

Yttrande - Region Gävleborgs yttrande över Trafikverkets förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2026-2037

Region Gävleborg har tagit del av Trafikverkets huvudrapport – *Förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2026–2037* – inklusive bilagor och underlagsrapporter.

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

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

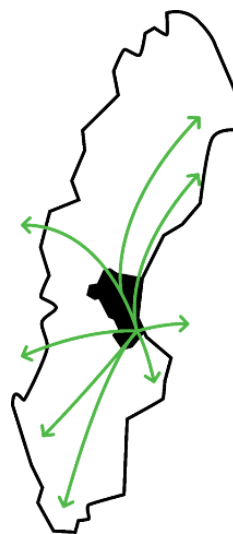
Gävleborg

Region Gävleborg vill inledningsvis framhålla att infrastrukturfrågan är avgörande för både länets och Sveriges framtid. Gävleborg är en del av både Botniska korridoren och Atlantbanan – pulsådror för godstransporter och arbetspendling – samtidigt som det är ett område med påtagliga flaskhalsar, stora underhållsbehov och sårbarheter i transportsystemet.

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

Gävleborg utgör inte minst en viktig länk mellan Mälardalen och norra Sverige.

Gävleborg knyter starkt an mot Stockholm och Uppsala för kompetensförsörjning, arbets- och studiependling och internationell tillgänglighet via Arlanda. Gävle hamn är Mellansveriges största logistiknav och även en av Sveriges viktigaste energihamnar - bland annat kommer i princip allt flygbränsle till Arlanda via Gävle hamn genom särskilda systemtåg mellan Gävle hamn och Brista lossningsstation utanför Arlanda. Här finns också ostkustens största och tillika Sveriges tredje största containerterminal och hamnen är av betydande vikt för varuförsörjningen till Stockholmsregionen och för import och export för det industritäta Mellansverige. Gävle hamn är dessutom ett infrastrukturellt verktyg som kan bli högst användbart i framtida Nato-operationer.



Transportinfrastrukturen i Gävleborgs län utgör en viktig del i det transeuropeiska transportnätet (TEN-T), där både järnvägar och vägar av mycket stor betydelse ingår. Sverige har som medlemsland ett långtgående ansvar att uppfylla EU:s krav på kapacitet, tillgänglighet och funktionalitet längs dessa stråk.

Regeringens direktiv kopplat till planförslaget

Region Gävleborg anser att Trafikverket i flera delar följer regeringens direktiv i sitt planförslag, men man brister uppenbart i systemsynen. Det är helt nödvändigt att se järnvägen som en del av ett större sammanhängande transportsystem – inte som ett antal isolerade komponenter. Helheten mellan olika delar och aktörer måste beaktas för att optimera funktion, kapacitet och nytta. Trafikverket har, i enlighet med gällande principer, tagit fram samlade effektbedömningar (SEB) per namngivet objekt och planförslaget väger in kostnadskontroll, vidmakthållande och samhällsnytta – i linje med proposition 2024/25:28 och regeringens uppdrag. Däremot blir det tydligt att den starka viktningen av samhällsekonomiska kalkyler och nettonuvärdeskvoter (NNK) i vissa fall leder till att objekt med mycket hög systemnytta försvagas i prioriteringen. Detta gäller särskilt Nya Ostkustbanan och etappen Gävle–Kringlan. Region Gävleborg menar att planförslaget borde ha tagit större hänsyn till målbidrag och robusthet än vad enbart NNK-siffror visar.

- **Avsaknaden av systemsyn i planförslaget riskerar att fragmentisera transportsystemet** – när investeringar bedöms isolerat utan att deras roll i helheten tydliggörs, förloras möjligheten att bygga ett robust, kapacitetsstarkt och framtidssäkrat järnvägsnät. Detta leder till kvarstående flaskhalsar, ineffektiv resursanvändning, försvagad klimatomställning, och underminerar Sveriges förmåga att uppfylla EU:s TEN-T-krav och säkerställa militär rörlighet. I praktiken innebär det att strategiska objekt som Nya Ostkustbanan förlorar i prioritet, trots att de är avgörande för hela systemets funktion. Mycket av den samlade nyttan går på detta sätt förlorad.
- **Samhällsekonomisk nytta** vägs in genom NNK:er och planförslaget väger objekt för sig, men förklarar inte tydligt hur de tillsammans bygger ett robust och hållbart transportsystem. Detta är synnerligen allvarligt för Botniska korridoren och särskilt Nya Ostkustbanan, där delprojekt utan helhet inte levererar målen med gällande kalkylmetoder.
- **En stor tyngdpunkt ligger på vidmakthållande** och att åtgärda den omfattande underhållsskulden, vilket handlar om viktiga grundläggande åtgärder med avseende på det svenska transportsystemets, i många fall, dåliga skick och låga standard.
- **Kostnadskontroll och prioritering** av de mest angelägna investeringarna lyfts fram, men som redan nämnts saknas i flera fall systemsynen.

