

Förvaltning eller nämnd eller enhet

Yttrande

Handläggare:

Ola Kahlström

Yttrande förslag till nationell plan för transportinfrastruktur 2026-2037

Sammanfattning

Uppsala kommun instämmer i Trafikverkets inriktning att prioritera strategiska infrastrukturinvesteringar som ger bred samhällsnytta. Planförslaget skapar viktiga förutsättningar för hållbar tillväxt, konkurrenskraft och robusthet i hela landet.

Det är särskilt viktigt att fyrspårsutbyggnaden mellan Uppsala och Stockholm redovisas som ett bundet objekt och färdigställs senast 2034. Detta är i enlighet med det så kallade fyrspårsavtalet som staten tecknade 2017 med Uppsala kommun och Region Uppsala¹. Uppsala kommun, Region Uppsala och Trafikverket arbetar samlat och strukturerat med genomförande av avtalet enligt avtalad budget och tidsplan.

Investeringen i fyra spår stärker den storregionala arbetsmarknaden, möjliggör hållbar pendling och attraktiva boendemiljöer samt säkrar Arlandas, och Sveriges, roll som internationell knutpunkt. Fyra spår förbättrar dessutom redundansen i transportsystemet och därmed samhällets beredskap och totalförsvarets förmåga, något som ökat i betydelse under planperioden. Sammantaget är investeringen strategiskt och nationellt motiverad.

Uppsala kommun ser det som avgörande att Arlandas konkurrenskraft och beredskapsfunktion ges tydligt genomslag i den fortsatta planeringen, bland annat genom att utredningar kopplade till flygplatsens tillgänglighet tas vidare.

Kommunen understryker även fördelar med ett långsiktigt statligt stöd för stadstransportsatsningar, motsvarande dagens stadsmiljöavtal, för att möjliggöra systempåverkande investeringar i växande städer.

¹ Avtal avseende bostadsbyggande i Bergsbrunna med omgivning, Södra staden och "Nysala" i Uppsala kommun (ert dnr: N2017/07384/PBB)

Fyra spår Uppsala

Uppsala kommun välkomnar att planförslaget ger full finansiering av fyra spår inklusive utbyggnad av Uppsala C och en ny station i Bergsbrunna enligt gällande avtal. Att projektets tidplan och kostnadsbedömning står sig visar att det är väl underbyggt och har starka förutsättningar för genomförande.

Avtalet är en grundläggande förutsättning för att de omfattande investeringarna som planeras i de sydöstra stadsdelarna, vid den nya stationen i Bergsbrunna och längs den nya spårvägen ska kunna realiseras.

Fyrspårsutbyggnaden är den mest betydelsefulla infrastruktursatsningen i Stockholm-Mälarenregionen och en förutsättning för hållbar tillväxt i hela regionen. Investeringen ger restidsvinster på över 14 miljarder kronor, möjliggör ett omfattande bostadsbyggande och förbättrar förbindelserna mellan Norrland, Arlanda och Stockholm. Den underlättar pendling för 30 000 personer på sträckan Uppsala–Stockholm – Sveriges mest trafikerade pendlingssträcka – och stärker sambanden mellan forskningsintensiva och innovationsdrivna miljöer, inte minst inom den exportdrivande life science-sektorn. Lönsamheten i investeringen är högre än den av Trafikverket beräknade och har istället för vad som beskrivs en omfattande effekt för Sverige som exportnation. Den exploatering och utbyggnad av samhällen längs spårsträckan, tillgänglighetsökningen till Arlanda tillsammans med restidsvinster i hela systemet är inte inkluderade i dagens kalkyl vilket innebär att den samhällsekonomiska nyttan har en betydligt högre effekt än redovisat.

Investeringen ger också möjligheter för Uppsala kommun att växa hållbart under lång tid på ett sätt som stärker Stockholm-Upsalaregionen och därmed hela Sverige. Fyra spår innebär kortare restider och bättre tillgänglighet till de delar av Uppsala där många av stadens unika kunskaps- och arbetsintensiva miljöer finns. De kortade restiderna för såväl arbetsgivare som arbetstagare vilket i sin tur stärker matchningsförmågan på den storregionala arbetsmarknaden.

Utöver de starka tillväxt- och arbetsmarknadsnyttorna bidrar fyrspåret till att stärka den nationella beredskapen. Det ökar redundansen i transportsystemet vilket är centralt för totalförsvarets funktioner och samhällets motståndskraft. Med fyra spår och en ny depå norr om Uppsala minskar behov av omstigning vid Stockholms central, vilket skapar ytterligare restidsvinster än tidigare redovisat, samt lägre personrisk. Detta har också betydande effekter för restid till och från Arlanda samt möjliggör förändrade godsflöden.

