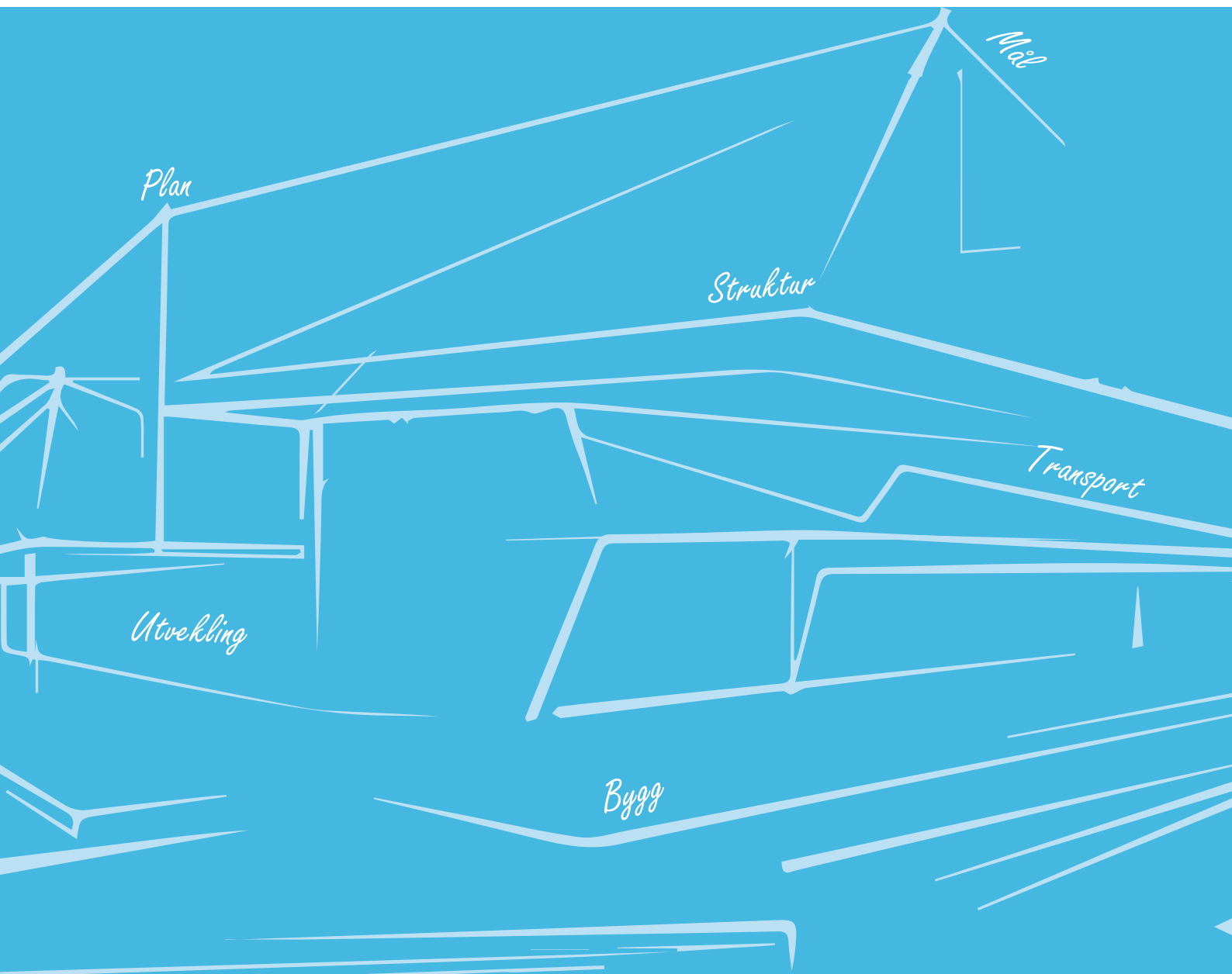


Regional infrastrukturplan

Gävleborg 2018-2029

Länsplan för regional transportinfrastruktur



Förord

Mänskligheten står i och med klimatförändringarna inför sin största utmaning någonsin.

Klimatet och miljön kommer att innebära nya förutsättningar för Gävleborg och världen.

I planering av infrastruktur och kollektivtrafik finns stora möjligheter för Gävleborg att gå före i omställningen till ett hållbart samhälle och bli helt klimatneutralt. Ju snabbare länet ställer om, desto bättre kommer de framtida kriserna att kunna hanteras.

Omställningen handlar till stor del om energiomställning: En omställning till fossil- och utsläppsfria drivmedel, till mer energieffektiva transportslag och till miljövänliga och folkhälsofrämjande transporter. Gävleborg har redan påbörjat sin resa för omställning – med världens första elväg på allmän väg, fossilfri kollektivtrafik, produktion av teknik för utsläppsfria drivmedel, norra Europas största vindkraftspark, och mycket mycket mer.

Infrastrukturen gör det möjligt för människor bo och verka i hela länet. De ska kunna ta sig till arbete, studier, kultur och fritid. Med en bättre infrastruktur och goda kollektivtrafikförbindelser minskar avstånd samtidigt som människors valmöjligheter ökar.

Infrastrukturen gör det möjligt för näringslivet att utvecklas och för kulturen att få eller nå sin publik. Den har en viktig uppgift i att ge goda förutsättningar för kollektivtrafiken. Infrastrukturen som byggs nu och de kommande åren måste vara en del av omställningen till ett framtida fossiloberoende samhälle.

Här anges Region Gävleborgs politiska mål för infrastrukturen de kommande 12 åren.

Det finns många behov. Fler kilometer cykelvägar behövs. Vägar behöver bli säkrare och bättre. Järnvägsinfrastrukturen behöver förbättras. Tillgängligheten till kollektivtrafik behöver förbättras på många håll så att flera kan resa på ett mer hållbart sätt. Satsningarna i denna plan utgör regionens prioriteringar inom de ramar som staten gett.

Denna regionala infrastrukturplan är ett viktigt redskap för att utveckla och förbättra infrastrukturen i länet. Planen möjliggör en hållbar regional utveckling i ett klimatsmart och fossilfritt Gävleborg.

Karin Jansson
Ordförande hållbarhetsnämnden

Innehållsförteckning

Förord	1
Innehållsförteckning	2
Sammanfattning	3
Länsplanen som regionalt utvecklingsverktyg	4
Regionalt utvecklingsuppdrag och politisk styrning	4
Inriktning	4
Länsplanens roll och förutsättningar	6
Infrastrukturens roll för Gävleborgs utveckling	6
Ansvar och avgränsningar	6
Planeringsprocess för infrastruktur	7
Styrande och vägledande dokument	8
Transportpolitiska mål	8
Regeringens direktiv	9
Regional utvecklingsstrategi	10
Infrastrukturprogram och systemanalyser	10
Regionalt trafikförsörjningsprogram med tillhörande trafikplan	12
Regional cykelplan för Gävleborg	12
Bostandsbyggande	12
Genomförande	13
Verksamhetsplan och dialog	14
Ekonomi	14
Prioriteringar, målkonflikter och osäkerheter	15
Fördelning åtgärdsområden	16
Effektmål och uppföljning	20
Bilagor	21

Region Gävleborg
Hållbarhetsförvaltningen
Avdelningen för infrastruktur och samhällsplanering

Antagen av regionfullmäktige 2018-MM-DD

Sammanfattning

Den regionala infrastrukturplanen för Gävleborg, länsplan för regional transportinfrastruktur, är ett politiskt dokument som fastställer åtgärdsplaneringen för länet åren 2018 - 2029.

Ambitionen med länsplanen är att skapa ett transportnät som ökar tillgängligheten för länets invånare och besökare. Fokus ligger på en infrastruktur som skapar förutsättningar för ett ökat hållbart resande i kombination med trafiksäkerhetshöjande åtgärder. Länsplanen ska bidra till positiv regional utveckling. En viktig uppgift är att möta de investeringsbehov som är kopplade till trafikplanen som förverkligar det som anges i det regionala trafikförsörjningsprogrammet. Nytt för denna länsplan jämfört med tidigare är ett tydligare fokus på sambandet mellan infrastruktur och bostadsbyggande.

Planens strategiska inriktning och ekonomiska prioriteringar utgår ifrån ett regionalt förhållningssätt gentemot på regionala styrande dokument, den nationella transportpolitikens mål och regeringens strategiska utmaningar som angavs i direktiven för framtagande av länsplanen.

I länsplanen finns ett antal viktiga prioriteringar samt målkonflikter och osäkerheter som behöver hanteras löpande. I linje med tidigare länsplan är huvudinriktningen även fortsättningsvis att förbättra förutsättningarna för kollektivtrafiken. För att möta en omställning till ett fossilfritt transportsystem och åtgärder som stödjer bostadsbyggande prioriteras i planens senare del bland annat åtgärder inom gång och cykel högre än åtgärder för mötesseparering. I hela länet finns ett stort behov av bättre gång - och cykelvägar. Utifrån en tydlig politisk vilja att öka tågresandet i enlighet med det regionala trafikförsörjningsprogrammet kan järnvägsåtgärder som ökar kapaciteten prioriteras inom kommande års arbete.

Länsplanens första del har sin utgångspunkt i föregående länsplan för perioden 2014 - 2025. Från den återfinns stora åtgärdspaket, främst väg 83 Bollnäs - Vallsta och väg 84 Genomfart Ljusdal. I mitten av planperioden finns byggandet av Gävle Västra som innebär anläggandet av en ny regionaltågsstation vid Gävle Sjukhus. Åtgärden är starkt kopplad till förslag till nationell plan och etapputbyggnad av Gävle-Kringlan på Ostkustbanan i kombination med statens förhandling om ökat bostadsbyggande där ett avtal tecknades under december 2017. Utifrån länsplanens övergripande inriktning, ekonomiska förutsättningar och regeringens strategiska utmaningar prioriteras inte ombyggnationer till mötesseparerade vägar. Under de kommande åren är det dock viktigt att beakta denna fråga utifrån föreslagna möjligheter till samfinansiering med andra statliga medel.

Åtgärdsförslag i den senare delen av planperioden består främst av satsningar på kollektivtrafik, gång - och cykel samt en ny vägförbindelse för väg 76. Den senare förutsätter en betydande medfinansiering från andra parter vilket kräver en fördjupad dialog inför nästkommande plan. I planen finns starka beroenden till åtgärder inom nationell plan. Nationell plan för transportinfrastruktur som fastställdes av Regeringen under våren 2018 angav utökad och tidigare finansiering för Ostkustbanan och delen Gävle - Kringlan. Lokaliseringsvalet för östlig eller västlig korridor förväntas beslutas av Trafikverket under hösten 2018. Den tidigare finansierade delen för väg 56 är däremot struken, vilket innebär konsekvenser för planeringsmöjligheterna för åtgärder kopplat till väg 76. Arbetet med en åtgärdsvalsstudie för väg 76 inleds under innevarande planperiod.

Till länsplanen hör ett antal bilagor varav vissa revideras årligen av antingen hållbarhetsnämnden eller hållbarhetsförvaltningens ledningsgrupp. Årligen antar hållbarhetsnämnden en verksamhetsplan för länsplanen med utblick på tre år. Vart fjärde år sker en genomgripande revidering av länsplanen.