- Planen beaktar också det förändrade säkerhetspolitiska läget och behovet av **robust infrastruktur för totalförsvaret och militär rörlighet**. Denna typ av satsningar är viktiga för Gävleborg då länet skulle spela en viktig roll för bland annat öst-västra transporter av militär utrustning och trupp i händelse av en väpnad konflikt.
- **Utrymme för nya finansieringsformer** - regeringens direktiv öppnar för att pröva offentlig-privat samverkan (OPS). Detta kan ge möjlighet att snabbare realisera viktiga objekt där flera aktörer är beredda att bidra.

Det är naturligtvis helt enligt förväntningarna att Trafikverket har följt anvisningarna i regeringens direktiv, men för Gävleborgs del saknas flera avgörande komponenter som riskerar att underminera både stadsutveckling och regional utveckling samt även nationella transportpolitiska mål.

Välkomna satsningar och positiva inslag

Planförslaget är i delar positivt för Gävleborg, men lämnar efter sig betydande risker och brister för både regional och nationell transportförsörjning.

Region Gävleborg vill särskilt lyfta fram följande som positivt i planförslaget:

E4 Kongberget–Gnarp

- Fortsatt prioriterat objekt som sedan länge är en väl känd flaskhals och som nu äntligen ser ut att kunna bli åtgärdad. Åtgärden ger hög trafiksäkerhet och förbättrad framkomlighet. Detta projekt är en nyckel för att knyta ihop E4:an Stockholm–Sundsvall och undanröja en av de mest olycksdrabbade vägsträckorna i Sverige.
- Att objektet föreslås få byggstarta år 1–3 (2026–2028) i stället för år 4–6 ser Region Gävleborg som mycket positivt och glädjande.
- Objektet är identifierat som möjlig kandidat för OPS-finansiering. Region Gävleborg anser att det är bra att man överväger möjligheten till denna typ av finansieringslösning, men att det samtidigt är viktigt att det inte finns ett krav på privat finansiering för att projektet ska genomföras. Region Gävleborg vill också tydliggöra ståndpunkten att en finansieringslösning som baseras på vägavgifter/vägtullar inte bör tillämpas för detta objekt. Eventuella vägavgifter på denna sträcka skulle öka transportkostnaderna för företag i Gävleborg och norra Sverige, vilket försämrar konkurrenskraften jämfört med regioner utan denna typ av avgifter. Avgifter skulle också ekonomiskt belasta pendlare och försämma för rörligheten mellan orter längs sträckan. Som en argumentation mot en OPS-lösning i detta projekt kan refereras till underlagsrapporten

(Trafikverket publikationsnummer 2025:117) där bedömningen är att OPS-frågan kommer sent i planeringsskedet.

Godsstråket Storvik-Frövi, kapacitetspaket 1+2 samt Sandviken-Kungsgården mötesstation

- Region Gävleborg ser mycket positivt på objektet då syftet är att öka kapaciteten på Godsstråket genom Bergslagen och Bergslagsbanan.
- Objektet är vidare väldigt viktigt då det är beläget på TEN-T-nätet och tillhör stomnätet för godstrafik samt att det även är beläget på den europeiska transportkorridoren Skandinavien–Medelhavet. Att objektet bidrar till att trafik med långa godståg kan medges i den omfattning som krävs enligt TEN-T gör att det ligger helt rätt i tid och rum.

Godsstråket, kapacitetshöjande åtgärder

- Objektet syftar till att förbättra framkomligheten och robustheten för framför allt godstrafiken på sträckan Storvik–Frövi på Godsstråket genom Bergslagen. Ombyggnad till samtidig infart är en effektiv åtgärd och utbyte av spårväxlar är helt nödvändigt för vidmakthållandet av anläggningen.
- Objektets bidrag till TEN-T-kraven och trafik med långa godståg innebär att detta är en helt rätt satsning och prioritering.

Ostkustbanan dubbelspårsetapp Sundsvall C–Kubikenborg

- Denna korta delsträcka (inom etappen Sundsvall–Dingersjö) finns fortfarande med i planförslaget, vilket i alla fall utgör en start på dubbelspårsutbyggnaden mellan Gävle–Sundsvall.

Ostkustbanan, fyrspar (Uppsala–länsgränsen Uppsala/Stockholm)

- Detta objekt är prioriterat och finansierat i Trafikverkets planförslag. Projektet ligger alltså fast i enlighet med det avtal som staten slöt 2017.
- Region Gävleborg vill framhålla att ytterligare två spår från Uppsala till länsgränsen mellan Uppsala och Stockholm är 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.

Införande av ERTMS

- Region Gävleborg noterar att Trafikverket har utformat en plan med ett högt tempo för införandet järnvägens signalsystem ERTMS och därmed sammanhängande teknisk utveckling fram till 2042, och att man under denna period prioriterar de mest högttrafikerade stråken. Det är Region Gävleborgs uppfattning att satsningar på signalsystemet ERTMS är absolut nödvändigt för en säker och fortsatt framtida drift av den järnvägstrafik som utförs på den svenska transportinfrastrukturen.

