



Landsbygds- och  
infrastrukturdepartementet

## Begäran om yttrande över Inriktningsunderlag inför infrastrukturplaneringen för perioden 2026—2037

Er beteckning: LI2023/03919

### Länsstyrelsens synpunkter

En växande ekonomi driver på transportefterfrågan. Gävleborg fyller som län en viktig funktion för såväl många medborgare som näringslivet. Utöver att geografiskt vara en start- eller målpunkt karaktäriseras trafikarbetet av mycket transittrafik mellan södra och norra Sverige. Detta ställer höga krav på infrastrukturens funktion, inte minst att den är tillförlitlig och har en god kapacitet. Flera av de satsningar som behövs i Gävleborgs direkta geografi är satsningar som är viktiga för såväl Sverige som Europa. Exempel på det är Gävle hamns in- och uttransporter från ett stort omland som även fyller en viktig funktion för såväl Stockholm som Mälardalen samt de stora godsflöden som passerar länet.

Gävleborgs näringsliv står stadigt förankrad i den industrialisering som sedan 1800-talet skett med utgångspunkt framför allt i utvinning och förädling av skogen, malmen och stålet. Den exportinriktade industrin i länet genererar mycket stora ekonomiska värden och betydande exportinkomster för landet men är under konstant press att rationalisera verksamheterna för att klara den internationella konkurrensen. Industrin genomför omfattande investeringar i anläggningar och de redan stora volymerna av råvaror och gods växer ytterligare. För att ge förutsättningar för näringslivet att konkurrera på en internationell marknad behövs en robust infrastruktur som klarar ett ökande transportbehov.

Kompetensförsörjningen är också en avgörande faktor för långsiktig konkurrenskraft. Länet måste få förutsättningar att kunna bli bättre på att utveckla, behålla och attrahera spetskompetens i konkurrens med andra regioner i landet och utlandet. En ökad tillgänglighet

inom och över länsgränserna i kombination med en mer rörlig arbetskraft ökar flexibiliteten och effektiviteten till nytta både i hög- och lågkonjunktur. Häri ligger även en ökad storregional integration, där i synnerhet flödena gentemot Stockholm-Uppsala och Sundsvall har en framträdande roll.

Trafikverket bedömer en fortsatt ökning av resande och transporter och i direktivet lyfts även vikten av trafikövergripande transporter. En kostnadseffektiv åtgärd är att i högre grad använda sjöfarten som transportslag. Trafikverket spår en minskad transportefterfrågan inom sjöfarten pga minskade oljetransporter men sjöfarten är av mycket stor betydelse för näringslivet i Gävleborg, men även närliggande län. Men järnvägs-infrastrukturen i dessa stråk har i dagsläget inte den kapacitet som krävs för att överflyttning till sjöfart ska kunna utnyttjas fullt ut. Sjöfarten har stora fördelar när det gäller att frakta stora volymer, skrymmande och tungt gods samtidigt som kostnader för drift och underhåll är låga jämfört med väg och järnväg. Sjöfarten är redan idag också bra ur ett klimatperspektiv med en ökande användning av alternativa drivmedel och låga utsläpp per fraktat ton.

För att säkerställa näringslivets konkurrenskraft inom ramen för det nationella hänsynsmålet krävs omfattande investeringar på järnvägssystem och hamninfrastruktur och men också kopplingar mellan järnväg och hamnar.

## Vidmakthållande och nyinvesteringar

Trafikverket lyfter behovet av underhåll av befintliga vägstrukturer. Länsstyrelsen delar Trafikverkets bedömning. För Gävleborgs del, vars länsbor som delar på vägutrymmet med en stor andel transittransporter men också det faktum att länets inland består av relativt gles bebyggelse med stort bilberoende är det viktigt att vägunderhållet håller jämna steg med förslitningarna och att underhållsskulden inte ökar ytterligare. Trafikverket konstaterar dock att det totala behovet av underhållsåtgärder inte ryms inom ramarna. Länsstyrelsen anser därför underhållsmedlen måste öka, men inte på bekostnad av nyinvesteringar.

I underlaget föreslås att nyinvesteringar skjuts framåt i tiden. I Trafikverkets ramförslag, även i +10 och +20 alternativen, finns i princip inget utrymme för nya järnvägssatsningar förrän en bit in på 2040-talet. Länsstyrelsen anser att vidmakthållande av befintlig infrastruktur är viktigt, men 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 järnvägssystemen. 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.

### Den ekonomiska länsplaneramen

Länsstyrelsen anser likt Region Gävleborg att 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 ersättning för den möjlighet som tagits bort från den ekonomiska spelplanen.

