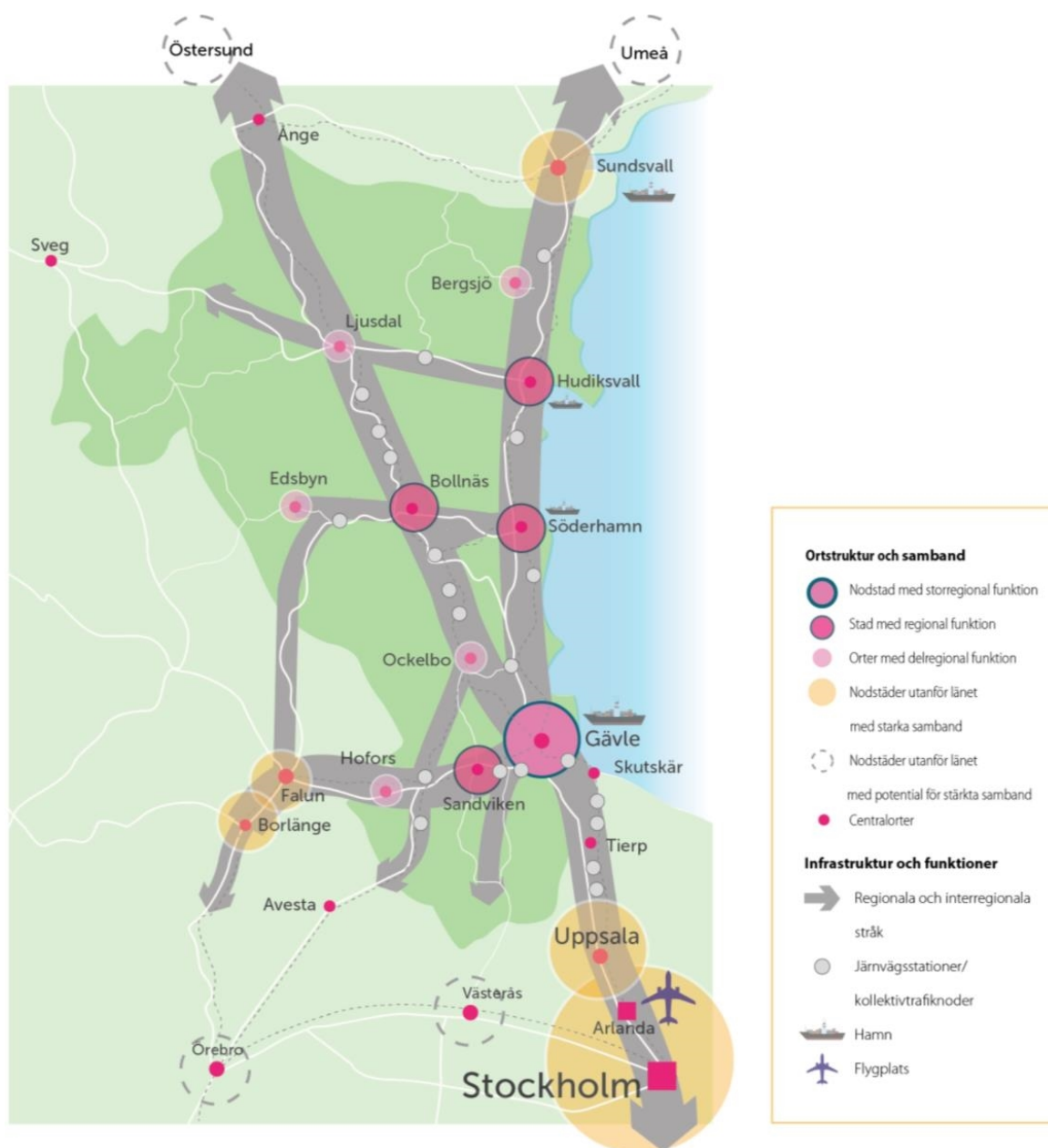


Regional infrastrukturplan 2022 – 2033 för Region Gävleborg

Länsplan för regional transportinfrastruktur



Beskrivning

2(45)

Dokumentnamn: Länsplan för Gävleborg - Remissförslag

Dokument ID: 450213

Giltigt t.o.m.:

Revisionsnr:

Förord

Skrivs till slutgiltig version

Innehållsförteckning

Förord	2
1 Inledning.....	5
1.1 Sammanfattning	5
1.2 Infrastruktur som berörs av länsplanen	5
2. Uppdraget	6
2.1 Regeringsuppdraget.....	6
2.1.1 Transportpolitiska mål	7
2.2 Inriktning.....	8
2.3 Roller och ansvar	8
2.4 Länsplan 2018-2029	8
2.4.1 Bostäder som utpekad åtgärd från regeringsuppdraget	9
2.5 Mål för regional länstransportplan 2022 – 2033.....	9
1. Attraktiva platser och goda livsmiljöer för boende, arbete, företagande och besökare .	10
2. Robust och kapacitetsstark infrastruktur med hög tillgänglighet för godstransporter och personresor inom länet och över länsgränser.....	11
3. En fossiloberoende transportsektor och ett hållbart resande	12
4. Jämställd och likvärdig infrastruktur	13
3. Planeringsförutsättningar	14
3.1 Från nationell nivå till lokal	14
3.1.1 Stråk	16
3.2 Planeringsprocesser för infrastruktur	18
3.2.1 Fyrstegsprincipen	18
3.2.2 Från brist till åtgärdsplanering	19
3.3 Hållbarhetsintegrering	21
4. Genomförande.....	22
4.1 Principer för prioritering mellan objekt i Gävleborg	22
4.1.1 Namngivet objekt.....	23
4.1.2 Cykelobjekt	24
4.1.3 Kollektivtrafikobjekt.....	24
4.1.4 Trafiksäkerhetsobjekt	25
4.2 Åtgärdsplan för länsplan 2022 – 2033	26
4.3 Projektbeskrivning	27
4.3.1 Utredningar	27
4.3.2 Hållbar infrastruktur	28
4.3.3 Trafiksäkerhet och enskilda vägar.....	30
4.3.4 Statlig medfinansiering	31
4.3.5 Namnsatta objekt	31
4.4 Avvikelsehantering	37
4.4.1 Hantering och definition av avvikelser	38

Bilagor.....	39
Bilaga 1 – Genomförda åtgärder länsplan 2018 – 2029.....	39
Bilaga 2 – Inspelade brister och behov	41
Bilaga 3 – Ordlista.....	42
Bilaga 4 – SEB:ar	44
Bilaga 5 MKB för Länstransportplan 2022 – 2033	45

1 Inledning

Den regionala infrastrukturplanen för Gävleborg, länsplan för regional transportinfrastruktur, fastställer åtgärdsplaneringen för länet för åren 2022 – 2033. Gävleborgs infrastrukturplanering ska bidra till den regionala utvecklingsstrategins (RUS) mål om tillgängliga och attraktiva platser, jämlikt och jämställt samhälle samt konkurrenskraftigt näringsliv och hållbar arbetsmarknad. Länsplan för regional transportinfrastruktur utgår från regeringens infrastrukturproposition *Framtidens infrastruktur - hållbara investeringar i hela Sverige* prop. 2020/21:151 där det framgår att Gävleborg tilldelas en planeringsram om 1060 miljoner kronor efter uppräknings från innevarande år.

1.1 Sammanfattning

Syftet med den regionala infrastrukturplanen är att redogöra för vilka objekt som har prioriterats och fått finansiering, såväl i form av helfinansierade infrastrukturåtgärder via länsplan som samfinansierade åtgärder mellan länsplan och nationell plan eller kommunal medfinansiering. Prioriteringarna av och inriktningarna presenteras under rubrik 4 - Genomförande.

1.2 Infrastruktur som berörs av länsplanen

Ambitionen med länsplanen är att verka för en helhet i det regionala transportnätet, där koppling mot det lokala och nationella transportnätet ska möjliggöra hållbara transportvanor och ökad folkhälsa. Länsplanen har sitt verksamhetsområde inom det regionala statliga vägnätet, som innefattar samtlig statlig infrastruktur i Region Gävleborg exklusive järnvägen samt Europavägarna E4, E16, E45 samt länsväg 56. Länsplanen har även i uppdrag att medfinansiera åtgärder i linje med förordning (TDOK 2018-0498) om statlig medfinansiering till det kommunala och enskilda vägnätet. Åtgärdsområden och omfattning för statlig medfinansiering redogörs under Rubrik 4 Genomförande.

Fokus i planens egna projekt, såväl som ramarna för möjlig medfinansiering, ligger på en infrastruktur som skapar förutsättningar för ett ökat hållbart resande, där de sociala, ekonomiska och miljömässiga aspekterna ska samverka för en transportinfrastruktur i enlighet med regeringens direktiv om förslag och fastställelse av länsplan (utifrån rskr. 2020/21:409) och Gävleborgs Regionala utvecklingsstrategis mål.

Planens strategiska inriktning och ekonomiska prioriteringar utgår från ett regionalt förhållningssätt. Mål, och inriktning, såväl som planerade objekt och ekonomisk fördelning ska även avspegla inriktningarna i regionalt styrande dokument, den nationella transportpolitikens övergripande mål,

funktionsmål och hänsynsmål samt regeringens direktiv för länstransportplan. Styrande regelverk för utformning av länsplan framgår i förordning (1998:263) om länsplaner för regional transportinfrastruktur samt förordning (2009:237) om statlig medfinansiering till vissa regionala kollektivtrafikanläggningar m.m.

I länsplanen finns ett antal viktiga prioriteringar, målkonflikter samt osäkerheter som behöver hanteras löpande. Huvudinriktningen för planperioden 2022-2033 är att arbeta med hållbara transporter där förbättrade förutsättningarna för kollektivtrafiken, med utökat fokus på hela resan och möjliggörande av hållbara kombinationsresor är en viktig aspekt. Hela resan aspekten har regionens kollektivtrafikförvaltning arbetat med sedan tidigare, och utgår från hur olika färdmedel samverkar för att skapa en bättre helhet. Andra viktiga inriktningar är att länsplanen ska bidra till omställningen till ett fossilfritt transportsystem och att åtgärder som stödjer bostadsbyggande ska prioriteras.

2. Uppdraget

Region Gävleborg har i uppdrag att upprätta och fastställa länsplan för regional transportinfrastruktur. Detta sker normalt vart fjärde år utifrån regeringens direktiv. För att tydliggöra ämnesområdet benämns länsplanen i vissa sammanhang även som regional infrastrukturplan.

Länsplanen antas av Regionfullmäktige och det är Hållbarhetsnämnden som har ansvaret för framtagande och genomförande av planen. Årligen antar Hållbarhetsnämnden en verksamhetsplan med utblick mot de nästkommande tre åren. Verksamhetsplanen beskriver vad som ska prioriteras för genomförande utöver namnsatta objekt.

2.1 Regeringsuppdraget

Region Gävleborg är en av 21 länsplaneupprättare och har därmed i uppdrag från regeringen att ta fram ett förslag på länsplan enligt tilldelad ram. Med anledning av riksdagsbeslutet den 23 juni 2021 om infrastrukturpropositionen, har regeringen delgett direktiv om framtagande av nationell plan och länsplan rskr. (2020/21:409).

Direktivet innebär att Trafikverket och landets länsplaneupprättare får i uppdrag att redovisa hur de ekonomiska ramarna ska fördelas, och hur fördelningen ämnar öka måluppfyllelsen av det övergripande transportpolitiska målet och dess jämbördiga undermål - hänsyns- och funktionsmålen. Fördelningen ska också genomföras med syfte att öka måluppfyllelse av klimatmålet om en minskning av växthusgasutsläpp från inrikes transporter med 70 % senast 2030, samt nollvisionen om noll antal

omkomna till följd av trafikolyckor samt att antalet allvarligt skadade ska minska med 25 % inom samma tidsram.

Direktivet lyfter sex särskilt viktiga aspekter som infrastrukturåtgärderna i länsplaner och nationell plan ska bidra till. Dessa är

- **Tillgänglighet**
- **Nationella klimatmålen**
- **Vidgade arbetsmarknadsregioner**
- **Regional utveckling**
- **Sammanhållning i landet**
- **Sveriges konkurrenskraft**

Fokus från Regeringen ligger på ökad transporteffektivitet som ett viktigt medel för att bidra till dessa. Infrastrukturåtgärderna ska, i samband med ovan sex områden, också hanteras enskilt utifrån fyrstegsprincipen (se vidare under rubrik 3.1). Slutligen framgår att regeringen uppdrar åt länsplaneupprättarna att planen ska i sin helhet beskriva hur den bidrar till att öka transporteffektiviteten i samhället.

2.1.1 Transportpolitiska mål

Regeringen beslutade om de transportpolitiska målen 2008 i propositionen *Mål för framtidens resor och transporter* (prop. 2008/09:93).

Det övergripande transportpolitiska målet är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgare och näringsliv i hela landet. Det övergripande målet har preciserats i ett funktionsmål och ett hänsynsmål. Funktionsmålet och hänsynsmålet ska ses som jämbördiga.

Funktionsmålet innebär att transportsystemets utformning, funktion och användning ska medverka till att ge alla en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet. Funktionsmålet ska även bidra till att transportsystemet är jämställt, det vill säga likvärdigt svara mot kvinnors respektive mäns transportbehov.

