

Yttrande över Trafikverkets inriktningsunderlag för infrastrukturplaneringen för perioden 2026–2037

Region Gävleborg har tagit del av Trafikverkets rapport – *Inriktningsunderlag för infrastrukturplaneringen för perioden 2026-2037* – inklusive de tio underlagsrapporterna.

Region Gävleborgs synpunkter är formulerade med utgångspunkt i det regionala utvecklingsuppdraget, uppdraget som planupprättare för länstransportplanen samt som regional kollektivtrafikmyndighet.

Länets tio kommuner har beretts möjlighet att komma med inspel och synpunkter till detta yttrande.

Gävleborg

Gävleborg har ett strategiskt geografisk läge mitt i landet och förbinder landet samman – norr med söder, öst med väst, land med hav. Nära hälften av transportererna i Gävleborg är genomfartstrafik vilket medför att länets järnvägar, vägar och hamnar är viktiga för det nationella transportsystemet.

Gävleborg knyter starkt mot Stockholm och Uppsala för kompetensförsörjning, arbets- och studiependling och internationell tillgänglighet via Arlanda. Gävle hamn är Mellansveriges största logistiknav, Sveriges tredje största containerterminal och av betydande vikt för varuförsörjningen till Stockholmsregionen och för import och export för det industritäta Mellansverige.



Gävleborg utgör även en länk mellan Mälardalen och norra Sverige.

Prioriterade synpunkter

Investeringar behövs i järnvägssystemet

Nya Ostkustbanan Gävle – Sundsvall behöver prioriteras

Ostkustbanan, som en del av den Botniska korridoren, bör prioriteras i sin helhet. Stomnätskorridoren ska färdigställas till år 2030 och det finns goda möjligheter att hämta hem EU-finansiering via CEF om Ostkustbanan och Botniska korridoren nu får full prioritet. Ostkustbanan ingår i EU:s stomnätskorridor TEN-T/Skandinavien – Medelhavet och regeringen har lyft att *den pågående processen inom EU med ny förordning för TEN-T bör beaktas, särskilt utifrån de åtaganden den kan innebära för att genomföra stomnätskorridoren Skandinavien – Medelhavet*. Regeringen har vidare uttryckt att *infrastrukturåtgärder i*

järnvägssystemet inte bör fragmenteras utan planeras utifrån ett systemperspektiv.

Att bygga bort den flaskhals som Ostkustbanan idag utgör handlar om att stärka redundans och robusthet i hela transport- och järnvägssverige. Ostkustbanans betydelse kommer stärkas i takt med nyindustrialiseringen i norra Sverige vilket genererar ökade godsflöden, och även ställer högre krav på fungerande kompetensförsörjning. Att transittrafiken genom länet flyter smidigt och enligt tilldelade tåglägen utan driftstopp, med tidsödande omledningar som följd, är också av stort nationellt intresse för att såväl persontrafik som gods ska komma fram i tid. Järnvägssystemet är slutet och en störning på en sträckning ger snabbt följdverkningar i hela systemet.

Utbyggnaden av Nya Ostkustbanan mellan Gävle – Sundsvall är den viktigaste infrastruktursatsningen för Gävleborgs län. Utbyggnaden kommer stärka arbetspendling, förbättra för godstrafiken och är ett mycket angeläget objekt för att avlasta trafikarbetet på väg. För ett län som Gävleborg med förhållandevis stor andel transittrafik är en järnväg med hög kapacitet avgörande för ett effektivt transportsystem, i ett skede där utsläppen snabbt behöver minska. Den samhällsekonomiska nyttan med en utbyggd Ostkustbana är väl dokumenterad. Dubbelspårsutbyggnaden har en hög planmognad och framarbetade samverkansformer, vilket talar ytterligare för snabbast möjliga progress i projektplanerna. Val av korridor är dessutom gjord för flera etapper och samtliga korridorval beräknas vara klara under 2024. Etapperna Gävle – Kringlan och Sundsvall – Dingersjö är långt gångna i planeringen och även etappen Enånger – Idenor – Stegskogen bör prioriteras med avseende på den höga planmognaden. Med hänsyn taget till de stora bristerna i utbud, kapacitet och restider vill Region Gävleborg betona behovet av att satsa på hela sträckningen av Ostkustbanan Gävle – Sundsvall i nationell plan 2026-2037.

