

Samhällsutveckling
Katharina Staflund
Tfn 018-617 01 46
E-post katharina.staflund@regionuppsala.se

Infrastrukturdepartementet
i.remissvar@regeringskansliet.se
i.nationellplan@regeringskansliet.se

Remissyttrande avseende Inriktningsunderlag inför transportinfrastrukturplaneringen för perioden 2022–2033 och 2022– 2037

Region Uppsala har i egenskap av länsplaneupprättare erhållit rubricerad remiss för yttrande.

Region Uppsala är aktiv medlem i sjulänssamarbetet En Bättre Sits som syftar till att samarbeta och skapa en storregional samsyn av gemensamma prioriteringar inom infrastruktur- och transportfrågorna. Ett gemensamt yttrande har tagits fram inom samarbetet och Region Uppsala ställer sig bakom detta.

Sammanfattning

Regeringen gav i juni 2020 Trafikverket i uppdrag att ta fram ett inriktningsunderlag inför den långsiktiga transportinfrastrukturplaneringen för två alternativa planperioder, 2022–2033 och 2022–2037. Inriktningsplaneringen är ett första steg till att ta fram en ny nationell plan samt länsplaner och är ett underlag till regeringens infrastrukturproposition.

Enligt inriktningsunderlaget kan klimatmålen för 2030 endast nås genom en omfattande elektrifiering av fordonsflottan, ett ökat inslag av biodrivmedel samt högre bränslepriser. Dessa åtgärder ligger samtliga utanför Trafikverkets ansvarsområde. Region Uppsala delar inte den bedömningen utan anser att även Trafikverket har ett ansvar för att klimatmålen ska nås, och att

Regionkontoret

Storgatan 27 | Box 602 | 751 25 Uppsala | tfn vx 018-611 00 00 | fax 018-611 60 10 | org nr 232100-0024
www.regionuppsala.se

infrastrukturplaneringen är ett viktigt verktyg för det. Ett ökat fokus på och hög prioritet av vidmakthållande av befintlig infrastruktur är också ett fokus i inriktningsplaneringen som påverkar planeringsramarnas fördelning.

Hårda prioriteringar kommer att krävas i fördelningen av de ekonomiska ramarna. Trafikverket redovisar hur inriktningarna förändras om ramarna ökas respektive minskas med 20 %.

Region Uppsala anser att Inriktningsunderlaget i hög grad utgår från alltför generella analyser och antaganden. Det saknas i stort sett helt fördjupningar om de skilda regionala och lokala förutsättningar, behov och utmaningar som olika delar av landet har.

Region Uppsala vill särskilt lyfta följande synpunkter i remissyttrandet.

- Förordar en 12-årig planperiod med en ökning av planramen med + 20% samt att de nya stambanorna lyfts ur planen och hanteras i särskild ordning för att frigöra medel
- Beslutade investeringsobjekt ska genomförs enligt plan och att systemeffekter beaktas. Region Uppsala framhåller att arbetet med fyrsparutbyggnaden mellan Uppsala C och länsgränsen mot Stockholm ska färdigställas enligt gällande Nationell plan samt att finansiering för sträckan Bergsbrunna – länsgränsen säkras i kommande plan med ett planerat färdigställande enligt gällande avtal, senast 2034. Finansiering av ombyggnad av Uppsala C behöver säkras i kommande plan.
- Länsplanernas andel av planen behöver ökas och stärkas ytterligare.
- Elförsörjnings- och eleffektsproblematiken i Stockholm – Mälarenregionen måste beaktas tydligare eftersom detta är ett allvarligt problem som påverkar möjligheterna till elektrifiering av transportsystemet.
- Medel för att säkerställa funktionaliteten i väg och järnvägsnätet måste säkerställas och takten ökas men får samtidigt inte leda till att behövliga reinvesteringar och nyinvesteringar hämmas.

Region Uppsala lämnar även synpunkter inom flera delar i Inriktningsunderlaget såsom steg 1- och 2-åtgärder, statsbidrag till spårfordon, depåer och laddinfrastruktur, lagar och styrmedel, Trafikverkets basprognoser, godstransporter, digitalisering och kompetensförsörjning med flera.

Yttrande

Övergripande synpunkter

Region Uppsala anser att Trafikverket i för hög grad utgår från alltför generella analyser och antaganden. Det saknas i stort sett helt fördjupningar om de skilda regionala och lokala förutsättningar, behov och utmaningar som olika delar av landet har.

