

**Infrastruktur och samhällsplanering**

Upprättare Christoffer von Bothmer

n.registrator@regeringskansliet.se  
och  
n.nationellplan@regeringskansliet.se

RS vecka 48

Regeringskansliets diarienummer N2017/05430/TIF

**Yttrande - Remiss - Förslag till nationell plan för  
transportsystemet 2018-2029**

Region Gävleborg lämnar följande yttrande på förslag till nationell plan för transportsystemet 2018-2029.

Det är framtaget i samarbete med länets kommuner som står bakom yttrandet.

**Sammanfattning**

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.

- Etappen Gävle-Kringlan på Ostkustbanan med byggandet av station Gävle Västra är viktigt för hela länets utveckling och en viktig del av infrastrukturen i ett växande Uppsala-Arlanda-Stockholm. Etappen borde tidigareläggas och ges full finansiering.
- Utbyggnad av dubbelspår på Ostkustbanan är länets högst prioriterade åtgärd och fler etapper såsom Stegskogen-Bäling-Tjärnvik behöver namnges utifrån prioriteringsprinciper inom arbetet med Samordnad planering.
- Fyrspåret söder om Uppsala är viktigt för hela norra Sverige och behöver en tydligare och snabbare utbyggnad än föreliggande förslag.
- Vi välkomnar planens satsningar på järnväg och ser stora behov av kapacitetshöjandeåtgärder på Ostkustbanan, Bergslagsbanan och Norra stambanan som redan i närtid kan lösa delar av utmaningarna för tågtrafiken inom och genom länet. Det har en direkt koppling till länets gemensamma arbete för att uppnå det regionala trafikförsörjningsprogrammets ambitioner om ett ökat regionalt resande med tåg.
- Elvägen väster om Sandviken är en framgångshistoria. Region Gävleborg erbjuder sig utifrån de senaste årens erfarenhetsuppbyggnad från Elväg E16 att bidra med kompetens i det nationella arbetet. Dagens elväg borde nu permanentas och byggas ut, inte minst med koppling till Gävle hamn.
- Behoven är stora i hela transportsystemet och det finns behov av större ramar för länsplanerna..

## Kommentarer

### Gävleborg – del i ett större sammanhang

Region Gävleborg bildades 2015 och har det samlade ansvaret för den regionala utvecklingen i Gävleborgs län. Två delar som är av stort intresse i detta sammanhang är uppdraget som regional planupprättare samt rollen som regional kollektivtrafikmyndighet. Mellan dessa två finns stora samordningsvinster i arbetet för ett hållbart samhälle. Arbetet med infrastrukturfrågor tar sin utgångspunkt i den regionala utvecklingsstrategin, regionens infrastrukturprogram och det regionala trafikförsörjningsprogrammet. 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. Se även separata yttranden från dessa samarbeten.

Infrastrukturen i Gävleborg utgör länken mellan södra och norra Sverige både när det gäller personresor och godstransporter. Gävle hamn är Sveriges tredje största containerterminal. Tågtrafiken och länets 20 järnvägsstationer är viktiga för den regionala utvecklingen och skapar förutsättningar för växande arbetsmarknadsregioner. Infrastrukturen måste möta omvärldens krav på effektivitet, punktlighet och framkomlighet. Det finns stora klimat- och välfärdsutmaningar som transportsystemet har stor inverkan på. Vi vill se kraftfulla satsningar för en väl fungerande infrastruktur som möter dagens och morgondagens utmaningar och som möjliggör utveckling i alla delar av landet.

Gävleborgs utmaningar för att uppnå en hållbar tillväxt och utveckling handlar i stor utsträckning om en ökad kompetensförsörjning. Vi behöver stärka sambanden mellan länets lokala och kringliggande arbetsmarknader, vilket bland annat underlättar för företag att få rätt arbetskraft. Infrastrukturen är ett utpekat medel för att åstadkomma detta. Det handlar även om att högre tillgänglighet skapar bättre förutsättningar för högre studier och därmed möjligheten att bryta barriären av en låg studietradition.

Den allmänna kollektivtrafiken i Gävleborg är sedan 2017 helt fossilfri. Bussarna drivs med biogas eller HVO medan tågen drivs med grön el. Att vara oberoende av fossila bränslen är viktigt men det är också viktigt att vara energieffektiv. Därför kommer Region Gävleborg framöver att arbeta med flera olika drivmedelsformer, bland annat batterier, vätgas och bränsleceller.

