

Samhällsplanering och infrastruktur

Yttrande till Trafikverkets förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2022-2033

Region Gävleborg lämnar följande yttrande till Trafikverkets förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2022 - 2033. Under arbetets gång har samverkan skett med länets kommuner.

Gävleborgs utgångspunkter

Region Gävleborg bildades 2015 och har det samlade ansvaret för den regionala utvecklingen i länet. Arbetet med infrastrukturfrågor tar sin utgångspunkt i den beslutade regionala utvecklingsstrategin, regionens infrastrukturprogram och det regionala trafikförsörjningsprogrammet.

Länet har en strategisk geografisk placering med starka infrastrukturstråk i alla riktningar. I länet möts stambanorna Ostkustbanan, Norra Stambanan och Bergslagsbanan med anslutning till Godsstråket genom Bergslagen. Flera nationella stamvägar finns i länet, däribland E4, E16 och Väg 56 (Räta linjen). Till detta kommer Gävle Hamn – Ostkustens största containerhamn med nyligen genomförd utbyggnad med dubblering av containerkapaciteten. Infrastrukturen i Gävleborg inrymmer därmed viktiga delar av det nationella transportsystemet, både sett till personresor och godstransporter.

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

Sammanfattning av synpunkter på Trafikverkets förslag*Generella synpunkter*

- Region Gävleborg anser att regeringen behöver göra ett ordentligt omtag i prioriteringen av objekt i den nationella plan som nu tas fram. Det pågår rekordstora näringslivssatsningar i mellersta och norra Sverige för att ställa om hela samhället i en grön riktning. I Trafikverkets förslag saknas viktiga investeringar i infrastrukturen som möter de växande behoven av hållbara och kapacitetsstarka person- och godstransporter i den här delen av Sverige.
- Av direktivet framgår att nu gällande plan ska fullföljas under kommande planperiod. För att detta villkor ska anses vara uppfyllt menar Gävleborg att även gällande tidplaner ska respekteras och att samhällsekonomiskt lönsamma investeringar inte ska skjutas på framtiden.
- Bristande kostnadskontroll och kostnadsfördyringar leder till svåra planeringsförutsättningar på nationell, regional och kommunal nivå. De stora kostnadsökningarna i pågående projekt drabbar den nationella

planen, men försvårar på samma sätt den regionala och kommunala planeringen, bl.a. kopplat till länsplanearbetet.

- Länsplanernas ramar behöver utökas för att den regionala infrastrukturen ska kunna utvecklas och möta efterfrågad trafiksäkerhet för samtliga trafikslag. Att som i förslaget till nationell plan lägga samfinansiering på nationell nivå till de regionala planerna försvårar länsplaneupprättarnas möjlighet att utveckla länet med god planeringsförmåga. Vi ser hellre att länsplanernas ramar utökas än att införa särskilda potter.
- Om de nya stambanorna skulle finansieras utanför den nationella planen frigörs medel som kan användas till en lång rad mer samhällsekonomiskt lönsamma satsningar för att åtgärda omedelbara brister under planperioden, några av dem beskrivs i remissvaret. Region Gävleborg stödjer därför Trafikverkets skrivning om att finansiera de nya stambanorna i särskild ordning utanför anslaget till nationell plan.