I regeringens uppdrag till Trafikverket angående inriktningsunderlaget anges följande: ”Klimatmålen ska nås. Därför är klimatmålen även en central utgångspunkt för den statliga transportinfrastrukturplaneringen. Regeringen bedömer att för att det övergripande transportpolitiska målet ska kunna nås behöver funktionsmålet i huvudsak utvecklas inom ramen för hänsynsmålet.”

Trafikverkets förslag till inriktningsunderlag möter dock inte upp till detta åtagande. Istället läggs ansvaret för vägtrafikens uppfyllande av klimatmål på åtgärder som inte ligger inom Trafikverket ansvarsområde: elektrifiering av fordonsflottan, ökad användning av biodrivmedel och höjda bränslepriser. Nationell plan omfattar i dagsläget 622 miljarder kr och Region Uppsala anser att Trafikverket är en viktig aktör i arbete för att främja ett hållbart samhälle där klimatmålen nås. Det finns frågetecken i såväl hur snabbt en elektrifiering kan ske och hur den framtida tillgången på hållbara biodrivmedel kommer se ut. Om takten på detta inte blir det som Trafikverket föreslår riskerar kraftigt höjda bränslepriser bli det dominerande styrmedlet för att nå klimatmålen, vilket skulle ha negativa fördelningspolitiska effekter, vilket också tydligt framgår av Trafikverkets inriktningsunderlag.

Även Trafikverket har ett ansvar för att klimatmålen ska nås. Vi efterlyser därför att inriktningsunderlaget istället fokuserar på det som ligger inom Trafikverkets ansvar – infrastrukturplaneringen och på vilket sätt planeringen bidrar till ett transportsnått och transporteffektivt samhälle.

Planperiodens längd och omfattning (6.3)

Region Uppsala ställer sig positiv till en planperiod på 12 år. En förlängning av planperioden till 16 år är olämpligt med tanke på att det kan krävs förändringar i prioriteringar om omställningen av transportsystemet inte går enligt plan. För att kunna genomföra beslutade objekt och angelägna nyinvesteringar samt vidmakthålla den befintliga infrastrukturen behövs minst en ökning av ramarna med +20%.

Region Uppsala instämmer med Trafikverkets uppfattning att stambanorna bör lyftas ur Nationell plan och hanteras i särskild ordning så det i och med detta är möjligt att frigöra medel.

Beslutade investeringsobjekt ska genomföras och systemeffekter ska beaktas (6.2)

Region Uppsala står bakom de prioriteringar som gjort inom ramen för En bättre satsning på arbetet. Region Uppsala vill särskilt lyfta vikten av att beslutade investeringsobjekt genomförs enligt plan och att systemeffekter beaktas. Vi väljer här att särskilt kommentera några objekt inom Uppsala län.

Region Uppsala framhåller att arbetet med fyrspårutbyggnaden mellan Uppsala C och länsgränsen mot Stockholm ska färdigställas enligt gällande Nationell plan samt att finansiering för sträckan Bergsbrunna – länsgränsen säkras i kommande plan med ett planerat färdigställande senast 2034 enligt gällande avtal mellan staten, Region Uppsala och Uppsala respektive Knivsta kommuner. Den försening av fyrspårutbyggnaden som aviseras i inriktningsunderlaget är oacceptabel och riskerar att drabba både regeringens klimatpolitiska- och bostadspolitiska målsättningar.

Fyrspårssatsningen och den prognostiserade resandeökningen på Ostkustbanan kräver en omfattande utbyggnad av Uppsala C inom närtid. Investeringsmedel för en utbyggnad av Uppsala C kapacitet i fråga om såväl tågrörelser och funktioner som ökade resenärsflöden saknas och måste säkras i kommande Nationell plan.

I den kommande Nationella infrastrukturplaneringen behöver fyrspårutbyggnaden och en ökad kapacitetsutbyggnad fortsätta från länsgränsen till Stockholms centrala delar. Det är av yttersta vikt att utbyggnaden fortsätter för att de investeringar som görs i Uppsala län får full effekt med ökad kapacitet i Ostkustbanestråket.

Inom samarbetet En bättre satsning har behovet av järnvägsförbindelse mellan Uppsala och Enköping som knyter samman Mälardalen och Ostkustbanan, Arosstråket, identifierats som en viktig ny koppling som bidrar till regionförstoring och utvecklingsmöjligheter. Under kommande planperiod behöver Arosstråket utredas vidare för att ge underlag för beslut om när åtgärden bör genomföras.