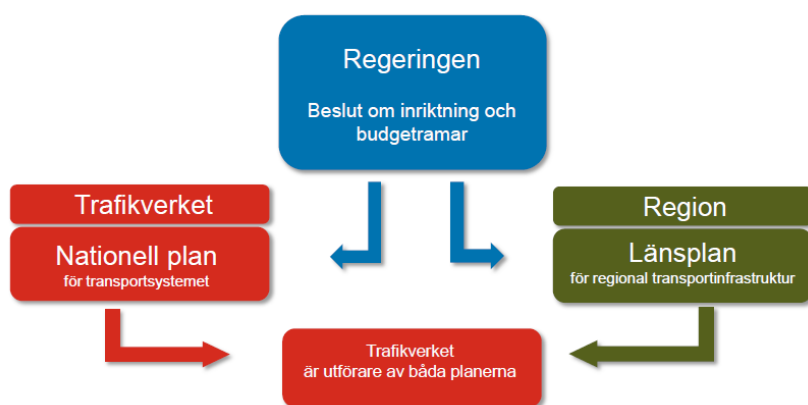
Hänsynsmålet innebär att utformning, funktion och användning ska anpassas till att ingen ska dödas eller skadas allvarligt, bidra till att det övergripande generationsmålet för miljö och miljökvalitetsnormer nås samt bidra till ökad hälsa.

2.2 Inriktning

Den regionala infrastrukturplanen tar avstamp i den regionala utvecklingsstrategin och inriktar sig på de mål som berör den regionala infrastrukturen i störst utsträckning. Dessa är tillgängliga och attraktiva platser, jämlikt och jämställt samhälle. En viktig uppgift är att genom infrastrukturinvesteringar förbättra förutsättningarna för att öka kollektivtrafikresande för att nå dessa mål. Till grund för arbetet återfinns även Region Gävleborgs infrastrukturprogram med tillhörande systemanalys och det regionala trafikförsörjningsprogrammet.

2.3 Roller och ansvar

Länsplanens budget och ekonomiska tilldelning beslutas av regeringen och fastställs i och med antagandet av den nationella planen för transportinfrastrukturen. I Gävleborg fastställs länsplanen med målbild och föreslagna åtgärder av Regionfullmäktige i Gävleborg. Trafikverket är sedan utförare av åtgärderna.



Figur 1 Schematisk bild över rollfördelningen mellan berörda aktörer för länsplanen. Trafikverket

Regionen ska samråda med länets kommuner och andra relevanta aktörer vid framtagandet av nya planer. Likaså genomförs samtliga åtgärder fysiskt i någon kommun, varför en aktiv dialog och ett nära samarbete med aktuell kommun, Trafikverket och Regionen är viktigt vid åtgärdernas genomförande.

2.4 Länsplan 2018-2029

Fastställd länsplan för perioden 2018 – 2029 klarlade att ambitionen var att skapa ett transportnät som ökar tillgängligheten för länets invånare och besökare. Fokus låg på en infrastruktur som skapar förutsättningar för ett ökat hållbart resande i kombination med trafiksäkerhetshöjande åtgärder. Länsplanen ämnade bidra till positiv regional utveckling. En viktig uppgift är att möta de investeringsbehov som är kopplade till trafikplanen som förverkligar det som anges i det regionala trafikförsörjningsprogrammet.

Nytt för denna länsplan jämfört med tidigare var ett tydligare fokus på sambandet mellan infrastruktur och bostadsbyggande.

Gällande länsplan med planeringsperiod 2018 – 2029 var den första planen som fick ökade investeringar för bostadsbyggande som utpekad åtgärd i regeringsuppdraget, där syftet främst var att koppla ihop samverkans effekterna mellan infrastrukturinvesteringar och bostadsförsörjningen. Under planperiodens första del har en nationell utredning genomförts, med Knivsta kommun i Region Uppsala som föregångsexempel, för hur infrastruktur samverkar med bostadsförsörjning i den kommunala planeringen. Den regionala infrastrukturen blir en viktig part där kollektivtrafiken är ett viktigt komplement till övriga transportmedel, men också infrastrukturen utmed de regionala vägarna som möjliggör transporter mellan tätbebyggda områden.

I länstransportplanen 2018 – 2029 är bostadsförsörjningen som uppdrag beskrivna enligt nedan.

2.4.1 Bostäder som utpekad åtgärd från regeringsuppdraget

Regional infrastrukturplan Gävleborg 2018-2029 har jobbat mot regeringsuppdraget genom att se vilka åtgärder i länet som i störst mån möjliggör för ökade förutsättningar för bostadsbyggande, där bland annat nya tågstationen Gävle Västra samt väg 83 Bollnäs – Valsta möjliggör för ökat bostadsbyggande i ytterkanterna av huvudorterna med hållbara transportsätt.

2.5 Mål för regional länstransportplan 2022 – 2033

Regional infrastrukturplan för Gävleborg 2022 – 2033 bygger på fyra målområden som utgår från den regionala utvecklingsstrategins mål om Tillgängliga och attraktiva platser samt Jämlikt och jämställt samhälle. Målen är valda utifrån utpekade åtgärdsområden i Regeringens direktiv om revidering av länsplaner, transportpolitikens övergripande mål, hänsynsmålet och funktionsmålet samt det nationella klimatmålet för transportsektorn om minskade växthusgasutsläpp om minst 70 procent.

Målen beskrivs enskilt och har sedan kopplade regionala styrdokument som beskrivs ytterligare till varje målområde och hur styrdokumentet kopplar an till länsplanens arbete för måluppfyllelse.

1. Attraktiva platser och goda livsmiljöer för boende, arbete, företagande och besökare

Infrastruktursatsningar ska prioritera åtgärdsförslag som bidrar till ökad tillgänglighet, sammanhållning i hela länet och en positiv regional utveckling. Detta mål är ett övergripande mål som ämnar värna om samtliga aspekter. En god livsmiljö skapas när balansen mellan det ekologiska, ekonomiska och sociala samspelar.

Länstransportplanen ska verka för att möjliggöra hållbara transporter mellan hem och arbete, skapar förutsättningar för hållbara transporter för näringslivet och en god livsmiljö för den enskilde individen. Tillgänglighet genom olika transportinfrastruktur, trafiksäker utformning samt kapacitetshöjningar av väg och järnväg för att möjliggöra konkurrenskraftiga tjänster för näringsliv, hushåll och offentlig sektor.

ÖNSKAT LÄGE 2030 – EFFEKT MÅL

- Gävleborg har attraktiva platser och goda livsmiljöer för boende, arbete, företagande och besökare

Prioriteringar

- Insatser som via samordnad planering stärker platser utveckling och etableringar av företag, verksamheter, kompetenser och inflyttare
- Insatser som ökar länets attraktionskraft genom stärkta funktionella samband mellan länets städer, samhällen och landsbygder

Figur 2 Beskrivning av mål 1 och dess prioriterade insatsområden, från Region Gävleborgs RUS

Gävleborgs handlingsplan för Sveriges livsmedelsstrategi 2018-2030

Gävleborgs handlingsplan för Sveriges livsmedelsstrategi 2018-2030 är antagen av Regionfullmäktige. Denna anger som mål att "Jordbruksarealen i länet ska inte minska". Som åtgärd för att nå detta mål anges att "Region Gävleborg beaktar jordbruksmark och tar hänsyn till handlingsplanens mål vid infrastruktursatsningar i den regionala infrastrukturplanen."

Vid kommande infrastrukturinvesteringar är det därför viktigt att beakta om jordbruksmark påverkas och i så fall hur inverkan kan minimeras och/eller kompenseras för med iordningsställande av ny jordbruksmark.

Detta görs lämpligen i dialog mellan Region Gävleborg, Trafikverket samt berörda kommun/er.

2. Robust och kapacitetsstark infrastruktur med hög tillgänglighet för godstransporter och personresor inom länet och över länsgränser

Infrastruktursatsningar ska bidra till större funktionella studie- och arbetsmarknadsregioner, regional utveckling samt Sveriges konkurrenskraft. Målet ska även beakta de ekonomiska och ekologiska aspekterna av hållbarhetsdimensionerna för att balansera behovet av åtgärder som motiverar och skapar förutsättningar för transporter som är hållbara för framtiden.

Länstransportplanen ska verka för att en större del av det funktionellt prioriterade vägnätet för gods och personresor är utformat för en transporteffektiv användning. Vägnätet behöver underlätta för godstransporternas transporteffektivisering som exempelvis innebär att frakta mer gods i samma transport, vilket ökar kraven på väg och järnvägens utformning.

Även persontransporterna kommer att fortsätta effektiviseras och infrastrukturen behöver möta denna utveckling med en kapacitetssäkrad infrastruktur för olika transportslag.

Trafikförsörjningsprogram

Trafikförsörjningsprogrammet beskriver strategiska målsättningar, önskade effekter och utvecklingssteg för den regionala kollektivtrafiken inom länet. Under länsplanens revidering ligger ett uppdrag hos kollektivtrafikförvaltningen om att ta fram ett nytt Trafikförsörjningsprogram.

Inför varje nytt trafikår fastställs en trafikplan som innehåller en detaljerad beskrivning över det kommande årets trafikutvecklingsåtgärder inom kollektivtrafiken. Vid genomförandet av länsplanen är det viktigt att samordna arbetet med det som sker inom det regionala trafikförsörjningsprogrammet med tillhörande trafikplan. Vissa infrastrukturåtgärder kan genom sin tillkomst leda till en förbättrad länsöverskridande kollektivtrafik. Inom länsplanen finns även en bilaga som anger identifierade åtgärdsbehov inom infrastrukturuområdet utifrån arbetet med trafikplanen, se bilaga 5 - Kollektivtrafikåtgärder.

Godstransporter i ett regionalt perspektiv

Länet karakteriseras av basindustri och har stora företag inom skogsbruk och tillverkning av träprodukter, papper och massa samt gruv- och stenkolsprodukter och metaller och metallprodukter. Det är också inom

ÖNSKAT LÄGE 2030 - EFFEKTMÅL

- Gävleborg har robust och kapacitetsstark infrastruktur med hög tillgänglighet för godstransporter och personresor inom länet och över länsgränser
- Gävleborg har en fossiloberoende transportsektor och ett hållbart resande

Prioriteringar

- Insatser för en väl fungerande och hållbar infrastruktur
- Insatser som utvecklar hållbara resor och transporter
- Insatser som utvecklar starka och sammanlänkade arbets-, studie-, och bostadsmarknader inom länet och över länsgränser

Figur 3 Beskrivning av mål 2 och 3 samt deras prioriterade arbetsområden. Från Region Gävleborgs RUS

dessa branscher som de största godsmängderna genereras. Företagen är samlade kring de större städerna och runt de två nord-sydliga väg/järnvägsstråken och förbindelserna däremellan samt hamnarna. De olika branscherna uppvisar lite olika koncentrationer geografiskt men det är tydligt att både produktion och förbrukning återfinns längs de större stråken.

En stor del av godsvolymererna består av rundvirke och fast bulk som till största del transporteras på väg. Det finns dock företag med stor andel järnvägstransporter och sjötransporter. Det som går på sjö är i första hand uttransporter av sågade trävaror/träprodukter och massa.

3. En fossiloberoende transportsektor och ett hållbart resande

Infrastrukturen ska bidra till minskade utsläpp av växthusgaser och minskad energiåtgång inom transportsektorn. Infrastrukturen ska öka möjligheterna till effektiva transporter av både människor och gods inom alla transportslag. Detta mål ämnar att värna om miljömässig hållbarhet i utvecklingen av våra transporter.

Länsplanen ska verka för insatser som bidrar till en väl fungerande och hållbar infrastruktur. Insatser som utvecklar hållbara resor och transporter, även insatser som bidrar till ändrade resvanor, är av vikt för att effektivisera transportarbetet.

I den Regionala utvecklingsstrategin för Gävleborg 2020 – 2030 finns idag mål om fossilfria transporter till 2030, och på sikt klimatneutralitet. Transportsektorn står för en av de största delarna av växthusgasutsläpp i Gävleborg och är därför en nyckelfaktor i att nå uppsatta klimatmål. En central del i detta arbete är att möjliggöra för emissionsfria transportmedel och tillhörande infrastruktur samt omvandlingen av nuvarande fordonsflotta till fossilfria alternativ. Parallellt med detta behövs satsningar inom beteendeförändringar och innovativa transportlösningar, där en viktig del är att flytta över transporter från personbil till andra alternativ.

Trafikförsörjningsprogram

I uppdraget för revidering av Trafikförsörjningsprogrammet ligger extra tyngd på att det nya trafikförsörjningsprogrammet ska lägga ökat fokus på hållbarhet och där i arbeta in såväl regionala inriktningsmål, men även större mål på nationell och internationell nivå, exempelvis agenda 2030.

4. Jämställd och likvärdig infrastruktur

Transportsystemet ska även vara tillgängligt för så många samhällsgrupper som möjligt. Olycksrisker ska byggas bort och transportslag som bidrar till förbättrad hälsa prioriteras särskilt.

