

Yttrande

Dnr 21KS514
2022-02-11

Harald Knutsen
Telefon 026-17 81 07
harald.knutsen@gavle.se

Till: i.remissvar@regeringskansliet.se
Kopia till: i.transport.remissvar@regeringskansliet.se

Remissyttrande - Nationell plan för transportinfrastrukturen 2022-2033, yttrande från Gävle kommun

Yttrandet är reviderat i enlighet med kommunstyrelsens beslut 2022-02-08.

Gävle kommun vill med detta yttrande framföra synpunkter på Trafikverkets förslag till Nationell plan för transportinfrastrukturen 2022-2033.

Gävle växer och är inne i en mycket spännande och expansiv utveckling, som till stor del hänger ihop med statliga investeringar i transportinfrastrukturen. Därför blir Nationell plan 2022-2033 betydelsefull för viktiga vägval i kommunens planering och kommunala investeringar.

Sedan tre år har Gävle kommun och Trafikverket ett omfattande samarbete under rubriken "Trafikpusslet i Gävle". Även Region Gävleborg ingår i detta samarbete. Denna samverkan är etablerad för att underlätta hanteringen av infrastrukturinvesteringarna kring Gävle fram till 2040. Genom samarbetet är parterna väl rustade för att hantera de stora utmaningar som föreslagna investeringar i infrastruktur innebär, både i planeringsskedet och genomförandeskedet. Samordning av parternas finansiering är en viktig del i samarbetet. Nationell plan utgör en stor del av finansieringen, och tillsammans med det avtal Gävle kommun tecknat med staten kring bostadsbyggande, skapas grunden för hela samverkansuppdraget.

Nyindustrialisering i norra Sverige

De stora industriinvesteringar som pågår och planeras i Norr- och Västerbotten kommer kanske inte påverka vår lokala arbetsmarknad i Gävle i någon större utsträckning. Vi tror däremot att Gävle spelar en viktig roll för framgången av dessa investeringar. I förslaget till Nationell plan finns flera infrastrukturinvesteringar i Norr- och Västerbotten föreslagna. Det är däremot svårt att utläsa av förslaget hur transporter till och från dessa produktionsanläggningar ska ske.

Gävle kommun kan konstatera att regeringens uttalade prioritering av höghastighetståg kommer att trycka undan nödvändiga investeringar i Gävleregionen och norrut längs Ostkustbanan, om finansieringsramarna inte utökas med motsvarande nivå som höghastighetsbanorna kostar, alternativt att annan finansieringsmodell för dessa kan hittas.

Gävle utgör en ”getingmidja” i den nationella infrastrukturen. Tre järnvägar – Ostkustbanan, Norra Stambanan och Bergslagsbanan, knyts ihop i Gävle. Tre nationella stamvägar – E4, E16 och Väg 56 (Räta linjen), möts också i Gävle. Till detta kommer Gävle Hamn – Ostkustens största containerhamn med nyligen genomförd utbyggnad med dubblering av containerkapaciteten.

Även om vi inte kan se beskrivningen i planförslaget, gör vi bedömningen att nyindustrialiseringen i norra Sverige är beroende av en väl fungerande infrastruktur i transportnoden Gävle. Detta förutsätter att planerade infrastrukturprojekt i Gävle slutförs inom planperioden 2022-2033 så som intentionerna i nuvarande plan 2018-2029 anger, och som vidare beskrivs i det avtal som staten tecknat med Region Gävleborg och Gävle kommun.

Avtal om bostadsbyggande

2017 tecknade staten (Regeringskansliet), Region Gävleborg och Gävle kommun, avtal om bostadsbyggande på Näringen i Gävle. Huvudpunkterna i avtalet är att Gävle kommun ska omvandla dagens verksamhetsområde på Näringen till en ny stadsdel med 6000 bostäder. Som en följd av detta ska Gävle kommun etablera ett nytt verksamhetsområde i Tolvforsskogen. I direkt anslutning till det nya verksamhetsområdet ska staten bygga ett nytt dubbelspår på Ostkustbanan och etablera en ny godsbangård som ersättning för nuvarande godsbangård på Näringen.

Sedan avtalet tecknades har parterna lagt ner stora resurser för att uppfylla avtalets intentioner. Detta innefattar också många företag som berörs av denna stadsomvandling, och som med en senareläggning riskerar hamna i en mycket svår situation. Med det förslag som Trafikverket lagt till ny Nationell plan, är varken genomförande av Ostkustbanans nya sträckning, flytt av godsbangården och det medföljande behovet av ny sträckning för Bergslagsbanan, finansierade.

Gävle kommun har under samrådstitiden fört samtal med Uppsala kommun, och kan konstatera att båda kommunerna har liknande förutsättningar kopplade till avtal med staten om bostadsbyggande. Gävle kommun ställer sig helt bakom Uppsala kommuns skrivning i detta avseende.

Om förslaget skulle fastställas av regeringen drar Gävle kommun slutsatsen att staten bryter det ingångna avtalet. Ett avtal med staten måste gå att lita på!

”Lagt kort ligger”

I regeringens direktiv till Trafikverket finns en tydlig anvisning om att redan påbörjade projekt ska slutföras i den kommande planperioden 2022-2033. Detta är också viktigt med hänvisning till direktivets krav om ökad effektivitet och kostnadsstyrning. Den enskilt viktigaste åtgärden för att uppnå bättre effektivitet och lägre projektkostnad, torde vara att genomföra projekten med en sammanhållen och komprimerad tidplan. Föreliggande förslag från Trafikverket innehåller istället utdragna tidplaner och många projekt som påbörjas med



begränsad finansiering och förhoppning om fullfinansiering i kommande planperioder. Detta motverkar kraftigt intentionerna i regeringens direktiv.