Kollektivtrafiken är ett medel för att komma till rätta med Gävleborgs utmaningar avseende kompetensförsörjning och arbetsmarknader. I öst-västlig riktning har utbudet och resandet ökat kraftigt. Där är avstånden kortare och lämpar sig väl för busstrafik. I nord-sydlig riktning är avstånden längre och då krävs snabbare transportmedel som tåg för att pendlingsliderna ska vara rimliga och attraktiva. För att utöka utbudet på järnvägen krävs såväl bättre kapacitet på spåren, fler

fordon och finansiering av trafiken. De två senare är Region Gävleborgs ansvar och de senaste åren har vi satsat mycket på att finansera än mer kollektivtrafik.

### **Öka utbyggnadstakten av järnvägen**

Med den utbyggnadstakt av järnvägen som föreslås i förslag till nationell plan kommer det att ta för lång tid innan hela Sverige får ett fungerande järnvägssystem för såväl person- som godstrafik, vilket innebär en fördröjning innan nytta av investering faller ut. De åtgärder som prioriteras behöver ha en tydlig nytta för hela Sverige. Ett exempel på en sådan nytta är de värden som uppstår när hela Botniska korridoren genom Gävleborg har hög kapacitet med dubbelspår. I infrastrukturprogrammet anges Ostkustbanan som den järnvägssträcka som har störst betydelse för utvecklingen i Gävleborgs län som helhet. De prioriteringar som föreslagits i Gävleborg och även fyrspåret söder om Uppsala välkomnas, men det är för små satsningar och de genomförs för långsamt jämfört med de behov vi ser. För att lösa utmaningen med finansiering av tänkt höghastighetsjärnväg i södra Sverige behöver former för ökad och kanske även annan typ av finansiering för infrastruktur beaktas. Dagens ram räcker inte till. Sett till användningen av järnvägsinfrastrukturen anser vi att medfinansiering av ombordutrustning bör ske för operatör verksamma på ERTMS-utrustade banorna.

Gävleborg utvecklas i samspel med närliggande regioner. Närheten till Uppsala-Arlanda-Stockholm är viktig och är beroende av hög tillgänglighet, hög tillförlitlighet och hög kapacitet. Därför är fyrspåret söder om Uppsala även en utvecklingsfråga för Gävleborg. Arlanda är länets flygplats - en viktig koppling ut i världen och tvärt om.

### *Sveriges infrastruktur i samspel med Europas behov*

Sverige bör snarast möjligt - helst innan utgången av 2017 - ställa sig bakom de norska och finska regeringarnas förslag att förlänga EU:s utpekade stomnätskorridorer med en sammanlänkning runt den Bottniska viken.

Denna skyndsamma hantering grundar sig i EU:s processer kopplat till den pågående revideringen av Fonden för ett sammanlänkat Europa, CEF, (EU) nr 1316/2013, som fastställer dragningen av korridorerna. EU-kommissionen kommer under våren 2018 presentera ett förslag till ny förordning, som därefter godkänns av både Europaparlamentet och rådet. För att Sverige inte skall gå miste om kommande möjligheter till EU-finansiering för projekt norr om Stockholm och Örebro där dagens stomnätskorridorer slutar krävs att Sverige snarast skickar en formell begäran om en förlängning av stomnätskorridoren Scandinavian-Mediterranean, i samverkan med den finska regeringens önskade begäran om förlängning av North Sea Baltic-korridoren.

Erfarenheter från innevarande programperiod, 2014-2020, visar hur projekt som ligger på stomnätskorridorerna till stor del prioriteras för EU-finansiering. En förlängning innebär inte ytterligare förpliktelser än de som redan åtagits i och med genomförandet av TEN-T:s stomnät till 2030. Om merparten av Sverige står

utanför stomnätsskorridorerna riskeras möjligheterna till EU-finansiering för avgörande infrastruktursatsningar för svensk exportindustri. Se även vårt gemensamma yttrande från samarbetet Botniska korridoren för fördjupning.

### **Järnvägen är en grundförutsättning för regional utveckling**

Det regionala trafikförsörjningsprogrammet pekar på utökad tågtrafik som en av de enskilt viktigaste frågorna för Gävleborgs utveckling. Region Gävleborg har högt ställda mål om minst timmestrafik för den regionala tågtrafiken. Trafikverket har genomfört en kapacitetsanalys på Norra stambanan Gävle-Ljusdal som visar på behov av olika sorters åtgärder som behöver genomföras, exempelvis byggande av flera plattformar och optimering av järnvägen. Vi har nu ett konstruktivt samarbete med Trafikverket om hur förslagen kan genomföras, främst som trimningsåtgärder i närtid.

