

Yttrande

Dnr 25KS482-8
2025-12-02

Kommunstyrelsen

Martin Gunnarsson
Telefon 026-17 90 44
martin.gunnarsson@gavle.se

Yttrande – Förslag till Nationell plan för transportinfrastrukturen 2026–2037

Ert diarienummer: LI 2025/01587 Vårt diarienummer: 25KS482

ATT: Infrastruktur- och bostadsminister Andreas Carlson och statssekreterare Johan Davidsson

Beskrivning av ärendet

Gävle kommun har fått möjlighet att yttra sig till Regeringen över Trafikverkets förslag till ny Nationell plan för transportinfrastrukturen 2026-2037.

Yttrande

Gävle kommun önskar härmed framföra kritik över Trafikverkets förslag till ny nationell plan för transportinfrastrukturen, och anför vad vi anser att Regeringen måste beakta i sitt beslut om fastställande av ny nationell plan.

Planförslaget utgör ett allvarligt försök till avtalsbrott.

Regeringen har i proposition 2024/25:28 och i sina direktiv givit Trafikverket tydliga instruktioner kring vilka prioriteringsgrunder som Trafikverket ska utgå från i sitt planförslag. Trafikverket har på flera punkter brustit i att leverera i enlighet med dessa direktiv.

I Regeringens direktiv framgår det tydligt i avsnitt 2.1 att planförslaget ska innehålla återstående stöd för att främja hållbara stadsmiljöer för att fullfölja tidigare ingångna avtal.

Statsrådet har i svar på en skriftlig fråga i Riksdagen (2024/25:1189) meddelat att det är en självklar utgångspunkt att ingångna avtal ska hållas när beslut om nationell plan ska fastställas.

Trafikverket har, genom sitt förslag om minskad finansiering av det avtalsbundna järnvägsprojektet Gävle-Kringlan, därmed gått tvärt emot både Regeringens direktiv och samtliga egna prioriteringsgrunder som redovisas på sida 39 i planförslaget.

Trafikverket missar Regeringens direktiv och sina egna prioriteringsgrunder

Trafikverket anger att objekten i planförslaget ska rangordnas utifrån fyra prioriteringskategorier, nedan i korthet återgivna:

- Prio 1 Investeringar som är långt gångna i sin planering, redan pågår eller där byggstartsbeslut fattas eller är under behandling.
- Prio 2 Investeringar som fordras av lagkrav, Ten-T eller som regeringen redan fattat beslut om på andra sätt, exempelvis genom ingångna avtal.
- Prio 3 Standardhöjande, nödvändiga reinvesteringar.
- Prio 4 Övriga investeringar rangordnas efter samhällsekonomisk lönsamhet

Prioriteringskategori 2 är av särskilt stort intresse för Gävle kommun.

I det bindande avtal (N2017/07384/PBB) som 2017 tecknades mellan svenska staten, Region Gävleborg och Gävle kommun åtar sig staten att förverkliga hela det avtalsbundna objektet Gävle-Kringlan innehållandes kritiska satsningar på Ostkustbanan, Bergslagsbanan och Norra stambanan – alla förenade i samma projekt kallat Gävle-Kringlan. Sedan 2024 ingår projektet dessutom i Ten-T.

Trots detta faktum har Trafikverket på sida 23 i sitt planförslag gjort en egen tolkning av flera år gamla Regeringsbeslut om ingångna avtal, samt avvikit från Regeringens mycket tydliga direktiv; genom att helt felaktigt placera det genom avtal bundna objektet Gävle-Kringlan som en prioriteringskategori 4 – alltså i direkt konkurrens med andra objekt som inte omfattas av något bostadsavtal.

Vi önskar med nedanstående resonemang belysa hur väl Gävle-Kringlan – i motsats till Trafikverkets tolkning – uppfyller såväl Trafikverkets prioriteringsgrunder som Regeringens direktiv.

Trafikverket föreslår avtalsbrott – Gävle kommun genomför avtalet

För att staten ska kunna hålla ingångna avtal i både tid och rum behöver full finansiering för Gävle-Kringlan erhållas inom planperioden 2026-2037. Det är också helt i linje med punkten 2.1 i Regeringens direktiv – att planen ska innehålla återstående stöd för att främja hållbara stadsmiljöer för att fullfölja tidigare ingångna avtal.

