



Regeringskansliet (Landsbygds- och
infrastrukturdepartementet)
li.remissvar@regeringskansliet.se

Yttrande över förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2026–2037

Er beteckning: TRV 2025/37255

Sammanfattning

Gävleborgs infrastruktursystem har en viktig funktion för såväl många medborgare som näringslivet. Utöver att geografiskt vara en start- eller målpunkt karaktäriseras trafikarbetet av väldigt mycket transittrafik mellan södra och norra Sverige.

Gävle hamn är en av Sveriges största hamnar och har investerar stort för framtiden. De har dubblat sin kapacitet och här krävs att övriga infrastruktursystem möter upp sjöfartens satsningar.

Medlen i avtalet om större samlade exploateringar mellan staten, Gävle kommun och Region Gävleborg föreslås minskas kraftigt, och det finns ingen finansiering för flytt av godsbangården.

Länsstyrelsen, i sin roll som ansvarig för uppföljningen av avtalet, bedömer att om liggande förslag beslutas kommer staten inte fullfölja sin del av överenskommelsen och därmed bryta avtalet. Detta får stora konsekvenser för förtroendet för staten som avtalspart, och väldigt stora konsekvenser för Gävle kommun som gjort stora investeringar för att leverera sin del av avtalet.

Viktiga satsningar på järnvägsinfrastrukturen som Ostkustbanan behöver skyndas på och inte skjutas in i framtiden.

Länsstyrelsen ser det som anmärkningsvärt att Trafikverket har frångått prioriteringsmodellen och anser att regeringen ska placera projektet Gävle-Kringlan i kategori 2. Detta eftersom det omfattas av både ingångna avtal och lagkrav.

Länsstyrelsen vill därför se att regeringen prioritera satsningar på Ostkustbanan, främst projektet Gävle-Kringlan.

Allmänt om länets infrastruktur

Samhällets transportsystem har stor inverkan på dagens och morgondagens stora klimat- och välfärdsutmaningar och infrastrukturen måste kunna möta omvärldens krav på effektivitet, punktlighet och framkomlighet. Länsstyrelsen vill se satsningar för en väl fungerande infrastruktur som möter dagens och morgondagens utmaningar och möjliggör utveckling i alla delar av landet.

Gävleborg fyller som län en viktig funktion för såväl många medborgare som näringslivet. Utöver att geografiskt vara en start- eller målpunkt karaktäriseras trafikarbetet av mycket transittrafik mellan södra och norra Sverige. Nära hälften av transporterna i Gävleborg är genomfartstrafik. Detta ställer höga krav på infrastrukturens funktion, inte minst att den är tillförlitlig och har en god kapacitet.

Enligt Accelerationskontorets rapport i maj 2025 satsas 800 miljarder av näringslivet i industrins gröna omställning, varav den största delen i norra och mellersta Sverige. Det kommer att innebära krav inom några år att staten möter upp med möjligheter till gröna och effektiva transporter till och från de stora marknaderna.

Ostkustbanan

Länsstyrelsen 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.

Regeringen behöver i den långsiktiga planeringen ta höjd för större investeringsprojekt längs all järnväg i länet. Ett första steg i det är att öka finansieringen för flera etapper av Ostkustbanan, som idag är den längsta infrastrukturflaskhalsen i Sverige. En utbyggd

Ostkustbana skulle skapa redundans i det nationella järnvägssystemet och gör att fler företag längs kusten ser potential i och har tillit till järnvägen, både för personresor och för godstransporter.

Viktiga satsningar på järnvägsinfrastrukturen som Ostkustbanan behöver därför skyndas på och inte skjutas in i framtiden såsom Trafikverket förslag till den nya nationella infrastrukturplanen föreslår.