Vi välkomnar den nationella planens satsningar på järnvägen och räknar med att dagens utmaningar i att öka kapaciteten på exempelvis Norra Stambanan på kort sikt kommer att kunna lösas med trimningsåtgärder. Det bästa vore om all järnväg var dubbelspårig för att såväl trafikering som underhåll ska kunna skötas på ett rationellt sätt utan stora störningar i framkomligheten. Det kommer att ta lång tid att nå till en sådan målbild vilket ställer stora krav på att de trimningsåtgärder som genomförs framöver möter såväl de regionala behoven precis som att det nationella perspektivet kvarstår.

Regeringen behöver i den långsiktiga planeringen ta höjd för större investeringsprojekt längs all järnväg i länet. Ett första steg i det är att peka ut fler etapper av Ostkustbanan som idag är den längsta flaskhalsen i Sverige. En utbyggd Ostkustbana skapar redundans i järnvägssystemet och gör att fler företag längs kusten ser potential i och har tillit till järnvägen, både för personresor och för godstransporter. Och varje utbyggd etapp ger direkt nytta i transportsystemet.

Det behövs en tydlig utbyggnadsstrategi för hela järnvägssystemet. En långsiktig politisk överenskommelse som skapar förutsättningar för regionala aktörer att möta statliga satsningar på ett bra sätt. Det är en av nycklarna i arbetet med omställning till ett av världens första fossilfria välfärdsländer.

### **Gävle som storregional nod, logistiknav och regional utvecklingsmotor**

I Gävle knyts länets tre järnvägsstråk och två stamvägar samman med sjötransporter i Gävle hamn. Här sammanstrålar personresor ner mot Stockholm.

Ostkustbanans etapp Gävle-Kringlan med ett nytt tågstopp Gävle Västra skapar förutsättningar för Gävle att växa med fler bostäder i attraktiva pendlingslägen vilket skapar mervärde för Uppsala-Arlanda-Stockholm. Etappen skapar även förutsättningarna för att bygga ett nytt modernt och hållbart logistikområde. Tolvforsskogen logistikområde är dels en förutsättning för att flytta ut verksamheter från centralt belägna verksamhetsområden där nu bostäder kan byggas. Tolvforsskogen skapar också möjlighet för samlokalisering av

logistikverksamheter och därmed skapa nya innovativa och hållbara godstransporter både för Gävle och för regionen i stort.

#### *Gävle hamn – en del av Stockholm Nord*

Gävle hamn är en av Sveriges största hamnar och har en strategisk funktion i strävan att öka sjöfartens betydelse i transportsystemet. Ostkustens största och Sveriges tredje största containerhamn finns här liksom en stor bulkterminal för råvaruimport till regionens tunga industrier. Gävle hamn har också en av Sveriges största energihamnar och försörjer stora delar av Mellansverige med bränsle samt hela Arlanda och delvis Bromma flygplats med flygbränsle via en sjö-järnvägslösning.

Gävle hamn ser en starkt växande verksamhet med en bedömning om att godsvolymer kommer att fördubblas till 2030. Nu pågår stora investeringar inom bland annat containerverksamheten för att möta en ökning av sjötransporter.

Att förslaget till nationell plan innehåller fullföljande av ny spåranslutning och elektrifiering till Gävle hamn välkomnas. Därmed ökar förutsättningarna för överflyttning av gods i en hållbar riktning från väg till sjöfart.

Det är viktigt med ytterligare åtgärder för att möta kapacitetskraven för järnvägen för att därigenom främja att nya och befintliga volymer körs på sjö och järnväg i första hand. En viktig brist att arbeta med är kapacitetsbristen på Bergslagsbanan, särskilt sträckan Storvik-Gävle hamn. Åtgärdas inte den kommer infrastrukturen till och från Gävle hamn inte att räcka till utifrån Trafikverkets prognoser.

#### **Ostkuststråket – bygg ut för näringslivet och ökad pendling**

Utpekade etappen Gävle-Kringlan i förslag till nationell plan välkomnas starkt. Åtgärden genererar värden för såväl Gävle som länet i stort, bland annat kopplat till den prioriterade bostadsfrågan. Gävle-Kringlan med ett tågstopp och en ny station Gävle Västra ger stora positiva värden för alla järnvägslinjer som trafikerar Gävle. Tillgängligheten till stora studie- och arbetsplatser som Gävle sjukhus och Högskolan i Gävle kommer att öka. I länsplanen möter Region Gävleborg satsningen på Gävle-Kringlan och utpekande från regeringens förhandlare inom ”Uppdrag att samordna större samlade exploateringar med hållbart byggande” genom en kraftfull satsning Gävle Västra; enåtgärd som vi haft ekonomisk planberedskap för de senaste fyra åren i väntan på namngivande av etapp i nationell plan. I nationell plan borde etappen Gävle-Kringlan tidigareläggas och ges full finansiering.

