

Regional infrastrukturplan 2022 – 2033 för Gävleborgs län

Länsplan för regional transportinfrastruktur



Förord

De av staten finansierade och av Region Gävleborg i samverkan med länets kommuner och övriga berörda aktörer utpekade prioriteringarna i denna tolvåriga plan omfattar drygt en miljard kronor. Arbetet med att ta fram en Länstransportplan innebär hårda prioriteringar bland många stora behov. Fler kilometer cykelvägar behövs. Gävleborgs vägar har pekats ut som Sveriges sämsta och behöver bli säkrare och bättre. Järnvägen behöver byggas ut och rustas upp. Tillgängligheten till kollektivtrafik behöver förbättras så att fler kan resa på ett mer hållbart sätt. Satsningarna i denna plan utgör regionens prioriteringar inom de ramar som staten gett. De tar oss en bit på väg. Trafiksäkerhetsåtgärder och åtgärder som har förutsättningar att bli genomförda inom perioden har prioriterats högt.

Gävleborg ska gå före i den gröna omställningen och bli ett mer jämlikt län, det fastställer den Politiska inriktningen för 2019-2022. De åtgärder vi gör ska bidra till att vi tillsammans när de globala Agenda 2030-målen, ett ekonomiskt, socialt och miljömässigt hållbart Gävleborg. Utvecklingen av hela transportnätet, med både järnväg och väg för motorfordon, cykel och gång är grundläggande för att ett län som ser ut som Gävleborg ska vara ett attraktivt län att bo, leva och verka i. Länsplanen för regional transportinfrastruktur är ett av våra viktigaste verktyg i det arbetet.

Ju snabbare länet ställer om, desto bättre kommer framtida kriser att kunna hanteras. Transportsektorns omställning handlar dels om minskade utsläpp från motortrafiken - transportflottan övergång till fossil- och utsläppsfria drivmedel men transporter behöver också effektiviseras. Fler transporter behöver övergå till gång och cykel, dels för transportsektorns omställning men inte minst för våra medborgares hälsa och luftkvaliteten i våra tätortsnära lägen. Och även om detta är en plan för utveckling av transportnätet är det viktigt att komma ihåg att den resa som går att undvika är den mest hållbara resan.

Fredrik Åberg Jönsson
Hållbarhetsnämndens ordförande

Innehållsförteckning

Sammanfattning	4
1. Inledning	6
2. Mål för länsplanen 2022-2033	7
2.1 Målkonflikter.....	10
3. Planeringsprocessen	10
3.1 Fyrstegsprincipen.....	11
4. Nulägesbild	12
4.1 Viktiga stråk	14
4.2 Behov av utveckling av infrastrukturen.....	17
5. Åtgärder	18
5.1 Principer för prioritering mellan objekt i Gävleborg	18
5.2 Åtgärdsplan för länsplan 2022 – 2033	19
5.3 Åtgärdsbeskrivning	21
6. Genomförande	34
6.1 Genomförandeplan.....	34
6.2 Roller och ansvar	35
6.3 Avvikelsehantering	35
6.4 Uppföljning.....	36
6.5 Avstämning mot länsplan 2018 – 2029.....	36
Bilagor	37
Bilaga 1 – MKB för Länstransportplan 2022 – 2033	37
Bilaga 2 – Samhällsekonomiska beräkningar – namngivna objekt.....	38
Bilaga 3 – Beskrivning av process för åtgärdsvalsstudier	39
Bilaga 4 – Funktionellt prioriterat vägnät	40

Sammanfattning

Region Gävleborg har uppdraget att upprätta och fastställa en trafikslagsövergripande länstransportplan för regional transportinfrastruktur för perioden 2022-2033. I regeringsdirektivet tilldelades Region Gävleborg i form av planupprättare 1093 miljoner kronor för länsplanens tolvåriga period, 2022-2033. En första justering av denna ram fastställdes senare av Trafikverket, utifrån redan upparbetade kostnader i föregående plan vilket genererade en planeringsram om 1060 miljoner kronor. Slutligt besked om den ekonomiska ramen fastställdes inom ramen för beslut om nationell plan under 2022.

Länsplanen anger den strategiska inriktningen för länets transportinfrastruktur och ska bidra till att uppfylla såväl nationella som regionala mål. Gävleborgs Politiska inriktning och den regionala utvecklingsstrategin för Gävleborg är viktiga styrdokument och denna länsplan är ett medel för att uppnå målen i dessa samt de nationella transportmålen. Därutöver anger regeringen ett antal fokusområden i direktiv och proposition, vilka länsplanen ska bidra till att uppnå tillsammans med Trafikverkets nationella plan. Utifrån dessa har länsplanen nedanstående fyra mål:

- Ökad tillgänglighet för person- och godstransporter i starka stråk
- Robust och kapacitetsstark infrastruktur i hela länet
- En utsläppsfri transportsektor och ett hållbart resande
- Jämlika och likvärdiga förutsättningar i transportsystemet

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 tillgänglighet. Länsplanens fokus ligger på en infrastruktur som skapar förutsättningar för ett ökat hållbart resande, där de ekonomiska, sociala och miljömässiga aspekterna ska samverka för en transportinfrastruktur i enlighet med regeringens direktiv om förslag och fastställelse av länsplan (utifrån rskr. 2020/21:409), den Politiska inriktningen samt Gävleborgs mål i den regionala utvecklingsstrategin (RUS). Utifrån detta är åtgärder inom utpekade stråk högst prioriterade.

Målet med länsplanen är att arbeta med hållbara transporter, med utökat fokus på hela resan perspektivet och möjliggörande av hållbara kombinationsresor. Länsplanen ska även bidra till omställningen till ett utsläppsfritt transportsystem, genom likvärdiga förutsättningar för olika transportslag samt att åtgärder som stödjer och/eller möjliggör bostadsbyggande prioriteras högt. Åtgärder som finansieras för att nå denna ambition presenteras nedan.

Ekonomisk fördelning Region Gävleborg länstransportplan 2022 - 2033						
Objekt och åtgärder	Tot kostnadsberäkning*	Upparbetat tom 211231	Länsplan 2022-2033*	2022-2025*	2026-2029*	2030-2033*
Utredningar			38			
V 84 Hudiksvall-Medskog, trafiksäkerhet och hållbart resande			10	1	9	
Regional cykelplan			1	1		
Utredning perrongförlängning och tillgänglighet			1	1		
Utredning av trafiksäkerhetsbrister			1	1		
Utredning av sommarcykelväg och bymiljöväg			1	1		
Mötesseparering v 84 Sörforsa-Medskog			14	5	9	
Utredningar			10		5	5
Hållbara resor			198			
Cykel - enkla åtgärder	70		70	13	23	34
Kollektivtrafik - enkla åtgärder	70		70	18	26	26
Väg 583 Sandarne - Flygstaden, cykelbarhet	5		5	5		
Vväg 272 Ockelbo-Säbyggeby, cykelväg	30	1	29	10	19	
Väg 83 Rolfhamre-Nore, cykelväg	22	7	24	24		
Trafiksäkerhet och enskilda vägar			197			
Investeringsbidrag enskilda vägar	50		50	17	16	17
Trafiksäkerhet - enkla åtgärder	70		71	18	26	27
Trafikplats Tuna E16***	1	0,5	0,5	0,5		
Genomfart Hofors***	48,7	12	19	19		
Väg 76 trafiksäkerhet och hållbara resor***	200		46		30	16
Näringen - GCM-passager***			10			10
Statlig medfinansiering	200		200	60	60	80
Namngivna objekt			427			
Väg 83 Bollnäs - Vallsta***	436	49				
Etapp 1 Bollnäs-Röste	97	23	72	72		
Etapp 3 S Lottefors - G:a lv	65		65	10	30	25
Etapp 4 G:a lv - Träslottet - GC	45		25	5	15	5
OKB Gävle Västra, regional station***	259,8**		150		25	125
Väg 583 Iggesund-Hudiksvall, cykelväg	63	7	59	30	29	
Väg 559 Forsbacka - Överhärde, cykelväg	69	2	56	10	46	
Total			1 060	321	368	370

* kostnad i miljoner kronor, utifrån prisnivå 2021

** osäkerhetskalkyl om ca +/- 40%

*** Samfinansiering mellan olika parter

Figur 1 Ekonomisk fördelning av tilldelad planeringsram för Länsplan 2022-2033

1. Inledning

Region Gävleborg har det regionala utvecklingsansvaret¹ och ska upprätta och fastställa en länsplan för regional transportinfrastruktur², hädanefter benämnd *länsplan*. Länsplanen antas av Regionfullmäktige och det är Hållbarhetsnämnden som har ansvaret för framtagande och uppföljning av planen. Regeringen beslutade i juni 2021 att ge Region Gävleborg i uppdrag att ta fram en ny länsplan för perioden 2022–2033. Länsplanen ska bidra till att uppfylla mål på såväl nationell som regional nivå.

Länsplanens strategiska inriktning och ekonomiska prioriteringar utgår från regionala behov. Grundläggande är den politiska inriktning som antagits av Region Gävleborg inför innevarande mandatperiod³ samt Regional utvecklingsstrategi för Gävleborg 2020-2030 (RUS). Den politiska inriktningens övergripande mål är ett jämlikt samhälle som präglas av tolerans och mångfald och är tillgängligt och inkluderande för alla. Den politiska inriktningen fastställer också att Gävleborg ska gå före i den gröna omställningen. Visionen i RUS är ett öppet, nytänkande och hållbart Gävleborg. Andra strategiska regionala dokument av betydelse för länsplanen är Trafikförsörjningsprogram⁴ och cykelplanen Cykla i Gävleborg⁵. De regionala målen i länsplanen är med utgångspunkt i detta, en regional anpassning av den nationella transportpolitikens mål⁶, inklusive klimatmålen, samt regeringens direktiv för länstransportplaner⁷.

Länsplanen ska möjliggöra hållbara transporter samt ökad tillgänglighet. Infrastrukturen ska därmed vara hållbar, där ekonomiska, sociala och miljömässiga hänsynstaganden skapar förutsättningar för ett mer hållbart resande och en hållbar samhällsutveckling. Därmed bidrar infrastrukturen till uppfyllelse av Agenda 2030 och de globala målen. Barnkonventionen är lag⁸ sedan 2020 och viktig för hela samhällsutvecklingen, inte minst inom transportinfrastrukturen, arbete för en hållbar utveckling. I länsplanen finns ett antal viktiga prioriteringar, målkonflikter samt osäkerheter som behöver hanteras löpande. Förbättrade förutsättningarna för kollektivtrafiken, ökat fokus på hela resan och möjliggörande av hållbara kombinationsresor är viktiga prioriteringsgrunder. Hela resan utgår från hur olika färdmedel samverkar för att skapa en bättre helhet. Andra viktiga inriktningar är att länsplanen ska bidra till omställningen till ett utsläppsfritt transportsystem och att åtgärder som stödjer bostadsbyggande ska prioriteras.

Länsplanen är trafikslagsövergripande och omfattar all statlig infrastruktur i Gävleborg. Länsplanen ska hantera helheten i det regionala transportnätet, med kopplingar till både det lokala och det nationella transportnätet. Länsplanen revideras normalt vart fjärde år och ska redovisa vilka infrastrukturåtgärder som är prioriterade och därmed kommer att finansieras under planperioden (kommande tolv år).

Länsplanen innehåller medel för investeringar på regionala statliga vägar för person- och godstransporter samt för kollektivtrafik, cykel och trafiksäkerhet. Planen innehåller även statlig medfinansiering till åtgärder på det kommunala vägnätet. Länsplanerna kan även

¹ Lag (2010:630) om regionalt utvecklingsansvar samt Förordning (2017:583) om regionalt tillväxtarbete

² Förordning (1997:263) om länsplaner för regional transportinfrastruktur

³ Politisk inriktning för Region Gävleborg 2019-2023

⁴ Region Gävleborgs Trafikförsörjningsprogram

⁵ Regional plan för Cykla i Gävleborg – Region Gävleborg

⁶ Regeringens proposition "Mål för framtidens resor och transporter" (prop. 2008/09:93)

⁷ Riksdagsskrivelse 2020/21:409

⁸ Lag (2018:1197) om Förenta nationernas konvention om barnets rättigheter

innehålla samfinansiering av åtgärder i nationella planen⁹. Till den nationella infrastrukturen i Gävleborg räknas järnvägar, europavägarna E4, E16, E45 samt länsväg 56. Inför planperioden 2022-2033 har länsplanen i Gävleborg tilldelats en finansiell ram på 1 060 miljoner kronor. Medlen finns avsatta i Trafikverkets ekonomiska investeringsramar. Länsplanen visar hur fördelningen av medlen för perioden ser ut, vilka prioriteringar som gjorts och hur dessa prioriteringar motiveras. Länsplanen innehåller objekt som planeras eller som byggstartats men inte ännu avslutats vid ingången av 2022.

Nationell och regional infrastruktur är också lokal infrastruktur. I Gävleborgs län finns totalt 31 067 mil väg. Den största delen är enskilda vägar (25 882 mil), tolv procent är statliga vägar (3 842 mil) och fyra procent kommunala vägar (1 343 mil)¹⁰. Länets tio kommuner har olika behov och ser därmed olika brister i transportsystemet. Kommunerna har spelat in sina lokala behov under processen att ta fram länsplanen. Framför allt har möjligheter att cykla utmed det regionala vägnätet lyfts fram. Det finns en stark efterfrågan på trafiksäkerhetsåtgärder vid både studie- och arbetspendling. Infrastrukturens betydelse för attraktiva boendemiljöer betonas. Därtill har behov av säkra korsningar och hastighetshöjande åtgärder på väg pekats ut som viktiga för kommunernas utveckling.

Region Gävleborg har under processens gång fört både enskilda och gemensamma dialoger internt inom regionen, främst med den regionala kollektivtrafikmyndigheten, med kommunerna, Länsstyrelsen Gävleborg och andra berörda myndigheter. Länsplanens begränsade tilldelning av ekonomiska medel gör det inte möjligt att möta alla behov, utan prioriteringar har behövt göras. Dialogerna har visat på behovet av tydliga faktaunderlag vid åtgärdsbedömningarna, varför länsövergripande utredningar blir ett viktigt verktyg under planperiodens fortsatta arbete.

Enligt Miljöbalkens sjätte kapitel medför en länsplan betydande miljöpåverkan¹¹. Till följd av detta tar Region Gävleborg fram en miljö kvalitetsbedömning som redogör för vilka effekter planen förväntas få. Denna återfinns som bilaga 1 till länsplanen.