Länsstyrelsen vill i sammanhanget förtydliga att objektet Gävle-Kringlan inte består av endast ett fyra mil långt dubbelspår. En investering i Gävle-Kringlan är en investering i att stärka järnvägssystemets redundans då etappen innefattar omfattande investeringar i tre banor – Ostkustbanan, Norra Stambanan och Bergslagsbanan. Gävle-Kringlan är ett viktigt delprojekt som möjliggör stadsutveckling i Gävle, flytt av godsbangård och inte minst en kapacitetshöjning, vilken gynnar hela det svenska transportsystemet. Denna investering är också en förutsättning för att lösa upp flaskhalsen ut mot Gävle hamn och radera ut den omständliga och tidsödande trafikeringen som sker idag på grund av rådande förutsättningar. Samtidigt är det viktigt att hela dubbelspårsutbyggnaden är avgörande för pendling, godstransporter, robusthet och möjligheten att utföra underhåll. Att endast delar av banan prioriteras medan andra utelämnas helt skapar en fortsatt flaskhals i systemet.

Näringsliv och kompetensförsörjning

Flera av de satsningar som behövs i Gävleborgs direkta geografi är satsningar som är viktiga för såväl Sverige som Europa. Exempel på det är Gävle hamns in- och uttransporter från ett stort omland som även fyller en viktig funktion för såväl Stockholm som Mälardalen samt de stora godsflöden som passerar länet.

Gävleborgs näringsliv står stadigt förankrad i den industrialisering som sedan 1800-talet skett med utgångspunkt framför allt i utvinning och förädling av skogen, malmen och stålet. Den exportinriktade industrin i länet genererar mycket stora ekonomiska värden och betydande exportinkomster för landet men är under konstant press att rationalisera verksamheterna för att klara den internationella konkurrensen. Industrin genomför omfattande investeringar i anläggningar och de redan stora volymerna av

råvaror och gods växer ytterligare. För att ge förutsättningar för näringslivet att konkurrera på en internationell marknad behövs en robust infrastruktur som klarar ett ökande transportbehov.

Gävle hamn har, som en av Sveriges största hamnar, en strategisk funktion i strävan att öka sjöfartens betydelse i transportsystemet. Ostkustens största och Sveriges tredje största containerhamn rymmer inom hamnen liksom en stor bulkterminal för råvaruimport för regionens tunga industrier. Gävle hamn har också en av Sveriges största energihamnar och försörjer stora delar av Mellansverige med bränsle samt hela Arlanda via en sjötransport- och järnvägslösning. Hamnen förutspår en starkt växande verksamhet med en bedömning om att godsvolymer kommer att fördubblas fram till 2030 och det har genomförts stora investeringar där bland annat containerverksamheten har fördubblat sin kapacitet för att möta ökningen av sjötransporter. För att säkerställa näringslivets konkurrenskraft inom ramen för det nationella hänsynsmålet krävs omfattande investeringar på järnvägssystem och att kopplingar mellan järnväg och hamnar fungerar. För att möta kapacitetskraven för järnvägen är det därför viktigt med ytterligare åtgärder för att främja att nya och befintliga volymer i första hand körs på sjö och järnväg.

Kompetensförsörjningen är också en avgörande faktor för långsiktig konkurrenskraft. Länet måste få förutsättningar att kunna bli bättre på att utveckla, behålla och attrahera spetskompetens i konkurrens med andra regioner i landet och utlandet. En ökad tillgänglighet inom och över länsgränserna i kombination med en mer rörlig arbetskraft ökar flexibiliteten och effektiviteten till nytta både i hög- och lågkonjunktur. Här ligger även en ökad storregional integration, där i synnerhet flödena gentemot Sundsvall och Stockholm-Uppsala har en framträdande roll.

Avtalet om större samlade exploateringar

Staten genom samordnaren för större samlade exploateringar, Region Gävleborg och Gävle kommun har sedan 2017 ett avtal avseende bostadsbyggande på Näringen i Gävle kommun. Sedan 2021 har Länsstyrelsen Gävleborg uppdraget att följa upp de överenskommelser som ingåtts av samordnaren för större samlade exploateringar. För statens del handlar det om att i ett första steg i åtagandena påbörja utbyggnaden till dubbelspår av Ostkustbanan

mellan Gävle-Kringlan, vilket också inrymdes i de nationella planerna för transportsystemet 2018–2029 och 2022–2033. I avtalet anges också att det finns ett statligt intresse att flytta godsbangården på Näringen med därtill byggande av triangelspår på Bergslagsbanan och att detta kommer att behöva ses över vid framtida uppdateringar av nationell plan.