Trafikverket föreslår att budgeten för Gävle-Kringlan ska krympas till en tredjedel av vad som krävs för att genomföra detta pågående och långt gångna

avtalsbundna projekt. Planförslaget utgör därmed en rekommendation till Regeringen om ett omotiverat och osakligt försök till avtalsbrott.

Några sakliga skäl till varför Trafikverket frångått både sina egna prioriteringsgrunder, Regeringens tydliga direktiv och sedan tidigare ingångna avtal, anges inte.

Några sakliga skäl till varför andra avtalsbundna objekt med likvärdig, och ibland sämre Nettonuvärdeskvot (NNK) och högre totalkostnad erhållit full finansiering i planförslaget anges inte heller.

Gävle kommun har – genom politisk enighet över samtliga partigränser och mandatperioder- valt att hedra och fullfölja det avtal vi tecknade 2017.

Det har bland annat inneburit omfattande förberedande arbeten för över en kvarts miljard kronor – pengar som Gävle kommuns skattebetalare lagt ut mot den säkerhet, trygghet och självklarhet som ett ingånget avtal innebär och medför.

Gävle kommun har anpassat i stort sett hela sin planeringskapacitet för att hjälpa Trafikverket förverkliga det nationella behov som Gävle-Kringlan är satt att lösa.

Vi har, mot bakgrund av att kunna följa våra åtaganden, bland mycket annat:

- Antagit en fördjupad översiktsplan
- Tagit fram 4 nya detaljplaner för bland annat en ny järnvägsstation (Gävle Västra)
- Upphävt 18 för ny järnväg planstridiga detaljplaner
- Tecknat 3 avsiktsförklaringar
- Tecknat 4 medfinansieringsavtal
- Tecknat 3 genomförandeavtal
- Påbörjat en omfattande flytt av kritisk ledningsinfrastruktur
- I denna stund pågår en stor entreprenad med att flytta en kommunal mottagningsstation för el som ligger i planerad spårkorridor.

Planeringen och entreprenaderna är således inne i ett mycket långt gånget skede - helt i linje med Trafikverkets **prioriteringsgrund nummer ett**.

Gävle-Kringlan är bundet genom avtal med staten, och ingår i Ten-T – helt i linje med **prioriteringsgrund nummer två**.

Gävle-Kringlan innebär omfattande upprustning och standardhöjning av tre järnvägar. Projektet möjliggör framtida standardhöjningar av såväl Gävle Rangerbangård och anslutningarna till Gävle hamn. Projektet inkluderar dessutom ERTMS – helt i linje med **prioriteringsgrund nummer tre**.

Gävle-Kringlan har en nettonuvärdeskvot på -0,72. Det är i samma storleksordning som andra jämförbara järnvägsprojekt, och till och med bättre än vissa andra avtalsbundna objekt som erhållit full finansiering i planförslaget. NNK är därmed helt i linje med **prioriteringsgrund nummer fyra**.

Vidare spekulerar Trafikverket på sida 23 om eventuella förändringar i bostadsavtalet. Anledningen till denna spekulation uppges vara en från år 2023 obesvarad hemställan.

Trafikverket är inte en förhandlande avtalspart i detta avtal. Avtalet är inte heller möjligt att omförhandla om inte de ingående parterna är överens om att så ska ske. Någon sådan överenskommelse finns inte.

Gävle kommun vill vara tydliga med att vi inte är intresserade av att omförhandla avtalet i någon del som berör järnvägen.

En spekulation om en eventuell omförhandling är därmed inte en parameter som Trafikverket kan grunda några som helst prioriteringar kring – oavsett vad svaret på hemställan kan bli.

Ingångna avtal gäller. Den juridiska statusen på detta genom regeringsbeslut ingångna avtal är således inte möjlig för Trafikverket att vare sig ifrågasätta eller göra några egna tolkningar av. Avtalets juridiska status är exakt detsamma som för de övriga avtalen tecknade inom ramen för Samordnaren för större samlade exploateringar med hållbart byggande.

Trafikverkets uppgift – liksom Gävle kommuns – är därmed enbart att till fullo verkställa de juridiskt bindande investeringar som avtalet i sin nuvarande form stipulerar, vilket Gävle kommun har gjort och fortsätter att göra. Avtalet ska verkställas i sin helhet sett till både kostnad, tid och omfattning av samtliga parter – Trafikverket, Region Gävleborg och Gävle kommun. Helt enligt Regeringens direktiv.