Specifika synpunkter

- Etappen Gävle – Kringlan på Nya Ostkustbanan behöver påbörjas utifrån nuvarande planeringsförutsättningar. Den förskjutning av etappen som Trafikverket föreslår förlänger problemen med den besvärande kapacitetsbristen på stråket. Det finns även ett avtal om bostadsbyggande mellan staten, Gävle kommun och Region Gävleborg kopplat till objektet. Förseningen innebär, som vi ser det, ett avtalsbrott. Ytterligare ett argument mot att förskjuta objektet i tid är att etappen har tilldelats EU-finansiering inom CEF (Connecting Europe Facility). Medfinansieringen från CEF förutsätter att objektet har finansiering i nationell plan, så den föreslagna förseningen innebär att tilldelad EU-finansiering kan komma att dras tillbaka.
- Utbyggnaden av Nya Ostkustbanan är den enskilt viktigaste infrastructuresatsningen för Gävleborg. Nya Ostkustbanan har en hög planmognad med påbörjade järnvägsplaner och framarbetade samverkansformer, vilket gör att investeringarna i sin helhet kan genomföras under planperioden. Den 27 mil långa järnvägen mellan Gävle och Härnösand (Västerasby), är Sveriges längsta och mest belastade enkelspår. Enskilda etapper har negativa nettonuvärdeskvoter, men färdigställandet av Nya Ostkustbanan som helhet uppvisar en tydligt positiv samhällsekonomisk nytta.
- En effektiv utbyggnad av hela Botniska korridoren, där Nya Ostkustbanan, Norrbotniabanan och Godsstråket genom Bergslagen ingår, behöver prioriteras för att Sverige ska klara EU:s fastställda infrastruktur mål i TEN-T-förordningen. Stomnätet och stomnätskorridorerna, inklusive Scan Med-korridoren, ska färdigställas till år 2030. Den nationella planeringen bör spegla EU:s krav på målår, och ta tillvara möjligheten att söka medfinansiering via CEF.

- Utbyggnaden av fyrspåret på Ostkustbanan Uppsala-länsgränsen Stockholms län bör genomföras i enlighet med nu gällande plan. Hela Ostkuststråket behöver hänga ihop med hög kapacitet och redundans för ett hållbart transportsystem. Stråket är viktigt för hela Sverige.
- Region Gävleborg anser vidare att det är högst beklagligt att Trafikverket föreslår ytterligare försening av planerad ombyggnation av E4 Kongberget–Gnarp. Sträckan har varit utpekad i nationell plan sedan 2010 och är drabbad av återkommande olyckor med flera omkomna. Tidsförskjutningen får konsekvensen att besvärande trafiksäkerhets- och framkomlighetsbrister genom Gävleborg kvarstår, i ett läge där vi dessutom vet att trafikmängden i nord-sydlig riktning kommer att öka. Projektet behöver därför fullföljas enligt nu gällande plan med byggstart i intervallet 2025-2027 och finansieras fullt ut under planperioden.
- Det är positivt att planförslaget innehåller trimningsåtgärder på Norra Stambanan.
- Region Gävleborg välkomnar även att Trafikverket aviserar ett ökat fokus på det norra godsflödet, vilket inkluderar satsningar på Bergslagsbanan och Godsstråket genom Bergslagen.

Synpunkter

Nedan följer Region Gävleborgs mer utförliga synpunkter på Trafikverkets åtgärdsförslag.

Det krävs ett omtag för att klara omställningen och möta näringslivets behov

De stora investeringarna i norra Sverige är ett resultat av att världen ställer om till fossilfrihet. Behovet av norra Sveriges resurser och innovationer är stort. Infrastruktursatsningarna måste anpassas till den nya verkligheten. Planförslaget fokuserar främst på en gynnsam tillväxt i storstäderna, bland annat genom att binda samman de tre storstäderna genom nya stambanor. Det finns anledning att omprioritera så att de satsningar som krävs för att klara transporter till och från norra Sverige genomförs i närtid. De 104 miljarder som reserverats för stambanorna bör prioriteras om till investeringar på järnväg och anslutning till hamnar för näringslivets transportbehov i norra och mellersta Sverige. Det handlar bl.a. om att bygga ut Nya Ostkustbanan för få nödvändig kapacitet på plats och skapa ett robust transportsystem i nord-sydlig riktning. En omprioritering är även helt nödvändig för att skapa utrymme för viktiga satsningar på väg för kortare restid, regional utveckling och ökad trafiksäkerhet.

Nu gällande plan ska fullföljas enligt direktivet

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. För att uppnå bättre effektivitet och lägre projektkostnad behöver projekten påbörjas, och slutföras, med en sammanhållen och komprimerad tidplan. Nuvarande förslag från Trafikverket visar istället att planeringen även fortsatt kommer att präglas av utdragna tidplaner och många projekt som påbörjas med begränsad finansiering, men saknar ett tydligt slutförande. Detta motverkar kraftigt intentionerna i regeringens direktiv.