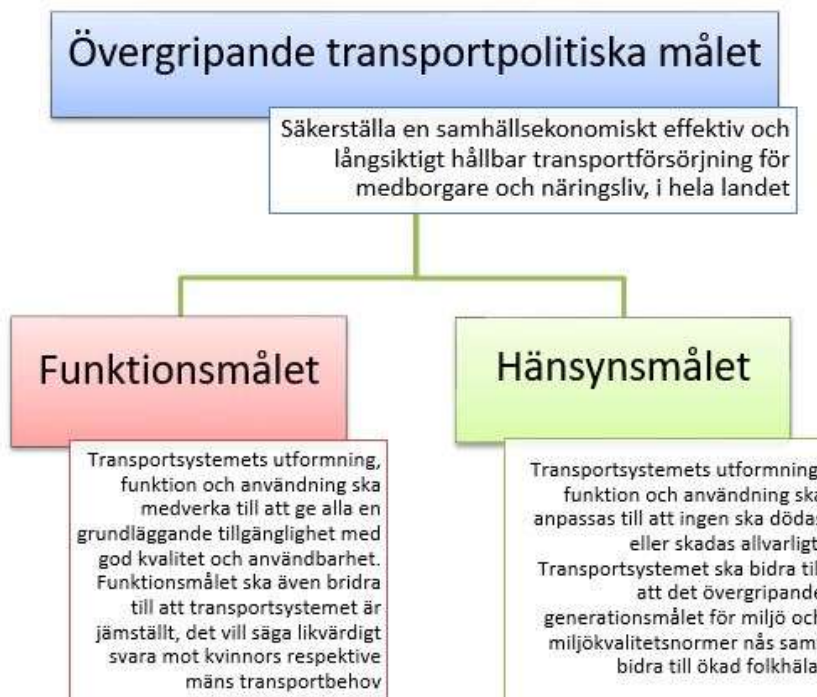
2. Mål för länsplanen 2022-2033

I arbetet med att revidera länsplanen finns en rad beslutade mål på internationell, nationell och regional nivå att beakta. Målen för länsplanen ska koppla samman de nationella och regionala målen. De globala målen i Agenda 2030 är grundläggande och länsplanen ska bidra till måluppfyllelsen. Länsplanen ska även bidra till de nationella transportpolitiska målen och dess jämbördiga undermål, hänsynsmålet och funktionsmålet, samt till klimatmålen. De transportpolitiska målen framgår av figur 2 nedan.

⁹ Förordning (2009:237) om statlig medfinansiering till vissa regionala kollektivtrafikanläggningar m.m.

¹⁰ SCB 2010

¹¹ Miljöbalk (1998:808)



Figur 2 Transportpolitiska målen. Källa: Regeringens proposition "Mål för framtidens resor och transporter" (prop. 2008/09:93)

För att nå en hållbar utveckling i Gävleborg måste de ekonomiska, sociala och miljömässiga dimensionerna av hållbarhet integreras i utvecklingsarbetet. Fyra mål har formulerats för länsplanen inför planperioden 2022-2033. Dessa utgår från nationella mål samt målen i Region Gävleborgs politiska inriktning och RUS.

- Ökad tillgänglighet för person- och godstransporter i starka stråk
- Robust och kapacitetsstark infrastruktur i hela länet
- En utsläppsfri transportsektor och ett hållbart resande
- Jämlik och likvärdig infrastruktur

Ökad tillgänglighet för person- och godstransporter i starka stråk

Gävleborg har stråk i både nord-sydlig och öst-västlig riktning. I länets nord-sydliga riktning dominerar järnvägen som transportslag medan de öst-västliga stråken är beroende av vägtransporter. Infrastruktursatsningar ska ta hänsyn till länets geografiska skillnader för att tillmötesgå behovet av tillgänglighet och framkomlighet.

Länsplanen ska möjliggöra hållbara transporter mellan hem och skola/arbete samt skapa förutsättningar för en hållbar transportutveckling för näringslivet. Både person- och godstransporter ska upplevas som tillförlitliga, punktliga och komfortabla.

Exempel på åtgärder:

- Åtgärder som bidrar till ökad tillgänglighet, sammanhållning i hela länet och en positiv regional utveckling.
- Åtgärder som ökar framkomligheten på väg och järnväg.
- Åtgärder som skapar bättre förutsättningar i transportsystemet för utveckling av kollektivtrafiken.

Robust och kapacitetsstark infrastruktur i hela länet

Transporter behöver effektiviseras för att nå de transportpolitiska målen, men infrastrukturen måste också bli mer robust. Persontransporter sker, till skillnad från godstransporter, utifrån oförutsägbara mönster och genom individuella val av transportslag. Länsplanen ska bidra till att en större del av det funktionellt prioriterade transportnätet för gods och personresor är utformat för en hållbar och transporteffektiv användning. Transportnätet ska underlätta för gods- och persontransporternas effektivisering vilket exempelvis innebär att frakta fler och mer personer och gods i samma transport.

Exempel på åtgärder:

- Åtgärder som bidrar till att både vägens och järnvägens kapacitet ökar.
- Åtgärder som möjliggör frihet att välja transportsätt, för en ökad tillgänglighet och framkomlighet i hela länet.

En utsläppsfri transportsektor och ett hållbart resande

Infrastrukturen ska möjliggöra minskade utsläpp av växthusgaser och minskad energiåtgång inom transportsektorn. Gävleborg ska på kort sikt nå en fossiloberoende fordonsflotta till 2030 och på lång sikt möjliggöra för en utsläppsfri transportsektor. Målet ska bidra till miljömässigt hållbara transporter.

Exempel på åtgärder:

- Åtgärder som möjliggör hållbara och effektiva transporter av både människor och gods inom alla transportslag.
- Åtgärder som utvecklar de hållbara alternativens konkurrenskraft.
- Åtgärder som bidrar till att den totala mängden motorbundna transporter kan minska.

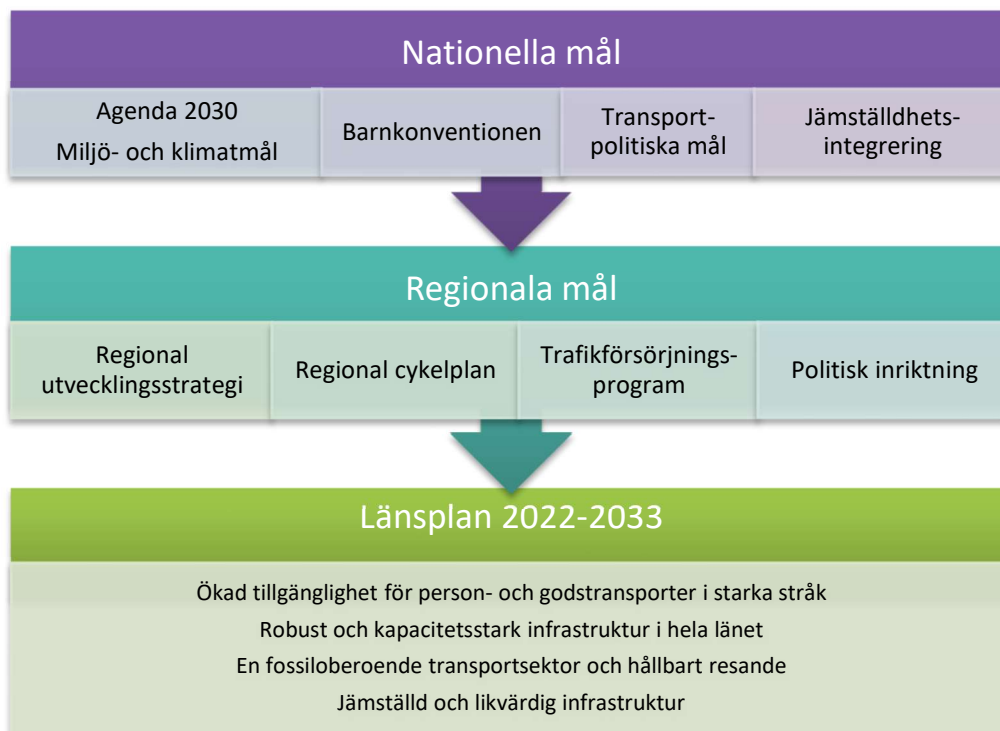
Jämlik och likvärdig infrastruktur

Transportsystemet ska vara tillgängligt för olika grupper i samhället. Länets infrastruktur ska vara jämlik ur ett individperspektiv och likvärdig ur ett geografiskt perspektiv. Ett starkare fokus på den sociala dimensionen av hållbarhet ska bidra till ökad jämlikhet.

Exempel på åtgärder:

- Ökad tillgänglighet till cykel och kollektivtrafik, vilket bidrar till förbättrad hälsa och ökad tillgänglighet utifrån socioekonomiska perspektiv.
- Åtgärder som ökar trafiksäkerheten, för att minska antalet allvarligt skadade och dödade i trafiken.

I figur 3 nedan framgår hur målen i länsplanen förhåller sig till övrig nationell och regional målstruktur.



Figur 3 visar hur målhierarkin från nationell och regional nivå förhåller sig till länsplanen

2.1 Målkonflikter

De flesta infrastrukturåtgärder skapar större eller mindre målkonflikter i planering och genomförande. En återkommande utmaning är att byggnation, oavsett omfattning och form, har en påverkan på såväl landskapsbild som miljö och klimat. Samtidigt är många åtgärder ett steg för att skapa mer hållbara transporter, genom exempelvis goda förutsättningar för kollektivtrafik och cykel som alternativ till biltransporter. Det är viktigt att väga för- och nackdelar mot varandra då valet står mellan att behålla befintlig utformning eller skapa ny infrastruktur och därmed göra ingrepp i miljön.

Målkonflikter måste hanteras i all planering och synergier ska eftersträvas. Exempelvis har personbilstransporter konsekvenser även om de går mot mer fossilfria bränslen. Partikelutsläpp behöver hanteras, liksom frågor om markanvändning. Med detta som grund är det av vikt att bygga om eller ny infrastruktur som skapar framkomlighet för de mindre ytkrävande transportmedlen.

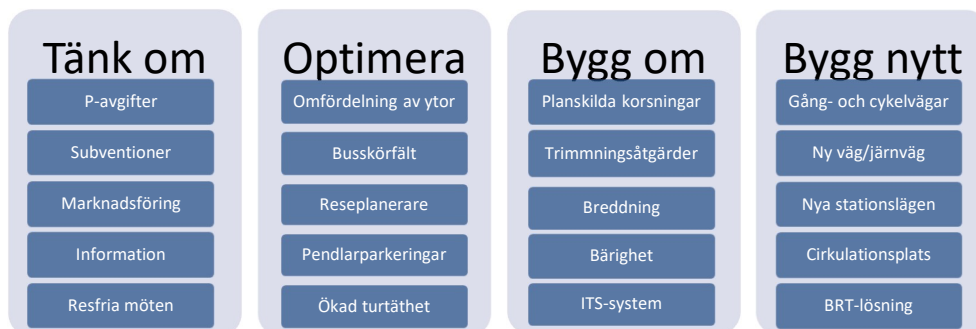
3. Planeringsprocessen

Planeringsprocessen för transportinfrastruktur är långsiktiga och transportslagsövergripande. Alla formella planeringsprocesser ska föregås av en åtgärdsvalsstudie eller annan likvärdig utredning, som 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 resurseffektiva åtgärder. Djupare beskrivning av processen med åtgärdsvalsstudier återfinns i Bilaga 3. För att säkerställa att rätt typ av åtgärd genomförs efter att ett behov har identifierats, sker en prövning som kallas fyrstegsprincipen. Fyrstegsprincipen ska tillämpas genom hela planeringsprocessen och genomförandet.

3.1 Fyrstegsprincipen

Syftet med fyrstegsprincipens tillämpning är att säkerställa en god resurshushållning och för att åtgärder ska bidra till en hållbar samhällsutveckling. Därtill bidrar principen till att i första hand pröva mindre kostsamma åtgärder och inte direkt välja dyrare lösningar såsom investeringar i ny transportinfrastruktur.

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?



Figur 4 Åtgärdsexempel inom fyrstegsprincipen

Figur 4 visar olika exempel på åtgärder inom de olika stegen. I åtgärdsvalsstudier finns ofta förslag på steg 1- och 2-åtgärder. Enligt nu gällande tolkning av förordningar och regler är bestämmelsen satt att länsplanens ram inte kan användas för åtgärder inom de första stegen i fyrstegsprincipen. Regionen ser ett stort behov av en utveckling som möjliggör en användning av dessa steg 1- och 2-åtgärder fristående utanför produktionsobjekt. Kostnadsdrivande processer, ökad kostnad för produktion av infrastruktur samt stora målkonflikter vid ingrepp av naturmiljö kräver effektiviserad användning av befintlig infrastruktur. Länet är stort till ytan och med diversifierande förutsättningar, samtidigt som medlen för reinvestering är begränsade kräver ökat samspel av befintliga ytor mellan transportslag. Steg 1- och 2-åtgärder kan, där de visar sig vara mest lämpliga, möta de ekonomiska, sociala och miljömässiga hållbarhetsaspekterna allt i ett.

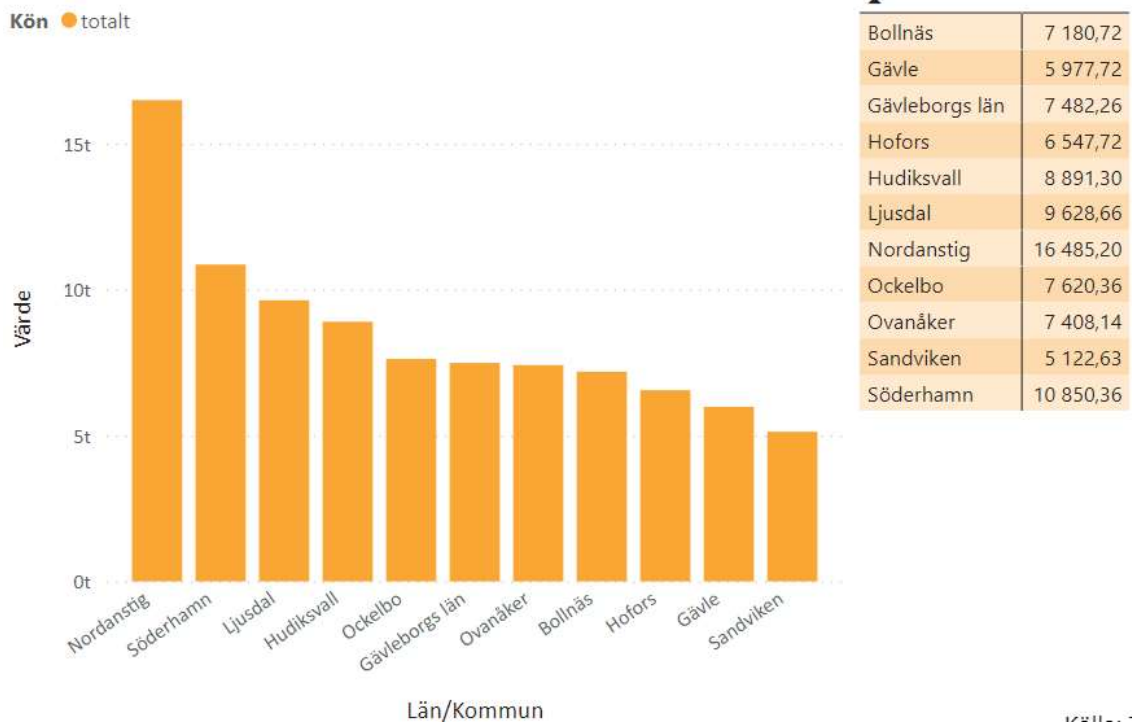
4. Nulägesbild

De geografiska förutsättningarna i Gävleborg medför att länet är beroende av en välfungerande och hållbar infrastruktur. Den påverkar förutsättningarna för näringsliv, arbetsmarknad och individers möjligheter att bo, leva och verka i länets alla delar. En fungerande infrastruktur och ett transportsystem ska vara tillgängligt, i bemärkelsen att det möter behoven för alla, oavsett kön, ålder, förmågor eller bakgrund.