Att som Trafikverket gjort – bygga ett planförslag utifrån en spekulation om en parameter som inte finns i vare sig direktiv eller prioriteringsgrunder – är därmed att betrakta som ett allvarligt försök till avtalsbrott.

Gävle-Kringlan = mer infrastruktur för pengarna

Regeringens ledord är att vi ska få mer infrastruktur för pengarna. Gävle-Kringlan är precis ett sådant projekt. Dels genom en bokstavligt talat låg kostnad per mil- men projektet ger också mycket ändamålsenlig och mångfunktionell infrastruktur för pengarna – till gagn för hela landets gods-och persontransporter, dels ut totalförsvarsperspektiv.

Det har på sida 77 i Trafikverkets underlagsrapport 2025:115 uttryckts att skillnaden i totalkostnad mellan de olika planperioderna för projektet skulle utgöra en grund för att prioritera ner Gävle-Kringlan till kategori 4.

Det är dock nettonuvärdeskvoten, kostnaden per investerad krona (inte totalkostnaden i sig), som Trafikverket ska grunda sin prioritering på.

Gävle kommun menar att Trafikverket i sitt planförslag brustit i sin redovisning av vad denna kostnadsökning består i.

De tidiga kostnadsindikationerna för Gävle-Kringlan härstammar från en tid då lokalisering och omfattning ännu inte var tydliga. Genom åren har Trafikverket på regional nivå justerat objektets innehåll för att möta de framtida behov som Sverige och järnvägsnoden Gävle står inför. Det innebär att projektet hunnit värderas ur olika Asek-modeller över åren. I en jämförelse av NNK över tid erhåller projektet dessutom en ännu bättre NNK än nuvarande -0,72.

Det innebär också att projektet rent fysiskt gått från en tänkbar lokalisering av ett extra spår utmed befintlig Ostkustbana, till att nu innefatta helt nödvändiga dubbelspårsatsningar på Bergslagsbanan och Norra stambanan, samt en ny samlokalisering av alla tre banor ut ur Gävle i nya korridorer.

Trots den omfattande investering för Sverige som Gävle-Kringlan utgör, får projektet, totalkostnaden till trots, en likvärdig och i vissa fall även något högre samhällsekonomisk nytta (-0,72) än andra jämförbara järnvägsprojekt med bostadsavtal som erhållit full finansiering i förslaget till ny nationell plan.

Det är återigen tydligt att Trafikverket inte följt varken Regeringens direktiv, sina egna prioriteringsgrunder, eller tillämpat dessa likvärdigt på de namngivna objekten. Gävle-Kringlan hör hemma i Prioriteringskategori 2.

Gävle kommun säkrar genomförbarheten för Trafikverkets projekt

Gävle kommun har gått Trafikverket till mötes och lagt om hela kommunens investeringsplanering för att prioritera den nationella angelägenheten Gävle-Kringlan – framför andra för kommunen kritiska investeringar med mer lokal nytta. Detta visar att när det gäller, hedrar Gävle kommun ännu en gång det avtal vi slöt 2017.

Detta är helt i linje med de krav på ökad genomförbarhet som Trafikverket själva efterlyser på sida 22 i planförslaget.

Så sent som i april 2024 beordrade Trafikverket Gävle kommun att påbörja flytt av kritisk ledningsinfrastruktur till en kommunal kostnad av över 300 miljoner kronor för att dessa inte skulle utgöra ett fysiskt eller administrativt hinder för järnvägsplaner och byggskede för Gävle-Kringlan. Senast 2027 ska samtliga ledningar vara flyttade enligt Trafikverkets krav.

Vi har inrättat en sverigeunik modell för att säkerställa bästa tänkbara genomförbarhet - Trafikpusslet Gävle.

Ett nära samarbete mellan Trafikverkets regionala nivå, Region Gävleborg och Gävle kommun. Modellen möjliggör ökat ömsesidigt förtroende, korta beslutsvägar, snabbt informationsutbyte och väl avvägda beslut.

Vi hade nöjet att den 15:e augusti 2025 delge både Statsrådet och Statssekreteraren vilka stora nyttor och fördelar denna samverkansmodell för med sig. Modellen i sig är därmed en nytänkande och avgörande faktor för att kunna erhålla ett snabbt genomförande i samverkan med stat, region och kommun. Helt i linje med Accelerationskontorets intentioner.