Flera objekt som föll ur i slutskedet av arbetet med gällande Nationell plan behöver beaktas i den kommande. För Uppsala läns del handlar det framför allt om en anpassning av Hjulstabron för den nationella sjöfarten.

Länsplaner för regional transportinfrastruktur (6.2.8)

Trafikverket gör bedömningen att länsplanerna fortsatt bör vara prioriterade då det finns stora behov inom länsplaneupprättarnas ansvar. Trots detta föreslås i samtliga inriktningar att länsplanernas andel av den totala planramaren endast uppgår till 6%. Länsplanernas andel behöver ökas för att kunna stärkas ytterligare.

Det finns flera skäl för att andelen av infrastrukturanslagen som går till länsanslagen behöver öka.

Trafikverket konstaterar i stycke 3.1.3 att det regionala vägnätet inte uppgraderats i samma utsträckning som det nationella nätet, samtidigt som den största andelen av dem som omkommer i trafiken gör det i det regionala vägnätet.

Dessutom har det prognosticerade kostnaderna ökat mycket kraftigt jämfört med den bedömning som gjordes i samband med antagandet av länsplan. I Region Uppsala nuvarande länsplan finns tre namnsatta objekt där vägar ska byggas om till 2+1-vägar för ökad trafiksäkerhet och där kostnadsökningarna är mycket kraftiga, se tabell nedan.

| Objekt | Belopp enligt länsplan | Senaste bedömning |
|-------------------------------|------------------------|---------------------|
| Väg 288 Gimo-Börstil | 255 miljoner kronor | 550 miljoner kronor |
| Väg 55 Enköping-Litslena | 101 miljoner kronor | 196 miljoner kronor |
| Väg 55 Kvarnbolund-Örsundsbro | 182 miljoner kronor | 382 miljoner kronor |

Länsplanerna har också till en betydande del behövt användas för att medfinansiera insatser i nationell infrastruktur. För Region Uppsala innebär det att länsplanen är med och finansierar stora delar av de åtgärder som krävs för att anpassa stationerna på Ostkustbanan till Mälartågssystemet, men också att länsplanen för Uppsala län tillsammans med länsplanen för Västmanlands län finansierar åtgärder för att göra det möjligt att cykla mellan Heby och Sala också efter ombyggnationen av väg 56 till mötesfri väg.

I Uppsala län ökar befolkningen på landsbygden vilket ställer krav på underhåll, reinvesteringar och investeringar även i det mer lågtrafikerade vägnätet. Inte minst behöver det finnas utrymme för åtgärder för att öka säkerheten för oskyddade trafikanter. Dessa behov är särskilt uttalade mellan tätorter och i den tätortsnära landsbygden där cykel kan vara ett attraktivt alternativ.

Länsplanen står också för många av de nödvändiga investeringarna i förbättrad tillgänglighet till kollektivtrafik och utveckla cykelinfrastrukturen som är nödvändiga för att infrastrukturplaneringen ska bidra till att klimatmålen nås.

Region Uppsala förordar ökade anslag till länsplanerna istället för riktade satsningar som kommer plötsligt. Det är viktigt med stabilitet i planeringen och de riktade satsningarna som gjort under nuvarande planperiod är komplicerade att genomföra. Den medfinansiering som länsplanen fått för åtgärder på väg 55 riskerar till exempel inte kunna utnyttjas fullt ut på grund av förseningar i projektet. Regionerna har olika förutsättningar och arbetsmetoder vilket gör beredskapen olika inför särskilda satsningar från regeringen. Om ramarna i länsplanerna ökar från början kan regionerna lättare planera för ett genomförande.

Region Uppsala förordar även att statlig medfinansiering utöver länsplanernas potter överförs och samordnas via länsplanerna så att samplanering och systemvinster kan uppnås.

Region Uppsala stödjer Trafikverkets förslag att höja beloppet förnamnsatta objekt från 25 mnkr till 50 mnkr för att bland annat ge större flexibilitet i planeringen och möjliggöra ökad effektivitet i genomförandet.

Klimatmål (3.6)

Trafikverket redovisar att det är kostnadseffektivt att nå klimatmålen genom en kombination av omfattande elektrifiering, högre andel förnybara drivmedel och högre bränslepriser (fossila). Fokuset ligger helt på vägtransporterna medan transporter på järnväg, kollektivtrafik och gång- och cykeltransporter ges ringa betydelse för att uppnå klimatmålen.

Trafikverket redovisar behovet av hållbara drivmedel (+ 70 %), biodrivmedel, men antar i analysen från dagens inriktning att andelen biodrivmedel inte kan öka i denna takt, vilket innebär att klimatmålet till 2030 inte kommer att nås.