Länets infrastruktur ska vara jämställd ur ett individperspektiv och likvärdig ur ett geografiskt perspektiv. För att nå en hållbar utveckling i länet måste samtliga tre hållbarhetsdimensioner integreras i utvecklingsarbetet. Detta mål ämnar att fokusera på social hållbarhet.

ÖNSKAT LÄGE 2030 - EFFEKTMÅL

- Gävleborg har en jämställd och jämlik arbetsmarknad
- Gävleborg har höjt utbildningsnivån på alla nivåer och skillnader mellan grupper har minskat

Prioriteringar

- Insatser som främjar en mer inkluderande och mer jämställd arbetsmarknad
- Insatser som ökar tillgängligheten till högre utbildning inom geografiska områden med lägre utbildningsnivå
- Insatser som höjer utbildningsnivån på alla nivåer för att bidra till ett kunskapsdrivet och innovativt näringsliv och arbetsliv

Cykelplaner

Inom region Gävleborg återfinns två cykelplaner, en av mer strategisk karaktär för utformning och behov på generella premisser och en som fokuserar mot genomförandet av åtgärder som är inspelade. Den strategiska planen, Cykla i Gävleborg, ska vara vägledande i planeringen av regional infrastruktur samt säkerställa effektiva investeringar i cykelinfrastruktur i Gävleborg. Planen belyser olycksstatistik, cykelpotential, hjälmanvändning samt vinster med cykling vilka är viktiga aspekter i planeringen av cykelobjekt.

Planen består även av sex insatsområden för att uppnå ökad och säker cykling i Gävleborg, vilka är **Planera för cykeln, Gör cykling attraktivt, Ta cykeln i, till och från kollektivtrafiken, Upplev Gävleborg på cykel, Låt barnen cykla, Pendla med cykel.**

Regionens cykelplan, som är framtagen under föregående länsplan 2014 – 2026, är ett genomförande dokument där Trafikverket är en huvudaktör i utformningen. Planen fastslogs 2018 och redogör för vilka inspelade cykelvägar som inkommit vid kommundialoger i samband med framtagandet och har sedan legat till grund för vilka cykelvägar som har prioriterats inom ramen för Länsplanen, såväl föregående länsplan 2018 – 2029 som denna.

Barnkonventionen

Från och med 1 januari 2020 är Barnkonventionen svensk lag. Konventionen har innan dess verkat som ett stödande dokument men har genom lagreformen fått genomslag på bred front och kan starkt härledas till infrastrukturutvecklingen på såväl lokal, regional och nationell nivå.

Jämställdhetsintegrering 2022 – 2025

Transportsystemet ska vara utformat så att det svarar mot både kvinnor och mäns transportbehov. Rapporten är redovisning av det regeringsuppdrag om att utveckla arbetet med jämställdhetsintegrering som gavs Trafikverket den 1 oktober 2020.

Jämställdhetsintegrering innebär att ett jämställdhetsperspektiv ska beaktas i all politik som påverkar människors villkor, så att alla kvinnor och män, flickor och pojkar kan leva jämställda liv. Uppdraget går i linje med det transportpolitiska funktionsmålet.

3. Planeringsförutsättningar

Regionens geografiska läge skapar förutsättningar för in- och utpendling till våra grannlän som har egna starka arbetsmarknadsregioner, men också pendling mellan kommuner utifrån olika näringar. Ur ett storregionalt perspektiv har Region Gävleborg närheten till Uppsala-Arlanda-Stockholm med såväl internationell flygplats som en stark arbetsmarknad och breda utbildningsmöjligheter.

Gävleborg består av fem arbetsmarknadsområden, tio kommuner och omkring 80 tätorter. I regionens systemanalys av ortstrukturer framgår att över 80 procent av länets befolkning bor i någon av tätorterna, men länet är geografiskt stort och tätorterna ligger därmed relativt utspridda. Länets geografiska bredd skapar ett stort behov, ur ett regionalt utvecklingsperspektiv, av starka samband och tillgänglighet mellan tätorter. Detta är viktigt för att kunna stödja en positiv utveckling i alla delar av regionen.

3.1 Från nationell nivå till lokal

Regional utveckling är det steg som ska få samspelet mellan det nationella och det lokala att gå i en gemensam riktning. Denna utveckling sker genom incitament, strategier och samverkan tillsammans med de lokala aktörerna, övriga regioner samt nationella och internationella aktörer. Arbetet fokuserar under denna planperiod på hur Region Gävleborg ska agera i samspel med det storregionala, genom att samverka med gemensamma nyttor men också genom att dra lärdomar som kommer lokala aktörer så som kommunerna i länet till nytta.

I det Infrastrukturprogram som togs fram 2013 inleds arbetet med våra stråk, för att möta den storregionala infrastrukturen. År 2018 fastslogs regionens Systemanalys av ortstrukturer, tillväxtmotorer och funktionella samband, som tydliggör hur det inom den egna regionen finns samband mellan våra omkring 80 tätorter och hur en tätorts utveckling kan ge positiva effekter för andra. Länsplanen för Region Gävleborg arbetar

därmed med sambanden mellan de olika strukturerna och hur de regionala stråken ska ingå i arbetet med åtgärder inom ramen för länsplanen. De regionala stråken utgår från det nationella perspektivet för Mellansverige, som i samband med framtagande av Nationell plan 2022 – 2033 genomgår en geografisk bristanalys på systemnivå, där figur 4 redovisar för Trafikverkets region motts stråk.



Figur 4 Stråk för bristanalys av Trafikverket, Rapport Geografiska brister på systemnivå

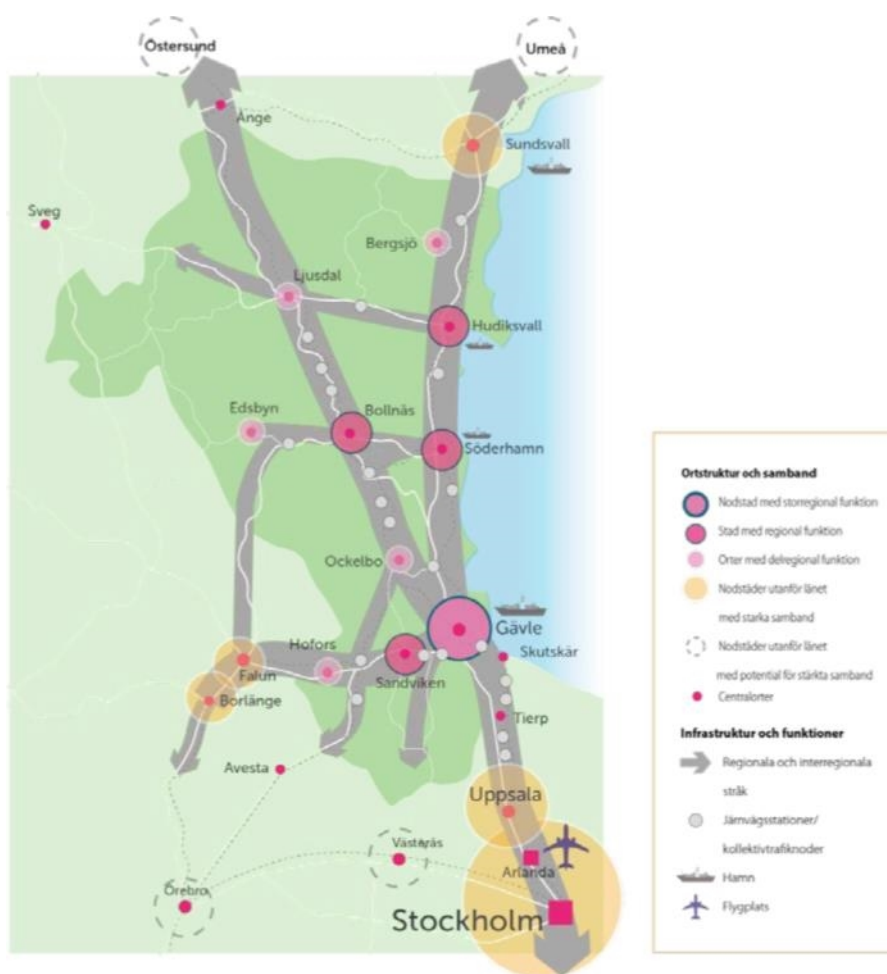
I denna bristanalys framhävs tre stråk som berör Region Gävleborgs geografi. Det är:

- **Stråk 2:** Noden Stockholm – Gävle – Sundsvall – Örnsköldsvik – Umeå – Luleå – Härjedalen – Finland.
- **Stråk 7:** Mjölby – Örebro/Karlstad – Ludvika – Falun – Gävle
- **Stråk 8:** Norrköping – Eskilstuna – Gävle

Samtidigt som infrastrukturen ska gå i en utveckling som gynnar pendling utmed de nationella, regionala och lokala stråken, så ska infrastrukturen gå i en linje där transportsektorn i sin helhet ska minska sina klimatutsläpp med minst 70 procent. Dessa två perspektiv ska gå gemensamt framåt, tillsammans med det regionala målet om att möjliggöra för att bo och verka i hela länet.

3.1.1 Stråk

Region Gävleborg arbetar utifrån ett flertal olika styrdokument, såväl inom den interna organisationen som från externa parter. Genomsyrande i samtliga dokument blir en kontinuerlig viljeriktning om stråk genom det egna länet men också stråk som binder länet till omvärlden. En genomgående beskrivning och prioritering av de interna stråken finns i Region Gävleborgs Infrastrukturprogram – med systemanalys. Stråken visualiseras nedan på en övergripande nivå.



Figur 5 Strukturbild för regionala stråk inom och ut mot omvärlden från Region Gävleborgs regionala utvecklingsstrategi

Inom Region Gävleborgs Infrastrukturprogram har fem olika stråk pekats ut som extra viktiga ur ett regionalt perspektiv. Inom dessa stråk finns starka samband mellan olika orter, vilket skapar stor vikt i infrastrukturen för att ha god framkomlighet och möjliggöra för medborgare att leva och verka i hela länet.

Stråken visualiseras i figur 6 och benämns enligt nedan:

- **Ostkuststråket:** Stråket benämns lika inom våra två södra regioner och går från Stockholm i söder, genom hela länet utmed kusten vidare mot Sundsvall och Umeå i norr

- **Bergslagsbanan:** Med utgångspunkt i Gävle hamn i öst in mot Falun/Borlänge i väst vidare mot Örebro som nav söderut
- **Norra stambanan:** Från Gävle i söder upp mot Ljusdal i norr av länet, vidare mot Östersund.
- **Bergslagsdiagonalen:** Länets centrala stråk, med förbindelse mot Ostkustbanan genom Söderhamn i öst in mot Norra stambanan och Ovanåker i väst.
- **Riksväg 84:** Hudiksvall – Ljusdal - Sveg

Ser man till godsens flöde utmed vägnätet till och från länet, så är Dalarnas län den geografiska destination som gods främst skickas till och från Gävleborg följt av Uppsala och därefter Stockholm. I figur 7 visas prioriterade järnvägs- och vägnätet för godstransporter där grön sträckning är järnväg och rosa sträckning är vägnät.



Figur 6 Prioriterade godstransportsträckor på väg- och järnväg. Från Godsflödesanalysen 2015

3.2 Planeringsprocesser för infrastruktur

För att säkerställa att det sätts in rätt typ av åtgärd efter att en brist har tagits fram så arbetar Region Gävleborg tillsammans med Trafikverket Region Mitt med vad som kallas Fyrstegsprincipen. Principen handlar om att investeringsåtgärder ska prövas förutsättningslöst i fyra steg innan åtgärder beslutas. Fyrstegsprincipen anammas i ett utredningsskede, av Trafikverket kallad Åtgärdsvalsstudie, ÅVS.



Figur 7 Metodik för åtgärdsvalsstudier från VGU-guide Utformningsprocess

Åtgärdsvalsstudier i sin tur är dels ett underlag för hantering av *Namnsatta objekt*, samt en egen utredningshantering för att ha ett kontinuerligt underlag för vilka åtgärdsbehov som finns utmed statligt vägnät inom länet.

För att bli ett Namnsatt objekt i Länsplanen är huvudprincipen att bristen redan ska ha genomgått en förberedande studie (oftast ÅVS) med utgångspunkt i fyrstegsprincipen. Därefter görs ett ställningstagande av ingående parter, för val av åtgärder. I åtgärdsvalsstudier finns också ofta förslag på steg 1- och 2-åtgärder. Det vore önskvärt att även dessa åtgärder kunde finansieras med medel från Länsplanen, men enligt förordningen om statlig medfinansiering får Länsplanens ekonomiska ram inte användas för statlig medfinansiering till kommunala icke-fysiska åtgärder (i enlighet med de första stegen i fyrstegsprincipen). Landets planupprättare samt Sveriges kommuner och regioner har under lång tid och vid upprepade tillfällen lyft problemet med att länsplanerna enbart kan bidra med statlig medfinansiering till fysiska åtgärder och begärt en förordningsförändring.

Vad gäller genomförandet av steg 1- och 2-åtgärder i statlig regi, har Trafikverket meddelat att de inte kan eller får arbeta med detta i någon större utsträckning enligt lagar och förordningar, annat än i särskilda regeringsuppdrag dnr TDOK 2018/0498.