Planeringsramen utgår utifrån en tilldelning av 953 miljoner kronor för perioden 2018 - 2029. Länsplanen avser primärt länets statliga vägar medan nationell plan som Trafikverket ansvarar för prioriterar stamvägar och järnvägen. De stamvägar som finns i Gävleborg är väg 56, E4, E16 och E45. Länsplanen får avse investeringar och förbättringsåtgärder för vilka Trafikverket ansvarar för.

Länsplanen som regionalt utvecklingsverktyg

Regionalt utvecklingsuppdrag och politisk styrning

Gävleborgs läns landsting, i detta dokument benämnt Region Gävleborg, har i uppdrag att upprätta och fastställa länsplan för regional transportinfrastruktur. Detta sker normalt vart fjärde år utifrån regeringens direktiv. För att tydliggöra ämnesområdet benämns länsplanen i vissa sammanhang även som *Regional infrastrukturplan*.

Länsplanen antas av regionfullmäktige och det är hållbarhetsnämnden som har ansvaret för framtagande och genomförande av planen. Årligen antar hållbarhetsnämnden en verksamhetsplan med utblick på de nästkommande tre åren.

Inriktning

Inriktningen på denna länsplan är densamma som tidigare med ett starkt fokus på att stödja arbets- och studiependling samt näringslivets godstransporter. En viktig uppgift är att genom infrastruktur-investeringar förbättra förutsättningarna för ett ökat kollektivtrafikresande. Till grund för arbetet återfinns Region Gävleborgs infrastrukturprogram med tillhörande systemanalys och det regionala trafikförsörjningsprogrammet.

I infrastrukturprogrammet finns en stråkprioritering av länets infrastruktur som ska beaktas i det löpande arbetet, precis som trafikförsörjningsprogrammets prioriterade stråk.

Inom kollektivtrafikområdet förverkligas inriktningens ambitioner genom satsningar på hållplatser och större bytespunkter i starka resandestråk. Inom övriga områden ligger fokus på standard- och trafiksäkerhetshöjande åtgärder vilket kommer alla transportslag tillgodo. Det finns även ett starkt fokus på åtgärder som främjar bostadsbyggande. Länsplanen är ett av flera verktyg som Region Gävleborg använder för att är möta dagens och kommande kollektivtrafiksatsningar. En bra infrastruktur är en av förutsättningarna för en attraktiv kollektivtrafik. Se även avsnittet *Prioriteringar, målkonflikter och osäkerheter*.

Mål för länsplanen

1. Ökad tillgänglighet för personer och gods

Infrastrukturen ska öka möjligheterna till effektiva transporter av både människor och gods inom alla transportslag.

2. Större funktionella studie- och arbetsmarknader i starka stråk

Infrastruktursatsningar ska prioritera ökade möjligheter till större funktionella studie- och arbetsmarknadsregioner i starka stråk och områden.

3. Ett hållbart och säkert transportsystem

Infrastrukturen ska bidra till minskade utsläpp av växthusgaser och minskad energiåtgång inom transportsektorn. Transportsystemet ska även vara tillgängligt för så många samhällsgrupper som möjligt.

Olycksrisker ska byggas bort och transportslag som bidrar till förbättrad hälsa prioriteras särskilt.

4. Fler bostäder och positiv regional utveckling

Infrastruktursatsningar ska prioritera åtgärdsförslag som bidrar till ett ökat bostadsbyggande och en positiv regional utveckling.

Länsplanen mål är effektmål som anger vilka långsiktiga resultat som eftersträvas. Då flera resultat kan ses först bortom aktuell planperiod används ett antal indikatorer som ska visa om arbetet går i rätt riktning. Till detta finns även en uppföljning av prestationer gällande genomförande av faktiska åtgärder. Dessa delar tydliggörs under kapitlet *Effektmål och uppföljning*.

Länsplanens framtagande, övergripande beskrivning

Som förberedelse inför regeringens beslut om direktivet att ta fram länsplan genomförde Region Gävleborg en hearing med länets kommuner under januari 2017. Under februari genomförde Trafikverket regionala hearingar på motsvarande sätt som förberedelse inför framtagande av förslag till nationell plan. Den 23 mars tog regeringen beslut om direktiven för framtagande nationell plan och länsplaner. Trafikverket skulle skicka ut förslag till nationell plan på remiss senast sista augusti med sista svarsdag den sista november. Länsplanerna skulle vara remitterade och klara den 15 december. Efter synpunkter om en snäv tidsplan justerades datumet för inlämnande av länsplaner till 31 januari 2018.

Den största och mest betydelsefulla åtgärden som pekades ut i förslag till nationell plan var dubbelspårsetappen Gävle-Kringlan. Vid val av västligt alternativ skapar denna etapp i och med sammanlänkning av tre järnvägsstråk stora mervärden för station Gävle Västra som Region Gävleborg haft med i planeringen sedan flera år. Dessutom föreslog Trafikverket full finansiering av en ny sträckning av väg 56 (Hedesunda-Valbo/Gävle, trafiksäkerhetsåtgärder). Denna är nu inte längre finansierad i Nationell plan. Region Gävleborg och Gävle kommun tecknade under hösten en avsiktsförklaring för att visa sin vilja om att finna en samlokalisering med väg 76 som är en del av länsplanens prioriteringar. Dessutom återfanns i förslag till nationell plan slutförandet av kapacitetshöjande åtgärder på Norra Stambanan och Kilaforsbanan samt mötesseparering på E4 Kongberget-Gnarp. Utanför länet identifierades bland annat förslaget om fyrspar på Ostkustbanan söder om Uppsala som viktigt för länets utveckling.

Under våren genomfördes ett avgränsningsområde för miljöbedömningen av länsplanen och miljöbedömningen togs fram parallellt med förslaget till länsplan.

Länsplanen var på remiss från 20 september till 17 november. Efter halva tiden kompletterades underlaget med cykelåtgärder utifrån Trafikverkets parallellt pågående arbete med att ta fram en regional cykelplan. En remisskonferens anordnades den 26 oktober.

Under våren gjorde flera kommuner i länet inspel till regeringens bostadssamordnare med uppdrag om *Uppdrag att samordna större samlade exploateringar med hållbart byggande*. Region Gävleborg och Landstinget Västernorrland gjorde en gemensam inlaga för att visa helheten och potentialen för bostadsbyggande i kommuner mellan Gävle och Härnösand. Region Gävleborg deltog vid möten med statens förhandlare. Den första september pekades området Näringen i Gävle ut som ett av nio områden som staten ville genomföra förhandlingar om under hösten. I december 2017 tecknade Gävle kommun och Region Gävleborg avtal med staten om byggande av en ny hållbar stadsdel i området Näringen.

Under hösten tog Region Gävleborg tillsammans med länets kommuner fram ett länsgemensamt yttrande på förslag till nationell plan.

Länsplanens roll och förutsättningar

Infrastrukturens roll för Gävleborgs utveckling

Gävleborg är ett stort län till ytan, men relativt glest befolkat. Långsträckt i nordsydlig riktning, med tätare befolkning söderut. Städer längs kusten och i Ljusnans dalgångar och glesare befolkningstäthet längre västerut och norrut. Med Gävleborgs glesa befolkningsstruktur krävs en bra infrastruktur och effektiva transportlösningar för att knyta ihop funktionella regioner. För Gävleborg är kopplingen till Arlanda flygplats och Mälardalsregionen särskilt viktig då det skapar en möjlighet till en större och breddad arbetsmarknad och internationellt utbyte av varor och tjänster. Det är också ofta viktigt för företag och enskilda arbetstagare att finnas i ett större sammanhang med andra företag och arbetstagare i olika branscher, vilket ökar möjligheter och underlättar kompetensmatchning.

Näringslivet i Gävleborg präglas traditionellt av skogs- och stålindustri. Industrinäringarna är samtidigt under kraftig omvandling med automatisering och digitalisering, vilket bland annat syns i minskande sysselsättning samtidigt som kompetenskraven höjs. Industrins produktionsvolymerna ökar och med dem även godsmängderna som också centraliseras till färre platser, vilket innebär ökade transportbehov.

Precis som andra regioner står Gävleborg inför stora förändringar till följd av klimatförändringar, globalisering, urbanisering och migration. Miljön belastas allt hårdare inte minst av transportsektorn. I arbetet med att möta dessa utmaningar är också infrastrukturen ett viktigt verktyg. Människors behov av transporter och val av transportsätt påverkas i stor utsträckning av vilken transportinfrastruktur som finns tillgänglig i närmiljön. Infrastruktur är tillsammans med kompetens utpekade som regionens två mest centrala förutsättningar för att uppnå målen i den regionala utvecklingsstrategin.

Ansvar och avgränsningar

Region Gävleborgs prioriteringsansvar genom länsplanen avser i enlighet med *förordning 1997:263 om länsplaner för regional transportinfrastruktur* främst det statliga vägnätet i Gävleborg som inte utgör stamvägnät. Prioritering av investeringar i stamvägnätet och järnvägen är Trafikverkets ansvar. I Gävleborg innebär det vägarna E4, E16, E45 samt väg 56 och i princip hela järnvägsnätet. Kommunerna ansvarar för åtgärder på det kommunala vägnätet.

Till viss del kan åtgärder finansieras gemensamt med andra statliga medel eller andra aktörer. Hur finansieringslösningar mellan olika ansvarsområden kan ske regleras av förordningarna för länsplan och nationell plan.

Länsplanen omfattar inte utförandet av transporter. Användningen av transportsystemet, exempelvis arbetet för ökat kollektivtrafikresande, är ett delat ansvar mellan berörda aktörer utifrån deras respektive mandat och uppdrag.

Nuläge och regional önskan om förändring

Hur de statliga medel, som länsplanen är, kan användas regleras av ett antal förordningar. När det gäller tolkningen av dessa är Trafikverkets sammanvägda tolkning i delar ofta striktare än den som de olika planupprättarna önskar göra. Detta gäller bland annat frågan om ifall åtgärder som påverkar valet av färdväg kan finansieras av länsplaner. Det har under flera år pågått diskussioner om tolkningarna och tillämpningen av dessa förordningar. Detta är en dialog som landets planupprättare gemensamt kommer att föra med nationell nivå kommande år. Under planperioden kan förhållningsätt och förutsättningar komma att ändras. Det hanteras i så fall i den årliga verksamhetsplanen för länsplanen.

Planeringsprocess för infrastruktur

Förberedande studie

Den normala ordningsföljden vid planering och genomförande av åtgärder inom det statliga infrastrukturuområdet är att en förberedande studie föregår den formella fysiska planeringen. Vanligtvis kallas denna studie för åtgärdsvalsstudie och ska då vara en förutsättningslös och transportslagsövergripande analys där fyrstegsprincipen tillämpas. Studien resulterar vanligtvis i ett antal åtgärdsförslag med utpekade ansvariga för genomförande, exempelvis de som har ansvar för planering av infrastruktur. Om det är Trafikverket eller en regional planupprättare som ansvarar för en investeringsåtgärd och väljer att fortsätta planeringen så påbörjas en planläggningsprocess som är den formella processen som möjliggör att nödvändig mark kan tas i anspråk.

