatt utvecklad kapacitet i stråket.

Arosbanan

Arosbanan är ett prioriterat behov efter 2045 i En Bättre Sits storregionala systemanalys. Därför verkar Region Uppsala för att påbörja en utredning av en saknad järnvägslänk mellan Enköping och Uppsala med arbetsnamnet Arosbanan. Väg 55 som går i samma snitt är idag hårt belastad och kapaciteten i stråket behöver öka. En Arosbana bidrar både till regionförstoring och flerkärnighet och omnämns inom ramen för den så kallade Arlandautredningen som en viktig länk som tydligt kan påverka Arlandas framtida upptagningsområde positivt varför den också har en framtida storregional betydelse. Arosbanan bidrar också till bättre beredskap. Den nya järnvägen förstärker redundansen i systemet i Mälardalen och underlättar logistiken för totalförsvaret. Tillgänglighetsförbättringen kan även underlätta rekrytering till verksamheterna vid flygflottillen i Uppsala och ledningsregementet i Enköping. På motsvarande sätt ökar Arosbanan redundansen också för persontrafik- och godstrafik då den ger alternativa resvägar om järnvägen söder om Stockholm

Central av olika anledningar är ur bruk. Därför anser Region Uppsala att Arosbanan bör omnämnas som en intressant framtida utredning.

Arlandautredningen

Det är väsentligt för Sverige att tillgängligheten till Arlanda förbättras, något som konstateras i betänkandet *SOU 2023:65 – Arlanda – en viktig port för det svenska välståndet*. Internationell tillgänglighet är avgörande för att upprätthålla Stockholm-Mälardalenregionens och Sveriges internationella konkurrenskraft och framstående position inom många områden. Det gäller inte minst för Sveriges besöksnäring och för att kunna attrahera och behålla huvudkontor. Arlanda flygplatsområde är också viktigt ur ett näringslivs- och arbetsgivarperspektiv där cirka 6 000 personer dagligen pendlar till flygplatsområdet bara från Uppsala län.

Planförslaget berör i viss utsträckning de åtgärder som föreslås i betänkandet, men Region Uppsala saknar ett tydligt helhetsgrepp kring hur de samlade behoven för tillgänglighet till och från Arlanda ska mötas. Det behövs ett mer konkret ställningstagande i planen om hur regeringen avser att följa upp och omsätta utredningens förslag i praktisk planering och genomförande, särskilt avseende kollektivtrafiklösningar, avveckling av stationsavgift, järnvägskapacitet och vägkapacitet. Dessa frågor förutsätter tät dialog mellan staten och berörda regioner.

Generella synpunkter

Samhällsekonomisk lönsamhet får inte riskera förutsägbarhet i planeringen

Att rangordna och prioritera objekt ger en förutsägbarhet som är viktig och eftersträvas av Region Uppsala för att skapa trygghet i planeringen. Region Uppsala anser därför att det är positivt att planens prioriteringar vilar på samhällsekonomisk lönsamhet. Trafikverket behöver däremot vara tydliga och transparenta med de bedömningskrav som finns samt vara lyhörda kring känsligheter och de förändringar som kan ske med kalkyler gällande bland annat antagande om trafikutveckling, kostnadsutveckling och miljövinster. De prognoser som används för exempelvis trafikutveckling, kostnadsutveckling och miljönytta är ofta förknippade med betydande osäkerhet och kan förändras över tid. Region Uppsala ser därför behov av att komplettera nationella prognoser med regionalt underlag så att den samhällsekonomiska bedömningen bättre fångar de faktiska utvecklingstrenderna i landet.

Region Uppsala vill även betona vikten att objektens nytta ska beräknas och redovisas utifrån stråk- och systemperspektivet. Ett enskilt objekt måste ses utifrån sitt sammanhang för att minimera risken att åtgärder som tillsammans skapar stor nytta inte faller bort för att enskilda delprojekt ensamt inte uppnår tillräcklig lönsamhet.

