



LÄNSSTYRELSEN
UPPSALA LÄN

Yttrande

1 (7)

Datum
2024-04-15

Diarienummer
477-2024

Landsbygds- och
infrastrukturdepartementet
li.remissvar@regeringskansliet.se

Kopia till:
li.nationellplan@regeringskansliet.se

Remiss om Trafikverkets Inriktningsunderlag inför infrastrukturplaneringen för perioden 2026-2037, rapport 2024:003

Er beteckning: TRV 2023/70321

Beskrivning av ärendet

Länsstyrelsen i Uppsala län har fått Trafikverkets Inriktningsunderlag för infrastrukturplaneringen för perioden 2026-2037 på remiss från Landsbygds- och infrastrukturdepartementet. Inriktningsunderlaget är upprättat i enlighet med regeringens direktiv 2023-06-15, Uppdrag att ta fram inriktningsunderlag inför den långsiktiga infrastrukturplaneringen för planperioden 2026-2037.

Sammanfattning

Länsstyrelsen anser att det är viktigt att staten värnar de avtal som ingåtts med kommuner och att de investeringar som finns avtalade mellan stat och kommun inte ska kunna uppfattas som osäkra eftersom det i längden också kan komma att påverka andra aktörers vilja att investera i samhällsutvecklingen.

Länsstyrelsen anser att det finns flera goda förslag i inriktningsunderlaget. Bland annat när det handlar om att göra satsningar på BK4-nätet, att genomföra satsningar för att harmonisera kapacitetstilldelningen inom Europa och att underhålla dagens infrastruktur.

Länsstyrelsen vill understryka att även hänsynsmålet med det underliggande etappmålet om växthusgasutsläpp kan uppfyllas inom det transportpolitiska målet. För att uppnå en hållbar utveckling av

transportsystemet är det viktigt att tillgängligheten utvecklas på ett sätt där infrastrukturplaneringen bidrar till mål om klimat, luftkvalitet, biologisk mångfald, god bebyggd miljö, trafiksäkerhet och ökad hälsa.

Länsstyrelsen konstaterar att en ekonomisk ram på +20 procent krävs för att säkerställa att de investeringar som är nödvändiga för att både bibehålla och utveckla infrastrukturen ska gå att genomföra. Skulle en ramnivå i paritet eller under 0 procent tillämpas skulle det riskera en oacceptabelt långsiktig försämring av befintlig infrastruktur.

Avtal kopplade till större samlade exploateringar

Länsstyrelsen vill påtala vikten av att de avtal som ingåtts mellan stat, region och kommun värnas. Där avtal har ingåtts måste den långsiktighet som avtalen förutsätter vara säkrad över hela den tid som avtalet gäller och för de åtgärder som avtalats. I Uppsala län omfattas bland annat utbyggnaden av Fyra spår Uppsala av avtal mellan stat, region och kommun vilket är ett projekt som har stor betydelse för länets tillväxt. Inriktningsunderlaget benämner Fyra spår Uppsala som ett obundet projekt. Länsstyrelsen anser i stället att Fyra spår Uppsala bör ses som ett bundet projekt, eftersom byggstart redan beslutats av regeringen i mars 2023.

Länsstyrelsen Uppsala län vill också betona vikten av att komplettera befintlig järnvägsinfrastruktur för att öka kapaciteten på sträckor som är hårt belastade och som påverkas av eftersatt underhåll redan idag. En sådan sträcka är järnvägen mellan Stockholm och Uppsala som är ett av de mest trafikerade stråken i Sverige och där en stor del utgörs av arbetspendling. Uppsala-Stockholm är också en av Europas snabbast växande huvudstadsregioner. Om pendlingsmöjligheterna på denna sträcka inte prioriteras riskerar tillväxten i landet påverkas över lång tid framåt.