2019 presenterade Biogasmarknadsutredningen (SOU2019:63) förslag hur produktionen av biogas kan främjas för att uppnå en ökad produktion i landet. Bedömningen är att de finns god potential att öka produktionen och samhällsnyttan bedöms samtidigt som stor. Råvaran finns att hämta i kommunernas avfallshantering samtidigt som livsmedelsbranschen och lantbruket, utan att påverka livsmedelsproduktionen, producera råvara. Det finns även goda förutsättningar att öka produktionen av inhemsk RME som drivmedel. Tekniskt kunnande om effektiv och kvalitativ RME produktion finns i landet.

HVO har varit den snabbaste vägen för att minska klimatpåverkan som drivmedel i befintlig fordonsflotta, tunga fordon. Tillgången till behövliga volymer i kombination med kritik mot använda råvaror samt en generellt ökad internationell efterfrågan kan göra att både brist på volym och prisförändringar uppkommer till nackdel för HVO.

Trafikverket föreslår att regeringen tar initiativ till att utarbeta en strategi för användning och produktion av biodrivmedel. Regeringen har nyligen (2020-11-05) gett Energimyndigheten i uppdrag att undersöka behovet av ytterligare styrmedel för att främja produktion av biodrivmedel med ny teknik. Energimyndigheten ska även titta på hur utformningen av eventuella styrmedel kan se ut. Region Uppsala ser det som positivt att regeringen föreslås utarbeta en strategi för användning och produktion av biodrivmedel och ser det även som viktigt att hållbarhetskriterierna i detta sammanhang ses över så att hållbarheten i produktionen garanteras. För kollektivtrafiken i Uppsala län är de primära drivmedelsalternativen är elektrifiering och biogas samt sekundärt vätgas. Frågor som rör effekttillgång är därför minst lika centralt som tillgång till biodrivmedel för Region Uppsalas del. Region Uppsala kommer bland annat att följa den teknologiska utvecklingen när det gäller eldrivna tyngre fordon såsom bussar och transportfordon.

EU kommissionens nyligen antagna handlingsplan kopplat till den "gröna given" (Green deal) pekar tydligt på förnybar vätgas som en strategisk viktig energibärare för EUs långsiktiga utveckling och mycket investeringsmedel knyts till vätgassatsningar. Vätgas – bränslecellsanvändningen är inte begränsad till

vägbundna transporter. Allt fler lösningar för spårburna transporter (i Sverige är inlandsbanan ett aktuellt exempel) såväl som sjötransporter börjar nu komma på den europeiska kontinenten och i våra nordiska grannländer. Region Uppsala anser att vätgasen och bränslecellsfordonens roll och potential måste inkluderas i underlaget.

Trafikverket pekar på en omställning till elektrifierade transporter och avsevärt ökad användning av biodrivmedel men gör inte en bedömning av hur denna omställning kommer påverka övriga berörda samhällstekniska infrastrukturer. Region Uppsala menar att det finns ett starkt ömsesidigt beroende mellan utbyggnad av transportinfrastrukturen och övrig samhällsteknisk infrastruktur såsom till exempel det nationella-regional-kommunala elnätet, distributionsinfrastruktur för el, biodrivmedel, vätgas m.m.) vilket inte beaktas i inriktningsunderlaget.

En analys av de ömsesidiga behoven mellan olika delar av samhällstekniska infrastrukturer i ett utvecklingsperspektiv bör ingå, som även inkluderar klimat- och miljöpåverkan från den infrastrukturella utvecklingen och långsiktigt löpande underhållsverksamhet.

Bedömning av infrastrukturella utvecklingsbehov som en konsekvens av introduktion av vätgas i transportsystemet (väg-, sjö- och spårtransporter) saknas.

Trafikverket har identifierat få tydliga förslag till styrmedel som kan användas för att uppnå minskade fossildrivna trafikarbetet. Styrmedel kan utformas och bli effektiva. Utformningen kan vara geografiskt anpassade för att försöka undvika fördelningspolitiskt negativa effekter. Sammantaget bör styrmedel därmed kunna bidra till att minska ökningen av vägtransporter, men även bidra till överflyttning av persontransporter från väg till järnväg och till ett ökat kollektivt resande. Det senare särskilt inom större sammanhängande och tätare stadsregioner.

Laddinfrastruktur och elektrifiering (3.7)

Region Uppsala delar Trafikverkets bedömning att elektrifiering av tunga transporter kan ske med stöd av ett antal olika teknologier: stationär laddning (batterier), elvägar och vätgas för bränsleceller.