Fyrstegsprincipen

I den förberedande studien ska arbetet utgå från brister och behov på vilka sedan fyrstegsprincipen – Tänk om, Optimera, Bygg om, Bygg nytt - tillämpas. Fyrstegsprincipen handlar om att se ifall lösningar på brister och behov kan vara att 1. *Tänka om* kring användningen av transportsystemet – alltså att identifiera åtgärder som kan påverka behovet av transporter och resor samt valet av transportsätt. En annan lösning kan vara att 2. *Optimera* befintlig infrastruktur och se om något kan effektivisera nyttjandet. En ytterligare lösning kan vara att 3. *Bygga om* och slutligen kan det handla om att lösningen är att 4. *Bygga nytt*. Med en väl fungerande fyrstegsprincip kan brister och behov i vissa fall lösas utan att investeringsmedel behöver användas. Oftast är det dock fråga om en kombination av flera av de fyra stegen. Det är viktigt att i arbetet identifiera vilken aktör som är ansvarig för åtgärder och även uppnå en effektiv samordning mellan olika parter vid genomförandet.

Planläggningsprocessen

Planläggningsprocessen genomförs av Trafikverket och är en sammanhållen process som ser olika ut beroende på om länsstyrelsen bedömer att åtgärden kan ha en betydande miljöpåverkan, om alternativa lokaliseringar ska utredas eller om tillåtlighetsprövning behövs etcetera. När hela processen genomförts resulterar den efter samråd och framtagande av utställningshandlingar med mera i en fastställelsehandling som anger hur mark kommer att tas i anspråk. Vanligtvis sker dock inget fastställande innan en åtgärd har klarlagd finansiering för byggande.

Osäkerheter, bedömningar och ekonomiska beräkningar

Under planering och planläggningsprocess kan det finnas flera osäkerheter, exempelvis förseningar till följd av ändrade ekonomiska ramar, andra projekt som förändras eller att förutsättningarna för genomförbarhet ändras. Exempel på i sammanhanget viktiga begrepp är *grov kostnadsindikation (GKI)* och *samlad effektbedömning (SEB)*. Dessa innebär i praktiken relativt enkla analyser av trolig kostnad respektive de samlade effekterna av åtgärden. Dessa arbetas fram redan i tidigt skede och förfinas sedan successivt under hela planeringsprocessen.

I slutänden är den samlade effektbedömningen ett beslutsunderlag med syfte att utgöra ett stöd för planering, beslut och uppföljning. Det är en beskrivning av vilka effekter och kostnader en föreslagen åtgärd eller ett åtgärds paket skulle få om den/det genomförs. Det är dock inte en metod för att beskriva hela planer. Åtgärdens effekter beskrivs ur tre oviktade besluts perspektiv: *Samhällsekonomisk analys* - effekter som värderats monetärt och effekt som bedömts. *Transportpolitisk målanalys* - hur påverkas de transport-politiska målen. *Fördelningsanalys* - hur fördelar sig nyttorna på olika grupper.

Det är viktigt att komma ihåg att detta är ett av flera beslutsunderlag och endast en grov och förenklad modell vilket också lett till att det även finns diskussioner om hur beräkningar beaktar eller inte beaktar olika faktorer.

I samband med föregående länsplan fann till exempel Region Gävleborg att delar av samhällsekonomiska bedömningarna inte var tillräckligt dynamiska för att kunna beakta regionala effekter fullt ut.

Den *grova kostnadsindikationen* ligger till grund för länsplanens inledande prioriteringar. Det är alltså en teoretisk och oftast grov bedömning i det tidiga planeringsskedet som anger en indikativ kostnadsnivå. I takt med att projekteringen görs då den grova kostnadsindikationen ersätts av en *fastställd kalkylsammansättning* och att andra planeringsunderlaget förfinas framkommer oftast en högre kostnadsbild som i vissa fall skiljer sig väldigt mycket från den först indikerade kostnadsuppskattningen. Det finns ett behov av att beräkningsunderlagen för de tidiga bedömningarna utvecklas så att de ger mer rättvisande bild.

Styrande och vägledande dokument

Länsplanens utformning styrs av ett antal förordningar och regeringens direktiv (rskr. 2016/17: 101) som blanda annat grundas på propositionen *Infrastruktur för framtiden - innovativa lösningar för stärkt konkurrenskraft och hållbar utveckling* (prop. 2016/17:21). Till grund för inriktningar och prioriteringar finns den *Regionala utvecklingsstrategin* under vilken det i sin tur finns ett *Infrastrukturprogram med tillhörande systemanalys och ett Regionalt trafikförsörjningsprogram* till grund för arbetet med länsplanen. Både uppdraget som regional planupprättare och rollen regional kollektivtrafikmyndighet återfinns inom Region Gävleborg.

Förordning för länsplan

Länsplanen för regional transportinfrastruktur ska vara trafikslagsövergripande och ska i enlighet med *förordning (1997:263) om länsplaner för regional transportinfrastruktur* avse tolv års planering och omfatta:

1. investeringar i statliga vägar som inte ingår i stamvägnätet,
2. åtgärder i sådana anläggningar m.m. för vilka statlig medfinansiering kan beviljas enligt 2 § förordningen (2009:237) om statlig medfinansiering till vissa regionala kollektivtrafikanläggningar m.m.,
3. åtgärder som kan påverka transportefterfrågan och val av transportsätt samt åtgärder som ger effektivare användning av befintlig infrastruktur,
4. åtgärder i andra icke statligt finansierade anläggningar av betydelse för det regionala transportsystemet som bör redovisas i planen,
5. bidrag för icke statliga flygplatser som bedöms vara strategiskt viktiga för regionen.

Därtill finns även ytterligare formuleringar om flygtrafik som inte är aktuella för Gävleborgs län. Nationell plan styrs av förordningen *förordning (2009:236) om en nationell plan för transportinfrastruktur*.

Förordning om statlig medfinansiering

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

Miljöbalken

Enligt miljöbalkens sjätte kapitel anses en länsplan medföra betydande miljöpåverkan. En miljökonsekvensbeskrivning tagits fram för länsplanen, se bilaga 6.

Transportpolitiska mål

De åtgärder som prioriteras i länsplanen ska vara samhällsekonomiskt effektiva, bidra till begränsad klimatpåverkan och bidra till optimal användning av transportsystemet. Regeringen bedömer att det är angeläget att använda ett trafikslagsövergripande synsätt för att bättre uppfylla de transportpolitiska målen.

De transportpolitiska målen visar de politiskt prioriterade områdena inom den statliga transportpolitiken och är en utgångspunkt för statens åtgärder inom transportområdet, exempelvis hur myndigheterna ska prioritera bland olika önskemål och behov när de genomför sina uppdrag.

Det övergripande målet för svensk transportpolitik är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgare och näringsliv i hela landet. Under det övergripande målet har regeringen också satt upp funktionsmål och hänsynsmål.

- *Funktionsmålet* handlar om att skapa tillgänglighet för resor och transporter. Transportsystemets utformning, funktion och användning ska medverka till att ge alla en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet samt bidra till utvecklingskraft i hela landet. Samtidigt ska transportsystemet vara jämställt, det vill säga likvärdigt svara mot olika människors transportbehov.
- *Hänsynsmålet* handlar om säkerhet, miljö och hälsa. Dessa är viktiga aspekter som ett hållbart transportsystem måste ta hänsyn till. Transportsystemets utformning, funktion och användning ska anpassas så att ingen ska dödas eller skadas allvarligt. Det ska också bidra till att miljökvalitetsmålen uppnås och till förbättrad hälsa.

Regeringens direktiv

I regeringens direktiv för framtagandet av nationell plan och länsplaner angavs sex prioriterade utmaningar att beakta i planeringen, vilka kommenteras nedan. Sammantaget ger dessa utmaningar en inriktning som pekar på att länsplanen bör följa den inriktning som föregående länsplan haft och prioritera åtgärder som främjar kollektivtrafik och gång- och cykeltrafik. Även näringslivets transporter behöver göras så miljöanpassade som möjligt. Nedan beskrivs det sammanhang där länsplanen är ett av flera verktyg för att möta de prioriterade utmaningarna.

Gävleborgs kollektivtrafik är helt fossilfri sedan 2017 och Region Gävleborg har de senaste åren genomfört stora trafiksatsningar på inom kollektivtrafikområdet. Det bidrar till **(1) Omställning till ett av världens första fossilfria välfärdsländer**. Kollektivtrafikåtgärder och åtgärder gällande gång- och cykelvägar är högt prioriterade i arbetet med länsplanen. Ett stort antal busshållplatser har rustats upp och byggts om och elektrifieringen av järnvägen till Gävle hamn genomförs. Region Gävleborg är projektägare för innovationsprojektet Elväg E16 och driver aktivt frågan om ett fossilfritt transportsystem, bland annat inom "Road map för ett fossilfritt transportsystem". Omställningen till ett mer hållbart transportsystem är en prioriterad fråga. Det är viktigt med samordning mellan olika aktörer som genomför strategiska och operativa insatser för att minska transportsystemets miljöpåverkan. Exempel på arbetssätt inom detta är deltagande i och stödande av projekt för laddinfrastruktur, fossilfria drivmedel och arbete relaterat till regerings satsning "Klimatklivet". Sedan flera år genomförs ett aktivt arbete för hållbart resande på regional nivå. En viktig uppgift är att arbeta med bland annat beteendefrågor enligt fyrstegsprincipens två första steg - tänk om och optimera.

Infrastrukturplanering är ett verktyg för att medverka till **(2) Investeringar för ett ökat bostadsbyggande**.

Flera åtgärder i länsplanen, främst med koppling till kollektivtrafik, har bäring på detta. Bland annat satsningen på Gävle Västra och utpekandet av väg 76. Inom Region Gävleborg är en viktig fråga att regionalt ta tillvara och utveckla erfarenheterna från projektet Den attraktiva regionen med delprojektet "Hudiksvalls funktionella arbetsmarknadsregion, Gävleborgs län". Det pågår även ett arbete för en strukturbild Gävleborg för att utveckla den regionala fysiska planeringen.

Gävleborg är en mycket viktig länk för gods mellan södra och norra Sverige. För att kunna ge bättre förutsättningar för näringslivet prioriterar länsplanen åtgärder som bidrar till effektiva godstransporter inom och genom Gävleborgs län. Ett exempel inom arbetet med att **(3) Förbättra förutsättningarna för näringslivet** är elektrifieringen av järnvägen till Gävle hamn. Till detta kommer även utpekandet av åtgärden väg 76. Under 2015 tog Gävle kommun i samarbete med Trafikverket och Region Gävleborg fram en omfattande godsflödesanalys vilken tydligt visar Gävleborgs roll som länken mellan norra och södra Sverige för såväl gods som persontransporter. Genom att snabbt och smidigt få godsflödena att passera genom Gävleborg knyts landet samman och konkurrenskraften ökar. Länsplanens årliga bidrag till enskilda vägar spelar en viktig roll för framför allt skogsnäringen, men också för jordbrukets och övriga näringslivets transporter. Många företag ligger i anslutning till järnvägsnätet och länet har därför särskilt stor potential att flytta över mer gods till järnväg genom satsningar på ökad kapacitet i järnvägsnätet.