Länsstyrelsen anser att det är anmärkningsvärt att Trafikverket har valt att bortse från ingångna avtal och valt att placera objektet Gävle- Kringlan i prioriteringsgrupp 4 istället för prioriteringsgrupp 2. Länsstyrelsen bedömer, i rollen som ansvarig för uppföljningen av avtalen, att ett beslut om infrastrukturplanen enligt Trafikverkets förslag innebär att staten som en av avtalsparterna inte kan fullfölja sin del av överenskommelsen och bryter därmed avtalet med Gävle kommun och Region Gävleborg.

Sedan avtalet tecknades har parterna, såväl Gävle kommun som Trafikverket, lagt ner stora resurser för att uppfylla avtalets intentioner. Hittills beräknar Gävle kommun att kostnader upp emot 260 miljoner kronor lagts ner för att tillgodose detta avtal. Dessutom har Gävle kommun på uppmaning av Trafikverket påbörjat flytt av kritisk ledningsinfrastruktur till en kommunal kostnad av över 300 miljoner kronor. Till detta kan tilläggas att många företag som berörs av denna stadsomvandling, riskerar hamna i en svår situation. De företag som idag är verksamma på Näringen behöver få besked om vart och när de behöver flytta sin verksamhet

Infrastrukturplanens påverkan på nationella mål

Transportsystemet har en strukturerande effekt och stor påverkan på hela samhällsplaneringen. Den nationella planen för transportinfrastrukturen och dess prioriteringar har därmed ett stort inflytande och ansvar för samhällsutvecklingen i Sverige och länen. Planeringen av transportinfrastruktur, behov utifrån ett hållbart transportsystem och val av prioriteringar av transportsätt har ett starkt samband med möjligheten att nå ett transporteffektivt samhälle och en hållbar regional utveckling.

Länsstyrelsen delar inte Trafikverkets syn att infrastrukturplaneringen bara är en pusselbit bland alla andra på vägen mot det hållbara samhället. Länsstyrelsen som ansvarig statlig myndighet för de samlade bedömningarna i samhällsplaneringen mellan stat och kommun menar att infrastruktur, och i synnerhet den statliga infrastrukturen, statens prioriteringar och arbetssätt har en avgörande påverkan på vårt gemensamma samhällsbygge.

Länsstyrelsen anser att det är oklart hur Trafikverket tar hänsyn till både klimatmål och andra mål i miljökvalitetsmål i sin planering. Länsstyrelsen bedömer att planförslaget generellt inte kommer att leda till att klimatmålen nås. Förslaget kommer inte heller att bidra till att EU:s klimatkrav uppfylls och det är uppenbart att planen inte ses som en vital del för Trafikverkets ambitioner för måluppfyllnad. För Gävleborgs län är det olyckligt, utifrån energi- och klimataspekter, att tidigare utlovade satsningar på utbyggd järnväg inte finns kvar och än mindre fullfinansieras i planen. Det handlar inte bara om de regionalt viktiga transporterna, utan även nationella stråk, både för såväl persontrafik som godstrafik.

För klimatanpassning är fördelningen mellan väg- och järnväg otydligt motiverad, dessutom kommer föreslagna medel inte att räcka långt. Länsstyrelsen förutsätter dock att många klimatanpassningsinsatser bör kunna inrymmas i underhållsbudgeten. Det framgår tyvärr inte om just klimatanpassningsåtgärder kommer att utgöra ett underlag för senare urval av underhållsinsatser.

Trafikverkets prioriteringskategorier

Trafikverket har i fördelningen av medel använt sig av en prioriteringsmodell och anger att planförslaget har tagits fram utifrån fyra prioriteringssteg. Dessa är hög planmognad eller investeringar som redan pågår, investeringar som fordras av lagkrav eller avtal, standardhöjande och nödvändiga reinvesteringar och resterande investeringar ska rangordnas efter samhällsekonomisk lönsamhet.

Länsstyrelsen är starkt kritisk till att Trafikverket föreslår att objektet Gävle- Kringlan inom Ostkustbanan placeras i kategori 4. Objektet omfattas av både bostadsavtal och TEN-T förordning. Länsstyrelsen anser att Trafikverket i sitt planförslag har frångått

sina egna prioriteringsprinciper. Enligt dessa ska avtalsbundna objekt och objekt som behövs för att uppfylla lagkrav som tex TEN-T-förordningen läggas i kategori 2.

