

**Samhällsplanering och infrastruktur**

till: [i.remissvar@regeringskansliet.se](mailto:i.remissvar@regeringskansliet.se) kopia: [i.nationellplan@regeringskansliet.se](mailto:i.nationellplan@regeringskansliet.se)

**Nationell plan för transportinfrastruktur från 2022**

Region Gävleborg lämnar följande yttrande på Trafikverkets inriktningsunderlag inför transportinfrastrukturplanering för perioden 2022—2033 och 2022—2037.

**Sammanfattning**

Region Gävleborg är en av aktörerna bakom samarbetet Botniska korridoren, delägare till bolaget Nya Ostkustbanan, en av deltagande aktörer inom Partnerskapet Atlantbanan och är även associerad medlem till Mälardalsrådet. Detta yttrande innehåller länsspecifika fördjupningar till yttranden inom samarbetet Botniska korridoren och bolaget Nya Ostkustbanan.

Region Gävleborg anser att ramarna för infrastruktur behöver öka med minst 20 procent i en kommande 12-årig planperiod för kommande nationell plan för transportinfrastruktur för att möjliggöra investeringar och inte endast underhållsåtgärder. Beslutade åtgärder behöver genomföras och ingångna avtal fullföljas genom att de finansieras fullt ut. Exempelvis i enlighet med Januariavtalet om den fortsatta utbyggnaden av järnvägen i Norra Sverige och i enlighet med avtal för större samlade exploateringar med hållbart byggande, avtalet Näringen.

Inom arbetet med den löpande planeringen av infrastrukturen precis som inom arbetet för kompetensförsörjningen av infrastrukturuområdet behöver regional och kommunal nivå involveras mer. Frågor kring social hållbarhet och jämställdhet behöver utvecklas inom transportinfrastrukturplaneringen och Region Gävleborg välkomnar det fokus som finns på klimatfrågan i arbetet med inriktningsunderlaget. Cykel som transportslag har en stor potential och dess förutsättningar inom planeringen behöver utvecklas, precis som arbetet med fyrstegsprincipens första två steg.

Region Gävleborg föreslår såväl ökade ramar till länsplanen för regional transportinfrastruktur som en mer transparent fördelningsmodell mellan länen. Istället för ett arbetssätt från nationell nivå med olika tidsbegränsade villkorsstyrda satsningar är det bättre att höja nivån på länsplanerna. Finansieringsformerna för infrastruktur behöver ses över, inte minst ansvaret mellan nationell plan och länsplaner inte minst avseende stationer inom järnvägen, och regionalt utvecklingsansvarigas mandat behöver ges medel för genomförande sett till uppdrag. Olikheter mellan stad och landsbygd behöver särskilt beaktas i planeringen.

**Kommentarer**

Region Gävleborg lämnar följande yttrande på Trafikverkets inriktningsunderlag inför transportinfrastrukturplanering för perioden 2022—2033 och 2022—2037.

Region Gävleborg är en av aktörerna bakom samarbetet Botniska korridoren, delägare till bolaget för Nya Ostkustbanan, en av deltagande aktörer inom Partnerskapet Atlantbanan och är även associerad medlem till Mälardalsrådet.

En ny regional utvecklingsstrategi *Tillsammans för framtidens Gävleborg - Öppet, nytänkande och hållbart* har tagits fram för Gävleborg där ett av fem odelbara målområden är *Attraktiva och tillgängliga platser* som bland annat betonar vikten av ett tillgängligt och hållbart transportsystem.

Detta yttrande betonar vissa länsspecifika frågor och fördjupningar utifrån aktuella frågor senaste år och i dagsläget inom Region Gävleborg. Flera storregionala aspekter så som frågan om ett sammanhållet järnvägsnät för 250 km/h i hela Sverige, EU-perspektiv och frågor kring tydliggörandet av skillnader mellan prognosticerad och önskad trafik- och transportutveckling och befolkningsutveckling med mera betonas i yttranden från Botniska korridoren och Nya Ostkustbanan.