Tillgängligheten är i vissa delar mycket god, bland annat utifrån fysisk närhet till storstadsområden, internationell flygplats och hamnar. Samtidigt är Gävleborg ett ytmässigt stort län med relativt gles och utspridd ortstruktur som skapar sårbarhet. En effekt av detta är att länet är uppdelat i flera mindre arbetsmarknader. Det är svårt för många kommuner och företag att attrahera kompetens och för invånare att få de jobb de önskar inom rimliga pendlingsavstånd. Över 80 procent av länets befolkning bor i tätorter, men dessa ligger relativt utspridda. Orterna har olika storlek, karaktär och funktioner. Befolkningen är huvudsakligen koncentrerad till den södra delen av länet samt tätorterna längs kusten och dalgångarna.

Gävleborgs ortstruktur och platsers storlek och tillgängligheten till välfungerande kollektivtrafik har betydelse för invånarnas resvanor. Dessa resvanor följs upp årligen i RUS:ens uppföljningsplattform, då uttryckt som vägtrafikarbete i fordonskilometer per invånare. Utifrån statistik från Trafikverket så ligger Gävleborg bland de län med högst trafikarbete per invånare i landet.¹² Inom Gävleborg är dock skillnaderna stora. Nordanstig har i särklass högst trafikarbete per invånare och Gävle och Sandviken lägst, se figur 5.

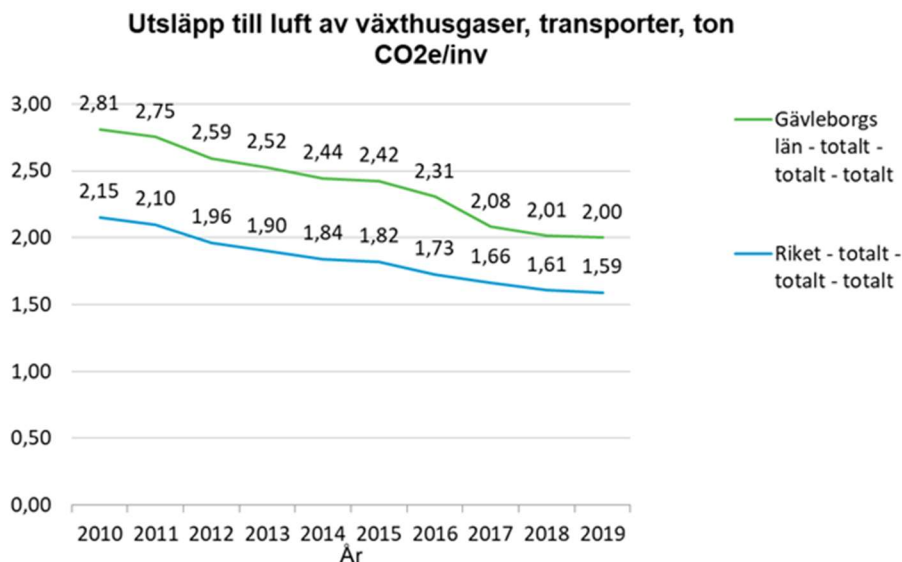
Total vägtrafik (trafikarbete i fordonskm per invånare)



Figur 5 Total vägtrafik uppdelat på länets kommuner och länet som helhet, Källa: RUS uppföljningsplattform

¹² Region Gävleborgs RUS – Power Bi uppföljning RUS mål

Som transportintensiv region har Gävleborg idag jämförelsevis höga utsläpp av växthusgaser från transporter. Länet ligger över rikssnittet vad gäller utsläpp av växthusgaser från transporter, se figur 6. Av Region Gävleborgs koldioxidbudget framgår att transporter står för den största delen av växthusgasutsläppen och att För att ligga i linje med Parisavtalet behöver utsläppen måste minska med 15 procent per år.



Figur 6 Utsläpp till luft av växthusgaser från transporter. Källa: Region Gävleborg

Persontransporter

Inom Gävleborg är infrastrukturen uppbyggd på järnvägstransporter i de nord-sydliga stråken och vägtransporter i de öst-västliga stråken. Även E4 och väg 83 är funktionellt viktiga stråk för såväl gods- som persontransporter.

Tillgången till kollektivtrafik varierar mellan och inom olika kommuner. Tillgången till kollektivtrafik för att ta sig till kommunhuvudort inom en halvtimme är relativt hög i de flesta kommuner. Ockelbo och Ljusdal har dock lägre tillgänglighetsgrad i detta perspektiv. Se mer i Trafikförsörjningsprogrammet som även visar olika relationer för mellankommunalt resande.

Inom länet är det endast sju procent av länet invånare som cyklar mellan hem och arbete/skola idag¹³. Den regionala cykelpotentialstudien¹⁴ visar att omkring hälften av länets invånare har mindre än fyra km mellan hem och arbete/skola. Fyra kilometer är klassad som accepterad cykelsträcka, varför många insatser krävs för att möjliggöra cykling på de kortare resorna och även trafiksäkra dessa transporter.

Länets vägnät har idag brister i trafiksäkerhet och framkomlighet för oskyddade trafikanter.

Samtidigt finns stor efterfrågan om trafiksäkerhetsåtgärder för arbets- och studiependling för att möjliggöra en attraktiv plats att bo på, i hela länet. Här dominerar behov av korsningsåtgärder samt hastighetshöjande åtgärder på väg som inspelat behov.

Godstransporter

Gävleborg är en industrialiserad del av Sverige liksom stora delar av norrlandskusten. Infrastrukturen är en grundförutsättning för industrins utveckling. Ett väl fungerande och samverkande transportsystem är därför en förutsättning för regionens möjlighet till

¹³ Kollektivtrafikbarometern

¹⁴ Cykelpotentialstudie i Gävleborg

utveckling. Godsvolymerna ökar och det är önskvärt att kustsjöfarten utnyttjas mer med koppling till centrala hamnar, såsom Gävle hamn för att skapa effektiva transportöverskridande lösningar. Godsets flöden på vägnätet har starkast kopplingar till Dalarna, följt av Uppsala och Stockholm.

4.1 Viktiga stråk

I Gävleborgs Infrastrukturprogram¹⁵ finns fem utpekade stråk med särskild betydelse för länet. För att kunna ta tillvara platsernas samlade tillväxt- och sysselsättningspotential är det viktigt att stärka de funktionella sambanden mellan orter och arbetsmarknader längs med, och mellan dessa stråk.

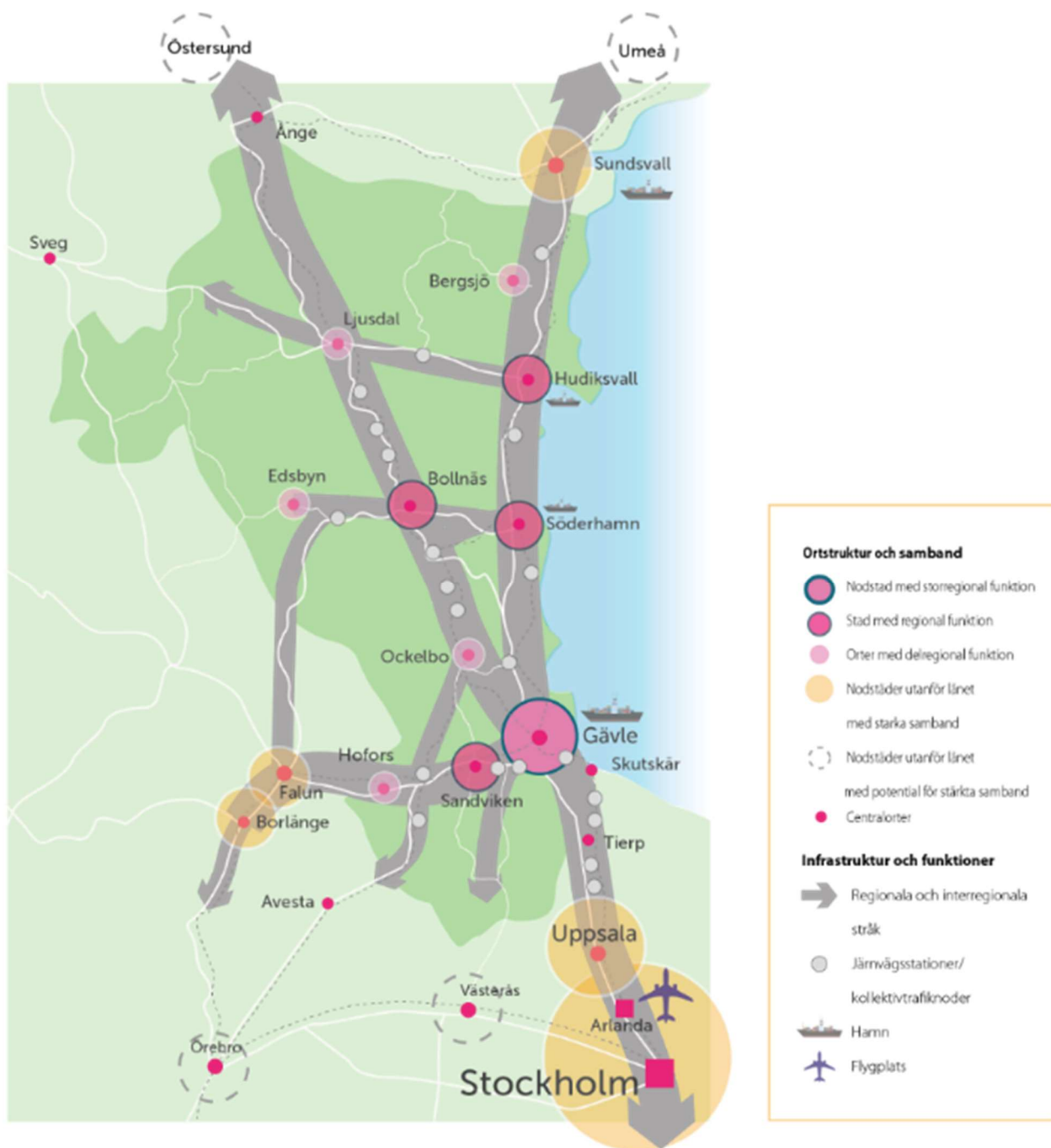
Stråken är utpekade som viktiga utifrån länets utveckling, men har också stor betydelse i ett interregionalt och nationellt perspektiv. Stråken har även olika betydelse utifrån transportslag. Södra Gävleborg, med Gävle hamn som bas, är en viktig transportnod i det nationella godsflödet med flöden vidare inom och genom länet. Norra stambanan är ett viktigt stråk för godstransporter medan Ostkustbanan till störst del utgörs av persontransporter i nord-sydlig riktning genom länet. Utmed dessa järnvägsstråk finns även starka vägtransportstråk, i form av E4 i Ostkuststråket och väg 83 i Norra stambanans stråk.

Stråken visualiseras i figur 7 och benämns enligt nedan:

- **Ostkuststråket (Ostkustbanan/E4):** Från Stockholm i söder, genom hela länet utmed kusten vidare mot Sundsvall och Umeå i norr.
Stråket kopplar samman städer längs norrlandskusten och inlandet. Stråket har en viktig funktion för persontransporter, både för daglig arbets- och studiependling inom de lokala och regionala arbetsmarknadsregionerna och för långväga resbehov. Personresor har även kopplingar mot inlandet för både pendling och besöksnäringen i fjällområdena där de regionala vägarna väg 83 och 84 fyller en viktig funktion.
Stråket har även en viktig transportfunktion för näringslivet. För företagen i Gävleborg handlar det om kompetensförsörjning och godstransporter, framför allt för de varutillverkande företagen. För norra Sveriges råvarubaserade industrier är stråket av stor betydelse.
- **Bergslagsstråket (Bergslagsbanan/E16):** Med utgångspunkt i Gävle hamn i öst in mot Falun/Borlänge i väst vidare mot Örebro som nav söderut
Stråket har en viktig funktion för utbytet mellan orterna i Gävles arbetsmarknadsregion samt omkringliggande regioner. Pendlingen mellan orterna är relativt omfattande, framför allt mellan Gävle och Sandviken.
Stråket har också en särskilt viktig funktion för näringslivet i de södra delarna av Gävleborg. I stråket transporteras stora mängder gods som tillverkas i regionen, för vidare export från bland annat Gävle hamn.
Bergslagsstråket har även en viktig funktion för besöksnäringen., bland annat för resor mot Kungsberget och mot Sälen-Idre.

¹⁵ Infrastrukturprogram – systemanalys 2018.

- **Norra stambanestråket (Norra stambanan/väg 83):** Från Gävle i söder upp mot Ljusdal i norr av länet, vidare mot Östersund.
Stråket knyter samman tre av Gävleborgs arbetsmarknadsregioner, med en betydande och ökande arbets- och studiependling. Den största pendlingsströmmen längs stråket går mellan Ockelbo och Gävle.
Stråket utgör en viktig funktion för regionens och Sveriges näringsliv genom ökade transporter av råvaror från norra Sverige. I stråket sker också transporter till kusten med bland annat skogsråvara. Tillverkningsindustrierna längs stråket alstrar också relativt många gods- och varustransporter.
Stråket har också en viktig funktion för besöksnäringen, bland annat för resor till Wij Trädgårdar i Ockelbo, Järvsö och för skidorter i Härjedalen.
- **Stråken Bergslagsdiagonalen (väg 50/301):** Binder samman länet och arbetsmarknader i öst-västlig sträckning
Stråket bidrar till att knyta samman södra Hälsinglands arbetsmarknader i öst-västlig riktning, samt Falun-Borlänge i sydvästlig riktning. Delar av stråket har viktiga funktioner för persontransporterna, inte minst eftersom persontransporter på järnväg saknas i stråket. Funktionen för näringslivets transporter är framför allt viktig för den tillverkande trävaruindustrin.
- **Riksväg 84:** Hudiksvall – Ljusdal – Färila
Stråket har en funktion för personresor genom att det knyter samman de funktionella arbetsmarknadsregionerna Hudiksvall och Ljusdal, och vidare mot Sundvall via ostkuststråket. Arbetspendlingen mellan arbetsmarknadsregionerna är dock inte så omfattande, utan sker främst inom respektive arbetsmarknad. I stråket sker också godstransporter med bland annat skogsråvara till kusten för produktion av pappersprodukter och vidare export via Östersjökustens hamnar. Stråket har också en godstransportfunktion som har betydelse för tillverkningsindustrierna i Hälsingland. Stråket har också en viktig funktion för besöksnäringen, bland annat för resor till Härjedalen-Jämtlands skidanläggningar samt besöksmål i de västra delarna av Hälsingland



Figur 7 Strukturbild för regionala stråk inom och ut mot omvärlden. Källa: Regional utvecklingsstrategi 2020-2030

Med 20 tågstationer längs länets tre järnvägsstråk och starka kollektivtrafikstråk med buss finns goda förutsättningar för utveckling av hållbara och livskraftiga stationssamhällen. Det är av vikt att hela transportnätet är välfungerande för att skapa hög tillgänglighet inom länet och över länsgränserna, såsom till Stockholm-Uppsala, Falun-Borlänge och Sundsvall-Härnösand.

