

Trafik och samhälle/Regionkontoret
Tobias Arvidsson
E-post
tobias.arvidsson@regionuppsala.se

Landsbygds- och
infrastrukturdepartementet
li.remissvar@regeringskansliet.se
li.nationellplan@regeringskansliet.se

Region Uppsalas yttrande på inriktningsunderlag för infrastrukturplaneringen 2026–2037

Region Uppsala har bjudits in att yttra sig på Trafikverkets inriktningsunderlag för planperioden 2026–2037 och lämnar härmed nedanstående yttrande.

Region Uppsala är även aktiva medlemmar i samarbetet En Bättre Sits som syftar till att skapa en storregional samsyn och gemensamma prioriteringar inom infrastruktur- och transportfrågorna i Stockholm-Mälardalsregionen. Tillsammans med de andra regionerna i En Bättre Sits yttrar sig Region Uppsala även genom Mälardalsrådet.

Transparent planeringsprocess för högre samhällsnytta

Region Uppsala välkomnar inriktningen för en planeringsprocess där objekt ska kunna omprövas utifrån dessa bedömda samhällsnytta. Regionen vill samtidigt framhålla att staten inte får göra avkall på den långsiktighet som andra aktörer, såsom regioner, kommuner och näringsliv, behöver för att våga genomföra direkta eller indirekta investeringar med koppling till planerade infrastrukturinvesteringar. Detta är särskilt av vikt vid större förhandlingar och ingångna avtal.

Fyra spår Uppsala benämns som ett så kallat obundet objekt i inriktningsunderlaget. Region Uppsala förutsätter att ingångna avtal avseende Fyra spår Uppsala fullföljs och ska prioriteras i samtliga ramalternativ.

Region Uppsala vill framhålla att det är avgörande med ett systemtänk vid bedömningen av samhällsnytta. Enskilda etapper eller objekt kan bedömas ha låg lönsamhet men hög lönsamhet i utbyggda stråk. Ett större fokus på samhällsnytta gör också att prognoser och värdering av tid blir viktigare. Trafikverkets basprognoser är i grunden rättvisefördelade men i de fall det är för stora avvikelser kan de också innebära hämmande för utvecklingen. Region Uppsala efterfrågar en generellt större transparens i nyttoberäkningar och prioritering av objekt.

Region Uppsala står generellt bakom regeringens prioritering att säkerställa funktionaliteten i befintlig infrastruktur genom tydligt fokus på underhåll och reinvestering. Med ett ökat fokus på vidmakthållande ökar även kraven på Trafikverket att på ett transparent sätt visa hur underhållsbudgeten fördelas i

nationell plan. Prioriteringen av denna typ av åtgärder behöver göras i samverkan med länsplaneupprättare, kollektivtrafikmyndigheter och kommuner, i likhet med planeringen av större nyinvesteringar. Då underhållstakten ökar bör även den interna samordningen stärkas mellan planering och underhåll på Trafikverket för att minimera de samhällsekonomiska konsekvenserna av avstängningar.

Länsplanerna och hållbara transporter

När det kommer till hållbara transporter och behovet av en större överflyttning till cykel och kollektivtrafik, är inriktningsunderlaget kortfattat.

Inriktningsunderlaget beskriver behovet av utvecklad kollektivtrafik med konkurrenskraftiga restider i det större städerna och lyfter några exempel på projekt för utbyggnad av BRT, expressbuss och stombuss.

Inriktningsunderlaget beskriver också personresorna på järnväg och konstaterar att den trafik som de regionala kollektivtrafikmyndigheterna ansvarar för, det vill säga pendel- och regionalstågstrafiken, har ett fördubblat resande under perioden 2000–2019 medan den kommersiella trafiken har ökat med 40 procent under samma period. Region Uppsala vill framhålla vikten av att åtgärder för att förbättra pendel- och regionalstågens punktlighet och tillförlitlighet behöver prioriteras i kommande nationell plan.