En utbyggnad av fyra spår på sträckan Uppsala-Stockholm säkrar förstärkt kapacitet och punktlighet för såväl gods- som persontrafik. Det innebär också en stor positiv effekt på infrastrukturen i en stor del av landet, till exempel kommer Dalabanan och Ostkustbanan norrut från Uppsala gynnas av utbyggnaden. Länsstyrelsen vill även lyfta att Norduppland också har en stark utveckling, varför goda pendlingsmöjligheter på sträckan Uppsala-Gävle med mellanliggande stopp också behöver utvecklas. Det är viktigt att underhållet på sträckan inte blir eftersatt.

Måluppfyllelse

Länsstyrelsen ser positivt på inriktningsunderlagets intentioner om att utnyttja och förvalta den existerande infrastrukturen på ett effektivt sätt för att minimera miljöpåverkan av transportinfrastrukturen.

I regeringens uppdrag till Trafikverket framgår bland annat att utgångspunkten för genomförandet ska vara att det övergripande transportpolitiska målet, de jämbördiga funktions- och hänsynsmålen med därtill hörande etappmål, samt de av riksdagen beslutade klimatmålen nås. Enligt direktivet ska hållbarhetsaspekter integreras vid framtagandet och målsynergier eftersträvas.

Länsstyrelsen vill understryka att även hänsynsmålet med det underliggande etappmålet om växthusgasutsläpp kan uppfyllas inom det transportpolitiska målet. För att uppnå en hållbar utveckling av transportsystemet är det viktigt att tillgängligheten utvecklas på ett sätt där infrastrukturplaneringen bidrar till mål om klimat, luftkvalitet, biologisk mångfald, god bebyggd miljö, trafiksäkerhet och ökad hälsa. Utgångspunkten bör vara att styra mot förslag om transporteffektivisering som kan bidra till att minska transportens skadliga hälsoeffekter, miljöpåverkan samt öka trafiksäkerheten.

Prognoser

Av regeringens direktiv anges att Trafikverket ska redovisa hur kapacitetsutnyttjandet i transportsystemet bedöms utvecklas i olika delar av landet till 2040.

Länsstyrelsen noterar att inriktningsunderlaget utgår från den föregående basprognosen, eftersom den nya basprognosen för 2024 inte har färdigställts. Prognosen tar exempelvis inte höjd för de stora förändringar som skett under de senaste fyra åren vad gäller den ekonomiska utvecklingen, kraftigt höjda bränslepriser, fluktuationerna på elpriser och omvärldsläget i övrigt.

Länsstyrelsen noterar även att den metod som Trafikverket använder sig av har brister som gör att det finns risk att prognoserna kan bli missvisande. Länsstyrelsen ser svagheter i att analysmetoden (ASEK) värdesätter restidsvinster väldigt högt samt att den utgår från betalningsviljestudier med referenser som är mer än tio år gamla och en nationell restidsstudie som genomfördes 2007/2008.

Dagens samhälle präglas av stora omvandlingsbehov för en lägre klimatpåverkan, ökad jämställdhet och ökad beredskap. Omställningen måste gå snabbt och det är därför viktigt att analyser baseras på aktuella data, mål och behov.

Ramnivåer och ramfördelning

Länsstyrelsen delar Trafikverkets uppfattning om att satsningar på vidmakthållande är viktigt för flera av de transportpolitiska målen och att förslaget har hög samhällsekonomisk lönsamhet för både väg och järnväg.

För upprätthållandet av funktionaliteten under den kommande planperioden bedöms det behövas cirka 100 miljarder kronor mer än vad som ingår för vidmakthållande i nuvarande plan. Det konstateras också att det inom den oförändrade planeringsramen (0 procent) inte är möjligt att inrymma upprätthållandet av infrastrukturens funktionalitet, återta visst eftersatt underhåll och genomföra namngivna investeringar enligt nuvarande plan. För att allt detta ska vara möjligt krävs en högre ramnivå (minst 15 procent högre).

Länsstyrelsen noterar att förslagen om -20 procent (767 miljarder kronor) och i -10 procent (863 miljarder kronor) innebär att vidmakthållandet blir cirka 25 respektive 10 procent lägre än vad som är nödvändigt för att upprätthålla dagens funktionalitet. Länsstyrelsen anser att det vore mycket negativt för Sveriges utveckling att gå vidare med nivåer under 0 procent. Det skulle med stor säkerhet riskera att infrastrukturen på lång sikt blir eftersatt till en så stor grad att dagens funktionalitet inte längre kan upprätthållas.