3.2.1 Fyrstegsprincipen

1. Tänk om

Kan transportbehoven minskas eller andra transportsätt användas, kan behovet av resande påverkas, kan viss trafik som i dag går på väg flyttas över till järnväg eller kan kollektivtrafiken utvecklas?

2. Optimera

Kan väg- eller järnvägsnätet utnyttjas effektivare, till exempel genom hastighetsanpassning, variabla hastigheter eller trafikreglering?

3. Bygg om

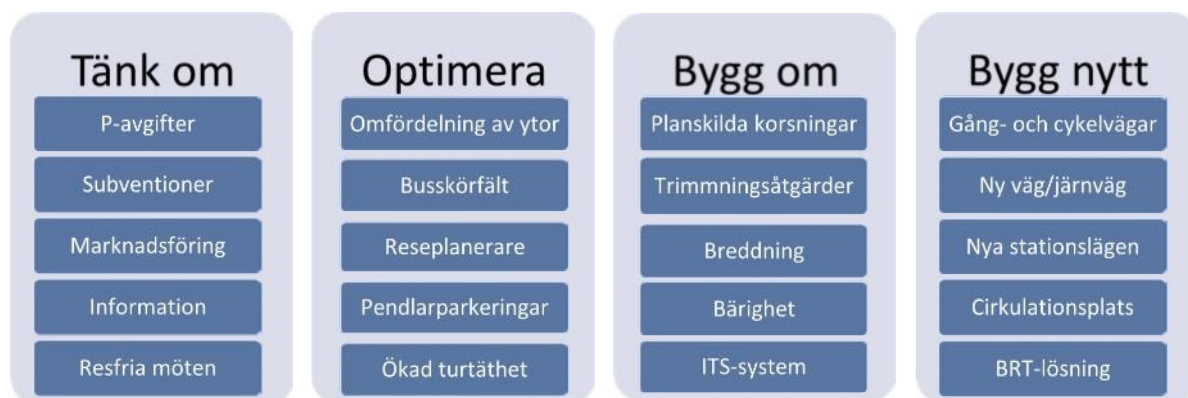
Går det att lösa problemen genom förbättringar och mindre ombyggnader, till exempel breddning, förlängning av plattformar vid stationer, rätning av kurvor eller förstärkning?

4. Bygg nytt

Krävs nyinvesteringar eller större ombyggnader, till exempel en ny trafikplats, ny mötesstation eller en helt ny väg eller järnväg?



Åtgärdsexempel fördelat utifrån fyrstegsprincipen



3.2.2 Från brist till åtgärdsplanering

Brister utmed det regionala vägnätet sammanställs årligen och vid nyuppkomna brister/behov sätts åtgärderna in i åtgärdsplaneringen, där ett första steg är att utreda bristen. Om det är givet vad som krävs för att åtgärda bristen, eller om en åtgärd kan genomföras inom den befintliga väg- eller järnvägsanläggningen, följer oftast en enklare funktionsutredning

innan man åtgärdar bristen. Om lösning på bristen inte är tydlig eller åtgärden kräver mer yta i anspråk blir nästa steg en åtgärdsvalsstudie.

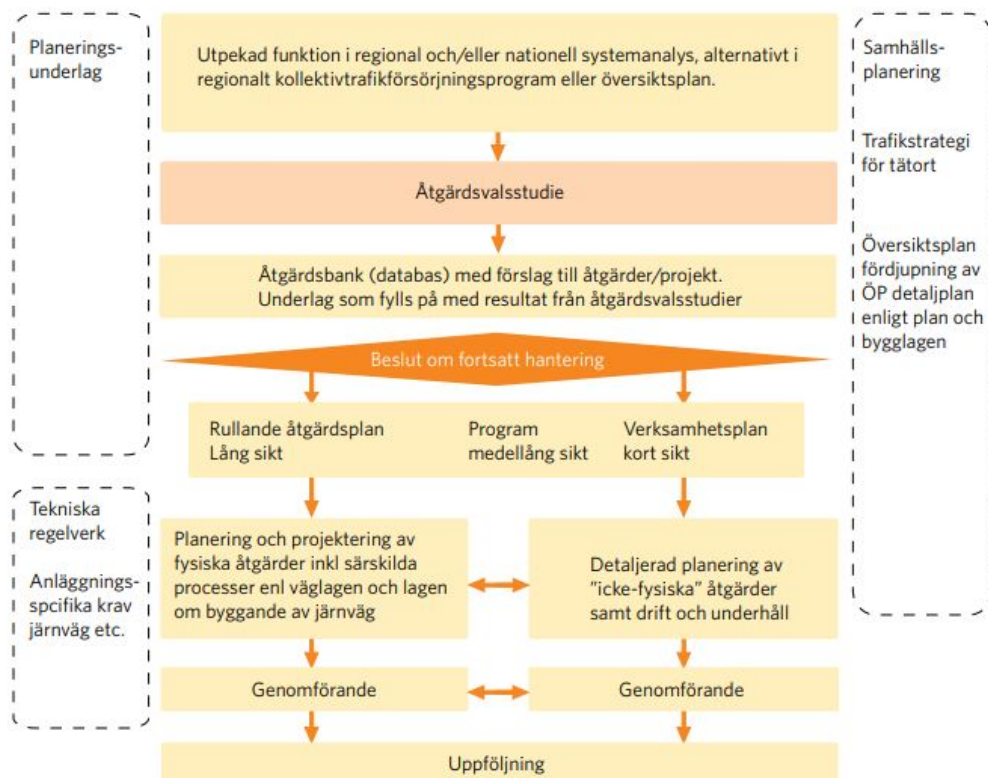
En åtgärdsvalsstudie är ett arbetssätt som grundar sig på dialog med bland annat kommuner och regioner. ÅVS är bland det första steget inför olika projekt och genomförs tidigt i planeringen för att berörda aktörer tillsammans ska få en helhetsbild och hitta hållbara förslag på åtgärder.

Åtgärdsvalsstudier tar hänsyn till alla trafikslag, alla typer av åtgärder och kombinationer av dessa. Val av åtgärder handlar om att lösa problem och tillgodose behov. Valen ska bidra till en hållbar samhällsutveckling genom kostnadseffektiva åtgärder. Alla formella planeringsprocesser ska föregås av en åtgärdsvalsstudie. Initiativtagare till en åtgärdsvalsstudie kan vara Trafikverket, en kommun, en region eller en annan aktör. Varje år genomförs omkring 200 åtgärdsvalsstudier, varav många små studier. där arbetsprocessen ska säkerställa att fyrstegsprincipen används, att berörda aktörer hörs, och att en transportslagsövergripande ansats hålls. Det är således viktigt att det finns en tydlig fortsättning utifrån de åtgärder som rekommenderas.

Prioriteringsgrunder åtgärdsvalsstudier

Genom att använda sig av ett transportslagsövergripande synsätt kan åtgärder koordineras och genomföras samlat. Även drift- och underhållsarbeten bör, om möjligt, koordineras med andra åtgärder. På så sätt kan också steg 1- och 2-åtgärder genomföras effektivt och med hög måluppfyllelse. Nedan redogörs för processkartan för hur åtgärder går från

brist till åtgärd.



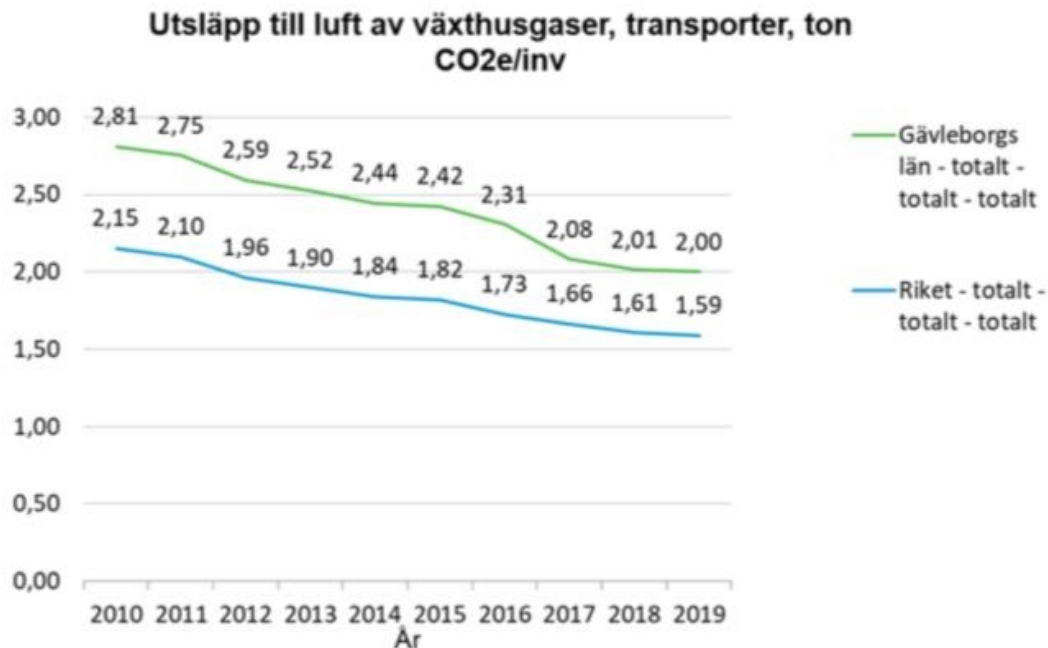
Figur 8 Från brist till åtgärd. Processkarta från Trafikverket

3.3 Hållbarhetsintegrering

Att stärka hållbarhetsarbetet inom den regionala utvecklingspolitiken uppger Tillväxverket har varit en tydlig ambition från regeringens sida de senaste åren. Dels genom tydliga skrivningar i Nationell strategi för hållbar regional utveckling i hela landet 2021 – 2030 där det bland annat framgår att ekonomisk, social och miljömässig hållbarhet, ska vara en integrerad del av det regionala utvecklingsarbetet och ligga till grund för alla prioriteringar och i särskilda uppdrag.

Viljeriktningen är även tydlig i regeringens uppdrag om att ta fram ny transportplan, dels Trafikverkets nationella plan men även regionernas länsplaner för regional transportinfrastruktur. I uppdraget klargörs att transportplanerna ska arbeta med åtgärder som går i linje med dels etappmålet för klimat, som innebär att växthusgasutsläppen från inrikes transporter, utom inrikes luftfart, ska minska med minst 70 procent senast 2030 jämfört med 2010. I Gävleborgs koldioxidbudget är det tydligt att transporter står för den största delen av växthusgasutsläppen och att utsläppen som helhet måste minska med 15 % per år för att ligga i linje med Parisavtalet.

Region Gävleborg är en av XX regioner som sökt ekonomiskt stöd för att aktivt jobba med att ta fram en modell för hur regionen kan integrera samtliga tre hållbarhetsdimensioner i regionens processer. Länstransportplanen för region Gävleborg 2022 – 2033 är ett av de första av Region Gävleborg antagna styrdokumentet som kommer inkludera denna typ av integrering. Processen kommer att fortsätta under planens verkställighetstid.



4. Genomförande

Investeringsåtgärder inom statligt väg- och järnvägsområde följer som regel under fyrstegsprincipen, som beskrivs mer grundligt nedan.

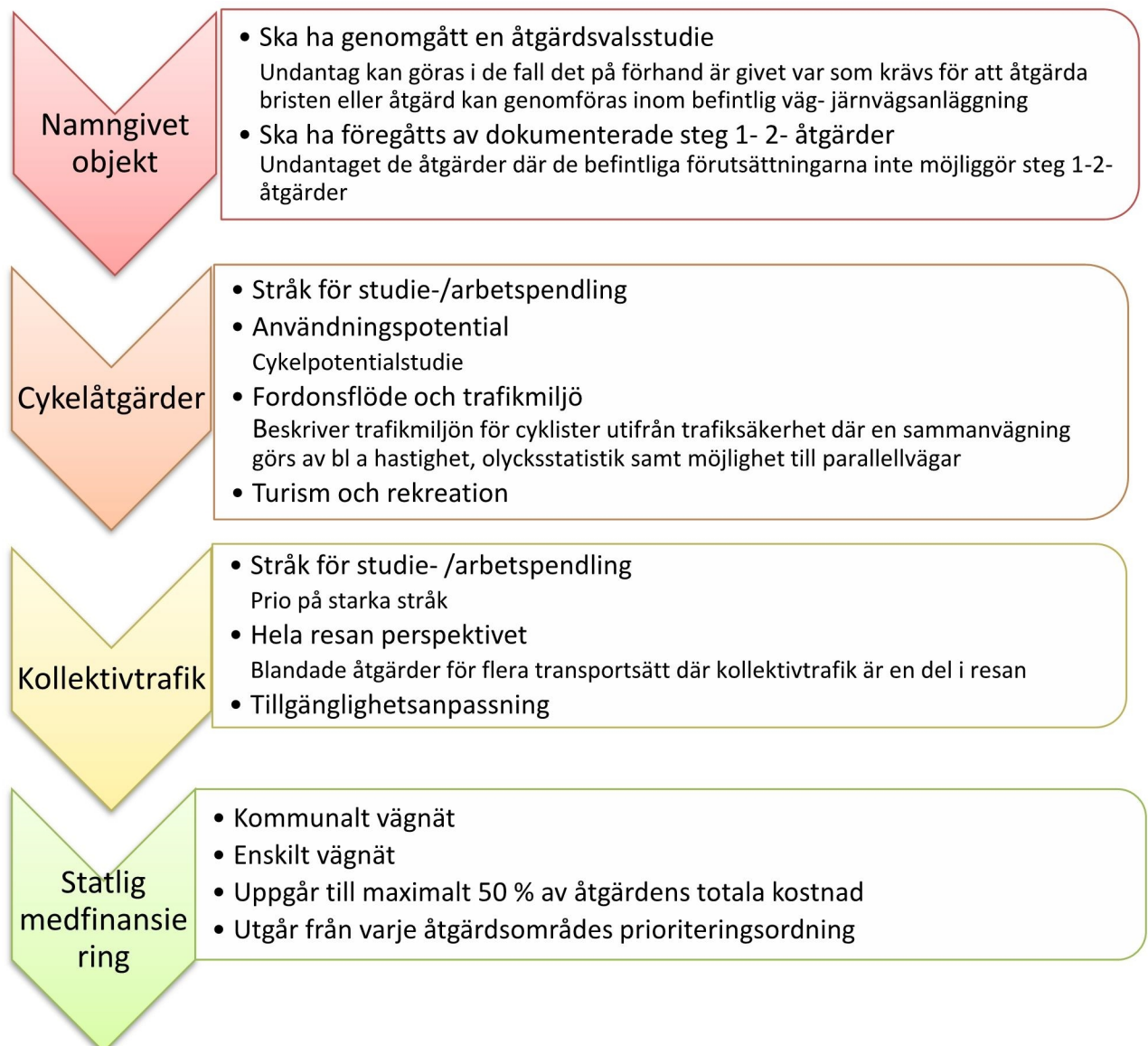
Fyrstegsprincipen värderas under en utredningsprocess som vanligen omnämns som Åtgärdsvalsstudie, förkortat ÅVS.