Vissa objekt i den nationella planen är av en särskild dignitet och förhandlas inom ramen för breda överenskommelser mellan stat, region och kommun. Region Uppsala anser att sådana objekt bör lyftas ur den ordinarie planeringsprocessen och

bedömas utifrån fler kriterier än samhällsekonomi eftersom de omfattas av många ömsesidiga beroenden och motprestationer mellan avtalsparterna. Förutsägbarhet är en central del i kommuners och regioners samhällsutvecklingsplanering. Avtal måste därför hållas.

Ökade satsningar på vidmakthållande får inte ske på bekostnad av kapacitetsbehov i storstadsregionerna

Region Uppsala anser att det är positivt att fokus ökar på underhåll av de idag befintliga järnvägsanläggningarna. Det är av stor vikt att den trafik som planeras också kan framföras. Uppsala län är ett län med stark tillväxt varför den höga prioriteten på kapacitetsökning fortfarande kvarstår. Den gamla anläggningen kommer senare att vara så hårt belastad att underhållet överstiger kostnaden för en kapacitetsökning. Därför anser Region Uppsala att kapacitetsökningar fortfarande krävs i järnvägssystemet trots satsningen på att återta underhållsskulden. Det anses också vara ett orimligt antagande att majoriteten av underhållsskulden ska kunna återtas under de efterföljande tretton åren efter planperiodens slut. Detta eftersom ökningen av tågtrafik under perioden samtidigt ökar underhållsbehovet. Region Uppsala efterfrågar ett mer innovativt förhållningssätt i underhållsfrågan med syfte att få ut mer underhåll med kortare avstängningar. Arbetssätt och prioriteringsgrunder måste ses över för att möjliggöra ett snabbare och flexibelt genomförande. Idag äger exempelvis det statliga bolaget Infranord ett modernt och effektivt trådbyteståg som på grund av Trafikverkets upphandlingsmetoder inte används i Sverige.

Länsplanerna har en central roll i trafiksäkerhetsarbetet och det hållbara resandet men anslaget räcker inte till

Region Uppsala anser att det är positivt att länsplanen har fått ökade anslag, bland annat genom att medel har överförts från cykelpotten respektive trafiksäkerhetspotten.

I inriktningsunderlaget trycker Trafikverket på behovet att skynda på arbetet med att mötesseparera det regionala vägnätet, då majoriteten av dödsolyckor sker på det regionala vägnätet. Detta ses som avgörande för att kunna uppnå trafiksäkerhetsmålet. Mötesseparering är dock extremt kostnadsdrivande för länsplanerna varför Region Uppsala ser det som orealistiskt att trafiksäkerhetsmålet kommer att nås. Mötesseparering riskerar också att försämra trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter varför mötesseparering bör kompletteras med andra åtgärder så som separerade cykelvägar och passager.

Region Uppsala välkomnar Trafikverkets medskick till regeringen att återinföra någon form av statligt stöd till kommuner i syfte att driva på utveckling av hållbara och aktiva transporter i städer och tätorter. Detta stöd bör vara det tidigare stadsmiljöavtalet. Stadsmiljöavtalet har haft en viktig roll i att skapa förutsättningar för hållbart och aktivt resande i tätorter vilket Trafikverket konstaterar i sin egen uppföljning. Stadsmiljöavtalet har varit en möjliggörare för lanseringen nya busslinjenät i Enköping och Bålsta samt den planerade spårvägen i Uppsala stad.

Länsplanerna är ett viktigt verktyg som kan komplettera satsningar i nationell plan, särskilt kopplat kring bland annat trafiksäkerhet, tillgänglighet och klimatomställning som alla kan ha stor lokal, regional och nationell nytta. Länsplanerna bör därför ha ett anslag som speglar detta uppdrag så att regionerna får reella möjligheter att bidra till helheten i transportsystemet. En välfinansierad länsplan är en förutsättning för att den nationella planen ska bli både effektiv och rättvis i hela landet.