Regional transportinfrastruktur är det större sammanhängande vägnätet som binder ihop regionens transporter inom och mellan länen. Inom det regionala nätet klassas vägarna in i olika prioriteringskategorier. Gävleborg har fyra funktionellt prioriterade vägar (FPV), som lyfts ut som extra viktiga inom områden korta och långa persontransporter, godstransporter samt kollektivtrafik. Dessa är, utöver

europavägarna, väg 83, 84, 50 och väg 76, se Bilaga 4. Tillsammans med järnvägen är dessa FPV-stråk de sträckor där flest transporter sker och där generellt sett störst behov av framkomlighet måste säkerställas.

4.2 Behov av utveckling av infrastrukturen

Nulägesbilden visar att tillgängligheten är relativt god i Gävleborgs transportinfrastruktursystem. Samtidigt finns stor efterfrågan på trafiksäkerhetsåtgärder för arbets- och studiependling för att möjliggöra en attraktiv plats att bo på, i hela länet.

Såväl person- som godstransporter ökar i omfattning, vilket ofta medför en ökad klimat- och miljöpåverkan. Stråken har idag begränsningar utifrån kapacitet, tillgänglighet, resurseffektivitet och trafiksäkerhet. Transportinfrastrukturen behöver därför både förbättras och användas mer effektivt.

Länets vägnät har idag brister i trafiksäkerhet och framkomlighet för oskyddade trafikanter. Avsaknaden av cykelbarhet utmed det regionala vägnätet den mest upplevda bristen i hela länet, oavsett kommun. Bland övriga behov av åtgärder på väg dominerar korsningsåtgärder samt hastighetshöjande åtgärder. För trafiksäkerhetsåtgärder ligger behoven utspridda på över både FPV-nätet och det finmaskiga vägnätet. Detta har framkommit i processen med att ta fram länsplanen.

Infrastrukturen behöver utvecklas så att den bidrar till länsplanens mål och möter de samhällsutmaningar och behov som är identifierade. Nedanstående avvägningar är särskilt viktiga att ta fasta på för att åstadkomma detta och använda länsplanens resurser där de är tillämpbara och ger mest effekt.

Tillgänglighet i hela länet

Samhället går mot mer hållbara transporter, där kollektivtrafiken utvecklas och cykelbarhet mellan hem och skola/arbete ökar i snabb takt. Samtidigt finns behov av en framkomlig infrastruktur för personbilstransporterna för att ta sig mellan hem och skola/arbete, där dessa transporter idag är enda möjligheten. Gävleborg har en viljeriktning att det ska vara attraktivt att bo och leva i hela länet.

Kollektivtrafik har svårt att konkurrera med personbilen som färdstätt på längre sträckor vid arbetstider på obekväma tider, skiftbyten eller andra individuella orsaker. Det regionala vägnätets största utmaning för dessa transporter är tillgänglighet. För att ha en tillgänglig infrastruktur krävs trafiksäkra vägar i hela vägnätet, men för längre transporter är även restiden en viktig aspekt i tillgänglighet. Gävleborg jobbar i nord-sydlig riktning med fokus på tåg som främsta transportmedel för långväga resor. Medan i öst-västlig riktning förlitar sig tillgängligheten idag på vägnätet. För att ha högre hastighet än 80 km/h på vägnätet krävs enligt nu gällande regelverk om trafiksäker utformning en mittseparering. Detta är kostnadsdrivande, tidskrävande och gör stora ingrepp i närmiljön. Dessa olika perspektiv måste hanteras i planeringen.

Omställning av resandemönster

Förändrat transportsätt för såväl gods som persontransporter kräver ett välutbyggt transportnät som möter behoven. Om infrastrukturens utveckling ska ge den positiva klimatomställningen som är önskvärd så krävs även ett aktivt arbete med beteendeförändringar. Dessa inryms inte inom länsplanens finansieringsmöjligheter.

Region Gävleborg kan dock som regionalt samordningsansvarig i samverkan med kommuner bidra till påverkansarbetet genom informationsspridning, kunskapsstöttning och strategisk viljeriktning.

Omställning till hållbara bränslen

Gävleborg kommer även framöver att behöva transporter utmed vägnätet för såväl kollektivtrafik som personbil och lastbil. Kollektivtrafiken kan med dagens teknologiska förutsättningar inte vara tillgänglig för alla på ett attraktivt sätt. Detsamma gäller för godstransporter, där länets transporter fortsatt kommer ha behov av att transportera varor och gods på vägnätet, åtminstone del av sträckan. En utveckling av vägnätet är därför nödvändig, men måste ske i samklang med omställning till hållbara bränslen.

Denna utveckling ligger idag helt utanför länsplanen, då den inte kan finansiera utbyggnad av ladd- och tankinfrastruktur. I Gävleborg pågår arbete för att stärka infrastruktur för elladdning, men även vätgas och biogas som är en stor del av Gävleborgs övergång till utsläppsfria transporter.

5. Åtgärder

Investeringsåtgärder inom statligt väg- och järnvägsområde värderas och utreds i enlighet med tidigare redovisade planeringsförutsättningar. Inom Gävleborg finns många brister som behöver hanteras och arbetet med att skapa ett tillgängligt och hållbart transportnät är ett långsiktigt arbete som utvecklas efter samhällsutvecklingen.

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 Mål för länsplanen 2022-2033.

5.1 Principer för prioritering mellan objekt i Gävleborg

Länsplanens prioriteringar är gjorda utifrån regionala förutsättningar och behov, men styrs också av direktiv från regeringen som delger ett antal principer, såväl generella som specifika;

Åtgärder inom länsplanen ska bidra till att de transportpolitiska målen, inklusive klimatmålen, nås. Prioriteringar i planen ska motiveras och effekterna på möjligheterna att nå de transportpolitiska målen ska redovisas. Vid prioriteringen ska även behov av ökat bostadsbyggande samt behov för att möta betydande industriinvesteringar vägas in.

Länsplanens åtgärder ska bidra till den regionala utvecklingen och länsplanens fyra uppsatta mål. Prioritering av åtgärder är därför även gjorda utifrån regionala principer. Åtgärder som uppfyller dessa principer prioriteras högt:

- Trafikslagsövergripande åtgärder

- Åtgärder som bidrar till ett hållbart transportsystem
- Åtgärder som stödjer ett hela resan perspektiv
- Åtgärder som ökar trafiksäkerheten i transportsystemet.

De nationella och regionala principerna gäller för samtliga åtgärder inklusive de odefinierade åtgärdsplanerna, Cykel, Kollektivtrafik och Trafiksäkerhet. Därtill tillkommer principer som är specifika för vissa typer av åtgärder, enligt nedan.

5.1.1 Cykelobjekt

Vid prioritering av åtgärder för cykelobjekt är en viktig grund att regionens genomförda cykelpotentialstudie visar på en potential för sträckan. Kopplat till denna potentialstudie har studiependling och arbetspendling inom ett avstånd om 15, 30 och 45 minuters avstånd utvärderats.

Inom ramen för cykelåtgärder inryms såväl rena cykelvägar som byggdeväg, korsningsåtgärd eller cykelparkering. Principen för att avgöra vilken cykelåtgärd som ska prioriteras ska väga in trafikmiljön för cyklister framförallt utifrån trafiksäkerhet där en sammanvägning görs av bland annat hastighet, olycksstatistik samt möjlighet till parallellvägar eller avsaknad av parallellvägar. Därtill vägs -barn och ungdomars möjlighet till rörelse och självständighet in i prioriteringen.

5.1.2 Kollektivtrafikobjekt

För att möjliggöra en tillgänglig kollektivtrafik i hela länet ska investeringsåtgärder som möjliggör ökad andel resenärer med kollektivtrafiken prioriteras. Inom ramen för länsplanen kan sådana objekt vara hållplatslägen, pendlarparkeringar för bil och cykel eller passage över väg för tillgänglighet till och från hållplatsläget. Region Gävleborg utreser möjligheten att på längre sikt utveckla fler regionala tågstationer.

Åtgärder inom kollektivtrafiken kan härledas till busstrafik och tåg, där olika transportslag prioriteras i olika stråk. Utifrån Trafikförsörjningsprogrammets mål ska åtgärder för tågtrafik prioriteras i de nord-sydliga stråken, medan de öst-västliga stråken ska prioritera åtgärder för busstrafiken.

5.1.3 Trafiksäkerhetsobjekt

Trafiksäkerhetsåtgärder inrymmer samtliga transportslag. 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 och allvarligt skadade ska minska med minst 25% under samma tidsperiod.

Särskilda principer som styr prioritering av trafiksäkerhetsåtgärder är därför:

- Åtgärder som bidrar till etappmålet för trafiksäkerhet.
- Åtgärder som bidrar till trafiksäkerhet för fler än ett transportslag.

5.2 Åtgärdsplan för länsplan 2022 – 2033

Länsplanen 2022–2033 för Gävleborg innehåller satsningar som möjliggör hållbara transportval, genom stort fokus på kollektivtrafik- och cykelåtgärder. Även trafiksäkerhet och framkomlighet är prioriterat, där angivna åtgärder inkluderar lösningar för olika transportslag och därmed spänner över flera åtgärdsområden än ett.

Nedan presenteras den ekonomiska fördelningen av tilldelad ram om 1060 miljoner kr. Samtliga åtgärder som är fastställda att genomföras och bekostas inom ramen för länsplanen framgår av tabellen i figur 8. Tabellen är indelad i ett antal färger för att tydliggöra vilka områden de olika åtgärderna är fokuserade kring.

Ekonomisk fördelning Region Gävleborg länstransportplan 2022 - 2033						
Objekt och åtgärder	Tot kostnadsberäkning*	Upparbetat tom 211231	Länsplan 2022-2033*	2022-2025*	2026-2029*	2030-2033*
Utredningar			38			
V 84 Hudiksvall-Medskog, trafiksäkerhet och hållbart resande			10	1	9	
Regional cykelplan			1	1		
Utredning perrongförlängning och tillgänglighet			1	1		
Utredning av trafiksäkerhetsbrister			1	1		
Utredning av sommarcykelväg och bymiljöväg			1	1		
Mötesseparering v 84 Sörforsa-Medskog			14	5	9	
Utredningar			10		5	5
Hållbara resor			198			
Cykel - enkla åtgärder	70		70	13	23	34
Kollektivtrafik - enkla åtgärder	70		70	18	26	26
Väg 583 Sandarne - Flygstaden, cykelbarhet	5		5	5		
Vväg 272 Ockelbo-Säbyggeby, cykelväg	30	1	29	10	19	
Väg 83 Rolfhamre-Nore, cykelväg	22	7	24	24		
Trafiksäkerhet och enskilda vägar			197			
Investeringsbidrag enskilda vägar	50		50	17	16	17
Trafiksäkerhet - enkla åtgärder	70		71	18	26	27
Trafikplats Tuna E16***	1	0,5	0,5	0,5		
Genomfart Hofors***	48,7	12	19	19		
Väg 76 trafiksäkerhet och hållbara resor***	200		46		30	16
Näringen - GCM-passager***			10			10
Statlig medfinansiering	200		200	60	60	80
Namn-givna objekt			427			
Väg 83 Bollnäs - Vallsta***	436	49				
Etapp 1 Bollnäs-Röste	97	23	72	72		
Etapp 3 S Lottfors - G:a lv	65		65	10	30	25
Etapp 4 G:a lv - Träslottet - GC	45		25	5	15	5
OKB Gävle Västra, regional station***	259,8**		150		25	125
Väg 583 Iggesund-Hudiksvall, cykelväg	63	7	59	30	29	
Väg 559 Forsbacka - Överhärde, cykelväg	69	2	56	10	46	
Total			1 060	321	368	370

* kostnad i miljoner kronor, utifrån prisnivå 2021

** osäkerhetskalkyl om ca +/- 40%

*** Samfinansiering mellan olika parter

Figur 8 Länsplanens ekonomiska fördelning fördelat på åtgärdstyp

Den ekonomiska redovisningen är en nulägesbild, med angiven kostnadsbild vid planens framtagande. Dessa kan komma att justeras under planperioden. Justering i tid, kostnad eller innehåll hanteras i enlighet med rubrik 6.2 Avvikelsehantering, som i korthet utgår från Trafikverkets redovisningsansvar för länsplanens framdrift och är uppdelad för när åtgärdernas avvikelser är så pass stor att regionen behöver ta politiskt ställningstagande.

5.2.1 Sammantagen måluppfyllelse

Länsplanen 2022–2033 för Gävleborg bidrar sammantaget till ökad tillgänglighet för person- och godstransporter i starka stråk, robust och kapacitetsstark infrastruktur i hela länet, en utsläppsfri transportsektor och ett hållbart resande samt jämlik och likvärdig infrastruktur. På så sätt bidrar länsplanen till att de transportpolitiska målen, inklusive klimatmålen, nås.

Länsplanen är transportsortslagsövergripande och präglas av ett hela-resan-perspektiv. Två tredjedelar av planen utgörs av åtgärder för kollektivtrafik- och cykel. Dessa åtgärder bidrar till att möjliggöra hållbara transportval. Kollektivtrafikåtgärderna ger ökad tillgänglighet och restidsvinster för hela resan genom exempelvis pendlarparkeringar, hållplatser och vändplaner. Restiden är en viktig faktor för kollektivtrafikens konkurrenskraft. Åtgärderna bedöms därför lägga en bra grund för att öka andelen kollektivtrafikresenärer, vilket dessutom har god bäring på målen om ett utsläppsfritt transportsystem, hållbart resande samt ökad tillgänglighet. Gång- och cykelåtgärder ökar i hög grad tillgängligheten och bidrar till omställning till ett utsläppsfritt transportsystem.

Både kollektivtrafik- och cykelåtgärder bedöms bidra till ökad trafiksäkerhet och tillgänglighet för olika grupper av individer. Exempelvis kommer barn och ungas möjlighet till rörelse och självständighet att öka. När skillnaden i restid mellan bil och kollektivtrafik minskar eller utjämnas, så utjämnas också de negativa effekterna av ett ojämnt samhälle där det råder systematiska skillnader på vilka grupper som har tillgång till bil och körkort och vilka som inte har det.

Utöver kollektivtrafik och cykelåtgärder så genomförs ytterligare åtgärder för trafiksäkerhet och framkomlighet, i form av vägåtgärder, statlig medfinansiering och investeringsbidrag till enskilda vägar. Dessa åtgärder bidrar till att stärka infrastrukturen för såväl gods- som persontransporter.

