

Förvaltning eller nämnd eller enhet
Yttrande

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

Handläggare:
Ola Kahlström

Trafikverket – inriktningsunderlag inför transportinfrastrukturplaneringen för perioden 2026–2037

Inför regeringens infrastrukturproposition hösten 2024 har Trafikverket skickat ett inriktningsunderlag på remiss till landets regioner, andra statliga myndigheter samt olika organisationer och företag. Landets kommuner har inte fått remissen. Uppsala kommun har samverkat med Region Uppsala och Mälardalsrådet (En bättre sats) i deras respektive yttranden.

Uppsala kommun ser dock ett behov av att lämna ett eget yttrande angående fyra spår. Det finns ett avtal mellan staten, regionen och kommunen om fyra spår som uppfyller samtliga kriterier för att definieras som ett bundet objekt. Ändå är inriktningsunderlaget otydligt på denna punkt – detta är inte acceptabelt. Den ordinarie planeringsprocessen för transportinfrastruktur måste ta hänsyn till investeringsobjekt där juridiskt bindande avtal finns och där parterna har åtagit sig stora åtaganden.

Bakgrund och sammanfattning

I den förra planeringsomgången för den nya nationella planen 2020–2033 yttrade sig Uppsala kommun både angående inriktningsunderlaget och Trafikverkets förslag till nationell plan.

Yttrandet på det tidigare inriktningsunderlaget hösten 2020 var en reaktion på den bristande tydlighet som Trafikverket då uppvisade i förhållande till det avtal som kommunen och Region Uppsala tecknat med staten, och där Trafikverket är utförare av statens del av avtalets beståndsdelar. I yttrandet sammanfattades de viktigaste skälen och nyttorna med en investering i fyra spår och de mervärden som kan uppstå när nationell, regional och kommunal nivå samplanerar.

När Trafikverket skickade sitt förslag på nationell plan på remiss vid årsskiftet 2021/2022 innehöll planen en lägre summa medel än i den då gällande planen, vilket skapade osäkerhet om statens verkliga avsikter. När regeringen senare beslutade om nationell plan 2022 var objektet dock till största del finansierat.

I föreliggande inriktningsunderlag upprepas återigen tidigare otydligheter, vilket måste betraktas som anmärkningsvärt med tanke på statens, regionens och kommunens redan ingångna avtal.

Det är tydligt att den process som utgör grunden för planering av transportinfrastruktur inte fungerar när staten, genom avtal, vill skapa större samhällsnytta genom samplanering med kommuner och regioner och detta inte omhändertas av ansvarig myndighet.

Tidigare och nuvarande regering har vid upprepade tillfällen bekräftat sina intentioner att fullfölja det ingångna avtalet. I augusti 2022 utlovade exempelvis statsminister Ulf Kristersson färdig finansiering och byggstart av fyrspar under mandatperioden 2022-2026. I mars 2023 fattade regeringen sedan utlovade beslut om förberedelse för utbyggnad av fyra spår. Uppsala kommun förutsätter att det ingångna avtalet hålls och arbetar för att uppfylla sina delar i avtalet:

- Genomförandeskedet för spårvägen inleddes under 2023 för att uppfylla den tidplan som följer av det stadsmiljöavtal som är tecknat med Trafikverket. Det innebär mångmiljardåtaganden för både Uppsala kommun och Trafikverket från och med 2024.
- Uppsala kommun har också redan medfinansierat utbyggnaden av fyra spår med över en halv miljard kronor och planerar samtidigt för åtgärder i miljardklassen för att möjliggöra stationsöppning vid den nya stationen i den södra delen av kommunen.

Med kommunens finansiella och åtaganden som grund, är de budskap som nu kommuniceras av Trafikverket förödande för det avtalade samarbetet, näringslivets förutsättningar att delta i samhällsutvecklingen och samhällets tilltro till det offentliga. Konsekvenserna utvecklas i yttrandet.

Fyra spår Uppsala och avtal med staten

Efter nästan fyra år sedan den förra planeringsomgången har kommunens, regionens och Trafikverkets planeringsarbete i enlighet med avtalet fortskridit och för kommunens del påbörjades genomförandet 2023 med resultatpåverkande kostnader om 500 miljoner kronor.

Den planerade spårvägen utgör en central del av utbyggnaden till fyra spår. Den går både till Uppsala central och den nya stationen i sydöstra Uppsala och är därigenom den länk med vilken en större samhällsnytta med statens investering i fyra spår kan uppnås. Den tillgängliggör stora delar av Uppsala och dess komparativa fördelar inom forskning, innovation och kunskapsintensiva näringar med hållbara resor. Arbetet med ledningsflyttar för spårvägen har påbörjats. Två stora entreprenadupphandlingar pågår, en för förarbeten och den andra för huvudentreprenaden. Upphandlingarnas samlade värde uppgår till cirka 6,5 miljarder kronor. Tillsammans innebär detta omfattande utgifter för Uppsala kommun med start under 2024, där även Trafikverket finansierar via stadsmiljöavtalet. En omfattande tillståndsprocess för en ny bro över Fyrisån, där spårvägen ska gå, pågår också. Det är framför allt med spårvägen som regionala resor i stråket Stockholm–Uppsala kan ställas om från bil till kollektivtrafik, vilket är en förutsättning för att nå målet om att bli klimatneutrala 2030 och klimatpositiva 2050.