Synpunkter från motsvarande remiss inför nu gällande nationella plan kvarstår. Däribland att många aktörer genom en tydlig målstyrning måste arbeta gemensamt för att möta de utmaningar som samhället står i avseende klimatfrågan. Och att hela landet, både stad och landsbygd, behöver utvecklas samt att de ekonomiska ramarna för infrastrukturen - inte minst för länsplanerna - behöver öka.

Det är tydligt att Trafikverket genom inriktningsunderlaget ser stora behov av underhåll av infrastrukturen framöver. Utifrån ramar i uppdraget för inriktningsunderlaget innebär det att i princip inga medel finns för nya investeringar. Region Gävleborg anser att ramarna för infrastruktur behöver öka för att möjliggöra investeringar och inte endast underhållsåtgärder inom nationell plan för transportinfrastrukturen. För att skapa förutsättningar för hållbara transporter i framtiden behöver vi idag prioritera investeringar i infrastrukturen.

Region Gävleborg förordar en ökning av den ekonomiska ramen på minst 20 procent där att de nya stambanorna lyfts ur planen i en 12-årig planperiod för kommande nationell plan för transportinfrastruktur. Det senare i enlighet med Trafikverkets argument om handlingsfrihet och att framöver ha tillräcklig flexibilitet för att möta behov och omständigheter som är okända i dag.

#### *Investera för framtidens resande och transporter*

För att hela Gävleborg, och inte minst kommunerna inom den fysiska planeringen, ska kunna planera för framtidens resor och transporter är det viktigt att riksdagen och regeringen inför åtgärdsplaneringen anger en tidsatt inriktning som tydligt innebär att beslutade åtgärder behöver genomföras och ingångna avtal fullföljas. Detta genom att finansiering säkras i enlighet med Januariavtalet om den fortsatta utbyggnaden av järnvägen i norra Sverige och åtgärder i enlighet med avtalet mellan staten, Gävle kommun och Region Gävleborg avseende bostadsbyggande i Näringen i Gävle utifrån *Utredningen för att samordna större samlade*

*exploateringar med hållbart byggande.* I det senare exempelvis frågorna om utbyggnad av Ostkustbanan till dubbelspår och ny sträckning genom Gävle, flytt av godsbangård, triangelspår till Bergslagsbanan och ny trafikplats vid E4. Samt färdigställandet av fyrspåret på Ostkustbanan söder om Uppsala. Allt detta inom kommande planperiod.

#### *Bred samverkan inom all infrastrukturplanering*

Utifrån erfarenheter de senaste åren har det bekräftats att det är viktigt att involvera regionalt utvecklingsansvariga och kommuner även vid underhållsåtgärder. Det behöver bli en naturlig del av arbetet för Trafikverket vilket visade sig vid införandet av servicefönster som arbetsmetod inom underhåll av järnvägen samt planering av spårbyten. Detta har Region Gävleborg även lyft inom arbetet med *SOU 2020:18 Framtidens järnvägsunderhåll* och via bolaget Nya Ostkustbanan inom *Promemorian Fjärde järnvägspaketet*.

#### *Kompetensfrågor – vikten av samverkan på nationell och regional nivå*

Inriktningsunderlag lyfter den centrala frågan om kompetensförsörjning inom infrastrukturuområdet och föreslår bland annat inrättandet av ett nationellt råd för kompetensförsörjningsfrågor inom infrastrukturbranschen och att Trafikverket bör utveckla samarbetet med kommuner och regioner för utbildning för yrkesroller inom infrastrukturbranschen med gymnasie- eller YH-utbildning i botten. Detta ser Region Gävleborg som intressanta och relevanta förslag och ser gärna en förstärkning i angreppssätt och fördjupning av förslag då regionalt utvecklingsansvariga redan idag har och deltar i forum där dessa fråga skulle kunna arbetas in. Det bland annat handlar det om att säkerställa att såväl arbetsmarknadens som utbildningsanordnares perspektiv beaktas. Det bör även finnas erfarenheter att hämta från arbetssätt med nationella och storregionala råd från andra delar av infrastrukturuområdet, exempelvis från arbetet med bärighets-, gods- och persontransportråd.