Fördyringar och bristande kostnadskontroll drabbar all infrastrukturplanering

Bristande kostnadskontroll och fördyringar i befintliga projekt gör att nuvarande plan redan till stor del är intecknad. Trafikverket tvingas skjuta fram många viktiga och sedan tidigare prioriterade projekt för att täcka kostnadsökningarna och få ihop ramen. Myndigheten beskriver själva problemet med stigande kostnader och Riksrevisionen har belyst den bristande kostnadskontrollen i flera granskningar.

Det är helt ohållbart att redan beslutade åtgärder fördyras i den omfattning som är fallet. Detta innebär en försening av effekter och nyttor av nu gällande plan och stora svårigheter att prioritera nya åtgärder för att fortsätta utveckla transportinfrastrukturen. Långsiktiga och stabila planeringsförutsättningar behövs, inte minst för den regionala och kommunala planeringen av bl.a. kollektivtrafik och bebyggelse.

Länsplanens ramar behöver utökas

Region Gävleborg anser att ramarna för länsplanerna måste öka för att regionen på ett rimligt sätt ska kunna möta behov av såväl trafiksäkerhetskänsliga åtgärder som satsningar på hållbara transporter i form av cykelvägar och anläggningar för kollektivtrafiken i länet. Regionerna har ansvaret att i samverkan med kommuner och andra aktörer i respektive län avgöra vilka insatser som behövs för att skapa en fortsatt regional utveckling. Mot denna bakgrund har regionerna fått rollen som upprättare av länsplaner för regional transportinfrastruktur, och för att klara detta uppdrag på ett tillfredställande sätt behöver det finnas en rimlig tilldelning av medel.

Region Gävleborg ser positivt på ambitionen i planförslaget att stärka kostnadstäckningen för åtgärder riktade till bl.a. cykel- och trafiksäkerhetsåtgärder. Vi ifrågasätter däremot konstruktionen med potter. Upplägget är svårt att planera utifrån och skapar otydlighet gentemot såväl planupprättare som länets kommuner. Föreslagen hantering gör det även svårare för beslutsfattare att göra tydliga prioriteringar av länsplaneåtgärderna när det är oklart hur mycket medfinansiering det slutligen kommer att bli. Gävleborg

förordar istället att länsplanens storlek är större redan initialt, för att förenkla prioriteringen, göra processen mer transparent och skapa stabila och långsiktiga planeringsförutsättningar.

Region Gävleborg anser vidare att såväl nationell som regional transportplanering bör ges förutsättningar att använda steg 1 och 2-åtgärder kopplat till statlig infrastruktur, i andra skeden än vid ny/ombyggnation. Samtliga transportplaners ekonomiska ramar blir upparbetade på grund av kostnadsfördyringar och osäkra beräkningar i tidigt skede, som leder till att tilldelade medel inte räcker för utförande. Med detta som grund måste infrastrukturplaneringen jobba med andra typer av åtgärder för att exempelvis möjliggöra överflyttning mellan transportslag. För att öka den ekonomiska hållbarheten vore det även önskvärt att nationell nivå tar fram bättre metoder för hur smärre ombyggnadsåtgärder (SO-åtgärder) och användning av enkla vägplaner kan bidra till att förbättra kostnadseffektiviteten i om- och nybyggnadsprojekt (steg 3 och 4).

Finansiering av höghastighetsbanorna utanför nationell plan

Om de nya stambanorna skulle finansieras utanför den nationella planen frigörs medel som kan användas till en lång rad mer samhällsekonomiskt lönsamma satsningar för att åtgärda omedelbara brister under planperioden, några av dem beskrivs i vårt remissvar. Region Gävleborg anser därför att Trafikverkets skrivning om att finansiera de nya stambanorna i särskild ordning utanför anslaget till nationell plan bör höras.