Fokus på vidmakthållande

- Region Gävleborg har i tidigare yttrande över Trafikverkets inriktningsunderlag starkt betonat behovet av ökat underhåll, särskilt på väg. Att planen nu lägger en stor del av resurserna på just detta är helt i linje med regionens ståndpunkt. Att en höjning av bärigheten på dagens BK1-vägnät till BK4 också ryms inom tilldelade medel är mycket positivt.

Bristande delar och förbisedda behov

Om helt nödvändiga prioriteringar i transportsystemet uteblir så kvarstår flaskhalsar på Ostkustbanan och Norra stambanan, vilket hämmar godsflöden, pendling och klimatomställning. Kapacitetsbrister hotar även Sveriges förmåga att uppfylla TEN-T-krav och kraven på militär rörlighet i Nato-samarbetet. Risker är överhängande att man låser in sig i dyra delåtgärder som inte kan utnyttjas fullt ut förrän långt senare.

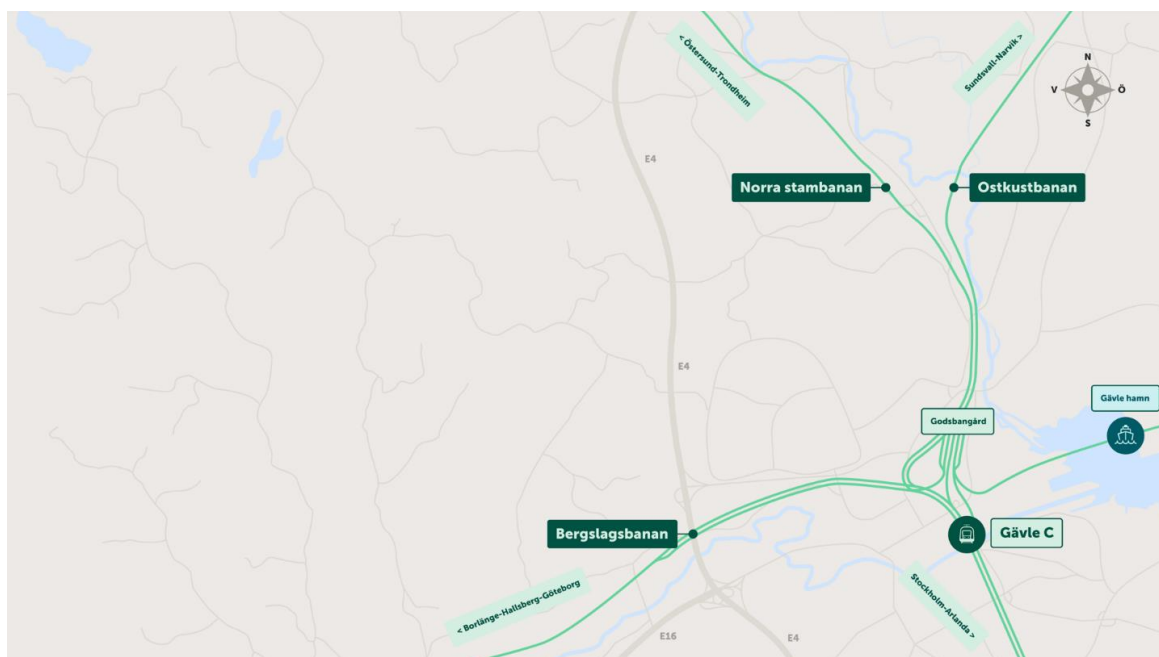
När det kommer till vikten av dubbelspårsutbygganden på Ostkustbanan är grunden för behovet de stora kapacitetsproblem som sträckan Gävle–Sundsvall idag lider av. Planmognaden är god vilket talar starkt för att detta är helt fel läge att bromsa investeringstakten. Att stryka eller göra omtag på objekt som tidigare prioriterats och fått finansiering i nationell plan medför negativa konsekvenser för tilliten till planeringssystemet. Hur ska kommuner och regioner våga lägga ner arbetstid och kostnader på att planera för och investera i sådant som förefaller tämligen moget, att ingå avtal med staten och så vidare, om staten sedan inte infriar givna löften och inte tar det ansvar som följer av ingångna avtal. Regeringen bör fundera på vilka långsiktiga konsekvenser detta kan få för framtida effektivitet och partssamverkan i planeringen av transportinfrastrukturen. Trafikverket skriver i sin huvudrapport att ”Planeringsprocessen för dubbelspårsutbyggnaden mellan Gävle och Sundsvall har dock visat på samhällsekonomisk olönsamhet” och att ”En utredning bör därför genomföras i syfte att identifiera alternativa och mer kostnadseffektiva kapacitetshöjande åtgärder som även bidrar till kortare restider och att kraven om hastighet för persontrafik om minst 160 km/h uppfylls samt att trafik med långa godståg kan medges i den omfattning som krävs enligt TEN-T-förordningen”. Utfallet av en

sådan utredning – till exempel en lägre hastighetsstandard och enbart ett antal mötesspår – kommer inte att medföra de uppenbara vinster som ett dubbelspår skulle ge för hela transportsystemet.