#### **Omställning för ett hållbart samhälle**

Genom förordningen om regionalt tillväxtarbete har Sveriges regioner ett tydligt ansvar för att allt arbete ska vara hållbarhetsintegrerat. För att säkerställa att näringslivet och har konkurrenskraftiga produkter i kombination med en god personalförsörjning behöver transportsystemet vara hållbart så att varor och tjänster kan levereras med så låg klimatpåverkan som möjligt.

Det finns olika på positiva trender i samhället avseende olika typer av omställning. Allt ifrån ett aktivt näringsliv som vill ställa om sina transporter för att bland annat minska klimatavtrycket till att fler får möjlighet till att arbeta mer på distans vilket i många fall ökar jämställdheten och jämlikheten. En central fråga att ställa sig är hur kommande inriktning för transportinfrastrukturen visar vägen till ett hållbart samhälle.

#### *Social hållbarhet och jämställdhet*

I inriktningsunderlaget beskrivs på olika sätt både jämställdhet och mångfald som verktyg och mål. När underlaget sedan smalnas av och landar i prioriteringar och

vägval hamnar dessa frågor tyvärr utanför. Ansatsen att prioritera ett vidmakthållande uppfattas bygga helt på ekonomiska och miljömässiga grunder. Vilka konsekvenser detta får för olika grupper av flickor, pojkar, kvinnor och män är inte presenterade eller beaktade. Det finns därför en betydande risk att förslaget stärker rådande strukturer som därmed försämrar jämställdhet och jämlikhet. Utvecklingen riskerar därmed att ske på bekostnad av grupper som redan har sämre förutsättningar att ta del av och påverka infrastrukturen.

I flera delar av dokumentet framställs jämställdhet som en kvinnofråga, att det är via förändringar kopplat till kvinnor som jämställdhet ska uppnås. Denna fokusering är bra med tanke på att mycket bör ske för att kvinnor ska få lika rättigheter och möjligheter som män. När utveckling ska ske är det bra att även se hinder och möjligheter både kring kvinnor och män. Detta då både kvinnor och män är en del av både problem och lösningar för en framgångsrik transportinfrastrukturplanering.

Konsekvenser och olika vägval nämns i underlagen men det är oklart på vilket sätt hänsyn tas - hur vill samhället egentligen att transportinfrastrukturen ska användas för att nå en hållbar utveckling och ett hållbart samhälle? Det som nu föreslås uppfattas i delar ligga utanför och bredvid då det ofta saknas kopplingar till människor som mål och medel och att det saknas beskrivningarna av vilka grupper av kvinnor och män som tillgängligheten ska vara till för.

#### *Klimat*

Inriktningsunderlaget pekar i delar på att olika aktörer behöver genomföra olika typer av förändringar. Det anges att klimatmålen kan nås med omfattande elektrifiering, ökad andel biodrivmedel och högre bränslepriser. Region Gävleborg välkomnar en helhetssyn och det behövs tydlighet och långsiktighet inom regelverk och olika styrmedel från regeringen inom ämnesområden med koppling till infrastrukturplaneringen och användningen av infrastrukturer. Exempel på detta är smidigare tillståndsprocesser för till exempel tank- och laddinfrastruktur, frågor kring bytespunkter, digital infrastruktur och arbetet med hållbart resande.

Region Gävleborg ser ett behov av att ha en bred och mer integrerad syn på planering och en helhetssyn kring elektrifieringen av transportsystemet, genom såväl batterier som bränsleceller, och av övergång till förnybar energi i samhället. Etablering av tank- och laddinfrastruktur påverkar och påverkas av den fysiska infrastrukturen och kan ömsesidigt stötta varandra i en beteendeförändring för mer hållbart resande och transporter.

Inom Gävleborg har ett framgångsrikt arbete med vätgas på hög strategisk nivå med konkret utveckling och etablering inom samhälle, industri och transport. Samverkan och samhällsnytta står i fokus, där erfarenheter med världens första elväg på E16 tas tillvara i kombination med en lång och stark industritradition och mycket stor planerad etablering av havsbaserad vindkraft.