Fler etapper än Gävle-Kringlan behöver namnges på Ostkustbanan. Bland annat ser vi ett behov av fler namngivna sträckor norr om Söderhamn som möter färdigställandet av Kilaforsbanan mellan Söderhamn och Kilafors och därmed skapar förutsättningar för operatörer att använda denna väg för godset. Två av de första etapperna i detta är Stegskogen-Bäling-Tjärnvik i och med de samordningsvinster som kan uppnås med byggandet av E4 Kongberget-Gnarp

tillsammans med effekter i form av förättrad kapacitet och restidsvinster. Här behöver vi även höja ambitionsnivån för stamvägnätet och sikta längre än mötesfria vägar, vidare till mötesfritt och hög kapacitet. På denna sträcka bör grundkriteriet i planering vara att bygga en fullvärdig motorväg med 2+2-standard. Det är dyrt - och hämmande för den långsiktiga transportkvaliteten på E4 - att idag välja en lägre investeringskostnad. Och i den långsiktiga planeringen är det viktigt att höjd för en ökad kapacitet på hela E4 norr om Gävle.

*Tillsammans utvecklar vi bra samhällen, vi vill se resultat av engagemang*

Projektet Samordnad planering har fungerat som en pilot för det nya planeringssystemet för transportinfrastruktur som trädde i kraft 2013. Inom Samordnad planering där kommuner, Trafikverket och regionalt utvecklingsansvariga deltagit har arbetet med att ta fram planeringsunderlag kunnat bedrivas effektivt. Arbets sättet har uppmuntrat samsyn och dialog och medfört en hög effektivitet i processen. Berörda parter har lagt ned stora resurser i arbetet vilket lett fram till fördjupningar och tematiska tillägg till översiktsplaner på berörd sträcka samtidigt som viktiga steg tagits i järnvägsplaneprocessen. Betydelsen av ett dubbelspår för den regionala och lokala utvecklingen har också studerats i det nationella pilotprojektet Den attraktiva regionen som varit en fortsättning av tidigare uppmärksammat arbete med Den attraktiva staden.

Vi kan nu konstatera att arbetet inom Samordnad planering och Den attraktiva regionen givit mycket litet resultat i förslaget till nationell plan. Detta är en olycklig signal till de kommuner och länsplaneupprättare som tillsammans med regioner inom Trafikverket vill arbeta på likartat sätt framgent.

Det är positivt att väg 56 finns fullt finansierad i förslag till nationell plan. Region Gävleborgs ambition är att via länsplanen skapa en sammanlänkning för väg 76 med alternativ 7.2 inom projektet väg 56. Det är ett gott exempel på möjlig samverkan mellan nationell och regional planering - regionala nyttor som sammanfaller med nationella behov. Detta framkommer tyvärr inte i tillräckligt grad i nuvarande utredningar. Det är något som borde utvecklas i kommande beslutsunderlag från nationell nivå.

#### **Gävle-Dalastråket: elvägen visar vägen för framtidens vägtransporter**

Världens första elväg på E16 väster om Sandviken visar att vi står inför en ny tid med nya lösningar på de utmaningar vi står inför, både när det gäller klimat och kapacitetsfrågor. Från att ha varit ett framgångsrikt pilotprojekt kan vi nu skapa en hållbar fossilfri transportkedja till och från industrier i Dalarna via Gävle hamn. Tillsammans kan vi skapa en modell för utbyggnaden av elvägen i hela Sverige.

Region Gävleborg har sedan 2013 byggt erfarenhet kring elvägsutbyggnad och erbjuder sig att bidra med kompetens i såväl ett semi-kommersiellt pilotprojekt som en nationell plan för utbyggnad av elväg.

Vi anser att en plan för nationell utbyggnad av elväg bör tas fram i samarbete mellan Trafikverket och regionala utvecklingsansvariga i lämpliga regioner för elvägutbyggnad. Som ett första steg i den nationella utbyggnaden bör ett semi-kommersiellt pilotprojekt genomföras, där elväg byggs ut mellan Gävle hamn och Storvik. Syftet med pilotprojektet är att pröva elväg i fullskalig daglig drift, och därmed utgöra ett sista verifieringssteg inför full utbyggnad av elväg i Sverige. Regionalt utvecklingsansvariga i tre till fem lämpliga regioner bör samtidigt som det semi-kommersiella pilotprojektet påbörjas inleda ett arbete för att ta fram ett investeringsunderlag för nationell utbyggnad av elväg. Arbetet med investeringsunderlaget ska genomföras i nära samverkan mellan Trafikverket och regionalt utvecklingsansvariga, utifrån Trafikverkets krav.