Gävleborgs läge i Sverige innebär stora möjligheter för arbete både inom och utanför länet. Gävleborgs län har haft en högre arbetslöshet jämfört med riksgenomsnittet och även jämfört med grannlänerna. För att nå en stärkt sysselsättning i hela länet krävs att länsplanen prioriterar åtgärder som förkortar restiderna - främst inom kollektivtrafiken - utifrån ett "Hela-resan-perspektiv". Detta är ett bidrag till **(4) Förstärka sysselsättningen i hela landet**. Ett exempel är att arbeta med nya och förbättrade stationslägen vid viktiga målpunkter för högre utbildning eller större arbetsgivare. Med en sådan planering kan matchningen på arbetsmarknaden förenklas och större arbetsmarknadsområden uppstår både i Gävleborg och över länsgränserna. Det är viktigt att främja transportslag som är tillgängliga även för barn och unga, så att de på ett tryggt sätt kan färdas i trafiken till och från utbildning eller arbete.

I ett allt mer uppkopplat samhälle ställs nya krav på en annan form av tillgänglighet och i takt med att nya innovationer kommer ut på marknaden behöver transportsystemet kunna anpassas till detta. Det kan exempelvis handla om trafikinformation, lösningar när det gäller signalprioriteringar i kollektivtrafiken eller ett utökat arbete med att i större utsträckning åstadkomma resfria möten. Digitaliseringen påverkar tillgängligheten främst genom att fler får

tillgång till resurser som exempelvis skola och sjukvård utan att behöva förflytta sig fysiskt. Det ökar också tillgängligheten till varor och tjänster då inköp och beställningar kan göras via e-handel i stället för att besöka fysiska butiker. En del av Region Gävleborgs arbete med att **(5) Ta höjd för och utnyttja digitaliseringens effekter** återfinns inom arbetet med att påverka människors behov av transporter och val av transportsätt. Sedan år 2000 har länet på regional nivå arbetat för ett ökat hållbart resande, att tänka om och optimera användningen av transportsystemet. Region Gävleborg driver som regional breddbandskoordinator flera projekt för att skynda på den fysiska utbyggnaden av fiberinfrastrukturen i de delar av länet där kommersiella krafter inte visat något intresse.

För att uppnå (6) Ett inkluderande samhälle behöver länsplanen främja de transportslag som är mest jämlika och når så många samhällsgrupper som möjligt. Gruppen barn och unga är viktig utifrån att de idag rör sig allt mindre och på sikt riskerar en kraftigt försämrad hälsa vilket i sin tur kan få stora samhällsekonomiska konsekvenser. Det är viktigt att utformningen av alla föreslagna fysiska åtgärder i länsplanen lever upp till de krav som ställs för att personer med funktionsnedsättningar ska ha tillgång dem.

Regional utvecklingsstrategi

I den regionala utvecklingsstrategin, Nya möjligheter 2013-2020, är hållbar regional utveckling ramen inom vilket det regionala utvecklingsarbetet ska bedrivas. Den visar inriktningen för Gävleborgs regionala utvecklingsarbete och är en länk mellan lokal och nationell nivå samt till mål och strategier på EU-nivå. Det övergripande målet för den regionala utvecklingspolitiken i Gävleborgs län är:

”Nya möjligheter för människors självförverkligande och aktiva bidrag till samhällsutvecklingen.”

Den regionala utvecklingsstrategin lyfter fram infrastruktur och kompetens som drivkrafter för den regionala utvecklingen och för att nå det övergripande målet. Ett av tre målområden är *Tillgängliga miljöer*. Det är inom detta målområde som infrastrukturåtgärder bedöms vara som mest bärkraftiga. En ändamålsenlig infrastruktur och en väl utbyggd kollektivtrafik kan bidra till att exempelvis stärka regionens arbetsmarknad, näringslivets utveckling och förmåga till innovation. Arbetet med regional utveckling måste ske sammanhållet och strukturerat och ta hänsyn till alla tre hållbarhetsperspektiven – det socialt, miljömässigt och ekonomiskt hållbara. Arbetssättet kallas hållbarhetsintegrering.

Infrastrukturprogram och systemanalyser

Infrastrukturprogrammet med tillhörande systemanalys togs fram 2013. Inför arbetet med framtagande av denna länsplan fanns bland annat frågan om det borde tas fram en ny systemanalys. Detta bedömdes inte som nödvändigt av främst två skäl. 2013 års analys är relativt ny och bedömdes som tillräckligt bra för att kunna utgöra underlag för framtagande av en ny länsplan. Dessutom fanns det under 2016 en långt gången diskussion om bildande av storregioner. En kommande sammanslagning med andra län till en större region skulle då troligen leda till att en ny systemanalys för Gävleborg skulle få en relativt kort livslängd i förhållande till den nödvändiga arbetsinsatsen. Region Gävleborg ser det som lämpligt att ta fram en ny systemanalys i samband med inriktningsplaneringen för nästkommande plan för perioden 2022 -2033.

Inom Botniska korridoren - som är ett samarbete mellan de fem nordliga länen och Örebro län - togs under 2016 fram *Botniska korridoren - övergripande systemanalys*. Denna fungerar också som en nulägeskomplettering till länets befintliga systemanalys. Även arbetet inom En Bättre Sits är en del av Region Gävleborgs infrastrukturarbete. En Bättre Sits (EBS) är det samlade arbetet med infrastrukturfrågor inom Mälardalsrådet, som är ett samarbete inom Stockholm-Mälardalsregionen, där Region Gävleborg är associerad medlem sedan våren 2017.

I och med det regionala trafikförsörjningsprogrammet som antogs 2016 finns trafikala prioriteringar som direkt påverkar utformningen av länsplanen.

I infrastrukturprogrammet återfinns följande stråk och noder som i nämnd ordning bedöms ha störst betydelse för utvecklingen i Gävleborgs län som helhet:

- E4/Ostkustbanan, (Umeå) - Sundsvall - Gävle - Uppsala - Arlanda - Stockholm.
- Gävle hamn.
- E16/Bergslagsbanan, Gävle-Sandviken-Hofors- Falun/Borlänge (-Göteborg).
- Norra Stambanan väg 83/godsstråket i Bergslagen, (Trondheim)-Östersund-Bollnäs - Gävle (-Stockholm) / Avesta (-Göteborg).
- Bergslagsdiagonalen, väg 50, (Jönköping-) Falun/ Borlänge-Ovanåker-Bollnäs-Söderhamn (-Hudiksvall).
- Väg 84, Hudiksvall - Ljusdal - Sveg / Funäsdalen.

I infrastrukturprogrammet finns fördjupningar av respektive stråks funktion, brister och behov. Delar av de åtgärdsbehov som redovisas i infrastrukturprogrammet idag är åtgärdade. För att stärka möjligheten till arbets- och studiependling samt kompetensförsörjning och näringslivets utveckling i övrigt inom respektive till och från Gävleborg är det av stor vikt att åtgärda brister i de stråk som idag och framöver bedöms ha stora pendlingsströmmar och stor andel av näringslivets transporter. Framst rör det sig om åtgärder för förbättrad/ökad standard, kapacitet, framkomlighet, tillförlitlighet, säkerhet och turtäthet i stråken.



Gävleborg i ett storregionalt perspektiv

Regionalt trafikförsörjningsprogram med tillhörande trafikplan

Som regional kollektivtrafikmyndighet upprättar Region Gävleborg det regionala trafikförsörjningsprogrammet, senast för perioden 2016-2030. I programmet beskrivs bland annat strategiska målsättningar, önskade effekter och utvecklingssteg för den regionala kollektivtrafiken. Inom Gävleborg skedde 2012 en skatteväxling med länets kommuner gällande ansvaret för finansiering av kollektivtrafiken.

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

Regional cykelplan för Gävleborg

Under 2017 har Trafikverket arbetat med att ta fram en regional cykelplan med kriterier för hur gång - och cykelvägar utmed det statliga vägnätet ska kunna prioriteras i länet. Via cykelplanen rekommenderar Trafikverket vissa sträckor som anses vara särskilt lämpliga i ett regionalt perspektiv. Vilka sträckor som sedan byggs prioriteras inom arbetet med länsplanen.

Region Gävleborg prioriterar utifrån cykelplan framför allt sträckor utmed statligt vägnät som utgör felande länkar när det gäller möjligheten att ta sig till regionala bytespunkter för kollektivtrafiken. Därefter prioriteras längre sträckor som bedömts ha hög potential till arbets- och studiependling. I bilaga 2 *Åtgärder och åtgärdsförslag* beskrivs vilka gång- och cykelåtgärder som prioriteras år 1-3 respektive föreslås år 4-12 i genomförandet av länsplanen.

Bostadsbyggande

I Länsstyrelsen Gävleborgs analys av bostadsmarkanden i Gävleborg 2016 framkommer att det finns ett byggbehov i länet. Alla kommuner bedömer att det råder obalans på bostadsmarknaden i kommunen som helhet och nio kommuner bedömer att det behöver tillkomma nya bostäder för att nå balans. Gävle, Sandviken och Bollnäs kommuner är de som har haft störst tillskott av bostäder de senaste åren. Boverket anger i sin byggbehovsprognos 2012-2025 att det behöver byggas 5 678 bostäder totalt och 406 bostäder per år i Gävleborg. Detta är dock ett kvantitativt byggbehov och visar inte hur det befintliga beståndet och byggbehovet svarar mot efterfrågan. Flera av länets kommuner har högre ambitioner när det gäller nyproduktion än vad Boverkets prognos anger. Befolkningsmängden i länet ökar och förväntas fortsätta öka. En ökning som bedöms pågå fram till 2050.

Genomförande

Region Gävleborg ansvarar för prioriteringarna och Trafikverket ansvarar för genomförandet av länsplanen. Planens uppbyggnad och genomförande grundar sig på de styrande dokument som nämns ovan och beaktar regeringens direktiv inför framtagandet av planen.

I genomförandet av länsplanen är det viktigt att beakta personer med funktionsnedsättning. Ett prioriterat nät för dessa personer är i praktiken det som benämns starka stråk i det regionala trafikförsörjningsprogrammet. Se bild nedan.



Länets vägar. Nationell plan berör: väg 56, E4, E16 och E45. Resterande statligt vägnät är inom länsplanen.



Kollektivtrafikens starka stråk utifrån regionala trafikförsörjningsprogrammet.

Verksamhetsplan och dialog

Hållbarhetsnämnden antar årligen en verksamhetsplan för det kommande året inklusive en precisering för de nästkommande tre åren. Den anger därmed inriktning och turordning för de åtgärder som ska genomföras. Detta innebär att infrastrukturarbetet följer utvecklingen inom övrig nationell transportplanering. Eventuella osäkerheter kan pareras från år till år, åtgärder kan flyttas fram eller tidigareläggs beroende på de ekonomiska ramarna och förutsättningarna för genomförbarhet. Det som anges i verksamhetsplanens precisering utgör den aktuella inriktningen för arbetet utifrån då gällande förutsättningar. Det är av stor vikt att arbetet samordnas med kollektivtrafikens årliga trafikplan. I bilaga 4 återfinns en beskrivning av de samrådsprocesser som sker under året.