Den breda elektrifieringen ställer stora krav på tillgång till elkraft, nät och effekt. Därför har Region Gävleborg tagit initiativ till en arena för aktörer som gemensamt kan arbeta proaktivt för en robust infrastruktur även i framtiden.

För att nå klimatmålen är effektivisering en grundbult för att minska trafikarbete och bruket av energi i allmänhet och icke-förnybar energi i synnerhet. Digitalisering ger stora och kan ge än större möjligheter att effektivisera flöden genom god planering och samverkan. Det kraftigt ökade platsberoende genom exempelvis distansarbetet påverkar både lokala och mer långväga transportbehov. I kontexten är den digitala infrastrukturen en grundläggande förutsättning. Vi behöver redan nu förbereda samhället och transportplaneringen för framtidens res- och transportmönster utifrån de initiala erfarenheterna från pågående pandemi i kombination med samhällets breda önskan om en omställning till ett mer hållbart transportsystem.

#### *Hållbart resande och fyrstegsprincipen*

Gående, cyklister och de som väljer att resa med buss och tåg behöver få högre status i transportsystemet. Deras val av färdssätt bidrar ett hållbart samhälle, bättre miljö, ökad folkhälsa med mera. De är starkt beroende av att hela resanperspektivet vilket innebär att de på ett enkelt sätt kan ta sig från start- till målpunkt.

Den cykelpotentialstudie som Region Gävleborg genomfördes 2019 visade att nära hälften av alla Gävleborg skulle kunna cykla till arbete och utbildning på 15 minuter. Möjligheterna till att utveckla cyklingen begränsas idag av faktorer som länsplanens ramar, kommunernas utmanande ekonomiska situation och kravet på funktionellt samband inom statligt nät är en stor utmaning. Det finns inte endast en potential för vardagscykling bland länets invånare utan cykelturismen ökar kraftigt. Genom att kunna anlägga cykelvägar finansierade av statliga medel utan dagens krav och arbetssätt med funktionella samband skapas möjlighet till att skapa cykelvägar som är attraktiva, upplevas som trygga samt ger en positiv upplevelse för såväl vardagscyklisten som besöksnäringen.

Tillämpningen av fyrstegsprincipen och ansvaret för genomförande av främst steg 1 och 2-åtgärder är en fråga om aktualiserats senaste år – vad Trafikverket får, bör, kan och ska göra. Det finns bred förväntan från många aktörer om att Trafikverket ska ges i uppdrag att arbeta mer aktivt och ta ansvar för genomförande steg 1 och 2-åtgärder på mer utvecklat sätt jämfört med idag, att nationell plan och länsplaner ska kunna finansiera dessa typer av åtgärder bredare med en tydligare betoning på använd av infrastrukturen. Exempelvis finansiering av olika mobilitetstjänster. Delar av ett sådant arbete kan inkludera såväl förändringar av förordningar som Trafikverkets instruktion och regleringsbrev.

#### **Regionalt utvecklingsansvar - att påverka genom infrastruktursatsningar**

Region Gävleborg har i uppdrag att upprätta en länsplan för regional transportinfrastruktur med hänsyn till regionala förutsättningar utifrån det samlade

transportbehoven inom länet. Det är en stor utmaning sett till de medel som står till förfogande.

*Länsplanernas nytta, uppbyggnad och finansiering av infrastruktur*

Länsplanerna har möjlighet att bidra till att skapa ett tillgängligt, trafiksäkert och hållbart transportsystem. För att åstadkomma detta föreslår Region Gävleborg såväl ökade ramar som en transparent fördelningsmodell mellan länen. En uppföljning av satta krav på länsplanernas innehåll kan återspeglas i ramarnas storlek utifrån måluppfyllelse och efterlevnad av ställda krav. Region Gävleborg ifrågasätter nyttan och effektiviteten såväl som planeringsförutsättningarna av att fortsätta med kortsiktiga satsningar i form av tillfälliga lösningar såsom dagens lösning med samfinansiering av mittseparerade vägar inom länsplanerna. Det är ett exempel på där det varit lämpligare att höja nivån på länsplanernas ramar, att regionalt utvecklingsansvariga får ökade medel kopplade till mandatet de har inom arbetet med transportinfrastrukturplaneringen.