Region Uppsala anser också att det behövs ett statligt ansvarstagande för att det kommer att finnas infrastruktur för laddning också av personbilar och lätta fordon i hela landet.

Region Uppsala anser att elförsörjnings- och effektsproblematiken i Stockholm – Mälardalenregionen måste beaktas tydligare eftersom detta är ett allvarligt problem som påverkar möjligheterna till elektrifiering av transportsystemet.

Vårda det vi har (5)

Trafikverket ser att behovet av att öka funktionaliteten och åtgärda eftersatt underhåll på väg- och järnväg kräver ökade medel. Region Uppsala delar Trafikverkets bedömning att medel för att säkerställa funktionaliteten i väg och

järnvägsnätet måste säkerställas och takten ökas. Detta får samtidigt inte leda till att behövliga reinvesteringar och nyinvesteringar hämmas.

Region Uppsala anser att den regionala och kommunala nivån behöver ha en större insyn och en större möjlighet till påverkan över hur medel i nationell plan används inom områden som drift, vidmakthållande och underhåll. Prioriteringarna kan ha stor påverkan till exempel på möjligheten att bedriva en attraktiv kollektivtrafik och möjligheten till säkra och effektiva skolskjutsar.

Statsbidrag till spårfordon, depåer och laddinfrastruktur (6.2.8.1)

Region Uppsala framhåller behovet av statsbidrag till spårfordon, depåer och laddinfrastruktur. Depåer och spårfordon är kostsamma men samtidigt centrala för att utveckla sammanhängande kollektivtrafiksystem som bidrar till en ökad användning av kollektivtrafiken.

Den betydande investeringen i ERTMS, att förnya signalsystemet i statens järnvägsanläggning, innebär stora ekonomiska konsekvenser för de regionala kollektivtrafikmyndigheterna samt länsbolag och kommersiella aktörer på grund av investeringskrav i fordon. Detta driver på efterfrågan på statsbidrag till denna typ av investeringar.

Steg 1- och 2 åtgärder (6.2.8.1)

Region Uppsala menar att steg 1- och 2 åtgärder är viktiga för att bidra till att nå klimatmålen och att medel för detta ska prioriteras i både Nationell plan liksom i länsplanerna. Region Uppsala menar också att Trafikverket måste ges uppdraget att arbeta aktivt med och ta ansvar för steg 1- och 2-åtgärder.

Fyrstegsprincipen är ett arbetssätt för att lösa brister i trafiken. Den innebär att man i steg 1 undersöker om en brist kan lösas genom att påverka efterfrågan på transporter, i steg 2 om det går att använda den befintliga infrastrukturen effektivare. Först i de 3:e och 4:e stegen prövas om- och nybyggnation.

Trafikverkets tolkning av fyrstegsprincipen är dock att de inte kan utföra eller medfinansiera steg 1- och 2-åtgärder, vilket är olyckligt. Trots detta anger Trafikverket i inriktningsunderlaget att det finns många kostnadseffektiva steg 1- och steg 2-åtgärder. Dessutom ser Trafikverket positivt på att kunna genomföra steg 1- och steg 2-åtgärder med statlig finansiering.

Region Uppsalas bild är att regeringen sedan tidigare gett Trafikverket instruktion om att de ska arbeta med steg 1- och steg 2-åtgärder och att det dessutom fanns med i direktiven till den nu gällande nationella planen. Region Uppsalas slutsats är att såväl regeringen som Trafikverket är positiva till att situationen löses skyndsamt, så att Trafikverket kan genomföra steg 1- och steg 2-åtgärder med statlig finansiering.

Det är av stor vikt att regeringen ger Trafikverket tydligare direktiv att arbeta med så kallade steg 1 och steg 2-åtgärder, det vill säga åtgärder för att påverka transportvalet och optimera transportsystemen.

Ändra väglagen och anläggningslagen (6.2.8.1)

I avsnitt 3.1.1. tar Trafikverket upp att Trafiklagstiftningen bör ändras så att det blir möjligt att utforma trafikregleringar speciellt anpassade för cykeltrafik. De exempel som ges är tillåten högersväng mot rött, cykling mot enkelriktat samt förenklade och förtydligade väjningsregler vid överfart över väg. Idag likställs cykelvägar med allmän väg, vilket hindrar och försvårar planeringen för ny cykelinfrastruktur. Cykel bör ses som ett eget trafikslag enligt lagar och förordningar, vilket skulle förenkla planprocessen och genomförandet av nya cykelvägar. Vi välkomnar förslag på Trafiklagstiftningen ändras men vill också se ytterligare förändringar i lagstiftningen.