4.1 Principer för prioritering mellan objekt i Gävleborg

Vid prioritering av infrastrukturobjekt vägs en stor mängd variabler samman. Hänsyn tas till behov av åtgärd, typ av åtgärd, effekt av åtgärd och mycket mer. Målkonflikter måste ständigt hanteras och flera intressen och intressenters synpunkter ska beaktas. Prioritering av infrastruktur är också en process som stäcker sig över lång tid och görs i flera moment. Det kan ta flera år från det att bristen konstateras till det att åtgärden kan pekas ut för genomförande, varpå det oftast tar ytterligare en tid innan utpekad åtgärd kan genomföras.

Genomförandet av länstransportplanen och dess åtgärder ska verka för planens måluppfyllelse i enlighet med kapitel 2.6 Mål för länstransportplanen.

För att klargöra hur länspanen kommer hantera investeringsobjekt, såväl större objekt som klassas som namngivna, men även andra åtgärder så beskriver denna rubrik vilka indikationer som är viktiga ur det regionala perspektivet för infrastruktursatsningar.



Figur 9 Prioriteringsgrunder mellan objekt inom samma åtgärdsområde

4.1.1 Namngivet objekt

Namngivna objekt är utpekade viktiga objekt ur ett regionalt perspektiv som beräknas kosta mer än 50 miljoner kronor, i enlighet med nya regeringsdirektivet från juni 2021. Ett namngivet objekt har ofta lyfts under en längre period som en brist i den statliga infrastrukturen, där den första

kostnadskalkylen GKI (Grov kostnadsindikation) bör ha varit del av en åtgärdsvalsstudie (ÅVS) eller annan utredning. Vissa objekt har andra utredningsunderlag som stödjer utformningsförslagen, vilket kan ses som likvärdigt en regelrätt ÅVS.

För att ett objekt ska ses som aktuellt inom länstransportplanen ska åtgärder bidra till den regionala nyttan. Namngivna objekt ska ingå i något av de utpekade stråken, leda till hållbar regional nytta för person- och/eller godstransporter samt med fördel ge nytta över transportslagsgränserna. Åtgärder prioriteras högt om de ökar hållbar tillgänglighet, ger stor regional nytta och/eller skapar förutsättningar för ökad tillväxt i länet.

4.1.2 Cykelobjekt

Cykelobjekt inom länstransportplanens ramar berör enbart det statliga vägnätet. Ekonomiska medel finns avsatt för medfinansiering till kommunala cykelvägar, vilka behandlas årligen inom ramen för statlig medfinansiering. Vid prioritering av objektslista för cykelobjekt är en viktig grund att regionens genomförda cykelpotentialstudie visar på att det finns en potential för sträckan. Kopplat till denna potentialstudie har studiependling och arbetspendling inom ett avstånd om 15, 30 och 45 minuters avstånd utvärderats.

För att få en helhet i transportinfrastrukturen är det även i cykelprioriteringarna viktigt att anamma hela-resan perspektivet, som är inarbetat inom kollektivtrafikförvaltningens arbete och kan därmed vara stöttande i processen. Funktionen med denna prioriteringsgrund är att ta tillvara på begreppet ”rätt transportsätt för rätt resa” som är mer beprövat inom fordonsbränslen men är lika viktig i angreppssättet för transportval. Prioriteringsgrunden syftar till att prioritera objekt som möjliggör cykelresor eller del av resa där cykeln är en viktig pusselbit i hela resan från punkt A och B. Här inbegriper även parkeringsförutsättningar, resor med kollektivtrafik samt variation i gatunät.

Kopplat till hela-resan perspektivet är trafiksäkerhetsaspekten en viktig grund. Fordonsflöden (årsdygnstrafik) och trafikmiljön i övrigt är avgörande för huruvida en sträcka är cykelbar och på vilken nivå den bjuder in till cykelbarhet. Som nämnts i inledningen så är Barnkonventionen numera lag vilket tydliggör vikten av att inte exkludera denna grupp av medborgare vid samhällsplaneringen. Parametern syftar till att beskriva trafikmiljön för cyklister framförallt utifrån trafiksäkerhet där en sammanvägning görs av bland annat hastighet, olycksstatistik samt möjlighet till parallellvägar eller avsaknad av parallellvägar.

4.1.3 Kollektivtrafikobjekt

Åtgärder inom länstransportplanen för Region Gävleborg ska i sin helhet bidra till ett mer hållbart transportsystem. En viktig aktör i det arbetet är

kollektivtrafiken, som möjliggör hållbara transporter på längre resor. För att möjliggöra en tillgänglig kollektivtrafik i hela länet måste därför investeringsåtgärder genomföras som möjliggör ökad andel resenärer med kollektivtrafiken. Inom ramen för länsplanen kan sådana objekt röra infrastrukturen, så som hållplatslägen, pendlarparkeringar för bil och cykel eller passage över väg för tillgänglighet till och från hållplatsläget.

I linje med tidigare länsplan är huvudinriktningen även fortsättningsvis att förbättra förutsättningarna för kollektivtrafiken. Systemet med X-tåg innebär att de största restidsvinsterna finns att hämta genom förbättringar i järnvägssystemet i nordsydlig riktning och med förbättrade förutsättningar för busstrafiken i östvästlig riktning.

I den senare delen av länsplanen återfinns större satsningar på kollektivtrafikåtgärder och gång- och cykelåtgärder. För att möta en omställning till ett fossilfritt transportsystem och åtgärder som stödjer bostadsbyggande prioriteras i planens senare del bland annat åtgärder inom gång och cykel högre än åtgärder för mötesseparering. I hela länet finns ett stort behov av bättre gång- och cykelvägar. Dessa har en stark koppling för målen *Ökad tillgänglighet för personer och gods* och *Ett hållbart och säkert transportsystem*.

Utifrån en tydlig politisk vilja att öka tågresandet i enlighet med det regionala trafikförsörjningsprogrammet kan järnvägsåtgärder som ökar kapaciteten prioriteras inom kommande års arbete. Utifrån utredningar och finansieringsmöjligheter mellan statliga anslag kan delar av planens åtgärders prioriteras om, exempelvis skjutas fram i tid.

Trafikförsörjningsprogrammet är en grund för bedömning av vilken typ av åtgärder kopplat till kollektivtrafiken som prioriteras inom länsplanens ramar. Programmet är under revidering parallellt med länsplanen, och anses därför ha aktuella skrivningar om utvecklingsbehov i länet. Något som dock funnits inom kollektivtrafikens infrastrukturutveckling sedan förra Trafikförsörjningsprogrammet är *Hela-resan perspektivet*. Kollektivtrafiken värnar fortsatt arbetet med att möjliggöra för kombinationsresor.

4.1.4 Trafiksäkerhetsobjekt

Trafiksäkerhet inrymmer samtliga transportslag, vilket bidrar till att objekten kan variera avsevärt i såväl ekonomiska förutsättningar och utformningsförslag. Genomgående för trafiksäkerhetsarbetet är att åtgärderna ska gå i linje med de transportpolitiska målen, där nollvisionen är en viktig utgångspunkt. I regeringens uppdrag till länsplaneupprättare framhävs etappmålet för trafiksäkerhet, som innebär att antalet omkomna till följd av trafikolyckor ska halveras till år 2030.

Åtgärder som bidrar till trafiksäkerhet för fler än ett transportslag anses högt prioriterat för finansiering inom ramen av länsplanen. Det av stor vikt att Region Gävleborg tillsammans med Trafikverket arbetar fram en god planberedskap med olika åtgärder som kan genomföras i fall ytterligare medel skulle tillkomma eller om det skulle frigöras medel från åtgärder inom länsplanen. Under en planperiod uppstår normalt också olika behov av mindre trimningsåtgärder, som ökar framkomligheten ur ett trafiksäkerhetsperspektiv.

4.2 Åtgärdsplan för länsplan 2022 – 2033

Länstransportplan för infrastruktursatsningar i Region Gävleborg 2022 – 2033 innehåller främst satsningar på hållbara transporter genom kollektivtrafik- och cykelåtgärder samt trafiksäkerhetsåtgärder. Planen har lyft medel för utredningsbehov för att möjliggöra utredningar på regional nivå för att öka beredskapsnivån för de årliga åtgärdslistan som planeras inom arbetet med verksamhetsplaneringen. Nedan presenteras den ekonomiska fördelningen av tilldelad ram 1060 miljoner kr.

Ekonomisk fördelning Region Gävleborg länstransportplan 2022 - 2033				
Åtgärdsbeskrivning	Länsplan	2022-2025	2026-2029	2030-2033
Planering				
Lv 84 Hudiksvall - Medskog: framkomlighet och trafiksäkerhet	10 000	500	9 500	
Cykelplan	1 000	1 000		
Utredning perrongförlängning och tillgänglighet X-län	600	600		
Utredning av trafiksäkerhetsbrister utmed regionalt vägnät	1 000	1 000		
Utreda förutsättningar för sommarcykelväg och bymiljöväg	1 000	1 000		
Mötesseparering rv 84 Sörforsa - Medskog	10 000	5 000	5 000	
Utredningar	10 000		5 000	5 000
Hållbara resor				
Cykelåtgärder - punktinsatser	80 000	13 000	23 000	44 000
Kollektivtrafikåtgärder - etapp 1 och 2 X-län	70 000	17 000	27 000	26 000
v 583 Sandarne - Flygstaden cykelbarhet	15 000	15 000		
Lv 272 Ockelbo - Säbyggeby GC-väg	30 000	10 000	20 000	
v83 Rolfhamre-Nore GC-väg	22 000	22 000		
Trafiksäkerhet och enskilda vägar				
Investeringsbidrag enskilda vägar	50 000	17 000	16 000	17 000
Trafiksäkerhet	80 000	17 000	33 000	30 000
Trafikplats Tuna E16	1 000	1 000		
Genomfart Hofors	18 500	18 500		
Väg 76 trafiksäkerhet	46 400		46 400	
Gävle Hamn, GCM-passager	10 000			10 000
Statlig medfinansiering	200 000	60 000	60 000	80 000
Namnsatta objekt				
Lv 83 Bollnäs - Vallsta	121 000	101 000	20 000	
OKB Gävle Västra ny regional tågstation	150 000	6 000	80 000	64 000
v 583 Iggesund-Hudiksvall GC-väg	63 000	10 500	52 500	
v 559 Forsbacka - Överhärde GC-väg	69 500	16 000	53 500	
Total	1 060 000	333 100	450 900	276 000

Figur 10 Länsplanens ekonomiska fördelning fördelat på åtgärdstyp

4.3 Projektbeskrivning

Den ekonomiska ramen på 1 060 007 000 kronor kommer fördelas på olika infrastruktursatsningar inom Gävleborg.

4.3.1 Utredningar

Lv 84 Hudiksvall – Medskog, trafiksäkerhet och hållbart resande

Hudiksvalls kommun har under planperiodens föregående fyra år haft en etablering av ett större handelsområde väster om E4, omnämnt Medskog handelsområde. Vid etableringen av handelsområdet saknades höjd för framkomlighet för oskyddade trafikanter, där E4 är den största barriären. Vägområdet inbjuder inte till en trafiksäker blandtrafik, då flödet av motorfordon är höga och vägutformningen saknar förutsättningar för olika trafikslag att finnas sig på ytan samtidigt.