### Klimat och energi

I direktivet liksom i den klimatpolitiska handlingsplanen är utgångspunkten att nationella och globala klimatmålen samt Sveriges klimatåtaganden gentemot EU ska nås. Länsstyrelsen anser inte att detta väglett Trafikverket i arbetet. Det är en brist att underlaget inte beskriver hur transportplaneringen kan bidra till att nå klimatmålen utan enbart konstaterar att Sverige behöver minska utsläppen snabbt för att nå det nationella målet och Sveriges ESR-beting, samt att med nu beslutade styrmedel kommer gällande mål inte att nås.

I regeringens klimatpolitiska handlingsplan lyfts vidare att hög transporteffektivitet och mindre trafikarbete är viktig för att nå klimatpolitiska, näringspolitiska och transportpolitiska mål på ett kostnadseffektivt sätt. Länsstyrelsen anser att Trafikverket behöver ta utgångspunkt i den klimatpolitiska handlingsplanen när det gäller synen på tillgänglighet och vidare ha samma definition av transporteffektivitet som regeringen och klimaträtsutredningen.

Klimathandlingsplanen anger att ökad transporteffektivitet ska uppnås. Genom åtgärder på järnväg kommer en ökad transporteffektivitet men det kommer att kräva både nyinvesteringar i till exempel dubbelspår på vissa sträckor och ett uppdaterat signalsystem samt medel för upprustning av vissa sträckor. Det kan leda till ökad överflyttning av gods samtidigt som persontransporterna på järnvägen kan öka.

När det kommer till vägtrafiken räcker det inte med handlingsprogram för ladd- och tankinfrastruktur för vätagas. Transportarbetet på väg behöver minska i förhållande till hur det ser ut idag, av flera anledningar. Infrastrukturplaneringen är en del av hela samhällsplaneringen där en tydlig systembild av målet med samhällets utveckling är nödvändig. Det framgår inte någonstans i underlaget att Trafikverket räknar med minskade vägtransporter.

Ett av regeringens mål är att öka elektrifieringen, då bör resurser till upprustning av järnväg prioriteras för att nå klimatmålen. Trafikverket lyfter inrikesflyget som kommande objekt för elektrifieringen. Länsstyrelsen bedömer att elektrifiera inrikesflyget inte ger den effekt som upprustning av järnvägen skulle kunna ge. Eftersom inrikesflyget endast är en liten del av de totala persontransporterna.

## Bundna projekt och ingångna avtal

Staten genom samordnaren för större samlade exploateringar, Region Gävleborg och Gävle kommun har sedan 2017 ett avtal avseende bostadsbyggande på Näringen i Gävle kommun. Sedan 2021 har Länsstyrelsen Gävleborg uppdraget följa upp de överenskommelser som ingåtts av samordnaren för större samlade exploateringar. För statens del handlar det om att i ett första steg i åtagandena en påbörjad utbyggnad till dubbelspår av Ostkustbanan mellan Gävle-Kringlan, vilket också inrymdes i de nationella planerna för transportsystemet 2018-2029 och 2022-2033. I avtalet anges att det finns ett statligt intresse att flytta godsbangården på

Näringsen med därtill byggande av triangelspår på Bergslagsbanan och att detta kommer att behöva ses över vid framtida uppdateringar av nationell plan. Det framgår dock inte om dessa statliga åtaganden ingår i den grupp som Trafikverket kallar bundna objekt. Det är bekymmersamt om ovanstående avtal inte ingår i gruppen bundna objekt för det skulle kunna innebära att staten som en av avtalsparterna kommer att få svårt att fullfölja sin del av överenskommelsen eftersom inriktningsförslaget knappt rymmer några medel för nyinvesteringar.

## Medlemskap i NATO

NATO-inträdet lyfter upp fokus på behovet av ett starkt och robust transportinfrastrukturnät med förbättrad robusthet både i funktionalitet och kapacitet. Gävleborgs län är placerat i ett centralt geografiskt läge utifrån behovet av utökade transporter. Väl fungerande transporter på både väg och järnväg genom Gävleborg kommer att vara av mycket stor betydelse i och med NATO-inträdet. För att ha ett redundant infrastruktursystem i länet så är det, förutom vidmakthållande av befintlig infrastruktur, även viktigt med investeringar för att bygga bort flaskhalsar och höja hastighetsstandarden på Norra Stambanan. De infrastrukturåtgärder som kan kopplas till det nationella behovet av ökad militär rörlighet bör i första hand finansieras med alternativa medel till nationell plan.

## De som medverkat i beslutet

Beslutet har fattats av landshövding Per Bill med samhällsplanerare Maria Andersson som föredragande. I den slutliga handläggningen har också Åsa Broman avdelningschef och Petra Forsmark enhetschef medverkat.