Ekonomi

De ekonomiska ramarna för planperioden 2018-2029 är 622,5 miljarder kronor för åtgärder i hela landet och innefattar såväl investeringsåtgärder som underhåll, även benämnt *utveckling* respektive *vidmakthållande* av trafiksystemet. Av dessa är 953 miljoner kronor avsatta för åtgärder inom länsplanen för Gävleborg, vilket i praktiken innebär en ungefärlig årlig ram på 80 miljoner kronor per år. Utöver länsplanen tillkommer även åtgärder i länet som Trafikverket prioriterar inom nationell plan, främst för nationella stamvägnätet och järnvägar.

På nationell nivå och inom den ekonomiska planeringen finns en rullande treårsplanering där regeringen årligen ska ta byggstartbeslut för kommande tre år. Därpå följande tre år ska innehålla åtgärder där fördjupande utredningsarbete pågår och slutligen ska behov och brister i transportsystemet anges för därpå följande sex år.

På vilket sätt den ekonomiska planeringens förutsättningar, övergripande och för respektive åtgärds-förslag, ändras från år till år tydliggörs i verksamhetsplanen.

I vissa fall kan åtgärders finansiering vara en kombination av olika delar. De begrepp som då används är följande tre:

- *Medfinansiering*: Gemensam finansiering med andra medel utöver den regionala planens, exempelvis när en kommun medfinansierar en vägåtgärd i länsplanen.
- *Statlig medfinansiering*: Finansiering ur nationell plan eller länsplan till ett antal olika typer av åtgärder som finansieras med andra medel utöver länsplanens. Kan exempelvis sökas av kommuner och regionala kollektivtrafikmyndigheter.
- *Samfinansiering*: Gemensam finansiering mellan infrastrukturplaner genom olika statliga anslagposter. Exempelvis när länsplanen samfinansierar åtgärder i den nationella planens investeringsdel (utveckling) eller underhållsdel (vidmakthållande).

Enskilda vägar

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

Prioriteringar, målkonflikter och osäkerheter

Planens ekonomiska prioriteringar och strategiska inriktning bygger på regionala styrande dokument och ett regionalt förhållningssätt gentemot regeringens strategiska utmaningar. I bilaga 3 finns fördjupade beskrivningar av planens större åtgärder.

Hållbart resande – kollektivtrafik och gång- och cykelvägar

I linje med tidigare länsplan är huvudinriktningen även fortsättningsvis att förbättra förutsättningarna för kollektivtrafiken. Systemet med X-tåg innebär att de största restidsvinsterna finns att hämta genom förbättringar i järnvägssystemet i nordsydlig riktning och med förbättrade förutsättningar för busstrafiken i östvästlig riktning. Inom åtgärdsområdet för statlig medfinansiering prioriteras extra medel för satsningar på resecentrum vilket har en stark koppling till tre av länsplanens mål - *Ökad tillgänglighet för personer och gods, Större funktionella studie- och arbetsmarknader i starka stråk samt Ett hållbart och säkert transportsystem*. I den senare delen av länsplanen återfinns större satsningar på kollektivtrafikåtgärder och gång- och cykelåtgärder.

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

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

Redan beslutade åtgärder

Länsplanens första del har sin utgångspunkt i föregående länsplan för perioden 2014-2025. Från den återfinns stora åtgärds paket, främst väg 83 Bollnäs-Vallsta och väg 84 Genomfart Ljusdal, vilka båda har en stark koppling till länsplanens mål om *Ökad tillgänglighet för personer och gods* och *Ett hållbart och säkert transportsystem*. Inom planens första del är utrymmet för ytterligare åtgärder mycket begränsat.

Ny knutpunkt för länets järnväg prioriteras

I mitten av planperioden finns byggandet av *Gävle Västra* som innebär anläggandet av en ny regionaltågsstation vid Gävle Sjukhus. Åtgärden är starkt kopplad till förslag till nationell plan och etapputbyggnad av Gävle-Kringlan på Ostkustbanan i kombination med statens förhandling om ökat bostadsbyggande. Vid länsplanens antagande har Trafikverket inte gjort val av lokalisering för etappen. Västligt alternativ innebär en gemensam station för Norra stambanan, Ostkustbanan och Bergslagsbanan. Det alternativet gynnar därmed hela länet som bland annat får en ökad tillgänglighet till Gävle Sjukhus och Högskolan i Gävle. Östligt alternativ, att Ostkustbanan behåller nuvarande sträckning, innebär att Gävle Västra endast betjänar Bergslagsbanan.

Mötesseparerade vägar

Utifrån länsplanens övergripande inriktning, ekonomiska förutsättningar och regeringens strategiska utmaningar prioriteras inte ombyggnationer till mötesseparerade vägar.

De sträckor som lyfts fram som ombyggnadsförslag till mötesseparering i framtagandet av länsplanen har haft höga kostnader i förhållande till tilldelad planeringsram. För att kunna satsa på mötesseparerade vägar, och därmed öka trafiksäkerheten och förbättra framkomligheten, behövs en större ram för länsplanen. Region Gävleborg har invändningar mot Trafikverkets arbetssätt när det gäller hanteringen av pågående hastighetsöversyn i förhållande till tillgänglighetsanspråk. Bland annat anses att kriterierna för översynen bör beakta att de regionala förutsättningarna i olika delar av landet.

I förslag till nationell plan föreslår Trafikverket att regeringen genomför en särskild satsning på mötesseparering av vägar inom länsplanerna genom samfinansiering från nationell plan. Exakt hur detta skulle gå till och hur stor andel det skulle handla om är inte beskrivet. Utifrån hur regeringen väljer att gå vidare med Trafikverkets förslag samt möter många planupprättares synpunkter om att ramarna för länsplanerna borde öka kan en inriktning inom kommande års verksamhetsplaner vara att starta ett fördjupat arbete att klargöra förutsättningar och prioriteringar avseende eventuella mötesseparering av vissa vägar i slutet av nuvarande planperiod.

Näringslivets transporter och ökat bostadsbyggande främjas

Åtgärdsförslag i den senare delen av planperioden består främst av satsningar på kollektivtrafik, gång- och cykel samt en ny vägförbindelse. Denna vägförbindelse omfattar en omlokalisering av väg 76 som länkas samman med en ny sträckning av väg 56 i en ny trafikplats på E4. Motiven för denna åtgärd är att den ger möjligheter till ökat bostadsbyggande i södra Gävle och bättre förutsättningar för näringslivets transporter. Denna åtgärd kräver en betydande medfinansiering från andra parter. Åtgärden kopplas till länsplanens mål om *Ökad tillgänglighet för personer och gods och Ökat bostadsbyggande*. Trafikverket hade inte tagit beslut för val av lokalisering av väg 56 vid länsplanens antagande. Under hösten 2017 tecknade Gävle kommun och Region Gävleborg en avsiktsförklaring om att finna en lösning för medfinansiering. Beroende av Trafikverkets val av lokalisering för väg 56 kan denna åtgärd komma att omprioriteras kommande år.

Behov av planberedskap och trimningsåtgärder

Det av stor vikt att Region Gävleborg tillsammans med Trafikverket arbetar fram en god planberedskap med olika åtgärder som kan genomföras i fall ytterligare medel skulle tillkomma eller om det skulle frigöras medel från åtgärder inom länsplanen. Under en planperiod uppstår normalt också olika behov av mindre trimningsåtgärder.

Hantering av osäkerheter i länsplanen

I planens uppbyggnad finns starka beroenden till åtgärder inom nationell plan. Utifrån att flera avgörande val av lokaliseringar för åtgärder inom nationell plan inte är genomförda vid planens framtagande skapar det vissa osäkerheter. Det handlar främst om Gävle Västra och väg 76. Utifrån vilket år Gävle Västra genomförs kan exempelvis cykelåtgärder tidigareläggas. Detta ställer höga krav på att det under planens första år byggs upp en bra planberedskap för att möta olika scenarios i den ekonomiska planeringen. Väg 76 är i planen utpekad som en åtgärd år 7-12 där vanligtvis endast brister i transportsystemet ska återfinnas. För att visa Region Gävleborgs tydliga ambitioner i förhållande till pågående arbete med väg 56 har denna åtgärd pekats ut.

Fördelning åtgärdsområden

De ekonomiska ramarna fördelas enligt följande åtgärdsområden:

Utpekade åtgärder avser namngivna åtgärder som beräknas kosta minst 25 miljoner kronor och som bedöms bli utförda under planens giltighetstid. Detta är därmed ett åtgärdsområde som är en blandning av flera åtgärdsområden sett till typ av investering

Gång- och cykelåtgärder avser åtgärder för att underlätta dessa transporter.

Exempelvis passager, belysning vid befintliga stråk eller förbindelser mellan viktiga målpunkter.

Kollektivtrafikåtgärder avser åtgärder för att förbättra kollektivtrafiken.

Exempelvis förbättrad tillgänglighet vid hållplatser, pendlarparkering eller större knutpunkter.

Vägförbättringsåtgärder avser åtgärder för förbättringar för vägtrafiken.

Exempelvis kurvvrättning och andra korsningsåtgärder.

Övriga åtgärder avser främst åtgärder som anses särskilt viktiga för regional utveckling.

Exempelvis kan det handla om åtgärder inom järnvägsområdet utifrån länsplanens möjligheter att finansiera

delar som är kopplade till finansiering från nationell plan.

Statlig medfinansiering avser stöd till kommuners utveckling av kollektivtrafikanläggningar samt gång- och cykelåtgärder på kommunalt vägnät utifrån ansökningar till Trafikverket.

Enskilda vägar avser utveckling av enskilda vägar som i delar finansieras via länsplanen utifrån ansökningar till Trafikverket.

Nedan redovisas länsplanens fördelning mellan olika åtgärdsområden där Utpekade åtgärder är fördelade inom övriga områden.

Åtgärdsområden	Totalt (miljoner)	Andel (procent)
Gång - och cykelåtgärder	220	23
Kollektivtrafikåtgärder	180	19
Vägförbättringsåtgärder	437	46
Övriga åtgärder	-	-
Statlig medfinansiering	68	7
Enskilda vägar	48	5
Totalt	953	

Den statliga medfinansieringen är fördelad till 4 miljoner per år för de ansökningar som kommer in från kommuner och regional kollektivtrafikmyndighet. Därutöver finns det en särskild satsning på 20 miljoner på kollektivtrafikåtgärder. Även enskilda vägar har en fördelning med 4 miljoner per år.

Nedan redovisas åtgärdsområdet Utpekade åtgärder, de åtgärder som beräknas kosta minst 25 miljoner kronor. I bilaga 3 finns fördjupningar. Samhällsekonomiska bedömningar tas främst fram av Trafikverket och finns att ta del av via www.regiongavleborg.se/lansplan. De tydliggörs även inom länsplanens verksamhetsplan.