Länsplanen som helhet stärker förutsättningarna att bo, leva och verka i hela Gävleborg. Genom att utveckla de starka stråken knyts de regionala arbetsmarknaderna ihop och förutsättningarna för arbets- och studiependling stärks. Detta kompletteras genom de mer kapillära strukturerna så som investeringar i enskilda vägar och cykelbarhet genom bymiljöväg. Dessa åtgärder förbättrar möjligheterna att både bo och driva företag i landsbygd. Exempelvis är skogsnäring och många besöksnäringföretag beroende av välfungerande kapillärt vägnät.

För de mest tätbebyggda områdena innebär länsplanens åtgärder bland annat förbättrade förutsättningar för bostadsbyggande. Länsplanens åtgärder kopplat till utvecklingen av Näringen-avtalet i Gävle möjliggör en hållbar exploatering av bostäder i stationsnära läge. Ytterligare åtgärder som har positiv effekt på bostadsbyggandet är väg 76, samt gång- och cykelåtgärder.

5.3 Åtgärdsbeskrivning

Den ekonomiska ramen på 1 060 miljoner kronor fördelas på olika infrastruktursatsningar inom Gävleborg. Åtgärderna beskrivs nedan under respektive åtgärdsområde.

5.3.1 Utredningar

Som redogjorts tidigare i plandokumentet finns det inom varje kommun ett stort antal brister som behöver åtgärdas för att transportinfrastrukturen ska vara tillgänglig, säker och hållbar. I och med att inspelade brister är per kommun och utifrån ett lokalt perspektiv behöver utredningar genomföras för att ta fram en helhetsbild av vilka åtgärder som är lämpliga för respektive brist. Dessa utredningar är en förutsättning för att åtgärder sedan ska vara genomförbara.

Utredningarna inom länsplanen spänner över alla olika åtgärdsområden, från framkomlighet och trafiksäkerhet till mindre brister i form av punktinsatser. Utredningarnas syfte är att ta fram förutsättningar för genomförandet och belysa hur bristen påverkar utifrån en regional bedömning.

Genom utredning i tidigt skede skapas även bättre förutsättningar för att nå en bättre planeringsmognad inför kommande planrevideringar och därmed ökade förutsättningar för att åtgärder kan prioriteras utifrån genomförbarhet. Planen avsätter cirka 3 procent, totalt 38 miljoner kronor, av den ekonomiska ramen för denna typ av utredningar. Namngivna utredningar avses genomföras inom planperiodens första fyra år. Den odefinierade potten avser medel till kommande 8 år av länsplanen och nya framkomna behov av utredningar.

Väg 84 Hudiksvall-Medskog, trafiksäkerhet och hållbart resande

Hudiksvalls kommun har under föregående planperiod haft en etablering av ett större handelsområde väster om E4, omnämnt Medskogs handelsområde. Vid etableringen av handelsområdet omhändertogs inte gång- och cykelkopplingen mellan handelsområdet och tätorten, vilket påverkar framkomligheten för oskyddade trafikanter, där E4 är en stor barriär. Vägområdet inbjuder inte till en trafiksäker blandtrafik, då väg 84 är en prioriterad väg för godstransporter, trafikflödet av motorfordon är högt och vägutformningen saknar förutsättningar för oskyddade trafikanter att röra sig på vägrummet.

Utredningen 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 om total 10 miljoner kronor tar höjd för framtida vägplanskostnader, men fastställd finansiering för projektets genomförande tas fram under utredningens framdrift.

Regional cykelplan

Den regionala cykelplanen för Gävleborg har fokus på infrastrukturåtgärder för cykel på statliga vägar. Genom planen har ett konsekvent arbetssätt för prioritering av cykelinfrastruktur för ett mer hållbart samhälle införts. Planen är dock i behov av en översyn och uppdatering.

Revidering av regional cykelplan finansieras med 1 miljoner kronor och ska utgå ifrån två underlag från Region Gävleborg. Den första utgångspunkten ska vara regionens politiskt beslutade plan *Cykla i Gävleborg* som lyfter insatser för ökad och säker cykling, dels cykelpotentialstudien för Gävleborg som visar på potentialen för arbets- och studiependling. Den regionala cykelplanen ska tydligt beskriva vilka objekt som

prioriteras eller inte prioriteras i länsplanen. Arbetet med cykelplanen ska bidra till stärkt samverkan, bättre beslutsunderlag samt ytterst att boende i Gävleborg ska cykla mera.

Utredning av perrongförlängning och tillgänglighet

Infrastrukturens utveckling förändras, såväl inom godstransporter som inom kollektivt resande. Utvecklingen går mot att fler transporter ska nyttja samma tillgängliga yta, men att fordonen blir längre, tyngre och/eller högre. Behov finns därför att utreda de perronger som finns i befintlig järnvägsinfrastruktur. Länsplanen finansierar därför en utredning av perrongförlängning och tillgänglighet med 1 miljoner kronor. Den ska ta hänsyn till såväl gods som persontrafik och klargöra hur perrongerna är rustade för en framtida möjlig utveckling. Utredningen avgränsas till de järnvägsbanor som idag trafikeras av kollektivtrafiken.

Utredning av trafiksäkerhetsbrister

Arbetet med att öka trafiksäkerheten på infrastrukturen har pågått länge och har sin grund i regeringens nollvision som beslutades 1997. Inom Gävleborg har flertalet åtgärder genomförts, ofta i samband med större objekt i starka stråk. Att enbart jobba med stråk eller länge sektioner av stråk skapar en tröghet i genomförandet samt geografiska skillnader i trafiksäkerhetskvaliteten inom transportsektorn.

Idag saknas en sammanställning för hur transportnätet ser ut på en länsövergripande nivå och vilka brister som är av störst betydande karaktär för trafiksäkerhetsarbetet och därmed behöver prioriteras i ekonomiska investeringar. Genom att ta fram en övergripande lägesbild för stora som små åtgärdsbehov så kan länsplanen arbeta mer strukturerat och resultatinkänt med trafiksäkerhetsåtgärder för att på det sättet också göra sin del i arbetet mot nollvisionen. En viktning bör även göras med hänsyn till det funktionellt prioriterade vägnätet, där flöden för såväl person- som godstransporter är högst.

Utredning av sommarcykelväg och bymiljöväg

Byggnation av statlig cykelinfrastruktur alltid måste förhålla sig till vägnätet. Behovet av att kunna transportera sig på cykel utmed det mindre prioriterade vägnätet är lika stort eller i paritet med det funktionellt prioriterade vägnätet. Det behövs en analys av vägnätet i sin helhet för att analysera hela länets tillgång till olika transportinfrastruktur. Analysen behöver kopplas till olika grupper av individers förutsättningar och behov.

Länsplanen finansierar därför en utredning med 1 miljoner kronor. Den ska påvisa de olika förutsättningarna som gäller inom länet som helhet. Grunden i utredningen är Trafikverkets framtagna riktlinje om bymiljöväg, som anger att det ska vara under >2000 i årsdygnstrafik (ÅDT), en vägbredd mellan 5 till 7 meter och skyltad hastighet inte överstiger 60 km/h.

Utredningen ska utgöra underlag för den fortsatta regionala planeringen av cykelåtgärder. Då regionens geografi är stor behöver länets transportplan ta höjd för väl anpassade åtgärder utifrån de platsspecifika förutsättningarna. Utredningen bidrar på sikt till ökat cykelbart vägnät inom länet.

Mötesseparering väg 84 Sörforsa-Medskog

Sträckan Sörforsa-Medskog på väg 84 är en av länets högst belastade vägsträckor och har brister i såväl trafiksäkerhet som framkomlighet. Äldre utredningar om sträckan finns, men det finns behov av förnyad utredning.

Utredningsmedel, 10 miljoner kronor, avsätts för att ta fram förutsättningar för ökad trafiksäkerhet och framkomlighet. Utredningen avgränsas till att behandla sträckan väster om handelsområdet Medskog, vid Ulvberget, fram till trafikplats Sörforsa, vilken är sträckan med i särklass högst andel trafikanter. Utredningen kommer att ge ett bra underlag för hur trafiksäkerhet och framkomlighet kan stärkas på sträckan.

5.3.2 Hållbara resor

Åtgärdsområdet Hållbara resor har åtgärder som inriktas på framkomlighet för oskyddade trafikanter med olika färdmedel, men ofta innebär åtgärder för ökad framkomlighet för kollektivtrafiken även ökad framkomlighet för övriga transporter, dock inte när det gäller hållplatsåtgärder specifikt.

Cykel – enkla åtgärder

Länsplanen avsätter 80 miljoner kronor för vid planens upprättande är oidentifierade cykelåtgärder som ökar cykelns attraktivitet. Inom planens första fyra år, prioriteras åtgärder som görs i samband med exempelvis åtgärder inom kollektivtrafik, eller i samband med underhållsarbeten. Nästföljande 8 år ska medlen fördelas utifrån de två prioriterade utredningarna i länsplanen, den reviderade cykelplanen och utredningen om förutsättningar för sommarcykelväg eller bymiljöväg.

Exempel på åtgärder som inryms inom denna pott är cykelväg, säkra passager över statlig väg, bygdeväg, korsningsåtgärd eller cykelparkering

Kollektivtrafik – enkla åtgärder

För att främja ett hållbart resande krävs en infrastrukturutveckling på såväl det statliga som det kommunala vägnätet. Infrastrukturen brister i flera tätorter, gällande tillgänglighet och trafiksäkerhet.

Länsplanen finansierar kollektivtrafik med en pott om totalt 70 miljoner kronor. Avsatta medel kan finansiera åtgärder så som hållplatslägen, pendelparkeringar för bil och cykel eller passage över väg för tillgänglighet till och från hållplatsläget. I potten ingår påbörjade åtgärds paket, etapp 1 och etapp 2. 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, bland annat vindskydd, tillgänglighetsanpassning, vändplan eller pendelparkeringar.

Åtgärden möjliggöra en tillgänglig kollektivtrafik i hela länet som kan bidra till ökad andel resenärer med kollektivtrafiken och därmed ett hållbart resande.

Väg 583 Sandarne-Flygstaden, cykelbarhet (Söderhamns kommun)

Sträckan Sandarne-Flygstaden ingår i pendlingsstråket Sandarne-Söderhamn, där delsträckan från Sandarne till Flygstaden idag är en felande länk. Sträckan från Flygstaden in till Söderhamn består i dagsläget av ett cykelfält, vilket behöver kompletteras med hela vägen till Sandarne för att nå den potential som finns mellan orterna.

I dagsläget trafikeras vägen av mycket och tungtrafik till bland annat Orrskärshamnen och Vallviksbruk söder om Sandarne. Att cykla i blandtrafik där ÅDT är högt och där tungtrafik har återkommande transporter anses inte säkert. Sträckan är ur ett geografiskt

perspektiv en bra pendlingssträcka för arbetspendling, med en potential på drygt 200 cyklister samt beräknad ökad cykelpotential under sommarmånaderna genom turister på bland annat Stenö camping. Då ÅDT understiger 2000 fordon anses sträckan lämplig för utformning med cykelfält, samt att det skapar en enhetlighet i stråket.

Väg 272 Ockelbo – Säbyggeby, cykelväg (Ockelbo kommun)

Inom Ockelbos tätort går väg 272 från norr till söder. Behov finns att möjliggöra säker transport för oskyddade trafikanter genom tätorten och ut till sammanhängande tätort Säbyggeby. Utmed väg 272 finns en positiv bostadsutveckling och tätorten utgör god cykelpotential utmed vägen.

Länsplanen avsätter 30 miljoner kronor för cykelvägen, som beräknas bli omkring 1 km lång och kopplas sedan an till närliggande befintligt cykelnät. Åtgärden möjliggör arbets- och studiependling genom bättre gång- och cykelkoppling till Ockelbo samt bidrar till storregional pendling genom kopplingen med järnvägsstationen. Detta stärker hela-resan-perspektivet. Åtgärden skapar även förbättrade förutsättningar för barn och unga att självständigt transportera sig till och från skola och fritidsaktivitet. Enligt regionens cykelpotentialstudie förväntas åtgärden möjliggöra för drygt 80 individer att kunna cykla mellan bostad och arbete/skola inom 30 minuter

Väg 83 Rolfhamre-Nore, cykelväg (Ljusdals kommun)

Sträckan mellan Rolfhamre – Nore är här brister när det gäller framkomlighet och trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter. Objektet finansieras i länsplanen med 22 miljoner kronor och ska 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.

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 där det beräknas kunna nå omkring 100 individer som kan cykla mellan bostad och arbete/studier på 30 minuter

5.3.3 Trafiksäkerhet och enskilda vägar

Investeringsbidrag enskilda vägar

Det enskilda vägnätet är förhållandevis utbrett i Gävleborg och är i behov av kontinuerliga reinvesteringar. Vägnätet har viktiga funktioner för exempelvis boende i mindre tätbebyggda områden, för godstransporter, besöksnäring och rekreation.

Länsplanen avsätter 50 miljoner kronor för investeringsbidrag till enskilda väghållare. Pottens årliga storlek sätts utifrån efterfrågan i inkomna ansökningar. Investeringsbidraget omfattar 50% av den totala kostnaden, och kan innefatta bland annat hårdgörande av yta, vägtrumma som ska bytas eller liknande. Investeringsbidraget kan enbart gå till enskilda väghållare som också erhåller statligt driftbidrag från Trafikverket.

Trafiksäkerhet, enkla åtgärder

Transportsektorn inbegriper flertalet olika färdmedel, utmed olika typer av infrastruktur och med olika utformningsprinciper. Under en planperiod uppstår normalt också olika

behov av mindre trimningsåtgärder, som ökar framkomligheten ur ett trafiksäkerhetsperspektiv.

Länsplanen avsätter en särskild pott för trafiksäkerhetsåtgärder, totalt 80 mnkr. Samtliga transportslag ingår i trafiksäkerhetsarbetet och potten kan därför variera över ett stort spektra av åtgärder, från åtgärd kopplat till gång och cykel till järnväg och väg. Genom trafiksäkerhetspotten kan åtgärder samordnas med statliga drift och underhållsåtgärder eller punktinsatser utifrån kommande trafiksäkerhetsutredning. Sådana åtgärder kan exempelvis vara korsningsåtgärder, passagemöjlighet samt mitträffling.

Trafikplats Tuna E16 (Sandvikens kommun)

Sandvikens tätort växer och kommunen har planlagd mark som exploateras för handel och ett större IT-företag. I samband med verksamheternas etablering har efterfrågan av en ny på- och avfart lyfts för att möjliggöra gena transporter samt avlasta Gävlevägen genom Sandvikens centrala delar.

Åtgärder finansieras av en etablerare på området, där länsplanen medfinansierar med 1 miljon kronor i syfte att skapa en motorvägshållplats som möjliggör för expressbuss 241 att ha ett stopp i Sandviken som ökar tillgängligheten till attraktiv kollektivtrafik.