Region Gävleborg vill särskilt lyfta fram följande som negativt i planförslaget:

Ostkustbanan Gävle–Kringlan

- **Utbyggnaden av Nya Ostkustbanan mellan Gävle–Sundsvall är den absolut viktigaste infrastruktursatsningen i Gävleborgs län och den ger tydliga vinster i hela transportsystemet.** En utbyggnad kommer stärka arbetspendling, förbättra förutsättningarna för godstrafiken och är ett mycket angeläget objekt för att avlasta trafikarbetet på väg. För ett län som Gävleborg där nära hälften av trafiken utgörs av transittrafik är en järnväg med hög kapacitet avgörande för ett effektivt transportsystem, i ett skede där utsläppen snabbt behöver minska.

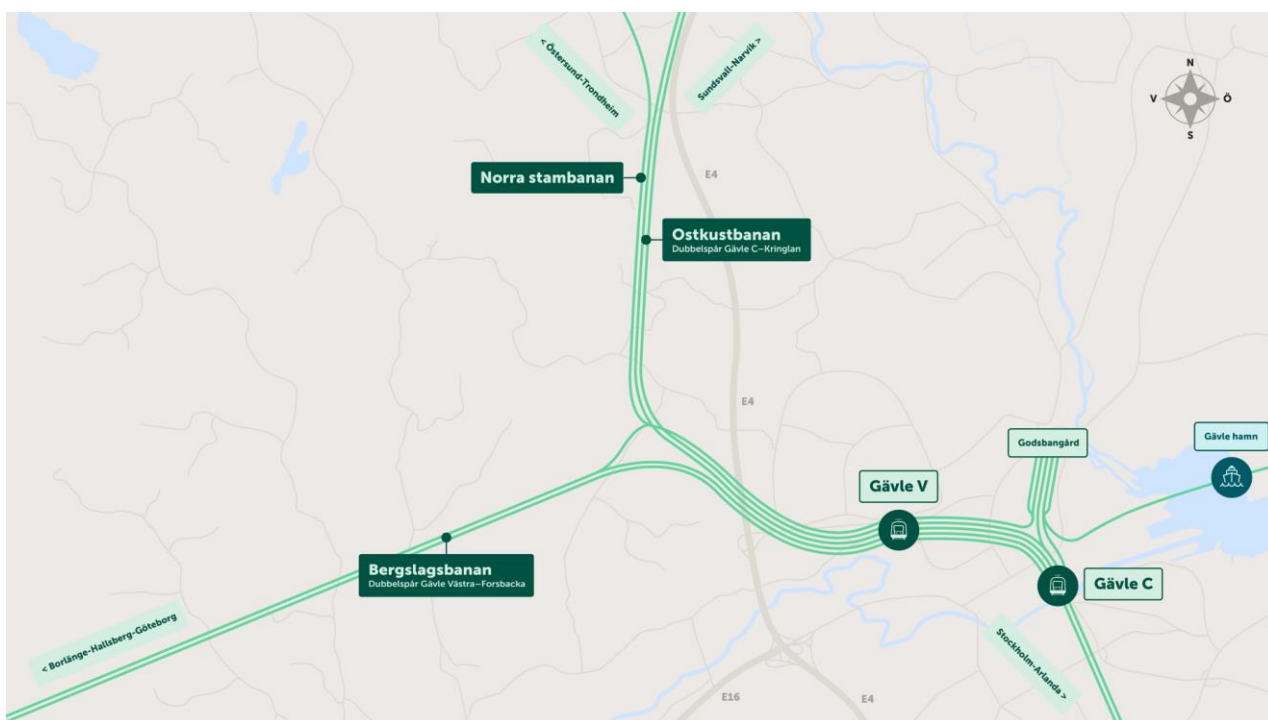


Kartbilden visar en schematisk spårkarta över nuläget i Gävle med bland annat enkelspår norrut på Ostkustbanan.

- **Gävle–Kringlan är, i likhet med fyrspår Uppsala-länsgränsen, bundet genom avtal med staten och i egenskap av avtalspart utgår Region Gävleborg från att staten fullgör sina åtaganden enligt det ingångna avtalet.** På grund av en kostnadsökning föreslår Trafikverket att ett större omtag behöver göras kring objektets innehåll och utformning. Objektet har en beräknad totalkostnad på 15 791 mnkr, varav 336 mnkr utgörs av sam- och medfinansiering. Kostnaden som föreslås belasta nationell plan under planperioden 2026–2037 uppgår till 4 000 mnkr, vilket inte på långa vägar kommer att räcka för att uppnå den funktion som krävs för att lösa

nuvarande och inte minst framtida kapacitetsbrist. De långa restiderna och den stora störningskänsligheten är något alla som nyttjar järnvägssystemet kommer att utsättas för under många år framåt. Region Gävleborg ser att risken är uppenbar för att det endast är en bråkdel av de åtgärder som krävs som kommer att kunna genomföras med en så kraftigt minskad budget, och hela transport- och logistiksverige blir stora förlorare i ett sådant scenario.