Det är av stor vikt att bundna objekt genomförs och Region Gävleborg vill påtala att parterna staten genom samordnaren för större samlade exploateringar, Gävle kommun och Region Gävleborg har ingått ett avtal avseende bostadsbyggande på Näringen i Gävle kommun. För statens del handlar åtagandena om en första utbyggnad av Ostkustbanan på sträckan Gävle – Kringlan, men även flytt av godsbangården, som är en viktig pusselbit för att helheten ska kunna genomföras. Som en av avtalsparterna finns därför en oro hos Region Gävleborg över att Trafikverket i sitt inriktningsunderlag föreslår att nyinvesteringar dras ner till väldigt låga nivåer. Det skulle kunna få konsekvensen att staten som en av avtalsparterna kommer att få svårt att fullfölja sin del av överenskommelsen.

Norra stambanan

Norra Stambanan ingår i det stråk som utgör Sveriges viktigaste för godstransporter på järnväg mellan norra och södra Sverige samt har en stor betydelse för persontransporter till den växande besöksnäringen i och utanför länet. Destination Järvsö är nu certifierat som hållbar destination och med dess

utveckling följer behovet av effektiva tågförbindelser. Norra stambanan är även en delsträcka i järnvägsstråket Atlantbanan mot Trondheim.

Behovet av hastighetshöjande åtgärder på Norra stambanan är känt sedan länge. Kortare störningsfria restider med mer pålitliga avgångar i ett robust system är av stor vikt för den regionala utvecklingen kopplat till mer attraktiva pendlingsmöjligheter och näringslivets behov av kompetensförsörjning.

Sträckan Kilafors – Ockelbo ingår i EU:s stamnätsskorridor TEN-T/Skandinavien – Medelhavet och har stor påverkan ur kapacitetshänseende för både stambanan och kustjärnvägen och behov finns av dubbelspårsutbyggnad på delsträckorna Kilafors – Holmsveden och Ockelbo – Mo Grindar. Detta, tillsammans med en upprustning och ombyggnation av Ockelbo bangård, som nått sin tekniska livslängd (brister i funktionalitet), är viktiga och nödvändiga åtgärder för det nationella järnvägssystemets robusthet och funktion.

Godsstråket genom Bergslagen

Stråket ingår i EU:s stamnätsskorridor TEN-T/Skandinavien – Medelhavet och är en del av Botniska korridoren samt en naturlig förlängning av Norra stambanan via Storvik. Nästan 80 procent av godsvolymen på järnväg mellan norra och södra Sverige går på denna järnväg. En dubbelspårsutbyggnad på hela sträckan mellan Frövi – Storvik kommer att bidra till ökad konkurrenskraft, uppfyllelse av regionala, nationella och EU-mål om grön omställning samt starkt gynna tillväxten och det svenska näringslivet, inte minst i de norra regionerna.

Bergslagsbanan

Tillverkningsindustrin i Dalarna är i vissa delar inne i en mycket expansiv fas där man i till exempel Ludvika har landat en stororder för export av kraftransformatorer. Gävle hamn är Dalarnas närmast belägna hamn och har kapacitet för att hantera mer gods än man gör i dagsläget. Region Gävleborg stöttar Region Dalarna i behovet av en kapacitetsutredning som identifierar vilka åtgärder det skulle krävas på sträckan Ludvika – Gävle hamn för att få fram dessa stora och tunga specialtransporter för vidare transport med fartyg. Transporter på järnväg omöjliggörs idag på grund av dålig bärighet på främst broar men också på grund av kapacitetsbrist i form av tåglägen.

Fyra spår Uppsala

För Region Gävleborg är ytterligare två spår från Uppsala till länsgränsen mellan Uppsala och Stockholm av väsentlig betydelse. Åtgärden ökar inte bara kapaciteten, tillgängligheten, punktligheten och robustheten på Ostkustbanan mellan Uppsala och Stockholm utan får även positiva följdverkningar och ger bättre förutsättningar för hållbara person- och godstransporter till och genom Gävleborg vidare upp i norra Sverige.