Väglagen kräver idag att det ska finnas ett funktionellt samband mellan cykelvägar och en allmän väg. Cykelvägen måste med andra ord ligga så nära den allmänna vägen att den kan sägas avlasta den. Region Uppsala vill också understryka att synen på funktionellt samband mellan cykelväg och allmän väg måste ändras, för att kunna arbeta progressivt med såväl uppgradering av befintliga cykelvägar samt utveckling av ny cykelinfrastruktur.

Anläggningslagen säger att Trafikverket inte får anlägga eller äga enskilda vägar, och inte heller anlägga fristående cykelvägar i anslutning till befintliga enskilda vägar. Eftersom enskilda vägar utgör den största delen av Sveriges vägnät skapar det stora begränsningar. Trafikverket bör även kunna överta väghållaransvaret från enskilda väghållare där det finns cykelväg, för att kunna skapa attraktiva stråk mellan städer och tätorter – utan att det finns ett funktionellt samband till annan statlig väg.

Lagarna är omoderna och tar inte hänsyn till cykelns särskilda möjligheter och behov som ett eget transportslag. En modernare lagstiftning skulle skapa större möjligheter att arbeta transportslagsövergripande på ett effektivare sätt.

En statlig och regional cykelinvestering genomgår idag ungefär samma process inför byggande som en motorväg vilket leder till drastiskt höga kostnader. Under senaste åren har flera kommuner i Uppsala län i samarbetet med Region Uppsala ökat sina satsningar inom cykelinfrastruktur vilket har lett till en bättre förutsättning för ökad cykling. Men frustrationen växer över hur lite Uppsala län får för pengarna. Många kommuner jämför med kostnader som de själva har för att bygga cykelvägar i kommunalt vägnät och ställer sig frågande varför statliga cykelvägar är väsentligt dyrare. Region Uppsala anser att de krav som ställs vid anläggande av cykelväg behöver förändras så att detta effektiviseras. Vi anser också att Trafikverket ska möjliggöra för kommuner att få planerings och genomförandeansvar för cykelvägar utefter statlig väg som anläggs inom den egna kommuner inom ramen för länsplanen.

Satsa på aktivt resande (7.3.4.10)

I inriktningsunderlaget skriver Trafikverket att målet för aktivt resande inte kommer att uppnås. Trafikverket skriver också att det mesta av det aktiva resandet sker på icke statlig infrastruktur. Det bör dock påpekas att en övervägande del av det som inryms i målet under aktivt resande är kollektivtrafik och att den till stor del sker på statlig infrastruktur.

För att trafikslag som cykel, gång och kollektivtrafik ska öka och utgöra en större andel av den totala trafikmängden krävs att man prioriterar satsningar på dessa trafikslag. Den insikten saknas i inriktningsunderlaget.

Därför bör regeringen ge Trafikverket tydligare direktiv att främja cykel och andra transportslag som bidrar till minskade klimatpåverkande utsläpp, minskad trängsel och ökad folkhälsa.

Det innebär att det bör vara en självklarhet att åtgärder också planeras för att förutsättningarna för att använda transportslag som gång och cykel ska öka och inte minska i samband med infrastrukturinvesteringar. Inom Region Uppsala har vi som inriktning att när det investeras i mötesfri väg ska det alltid ordnas med en fullgod lösning för gång- och cykeltrafikanter. Vi anser att också nationell plan behöver bli tydligare då det gäller att tillgodose samtliga trafikanters behov vid investeringar i väginfrastrukturen.

Av tabell 2 i inriktningsunderlaget framgår att i nuläget uppgår ca 57 procent av transportarbetet, mätt som personkilometer, som regional bil (resor max 10 mil enkel). Enligt Trafikverket utgörs också mer än varannan resa upp till fem km av en bilresa. Detta innebär att det finns goda förutsättningar att ersätta delar av detta med aktiva transportslag som cykel och kollektivtrafik.

Region Uppsala har ett utpekat mål om ökad andel cykling i Uppsala län. Region Uppsala bedömer det dock av yttersta vikt att ett mål för ökad cykling antas nationellt, i linje med Sveriges högt uppsatta mål om minskade utsläpp av växthusgaser.

Vi anser även att det på nationell nivå ska finnas ett arbete för ett nationellt cykelvägnät, som byggs upp av såväl separata cykelvägar som stråk på befintligt vägnät där åtgärder vidtas för att nå god cykelbarhet. Åtgärder kommer att behövas i såväl länsplaner som nationell plan.