Sätt klimatmålen i ett bredare sammanhang

För att uppnå de transportpolitiska målen och regionala utvecklingsmål samt en minskad miljö- och klimatpåverkan från transportsektorn krävs att transportsystemets olika delar fungerar och nyttjas effektivt, det vill säga i samklang med de nationella mål som riksdag och regering fastslagit för ett fossilfritt Sverige år 2045. Regeringen har i sitt uppdragsdirektiv tonat ned klimatfrågan men det förändrar inte det faktum att målen kvarstår och att utveckling av infrastrukturen har en roll att spela för att uppnå dessa. Att missa EU:s klimatmål är förknippat med stora vitesbelopp vilket borde vägas in i den samhällsekonomiska bedömningen.

Region Uppsala anser att Trafikverket är en viktig aktör i arbetet med att främja ett hållbart samhälle där klimatmålen nås. Trafikverket lutar sig på tre ben för att nå klimatmålet; elektrifiering, biodrivmedel och dämpad bränsle driven trafik. Det bygger på en ensidig analys av klimatets utmaningar, med utgångspunkt att det handlar om främst utsläpp, i stället för att utgå från de 17 målen i Agenda 2030. Trafikverket menar att eftersom vägtrafiken fortsätter att växa och dess andel blir större av transportarbetet, ger inte satsningar på gång, cykel och kollektivtrafik någon effekt. Det finns frågetecken i såväl hur snabbt en elektrifiering kan ske och hur den framtida tillgången på hållbara biodrivmedel kommer se ut.

För att skapa en hållbar utveckling krävs en bredare ansats och förståelse. Trafikverkets analys om att skapa hållbart resande utgår från en snäv tolkning av deras eget uppdrag i stället för att utgå från alla aktörer i samhället och hur gemensam samverkan kan skapa ett ökat hållbart resande. Samverkan och kombinerade insatser med kollektivtrafik och cykel ger tillsammans större effekter än om de skulle införas ensamt så som Trafikverket valt att analysera effekterna av ett ökat hållbart resande. Planens långsiktiga effekter på klimatet behöver i ett systemperspektiv närmare analyseras samt sättas i relation till beslutade målsättningar på olika nivåer.

Stödet för ERTMS ombordutrustning bör vara långsiktigt

Region Uppsala ser positivt på att en subventionering införs för ERTMS ombordutrustning. Regionen anser samtidigt att det måste finnas en långsiktighet i denna subventionering då inköp av tåg och ombyggnationer av befintliga tåg är en långsiktig satsning. Region Uppsala önskar ett förtydligande om anslagna medel även avser projektering av ombordutrustning eller enbart investering i själva utrustningen. Planering och projektering för att klara av utbyten på tåg bedöms vara förknippade med högre kostnader och inte motsvara avsatta medel i planförslaget. Region Uppsala vill även betona att planering och projektering bör subventioneras

av den nationella planen för de fall där utrustning behöver bytas ut i ett tidigare skede än vid nyanskaffning av fordon.

Utöka den geografiska tillgängligheten till järnvägsutbildningar

Region Uppsala instämmer med beskrivningen om att kompetensförsörjningsfrågan är akut och välkomnar samtidigt att Trafikverket önskar ta en tydligare och mer proaktiv roll i att öka kompetensförsörjningen.

Region Uppsala ser det som centralt att öka den geografiska tillgängligheten till järnvägsutbildningar, genom att Trafikverket, via Trafikverksskolan och Järnvägscollege, tar en mer aktiv roll i att stödja och samverka med utbildningsanordnare utanför Trafikverket, framför allt i Mälardalsområdet. Trafikverket bör få i uppdrag att utreda behovet av och förutsättningarna för ytterligare övningsanläggningar i andra delar av landet. Med tanke på att nära hälften av alla transporter sker i Stockholm-Mälardalsregionens geografi vore ytterligare övningsanläggningar en grundförutsättning för att också höja attraktiviteten för dessa utbildningar.

Region Uppsala ser fram emot en fortsatt god dialog.

För Region Uppsala

Helena Proos
Regionstyrelsens ordförande

Johan von Knorring
Regiondirektör