Avsaknad av systemsyn

I direktivet från regeringen anges att infrastruktursatsningar ska främja utbyggnader av fungerande stråk ur ett nationellt perspektiv, särskilt stråk som binder samman landet och som gynnar både gods och arbetspendling. Länsstyrelsen anser att systemsynen saknas i planförslaget och att det riskerar att fragmentisera transportsystemet – när investeringar bedöms isolerat utan att deras roll i helheten tydliggörs, förloras möjligheten att bygga ett robust, kapacitetsstarkt och framtidssäkert järnvägsnät. Detta leder till kvarstående flaskhalsar, ineffektiv resursanvändning, försvagad klimatomställning, och underminerar Sveriges förmåga att uppfylla EU:s TEN-T-krav och säkerställa militär rörlighet. I praktiken innebär det att strategiska objekt som Nya Ostkustbanan förlorar i prioritet, trots att de är avgörande för hela systemets funktion. Länsstyrelsen anser att Ostkustbanan måste hanteras som en del av ett större sammanhängande transportsystem och inte som ett antal isolerade komponenter. Helheten mellan olika delar och aktörer måste beaktas för att optimera funktion, kapacitet och nytta.

Länsstyrelsen ser det som anmärkningsvärt att finansiering av dubbelspårsutbyggnaden av Ostkustbanan och dess kringobjekt har minskat och omtag föreslås. Det framgår inte om Trafikverket har inhämtat synpunkter från Försvarmakten eller annan ytterligare myndighet inom totalförsvaret i samband med beredningen av detta förslag. Länsstyrelsen bedömer att det finns synnerligen goda skäl att göra så i det här fallet, särskilt som finansieringen föreslås att minska. Trafikverket bör även utvärdera vilka ytterligare finansieringsalternativ som finns inom ramen för exempelvis EU och Nato för investeringar i infrastruktur med dubbla användningsområden samt som främjar militär rörlighet om detta kan möjliggöra dubbelspår på hela Ostkustbanan.

Totalförsvarsperspektiv

Av Trafikverkets regeringsuppdrag framgår att myndigheten i en särskild bilaga ska redovisa enskilda objekt som föreslås och som utöver att de bidrar till de transportpolitiska målen även har en inte oväsentlig betydelse för totalförsvaret och för Natos verksamhet.

De redovisade förslagen i planen och som rör Gävleborg bedöms dock inte bidra med någon avsevärd förstärkning av transportinfrastrukturen utifrån ett totalförsvarsperspektiv. Sverige kommer vara i stort behov av en robust och fungerande transportinfrastruktur i händelse av ett försämrat säkerhetsläge. Ostkustbanan binder samman Sverige i nord-sydlig riktning samt kopplar till annan viktig transportinfrastruktur i ost-västlig riktning. Ostkustbanans betydelse för totalförsvaret beror på att befolkningen, de stora industrierna, hamnarna och sjukhusen till stor del är koncentrerade längs kusten. Det är här transporter av både människor och gods sker i störst omfattning. Därför är Ostkustbanan exempelvis central utifrån en försörjningssäkerhetssynpunkt samt utifrån de behov av transportinfrastruktur som Försvarmakten och Nato förväntas ha. Ostkustbanan har på nämnbara alla sätt en viktig roll i Sveriges krisberedskap och totalförsvär. I dag är sträckan Gävle–Härnösand fortfarande enkelspårig och utgör en svag länk i hela järnvägssystemet. Vid ett driftstopp, oavsett om det orsakas av väder, olyckor eller avsiktliga angrepp, kan den järnvägsdelen snabbt bli en flaskhals som delar Sverige i två delar. Sverige kan inte ha sin svagaste järnväglänk mitt i landet. Att bygga ut Nya Ostkustbanan är inte bara ett regionalt utvecklingsprojekt – det är en fråga om nationell säkerhet och totalförsvär.