Ett sådant exempel är Ostkustbanan Gävle-Kringlan, där järnvägsplan påbörjades 2020. Trafikverkets förslag innebär ett färdigställande tidigast 2038 – ett projektgenomförande på 18 år! I nuvarande plan 2018-2029 finns 3,6 mdkr anvisade till projektet Gävle-Kringlan, och järnvägsplaner och vägplan är påbörjade med sikte på byggstart 2027. Nu föreslås istället i planen 2022-2033 enbart finansiering av planläggning (684 mnkr) och en byggstart först efter planperiodens slut. Detta kan inte vara i överensstämmelse med direktivet om ”lagt kort ligger”!

Gävles och regionens utveckling

Gävle är en tillväxtmotor för utvecklingen i regionen. Avtalet med staten om bostadsbyggande är en viktig injektion för denna utveckling. Som en av de regionala nodstäderna kring Stockholm ingår Gävle dessutom i ett annat storregionalt samspel.

Som nämnts har redan stora investeringar gjorts i Gävle Hamn. Gävle Hamn har stor betydelse som exporthamn för näringslivet i mellersta Sverige, men har också en viktig funktion tillsammans med Norviks Hamn i Nynäshamn, som importhamn för Stockholmsområdet. Utan de åtgärder som ingår i avtalet med staten, kommer genomförda investeringar i Gävle Hamn att få en begränsad utväxling. Det kan även få påverkan på varuförsörjningen till Stockholmsområdet.

EU-finansiering

Ostkustbanan ingår i det europeiska TEN-T nätet. Projektet Gävle-Kringlan har redan fått delfinansiering (CEF) av EU. Det finns ytterligare möjligheter till EU-finansiering av utbygganden på Ostkustbanan med många miljarder. Både redan beviljade och kommande EU-bidrag äventyras om utbyggnaden av Ostkustbanan inte blir av. EU har nyligen också uppmärksammat och pekat ut Gävle som urban nod.

Klimatfrågor

En viktig förutsättning för att nå nationella klimatmål, är en överflyttning av godstransporter från väg till järnväg och sjöfart. De industriprojekt som nu pågår i norra Sverige är i sig viktiga för att nå klimatmålen. Deras möjlighet att välja klimatsmarta transportlösningar kommer vara helt avgörande för deras framgång. Då måste hela transportkedjan ingå!

Även i avtalet om bostadsbyggande är klimatfrågan central. Den nya stadsdelen på Näringen har mycket högt ställda ambitioner kring hållbarhet, och tillsammans med innovativa lösningar i det nya logistik- och verksamhetsområdet Tolvforsskogen, kan stora effekter uppnås för en minskad klimatpåverkan. Gävle kommun har sedan länge jobbat framgångsrikt med hållbarhetsfrågor och årligen rangerats högt i nationell miljöranking. Gävle kommun hoppas kunna fortsätta detta arbete med hjälp av nödvändiga statliga satsningar på infrastruktur.

Övrigt

Gävle kommun noterar med tillfredsställelse den satsning som föreslås på 250 km/tim längs Norrlandskusten. Med det pärlband av städer som på sikt kommer knytas närmare varandra sker en utvidgning av de lokala arbetsmarknaderna och ger näringslivet goda utvecklingsmöjligheter. För att få effekt av en sådan satsning krävs dock en järnvägsanläggning som medger 250 km/tim. Stora delar av det befintliga järnvägssystemet byggdes en gång i tiden för ångtåg, och medger inte en uppgradering till 250 km/tim.

Vi noterar att Väg 56 (Räta linjen) Dalälven-Gävle finns med som förslag i tillägget om +10%. Väg 56 utgör en viktig "förbifart Stockholm" för långväga transporter på väg, och bidrar till att avlasta vägsystemet kring Stockholm. Med de övriga åtgärder som föreslås i nationell plan, är den nordliga delen Dalälven-Gävle den sista kvarstående etappen på en sammanhängande 2+1-förbindelse Gävle-Norrköping.

Cykeln som transportmedel blir allt viktigare på kortare avstånd. Idag blir det lite slumpmässigt om investeringar i gång-/cykelvägnätet blir en statlig eller kommunal investering, beroende på om gång-/cykelvägen följer en statlig eller kommunal väg. Gävle kommun skulle gärna se att det finns ett större statligt engagemang i det överordnade gång-/cykelvägnätet, där funktionen och inte vägens placering är avgörande.

Gävleborg är ett län med mycket eftersatt vägunderhåll och därför behöver inte enbart avtalet kring Ostkustbanan respekteras utan även investeringar i väg öka. Det räcker därför inte att väg 56 finns med i tillägget om +10%, utan den borde prioriteras upp.

Gävle kommun vill också framhålla behovet av fyrspåret Stockholm-Uppsala som en viktig åtgärd för hela transportsystemet, och för att stärka utvecklingen i Stockholm-Mälardalsregionen specifikt. Även i detta avseende vill vi hänvisa till Uppsala kommuns yttrande till nationell plan, som tydligt beskriver fyrspårets betydelse.

Avslutningsvis vill Gävle kommun hänvisa till och ställa sig bakom remissvar från Region Gävleborg samt Nya Ostkustbanan AB.

Kommunstyrelsen