Vi vet att ett kortare genomförande ger högre nyttor som inte alltid syns i Trafikverkets egna modeller.

Tack vare detta unika och välfungerande samarbete har Gävle-Kringlan ett av landets absolut bästa genomförbarhet.

Det är en sak att i en plan finansiera något, men en helt annan att säkra dess genomförbarhet. Det kommer vi i Gävle kunna leverera helt enligt ingångna avtal. Tack vare politisk enighet. Tack vare positiv opinion för projektet. Tack vare Trafikpusslet Gävle.

Gävle-Kringlan – en näringslivssatsning för hela Sveriges framgång

Sveriges getingmidja mellan nord och syd utgörs av den trånga, störningskänsliga och enkelspåriga sektor som järnvägen genom Gästrikland består i.

En fungerande och förbättrad järnvägsinfrastruktur i Gästrikland är en grundförutsättning för att råvaror, förädling och andra värdekedjor ska fungera för företag långt bortom Gävles och Sveriges gränser.

Fungerar inte järnvägen i Gävle stannar flygtrafiken på Arlanda. Konsumtionsgodset till Stockholm/Mälardalen från Gävle hamn kommer inte fram. Värdekedjor för svensk basindustri står stilla över hela landet och exportvaror tvingas ta andra, dyrare och mer tidskrävande transportvägar. BNP påverkas genom betydande intäktsbortfall.

Inom en 25-milsradie från Gävle produceras betydande volymer stål, papper och timmer. Här finns mycket av Sveriges basindustri och landets starkaste exportregion, som är helt beroende av en god infrastruktur.

Som exempel passerar i vårt system SSAB:s stålpendel, Bolidens kopparpendel, posttågen, de norska fisktågen, komponenttåg till AB Volvo, insatsvaror till SCA, Stora Enso, Sandvik, flisbränsletåg till Värtahamnen, nordlig containerförsörjning av Mälardalen/Rosersberg och flygbränslet till Swedavia och Arlanda/Brista.

Projektet Gävle-Kringlan möjliggör således en kraftigt förbättrad sammanlänkning mellan det nord-sydliga godsflödet – men också av det för svensk basindustri viktiga öst-västra flödet och sjöfarten. Gävle-Kringlan är därmed ett nationellt projekt som bidrar till att minska störningskänsligheten, skogstiderna, förseningar i värdekedjorna och ger ökar kapacitet och pålitlighet.

Regeringen har varit mycket tydlig med att investeringar som stärker den svenska konkurrenskraften särskilt ska vägas in. Även ur nationell synpunkt kvalar därför Gävle-Kringlan mycket väl in i detta avseende.

Gävle-Kringlan en fysisk förutsättning för flytt av Rangerbangården

Trafikverket har i sin rapport Strategi för Rangerbangårdarnas framtid (TRV2024/89434) pekat ut Gävle som särskilt viktig såväl ur nationellt som internationellt perspektiv. En flytt av rangerbangården är en följdinvestering som också den finns avtalad i samma bostadsavtal som Gävle-Kringlan.

För att rent fysiskt kunna flytta rangerbangården måste projektet Gävle-Kringlan först ha färdigställts.

Gävle kommun har genom bostadsavtalet med staten åtagit sig att bygga bostäder på den plats kallad Näringen där rangerbangården idag är belägen. För att Gävle kommun ska kunna hålla sin del av avtalet måste Rangerbangården enligt avtalet flyttas innan 2040.

Det är alltså tidskritiskt för såväl Gävle kommun som för staten att Gävle-Kringlan förverkligas inom planperioden 2026-2037, och rangerbangården flyttas för att avtalet ska kunna efterlevas av bägge parter.

Ytterligare en viktig anledning till att rangerbangården behöver flyttas är att den idag är belägen på den primära vattentäkten för Gävle stad.

Lokaliseringen i sig utgör en stor risk vid olycka med farligt gods i såväl fredssom krigstid. Givet det säkerhetspolitiska läget är det ur beredskapssynpunkt mycket viktigt att bygga bort denna sårbarhet.

Trafikverket har på regional nivå redan undersökt vilka möjliga kostnadsbesparingar som kan göras i projektet Gävle-Kringlan. På grund av att vattentäkten går rakt igenom staden, är projektets nuvarande utformning och omfattning ett resultat för att få ett minimalt intrång i denna, för att hålla kostnaderna nere.