Genomfart Hofors (Hofors kommun)

Utformningen av genomfarten i Hofors har bristande säkerhet och tillgänglighet för gående och cyklister. Därtill finns brister i förutsättningarna för att pendla till och från Hofors. Länsplanen delfinansierar projekt genomfart Hofors med 19 miljoner kronor. Åtgärden är en samfinansiering där länsplanen är en part och därutöver finansierar Trafikverket via Nationell plan likvärdigt länsplanen samt Hofors kommun för åtgärder som kommunen lagt till som tillägg. 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.

Väg 76 trafiksäkerhet och hållbara resor (Gävle kommun)

Väg 76 ingår i Ostkuststråket genom Gävleborg och Roslagsstråket genom Uppsala län. Den del av väg 76 som sträcker sig inom Gävleborg har stor lokal och regional betydelse för arbetspendling och godstrafik. Sträckan är högt belastad med påföljande brister i såväl framkomlighet som trafiksäkerhet. De brister som finns idag kommer förstärkas i takt med Gävles tillväxt och en allt högre belastning på transportsystemet. Störst brist är det på sträckan kallad "Spängersleden" efter etableringar av ett handelsområde, bostäder, rekreation samt pågående byggnation av skola och vårdenhet. Kapaciteten på väg 76 är inte beräknad för de etableringar som utvecklats utmed vägen och det uppstår därmed svåra trafiksituationer under tidsintervall med hög trafikbelastning. Vägen utgör en barriär i samhällsplaneringen och kräver därmed trafiksäkra utformningar för passager för att skapa tillgänglighet för samtliga trafikslag.

Länsplanen finansierar trafiksäkerhetsåtgärder på sträckan med 46 miljoner kronor. Syftet avsatta medel är att säkerställa hög trafiksäkerhet, användbarhet och framkomlighet för kollektivtrafik, godstransporter samt gång och cykel, vilket även möjliggör för ett ökat bostadsbyggande utmed sträckan. Ombyggnation av befintlig väg krävs för att möta nuvarande brister. Innan åtgärder fastställs krävs framtagande av avtal mellan Gävle kommun, Region Gävleborg och Trafikverket för att klargöra vilken aktör som finansierar vilken åtgärd utmed sträckan, med grund i genomförd ÅVS.

Näringen – GCM-passager (Gävle kommun)

Region Gävleborg, Gävle kommun och staten har ett avtal avseende bostadsbebyggelse i Näringen i Gävle kommun, som härleder till kommunens utveckling av Näringen som en hållbar exploatering av bostäder i stationsnära läge. Avtalet är ett av fyra i landet, där kommuner och regioner åtagit sig att bidra till en hållbar samhällsutveckling i stationsnära lägen. Inom ramen för exploateringen åtar sig staten, genom Trafikverket, att genomföra en ny draging av elektrifierad järnväg ut till Gävle hamn. Gävle kommun ansvarar å sin sida för att ta fram förutsättningar för bostadsbebyggelse på det område som i dagsläget associeras som ett industriområde. Region Gävleborgs ansvarstagande i avtalet härleds till kommande gång- och cykelpassager förbi den nya järnvägsanläggningen. Dock är planläggningen av kommande bostadsområde i ett uppstartsskede, varför passager inte är utpekade än och därmed svårberäknad för vad kommande kostnad blir. Länsplanen finansierar åtgärden med 10 miljoner kronor.

5.3.4 Statlig medfinansiering

En stor del av vardagsresorna sker i det kommunala vägnätet och för att säkra ett hela resan perspektiv finns behov av att utveckla vägnätet, för ökad framkomlighet, tillgänglighet, miljö och trafiksäkerhet.

Länsplanen avsätter en pott för statlig medfinansiering av det kommunala vägnätet, totalt 200 miljoner kronor. Medfinansieringen kan gå till regionala kollektivtrafikanläggningar, kommunala gång- och cykelvägar, trafiksäkerhetshöjande åtgärder samt miljöåtgärder. Sammantaget och på sikt bidrar potten till Gävleborgs mål om tillgänglighet för persontransporter, en utsläppsfri transportsektor, ett jämställt transportnät och att skapa en attraktiv livsmiljö i hela länet.

5.3.5 Namngivna objekt

Objekt som överstiger en kostnad på 50 miljoner kronor att genomföra benämns i direktivet för namngivna objekt. Dessa omfattas av ett utökat krav på planeringsanalys. Trafikverket tillämpar metoden samlad effektbedömning (SEB) för detta. I den beskrivs vilka effekter och kostnader en föreslagen åtgärd eller ett åtgärdspaket skulle få om den genomförs. Vid förändringar ska SEB uppdateras och aktuella underlag finnas tillgängliga på Trafikverkets hemsida. SEB som tillhör denna länsplan återfinns i bilaga 2, som de var utformade vid länsplanens framtagande.

Nedan redovisas de fyra objekt som beräknas kosta över 50 miljoner kronor och därmed benämns som namngivna objekt.

Väg 83 Bollnäs–Vallsta (Bollnäs kommun)

Väg 83 är en del av stråket Norra Stambanan och är av stor vikt i det regionala vägnätet inom Gävleborg. Bollnäs-Vallsta är en delsträcka utmed väg 83 där den lokala trafiken i huvudsak åker in till Bollnäs tätort, men det finns även ett arbets- och studiependlingsflöde mellan Arbrå och Vallsta. Objektet har under föregående planperioder genomgått olika revideringar inom ramen för vägplanarbetet och arbetet med att klarlägga åtgärderna utmed sträckan fortgår. Bollnäs-Vallsta i sin helhet ska genomföras, men på grund av kostnadsökningar har Trafikverket tagit fram en etappindelning som regionen, kommunen och Trafikverket kommit överens om som en framkomlig väg för att få genomförbarhet i åtgärden. Länsplanen 2022-2033 har inte

förutsättningar att finansiera hela sträckan under samma planperiod, varför objektet kommer löpa över planens planeringsperiod och in i nästkommande plan. Behoven på sträckan syftar till att öka trafiksäkerheten på utsatta platser, där några av målsättningarna är att göra sträckan mer tillgänglig för oskyddade trafikanter. Kollektivtrafiken har behov av förbättrade förutsättningar genom såväl utformningen av kollektivtrafikanläggningarna som antalet hållplatslägen, korsningspunkter samt tillgänglighet till kollektivtrafikanläggningarna. Finansieringen för denna planperiod är avsatt för genomförande av:

- Etapp 1: Bollnäs-Röste. Etappen består av ny cykelväg mellan Norrborn-Röste, inklusive bro över Röste å. Korsningsåtgärder i form av bland annat minskat antal utfarter, vänstersvängfält, passager. Hållplatsåtgärder samt buller och sidoområdesåtgärder. Åtgärden samfinansieras av den Nationella planens bärighetspott.
- Etapp 3 Södra Lottefors – Gamla landsvägen. Etappen har fokus på trafiksäkerhet utmed delsträckan, med en av de trafikfarligaste korsningarna inom sträckan Bollnäs-Vallsta. Inrymmer även mindre åtgärder för kollektivtrafiken och smärre trafiksäkerhetsåtgärder.
- Etapp 4 Gamla landsvägen - Träslottet. Etappen är delfinansierad i denna plan, med mål att helfinansieras i kommande planperiod. Åtgärden fokuserad på nybyggnation av cykelväg för att binda ihop cykelbarheten mellan Bollnäs-Vallsta genom cykelvägar som parallella vägar.

Under planperioden ska fortsatt utbyggnadsplan tas fram och klarlägga vilka åtgärder som krävs utifrån behoven på de olika delsträckorna.

Utredning

Första deletappen, Bollnäs-Röste har sedan början av 2022 en fastställd vägplan, som krävs för att åtgärden ska kunna gå vidare till genomförande. Övriga delar av sträckan kräver fortsatt arbete för att skapa förutsättningar för genomförande av åtgärderna, så som vägplaner.

Hanterar följande prioriterade utmaningar utifrån proposition 2020/21:409

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

Bärighet på länsplanens mål

Objektet har främst bärighet på samtliga fyra mål inom länsplanen men främst vinst gentemot målen **Ökad tillgänglighet för person- och godstransporter i starka stråk** samt **Robust och kapacitetsstark infrastruktur i hela länet**.

Påverkan på transportpolitiska mål och klimatmålen (hållbarhetsintegrering)

Åtgärder inom objektet bedöms ha en tydlig måluppfyllelse för både funktionsmålet och hänsynsmålet. Nedan redogörs för objektets SEB och beskrivningen av hållbarhetsaspekterna:

Miljömässig 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 (nettonuvärdeskvot), små beräkningsbara och ej beräkningsbara effekter samt att 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.

OKB Gävle Västra, ny regional station

Objektet innebär anläggande av ett nytt stationsläge, där samordning mellan stat, region och kommun är av stor vikt för en fungerande helhetslösning för järnvägsspår och stationsområdet. Syftet med objektet är att säkerställa hög tillgänglighet för länets alla invånare till/från två viktiga målpunkter, Gävle Sjukhus och Högskolan i Gävle. I samband med utbyggnaden av dubbelspår på Ostkustbanan Gävle-Kringlan förändras linjesträckningen för Ostkustbanan och Norra Stambanan till att gå i samma sträckning som Bergslagsbanan förbi Gävle sjukhusområde ut från Gävle. Kopplat till det nationella projektet avsätter länsplanen finansiering av en ny järnvägsstation, Gävle Västra i form av samfinansiering i det statliga projektet.

Stationsläget avser möjliggöra för samtliga kollektivtrafikresenärer i länet en väsentligt bättre tillgänglighet, inte minst genom att alla kan åka tåg direkt till och från Gävle sjukhus och de tre stambanestråken knyts samman vid länets största sjukhus och högskola. Ett nytt stationsläge underlättar byten mellan olika trafikslag och skapar förutsättningar för en mer attraktiv och tillgänglig kollektivtrafik. En mer tillgänglig nod i kollektivtrafiken behövs för att underlätta det kollektiva resandet såväl inom, som till/från, länet.

Utredning

Spårstudier pågår inom Trafikverkets organisation för samordnad planering. Spårstudien gäller främst objektet OKB (Ostkustbanans nya sträckning) men påverkar i hög grad åtgärden Gävle Västra avseende såväl placering som utformning av stationen och dess stationsområde. Utredning Val av lokalisering Ostkustbanan, etapp Gävle-Kringlan¹⁶ är slutförd och projektet är i en fas där stationens utformning utreds parallellt gällande utformningen av den statliga och kommunala infrastrukturen.

¹⁶ Trafikverkets projektsida – Gävle-Kringlan (Axmartavlan) nytt dubbelspår

Föreslagen åtgärd

Anläggande av nytt stationsläge, där samordning mellan stat, region och kommun är av stor vikt för en fungerande 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 bärighet på samtliga fyra mål inom länsplanen genom att det skapar sammanhållning i hela länet och för pendling utom länet, det är ett jämställt transportmedel genom kollektivtrafik samtidigt som kollektivtrafiken inom Gävleborg går mot helt utsläppsfri och tågtrafiken redan är där.

Påverkan på transportpolitiska mål och klimatmålen (hållbarhetsintegrering)

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

Påverkan på transportpolitiska mål och klimatmålen (hållbarhetsintegrering)

Objektet Gävle Västra ingår i Trafikverkets projekt Gävle-Kringlan och har därmed gemensamma beräkningar, analyser och planer med Gävle-Kringlan som helhet. Detta bidrar till att det saknas konkret beskrivning av specifikt Gävle Västra som station utifrån de tre olika hållbarhetsaspekterna. Nedan redovisas för projektet som helhet varje hållbarhetsaspekt, något avgränsat kopplat till stationsläget/deletappen Gävle-Kringlan.

Miljömässig hållbarhet

Objektet bidrar positivt till ekologisk hållbarhet genom överflyttning av person- och godstransporter från väg till järnväg. Gävle-Kringlan bidrar till en ökning av kollektivtrafikandelen i Gävleborg och Västernorrlands län. Detta bidrar till minskade utsläpp av klimatgaser från vägtrafiken. Under byggskedet sker dock ett ökat utsläpp av klimatgaser på grund av ökad energianvändning. Åtgärd inom objektet medför negativ effekt då ett nytt element förs in i landskapet men påverkar få skyddsvärda natur- och kulturmiljöer.

Ekonomisk hållbarhet

Ett fullständigt dubbelspår kommer möjliggöra omfattande trafikökningar av såväl person- som godstrafik samt betydande res- och transporttidsvinster. Detta medför förbättrade förutsättningar för arbetsmarknaden, vilket i sin tur ger följd effekter för sysselsättningsgraden, produktion och skatteintäkter. Utbyggnaden av Gävle-Kringlan bidrar därmed till en tillväxt inom regionerna Gävleborgs och Västernorrlands län samt stödjer en balanserad regional utveckling. Åtgärden medför en starkt regional konkurrenskraft. Vidare kan en ökad efterfrågan på godstrafik uppkomma till följd av ökad tillgänglighet och minskade transportkostnader. I förlängningen kan ett fullständigt dubbelspår ge en betydande positiv påverkan på den regionala tillväxten och ekonomisk utveckling. Även för ett komplett dubbelspår mellan Gävle-Sundsvall behöver dock de samhällsekonomiska nyttorna vägas mot den totala samhällsekonomiska investeringskostnaden.

Social hållbarhet

Objektet bidrar till social hållbarhet då den medför förbättrade förutsättningar för kollektivt resande. Möjligheten till resande för personer som exempelvis inte har tillgång till bil förbättras. Stationsläget ger också något större möjligheter att utöka området för tänkbara arbetsplatser, studieorter eller bostadsorter om kommunikationen förbättras och möjliggör pendling i större utsträckning. Förbättrade resandemöjligheter för personer som saknar körkort och/eller tillgång till bil bidrar till minskad ojämlikhet. Åtgärden innefattar trafiksäkerhetshöjande åtgärder men ger även positiva och negativa effekter för människors hälsa. Människors hälsa påverkas av förbättrad luftkvalitet, påverkan på grundvatten samt både minskat och ökat buller på olika delar av sträckan.

Genomförbarhet/status för den fysiska planeringen

Åtgärden bedöms ha god genomförbarhet i och med pågående järnvägsplanprocess, förutsatt att Trafikverket ges de ekonomiska ramarna för att järnvägsplan kan fastställas mellan åren 2026-2027. Kommunen har ett antaget planprogram och de tre parterna Trafikverket, Region Gävleborg och Gävle kommun har en beslutad avsiktsförklaring för stationen.

Väg 583 Iggesund – Hudiksvall, cykelväg (Hudiksvalls kommun)

Objektet ligger inom Ostkuststråket och berör väg 583, sträckan mellan Iggesund och Hudiksvall. Sträckan utgör en mycket viktig länk för näringslivet och boende på orterna. Väg 583 är vältrafikerad, med nära 5000 ÅDT på utpekad sträckning, men saknar en trafiksäker gång- och cykelväg. Av Trafikverkets rekommendationer framgår att cykelväg i vägren inte är lämplig på vägar med ÅDT över 2000, vilket är dagens utformning på sträckan. 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, med möjlighet att nå över 600 individer inom en 45 minuters cykelsträcka (12 km). Med dagens utveckling av såväl allmänhetens vilja till cykling samt de tekniska förutsättningarna med elcykel gör att sträckor kring milen är mer accepterad nu än för 5 år sedan. Åtgärden planeras genomföras under planperiodens andra fyraårsperiod, 2026 – 2029.