Trafikverket har under åtgärdsplaneringen varit tydliga med vikten av bra kapacitet för den järnväg som ansluter till noder, för Gävle-Dalastråket till Gävle. Trafikprognoserna för Bergslagsbanan anger en stor ökning av trafikmängden vilket är viktigt att beakta i den av oss efterfrågade långsiktiga strategin för järnvägen. I Tolvforsskogen nordväst om Gävle skapas möjlighet att knyta ihop vägtransporter - E4, E16 och väg 56 - med järnvägstransporter - Ostkustbanan, Norra Stambanan och Bergslagsbanan. För att utnyttja denna potential fullt ut behöver Bergslagsbanan få en ny sträckning med dubbelspår från Gävle Västra och cirka 10 kilometer västerut samt ett triangelspår mot Ostkustbanan och Norra Stambanan norrut. En flytt av godsbangården från Näringen till Tolvforsskogen förutsätter på sikt en sådan lösning för Bergslagsbanan.

#### **Norra stambanestråket: järnvägen är en drivkraft för regional utveckling**

Dagens utmaningar för att öka persontrafiken på Norra Stambanan tror vi som nämnt ovan kan lösas med väl avvägda trimningsåtgärder i närtid. Vi ser fram emot att få ut effekten av de åtgärder som nu genomförs och även återfinns i förslag till nationell plan. På längre sikt behövs ett utbyggt dubbelspår på sträckan Kilafors-Ockelbo, det vill säga Botniska korridorens sträcka på Norra stambanan, för att kunna möta den framtida trafikökningen på ett acceptabelt sätt för både gods- och persontrafik. En sådan utbyggnadsplan ska vara en del av strategin med att bygga ut Ostkustbanan till dubbelspår där godset går via Kilaforsbanan. För personresor behövs satsningar för att förverkliga det som anges i det regionala trafikförsörjningsprogrammet ”steg på vägen” för att vår politiska viljeinriktning om att en större andel resor sker med kollektivtrafik. Där är tågtrafiken särskilt prioriterad.

#### **Vägar - framkomlighet och tillgänglighet för regional tillväxt**

Vi välkomnar de tankar och förslag som finns om särskilda satsningar på mötesseparerad väg inom det regionala vägnätet, samfinansieringen från nationell plan för att möta trafiksäkerhetsutmaningar. Sett till de senaste årens arbete med viktiga trafiksäkerhetsåtgärder kopplade till hastighetsfrågan ser att vi att beslutsunderlagen inte alltid fått med regionala aspekter i tillräcklig grad, exempelvis framkomlighetsaspekterna. Att arbeta för bra vägar inom länsplanerna är ett långsiktigare arbete än tillfälliga satsningar och ramarna för länsplanerna

borde därmed öka. Trafikverkets grundtanke är god utifrån en omstart på nollvisionen men med ökad ram till länsplanerna med fokus på det regionala utvecklingsansvaret som innefattar fler frågor visar staten större tillit till länsplanerupprättarnas genomförande av sitt uppdrag. Kriterierna och tillämpningen inom hastighetsfrågan från Trafikverkets sida bör kunna omprövas och fler lösningar kan diskuteras - såsom grundkriterier, fler typer av undantag och variabla hastigheter utifrån säsong och händelser med mera. I detta är det även viktigt att beakta tidigare länsplaners insatser för att skapa förlåtande sidoområden.

#### **Hållbart resande - särskilda satsningar är en regional prioritering**

Vi välkomnar Trafikverkets förslag till långsiktig satsning på stadsmiljöavtal men tror att en sammanhållen och mer kontinuerlig planering med koppling till det regionala utvecklingsansvaret är en än bättre väg att gå. Dessa medel borde därmed adderas till ramarna för länsplanerna. Det regionala perspektivet kommer då med som en naturlig del av dialog och beslutsprocesser. Och det blir än starkare med förändrat synsätt och arbete när det gäller fyrstegsprincipens första två steg, tänk om och optimera. Frågan om länsplanens möjligheter till att mer aktivt arbeta med fler steg 1 och 2-åtgärder behöver ses över. Ju större rådighet i, och med större ram för, länsplanerna desto större möjligheter till att långsiktigt skapa en hållbar användning av transportsystemet.

Regionstyrelsen

Eva Lindberg  
Regionstyrelsens ordförande

Johan Färnstrand  
Regiondirektör