Länets vägar behöver bli säkrare och framkomligare

E4 Kongberget – Gnarp

E4 genom Gävleborg är ett viktigt stråk för både gods- och persontransporter inom och genom länet. Sträckan Kongberget- Gnarp har varit utpekad som brist i nationell plan sedan 2010 och är den enda sträckan mellan Stockholm och Sundsvall som inte har byggts om till mötteseparerad väg. Vägsträckan är olycksdrabbad med tvära kurvor, backar och krön, och har ÅDT på ca 8500 fordon/dygn. Prognoserna visar dessutom att trafikmängden kommer öka markant fram till 2040, vilket understryker vikten av att bristen behöver åtgärdas snarast. För Gävleborg och för genomresande på E4 är det viktigt att ombyggnation av etappen Kongberget – Gnarp prioriteras och genomförs enligt nu gällande tidplan med ett nära förestående byggstartsbeslut.

E4 Gävle – Tönnebro - Söderhamn

Region Gävleborg ser även stor belastning på E4 norr om Gävle med trafikstörningar på grund av en 2+1-väg med äldre utformning som inte ger ett bra trafikflöde. Denna etapp bör prioriteras så snart etappen Kongberget – Gnarp har fått full finansiering.

Mötteseparering

Trafikverket lyfter att mötteseparering och andra trafiksäkerhetsåtgärder är viktiga för att jobba mot målet om färre döda och allvarligt skadade i trafiken. 70 procent av dödsfallen sker på det statliga regionala vägnätet och andemeningen är att länsplanerna bör ges direktiv att fokusera på trafiksäkerhet. Region Gävleborg ser detta som ett steg i helt rätt riktning, men precis som Trafikverket gör Region Gävleborg bedömningen att för att detta ska vara möjligt krävs ytterligare medel. Att till exempel mötteseparera vägar genom att anlägga mitträcken är kostsamma åtgärder. Ska man samtidigt bygga 2+1 väg för att möjliggöra 100 km/h blir åtgärden än mer kostnadsdrivande. Mötteseparering är en av de mest effektiva åtgärderna för att rädda människoliv i trafiken och finansieringsalternativen för att få verkstad är flera. Exempelvis kan länsplanens ekonomiska ramar utökas markant, medel kan tillföras via öronmärkta potter eller att samfinansiering tillskjuts på annat sätt. Det primära är att medel tillskjuts om ansvaret för mötteseparering ska läggas på länsplanerna.

På det nationella statliga vägnätet är väg 56 en viktig väg att bygga om till mötteseparerad. Väg 56 är av riksintresse för kommunikationer och stora flöden gods transporteras på denna väg, vilken även har utpekats som ett nationellt godsstråk. Sträckan Hedesunda – Valbo/Gävle är en olycksdrabbad vägsträcka med en stor andel tung trafik som i dagsläget saknar mötteseparering. Sträckan prioriterades tyvärr bort av regeringen ur Trafikverkets förslag till nationell plan för perioden 2018-2029, men är fortsatt i behov av åtgärder ur trafiksäkerhetssynpunkt.

Vägunderhåll

Precis som Trafikverket har Region Gävleborg noterat och konstaterat att behovet av underhållsåtgärder på väg ökar i takt med den allt ökande nedbrytningen av

infrastrukturen. Det handlar i mångt och mycket om en äldre anläggning som i många delar börjar nå sin tekniska livslängd. Detta faktum i kombination med ökat slitage på grund av fler fordonsrörelser, tyngre transporter och klimatförändringar - samtidigt som gapet mellan underhållsbehov och budget ökar - innebär naturligtvis en enorm utmaning för väghållaren Trafikverket.