Utpekade åtgärder	Totalt (miljoner)	År 1-3 2018-2020	År 4-6 2021-2023	År 7-12 2024-2029
Väg 83, Bollnäs - Vallsta	125	70,5	54,5	-
Väg 50, Glössbo - Söderhamn	40	40	-	-
Väg 84, Genomfart Ljusdal	143		106	37
Järnväg, Gävle Västra	80		5	75
Väg 76, Furuvik - Gävle	200	-	-	200
Två längre gång - och cykelåtgärder	110	-	-	110
Totalt	698	110,5	165,5	402

De utpekade åtgärderna finansieras inom ramen för ett eller flera av åtgärdsområdena. I tabellen nedan visas utifrån en övergripande bedömning hur kostnaderna för de **utpekade åtgärderna** fördelas på de olika **åtgärdsområdena**:

Fördelning åtgärder och åtgärdsområden	Totalt (miljoner)	Gång- och cykelåtgärder	Kollektivtrafik åtgärder	Vägförbättrings åtgärder	Övriga åtgärder	Statlig medfinansiering	Enskilda vägar
Väg 83, Bollnäs - Vallsta	125	20	20	85	-	-	-
Väg 50, Glössbo - Söderhamn	40	-	30	10	-	-	-
Genomfart Ljusdal	143	10	5	128	-	-	-
Järnväg, Gävle Västra ¹⁾	80	-	80		-	Utredningsbehov	-
Väg 76 ²⁾ Furuvik-Gävle	200	-	-	200	-	-	-
Två längre gång- och cykelåtgärder ³⁾	110	110			-	-	-
Åtgärdsområden, övergripande typer	278	80	45	57	-	68	48
Total	953	220	180	470	-	68	48

¹⁾ Fördelning av investeringar kopplat till Gävle Västra behöver utredas vidare, bland annat vad som ska ske på statlig respektive kommunal anläggning och mark. Det kan bli en blandning mellan nationell och länsplan samt kommunal finansiering. Det senare kan även innebära omfördelning så att delar av beloppet blir föremål för statlig medfinansiering.

²⁾ Väg 76 berör åren 2024-2029 och länsplanen bedöms inte kunna finansiera hela åtgärden som initialt och är mycket grovt beräknad till 400 miljoner kronor. Förhandling om medfinansiering med Gävle kommun och eventuella ytterligare parter behöver genomföras. Inriktning för Region Gävleborg är att det handlar om en betydande medfinansiering utöver länsplanens investeringsdel. De i planen angivna 200 miljoner kronorna är inte en förhandlad siffra. Region Gävleborg och Gävle kommun har under hösten 2017 tecknat en avsiktsförklaring om att finna en lösning på finansiering.

³⁾ Se bilaga 2 för utpekande av cykelåtgärder. Prioritering utifrån regional cykelplan och genomförbarhet.

Samtliga tabeller och fördelningen av länsplanens budgetramar har gjorts utifrån den fördelning på länsnivå som Regeringen gav besked om under våren 2018. I fastställandet av nationell plan står dock att: "Respektive läns genomsnittliga årliga nivå för planperioden ska dock justeras i förhållande till verkligt utfall av upparbetade medel för planperioden 2014-2025 vid utgången av 2017". Under sommaren 2018 har Trafikverket gjort en justering av ramarna utifrån tidigare års utfall, vilket kraftigt minskat ramarna för länsplanen i Gävleborg för kommande år. Detta kommer att behöva hanteras årligen för de olika verksamhetsplanerna och innebär att vissa åtgärder behöver senareläggas alternativt prioriteras bort helt.

Samfinansiering nationell plan

Åtgärden Hofors Genomfart E16 samfinansierar nationell plan. Beräknat till 14 miljoner kronor. Hofors kommun är medfinansierare. Utöver detta finns den pågående åtgärden Gävle hamn, ny spåranslutning där tidigare länsplan utgjort samfinansiering och kommunen är medfinansierare.

Inom planen finns även ett antal åtgärder som samordnas med nationell plan (vidmakthållande) och/eller medfinansieras med kommuner. Dessa återfinns främst bland *Utpekade åtgärder*, med en total kostnad på över 25 miljoner kronor. Nivåerna för detta tydliggörs i bilaga 2.

Effektmål och uppföljning

Länsplanens fyra mål är effektmål som anger vilket resultat som eftersträvas på längre sikt utifrån arbetet med länsplanen och dess åtgärder.

1. Ökad tillgänglighet för personer och gods.
2. Större funktionella studie- och arbetsmarknader i starka stråk.
3. Ett hållbart och säkert transportsystem.
4. Fler bostäder och positiv regional utveckling.

Länsplanens mål är effektmål som anger vilka långsiktiga resultat som eftersträvas. Då flera resultat kan ses först bortom aktuell planperiod används ett antal indikatorer som ska visa om arbetet går i rätt riktning. Till detta finns även en uppföljning av prestationer gällande genomförande av faktiska åtgärder år till år.

Den årliga uppföljningen av länsplanen består av två delar, dels den mer konkreta uppföljningen sett till vilka åtgärder som faktiskt genomförts och upparbetningsgrad i förhållande till antagen verksamhetsplan och dels utvalda indikatorer. Indikatorerna är valda så att de ger ett mått som speglar viktiga förhållanden i trafiksystemet och därmed kan utgöra ett mått i närtid på de långsiktiga effekter som eftersträvas.

Vid framtagandet av länsplanen är inriktningen att använda följande indikatorer.

- Antalet omkomna och skadade i trafiken.
(Källa: Officiell statistik från Transportstyrelsen)
- Förändringen av antal registrerade resor inom kollektivtrafiken.
(Källa: Region Gävleborg)
- Utbudsnivå och restidsfaktor i utvalda relationer inom kollektivtrafiken.
(Källa: Region Gävleborg)
- Transportsystemets miljöpåverkan
(Källa: arbetssätt tas fram 2018)
- Utvecklingen av cykeltrafiken.
(Källa: utveckling av modell utifrån arbete inom Trafikanalys och Sveriges kommun och landsting)
- Godsflöden
(Källa: Samverkan med aktörer utifrån godsflödesanalys Gävleborg 2016)
- Trafikutvecklingen, trafikarbete utifrån årsdygnstrafik (ÅDT) i ett antal punkter på länets vägnät.
(Källa: Officiell statistik från Trafikverket).
- Arbetspendling över kommungränser
(Källa: SCB och Region Gävleborg)
- Bostadsbyggande.
(Källa: Länsstyrelsen Gävleborg och Region Gävleborg)

Uppföljningen av länsplanen redovisas i bilaga 7 *Uppföljning* där indikatorernas värden kommer att presenteras och kommenteras. De ska när så är möjligt även belysas ur ett jämställdhetsperspektiv. Notera dock att indikatorer behöver ses över löpande beroende på hur de fungerar för att illustrera de långsiktiga effekterna och länsplanens måluppfyllelse. De kan därmed komma att ändras under planperioden. Våren 2018 antas den verksamhetsplan som utgör kommande bilaga 1. I och med det fastställs även arbetssättet för den löpande uppföljningen av länsplanen och därmed utformningen av bilaga 7.

Bilagor

Kopplat till länsplanen finns ett antal bilagor varav vissa revideras årligen. Bland annat verksamhetsplanen som årligen antas av hållbarhetsnämnden. Även hållbarhetsförvaltningens ledningsgrupp ansvarar för revidering av vissa bilagor. Senaste versionen av respektive bilaga finns att ta del av på www.regiongavleborg.se/lansplan.

Bilaga	Namn	Revideras	Revideras av
1	Verksamhetsplan med tre års utblick	Årligen	Hållbarhetsnämnden
2	Åtgärder och åtgärdsförslag	Årligen	Hållbarhetsnämnden
3	Utpekade åtgärder	Vid behov	Hållbarhetsförvaltningen
4	Händelser under året	Årligen	Hållbarhetsförvaltningen
5	Kollektivtrafikåtgärder, behovslista	Årligen	Hållbarhetsförvaltningen
6	Miljöbedömning	Vid behov	Hållbarhetsnämnden
7	Uppföljning	Årligen	Hållbarhetsnämnden

Bilaga 1. Verksamhetsplan med tre års utblick

Fördjupning av ekonomisk planering för kommande år och inriktning för nästkommande tre år.

Bilaga 2. Åtgärder och åtgärdsförslag

I denna bilaga redovisas åtgärder och åtgärdsförslag för planperiodens år 1-3, år 4-6 och år 7-12 samt utpekade utredningsbehov och pågående utredningar.

Bilaga 3. Utpekade åtgärder

Fördjupad beskrivning av de åtgärder som beräknas kosta mer än 25 miljoner kronor.

Bilaga 4. Händelser under året

Beskriver det årliga arbetet med länsplanen, dialog mer berörda aktörer med mera.

Bilaga 5. Kollektivtrafikåtgärder, behovslista

Anger identifierade åtgärder utifrån det löpande arbetet med trafikplan.

Bilaga 6. Miljöbedömning

Togs fram i samband med framtagande av länsplanen.

Bilaga 7. Uppföljning

Redovisar årlig uppföljning av genomförda åtgärder och redovisning utifrån ett antal indikatorer om målen för länsplanen bedöms uppfyllas.

Bilaga 1 Årlig verksamhetsplan

Den årliga verksamhetsplanen med tre års utblick för Länsplanen antas året innan och finns att ta del av på www.regiongavleborg.se/lansplan

Hösten 2018 antas verksamhetsplanen för 2019 med utblick mot 2020-2022.

Bilaga 2 Åtgärder och åtgärdsförslag

I denna bilaga redovisas åtgärder och åtgärdsförslag för planperiodens år 1-3, år 4-6 och år 7-12.

Åtgärderna under periodens år 1-3 är fastställda sedan tidigare och i vissa fall redan under genomförande. Åtgärdsförslagen i perioderna år 4-6 och år 7-12 är förslag och kan komma att förändras beroende på kostnadsutveckling och genomförbarhet. Åtgärder som finansieras via nationell plan anges i kursiv stil för att ge en helhetsbild av de satsningar som görs i länet.

Byggstartade projekt inom länsplanen

Här redovisas redan byggstartade projekt som ingår i länsplanen 2018-2029. Vid ingången av planperioden fanns vissa byggprojekt där byggskede inletts under 2017:

- Gång - och cykelväg Ockelbo - Wij Trädgårdar.
- Gång - och cykelstråk Söderhamn - Florhed.

Prioritering av åtgärder år 2018- 2029

Nedan beskrivs de större åtgärdsförslag som utgör steg på vägen i genomförandet av länsplanen.