Det är avgörande att fyrspåret färdigställs senast 2034 i enlighet med gällande avtal så att den långsiktiga planeringen och investeringsviljan hos både offentliga och privata aktörer upprätthålls. Det är därför centralt att fyra spår redovisas som ett bundet objekt i linje med tidigare regeringsbeslut. Ingångna avtal och beslutade åtgärder måste genomföras enligt överenskommen tidsplan och utan förseningar. För att upprätthålla tillit, investeringsvilja och statens långsiktiga trovärdighet förutsätts att fyrspårsavtalet ligger fast och att fyrspårsutbyggnaden färdigställs senast 2034.

Fyra spår Uppsala och samhällsekonomisk nytta

Uppsala kommun noterar att Trafikverket bedömer objektet som robust olönsamt enligt nuvarande kalkylmodeller. Kommunen menar att det finns nyttor som inte

fångas i de samhällsekonomiska kalkylerna och som gör investeringen samhällsekonomiskt motiverad. Utöver den viktiga aspekt som Trafikverket framhåller - färre stående passagerare genom ökad turtäthet – vill kommunen lyfta ytterligare systemnyttor av betydande nationellt värde.

De samhällsekonomiska kalkylmodellerna är konstruerade för att jämföra olika väg- och järnvägsobjekt med varandra. De baseras i huvudsak på restidsvinster, trafiksäkerhet och miljöeffekter. Modellerna fångar dock inte de områdes- och klustereffekter som uppstår när högspecialiserade forsknings-, kompetens- och näringslivsmiljöer knyts samman. Uppsala kommun menar att sådana vinster finns för fyra spår vilket gör att den samhällsekonomiska potentialen underskattas i nuvarande modeller. Stråket binder samman en miljö där produktivitet och innovationsgrad vida överstiger rikssnittet. De 16–17 miljarder som krävs genererar samhällsekonomiska nyttor som inte kan uppnås vid investeringar i andra delar av landet. Alternativkostnaden för att avstå är därför betydande – både för staten och för exportindustrin.

Restidseffekterna som den samhällsekonomiska kalkylen bygger på kommer från statistiska centralbyråns befolkningsprognoser. Investeringen i fyra spår ger betydande tillgänglighetsförbättringar i en del av landet som länge haft en befolkningstillväxt som vida överstiger rikssnittet. SCB´s prognoser tar inte hänsyn till tillgänglighetsförbättringen och det finns därför en risk att prognosen underskattar befolkningsutvecklingen längs stråket, och därmed restidsnyttorna i den samhällsekonomiska kalkylen. Knivsta kommun spår få 3 000 fler invånare till 2050, vilket givet den historiska utvecklingen torde vara grovt underskattat. Uppsala kommuns egen befolkningsprognos visar också på en högre befolkningstillväxt. Kommunens prognos bygger på SCB´s prognoser men tar också hänsyn till de lokala förutsättningarna gällande till exempel flyttmönster, vilket ger en högre träffsäkerhet.

Den funktionella arbetsmarknadsregionen Uppsala–Stockholm är en av Europas mest kunskaps- och innovationsintensiva miljöer. Kapacitetsbristen på Ostkustbanan är i dag den största enskilda begränsningen för arbetsmarknadens funktion. Utbyggnaden till fyra spår är därför inte en valmöjlighet utan en nödvändig systeminvestering för att upprätthålla regionens tillväxt och Sveriges internationella konkurrenskraft.

Life science-klustret i Uppsala–Stockholm omfattar cirka 30 000 anställda och en årlig omsättning på över 120 miljarder kronor. Uppsala står för en tredjedel av detta och är beroende av att hela regionen fungerar som en sammanhängande arbetsmarknad. Stråket är ett av landets mest belastade och dagens kapacitet räcker inte för att hantera pendling, regionaltåg, fjärrtåg och godstrafik utan återkommande störningar. Detta påverkar direkt företagets rekryteringsmöjligheter och investeringsvilja.

Flera globala företag som nyligen expanderat i Uppsala har tydligt framfört att en kapacitetsstark och pålitlig kollektivtrafik är ett grundkrav för fortsatt etablering. Den mest forskningsintensiva delen av klustret finns mellan Uppsala och norra Stockholm, där närmare 19 000 högspecialiserade medarbetare dagligen är beroende av snabb och tillförlitlig pendling. Varje jobb i sektorn skapar tre ytterligare jobb i ekonomin. Utan utbyggnad riskerar Sverige att tappa investeringar och forskningsmiljöer till regioner i Europa som redan erbjuder bättre infrastruktur.