Utredning

Samhällsekonomisk beräkning utförd och kvalitetssäkrad juni 2021, vägplanen var på samråd under hösten 2021 och kommer gå mot granskningshandling följt av fastställelse innan projektet når genomförande.

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 tredje och fjärde målet om utsläppsfri och hållbar transportsektor samt jämlik infrastruktur.

Påverkan på transportpolitiska mål och klimatmålen (hållbarhetsintegrering)

Miljömässig 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.

Väg 559 Forsbacka-Överhärde, cykelväg (Gävle kommun)

Inom Bergslagsbanans stråk ingår en delsträcka mellan Forsbacka och Överhärde som binder samman två av regionens största centralorter Sandviken och Gävle. På flera delar av sträckan mellan orterna finns cykelbara vägar, dels genom separerade cykelbanor utmed det kommunala vägnätet och dels genom blandtrafik på parallellt vägnät. Denna åtgärd bidrar med 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 och har under vintern 21/22 varit ute på samråd. Nästa skede är granskningshandling följt av fastställelse innan projektet går vidare till genomförande.

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)

Miljömässig 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. Påverkan på landskapet bedöms vara försumbart. Ny infrastruktur ger ökade utsläpp i samband med byggande.

Ekonomisk hållbarhet

Anläggningskostnaderna väger i en bedömning tyngre än de positiva nyttorna kopplat till ej prissatta men ekonomiskt fördelaktiga effekterna. Effekter som klassas in som ej prissatta och där åtgärder ger positiva effekter är framförallt där 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. Eftersom det blir attraktivare att gå och cykla ökar den fysiska aktiviteten, vilket ger positiva effekter på hälsan. 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.

6. Genomförande

Länsplanens budget och ekonomiska tilldelning beslutas av regeringen och fastställs i och med antagandet av den nationella planen för transportinfrastrukturen. Genomförandet av åtgärder sker sedan i den takt som medelstilleddning och planeringsberedskap medger. Infrastrukturutbyggnad har en planeringsprocess som stäcker sig över lång tid och görs i flera moment. För att säkerställa genomförandet behövs en planberedskap som matchar medelstilleddningen. Detta kräver samverkan mellan ansvarig genomförmyndighet (Trafikverket) och planupprättaren (Region Gävleborg) samt andra involverade aktörer, exempelvis kollektivtrafikmyndigheten (X-trafik) och länets kommuner.

6.1 Genomförandeplan

Region Gävleborg tar årligen fram en genomförandeplan för länsplanen som ska vara vägledande i Trafikverkets verksamhetsplanering. I denna framgår vilka åtgärder som är aktuella för genomförande. Genomförandeplanen ska verka som en årlig reglering för de åtgärder som inte är namngivna och finansierade i länsplanen, det vill säga de tre potterna cykel, kollektivtrafik och trafiksäkerhet. Prioriteringen sker dels med utgångspunkt i framtagna underlag, dels genom dialog med kommunerna och kollektivtrafikförvaltningen. Underlagen kan variera beroende på åtgärdskategori. De kan till exempel vara i form av en cykelpotentialstudie, trafikförsörjningsprogram, utredningar eller olika behovsanalyser.

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. Exempel på detta har varit Landsbygdsatsningen, där Gävleborg kunde ta del av medel till följd av god framförhållning av behovsanalys av hållplatsåtgärder.

Varje år har kommuner och regional kollektivtrafikmyndighet möjlighet att söka statlig medfinansiering till regionala kollektivtrafikanläggningar, kommunala gång- och cykelvägar, trafiksäkerhetshöjande åtgärder samt miljöåtgärder på det kommunala vägnätet med mera. För statsbidrag och statlig medfinansiering sker ett särskilt ansökningsförfarande till Trafikverket som beslutar efter samråd med Region Gävleborg. Ekonomiska medel finns avsatt för medfinansiering där fördelning mellan åtgärdsområde hanteras inom varje ansökningsomgång för ökad rörlighet utifrån behov och genomförbarhet. Över planperioden är det för avsikt att det ska gå en likvärdig fördelning till de olika åtgärdsområdena, men diversifiering kan finnas mellan åren.

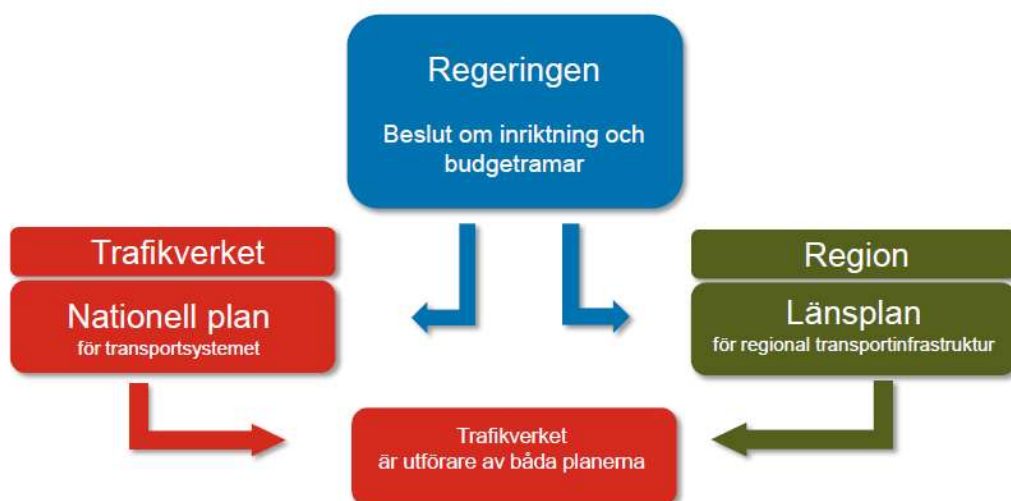
6.1.1 Hållbart genomförande

Vid genomförandet ska ekonomisk, social och miljömässig hållbarhet integreras. Det innebär att alla aspekter av hållbarhet ska synliggöras och hanteras genom att söka synergier och lyfta målkonflikter. De olika aspekternas integrering i länsplanens arbete har olika tydlighet, där exempelvis den ekonomiska dimensionen är en återkommande del i uppföljningsarbetet av åtgärderna, då varje åtgärd i ett tidigt skede prövas utifrån om vinsten med åtgärden är ekonomiskt försvarbar. Den ekonomiska aspekten innebär i hög utsträckning att utvärdera behov och åtgärdsförslag till var den regionala nyttan uppstår. Den miljömässiga dimensionen handlar om val av åtgärder och dess olika konsekvenser för exempelvis klimat, biologisk mångfald och markanvändning.

Att integrera den sociala dimensionen innebär att alla människor, oavsett kön, ålder, förmågor eller bakgrund, ges likvärdiga möjligheter utifrån sina behov och förutsättningar. Ett exempel är att skapa likvärdiga transportmöjligheter, genom att se till att det finns tillgång till olika typer av infrastruktur som möter allas olika förutsättningar.

6.2 Roller och ansvar

Region Gävleborg är i rollen som planupprättare ansvarig för framtagandet av och prioriteringar i länsplanen. Framtagande sker i samverkan med berörda aktörer, såsom länets kommuner, Kollektivtrafikmyndigheten och Trafikverket (se även kapitel 1). Trafikverket har genomföransvaret för länsplanen. Det innebär att de också ansvarar för den fysiska planeringsprocessen av åtgärden och det samråd som krävs för att den ska kunna genomföras. Samverkansaktörer i detta skede är exempelvis Region Gävleborg, berörda kommuner och Länsstyrelsen Gävleborg. Trafikverket har även genomföransvar för den nationella planen. Sambandet mellan uppdrag, framtagande och genomförare framgår av Figur 9.



Figur 9 Schematisk bild över rollfördelningen mellan berörda aktörer för länsplanen. Källa: Trafikverket

6.3 Avvikelsehantering

Under planperioden uppkommer behov av justeringar avseende tidsplanering och kostnader i beslutade objekt. Det kan exempelvis röra sig om förändringar i projektens ekonomi till följd av inflation eller andra inte påverkningsbara faktorer. Det kan också röra sig om skillnader i projektets innehåll eller tidsaspekter till följd av utdragen planeringsprocess, tillägg eller förändringar i projektets utformning. Inför genomförande av investeringsåtgärder utförs kostnadsbedömningar. Osäkerheten blir större om bedömningar görs tidigt i processen.

Väsentliga avvikelser föranleder nytt beslut av Region Gävleborg. Dessa ramar fastställs i förordningen.¹⁷ I och med de olika osäkerheterna 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 medför behov av ett nytt beslut i Regionfullmäktige.

¹⁷ Förordning (1997:263) om länsplaner för regional transportinfrastruktur

Trafikverket ska avrapportera samtliga avvikelser månadsvis till Region Gävleborg. Om en åtgärd i byggskede har en budget som överstiger 20 procent jämfört med tidigare beslutad kostnadsnivå, ska avvikelsen hanteras genom ett nytt beslut av Region Gävleborg. Detsamma gäller för avvikelser i tidsplaneringen som innebär en förskjutning av färdigställandetid till efter planperioden.

I all avvikelshantering är en god dialog mellan planupprättare och genomförare nödvändig.

6.4 Uppföljning

Länsplanen kommer att följas upp kontinuerligt i dialogen mellan planupprättaren (Region Gävleborg) och genomföraren (Trafikverket). Trafikverket har ansvaret att rapportera avvikelser månadsvis.

Årligen görs en sammanställning av vilka åtgärder som är genomförda, pågående och löpande åtgärder samt ekonomiskt utfall för dessa. Denna uppföljning ska spegla de årliga verksamhetsplanerna som Region Gävleborg tagit fram föregående år. I uppföljningen ska åtgärdernas sammantagna bidrag till länsplanens fyra mål beskrivas. De årliga uppföljningen ska kommuniceras med samverkande aktörer.

Region Gävleborg är ansvarig för uppföljning av länsplanen. Trafikverket ansvarar för att tillhandahålla underlag till uppföljningen.

6.5 Avstämning mot länsplan 2018 – 2029

Inom ramen för fastställd länsplan 2018 – 2029 tydliggörs ambitionen om att skapa ett transportnät som ökar tillgängligheten för länets invånare och besökare med fokus på en infrastruktur som skapar förutsättningar för ett ökat hållbart resande i kombination med trafiksäkerhetshöjande åtgärder. Länsplanen ämnade bidra till positiv regional utveckling, vilket följer med in i länsplan 2022-2033. Nytt i direktivet inför revideringen av 2018 års länsplan jämfört med tidigare var ett tydligare fokus på sambandet mellan infrastruktur och bostadsbyggande. Denna koppling består i direktivet till länsplan 2022-2033 och det har även tillkommit ett krav om att inkludera ett näringslivsperspektiv.

Länsplanen 2018-2029 har ett antal kvarvarande objekt som följer med in i länsplan 2022-2033, främst namngivna objekt men även två kortare cykellänkar om omkring 1 km vardera. Viljeriktningen i föregående länsplan förstärks in i den nya, med stor vikt på genomförbarhet som en lärdom av föregående plan.

Föregående plan angav enbart större finansierade åtgärder och dess planerade kostnadsram, men nämnde desto fler ej finansierade åtgärder som var prioriterade under planperioden. Länsplan 2022-2033 bygger, utifrån genomförbarhet som nyckelord, olikt föregående plan den finansiella ramen på samtliga brister som avses åtgärdas inom planperiodens första fyraårsperiod samt de större objekt som förväntas ha byggstart först i planens senare skede. Detta upplägg har valts för att klarlägga att många åtgärder är kostsamma, oavsett storlek, och genomförbarheten ökar genom klarlagd fördelning av finansiering mellan objekten. Dock avsätts medel genom tre olika inriktnings-potter som möjliggör finansiering av enklare objekt/utredningar samt även medfinansiering av objekt gemensamt med kommuner eller andra aktörer.

Bilagor

Bilaga 1 – MKB för Länstransportplan 2022 – 2033

Varje länsplan ska enligt förordningen ha en miljökonsekvensbeskrivning för hur planen påverkar miljön. Nollalternativet är tidigare beslutad plan 2018-2029. MKB redovisas i separat dokument.

Bilaga 2 – Samhällseconomiska beräkningar – namngivna objekt

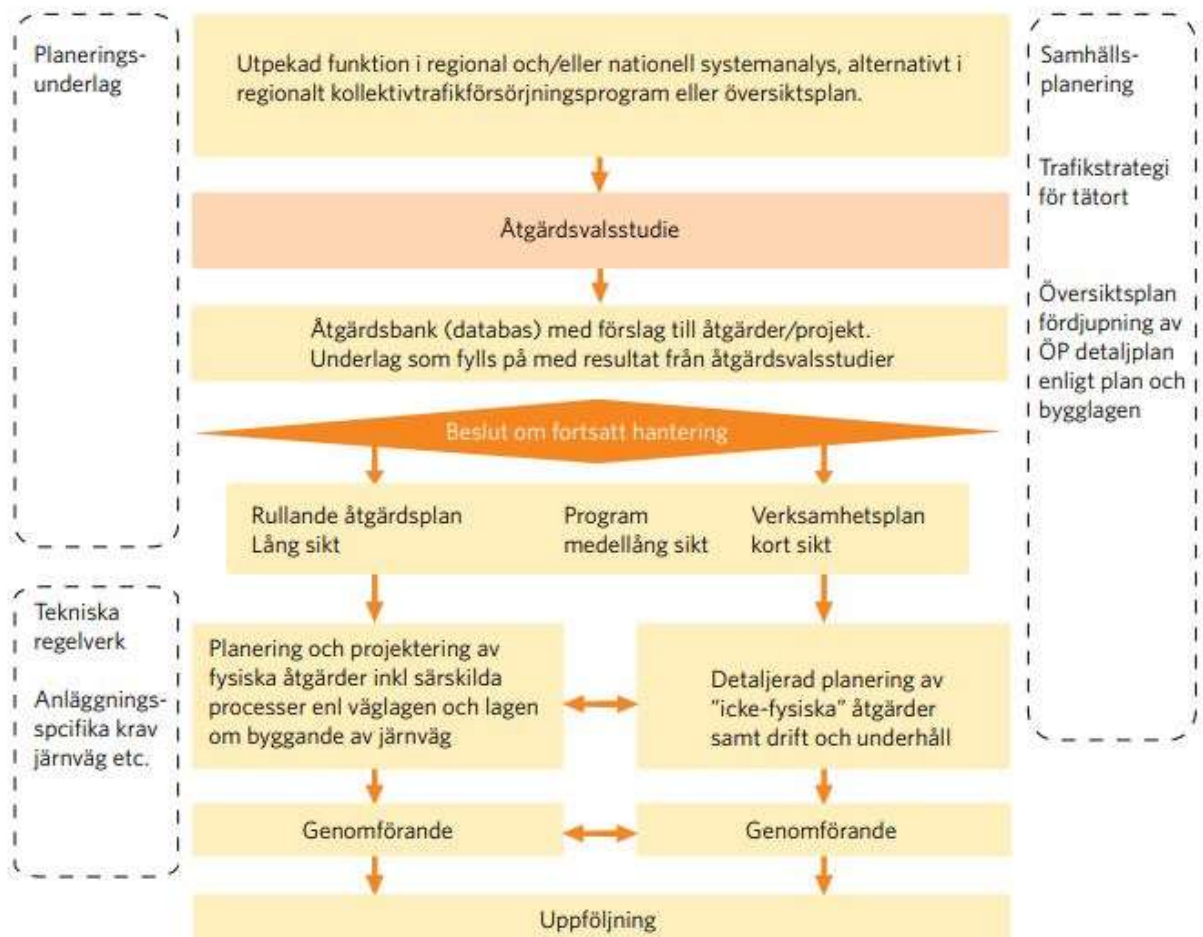
Varje namngivet objekt, de som överstiger 50 miljoner kronor, ska ha en av Trafikverket framtagen samhällseconomisk analys, oftast i form av samhällseconomisk beräkning (SEB). Dessa redovisas i sin till dagens datum uppdaterad form i separat bilaga, men finns kontinuerligt uppdaterade och tillgängliga på Trafikverkets hemsida Samhällseconomiskt beslutsunderlag.