Inriktningsunderlaget framhåller att kollektivtrafikåtgärder fortsatt kommer att kunna ske via länsplanerna i de fall då stadsmiljöavtalen tas bort. Det innebär att länsplanerna förväntas finansiera i princip den större delen av investeringarna kopplat till hållbara transporter utan utökad medelstilldelning. Region Uppsala menar att detta är orimligt och kommer att få stora konsekvenser för de regionala kollektivtrafikmyndigheterna, kommuner och invånare men också påverka omställningstakten till hållbara transporter och i förlängningen förutsättningarna till att nå uppsatta klimatmål. Stadsmiljöavtalen fyller en avgörande funktion då kommuner och regioner är i behov av att genomföra större investeringar av sällankaraktär. Region Uppsala välkomnar en utvärdering av finansieringsformen men motsätter sig att länsplanerna ensamt ska bära denna kostnad, även om ramarna utökas.

Trafikverket har aviserat, trots den tydliga inriktningen på vidmakthållande, att man vill värna om länsplanernas finansiella rammar. I enlighet med regeringens direktiv har ramarna räknats upp efter KPI-KS i 2023 års priser. Utvecklingen av priset på infrastruktur har varit betydligt större än KPI-KS, vilket innebär de reella ramarna för nyinvestering för kommande planperiod väntas bli avsevärt mindre jämfört med dagens rammar. Till detta uppmanar Trafikverket länsplaneupprättarna att medel ska allokeras till investeringar i mötesseparerade vägar med syfte att uppnå det nationella trafiksäkerhetsmålet. I inriktningsunderlaget används ett kilometerpris på mötesseparerad väg som är hälften av den prisnivå som upplevs i många pågående projekt.

De geografiska skillnaderna i landet är stora och behoven av investeringar särskiljer sig åt beroende på bland annat trafikflöden, befolkning och kvalitet på infrastrukturen. Mot bakgrund av detta uppmanar Region Uppsala Trafikverket och regeringen att bjuda in till tematiska dialoger om hur länsplaneupprättarna

bäst kan bistå i det nationella arbetet med trafiksäkerhet och hållbara transporter.

Steg 1 och 2-åtgärder och behov av lag- och förordningsförändring

Region Uppsala anser att staten behöver ta ett större ansvar för steg 1- och 2 åtgärder. Det handlar dels om ökade anslag för mobilitetsåtgärder i nationell plan, dels om förändrade regelverk och förordningar som idag inte möjliggör finansiering av icke-fysiska åtgärder. Ett exempel är förordningen om statlig medfinansiering som enbart medger finansiering av fysiska åtgärder i transportinfrastrukturen. Inriktningsunderlaget föreslår några regelförändringar för cykeltrafik, däribland cykling mot enkelriktat. Dessa typer av förslag är bra men i sammanhanget uddlösa för att minska cykeltrafikens relativt höga tidsvärden.

Väglagen är föråldrad och ett hinder i arbetet mot de transportpolitiska målen. Av väglagen framgår exempelvis att en allmän väg ska vara till för allmän samfärdsel och att det finns möjlighet att bygga cykelväg med stöd av väglagen. Detta om cykelvägen ligger i nära anslutning till vägen eller det finns ett påtagligt funktionellt samband med vägen, samt att cykelvägen byggs i syfte att avlasta vägen från cykeltrafik. Samma typ av tolkningar görs med kollektivtrafikkörfält där körfält för bil inte får konverteras till kollektivtrafikkörfält utan endast adderas till befintliga körfält. Region Uppsala saknar förslag som förenklar byggande av gång- och cykelinfrastruktur.

Styrmedel och alternativ finansiering

Region Uppsala ser positivt på regeringens uppdrag till Trafikverket att utvärdera möjligheten att finansiera projekt genom alternativa finansieringsformer, däribland lånefinansiering och extern medfinansiering.

Alternativa finansieringsformer bör prioriteras utifrån de transportpolitiska målen och inte utifrån möjligheterna till alternativ finansiering, och därav användas som ett styrmedel för ett ökat hållbart resande och inte enbart som ett sätt att utöka de ekonomiska ramarna. Region Uppsala ser risker i höjda banavgifter då det riskerar att leda till en resandeöverflyttning från järnväg till väg. Om man väljer att höja banavgifter bör man införa ett differentierat system som styrmedel för att styra trafik där det finns kapacitet i systemet för både person- och godstrafik, i enlighet med skrivningarna i inriktningsunderlaget. Trafikverket bör även få i uppdrag att titta närmare på andra typer av styrmedel för att kunna hantera biltrafikens externa effekter, i synnerhet effekter till följd av trängsel i större svenska städer. Inriktningsunderlaget för goda resonemang på ämnet utan att riktigt landa i några konkreta utredningsförslag.