- **Gävle–Kringlan består inte endast av ett 4 mil långt dubbelspår.** En investering i Gävle–Kringlan är en investering i att stärka järnvägssystemets redundans då etappen innefattar omfattande investeringar i tre banor – Ostkustbanan, Norra Stambanan och Bergslagsbanan.



Kartbilden visar en schematisk spårkarta över objektet "Gävle–Kringlan".

- Region Gävleborg har under lång tid tydligt påtalat att hela dubbelspårsutbyggnaden är avgörande för pendling, godstransporter, robusthet och möjligheten att utföra underhåll. Att endast delar av banan prioriteras medan andra utelämnas helt skapar en fortsatt flaskhals i systemet.
- Gävle–Kringlan är ett oerhört viktigt delprojekt som möjliggör stadsutveckling i Gävle, flytt av godsbangård och inte minst en kapacitetshöjning, vilken gynnar hela det svenska transportsystemet. Denna investering är också en förutsättning för att lösa upp flaskhalsen ut mot Gävle hamn och radera ut den omständliga och tidsödande

trafikeringen som sker idag på grund av rådande förutsättningar. Ska man få ut full effekt av Trafikverkets redan genomförda elektrifiering av hamnspåret behöver den tänkta helhetslösningen komma på plats.

- Genomförbarheten för projektet är en av landets högsta. Tack vare och inom ramen för en unik samverkansmodell kallad *Trafikpusslet Gävle* (parter: Trafikverket/Gävle kommun/Region Gävleborg) har till exempel Gävle kommun sedan många år vidtagit proaktiva åtgärder genom att bland annat upphäva detaljplaner, starta projektering, förbereda flytt av ledningar och genomföra strategiska markköp - allt för att möjliggöra en så smidig och enkel process som möjligt för Trafikverkets järnvägsplaner och produktion. Tack vare detta proaktiva arbete finns i stort sett inga motsättningar kring projektet, och därmed minskar risken för överklaganden. Dialogen med invånare och företag har varit strukturerad och gemensam för att undvika potentiella konflikter.
- Av de 336 mnkr som utgörs av sam- och medfinansiering enligt ovan punkt är 300 mnkr samfinansiering från länsplanen för regional transportinfrastruktur i Gävleborgs län. Samfinansieringen avser en ny regional järnvägsstation, Gävle Västra, som planeras att byggas i anslutning till Gävle sjukhus. Genomförs inte etappen Gävle–Kringlan kommer inte heller den regionala järnvägsstationen genomföras, vilket innebär att positiva effekter som till exempel förenklade sjukresor, smidigare arbets- och studiependling och redundans för Gävle C helt uteblir.
- Region Gävleborg kan konstatera att NNK är negativ för objektet (–0,72, slutlig bedömd lönsamhet ”Robust olönsam”), men vill påtala att samhällsnytta inte enbart mäts i lönsamhet, utan även i stads- och regionutveckling och en stärkt kapacitet. Regeringen behöver i sitt kommande ställningstagande och beslut **flytta blicken från regional nytta till nationell systemnytta**, och dra den självklara slutsatsen att *utan en fungerande, effektiv och kapacitetsstark Ostkustbana fungerar inte Sverige som helhet*. Det är också väl känt bland de flesta som jobbat med och för Nya Ostkustbanan att man får en helt annan NNK om man gör kalkylen på hela stråket än om man bryter ut etapp för etapp, det vill säga helheten är större än delarna var för sig.¹
- NNK är inte heller det enda styrinstrumentet och Region Gävleborg ställer sig frågande till varför vissa projekt med negativ NNK ändå genomförs – och andra inte?

¹ [PM - Den samhällsekonomiska nyttan av Nya Ostkustbanan](#)

Trafikverket använder NNK som den huvudsakliga indikatorn, men i direktivet framgår att **objekt ska prioriteras enligt följande prioriteringsordning:**

- ✓ Prio 1. Hög planmognad
- ✓ Prio 2. Avtal som staten tecknat med kommuner och regionala aktörer
- ✓ Prio 3. Säkerställande av funktionaliteten i transportsystemet
- ✓ Prio 4. Samhällsekonomisk lönsamhet/NNK

Utöver ovan prioriteringsgrunder ska även följande faktorer (utan inbördes ordning) vägas in:

- ✓ transportpolitiska mål
- ✓ EU:s TEN-T-krav
- ✓ totalförsvarsintressen
- ✓ stadsutveckling, bostadsbyggande och regional utveckling

Region Gävleborg drar därmed slutsatsen att detta innebär att projekt med svaga eller negativa NNK:er ändå ska prioriteras om de har hög planmognad, är bundna i avtal, säkerställer funktionaliteten i transportsystemet och därmed bedöms vara tillräckligt strategiskt viktiga.