Bilaga 3 – Beskrivning av process för åtgärdsvalsstudier

Åtgärdsvalsstudier är dels ett underlag för hantering av *Namnngivna objekt*, samt en egen utredningsform för att ha ett kontinuerligt underlag för vilka åtgärdsbehov som finns utmed statligt vägnät inom länet och landet.

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.

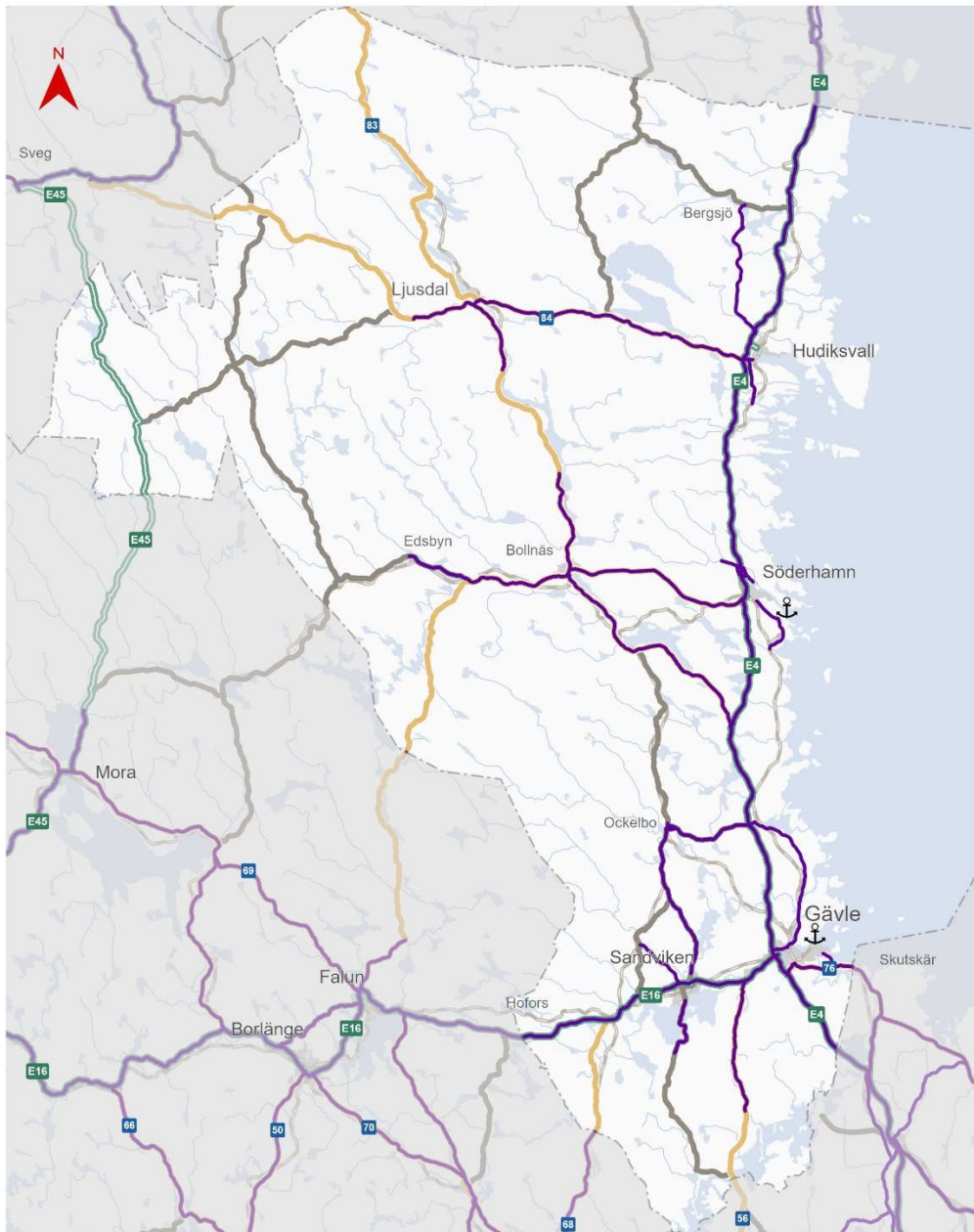
Genom att använda sig av ett transportslagsövergripande synsätt kan åtgärder koordineras och genomföras samlat. Även drift- och underhållsarbeten bör, om möjligt, koordineras med andra åtgärder. På så sätt kan också steg 1- och 2-åtgärder genomföras effektivt och med hög måluppfyllelse. Nedan redogörs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



Från brist till åtgärd. Processkarta från Trafikverket

Bilaga 4 – Funktionellt prioriterat vägnät

FPV Dagliga personresor



FUNKTIONELLT PRIORITERAT VÄGNÄT (FPV)

Gävleborgs län

Datum: 2022-01-24

Skala (A4): 1:1 000 000

0 7,5 15 22,5 30 37,5 km

© Lantmäteriet, Geodatasamverkan

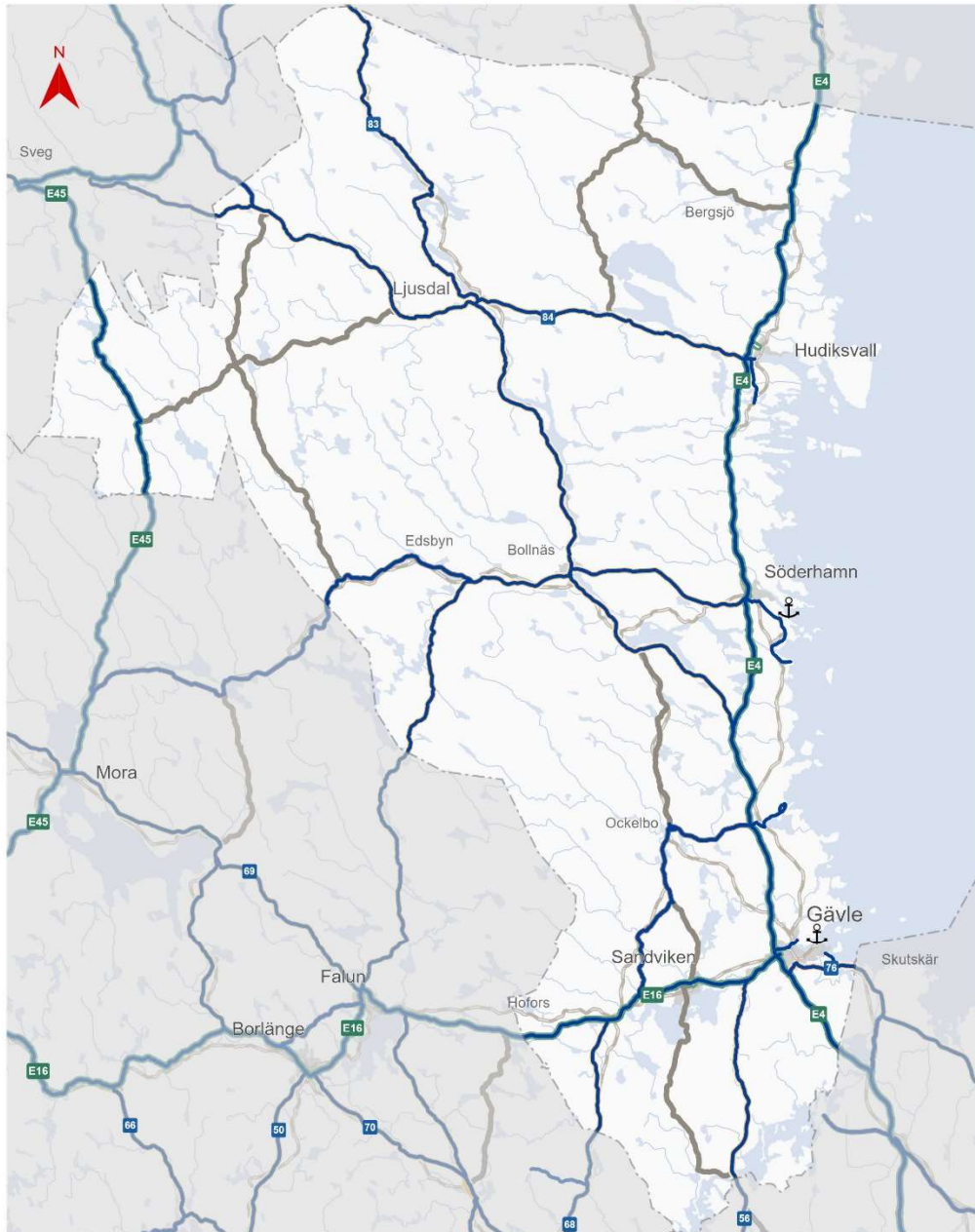
— FPV dagliga personresor

— Europaväg

— Riksväg

— Länsväg

— Järnväg



FUNKTIONELLT PRIORITERAT VÄGNÄT (FPV)

Gävleborgs län

Datum: 2022-01-24

Skala (A4): 1:1 000 000



© Lantmäteriet, Geodatasamverkan

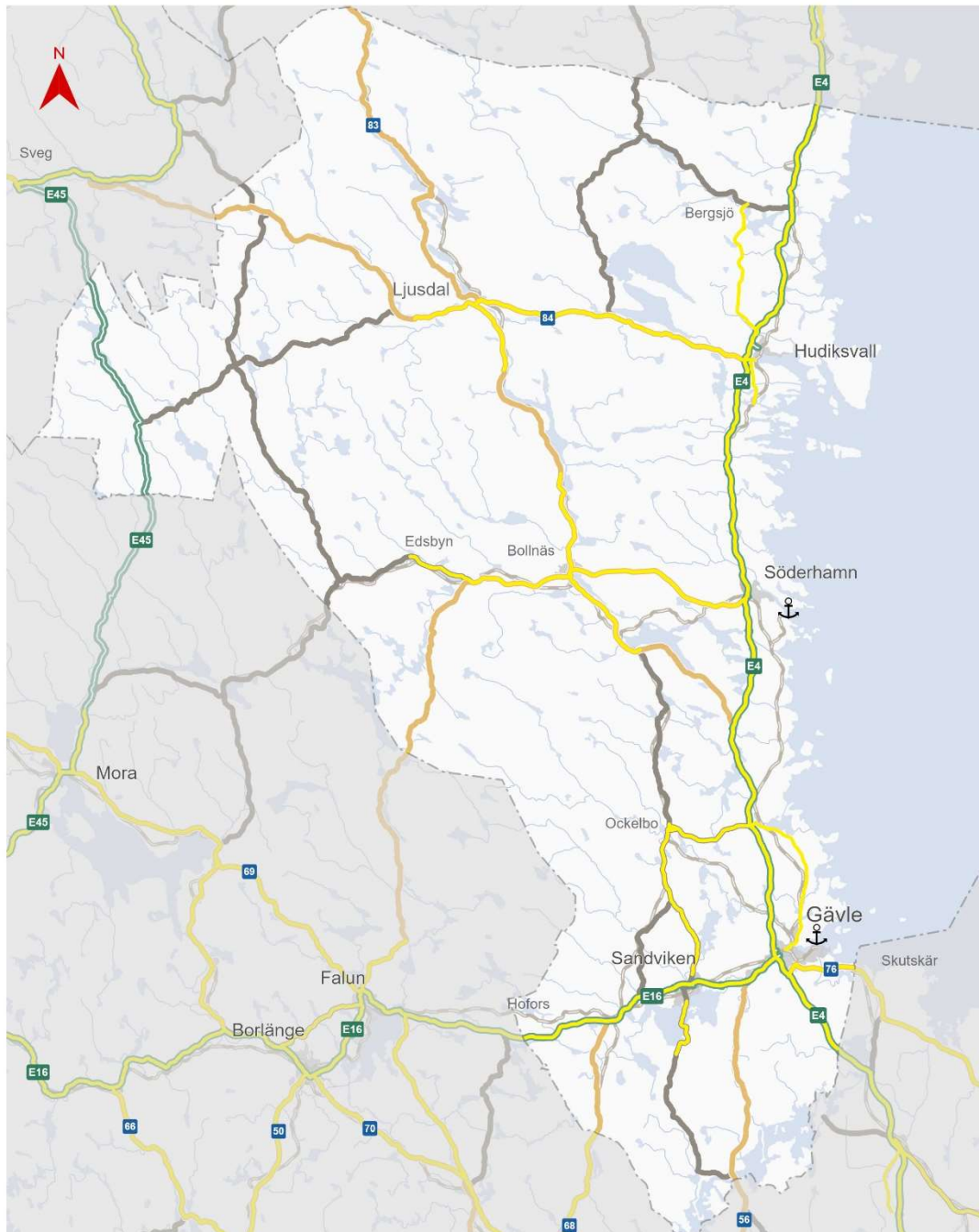
— FPV godstransporter

— Europaväg

— Riksväg

— Länsväg

— Järnväg



FUNKTIONELLT PRIORITERAT VÄGNÄT (FPV)

Gävleborgs län

Datum: 2022-01-24

Skala (A4): 1:1 000 000

0 7,5 15 22,5 30 37,5 km

© Lantmäteriet, Geodatasamverkan

FPV kollektivtrafik

Europaväg

Riksväg

Länsväg

Järnväg



FUNKTIONELLT PRIORITERAT VÄGNÄT (FPV)

Gävleborgs län

— FPV långväga personresor

— Europaväg

— Riksväg

— Länsväg

— Järnväg

Datum: 2022-01-24

Skala (A4): 1:1 000 000

0 7,5 15 22,5 30 37,5 km

© Lantmäteriet, Geodatasamverkan