Region Uppsala anser att sträckan Stockholm-Oslo och i synnerhet Gränsbanan, en ny förbindelse över gränsen mellan Sverige och Norge, har förutsättningar att vara både samhällsekonomiskt lönsam och generera intäkter som gör att den kan finansieras utanför traditionell ram. Region Uppsala menar att detta bör beaktas när Trafikverket går vidare med åtgärdsplaneringen och att det är viktigt att Trafikverket tar fram nödvändiga underlag för att detta ska

kunna bedömas när riksdagen fastställer ekonomiska ramar. Oavsett om det sker med avgifter i offentlig regi eller om det sker med hjälp av de näringslivsaktörer som uttryckt ett stort intresse för att bidra till finansieringen, behöver det bedömas inför åtgärdsplaneringen. Den föreslagna nya förordningen för TEN-T och Sveriges ansökan om medlemskap i NATO borde dessutom ytterligare underlätta möjligheten till annan finansiering i stråket Stockholm-Oslo, intäkter och finansiering som inte kan överföras till andra objekt.

Internationell konkurrenskraft och gränsöverskridande transporter

Internationell tillgänglighet är en central faktor i upprätthållandet av Stockholm-Mälarenregionens och Sveriges internationella konkurrenskraft och framstående position inom många områden, inte minst för att kunna attrahera och behålla huvudkontor och för besöksnäringen. Trafikverket är tydlig med att de aviserade ekonomiska ramarna inte kommer att räcka till att både bibehålla infrastrukturens funktionalitet och till nyinvestering. Region Uppsala delar Trafikverkets bild ~~av~~ att dagens infrastruktur och dess funktionalitet behöver prioriteras den kommande planperioden. Samtidigt innebär en sådan inriktning att Sveriges internationella konkurrenskraft kan komma att påverkas om viktiga nyinvesteringar skjuts på framtiden. Förbättrad tillgänglighet till Arlanda och utbyggnad av fyra spår mellan Uppsala C och länsgränsen till Stockholm är viktiga delar för att bibehålla Sveriges internationella konkurrenskraft, näringslivets tillväxt, kompetensförsörjning och besöksnäring.

Region Uppsala ser stora utmaningar med den kommande TEN-T förordningen och hur en uppgradering av de utpekade stråken i förordningen ska finansieras. Inriktningsunderlaget beskriver införandet av TEN-T mycket kortfattat och i fråga om finansiering hänvisar Trafikverket till kommande ansökningar av CEF-bidrag. Region Uppsala vill se en konsekvensanalys av vad uteblivna CEF-bidrag innebär för de utpekade TEN-T stråken och för nationell plan.

Transparens i beredskapsfrågan

Remissunderlaget anger att Trafikverkets resursbehov för att fortsatt bygga ut erforderligt civilförsvaret och krisberedskap inte ska ingå i den ekonomiska ramen. I dagsläget hanteras frågan i annan ordning. Region Uppsala ser en problematik eftersom ett förändrat säkerhetsläge och inträde i NATO kommer att påverka transportinfrastrukturen i allra högsta grad, vilket borde ge ett tydligt avtryck i den långsiktiga infrastrukturplaneringen. Regionen efterfrågar transparens och dialog från berörda myndigheter.

Ökat fokus på klimatanpassning

Region Uppsala delar Trafikverkets bild av det växande behovet av både förebyggande klimatanpassning och akuta åtgärder för att hantera oförutsägbara händelser till följd av det förändrade klimatet. Region Uppsala ser positivt på att Trafikverket uppdaterar klimatanpassningsstrategi och identifierar riskområden men ser också risker med Trafikverkets förslag på kostnadseffektiviseringar som skulle kunna innebära att åtgärder för

klimatsäkring kan komma att prioriteras bort eller senareläggas av ekonomiska skäl. Region Uppsala anser att klimatsäkring av infrastruktur behöver ha en högre prioritet i kommande planperiod utifrån hur infrastrukturen i Sverige har drabbats så påtagligt av kraftiga regn som följd av ett förändrat klimat. Region Uppsala har flera samhällsviktiga verksamheter inom länet och transporter till och från dessa behöver fungera även vid påverkan av extrema väder.

För Region Uppsala

Namn

Regionstyrelsens ordförande

Johan von Knorring
Regiondirektör