Åtgärder år 1-3, 2018-2020

- Väg 83, Bollnäs–Vallsta, trafiksäkerhetsåtgärder inkl. gång- och cykelväg (samfinansierad med nationell plan, vidmakthållande).
- Väg 50, Glössbo–Söderhamn, trafiksäkerhetsåtgärder (samfinansierad med nationell plan, vidmakthållande).
- *E16 genomfart Hofors* (sam- och medfinansiering nationell plan och Hofors kommun).
- *Norra Stambanan, Kilafors och Röstbo bangårdar.*
- *Bergslagsbanan, Villersmuren mötesstation.*

Åtgärdsförslag år 4-6, 2021-2023

- Väg 84, Kyrksjönäsvägen, förändrad genomfart Ljusdal (utpekad åtgärd)

Åtgärdsförslag år 7-12, 2024-2029

- *Trimningsåtgärder och etapputbyggnader Bergslagsbanan, Norra stambanan och Ostkustbanan.*
- Etappen Gävle-Kringlan inklusive Gävle Västra (ej beslutad vid länsplanens antagande).
- Åtgärd ur cykelplan. Måga-Nore (1 - större åtgärder, längre stråk)
- Åtgärd ur cykelplan. Ockelbo-Säbyggeby (2 - större åtgärder, längre stråk)
- Åtgärd ur cykelplan. Gävle-Forsbacka (3 - större åtgärder, längre stråk).
- Åtgärd ur cykelplan. Iggesund-Hudiksvall (4 - större åtgärder, längre stråk).
- Åtgärd ur cykelplan. Gävle-Sälgsjön (1 - felande länkar, mindre åtgärder).
- Åtgärd ur cykelplan. Stocka-Stocka skola (2 - felande länkar, mindre åtgärder).
- Åtgärd ur cykelplan. Edsbyn-Ovanåker (3 - felande länkar, mindre åtgärder)
- Väg 76, åtgärder utifrån resultat av åtgärdsvalsstudie (medfinansiering flera aktörer).

Utredningsbehov inom planperioden

Förutom föreslagna åtgärder enligt ovan finns behov av ytterligare förberedande studier – utredningar, åtgärdsvalsstudier med mera för följande behov och brister. Denna lista, nedan utan inbördes prioritering, ligger bland annat till grund för den årliga dialogen med Trafikverket om kommande utredningar. Observera att främst större åtgärder som kräver större planläggningsinsats redovisas ovan. Det kan under planperioden uppstå behov av mindre åtgärder som hanteras inom den löpande verksamhetsplaneringen.

- Utveckling av resecentrum och stationssamhällen i samverkan med berörd kommun.
- Plattformståtgärder inom länet, behov av dubbla plattformar.
- Trimningsåtgärder järnväg.
- Väg 76, Ökat bostadsbyggande och framkomlighet för näringslivet Gävle-Skutskär (Gävle kommun)
- Fördjupade utredningar utifrån cykelplan.
- Väg 84, Framkomlighet och trafiksäkerhet. Korsningspunkter.
Exempelvis handelsområde Medskog samt Delsbo och anslutande vägnät.
- Väg 272. Genomfart Ockelbo. Framkomlighet och trafiksäkerhet.

Pågående utredningar

- Järnväg i Gävleborg. Kapacitetshöjande åtgärder. (Region Gävleborg).
- Järnväg Ostkustbanan, kvarstående etapper för dubbelspårutbyggnad (Trafikverket).
- Åtgärdsvalsstudie Genomfart Bollnäs (Trafikverket inom länsplan).
- Åtgärdsvalsstudie E16 (Trafikverket).
- Åtgärdsvalsstudie Kuststråket Gävle-Umeå (Trafikverket).
- Åtgärdsvalsstudie väg 76 (Gävle kommun).

Gång- och cykelåtgärder

Nedanstående förteckning visar identifierade gång- och cykelåtgärder som inte ryms inom aktuell planperiod. Prioriteringsordning inom respektive inriktningsområden anges inom parentes. Utifrån den regionala cykelplanen och kommunernas önskemål finns det ytterligare identifierade åtgärder som framöver kan justera listan nedan. Det finns även en skillnad mellan hur Region Gävleborg och vissa kommuner prioriterar olika cykelåtgärder. Detta

Större åtgärder, längre stråk

- Forsbacka - Sandviken (5)
- Årsunda - Bångs (6)
- Sandviken - Jäderfors (7)
- Söderhamn - Sandarne (-)
- Torsåker - Långnäs (-)
- Hudiksvall - Forsa (-)
- Järvsö - Ljusdal (-)

Felände länkar, mindre åtgärder

- Edsbyn - Ullungsfors (4)
- Högen - Bergsjö (-)
- Vevlinge - Bollnäs (-)
- Sälgsjön - E4 Södra (-)
- Los, längs väg 296 (-)

kräver ett fördjupat analysarbete under 2018.

Bilaga 3 Utpekade åtgärder

I denna bilaga redovisas de utpekade åtgärder som har bedömts kosta mer än 25 miljoner kronor. De kostnadsberäkningar som anges är primärt grova kostnadsindikationer. Utöver detta kan fler kostnader tillkomma hos andra parter i samband med projekteringen, vid genomförande av steg 1- och 2-åtgärder etcetera.

Väg 83, Bollnäs–Vallsta, trafiksäkerhetsåtgärder inkl. gång- och cykelväg

Syftet med åtgärden är att säkerställa hög trafiksäkerhet, användbarhet och framkomlighet för trafikanterna längs den aktuella sträckan. En av målsättningarna är att göra sträckan mer tillgänglig för oskyddade trafikanter.

Grund för prioritering:

Väg 83 mellan Bollnäs och Vallsta har sedan många år pekats ut som en av länets mest problematiska sträckor, främst kopplat till trafiksäkerhetsbrister men också bristande tillgänglighet för oskyddade trafikanter.

Bäring på länsplanens mål

Åtgärden har främst bäring på målen *Ökad tillgänglighet för personer och gods* och *Ett hållbart och säkert transportsystem*.

Uppfyller följande transportpolitiska mål

Åtgärderna bedöms ha en tydlig måluppfyllelse för både funktions- och hänsynsmålet.

Åtgärden är icke lönsam enligt Trafikverkets kalkyl vilket bidrar negativt till en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning. De icke värderbara effekterna bedöms ha en viss positiv påverkan, men med liten effekt på hållbarheten som helhet. Djurlivet får en negativ påverkan från barriäreffekter men en positiv påverkan på mortaliteten och utsläppen blir oförändrade i åtgärden. Då trafiksäkerhetseffekterna blir positiva och gång- och cykelnätet byggs ut, bedöms åtgärdens bidrag utifrån dessa aspekter vara positivt.

Åtgärdens förutsättningar och effekter för ökat bostadsbyggande

Var ej en central frågeställning i grundplaneringen av åtgärd. Väg 83 kopplar dock samman flera av de utpekade orterna i kommunens strategi för bebyggelseutveckling. Exempelvis en förtätning och utvidgning av Bollnäs, Arbrå och Vallsta. Dessa tre orter trafikeras även av den regionala kollektivtrafiken vilket gör att de än mer lämpar sig väl för ett fortsatt bostadsbyggande. Stärkta möjligheter att ta sig till och från tåg med mera på ett trafiksäkert sätt på väg 83.

Underlag kostnadsberäkning och beräknad kostnad

Grov kostnadsindikation. Beräknad kostnad 150 miljoner kronor varav 130 miljoner bekostas av länsplanen. Resterande del är samfinansiering med bärighetsanslag.

Genomförbarhet/status för den fysiska planeringen

Åtgärden finns inplanerat för byggstart 2018 och har bedömts ha en hög genomförbarhet för produktion 2018-2021.

Väg 50, Glössbo–Söderhamn, trafiksäkerhetsåtgärder

Syftet med åtgärden är att säkerställa hög trafiksäkerhet, användbarhet och framkomlighet för trafikanterna längs den aktuella sträckan. Sträckan behöver göras mer tillgänglig för kollektivtrafikresenärer.

Grund för prioritering:

Väg 50 mellan Glössbo och Söderhamn har dålig tillgänglighet för kollektivtrafikresenärer.

Bäring på länsplanens mål

Åtgärden har främst bäring på målen *Ökad tillgänglighet för personer och gods* och *Ett hållbart och säkert transportsystem*.

Uppfyller följande transportpolitiska mål

Åtgärderna bedöms ha en tydlig måluppfyllelse för både funktionsmålet och hänsynsmålet

Åtgärdens förutsättningar och effekter för ökat bostadsbyggande

Var ej en central frågeställning i planering av åtgärd.

Underlag kostnadsberäkning och beräknad kostnad

Beräknad totalkostnad 85 miljoner kronor varav 40 miljoner kronor bekostas av länsplanen. Resterande del är samfinansiering med bärighetsanslag.

Genomförbarhet/status för den fysiska planeringen

Åtgärden bedömts ha en hög genomförbarhet för produktion 2018-2019.

Väg 84, Kyrksjönäsvägen, förändrad genomfart Ljusdal

Syftet med åtgärden är att säkerställa hög trafiksäkerhet, användbarhet och framkomlighet för trafikanterna längs den aktuella sträckan.

Grund för prioritering:

Förändrad genomfart Ljusdal har bedömts ha en hög genomförbarhet och bidrar till en väsentligt bättre trafikmiljö i Ljusdals centrum, en av få centralorter i länet där huvudgatan genom centrum utgörs av en hårt trafikerad väg.

Bäring på länsplanens mål

Åtgärden har främst bäring på länsplanens mål *Ökad tillgänglighet för personer och gods* och *Ett hållbart och säkert transportsystem*.

Uppfyller följande transportpolitiska mål

Åtgärden medför nytta avseende framkomlighet/tillgänglighet (funktionsmål) och trafiksäkerhet (hänsynsmål).

Åtgärdens förutsättningar och effekter för ökat bostadsbyggande

Var ej en central frågeställning i planering av åtgärd. Åtgärden ger dock bättre förutsättningar för byggande av

attraktivare bostäder i centrala Ljusdal.

Underlag kostnadsberäkning och beräknad kostnad

Beräknad kostnad 100 miljoner kronor som belastar länsplanen. I ett sent skede vid framtagande av länsplanen gav en ny kalkyl fördyring till 140 miljoner kronor.

Genomförbarhet/status för den fysiska planeringen

Genomförbarheten för åtgärden bedöms vara mycket god. Åtgärdsvalsstudie gjord och planläggningsprocess påbörjad för beräknad produktion 2021-2022.

Gävle Västra

Syftet med åtgärden är att öka tillgängligheten inom järnvägen. Viktiga målpunkter i åtgärdens närhet är Gävle Sjukhus, Högsolan i Gävle och arenaområdet Gavlehov.

Grund för prioritering:

I samband med föreslagen utbyggnad av dubbelspår på Ostkustbanan Gävle-Kringlan förändras linjestreckningen för Ostkustbanan och Norra Stambanan till att gå i samma sträckning som Bergslagsbanan i utfarten från Gävle. I samband med detta föreslår länsplanen att en ny station byggs, Gävle Västra. Ett sådant stationsläge skulle ge samtliga järnvägsresenärer i länet en väsentligt bättre tillgänglighet inte minst genom att alla kan åka tåg direkt till och från Gävle sjukhus.

Val av lokalisering för Gävle-Kringlan är ännu inte genomfört. Text ovan grundar sig på västligt alternativ. Vid val av östligt alternativ blir Gävle Västra en station på Bergslagsbanan. Då endast direkt koppling för resenärer västerut och söderut från Gävle.

Bäring på länsplanens mål

Åtgärden har främst bäring på länsplanens mål *Ökad tillgänglighet för personer och gods*.