Eftersom att det totala behovet av underhållsåtgärder under innevarande planperiod inte verkar rymmas inom de finansiella ramarna för Trafikverkets underhållsplan under perioden 2023-2026 drar Region Gävleborg slutsatsen att ett antal åtgärder kommer att spilla över på nästa nationella plan och underhållsplan, vilket i sin tur kommer att innebära att anläggningen succesivt försämras. Att underhållsskulden i det statliga vägnätet byggs på ytterligare är bekymmersamt och enda sättet att råda bot på detta symptom är att skjuta till ytterligare underhållsmedel till nationell plan 2026-2037. Samtidigt måste det naturligtvis säkerställas att det finns ett tillräckligt antal entreprenörer på marknaden som har möjlighet att utföra vägunderhållet i den takt som krävs och inte minst till rimliga kostnader och där är effektivare upphandlingar och en närmare samverkan med entreprenörsmarknaden rätt väg att gå.

Nyinvesteringar krävs

Enligt Trafikverket är det samhällsekonomiskt lönsamt att underhålla infrastrukturen, men medlen i gällande plan räcker inte och därför får underhållet en karaktär av mer akut felavhjälpning. Region Gävleborg har förståelse för att Trafikverket lyfter behovet av ett ökat underhåll och instämmer i Trafikverkets inställning att underhåll måste prioriteras. Den infrastruktur som finns behöver vårdas, samt robusthet och funktionalitet måste säkras. Det är resursslöseri att låta befintliga anläggningar bli i så pass dåligt skick att det ger ständiga störningar och försämrad funktion.

Samtidigt ser Region Gävleborg stora risker med att skjuta relevanta nyinvesteringar på framtiden. I Trafikverkets ramförslag, även i +10 och +20 alternativen, finns i princip inget utrymme för nya järnvägssatsningar förrän en bit in på 2040-talet.

Det är Region Gävleborgs uppfattning att ett vidmakthållande av järnvägens standard och satsningar på signalsystemet ERTMS är absolut nödvändigt för en säker och fortsatt framtida drift av den järnvägstrafik som utförs på den befintliga svenska infrastrukturen. Region Gävleborg vill dock framhålla att även nya investeringar och satsningar krävs, för att bygga bort de flaskhalsar som mest påtagligt hämmar både pendling för personresande och även möjligheten att utföra hållbara godstransporter. En av de viktigaste kompletterande pusselbitarna för att uppnå detta viktiga mål är en utbyggnation av Ostkustbanan, då denna åtgärd skulle ge en påtagligt utökad kapacitet i järnvägssystemet.

Trafikverket påtalar själva problematiken med att få tillräckligt med tider i spår för att upprätthålla nödvändigt underhåll av järnvägen, vilket är en följd av rådande kapacitetsbrist i järnvägssystemet. Detta innebär att underhållet inte kan

ske i den takt som krävs oavsett om verksamheten får tillräckligt med medel. Detta blir per automatik en ond cirkel som ger ännu mer slitage och underhållsbehov av anläggningen. Region Gävleborg ser som ett led i detta att det skulle behöva tillföras ytterligare medel på totalramen och för infrastrukturinvesteringar.

Överflyttningspotentialen av gods

Trafikverket lyfter vikten av att se transportsystemet som en helhet där alla trafikslag samverkar för bättre effektivitet. Gävleborg är ett centralt transitlän för gods och majoriteten av godset transporteras på lastbil idag. För att minska trängseln på vägarna, och utsläppen, krävs att mer gods transporteras på järnväg och sjö.

Kapacitets- och effektivitetsbrister i sjöfartssystemet skiljer sig från motsvarande brister i väg- och järnvägssystemen. Den större delen av infrastrukturen finns redan genom tillräckligt djup och bredd på farlederna. Majoriteten av Sveriges hamnar har dessutom en överkapacitet som innebär att man kan hantera betydligt större mängder gods än man gör idag. Gävleborg har flera allmänna hamnar, där Gävle hamn samt Söderhamn/Orrskär utgör de viktigaste. Gävle hamn, vilken ingår i TEN-T nätverket, har möjlighet att hantera betydligt mer gods och har även ett logistiskt bra läge mitt i Sverige med anslutningar från såväl Ostkustbanan längs kusten från norra Sverige och från Stockholm/Arlanda, Norra stambanan/Atlantbanan, Bergslagsbanan och Godsstråket genom Bergslagen, men järnvägsinfrastrukturen i dessa stråk har i dagsläget inte den kapacitet som krävs för att överflytt till sjöfart ska kunna utnyttjas fullt ut.