Nya Ostkustbanan – Gävleborgs viktigaste infrastrukturprioritering

Förslaget till senareläggning av etappen Gävle – Kringlan

Trafikverket föreslår en kraftig försening av etappen Gävle - Kringlan på Nya Ostkustbanan och att merparten av finansieringen skjuts till efter 2033. Region Gävleborg anser att förseningen är oacceptabel, och att etappen bör påbörjas utifrån de planeringsförutsättningar som nu är gällande.

Det finns ett avtal om bostadsbyggande mellan staten, Gävle kommun och Region Gävleborg kopplat till objektet, och den tidsförskjutning som nu föreslås innebär, som vi med flera remissinstanser ser det, ett avtalsbrott. Sedan avtalet tecknades 2017 har parterna lagt ner stora resurser för att uppfylla avtalets intentioner. Pågående arbete innefattar också många företag som berörs av stadsomvandlingen i Gävle, och som med en senareläggning riskerar hamna i en mycket svår situation. Med det förslag som Trafikverket lagt är varken genomförande av Ostkustbanans nya sträckning, flytt av godsbangården och det medföljande behovet av ny sträckning för Bergslagsbanan, finansierade. Region Gävleborg lägger även en stor del av sin planeringsram på tillkomsten av den nya regionala tågstationen Gävle Västra, som ska öka tillgängligheten för hela länet och även för resande från våra grannlän. Att skjuta på Ostkustbanans dubbelspår innebär besvärande förseningar i kollektivtrafikens utveckling kopplat till objektet.

Etappen Gävle – Kringlan fanns vidare med som ett av Sveriges prioriterade ansökningsprojekt i CEF-omgången 2020 och projektet tilldelades EU-finansiering. Det är en bakvänd ordning att nu prioritera ner detta projekt på nationell nivå och därmed riskera att förlora tilldelade EU-medel. Det sänder en negativ signal i ett läge där Sverige snarare behöver vrida upp takten och arbeta aktivt för att öka medfinansieringsgraden från EU till prioriterad infrastruktur. ScanMed-korridoren i TEN-T ska stå klar till 2030, och där ingår Nya Ostkustbanan. Det finns med andra ord tungt vägande skäl att låta ”lagt kort ligger”-principen gälla för etappen Gävle – Kringlan.

Ett positivt inslag i Trafikverkets förslag är att utvecklingen kring Gävle Västra kompletteras med dubbelspåret Gävle-Forsbacka på Bergslagsbanan. För att projektet ska nå full potential 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 en lösning för Bergslagsbanan. Vi tycker dock inte att denna komplettering försvarar att etappen som helhet får en så pass kraftig försening.

Prioritera hela Nya Ostkustbanan i planen 2022 - 2033

Utbyggnad av dubbelspår på Nya Ostkustbanan är den mest prioriterade infrastruktursatsningen för Gävleborg. Sträckan Gävle–Sundsvall–Härnösand/Västeråsby är Sveriges längsta flaskhals. Det är 27 mil enkelspårig järnväg som begränsar hela det svenska järnvägsnätet. Den bristande kapaciteten bromsar utvecklingen i norra Sverige och därmed i förlängningen hela landet. Ett utbyggt dubbelspår på Nya Ostkustbanan är nödvändigt för att möta det växande behovet av hållbara transporter för både gods och persontrafik. När nu även Norrbotniabanan prioriterats ställer det än högre krav på kapacitetshöjningar längs hela kuststråket för att få ut full samhällsnytta av investerade medel. Nya Ostkustbanan har också en hög planmognad, vilket gör att investeringarna i sin helhet kan genomföras under planperioden 2022 - 2033. Planmognaden innebär att risken för kostnadsfördyringar är mindre än för många andra objekt.