Uppsala kommun har bildat ett utvecklingsbolag, SUSAB, för den exploatering som ska ske i nära anslutning till den nya järnvägsstationen i södra delarna av Uppsala. Syftet är att säkra ett effektivt genomförande i det stationsnära läget så att arbetsplatser och bostäder kommer till stånd i nära anslutning till stationens öppnande.

Därtill kan man påpeka det allmänna behovet av upprustning av järnvägen ur ett beredskapsperspektiv. F 16 anser att ”F 16 och garnisonen i sin helhet kommer att ha lättare att rekrytera personal om det finns en väl fungerande pendling. En fungerande tågtrafik är grunden i Försvarmaktens mobilisering av personal som till stor del har inställelse med tåg. F 16 ser även att godstransporter med tåg är under utveckling och en lösning som Försvarmakten tittar på. Fattas beslut om fyrspar så kommer det att påverka F 16 positivt.”

Uppsala kommun är medveten om att planeringsprocessen med en inriktningsplanering och en åtgärdsplanering syftar till att först belysa övergripande syfte, inriktning och funktionalitet med transportinfrastruktur i relation till olika måluppfyllande aspekter, för att sedan i den andra åtgärdsplaneringsdelen peka ut olika objekt enligt slutsatserna från inriktningsplaneringen. Tyvärr passar det sätt som processen bedrivs på dåligt för objekt som fyra spår Uppsala, där parterna har ingått ett avtal för att tillsammans åstadkomma större samhällsnytta än om de hade planerat var för sig.

Det blir därför ytterst viktigt hur Trafikverket uttrycker sig i sitt inriktningsunderlag. Tyvärr ger det aktuella underlaget många och goda skäl att spekulera om hur Trafikverket egentligen ser på en investering i fyra spår. Även om beslutet till sist är regeringens, skapar Trafikverkets synpunkter onödiga osäkerheter i planeringsprocesserna. Det gäller inte minst i kommunikationen med de fastighetsutvecklare, exploitörer och entreprenörer som till sist ska förverkliga stora delar av planerna. Avtalet säger att öppnandet av järnvägsstation, spårväg och trafikplats vid E4 ska ske inom en snäv gemensam tidplan. Desamma gäller också för delar av den stationsnära bebyggelsen, spårvägen och kringliggande infrastruktur då Uppsala kommuns målsättning är att både följa avtalet och bidra till att skapa de mervärden som avtalet syftar till.

Regeringen fattade i mars 2023 beslut om att förbereda byggstart för fyra spår Uppsala år 2025–2027. Det är ett viktigt beslut som tillsammans med finansierings- och samverkansavtal inte kan tolkas på annat sätt än att fyrspar behöver omdefinieras som ett bundet objekt.

Uppsala kommun är övertygad om och förutsätter att regeringen kommer att fullfölja sin del av det juridiskt bindande avtalet, och att regeringen ger Trafikverket i uppdrag att arbeta in Uppsala kommuns avtal, liksom andra kommuners avtal, i kommande nationella plan. Uppsala kommun anser att intentionerna med denna typ av avtal, det vill säga att integrera infrastruktur- och fysisk samhällsplanering, är goda. Men arbetet med att genomföra avtalet visar också på behovet av att skapa tydligare ramar och regler för tecknandet av dessa typer av avtal samt hur arbetet ska integreras i den ordinarie transportinfrastrukturplaneringen.

Drift och underhåll

Jämfört med Trafikverkets senaste inriktningsunderlag från hösten 2020 är underlaget nu ännu tydligare med att den befintliga ramen, uppräknad för inflation, inte är tillräcklig för att rymma nuvarande nationella plans samtliga namngivna investeringar. Trafikverket menar därtill att den befintliga budgetramen endast möjliggör att upprätthålla nuvarande funktionalitet i dagens väg- och järnvägssystem.

Med tanke på den allt värre störningssituationen i både väg- och järnvägssystemen är detta naturligtvis inte acceptabelt. Det räcker uppenbarligen inte att upprätthålla dagens funktionalitet; den måste återställas till en väsentligt högre nivå. Uppsala kommun delar därför Trafikverkets syn på att ytterligare medel för drift och underhåll behöver tillföras.

Kommunstyrelsen

Erik Pelling
ordförande

John Hammar
sekreterare