Under senare år har flertalet nya nationella finansieringsformer för infrastruktur tagits fram, exempelvis stadsmiljöavtal, Sverigeförhandlingen och avtal om större samlade exploateringar. Samtidigt har kostnadsutvecklingen för genomförandet av investeringsåtgärder gjort att befintliga budgetramar urholkats på innehåll. På samma gång har budgetnivåerna för länsplanernas ramar behållits i princip oförändrade. Med olika avtal har kravet ökat på att länka samman infrastrukturåtgärder även i länsplanerna med ett ökat bostadsbyggande samt ökade ambitioner för hållbarhet och minskad klimatpåverkan. Detta ställer sig Region Gävleborg i grunden positivt till men ser samtidigt att ökade krav inte följts efter med erforderliga medel för verkställande i och med de i princip oförändrade ramarna.

Region Gävleborg ser det som lämpligt att i enlighet med Trafikverkets förslag höja nivån för namngivna åtgärder inom länsplanen från 25 till 50 miljoner kronor vilket bättre återger det nuvarande kostnadsläget för infrastrukturinvesteringar.

I enlighet med förordningen för länsplaner finns möjlighet att samfinansiera åtgärder som bör återfinnas inom nationell plan. Idag finns det en tendens att länsplanerna urholkas för att täcka upp åtgärder som bör finansieras av nationell plan. Detta gäller inte minst byggandet av järnvägsstationer som Region Gävleborg bör ses som en naturlig del av Trafikverkets del i att agera som samhällsutvecklare.

*Både en gles och tät struktur att beakta i uppdraget*

Trafikverket redovisar i inriktningsunderlaget ett behov av ökad elektrifiering, ökad mängd biodrivmedel samt ökade bränslepriser för att klimatmålet. Samtidigt föreslås länsplanernas budgetramar vara relativt oförändrade och stora fortsatta satsningar görs exempelvis på stadsmiljöavtal. Det blir problematiskt när inriktningsunderlaget föreslår en fortsatt satsning på stadsmiljöavtalen som i huvudsak kommer de större städerna till del, men föreslår styrmedel som i huvudsak slår mot tillgängligheten på landsbygden. Ökad elektrifiering, ökad

mängd biodrivmedel samt ökade bränslepriser kräver en utformning med särskild omsorg om landsbygdens förutsättningar för att det inte ska bli ett precist slag mot de socioekonomiska samt geografiska delar av landet som i dagsläget har större utmaningar än andra avseende omställningsmöjligheter. Exempelvis kan riktade stöd för byte till elfordon eller tankställen för hållbara drivmedel på landsbygden behöva stärkas ytterligare. Sådan insatser precis som ökade bränslepriser är dock satsningar som ligger utanför länsplanernas mandat. Likaså ligger i dagsläget stadsmiljöavtalen utanför länsplanernas mandat, som en egen separat finansieringsform. Benämningen ”stadsmiljö”-avtal inverkar avskräckande för många av landets mindre kommuner att ta del av denna. Region Gävleborg arbetar aktivt med att stötta länets kommuner att söka stadsmiljöavtal så långt det är möjligt, men utifrån dialog med länets kommuner och inkomna synpunkter från kommunerna ser Region Gävleborg det som lämpligt att en separat del av arbetet med stadsmiljöavtalen specifikt riktas till mindre kommuner så att även de med ett lägre antal invånare och mindre tätorter ges möjlighet att satsa på hållbart resande på ett jämlikt sätt. Mindre kommuners förutsättningar bör särskilt beaktas i form av administration på lämplig nivå, enklare och mer realistiska krav avseende motprestationer och medfinansiering. Ett lägre antal invånare ger per automatik lägre skatteintäkter och därmed en mindre investeringsbudget än motsvarande större kommun.

Regionstyrelsen 2021-01-20

Eva Lindberg  
Regionstyrelsens ordförande

Göran Angergård  
Regiondirektör