Enligt föreslagen inriktning för 0 procentsnivån (959 miljarder kronor) avsätts medel för att upprätthålla funktionaliteten i infrastrukturen. Det utrymme som finns för investeringar utöver pågående och bundna investeringar är mycket begränsat. Det skulle innebära att många projekt i befintlig plan måste senareläggas eller omprövas. Länsstyrelsen kan konstatera att med denna ramnivå kommer den svenska infrastrukturens tillstånd varken försämrats eller förbättras.

De föreslagna inriktningarna för +10 procentsnivån (1 055 miljarder) och +20 procentsnivån (1 151 miljarder) är enligt länsstyrelsen att föredra med hänsyn till att det då finns möjlighet att finansiera det eftersatta underhållet på både väg och järnväg. Dock så noterar länsstyrelsen att det är först vid +20 procent som hela det eftersatta

underhållet för väg går att genomföra, och att enbart cirka 10-15 procent av det eftersatta underhållet av järnvägen då kan genomföras. Länsstyrelsen är mycket positiv till att även länsplanerna tillskjuts medel i dessa ramnivåer.

Länsstyrelsen kan konstatera likt Trafikverket att det krävs en ekonomisk ram motsvarande +20 procent för att inte behöva prioritera bort exempelvis upprätthållandet av infrastrukturens funktionalitet eller det eftersatta underhållet samtidigt som nya satsningar genomförs. Länsstyrelsen anser därför att den högre ramnivån är att föredra för att robustheten i infrastrukturen ska kunna stärkas.

Kapacitetsplanering och tillgänglighet

Järnvägskapacitetsplaneringen står inför omfattande förändringar med ett gemensamt europeiskt reformarbete för att harmonisera kapacitetstilldelningen inom Europa. Detta innebär att planering och koordinering av till exempel banarbeten ska ske tidigare än i nuläget för att kunna ge intressenter stabila förutsättningar för trafikering av järnvägen. Länsstyrelsen anser att det är viktigt för Sverige att genomföra reformarbetet tillsammans med övriga Europa för att bibehålla sin konkurrenskraft.

Länsstyrelsen instämmer i att god tillgänglighet med kollektivtrafik är viktig. Länsstyrelsen ser fördelar också ur arbetsmarknads- och bostadsförsörjningssynpunkt av att ha en god tillgänglighet. Uppsala län har ett av Sveriges största pendlingsstråk till Stockholm och en tidig och tydlig fördelning av järnvägskapacitet för kollektivtrafiken tillvaratar länets utveckling, tillväxt och kompetensutbyte mellan i vart fall två län.

Uppsala län är ett av alla län där det råder bostadsbrist och där det finns ett stort behov av bostäder. En pålitlig, trygg och konkurrenskraftig kollektivtrafik innebär också ökade incitament för aktörer att investera i både näringsliv och bostadsbyggande. För kommunerna kan det på sikt innebära positiva effekter för bostadsförsörjningsarbetet. Genom att förbättra möjligheterna till arbetspendling kan behovet av att centralisera verksamheter minska. På så sätt kan arbetsställen i mindre orter eller i mindre kommuner vara kvar vilket innebär att inkomster och kompetenser blir kvar. Kan personer dessutom bo kvar på landsbygden förstärker det regeringens mål om att hela landet ska leva. Motsatsen, en

minskad pendling, skulle kraftigt försvåra möjligheten till kompetensförsörjning särskilt i glesbygder.

Länsstyrelsen är positiv till förslag som syftar till att öka tillgängligheten i trafiksystemet, bland annat gällande att nyttja kapaciteten i befintlig infrastruktur mer effektivt, minska trafikstörningar av infrastrukturarbeten och anpassa trafiklagstiftningen till cykeltrafikens förutsättningar. Länsstyrelsen delar även bilden av de utmaningar och behov av långsiktiga lösningar för landsbygders mobilitet och tillgänglighet, och att en väl fungerande kollektivtrafik är viktig. Förslag på hur människors tillgänglighet till kollektivtrafik kan stärkas efterfrågas därför i inriktningsunderlaget, särskilt med tanke på att stadsmiljöavtalen ska fasas ut.