Exempel på objekt med negativ NNK som ändå prioriteras

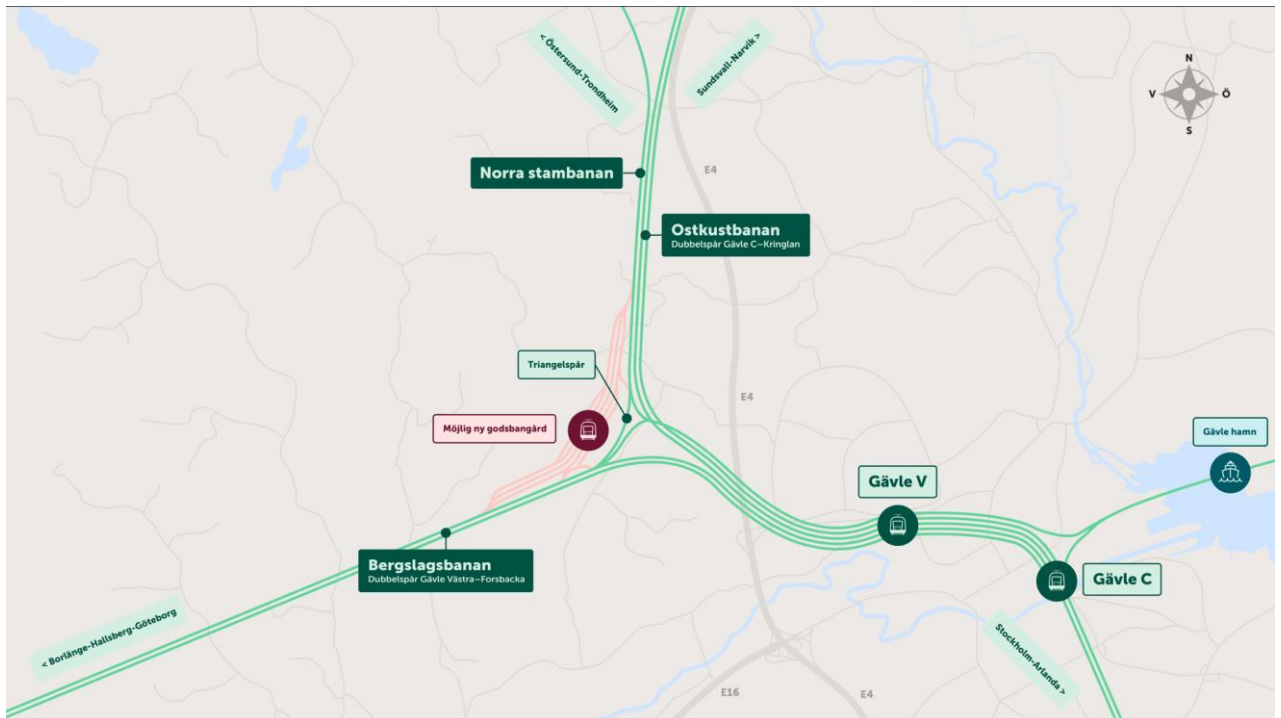
Ostkustbanan, *fyrspår Uppsala–länsgränsen Uppsala/Stockholm* (NNK -0,74, slutlig bedömd lönsamhet "Robust olönsam") finns med i planförslaget trots en negativ kalkyl. Objektet är knutet till storstadsutveckling, bostadsavtal och pendlingstryck mot Stockholm/Uppsala. Detta objekt har en ungefär lika hög kostnad som Gävle–Kringlan, till och med något högre. Region Gävleborg önskar inte på något vis att detta objekt stryks ur planen, snarare tvärtom då det finns med på listan över positiva inslag i detta yttrande. Det Region Gävleborg ställer sig frågande till är hur det kommer sig att två objekt med i princip samma förutsättningar, både kostnadsmässigt och samhällsekonomiskt, båda med gällande bostadsavtal och dessutom kopplade till samma bana, kan få så fundamentalt olika utfall i Trafikverkets planförslag?

En strikt tolkning av lönsamhetsprincipen riskerar att försvaga resultatet av prioriteringsarbetet eftersom per definition samhällsekonomiskt olönsamma objekt kan vara helt avgörande för kapacitet, robusthet, klimatomställning och Sveriges TEN-T- åtaganden.

Region Gävleborg har i tidigare yttrande över Trafikverkets inriktningsunderlag insisterat att det är av stor vikt att bundna objekt genomförs och påtalade i yttrandet 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. Region Gävleborg, som en av avtalsparterna, kände redan vid det skedet att det fanns en oro över att Trafikverket i sitt inriktningsunderlag föreslog att nyinvesteringar skulle dras ner till lägre nivåer. Nu har dessvärre den farhågan besannats i planförslaget.