Godstransporter (2.4.6)

Godstransporterna måste utifrån ett transportköparperspektiv vara kostnadseffektiva, pålitliga och kapacitetsstarka. Trafikverket har ett starkt fokus på vägtransporterna och en volymökning av godstransporter på väg. Region Uppsala menar att detta ställer krav på vägarnas beskaffenhet att tåla än större trafikvolym, ökat slitage och ökade axellaster (BK4). För att få ut de positiva effekterna av tyngre fordon är det av stor vikt att det skapas sammanhållna stråk för dessa tyngre transporter, vilket kräver samverkan med till exempel kommunala vägghållare.

Fler tunga transporter behöver ske med andra trafikslag än väg, där en större del av lågvärdigt och icke tidskritiskt gods bör kunna transporteras sjövägen. Kapaciteten till och från hamnar är därför viktig. Ett byte av Hjulstabron har en stor betydelse för att skapa bättre förutsättningar för sjöfarten på Mälaren och är en prioriterad åtgärd i En bättre sats storregional systemanalys. Även järnvägen kan i detta sammanhang ta mer gods men kräver ett nytt planeringstänk som främjar ökad godstrafik på järnväg utan att tränga undan persontrafik på järnväg. Region Uppsala ser också att

det kan finnas behov av ytterligare åtgärder för att underlätta överflyttningen av godstransporter från väg till järnväg.

Ett gemensamt problem för tågtrafiken är en delvis föråldrad järnvägslagstiftning. Genom EU:s nya lagstiftning och förordningar, det "Fjärde järnvägspaketet", kan vissa förändringar uppstå men den svenska järnvägslagstiftningen behöver samtidigt moderniseras.

Styrmedel och regleringar (3.1.1)

Region Uppsala välkomnar att Trafikverket ställer sig positiva till att ändra Trafiklagstiftningen till förmån för att utforma trafikregleringar speciellt avpassade för cykeltrafik.

Trafikverkets basprognoser (4.1)

Trafikverkets basprognos är ett strategiskt viktigt verktyg som ger vägledning för planering och bedömning av olika infrastrukturinvesteringars nyttoeffekter. Det är känt att den prognosmodell som används i basprognosen inte fullt ut beaktar snabba förändringar som snabb lokal eller regional tillväxt i befolkning, sysselsättning eller transporter. Denna brist riskerar att återspeglas i Trafikverkets samhällsekonomiska analyser och prioriteringar mellan åtgärder. Den nu aktuella basprognosen innebär att bil- och tågtrafik förväntas växa med 27 respektive 50 procent till 2040. Enligt prognosen kommer kollektivtrafikresandet i lokal och regional kollektivtrafik i landets tre storstadsregioner att öka med endast ca 38 procent åren 2017–2040. Det är en uppseendeväckande svag utveckling av det kollektiva resandet i relation till den regionala och ekonomiska tillväxt som förväntas ske i Stockholms-, Göteborgs- och Skåne-regionen.

Trafikverket konstaterar att utvecklingen av regionalstågsresande kraftigt underskattats i tidigare prognoser och att detta kan bero på att tågtrafiken och regionernas befolkning ökat mer än vad som antagits. Trots denna självkritik återupprepar Trafikverket ungefär samma prognos som tidigare vad gäller det regionala tågresandet med en årlig tillväxt på 1,9 procent mellan 2017–2040. Totalt ger det en ökning på 53 procent fram till 2040. Det kan jämföras med den historiska tillväxten i den regionala tågtrafiken på drygt 200 procent mellan 1990 och 2018, vilket motsvarar en genomsnittlig tillväxt på ca 5 procent per år.

Bortsett från kortsiktiga effekter av den pågående pandemin, finns inget som talar för att de senaste decenniernas mycket positiva resandeutveckling i den regionala tågtrafiken kraftigt skulle bromsa in. Majoriteten av de regionala kollektivtrafikmyndigheterna i landet har planer på att expandera regional och lokal trafik för att kunna möta en fortsatt växande efterfråga på bekväma och snabba pendlingsresor. Det måste betecknas som högst anmärkningsvärt att Trafikverket i sin nya basprognos inte har tagit hänsyn till faktiska resandeutvecklingen i framförallt storstadsregionerna och till de regionala kollektivtrafikmyndigheternas framtida trafikplaner. Det finns därmed en stor risk att investeringar som berör regional kollektivtrafik, systematiskt kan komma att systematiskt nedprioriteras på grund av låg beräknad lönsamhet.