Med Nya Ostkustbanan utbyggd, i kombination med Botniabanan och Norrbotniabanan, får kuststråket ett sammanhängande järnvägsnät som kan hålla hastigheter på 250 km/h. Då blir tågresandet ett rimligt alternativ till inrikesflyget. Ett fungerande järnvägssystem är även centralt för flödena till våra hamnar. I Gävleborg finns ostkustens största containerhamn - Gävle hamn - som är en TEN-T hamn. Hamnen växer kraftigt och är viktig för bl.a. skogsindustrins som den vägen skeppar sina produkter till övriga hamnar i Sverige, Baltikum och resten av världen. Med ökad efterfrågan på multimodala och hållbara logistikupplägg, och samtidigt ett ökat godsflöde från norra Sverige, kommer Gävle hamn bli en alltmer betydande transportnod i TEN-T-nätverket. En utbyggnad av ett modernt dubbelspår har även en ovärderlig betydelse för den fortsatta regionala utvecklingen i länet. Restidsvinsterna skulle innebära att länets arbetsmarknader

utökas och även knyts närmare den växande Uppsala-Arlanda-Stockholmregionen söderut och den starka näringslivsexpansionen, med stort kompetensförsörjningsbehov, i landets norra delar.

I liggande förslag menar Trafikverket att mindre insatser på befintlig sträcka av Ostkustbanan kommer ge förutsättningar för 250 km/h. Region Gävleborg välkomnar ambitionen men anser att insatserna snarare riskerar att skapa ökade kapacitetsproblem och försämrade framkomlighet eftersom åtgärderna kan ge negativa effekter för kollektivtrafiken i länet. Regionaltågstrafiken hinner inte upp i hastigheter på 250 km/h mellan sina stopp och kan då behöva lägga om sin planering för tidtabeller och trafikering för att möta de långväga tågens nya förutsättningar. Det kan i sin tur leda till ökat antal stopp för regionaltågen och störningar längs hela stråket.

Vårt viktigaste budskap är att utbyggnaden av Nya Ostkustbanan behöver prioriteras i sin helhet och att fler etapper, eller allra helst hela sträckan, får full finansiering under planperioden 2022-2033.

Den nationella och europeiska transportpolitiken i samspel

Som EU-medlem måste Sverige följa EU:s lagstiftning på transportområdet. Inom förordningen för det transeuropeiska transportnätverket, TEN-T, definieras krav på infrastrukturen med mållåret 2030 för stamnätet inom vilken Ostkustbanan och den fortsatta kustjärnvägen upp till Luleå innefattas. Riksrevisionen har redan tidigare pekat på att Sverige inte kommer att uppnå kraven inom TEN-T utifrån nuvarande nationell plan, en problematik som förvärras än mer i och med Trafikverkets nya förslag till nationell plan.

För att möta den snabba gröna utveckling som sker i norra och mellersta Sverige och bättre sammankoppla oss med resten av EU, har EU:s stamnätsskorridor Skandinavien–Medelhavet förlängts från Stockholm norrut längs med hela Norrlandskusten. Detta innebär en ökad möjlighet till medfinansiering från EU på 30–50 procent för kustjärnvägen, men för att kunna ansöka om dessa medel måste projekten ingå i nationell plan. Nya Ostkustbanan har redan beviljats EU-medel, men förskjutningen av projektet i Trafikverkets förslag innebär dessvärre att redan beviljade medel från EU skulle frysa inne. Det handlar i detta fall om ett smärre belopp, 35 miljoner kronor. Men vad värre är, är att EU får signalen att Sverige inte prioriterar TEN-T-nätets utbyggnad, vilket kan försvåra för möjligheterna att få framtida medfinansiering till infrastrukturutbyggnaden. Medfinansieringen från EU kan, rätt hanterat, bli ett mycket viktigt tillskott till den svenska infrastrukturbudgeten. Ett beslut om utbyggnad öppnar nämligen för en medfinansiering från EU bara för Nya Ostkustbanan på mellan 12 och 20 miljarder kronor.

Det är mot denna bakgrund extra viktigt att regeringen i kommande planbeslut dels står fast vid sitt tidigare beslut om tidplan och finansiering av Gävle–Kringlan och fortsätter att bygga ut hela Nya Ostkustbanan. Om regeringen i sitt

planbeslut tydligt slår fast att hela Nya Ostkustbanan ska färdigställas kommer det bli enklare att söka och få EU-medel för kommande etapper.