Region Gävleborg drar slutsatsen att för att få plats med ytterligare godstransporter krävs bland annat kapacitetshöjande investeringar i systemet, framför allt på järnvägen. Det behöver även skapas incitament för godstransportköparen att byta logistikupplägg som samtidigt innebär byte av trafikslag där det lämpar sig.

Sveriges NATO-medlemskap

Gävleborgs län är placerat i ett centralt geografiskt läge utifrån behovet av utökad och effektiv militär mobilitet. I Trondheim har NATO en stor och viktig bas inklusive hamn för mottagande av material och trupper i Norden. Järnvägen i Gävleborg blir därför en viktig logistisk passage för vidare transporter österut mot Bottenviken och Östersjön och/eller söderut mot övriga Europa. Väl fungerande transporter på både väg och järnväg genom Gävleborg kommer att vara av mycket stor betydelse i och med NATO-inträdet då Sverige förväntas fungera som ett slags uppmarschområde där trupper och utrustning ska kunna passera smidigt. De infrastrukturåtgärder som kan kopplas till behovet av ökad militär rörlighet bör i första hand finansieras med alternativa medel till nationell plan.

Säkra cykelpassager och regionala cykelstråk

Trafikverket lyfter behovet av att öka säkerheten för oskyddade trafikanter och man vill se mer av hållbar mobilitet, vilket går helt i linje med Region Gävleborgs ambitioner, men även för att uppnå detta behövs ytterligare medel.

Säkra gång- och cykelvägar samt planskilda passager över/under statlig väg är ett tydligt behov där staten behöver ta ett större ansvar, vilket skulle kunna ske via utökade ramar i länsplanen. I flera områden inom länet är en trygg gång- och cykelmiljö svår att uppnå då det saknas trygga passager i tillräcklig omfattning vid ett flertal statliga vägar. Dagens situation hämmar tillväxten och bromsar upp satsningar på utveckling av nya bostadslägen och tomter. Ett utökat ansvar för trygga passager för gång- och cykeltrafikanter är nödvändigt och skulle öka takten på bostadsbyggandet i Gävleborg i attraktiva lägen.

Enligt studier finns det i alla Gävleborgs kommuner en stor potential för många invånare att kunna öka användandet av cykel i vardagen. Tillsammans med Gävleborgs utveckling till en cykeldestination, med populära besöksmål som Högbo och Järvsö, ökar behovet av att staten ökar sitt åtagande och skapar trygga och ändamålsenliga cykelstråk längs det statliga vägnätet och mellan kommunerna. Bristen är idag en hämmande faktor både för att få vardagscyklister men också för den expanderande besöksnäringen med inriktning mot cykel i Gävleborg.

Region Gävleborg ser även att det måste bli enklare och billigare att bygga gång- och cykelvägar samt att man ser över möjligheten att bygga denna typ av statlig infrastruktur utanför vägområdet, vilket idag är en begränsande faktor. För att Trafikverket ska kunna bygga en allmän väg i form av en friliggande cykelväg krävs ett funktionellt samband med en allmän väg. Utan det funktionella sambandet är inte kravet på allmän samfärdsel uppfyllt. Region Gävleborg ser ett behov av att regelverken kring detta ändras.

Vidare anser Region Gävleborg att det är en god idé att Trafiklagstiftningen genom förordningar och regelverk anpassas till cykeltrafikens förutsättningar för att underlätta för cykelns framkomlighet.

Den ekonomiska länsplaneramen

Inriktningsunderlaget har stärkt Region Gävleborgs uppfattning om att länsplanen för regional transportinfrastruktur behöver, och förväntas bli, ett kraftfullare verktyg för att på det regionala planet kunna erhålla ett mer effektivt instrument kopplat till infrastrukturplaneringen och därmed i en högre takt kunna främja den regionala utvecklingen, vilket bland annat innebär att snabbare kunna förbättra förutsättningarna för både tillgänglighet och trafiksäkerhet i länet.