Utredningens arbete ska ta fram befintliga förutsättningar för oskyddade trafikanters möjlighet till att använda vägområdet samt se över behov av åtgärder utifrån fyrstegsprincipen för att öka en likvärdig framkomlighet för olika trafikanter till och från handelsområdet. Utredningen ska se över behov av trafiksäkerhetsåtgärder, åtgärder för att möjliggöra gång- och cykel samt kollektivtrafikens behov. Den ekonomiska ramen tar höjd för framtida vägplanskostnader, men fastställd finansiering för projektets genomförande tas fram under utredningens framdrift.

Regional cykelplan

Trafikverket beslutade 2018 om en regional cykelplan för Gävleborg med fokus på infrastrukturåtgärder för cykel på statliga vägar. Visionen var ”Tillsammans arbetar vi för att vi i Gävleborg ska cykla mera”. Syftet var att skapa ett konsekvent arbetssätt för prioritering av cykelinfrastruktur för ett mer hållbart samhälle.

Revidering av denna plan ska utgå ifrån Regionens strategiska cykelplan *Cykla i Gävleborg* som lyfter insatser för ökad och säker cykling samt utifrån Regionens cykelpotentialstudie för Gävleborg som visar på potentialen för arbets- och studiependling. Utredningen av cykelobjekten ska tydligt beskriva vilka objekt som prioriteras eller inte prioriteras i Länsplanen.

Utredning av perrongförlängning och tillgänglighet X-län

Infrastrukturens utveckling förändras, såväl inom godstransporter som inom kollektivt resande. Utvecklingen går mot att fler och fler transporter ska nyttja samma yta som finns tillgänglig, men att fordonen som färdas där blir längre, tyngre och/eller högre. Denna utveckling har under en tid diskuterats inom ramen för hållbara godstransporter, men inför revidering av länsplanen 2022 har kollektivtrafikförvaltningen lyft behovet av att utreda de perronger som finns i befintlig järnvägsinfrastruktur för att

klargöra hur de är rustade för en framtida möjlig utveckling av regiontågens utveckling.

Utredning förutsättningar för sommarcykelväg och bymiljöväg

Inom ramen för länstransportplanen ingår som ett av huvudmålen för planerna att arbeta för ett jämställt och jämlikt transportnät. En trend bland cykelfrågor är dock att vid byggnation av cykelinfrastruktur når investerad krona inte lika många individer till gagn som vid investering på bilväg eller järnväg. En annan aspekt är att behovet av att kunna transportera sig på cykel även utmed det mindre prioriterade vägnätet är lika stort som utmed det funktionellt prioriterade vägnätet och det behövs en analys av vägnätet i sin helhet för att tillmötesgå detta.

Utredningen ämnar ligga som ett underlag för den fortsatta regionala planeringen av cykelåtgärder, dels för att öka transparensen och dialogen mellan Region, Trafikverket region mitt och länets kommuner men också för att påvisa de fluktuerande förutsättningarna som gäller inom länet som helhet. Då regionens geografi är stor i sitt geografiska omfång behöver länets transportplan ta höjd för väl anpassade åtgärder utifrån de platsspecifika förutsättningarna. En annan viktig grund till denna överblick är för att möjliggöra ett ökat cykelbart vägnät inom länet, utan att det å ena sidan ska blir för tidskrävande och långvarig process men också för att möjliggöra flera olika investeringsåtgärder inom den snäva ekonomiska planeringsramen.

Lv 84 Hudiksvall – Sörforsa, trafiksäkerhet

Länsväg 84 är en funktionellt prioriterad väg för samtliga kategorier, gods, lång- och kortväga persontransporter samt kollektivtrafik. Sträckan väster om E4 som förbinder Hudiksvall och E4 med Ljusdal och Jämtland/Härjedalen är dels av högt värde för långfärdstransporter, för exempelvis fjällresor, men även godstransporter som ska vidare mot omlastningscentral för exempelvis skogsnäringen.

Den utpekade sträckningen mellan Sörforsa och Hudiksvalls västra är en av de högst belastade vägsträckorna inom länet, och den längsta med kontinuerligt höga flöden. Sträckan bedöms ha stora behov av utredning för att ta fram förutsättningar för ökad trafiksäkerhet. Utredningen avgränsas till att behandla sträckan väster om handelsområdet Medskog, vid Ulvberget, fram till trafikplats Sörforsa.

4.3.2 Hållbar infrastruktur

Gång och cykelåtgärder – enkla åtgärder

Under kapitlet om investering i utredningar redogörs dels för en revidering av länets cykelplan, men också en utredning för framtagning av vilka delar i vägnätet som lämpar sig för olika utformningar av cykelinfrastrukturen.

Under ramen för denna pott ämnar det främst att finansiera mindre och så kallade enkla åtgärder för ökad säkerhet för oskyddade trafikanter. Inom planens första fyra år, parallellt med utredningarnas framtagande, ämnar potten fokusera på åtgärder som görs i samband med exempelvis åtgärder inom kollektivtrafikpotten, eller i samband med att underhållenheten hos Trafikverket genomför åtgärder. Exempel på åtgärder som inryms inom denna pott är säkra passager över statlig väg.

Kollektivtrafik inom X-län

Region Gävleborgs kollektivtrafikförvaltning, X-trafik, arbetar kontinuerligt och strukturerat med att upprätthålla en åtgärdslista för vilka behov av infrastrukturutveckling som behövs på såväl det statliga som det kommunala vägnätet. Kommunerna inom Gävleborg får återkommande och vid behov ta del av utvecklingsbehov för en god kollektivtrafik inom tätorterna, och har möjlighet att söka statlig medfinansiering från länsplanen för dessa. För det statliga vägnätet upprätthåller kollektivtrafikförvaltningen en kontinuerlig dialog med Trafikverket region mitt samt med planupprättare för att hålla aktuella åtgärder ajour.

Åtgärdspaketen är indelade i etapp 1 och etapp 2, där Trafikverket arbetar med att genomföra etappen som en helhet, vilket ökar flexibiliteten inom projektframfarten och möjliggör smidigare genomförande. Genomförda åtgärder redovisas i bilaga 1. Åtgärderna inom etapp 1 planeras pågå under planperiodens första tre år, och är inledda redan under föregående planperiod, och etapp 2 planeras ta vid när etapp 1 är slutförd. Åtgärder som ingår i planeringsunderlaget är punktåtgärder på olika hållplatslägen, där åtgärderna varierar från vindskydd och plattforsmutformning till vändplan för buss eller pendlarparkeringar.

Väg 83 Rolfhamre – Nore, gång och cykelväg (Ljusdals kommun)

Sträckan mellan Rolfhamre – Nore är ett objekt som syftar till att sammanlänka gång- och cykelnätet för att skapa ett större sammanhängande nät för oskyddade trafikanter. Planeringen utgår från att möjliggöra för en ny 2 km lång gång- och cykelväg längs väg 83, från Nore camping till korsningen Rolfhamrevägen i Ljusdals kommun. Utredningen ska besluta om placering antingen höger- eller vänster om vägen samt ta fram övriga förutsättningar för cykelvägen. Vägplanen är under framtagande.

Åtgärden syftar till att förbättra arbets- och studiependlingen till Ljusdals tätort, samt förbättra trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter utmed det populära friluftsstråket Växnan. Sträckan ingår i stråket för Norra stambanan och återfinns i regionens cykelpotentialstudie för strakt stråk för arbets- och studiependling inom 15 minuter mellan bostad och arbete/studieplats.

Väg 272 Ockelbo – Säbyggeby, gång och cykelväg (Ockelbo kommun)

Inom Ockelbos tätort går väg 272 från norr till söder, och kommunen har historiskt haft en positiv bostadsutveckling utmed stråket och har länge lyft behovet av att möjliggöra säker transport för oskyddade trafikanter genom tätorten och ut till sammanhängande tätort Säbyggeby. Projektet utgick inledningsvis från sträckan Ockelbo – Mo korsning, men har efter kostnadsfördyringar och framkomna genomförandeförutsättningar justerats till att fokusera på en trafiksäker utformning mellan Ockelbo och Säbyggeby. Sträckan beräknas bli omkring 1 km lång.

Arbets- och studiependling samt *hela-resan perspektivet* är viktiga delar i åtgärdens helhetsgrepp, där sträckan möjliggör storregionalt arbets- och studiependling genom bättre gång- och cykelkoppling till Ockelbo station. Åtgärden skapar även förbättrade förutsättningar för barn och unga att självständigt transportera sig till och från skola och fritidsaktivitet.

4.3.3 Trafiksäkerhet och enskilda vägar

Investeringsbidrag Enskilda vägar

För att möta behovet av investeringar på det enskilda vägnätet avsätter länsplanen årligen en pott till detta. Trafikverkets beslut utifrån ansökningar inom åtgärdersområdena statlig medfinansiering och enskilda vägar sker utifrån samråd med Region Gävleborg.

E16 Genomfart Hofors, tätortsåtgärder

Åtgärden syftar till att skapa bättre förutsättningar för genomfart samt passage över E16, samt förtydliga vägrummet till en tätortskaraktär så att genomfarten upplevs smidig, funktionell och estetiskt tilltalande av närboende, näringsidkare och genomfartstrafiken. Utformningen idag har bristande säkerhet och tillgänglighet för gående och cyklister samt att det krävs förbättrade förutsättningar att pendla till och från Hofors.

Åtgärden genomförs genom finansiering från tre parter, Region Gävleborg via länsplan, Trafikverket via Nationell plan och Kommunen. Åtgärden genomförs under planens första period, 2022 – 2026.

Näringen, järnväg

Åtgärden utgår från ett stadsmiljöavtal mellan Gävle kommun, Region Gävleborg och Staten som härleder till kommunens utveckling av Näringen som en hållbar exploatering av bostäder i stationsnära läge. Inom ramen för exploateringen åtar sig staten, genom Trafikverket, att genomföra en ny dragning av elektrifierad järnväg ut till Gävle hamn. Region Gävleborgs ansvarstagande i avtalet härleds till kommande gång- och cykelpassager förbi den nya järnvägsanläggningen.

Väg 76 Gävle – Furuviik, trafiksäkerhet och hållbara resor

Syftet med objektet är att säkerställa hög trafiksäkerhet, användbarhet och framkomlighet för kollektivtrafik, godstransporter samt gång och cykel, vilket ämnar leda till möjliggörandet av ett ökat bostadsbyggande utmed sträckan. Om ombyggnation av befintlig väg inte utförs kommer dessa brister att förstärkas i takt med Gävles tillväxt och att fler behov behöver samsas i transportsystemet. Störst brist är det på sträckan kallad ”Spängersleden” efter en lokal etablering av handelsområde, bostäder, rekreation samt pågående byggnation av skola och vårdenhet. Kapaciteten på väg 76 är inte beräknad för denna typ av målpunktsområden och det uppstår därmed svåra trafiksituationer i högtrafikstimmen.

Stråket har framför allt en stor lokal och regional betydelse och används främst, utöver ovan nämnda målområden, för arbetspendling och godstrafik till verksamhetsområden så som Stora Enso, Korsnäs m.fl. Väg 76 är rekommenderad väg för farligt gods och ingår i ett stråk som sträcker sig från Gävle i norr till Östhammar och Forsmark samt vidare ner till Norrtälje. Vägen blir lätt en barriär i samhällsplaneringen och kräver därmed trafiksäkra utformningar för passager för att skapa tillgänglighet för samtliga trafikslag. Stråket används av i stort sett alla trafikantslag.

4.3.4 Statlig medfinansiering

Förordning om statlig medfinansiering Varje år har kommuner, regionala kollektivtrafikmyndigheter eller andra organ möjlighet att söka statlig medfinansiering till regionala kollektivtrafikanläggningar, kommunala gång- och cykelvägar och trafiksäkerhetshöjande åtgärder på det kommunala vägnätet med mera. Statlig medfinansiering regleras i förordningen (2009:237) statlig medfinansiering till vissa regionala kollektivtrafikanläggningar med mera.

4.3.5 Namnsatta objekt

Nedan åtgärder överstiger direktivets riktning på 50 miljoner och omnämns därmed som namnsatta objekt. Dessa objekt utgår från framtagna SEB (samhällsekonomiska beslutsunderlag) av Trafikverket, som finns i alla skedens aktualitet på Trafikverkets hemsida samt som bilagor till denna länsplan i form av hur de vid planens framtagande är utformade.

Lv 83 Bollnäs – Vallsta, trafiksäkerhet

Väg 83 är av stor vikt i det regionala vägnätet inom region Gävleborg, som tillsammans med väg 50, väg 84 och den del av väg 76 som återfinns inom vårt län utgör det funktionellt prioriterade vägnätet för regionala vägar. Vägar som ingår i det funktionellt prioriterade vägnätet är av stor vikt för godstransporter, lång och kortväga personresor samt kollektivtrafiken. Utifrån denna klassificering är det av stor vikt att upprätthålla en god standard på vägnätet och skapa likvärdiga förutsättningar för olika transportslag att transportera sig på valda delar av sträckningarna.