Uppfyller följande transportpolitiska mål

Åtgärden medför nytta avseende framkomlighet/tillgänglighet (funktionsmål) och trafiksäkerhet (hänsynsmål).

Åtgärdens förutsättningar och effekter för ökat bostadsbyggande

Området närmast stationen är inte i första hand aktuellt för bostäder men inom gångavstånd finns bland annat det stora bostadsområdet Sättra där det finns tankar om och potential till förtätning av bostäder.

Gävle Västra är en del av helheten med tänkt ny dragning av Ostkustbanan som möjliggör byggandet av 6 000 bostäder på Näringen. För detta har avtal tecknats med staten inom statens utredning för större samlade exploateringar. Detta skapar även möjligheter för Gävle stad att exempelvis förtäta staden kring den korridor där Ostkustbanan idag går ut norrut från Gävle och som kan få en annan markanvändning. Området Näringen en tät bebyggelse med etappvis utbyggnad under hela 2020- och inledningen av 2030-talet.

Underlag kostnadsberäkning och beräknad kostnad

Grov kostnadsindikation från Trafikverkets arbete med val av lokalisering för etappen Gävle-Kringlan anger 80 miljoner kronor för länsplanen kopplade till denna åtgärd. Det finns behov av en fördjupning avseende detta belopp utifrån ansvar och roller.

Genomförbarhet/status för den fysiska planeringen

Genomförbarheten för åtgärden bedöms vara mycket god men planläggningsprocessen har ännu inte påbörjats.

Väg 76 Furuviik-Gävle

Syftet med åtgärden är att säkerställa hög trafiksäkerhet, användbarhet och framkomlighet för näringslivets transporter samt möjliggöra ett ökat bostadsbyggande.

Grund för prioritering:

Ökat bostadsbyggande och förbättrade transporter för näringslivet.

Bäring på länsplanens mål

Åtgärden har främst bäring på målen Ökat bostadsbyggande och Ökad tillgänglighet för personer och gods.

Uppfyller följande transportpolitiska mål

Åtgärderna bedöms ha en tydlig måluppfyllelse för både funktions- och hänsynsmålet

Åtgärdens förutsättningar och effekter för ökat bostadsbyggande

Vägsträckningen beräknas möjliggöra utveckling av 5 000 bostäder i området Järvsta-Södra Bomhus-Furuviik. I dagsläget är det ett tidigt planeringsstadium och området kan vara fullt utbyggt 2035-2040 med en blandad bebyggelse. Det är ett halvcentralt läge och det är viktigt att det inte blir en för gles bebyggelse för att säkerställa en attraktiv kollektivtrafik.

Underlag kostnadsberäkning och beräknad kostnad

Grov kostnadsindikation om 400 miljoner kronor. Behov av betydande medfinansiering.

Genomförbarhet

Det är i dagsläget svårt att bedöma exakt vilken typ av lösning som kan komma att vara aktuell för väg 76. En förberedande studie behöver genomföras. Gävle kommun och Region Gävleborg har tecknat en avsiktsförklaring om att finna lösning för medfinansiering av åtgärden.

Två längre gång- och cykelåtgärder

Dessa två preciseras under våren i samband med framtagande av verksamhetsplan och första revidering av denna bilaga. Utifrån prioritering i bilaga 2 är åtgärderna:

- Gävle-Forsbacka (3 - större åtgärder, längre stråk)
- Iggesund-Hudiksvall (4 - större åtgärder, längre stråk)

Bilaga 4 Händelser under året

Denna bilaga är en övergripande beskrivning av skeenden under årets arbete med länsplanen. Det är av stor vikt att kommuner och andra aktörer "möter" de åtgärder som genomförs inom ramen för länsplanen. Det kan exempelvis handla om åtgärder för ökad cykling i samband med byggande och färdigställande av en gång- och cykelbana. När det gäller kollektivtrafikåtgärder, exempelvis byggande av hållplatser, är det även viktigt med en bra intern samordning inom Region Gävleborg med marknadsföring med mera. Länsplanens kollektivtrafikdel "möter" främst den planering som sker inom kollektivtrafikens enhet för trafikutveckling.

Huvudsaklig dialogpart är den så kallade *infrastrukturgruppen* som består av kommunernas infrastrukturstrategier eller motsvarande, Mellansvenska handelskammaren och Trafikverket.

Under året genomförs ett antal möten inom *Forum för samhällsplanering* som är en strategisk plattform där Region Gävleborg möter länets kommuner med flera för diskussion kring regional fysisk planering och där även kollektivtrafik och infrastrukturfrågor är särskilda punkter.

Ambitionen är att framöver årligen anordna en regional konferens som blir ett tillfälle för länets politiker och andra aktörer att delta i infrastrukturediskussioner. Under året anordnas även återkommande kommundialoger mellan Region Gävleborg och länets kommuner med fokus på kollektivtrafik. Under året genomförs även kommunsamråd mellan Region Gävleborg och länets kommuner. Två av dessa möten är särskilda kollektivtrafiksamråd. I dessa sammanhang tas infrastrukturfrågor upp utifrån behov

Kvartal 1

- Uppföljning av utfall föregående år. Dialog om kommande verksamhetsplan. Status i utredningsarbetet och planering för kommande. I dialog om verksamhetsplan även återkoppling på inspelade behov och brister från kvartal 3.
- Kommunsamråd med fokus på kollektivtrafik.

Kvartal 2

- Möte inom Forum för samhällsplanering.
- Hållbarhetsnämnden antar verksamhetsplan för kommande år, inklusive en precisering för de nästkommande tre åren.
- Sista ansökningsdag för statlig medfinansiering. Trafikverket tar beslut om tilldelning.

Kvartal 3

- Gemensam planering av aktiviteter kommande år med fokus på hur kommuner med flera möter de åtgärder som beslutats inom verksamhetsplanen för kommande år.
- Kommunsamråd med fokus på kollektivtrafik.
- nspel av behov och brister, nuläge och närmaste år, till Region Gävleborg.

Kvartal 4

- Trafikplan för näst nästkommande år antas.
- Möte inom Forum för samhällsplanering.

Bilaga 5 Kollektivtrafikåtgärder

Denna bilaga innehåller behov inom infrastrukturområdet utifrån pågående eller planerad kollektivtrafik. Vissa åtgärder kan finansieras av länsplanen inom olika åtgärdsgrupper, främst "kollektivtrafik", medan andra berör kommunala vägar. För de senare kan statlig medfinansiering sökas.

Syftet med denna bilaga är att tydliggöra investeringsbehov, vara vägledande för planeringen och främst utgöra diskussionsunderlag med länets kommuner utifrån trafikplanen som ska förverkliga det regionala trafikförsörjningsprogrammets intentioner. Listan är inte heltäckande för de investeringsbehov som finns för kollektivtrafiken i länet. Kolumnen "Tidshorisont" utgår främst utifrån ett önskat läge kopplat till när trafikstart sker för olika trafikupplägg med mera. Kolumn "Prioritet" ger en översiktlig indikation om behovet av åtgärd A - "Nödvändig för trafikupplägg", B - "Viktig men det går ändå och C - "Ger ett mervärde/bättre effektivitet".

Åtgärdsförslag	Tidshorisont	Åtgärdsgrupp	Prioritet
Bollnäs			
Stadshuskorsningen	Lång sikt	Kollektivtrafik	B
Bussgatan	2019	Statlig medfinansiering	A
Resecentrum	2020	Statlig medfinansiering	A
Hållplats Rehnbron ett hållplatsläge	2019	Kollektivtrafik	A
Gävle			
Motorväghållplats Forsbacka	Lång sikt	Kollektivtrafik	C
Motorväghållplats E16 väster Gävle Gustavsbro	Lång sikt	Kollektivtrafik	C
Hofors			
Torsåker station, förbättrad pendlarparkering	Lång sikt	Kollektivtrafik	C
Hudiksvall			
Vändplats i Näsvisen	2018	Kollektivtrafik	A
Busshållplatsläge vid Åvik	2020	Statlig medfinansiering	A
Stängsling av resecentrum	-	Kollektivtrafik	B
Vändplats på Stengatan i Iggesund	2020	Statlig medfinansiering	A
Ljusdal			
Bättre hållplatser Norra Järnvägsgatan	-	Kollektivtrafik	B
Nordanstig			
Förlängning av plattform vid stationen i Gnarp	-	Kollektivtrafik	B
Semafor Jättendal	-	Kollektivtrafik	B

Åtgärdsförslag	Tidshorisont	Åtgärdsgrupp	Prioritet
Ockelbo			
Ny plattform linje 44 vid stationen	-	Statlig medfinansiering	B
Flytt av hållplatsläge Ockelbo kyrka längre söderut för "sjukresebussen"	-	Statlig medfinansiering	B
Ny Hållplats Sjöängsvägen Hälsocentralen	-	Statlig medfinansiering	B
Ovanåker			
Alfta centrumhållplats, flytta	-	Statlig medfinansiering	B
Sandviken			
Hållplats Kungsgården vid Bilisten; pendlarparkering?	-	Kollektivtrafik	B
Kartläggning inför ny stadstrafik	-	Statlig medfinansiering	A/B/C
Söderhamn			
Fler hållplatser längs väg 50 förbi Söderhamnsporten	-	Statlig medfinansiering	B

Bilaga 6 Miljökonsekvensbeskrivning

Se separat dokument.

Bilaga 7 Uppföljning

Hösten 2018 antas verksamhetsplanen som utgör bilaga 1. Under 2019 behöver även arbetssätt för den löpande uppföljningen av länsplanen tas fram, vilket blir innehållet för denna bilaga.

Följande faktorer och indikatorer ska följas upp årligen:

- 1.Genomförda åtgärder
- 2.Upparbetningsgrad i förhållande till antagen verksamhetsplan

- Antalet omkomna och skadade i trafiken.
(Källa: Officiell statistik från Transportstyrelsen)
- Förändringen av antal registrerade resor inom kollektivtrafiken.
(Källa: Region Gävleborg)
- Utbudsnivå och restidsfaktor i utvalda relationer inom kollektivtrafiken.
(Källa: Region Gävleborg)
- Transportsystemets miljöpåverkan
(Källa: arbetssätt tas fram 2018)
- Utvecklingen av cykeltrafiken.
(Källa: utveckling av modell utifrån arbete inom Trafikanalys och Sveriges kommun och landsting)
- Godsflöden
(Källa: Samverkan med aktörer utifrån godsflödesanalys Gävleborg 2016)
- Trafikutvecklingen, trafikarbete utifrån årsdygnstrafik (ÅDT) i ett antal punkter på länets vägnät.
(Källa: Officiell statistik från Trafikverket).
- Arbetspendling över kommungränser
(Källa: SCB och Region Gävleborg)
- Bostadsbyggande.
(Källa: Länsstyrelsen Gävleborg och Region Gävleborg)

Indikatorernas värden ska följas upp årligen. Resultatet ska analyseras, presenteras och kommenteras med jämställdhet och jämlikhet ur ett mångfaldsperspektiv som övergripande indelningsgrund. För att detta ska vara möjligt behövs dock ytterligare underlag och metoden för analysen utvecklas.