Om länsplanen förväntas ta ett utökat ekonomiskt ansvar för till exempel mötesseparering på länets statliga regionala vägar, vilket man kan tolka ur Trafikverkets underlag till regeringen, måste anslaget för regional transportinfrastruktur öka markant. Även borttagandet av möjligheten för

kommunerna att teckna stadsmiljöavtal motiverar en ökad ram då kommunerna med säkerhet kommer att efterfråga ett ekonomiskt stöd från länsplanerna som substitut för den möjlighet som tagits bort från den ekonomiska spelplanen.

Region Gävleborg vidhåller grunduppfattningen om att samtliga länsplaner bör erhålla större ekonomiska ramar och att fördelningen mellan länsplanernas ramar behöver vara transparent. För Region Gävleborgs del är ett ökat anslag till länsplanen något som krävs för att planen ska kunna leva upp till sitt fulla syfte kopplat till uppdraget om regional utveckling – detta oaktat hur det finansiella ansvaret för till exempel mötesseparering på länets statliga regionala vägar fördelas mellan de olika anslagen.

Fyrstegsprincipen och tillgänglighet

Regeringen lyfter att bland annat fyrstegsprincipen ska vara vägledande i arbetet med inriktningsunderlaget. Region Gävleborg arbetar med att ta fram en tillgänglighetsstrategi - *Strategi för stärkt tillgänglighet och effektiva transportsystem i Gävleborg*. Metodstöd hämtas från den handbok som Trafikverket har tagit fram tillsammans med Boverket och SKR under 2022. Region Gävleborg tar fasta på det perspektivskifte som presenteras, vilket innebär en breddad syn på tillgänglighet från enbart fysisk mobilitet till att även omfatta digital tillgänglighet och rumslig närhet i planering och åtgärder. I detta arbete kommer steg 1 och 2-åtgärder i fyrstegsprincipen bli viktiga. Att tillgänglighet breddas till att inte bara handla om fysisk mobilitet är en förutsättning för att klara omställning och minska trafikarbetet. Det vore önskvärt att Trafikverket spinner vidare på metoden i handboken, och beskriver hur nationell, regional och kommunal nivå ska samspela för att skapa större tillgänglighet samtidigt som det arbetas med att minska transportsystemets klimatpåverkan.

Regionernas roll behöver stärkas i planeringsprocessen

Som medskick till frågan om regionernas roll i processen framöver så ser Region Gävleborg att utgångspunkten behöver vara det regionala utvecklingsansvaret och den roll och ansvar regionerna har inom ramen för det. Det innebär att regionerna behöver involveras i hela processen för att möjliggöra en planering, både nationellt och regionalt, som fokuserar på nytta i hela transportsystemet. Region Gävleborg tror att det kommer gynna alla parter sett i ett helhetsperspektiv.

Det är viktigt att tillsammans arbeta för att fler åtgärder inom infrastrukturplanerna genomförs. Frågan om en effektivare och även en förenklad planeringsprocess är central. Det behöver ske en effektivisering med kortare ledtider och att det blir mindre resurskrävande såväl inom planering som genomförande. Och med det även en renodling av arbetet - från planeringsskede till genomförandefas. Många av de utmaningar och behov till förändringar som regionerna lyft tidigare kvarstår från de senaste planeringsomgångarna.

Kostnadskontroll och kostnadseffektivitet

Frågan om kostnadskontroll, kostnadsstyrning och kostnadseffektivitet har framhållits och den bristande kostnadskontrollen och de enorma fördyringar som

präglar genomförandet av planerade investeringar skapar stora osäkerheter. Viktiga objekt måste skjutas på framtiden eller i värsta fall strykas ur planerna. Region Gävleborg välkomnar fortsatt att kostnadskontrollen nu prioriteras, att mer fokus läggs på kostnadseffektivitet och att vi kan planera utifrån mer tillförlitliga och hållbara kalkyler framgent.

Andra yttranden

Region Gävleborg är delägare i bolaget Nya Ostkustbanan 2015 AB och medverkar i samarbetet Botniska korridoren. Region Gävleborg står även bakom remissyttrandena från dessa parter.

Patrik Stenvard
Regionstyrelsens ordförande

Katrien Vanhaverbeke
Regional utvecklingsdirektör