Gävle-Kringlan – en fysisk förutsättning för ny spåranslutning till Gävle hamn

Med en flytt av rangerbangården möjliggörs nya direktanslutningar på ostkustbanan söderut, och Bergslagsbanan västerut, vilken kommer spara oerhört mycket tid och kapacitet, och trafik skulle kunna ledas in och ut från Gävle hamn utan stillestånd.

Sverige är ur ett totalförsvarsperspektiv beroende av en robust och flexibel järnvägsinfrastruktur till Gävle hamn. Detta skapar förutsättningar för att säkerställa ett snabbt, fungerande logistiskt nav för både civila och militära transporter via väg, järnväg och sjöfart.

Behov av strategiska transporter där expansionsförmåga finns blir också nyckeln till en fortsatt fungerande försörjningslänk i Sveriges uppbyggnad av totalförsvaret. Gävles läge där tre järnvägar möter en hamn och två europavägar blir automatiskt mycket viktig ur detta perspektiv.

Med nuvarande spårstruktur tvingas samtliga väster- och södergåendetåg till och från Gävle hamn gå in på godsbangården för lokvändning, vilket ökar transportkostnader och upptar stor kapacitet.

Alla transporter av farligt gods måste därmed passera rangerbangården, istället för att kunna gå direkt ut på linjen, vilket ökar risken för olycka med farligt gods ovanpå vattentäkten.

Gävle hamn är mellansveriges största logistiknav och även en av Sveriges viktigaste energihamnar. Hamnen levererar exempelvis allt flygbränsle till Arlanda/Brista. Här finns också Sveriges tredje största containerterminal och hamnen är av betydande vikt för varuförsörjningen till Stockholmsregionen och för import och export för det industritäta mellansverige. Vidare finns Sveriges nordligaste mottagningsstation för import av livsmedel och jordbruksprodukter i Gävle hamn.

Väg 56 Hedesunda-Valbo – förbifart Stockholm för gods

Sambanden mellan väg, järnväg och sjöfart är givna i Gävle. På vägsidan finns dock fortfarande en viktig pusselbit som saknas. Färdigställandet av den sista etappen av den nationella stamvägen väg 56 Hedesunda-Valbo/Räta linjen, i stråket Norrköping-Gävle. För näringslivet utgör denna väg rent funktionellt ”förbifart Stockholm för gods”. Vi anser att detta mycket planmogna och nationellt viktiga objekt, med en NNK på 0,3, ska lyftas tillbaka in i nationell plan.

Regionalt utvecklingsperspektiv

Gävle kommun delar Region Gävleborgs bedömning att utbyggnaden av Gävle-Kringlan är den strategiskt mest viktiga infrastruktursatsningen i länet ur ett regionalt utvecklingsperspektiv. Projektet är avgörande för att stärka kapaciteten på Ostkustbanan, Norra stambanan och Bergslagsbanan och förbättra förutsättningarna för gods- och persontransporter samt möjliggöra en hållbar utveckling av hela länets arbetsmarknad och näringsliv. Gävle-Kringlan är inte enbart ett regionalt projekt – det är en investering i hela det svenska transportsystemets funktionalitet.

Gävle kommuns synpunkter kan därmed sammanfattas nedan:

- Trafikverket missar både Regeringens direktiv och sina egna prioriteringsgrunder

- Trafikverket föreslår avtalsbrott – Gävle kommun genomför avtalet
- Gävle kommun säkerställer genomförbarheten för Trafikverkets projekt
- Gävle- Kringlan = Mer infrastruktur för pengarna
- Gävle-Kringlan – en näringslivssatsning för hela Sverige
- Gävle-Kringlan – en fysisk förutsättning för flytt av Rangerbangården
- Gävle-Kringlan – en fysisk förutsättning för ny spåranslutning till Gävle hamn.

Samtliga politiska partier i Gävle kommun står härmed helt eniga i att full finansiering för Gävle-Kringlan ska erhållas under planperioden 2026-2037 i enlighet med Trafikverkets egna prioriteringsgrunder och för att ingångna avtal ska hållas i enlighet med punkt 2.1 i Regeringens direktiv.

Beslutsunderlag

Remiss 2025-09-30

Remissmissiv 2025-09-30

Miljökonsekvensbeskrivning 2025-09-30

Tjänsteskrivelse 2025-11-28

Kommunstyrelsen i Gävle kommun, 2025-12-02