Fyrspåret söder om Uppsala

Gävleborg utvecklas i samspel med närliggande regioner där närheten och tillgängligheten till Uppsala-Arlanda-Stockholm är av stor betydelse. Fyrspåret söder om Uppsala är viktigt även för Gävleborgs utveckling och hänger ihop med de satsningar vi efterfrågar på Ostkustbanan norrut. Hela Ostkustbanestråket behöver ha en hög kapacitet, tillförlitlighet och god framkomlighet. Det är viktigt för Sverige som helhet. Det är därför bekymmersamt att även detta angelägna projekt föreslås skjutas fram.

E4 – Kongberget – Gnarp – beklagligt med ytterligare försening

I Trafikverkets planförslag föreslås att byggstarten för projektet E4 Kongberget-Gnarp skjuts framåt till perioden 2028-2033. Projektet får inte full finansiering under planperioden, utan 489 mkr ligger efter år 2033. Sträckningen har funnits med som prioriterad åtgärd sedan nationella planen 2010 och är den enda sträckan mellan Stockholm-Sundsvall som inte byggts om till mötesseparerad väg. Vägsträckan är olycksdrabbad med tvära kurvor, backar och krön, och har dessutom högt ÅDT (årsmedeldygnstrafik). Projektet är planmoget med en vägplan som är redo att gå för fastställelse vilket gör att det är högst beklagligt att projektets finansiering förskjuts ytterligare i tid.

Vägen utgör en viktig förbindelse eftersom det inte finns något sammanhängande parallellt vägnät. Flera mindre samhällen finns i området och det förekommer en mängd korsande trafik som påverkar trafiksäkerheten och begränsar framkomligheten. Det här alltså en viktig åtgärd både för den regionala utvecklingen och för all passerade trafik på E4. Region Gävleborg hoppas på ny och rimlig prioritering av detta projekt i kommande plan.

Bergslagsbanan och Godsstråket genom Bergslagen

Region Gävleborg välkomnar föreslagna kapacitets- och hastighetshöjande åtgärder på Bergslagsbanan. Bergslagsbanan förbinder godstrafiken mellan Gävle hamn och Göteborgs hamn och utgör en viktig funktion för redundansen i landets godstrafik. Bergslagsbanan är även av stor betydelse för den interregionala och regionala persontrafiken, framförallt för arbetspendling Borlänge-Falun-Gävle. Arbetspendlingen längs banan är relativt omfattande och planförslagets kapacitetshöjande åtgärder bör kunna stärka arbetsmarknadsregionen ytterligare och öka överflyttningen från väg till järnväg i stråket.

Godsstråket genom Bergslagen ingår i den Botniska korridoren som tillhör det utpekade TEN-T-nätet för gods och utgör med sin strategiska placering mitt i landet en viktig länk i det ”norra godsflödet”. Stråket är av stor betydelse för godstrafiken mellan norra och södra Sverige. När hela Botniska korridoren är

utbyggd med Nya Ostkustbanan och Norrbottenbanan kommer Godsstråket genom Bergslagen bli en ännu större bärare av gods från norra Sverige. Region Gävleborg anser att planförslagets åtgärder på Godsstråket genom Bergslagen måste genomföras men att det inte är tillräckligt. Det krävs ytterligare åtgärder för att stråket ska uppfylla kraven i TEN-T till år 2030.

Norra stambanan - viktigt stråk för länets regionala utveckling

Dubbelspårutbyggnaden på Ostkustbanan kommer att avlasta Norra stambanan eftersom utbyggnaden ger förutsättningar för långa och tunga godstransporter att trafikera kuststråket i betydligt större utsträckning än idag. För att möjliggöra ökning av persontransporterna på Norra Stambanan bedömer vi att det även behövs väl avvägda trimningsåtgärder i närtid och framtida utbyggnationer av utpekade sträckor till dubbelspår. Utmed Norra stambanan finns det befintliga utredningar som pekar på kapacitetsbrister på såväl sträckningen Ockelbo – Mo Grindar som Kilafors-Holmsveden. Dessa sträckor behöver investeringsmedel för att planläggas och byggas om framöver.