Bollnäs – Vallsta är en delsträcka utmed väg 83 där dels den lokala trafiken transporterar sig till huvuddelen in till Bollnäs tätort men även ett arbets- och studiependlingsflöde mellan Arbrå och Vallsta. Åtgärden har under föregående planperioder genomgått olika revideringar inom ramen för vägplanarbetet och arbetet med att klarlägga åtgärderna utmed sträckan fortgår. Åtgärderna ska syfta till att öka trafiksäkerheten på utsatta platser, där några av målsättningarna är att göra sträckan mer tillgänglig för oskyddade trafikanter, samt förbättra utformningen av kollektivtrafikanläggningar. Åtgärden ingår i ett helhetsarbete med trafiksäkerhet utmed väg 83 mellan Bollnäs – Vallsta.

Utredning

Delar av åtgärderna har vägplan som går för fastställelse. Andra delar kräver fortsatt arbete för att skapa förutsättningar för genomförande av åtgärderna, så som vägplan.

Hanterar följande prioriterade utmaningar utifrån proposition 2020/21:409

Åtgärden ämnar leda till ökad **tillgänglighet** mellan kommunens centralort och näst största tätort samt leda till ökad **sammanhållning i landet**, fokus på sammanhållning inom länet.

Bärighet på länsplanens mål

Åtgärden har främst bärighet på målen Robust och kapacitetsstark infrastruktur med hög tillgänglighet för godstransporter och personresor inom länet och över länsgränser.

Påverkan på transportpolitiska mål och klimatmålen (hållbarhetsintegrering)

Åtgärderna bedöms ha en tydlig måluppfyllelse för både funktionsmålet och hänsynsmålet. Nedan redogörs för beskrivning utifrån hållbarhetsaspekterna taget från SEB:

Ekologisk hållbarhet

Åtgärden leder till negativ påverkan på djurlivet i form av barriäreffekter men en positiv påverkan på mortaliteten då viltstängsel tillkommer. Utsläpp av trafiken bedöms bli nästan oförändrade men samtidigt så uppstår utsläpp i samband med byggprocessen. Sammantagen bedöms åtgärden ge både positiva och negativa effekter för den ekologiska hållbarheten.

Ekonomisk hållbarhet

Åtgärden bedöms ge ett negativt bidrag då den bedöms olönsam genom negativt NNK, små beräkningsbara effekter, små ej beräkningsbara effekter och kostnaderna för åtgärden är stora.

Social hållbarhet

Åtgärden bedöms bidra något positivt till social hållbarhet då trafiksäkerheten förbättras i korsningar och minskat risk för viltolyckor genom viltstängsel. Dessutom ger ökad separering för gång- och cykeltrafik ökad trafiksäkerhet samt förbättrade förutsättningar att röra sig i området

Genomförbarhet/status för den fysiska planeringen

Åtgärden är till viss mån redan påbörjad. För den påbörjade sträckan Bollnäs – Röste bedöms genomförbarheten som hög, med produktion under planperiodens första fyra år. Andra delar av sträckan kräver fortsatt arbete för att skapa förutsättningar för genomförande.

Gävle Västra, ny järnvägsstation

Syftet med objektet är att säkerställa hög tillgänglighet för länets alla invånare till två viktigast målpunkter, Gävle Sjukhus och Högskolan i Gävle. I samband med utbyggnad av dubbelspår på Ostkustbanan Gävle-Kringlan förändras linjesträckningen för Ostkustbanan och Norra Stambanan till att gå i samma sträckning som Bergslagsbanan i utfarten från Gävle. I samband med detta föreslår länsplanen att en ny station byggs, Gävle Västra. Ett sådant stationsläge skulle ge samtliga järnvägsresenärer i länet en väsentligt bättre tillgänglighet inte minst genom att alla kan åka tåg direkt till och från Gävle sjukhus.

Eftersom stationsläge saknas behövs ett ytterligare byte mellan olika trafikslag vilket försämrar möjligheterna till en attraktiv och tillgänglig kollektivtrafik. Behov av en mer tillgänglig nod i kollektivtrafiken behövs.

Utredning

Spårstudier pågår inom Trafikverkets organisation för samordnad planering, och gäller främst objektet OKB (ostkustbanans nya sträckning) men kommer ha direkta konsekvenser för åtgärder Gävle Västra för såväl placering som utformning av stationen och dess stationsområde. Utredning val av lokalisering Ostkustbanan, etapp Gävle-Kringlan är slutförd och projektet är i en fas där stationens utformning utreds parallellt för den statliga och kommunala infrastrukturen. Stationen ligger under järnvägsplan Gävle C – Gävle V kopplat till nya Ostkustbanan (OKB). Stationsområdet ingår i detaljplanearbetet när det rör de kommunala investeringarna för infrastruktur invid stationsområdet.

Föreslagen åtgärd

Anläggande av nytt stationsläge, där samordning mellan stat, region och kommun är av största vikt för en helhetslösning av stationsområdet.

Hanterar följande prioriterade utmaningar utifrån proposition 2020/21:409

Åtgärderna är transportslagsövergripande och berör samtliga utmaningar men med extra fokus på *tillgänglighet*, *vidgade arbetsmarknadsregioner* samt *sammanhållning i landet*.

Bärighet på länsplanens mål

Åtgärden har främst bärighet på målen Robust och kapacitetsstark infrastruktur med hög tillgänglighet för godstransporter och personresor inom länet och över länsgränser.

Påverkan på transportpolitiska mål och klimatmålen (hållbarhetsintegrering)

Åtgärderna bedöms medföra en tydlig nytta avseende framkomlighet (funktionsmål) och trafiksäkerhet (hänsynsmål).

Genomförbarhet/status för den fysiska planeringen

Åtgärden bedöms ha god genomförbarhet genom att den är långtgående i pågående järnvägsplanprocess, kommunen har ett antaget planprogram och de tre parterna Trafikverket, Region Gävleborg och Gävle kommun har ett beslutad och påskriven avsiktsförklaring för stationen.

Väg 583 Iggesund – Hudiksvall, Gång och cykel

Åtgärden ligger inom Oskuststråket och berör väg 583 mellan Iggesund och Hudiksvall. Sträckan utgör en mycket viktig länk för näringslivet och de boende på orterna. Den är vältrafikerad med nära 5000 ÅDT, men saknar en gång- och cykelväg. Gång- och cykeltrafiken är hänvisad till vägrenen som är till synes tillgänglig. Dock är det inte en trafiksäker och jämställd utformning för trafikanterna då Trafikverkets rekommendationer för cykelvägar i form av vägren inte är lämplig på vägar med ÅDT över 2000. Hastighetsgränsen är 80 km/tim förutom på en kort sträcka närmast Iggesund där det är 60 km/tim.

Åtgärden har god cykelpotential enligt regionens cykelpotentialstudie, för pendling med cykel till och från arbete inom 30 minuter. Åtgärden ligger inom regionens högst prioriterade stråk, samt har potential för pendling från och till båda tätorterna. Åtgärden planeras genomföras under planperiodens andra fyraårsperiod, 2026 – 2029.

Utredning

Samhällsekonomisk beräkning utförd och kvalitetssäkrad juni 2021, vägplanen är på samråd under hösten 2021 mellan slutet på september till slutet av oktober.

Föreslagen åtgärd

Vägplanen ämnar ta fram slutlig utformning av cykelvägen utmed hela sträckan, där olika förutsättningar klarlägger möjlig sträckning.

Utgångspunkten är att byggnation ska ske i form av separerad gång- och cykelväg enligt VGU:s råd och krav på en sträcka om 5,7 km.

Hanterar följande prioriterade utmaningar utifrån proposition 2020/21:409

Åtgärden ämnar leda till ökad **tillgänglighet** mellan två större orter med starka enskilda arbetsmarknader, leda till att nå de **nationella klimatmålen** med stort fokus på minskade utsläpp från transportsektorn samt **sammanhållning i landet**.

Bärighet på länsplanens mål

Åtgärden har bärighet på samtliga fyra mål satt i länsplanen, med ett extra fokus på fjärde målet om jämställd och jämlik infrastruktur.

Påverkan på transportpolitiska mål och klimatmålen (hållbarhetsintegrering)

Ekologisk hållbarhet

Åtgärden innebär ökad energianvändning i såväl byggskede som driftskede. Åtgärden byggs i anslutning till befintlig infrastruktur. Sträckningen innebär bergskärningar som kommer att stå i kontrast till det omgivande landskapet. Samtidigt går väg 583 redan idag i bergsskärning. Det finns inga kända fornlämningar i området. Väg 583 går parallellt med, och korsar, Delångersån som utgör riksintresse för naturvård. Riksintresset bedöms inte påverkas då gång- och cykelvägen förläggs på den östra sidan om väg 583. Mer infrastruktur i anslutning till befintlig väg innebär en större barriär för djurlivet.

Ekonomisk hållbarhet

Ny gång- och cykelväg ökar möjligheterna att cykelpendla mellan Iggesund och Hudiksvall och att ta sig till sina målpunkter till fots eller med cykel vilket i sin tur ökar kommunens attraktivitet.

Social hållbarhet

Trafiksäkerheten för gående och cyklister ökar. Ny gång- och cykelväg bedöms vara positiv ur ett jämställdhetsperspektiv. Åtgärden bedöms bidra till viss ökad fysisk aktivitet i transportsystemet. Tillgängligheten till fots och med cykel till utbud och aktiviteter bedöms öka med separerad gång- och cykelväg. Då detta gäller en ny gång- och cykelväg bedöms inte bullersituationen förändras.

Underlag kostnadsberäkning och beräknad kostnad

En grov kostnadsberäkning (GKI) är genomförd på projektet och redovisas i det samhällsekonomiska beslutsunderlaget till 62,43 miljoner kronor, räknat på 2019-06 års index. I planprogrammet som är ute på samråd redogörs för en kostnadsberäkning på 65 miljoner kronor, med 2021 års index.

Genomförbarhet/status för den fysiska planeringen

Genomförbarheten bedöms som god då det i vägplanens samrådshandling inte redogörs för att några tillstånd eller dispenser ska vara nödvändiga för åtgärden. Dock kvarstår den slutgiltiga utformningen av vägplanen och förutsättningarna kan därmed justeras något utmed arbetets gång.

V 559 Forsbacka – Överhärde, Gång och cykel

Inom Bergslagsbanans stråk ingår en delsträcka mellan Forsbacka och Överhärde i ett arbete med att sammanbinda två av regionens största centralorter Sandviken och Gävle. Många delar av sträckan mellan orterna är försedd med cykelbara vägar, dels genom separerade cykelbanor utmed det kommunala vägnätet och dels genom blandtrafik på parallellt vägnät. Denna åtgärd ämnar binda ihop ytterligare en sträcka för att koppla ihop Forsbacka med Gävle, via Överhärde i utkanten av Valbo.

När sträckan är genomförd i sin helhet skapar den en cykelbar infrastruktur mellan två starka arbetsmarknader, Gävle och Sandviken.

Utredning

Samhällsekonomisk beräkning utförd och kvalitetssäkrad juni 2021, vägplanen är under framtagande.

Föreslagen åtgärd

Helt eller delvis separerad cykelväg i enlighet med VGU.

Hanterar följande prioriterade utmaningar utifrån proposition 2020/21:409

Åtgärden ämnar leda till ökad **tillgänglighet** mellan två större orter med starka enskilda arbetsmarknader, leda till att nå de **nationella klimatmålen** med stort fokus på minskade utsläpp från transportsektorn samt **sammanhållning i landet**.

Bärighet på länsplanens mål

Åtgärden har bärighet på samtliga fyra mål satt i länsplanen, med ett extra fokus på fjärde målet om jämställd och jämlik infrastruktur.

Påverkan på transportpolitiska mål och klimatmålen (hållbarhetsintegrering)

Ekologisk hållbarhet

Positiva effekter på luftföroreningar i och med överflyttning av resenärer från bil till cykel och gång och även till kollektivtrafik. Denna effekt avtar med tiden då bilarna blir energieffektivare. Eftersom det blir attraktivare att gå och cykla ökar den fysiska aktiviteten, vilket ger positiva effekter på hälsan. Påverkan på landskapet bedöms vara försumbart. Ny infrastruktur ger ökade utsläpp i samband med byggande.

Ekonomisk hållbarhet

De ej prissatta effekterna bedöms sammantaget vara positiva. Framförallt då det gäller trafiksäkerhet och framkomlighet för gående och cyklister. Attraktiviteten för att gå eller cykla ökar och möjligheten att pendla med cykel förbättras längs sträckan. Det är osäkert om de positiva nyttorna väger upp anläggningskostnaden.

Social hållbarhet

Åtgärden bidrar positivt till social hållbarhet. Förbättrad tillgänglighet och trafiksäkerhet för gående och cyklister bidrar till ökad valfrihet i transportsystemet och minskar bilberoendet. Åtgärden bidrar också till ökad fysisk aktivitet. En separerad gång- och cykelväg medför att möjligheten för personer utan körkort att transportera sig längs väg 559 förbättras. Åtgärderna ger också en förbättrad tillgänglighet till kollektivtrafiken.

Underlag kostnadsberäkning och beräknad kostnad

En grov kostnadsberäkning är genomförd inom ramen för SEB för sträckan Överhärde – Forsbacka, som påvisar en beräknad kostnad om 69,53 miljoner kronor med kostnadsindex från 2019-06.

Genomförbarhet/status för den fysiska planeringen

Åtgärden är ännu i ett tidigt skede men bedöms ha god genomförbarhet.