Gävle flytt av godsbangård inklusive hamnspåret

- Objektet saknas helt i planförslaget, vilket innebär en rad negativa konsekvenser. Bland annat ligger nuvarande godsbangård på en vattentäkt, vilket i sig kan utgöra en allvarlig säkerhets- och hälsorisk vid till exempel ett miljöfarligt utsläpp från någon av järnvägsverksamheterna i området. I objektet ingår även ett triangelspår till Bergslagsbanan vid området Tolvforsskogen. Utan triangelspåret behöver ett antal tåg köra in till Gävle och vända, vilken är en kapacitetsmässig stor nackdel. Med en triangelspårsanslutning till omdragningen av Bergslagsbanan kan tåg köra direkt norrut mot Ostkustbanan (Gävle–Kringlan), Norra stambanan och den nya godsbangården i Tolvforsskogen.
- Objektet är bundet genom det avtal som redan nämnts under punkten om Gävle–Kringlan. Med status bundet borde objektet således ha funnits med i planförslaget – precis som fyrspår Uppsala-länsgränsen.
- Utan direktanslutning till hamnen genom hamnspåret kommer den ineffektiva, tidsödande och kostsamma trafikeringen av järnvägstransporter till hamnen att fortgå och Trafikverkets satsning på elektrifiering av befintlig hamnbana når dessutom inte sin fulla potential.
- Region Gävleborg ser tyvärr ett tydligt negativt samband mellan den minskade budgeten för Gävle–Kringlan och att en flytt av godsbangården inklusive hamnspåret inte finns med i planförslaget, det vill säga att planupprättaren har resonerat i termerna av att blir inte det ena projektet genomfört behövs inte heller det andra.



Kartbilden visar en schematisk spårkarta över objektet "Gävle-Kringlan" när även objektet "Gävle flytt av godsbangård inkl. hamnspåret" är genomfört.

Ostkustbanan dubbelspårsetapp Enånger–Stegskogen

- Etappen saknas helt i planförslaget trots att EU, Nato, regeringen, järnvägsoperatörerna och transportköparna betonar vikten av att genomföra hela stråk. Genom att prioritera bort etapper inom Nya Ostkustbanan kommer Sveriges längsta flaskhals mellan Gävle och Sundsvall, på totalt drygt 20 mil i järnvägssystemet, att bestå och fortsätta gäcka dess användare med långa restider, stora störningar och kapacitetsbrist.



Fotot visar hur dagens Ostkustbana går rakt igenom Stadshotellet i Hudiksvall, vilket inte kan anses vara särskilt tidsenligt.

Ostkustbanan dubbelspårsetapp Kubikenborg–Dingersjö

- Etappen stryks ur planförslaget trots att en nästan färdigställd järnvägsplan ligger på bordet. För övrigt gäller kommentarerna i föregående punkt även i denna.

Norra stambanan Ockelbo–Mo grindar, dubbelspår, inklusive Ockelbo bangård

- Objektet återfinns inte som namngiven investering i planförslaget trots att Norra stambanan är ett av Sveriges viktigaste järnvägsstråk – en nationell angelägenhet för både gods- och persontrafik. Den förbinder södra Sverige med norra Sverige samt Norge och utgör en central del av det transeuropeiska transportnätet (TEN-T), vilket innebär att Sverige har ett ansvar att uppfylla EU:s krav på kapacitet, tillgänglighet och funktionalitet längs sträckan. För Gävleborg är Norra stambanan av stor vikt för att möjliggöra effektiva transporter, stärka arbetsmarknadsregioner och säkerställa robusthet i hela järnvägssystemet.
- Objektet finns dock med på listan över investeringar som övervägts och som motsvarar en ökning av medlen för namngivna investeringar med 10 procent. Det är ett tydligt tecken på att objektet är av väldigt stor relevans för transportsystemets behov av kapacitetsförstärkningar på denna sträcka.
- Norra stambanan spelar också en nyckelroll för Sveriges totalförsvär och militära rörlighet. Gävleborgs geografiska läge mitt i landet gör länet till en viktig länk för öst–västliga transporter av militär utrustning och trupp i händelse av en väpnad konflikt. Investeringar i Norra stambanan stärker därmed inte bara civil infrastruktur utan också Sveriges och Natos försvarsförmåga.
-

E4 Gävle–Tönnebro–Söderhamn

- Region Gävleborg konstaterar att sträckan inte över huvud taget nämns i planförslaget. Ytterligare E4-satsningar i länet hade gett betydande trafiksäkerhetsnytta och förbättrad framkomlighet för både lokal och nationell trafik.
- Belastningen på E4 norr om Gävle är stor med trafikstörningar på grund av en 2+1-väg med äldre utformning som inte ger ett bra trafikflöde. Region Gävleborg vill fortsatt trycka på att denna etapp bör prioriteras när etappen Kongberget–Gnarp fått full finansiering och genomförts.

Väg 56 Hedesunda–Valbo/Gävle, Räta linjen

- Denna sträcka är en viktig länk för både gods och persontrafik men objektet återfinns inte heller i planförslaget, dock på listan över investeringar som övervägts och som motsvarar en ökning av medlen för namngivna investeringar med 10 procent. Utan satsning på mötesseparering kvarstår allvarliga trafiksäkerhetsrisker.
- Region Gävleborg har vid flertalet tillfällen påtalat att 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.
- Trafikverket har tagit fram en SEB för objektet och åtgärden innefattar en ny cirka 23 km lång mötesfri 2+1 väg i ny sträckning från väg 56 till väg 509. NNK är positiv (0,33) så även i detta fall saknas alltså en konsekvent linje mellan NNK och Trafikverkets prioritering.