Trafikverket lyfter fram att det är viktigt att det finns ett effektivt intermodalt transportnätverk för att skapa förutsättningar för näringslivets konkurrenskraft. Det finns dock en avsaknad av tydliga systemägare för nodsystemet. Länsstyrelsen delar Trafikverkets förslag om att initiera en utredning gällande samordningsansvaret av aktörer inom det intermodala nodsystemet.

Länsstyrelsen anser likt Trafikverket att tillgänglighet är avgörande för att boende och näringsliv ska fungera tillfredställande. Länsstyrelsen tillstyrker förslaget om satsningar på underhåll av vägar och bidrag till enskilda vägar. Länsstyrelsen lägger här till att tillgängligheten också är viktig för tillskapande av bostäder och näringsverksamhet på landsbygden. Tillgänglighet på landsbygden är för många kommuner en faktor som bromsar byggande och försvårar en effektiv bostadsförsörjning. Långsiktiga lösningar för tillgänglighet på landsbygden blir på så sätt också en bostadsförsörjningsfråga i de fall industrisatsningar görs.

Inriktningsunderlaget ger förslag på en mer flexibel trafiklagstiftning för att förenkla för cykeltrafikanter. Det som föreslås är möjligheten för väghållarna att tillåta cykling mot enkelriktat samt möjligheten att göra högersväng mot rött på ställen där det är möjligt. Länsstyrelsen anser att Trafikverkets förslag inte får leda till en minskad trafiksäkerhet vilket detta förslag uppges medföra, varför förslaget avstyrks.

Längre och tyngre lastbilar

En viktig del att öka effektiviteten på vägnätet är genom att möjliggöra för längre och tyngre lastbilar. Av inriktningsunderlaget

framgår även att kostnaderna för att kunna möjliggöra för detta inte är särskilt stora. Länsstyrelsen anser att det är positivt att avsatta medel finns för BK4-åtgärder i samtliga ramnivåer. Längre och tyngre fordon kan dock innebära större skador när väl olyckor inträffar. Det är viktigt att trafiksäkerheten fortsatt ska vara hög för nya BK4-sträckor, vilket kan innebära insatser gällande säkerhetshöjande åtgärder i form av mittseparering. Det framgår inte av inriktningsunderlaget om medel för BK4-åtgärder även innefattar mittseparering eller andra säkerhetshöjande åtgärder.

Trafikverkets uppdrag vid NATO-inträde

Trafikverket lyfter fram att det råder oklarhet kring omfattningen av sitt uppdrag vid ett NATO-inträde. Länsstyrelsen anser att Sveriges medlemskap i NATO kommer att innebära en ökad integration mellan Trafikverkets infrastrukturplanering för transporter och totalförsvarets behov av åtgärder i transportsystemen. Det finns redan nu ett stort underhållsbehov inom transportsystemet som påverkar totalförsvaret negativt. Länsstyrelsen anser att det behöver tydliggöras hur den befintliga infrastrukturen behöver utvecklas, och vilken eventuell tillkommande infrastruktur som är nödvändig i relation till NATO-inträdet. Det framgår av inriktningsunderlaget att sådana anspråk inte har räknats in, men bland annat har det lyfts ett behov av att förstärka öst-västliga transportmöjligheter i hela landet.

De som medverkat i beslutet

Beslutet har fattats av landshövding Stefan Attefall med planhandläggare Erik Myr som föredragande. I den slutliga handläggningen har också länsråd Cecilia Magnusson, avdelningschef på Samhällsavdelningen Kristina Jansson, chef på Plan- och bostadsenheten Asmah Ismaal, planhandläggare Samu Manselius, klimat- och energistrateg Aino Inkinen, handläggare regional tillväxt Ted Bergman Björk och bostadsförsörjningssamordnare Katarina Forsberg medverkat.

Denna handling har godkänts digitalt och saknar därför namnunderskrift.