Trafikverket + 10%-lista

Väg 56 Hedesunda – Gävle/Valbo

Vägen utgör en del i förbindelsen mellan Gävle och Norrköping – ”Räta linjen” – som är ett alternativ till E4 förbi Stockholm och Uppsala för den långväga trafiken mellan norra och södra Sverige. Förbindelsen är således en viktig länk i nord-sydlig riktning för näringslivets transporter eftersom den utgör primär transportväg för farligt gods. Vägen är krokig och bitvis smal och har i flertalet korsningspunkter dåliga siktförhållanden. Det är en hög andel tung trafik, cirka 30 procent av trafikflödet, vilket enligt Trafikverkets beräkningar medför ökad risk för allvarlig olycka. Vägen utgör en barriär för oskyddade trafikanter, med såväl kollektivtrafik utmed sträckan samt ett antal småorter med fastighetsutfarter direkt mot vägen. Längs vägsträckan har det inträffat flera svåra olyckor med dödligt utfall, varför sträckan är av stor betydelse i arbetet med nollvisionen. Objektet prioriterades bort under förra planrevideringen, men är en viktig del i stråket ”Räta linjen”. Det är därför glädjande att åtgärder finns med på Trafikverkets förslag till +10%-objekt.

Sedan senaste planrevideringen pågår även näringslivetableringar på båda sidor av vägen vid Hedesunda som genererar tunga transporter.

Även E4 Kongberget – Gnarp och etappen Gävle – Kringlan finns med på Trafikverkets +10-procentlista vilket tydliggör att vi har samsyn kring att dessa objekt är prioriterade, men tyvärr inte får plats inom ram.

Bristande vägunderhåll får konsekvenser för Gävleborg

Den givna ramen till vidmakthållande väg har utökats, men Trafikverket beskriver att underhållsbehoven är större än tilldelade medel och att nedbrytningen kommer att fortsätta i stora delar av vägnätet. Det finmaskiga och mindre statliga vägnätet, som har ett lågt ÅDT i jämförelse med större stråk, kan komma att få stå tillbaka. Region Gävleborg ser risker med att en fortsatt nedbrytning av vägarna kommer att drabba kollektivtrafiken och regionbusstrafikens uppdrag att trafikera hela länet. De hastighetssänkningar som kommer till följd av eftersatt vidmakthållande påverkar även landsbygdens attraktionskraft negativt. Om kravet för vidmakthållande av 90 km/h är mittseparering, kommer varken länsplanerna eller den nationella planen kunna upprätthålla de prioriterade stråken med rimliga restider för arbetspendling och långväga trafik. En majoritet av det regionalt prioriterade vägnätet saknar mittseparering, men har istället ofta mitträffling för att det har varit ett mer kostnadseffektivt sätt förbättra trafiksäkerheten. Mitträffling ger ökad trafiksäkerhet, men är med dagens klassning endast en åtgärd för att upprätthålla 80 km/h. Dock består även en stor del av stamvägnätet av dessa åtgärder, så som den nordligaste delen av E4, delar av E16 samt hela väg 56 genom Gävleborg.

Det är positivt att det i planen framhävs näringslivssatsningar genom bl.a. fortsatt utbyggnation av BK4 vägnätet. Men i förslaget till nationell plan saknar vi ett helhetsgrepp för att främja näringslivssatsningarna genom hela transportkedjan. Vanligtvis har näringslivets transporter sin utgångspunkt eller slutpunkt utmed det enskilda och kommunala vägnätet. Trafikverket måste axla ansvaret att nå en bättre sammanhållning i arbetet med vägnätet i sin helhet för att näringslivets omställning till tyngre och längre transporter ska underlättas.

Regionstyrelsen



Eva Lindberg
Regionstyrelsens ordförande



Göran Angergård
Regiondirektör