Trafikverkets interregionala trafik

- Region Gävleborg vill understryka vikten av att Trafikverkets interregionala trafik, som beställs via samverkansavtal, ges långsiktig finansiering och stabila planeringsförutsättningar. Den nuvarande processen innebär att andra parter bär hela den ekonomiska risken för trafik som Trafikverket beställer, vilket är ohållbart.
- Trots att Trafikverket tydligt uttryckt att trafiken är viktig och önskas behållas, saknas medel för 2026. Detta riskerar att leda till kortsiktiga förändringar med långsiktigt negativa konsekvenser för tillgänglighet och hållbar mobilitet. Region Gävleborg med flera ser samverkansmodellen som ett kostnadseffektivt sätt att säkra interregional tillgänglighet och uppmanar därför att denna typ av trafik inkluderas i den nationella planen.

- Region Gävleborg stödjer Trafikverkets ambition att förändra processen och uppmanar regeringen att säkerställa att interregional kollektivtrafik får en tydlig plats i den nationella planeringen.

Region Gävleborgs slutsatser blir att:

- Planförslaget inte följer den prioriteringsordning som framgår av direktivet. **Objekt som är bundna genom avtal ska prioriteras högre än objekt med samhällsekonomisk nytta.**
- Projekt i **befolkningsrika storstadsområden** med negativ NNK (till exempel Göteborg–Borås och Uppsala fyrspår) prioriteras eftersom de i högre grad kopplas till bostadsförsörjning och pendling.
- **Gävleborgsprojekt med lika dåliga eller till och med bättre kalkylresultat** inte får samma tyngd som andra likvärdiga projekt, trots att de är avgörande för nationella godsflöden, hamnar, klimatomställning och totalförsvar.
- **Det verkar saknas verktyg för hur objekt med negativ NNK men hög målnytta** (till exempel robusthet, militär rörlighet, TEN-T-krav) ska kunna prioriteras i ett systemperspektiv.
- **Trafikverket kommer att få stora problem med att skapa kapacitet för underhållsåtgärder** på en enkelspårig framtida Ostkustbana.
- **Regeringen i sitt ställningstagande och beslut bör väga kontext och målbild** tyngre än enbart NNK samt att man måste se Gävleborgsprojekt som **nationella angelägenheter** snarare än regionala önskemål.

Avslutande kommentarer

Region Gävleborg anser att Trafikverkets planförslag har ambitioner, men inte i alla delar de rätta ambitionerna och inte i tillräckligt stor utsträckning för att möta vare sig Gävleborgs eller Sveriges långsiktiga transportinfrastrukturbehov.

Region Gävleborg konstaterar att flera projekt i andra delar av landet med negativa NNK:er ändå har prioriterats i Trafikverkets planförslag, exempelvis Göteborg–Borås, Ostlänken och fyrspår Uppsala–länsgränsen Uppsala/Stockholm. Det visar att samhällsekonomisk lönsamhet inte är det enda styrande kriteriet. Region Gävleborg menar därför att samma logik måste gälla för våra mest strategiska objekt, inte minst Nya Ostkustbanan som helhet genom ett stråktänk avseende sträckan Gävle–Sundsvall. Detta är inte bara regionala frågor – de är av avgörande betydelse för Sveriges nationella transportförsörjning, TEN-T-åtaganden och för totalförsvaret. Om negativa NNK:er accepteras i storstadsområden för att möta bostads- och pendlingstryck, måste de också

accepteras där det gäller att säkra industrins konkurrenskraft, nyttja hamnars fulla potential och stärka den nationella robustheten.

Beräkningar har också gjorts som indikerar hur mycket det beräknas kosta att bygga en mil järnväg på olika sträckor i Sverige, vilket talar sitt tydliga språk kopplat till den kostnadskontroll och kostnadseffektivitet som efterfrågas²:

- Göteborg–Borås cirka 9,8 mdkr
- Ostlänken cirka 7,3 mdkr
- Nya Ostkustbanan cirka 2,8 mdkr

Region Gävleborg uppmanar regeringen att justera planförslaget så att:

- **Botniska korridoren stärks genom helhetssatsningar på Nya Ostkustbanan.**
- **Den ekonomiska ramen utökas med 12 mdkr om en utökad ram är vad som krävs för att få full finansiering till etappen Gävle–Kringlan.**
- **Systemnytta och robusthet vägs tyngre än kortsiktig lönsamhet.**

Region Gävleborg ser fram emot en fortsatt konstruktiv dialog och ett gott samarbete för att säkerställa att transportinfrastrukturen bidrar till ett **robust, hållbart och konkurrenskraftigt Sverige – där Gävleborg spelar den centrala roll** som dess geografiska placering kräver.

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

² Beräkningarna är gjorda av utifrån uppgifter från Trafikverket. Prisnivå 2023-06. För Ostlänken fanns ingen ny SEB publicerad vid tillfället för beräkningen och kostnaden är därför baserad på plankostnad uppräknad till prisnivå 2023-06.