4.4 Avvikelsehantering

Inom ramen för en ekonomisk plan så uppkommer justeringar utmed tidens gång. Det kan röra sig om förändringar i projektens ekonomi till följd av inflation eller andra ej påverkbara faktorer. Det kan också röra sig om skillnader i projektets innehåll eller tidsaspekter till följd av utdragen planeringsprocess, tillägg eller förändringar i projektets utformning med mera. Dessa avvikelser är av olika karaktär men vid planläggning över en 12-årsperiod så är de inledande kalkylerna och projektbeskrivningarna grov i sin uppskattning. Figur 9 visar processen från GKI (grov kostnadsindikation)



Figur 11 Beskrivning av de olika stegen i ett projekt

I och med de olika osäkerheterna i ovan beskrivna processer är det av vikt för såväl utförande organisation, Trafikverket, som beslutande organisation, Region Gävleborg, att ha tydliga ramar för när en avvikelse bedöms som

väsentlig och därmed innebär ett nytt beslut inom Regionfullmäktige då projektet har ändrat så pass i karaktär.

Förordning (1997:263) om länsplaner för regional transportinfrastruktur

11 § Om en väsentlig avvikelse behöver göras i fråga om innehållet i en fastställd länsplan, ska regionen ändra den.

Om en avvikelse definieras som "väsentlig" eller inte definieras av Regionfullmäktige i Gävleborg.

14 § Trafikverket ska fortlöpande underrätta regionen om genomförandet av åtgärderna i länsplanen.

Avvikelser enligt 11 § och 14 § ämnar till genomförandeskeendet och syftar till förändringar i form av tid, kostnad eller innehåll.

4.4.1 Hantering och definition av avvikelser

Inför genomförande av investeringsåtgärder så görs kostnadsbedömningar i olika skeden. För att få rätt förväntning på dessa är det viktigt att också känna till hur pass sannolik dessa bedömningar är. Generellt gäller att ju tidigare i processen desto större osäkerhet. Trafikverket tar fram fler olika typer av kalkyler i olika skeden. Utifrån dessa tidiga beräkningar av såväl kostnad som åtgärdsomfång är det viktigt att länsplanens planeringsprocess tar höjd för hela objektets tidsomfång, med tydliga beslutsmandat för hur olika typer av avvikelser ska hanteras inom Region Gävleborg som organisation.

Generellt kan sägas att Trafikverket avrapporterar samtliga avvikelser per månad till Region Gävleborg, från stora till små och från samtliga aspekter inom TKI (tid, kostnad, innehåll).

Bilagor

Bilaga 1 – Genomförda åtgärder länsplan 2018 – 2029

Under de fyra år som länstransportplanen för 2018 – 2029 varit gällande har ett flertal åtgärder slutförts inom Region Gävleborg. Andra åtgärder har påbörjats medan vissa är löpande åtgärder inom åtgärdsområden. Nedan redovisas vilka objekt som är genomförda, som pågår och vilka som klassas som löpande åtgärder.

Genomförda åtgärder

Angivna åtgärder	
Väg 50, Glössbo–Söderhamn, trafiksäkerhetsåtgärder	Genomförd
Väg 50/637, Cykelstråk Söderhamn–Florhed–Söderala	Genomförd
Väg 678, Ullungsfors, förbättrad trafiksäkerhet	Genomförd
Väg 68/513, Torsåker, korsningsåtgärder	Genomförd
Väg 83/696, Järvsö	Genomförd
Åtgärder i bilaga 2:	
GC väg Ockelbo – Wij Trädgårdar	Genomförd
GC stråk Söderhamn – Florhed	Genomförd
Norra stambanan, Kilafors och Röstbo bangård	Genomförd
Bergslagsbanan, Villersmuren mötesstation	Genomförd
Utredningsbehov enligt bilaga 2 i LTP:	
Väg 76, Ökat bostadsbyggande och framkomlighet för näringslivet Gävle-Skutskär	Genomförd
Järnväg Ostkustbanan, kvarstående etapper för dubbelspårsutbyggnad	Genomförd
Åtgärdsvalsstudie Genomfart Bollnäs	Genomförd men ställningstagande om vidare hantering är inte taget.
Åtgärdsvalsstudie E16	Genomförd men ställningstagande om vidare hantering är inte taget.
Åtgärdsvalsstudie Kuststråket Gävle-Umeå	Genomförd
Åtgärdsvalsstudie väg 76	Genomförd
Gång- och cykelåtgärder i bilaga 2	
Kollektivtrafikåtgärder i bilaga 5	
Bussgata Bollnäs	Genomförd
Resecentrum Bollnäs	Genomförd
Vändplats Näsviken	Genomförd
Hållplats Rehnbron	Genomförd
Stängsling av resecentrum i Hudiksvall	Genomförd
Bättre hållplatser Norra Järnvägsgatan Ljusdal	Genomförd

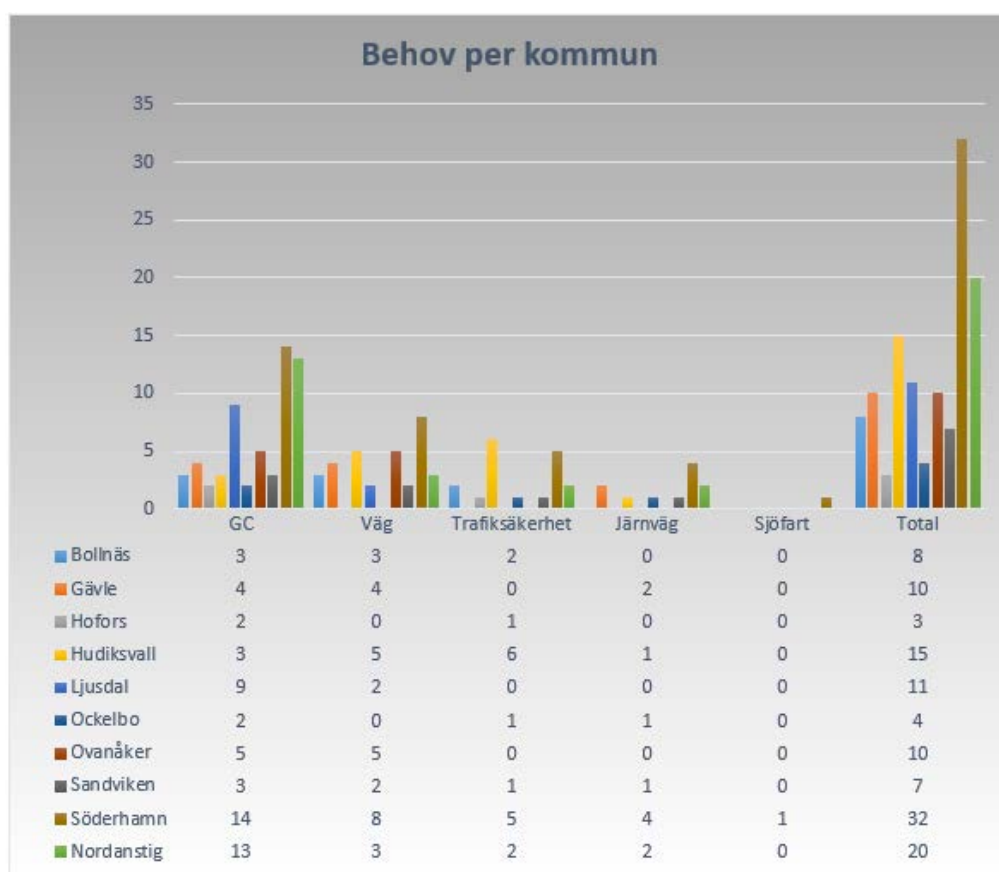
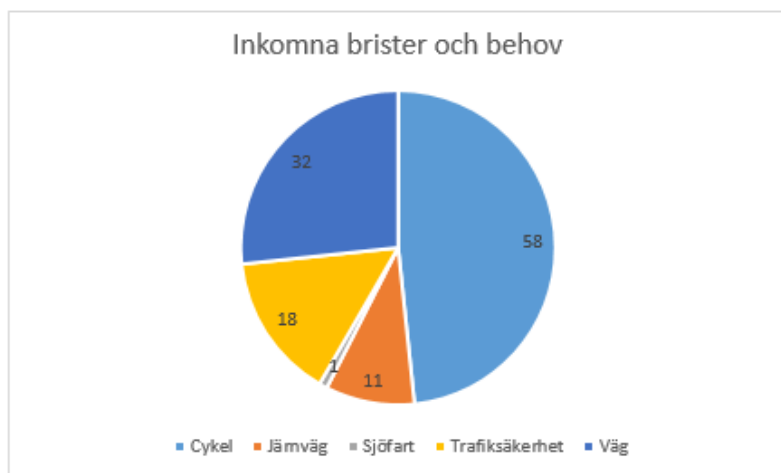
Ny plattform linje 44 vid stationen i Ockelbo	Genomförd
Flytt av hållplatsläge Ockelbo kyrka	Genomförd

Åtgärder som pågår eller är löpande

<u>Angivna åtgärder</u>	
E16, genomfart Hofors	Pågående, ej genomförd
Kollektivtrafikåtgärder i Gävleborgs län	Pågående/löpande
Väg 83, Bollnäs–Vallsta, trafiksäkerhetsåtgärder	Planläggning pågår, ej genomförd
Gävle hamn, ny spåranslutning	Pågående, ej genomförd
Statlig medfinansiering, till kommuner	Löpande
Statlig medfinansiering, enskilda vägar	Löpande
<u>Åtgärder i bilaga 2:</u>	
Åtgärd ur cykelplan. Måga-Nore	Pågående planläggning
Åtgärd ur cykelplan. Ockelbo-Säbyggeby	Planläggning i uppstartsskede
Åtgärd ur cykelplan. Gävle-Forsbacka	Planläggning pågår
Åtgärd ur cykelplan. Iggesund-Hudiksvall	Planläggning pågår
<u>Utredningsbehov enligt bilaga 2 i LTP</u>	
<u>Gång- och cykelåtgärder i bilaga 2</u>	
<u>Kollektivtrafikåtgärder i bilaga 5</u>	

Bilaga 2 – Inspelade brister och behov

Inom ramen för revidering av Region Gävleborgs länstransportplan har länets kommuner haft möjlighet att lyfta vilka brister som är av vikt inom respektive geografiskt område, kopplat till de olika infrastrukturområdena väg, järnväg, sjöfart samt cykel.



Bilaga 3 – Ordlista

Följande definitioner och begrepp används i länsplanen:

Medfinansiering: Annan parts finansiering eller delfinansiering av statlig infrastruktur.

Medfinansieringsavtal: Bestämmer omfattning, parternas ansvar samt finansieringen av åtgärderna. Avtal som binder parterna, men utan klausuler om skadestånd.

Samverkan: När Trafikverket och extern part samverkar för att lösa ett identifierat behov där finansieringen sker utifrån anläggningens ägaransvar.

Samverkansavtal: Bestämmer omfattningen av samverkan, parternas ansvar samt finansieringen med hänsyn till anläggningens ägaransvar.

Grundutförande: Den trafikala lösning som Trafikverket föreslår för att lösa en trafiksituation. Begreppet används i samband med medfinansiering från annan part till statlig infrastruktur.

Tillägg: De förbättringar/ anpassningar som annan part föreslår för att lösa trafiksituationen utöver det som ingår i statens ansvar. Begreppet används i samband med medfinansiering från annan part till statlig infrastruktur.

Planläggningsprocess: Planläggningsprocessen utmynnar i en vägplan. Vägplanen är den handling som är juridiskt bindande handlingen. I vägplanen framgår hur vägen ska utformas, vilka skyddsåtgärder och försiktighetsmått som ska vidtas, och vilken mark som behöver tas i anspråk för vägprojektet.

Väglagen: Väglagen är den enda lag som inte kräver ett särskilt markåtkomstförfarande efter att vägplanen antagits. Mark för vägprojekt upplåts med vägrätt. Vägplanen får inte strida mot Kommunens detaljplan.

Bygghandling: Detaljerade projekteringshandlingar som ligger till grund för upphandlingen av entreprenaden.

Produktion: Avser Trafikverkets skede för byggnation, då fysiska åtgärder på plats påbörjas ända till dess anläggningen besiktigats och överlämnande till mottagarna skett.

VGU: Trafikverkets styrande dokument för vägutformning. VGU ska beaktas vad gäller krav och råd, se <http://www.trafikverket.se/vgu>

Genomförandeavtal: Ett avtal som reglerar detaljer för genomförandet, tidplan för produktion, ägande, förvaltande samt gränsdragningar för kommande underhållsansvar mm.

Anslagspost: Med en anslagspost avses ett belopp som har förts upp under ett anslag och som avser ett visst deländamål.

SINV: Anslagspost avseende smärre investeringsåtgärder i nationell statlig infrastruktur. Trafikverket är planeringsansvarig.

REGINV: Anslagspost avseende investeringar i regional statlig infrastruktur. Region Gävleborg är planeringsansvarig.

NTP: Nationell plan

LTP: Länsplan

Bilaga 4 – SEB:ar

Se separat bilaga

Bilaga 5 MKB för Länstransportplan 2022 – 2033

Se separat bilaga