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. Därför krävs det enligt Region Uppsala att infrastrukturplaneringen baseras på en ökad målstyrning och som sätts i ett helhetsperspektiv på transport- och planeringssystemet. Prognosbaserad styrning via bland annat framskrivningar kan inte tillräckligt förutse eller påverka vare sig infrastrukturplaneringen eller förändringar i transportsystem, kommersiella eller individbaserade beteenden, som leder till rätt typ av investeringar och åtgärder samt minskad klimatpåverkan. Region Uppsala vill framhålla att det i kommande infrastrukturproposition och direktiv till Trafikverket om framtagande av nationell plan formuleras tydliga mål för infrastrukturen.

Digitalisering (3.4)

Behovet av god informations- och IT-säkerhet i det digitaliserade samhället anses som viktig men aspekten av robust digital infrastruktur nämns inte i samma utsträckning. Det saknas resonemang om vikten av robusthetshöjande åtgärder för att säkra tillgången till en digital uppkoppling vilket är viktigt för att skapa resiliens och minimera sårbarhet.

Ett välutbyggt fibernät i kombination med att många av invånarna har en bredbandsuppkoppling med möjlighet till distansarbete bidrar med största sannolikhet till att arbetsmarknadsregionen förstoras. Människor är mer benägna att pendla längre till arbetet om det finns möjlighet att arbeta hemifrån ett antal dagar i veckan. Detta skulle innebära att resbehoven minskas, men att resor som görs blir längre.

Kompetensförsörjning (3.5)

Det råder brist på kompetens inom infrastrukturen, vilket innebär att de infrastrukturinvesteringar som planeras riskerar att inte kunna genomföras, försenas eller inte kan göras utifrån fastställda krav. Därför anser Region Uppsala att det är mycket bra att inriktningsunderlaget även innehåller förslag på ett förbättrat arbete med kompetensförsörjningsfrågor.

Bristen på kompetens inom infrastrukturen har ökat under de senaste åren. Denna ökning omfattar personal med kompetens från såväl högskolenivån som andra nivåer. Det råder brist på personal i stora delar av processen från planering via projektering till utförande. Orsaken till bristen på kompetens är flera och för att åstadkomma förbättringar krävs många olika insatser av många olika aktörer och instanser. Framför allt behöver utbildningssystemet planera och genomföra utbildningar utifrån efterfrågan. Utbildningssystemet behöver också dimensionera utbildningsplatserna utifrån mer regionala eller storregionala behov och specialiseras, dvs planeringsunderlag mer anpassade efter briststyrken eller yrken inom regionala styrkeområden. Branschen och arbetsgivarna behöver vara

attraktiva och erbjuda redan anställda möjligheter till kompetensutveckling och karriär inom branschen.

Remissen föreslår att Trafikverket ska få i uppdrag av regeringen att inrätta ett nationellt råd för kompetensförsörjningsfrågor inom infrastrukturbranschen. Det kan vara en bra idé att inrätta olika råd för kompetensförsörjning men de behöver ha en tydlig koppling till ansvariga myndigheter och kommuner, arbetsmarknadsparter med flera. Ett nationellt råd utan mandat att kunna påverka och förändra blir inte särskilt effektivt. Det kommer även att behöva ges uppdrag till högskolor och universitet som egna myndigheter att arbeta med dimensionering, uppdragsutbildning och flexibla utbildningslösningar för att kunna gå hand i hand med det nationella rådets prioriteringar. Dessutom kan mer regionala kompetensråd vara mer rimligt än ett nationellt för att komma närmare behoven och kunna vara mer flexibel. Det innebär att placering av ett sådant råd behöver utgöra en del av en nationell strategisk infrastruktur för kompetensförsörjning, samt bör ha regionala kopplingar. I förslaget framgår även att analys av kompetensbehov, framtagande av åtgärdsplaner samt genomförande av planer föreslås hanteras av olika trafikslagsspecifika samarbetsforum eller nätverk. Detta talar också för att det behöver ske samverkan och dialog på regional nivå för att kunna utgå ifrån vilka kompetenser som det är brist på och vilka spetsområden som behöver utvecklas.

Övriga synpunkter

Region Uppsala ser fram emot att fortsätta dialogen med Trafikverket och regeringen i arbetet med kommande infrastrukturplaneringen.

För Region Uppsala

Emilie Orring
Regionstyrelsens ordförande

Johan von Knorring
Regiondirektör