Fyra spår är dessutom en investering med ovanligt hög avkastning. Stråket binder samman en miljö där produktivitet och innovationsgrad vida överstiger rikssnittet. De

16–17 miljarder som krävs genererar samhällsekonomiska nyttor som inte kan uppnås vid investeringar i andra delar av landet. Alternativkostnaden för att avstå är därför betydande – både för staten och för exportindustrin.

Uppsala kommun välkomnar att Trafikverket lyfter in 27 nya objekt baserat på omvärderad samhällsekonomisk nytta. Att flera av de högst prioriterade objekten direkt kopplas till fyrspårsutbyggnaden, såsom den planfria korsningen i Knivsta, bekräftar investeringens systemkritiska roll och de dokumenterade kapacitetsbehoven.

Omprövning av objekt i planen och planeringsprocessen

I direktivet till Trafikverket om den nationella planen tydliggjorde regeringen inriktningen att återgå till ett planeringssystem där objekt kan omvärderas vartefter ny kunskap erhålls. Detta för att säkerställa att skattemedel används resurseffektivt och att samhällsnyttan maximeras. Uppsala kommun instämmer i det synsättet men vill samtidigt påpeka att de samhällsekonomiska kalkylerna främst är avsedda för att jämföra olika objekt med varandra och, såsom argumenteras för i stycket ovan, inte alltid fångar de samlade och långsiktiga nyttor som vissa investeringar genererar.

Trafikverket ska fånga dessa värden i de så kallade samlade effektbedömningarna. Det finns dock behov av att fortsätta utveckla dessa. Det saknas i dag en tydlig redovisning av hur de samlade effektbedömningarna hanterar de särskilda förutsättningarna i stråket Stockholm–Uppsala.

Det är viktigt att Trafikverket tydligt redovisar hur omvärderingar av objekt görs. Transparensen är relativt god i planförslagen men pedagogiken behöver utvecklas för att skapa förutsebarhet.

Planeringsprocesser för transportinfrastruktur är långa och omfattande och innebär ofta betydande åtaganden också för regioner och kommuner. I Uppsala kommuns fall finns dessutom ett avtal med staten som begränsar möjligheten till omprövning. För att omprövning ska vara praktiskt möjlig och rimlig där avtal inte finns, krävs en tydlig och transparent process med klara förutsättningar för kommuners och regioners åtaganden.

Arlandas konkurrenskraft och säkerhet och beredskap

Utredningen SOU 2025:67 lyfter flera åtgärder för att stärka Arlandas konkurrenskraft och tillgänglighet. Uppsala kommun vill här betona de delar som är särskilt relevanta för den nationella planen.

Aroslänken mellan Enköping och Uppsala är en strategisk investering för både Arlanda och svensk beredskap. Länken skapar en alternativ, robust järnvägsförbindelse i en av landets mest trafikintensiva och samhällskritiska regioner. Den ökar redundansen i järnvägssystemet och möjliggör fortsatt spårburen trafik vid störningar på Ostkustbanan eller Mälarbanan—en funktion av direkt betydelse för totalförsvaret. Uppsala kommun anser därför att en vägvalsutredning för Aroslänken bör ingå i den nationella planens utredningsuppdrag, även om genomförandet ligger längre fram. Planeringen kräver tidig samordning mellan kommuner och regioner.

Utredaren föreslår även att tågtrafik till Arlanda kan vända i Uppsala C. För detta krävs en depå i Fullerö, vilket är nödvändigt även oberoende av trafikupplägg eftersom regionens depåkapacitet redan är otillräcklig. Trafikeringen är en fråga mellan Trafikverket och operatörer, och förslaget innebär en större omställning av dagens system.

Då ansvar, nyttor och kostnader kring Arlanda är spridda på flera aktörer anser Uppsala kommun att ett samlat "Arlandapaket" bör ingå bland Trafikverkets prioriterade utredningar. Kommunen föreslår att berörda parter organiseras i en paraplystruktur för att säkerställa samlad planering och ett effektivt genomförande.

Stadsmiljöavtal

Regeringen har beslutat att avveckla stadsmiljöavtalen, och hänvisar istället till de stöd som kan sökas via länstransportplanerna. Uppsala kommun konstaterar dock att större satsningar på hållbar transportinfrastruktur inte är möjliga att genomföra med stöd av endast länstransportplanerna. Kommunen menar därför att idén med stadsmiljöavtalen bör utvecklas vidare. Stödet är helt avgörande för att genomföra systempåverkande förändringar av resor och transporter i en stad.

Trafikverket bör därför få i uppdrag att utreda hur ett långsiktigt stöd ska utformas och organiseras för att leda till mer varaktiga och systempåverkande förändringar än vad som i vissa fall blivit resultatet med nuvarande stadsmiljöavtal.

Erik Pelling

Ordförande

John Hammar

Sekreterare