Synpunkter om enskilda objekt

Gävle godsbangård

Länsstyrelsen ser det som bekymmersamt att flytten av Gävle godsbangård helt saknas i planförslaget. Flytten av Gävle godsbangård är enligt bostadsavtalet ett nationellt intresse och finns också med i avtalet som ett av statens åtaganden. En flytt av Gävle godsbangård är en förutsättning för att Gävle kommun ska kunna uppfylla sin del av avtalet. Nuvarande godsbangård ligger dessutom på Gävle stads primära vattentäkt. Lokaliseringen utgör en stor risk vid olycka med farligt gods eftersom stora mängder med järnvägstransporter med farligt gods passerar/rangeras i dagsläget godsbangården. Trafikverket har i sin utredning om framtidens rangerbangårdar konstaterat att Gävle godsbangård är aktuell för eventuell ombyggnad för att klara av framtidens behov. Det kan tyckas riskfyllt eftersom bangården ligger på vattentäkten. Ur ett säkerhetsperspektiv bör därför godsbangården flyttas i stället för att

göra investeringar på en idag redan olämplig plats. En ny placering av godsbangården innebär en modern lösning som möter morgondagens krav samtidigt som vattentäkten för Gävle stad kan säkras för framtiden.

Ostkustbanan Enånger-Stegskogen

Etappen saknas helt i planförslaget trots att regeringen betonar vikten av att genomföra hela stråk. Genom att prioritera bort etapper inom Nya Ostkustbanan kommer Sveriges längsta flaskhals mellan Gävle och Sundsvall, på totalt drygt 20 mil i järnvägssystemet, att bestå och fortsätta utmana dess användare med långa restider, stora störningar och kapacitetsbrist.

Väg 56 Hedesunda-Gävle

Länsstyrelsen saknar namngivna satsningar i närtid på väg 56 mellan Hedesunda och Gävle. I förslaget anges att endast med en 10 % utökning av infrastrukturplanen skulle även väg 56 finnas med som namngiven investering. Väg 56 genom länet har i tidigare planeringsprocesser föreslagits som namngivet investeringsobjekt men väntar fortfarande på investeringsmedel. Väg 56 (Räta linjen) Hedesunda-Gävle utgör en viktig "förbifart Stockholm" för långväga tunga transporter på väg, och bidrar till att avlasta vägsystemet kring Stockholm. Samtidigt är vägavsnittet en av landets mest olycksdrabbade vägar. Med de övriga åtgärder som pågår i grannlänerna är den nordliga delen Hedesunda-Valbo den sista kvarstående etappen på en sammanhängande 2+1-förbindelse Gävle-Norrköping.

Väg E4- Gävle-Söderhamn

Länsstyrelsen efterlyser satsningar på E4 mellan Gävle och Söderhamn. Ytterligare E4-satsningar i länet hade gett betydande trafiksäkerhetsnytta och förbättrad framkomlighet för både lokal och nationell trafik. Belastningen på E4 på sträckan är stor med trafikstörningar på grund av en 2+1-väg äldre utformning som inte ger ett bra trafikflöde. Viket också har en negativ inverkan på Forsvarsmaktens transportfunktionalitet. Länsstyrelsen vill lyfta fram att denna etapp bör prioriteras när etappen Kongberget – Gnarp fått full finansiering och genomförts.

E4 Kongberget-Gnarp

Länsstyrelsen ser positivt på att E4:an mellan Gnarp och Kongberget föreslås som namngivet objekt under planperioden med byggstart år 1–3 (2026–2028) Europavägen är en mycket viktig väg för både nationell, regional och lokal trafik. Trafiken på vägsträckan utgörs av mycket tung trafik och är samtidigt väldigt olycksdrabbad. Det är numera bara sträckan Kongberget-Gnarp som inte är ombyggd till mötesseparerad väg på sträckan mellan Stockholm och Sundsvall.

Satsningar på underhållsskulden på väg och järnväg

Länsstyrelsen välkomnar förslaget med tidssatta målsättningar för att klara av underhållsskulderna för väg och järnväg. För Gävleborgs del, vars länsbor som delar på vägutrymmet med en stor andel transitt transporter men också det faktum att länets inland består av relativt gles bebyggelse med stort bilberoende, är det viktigt att vägunderhållet förbättras och att underhållsskulden betas av inom överskådlig framtid. Detta är också viktigt för länets järnvägar som till stor del används för transitt transporter både vad det gäller gods och persontrafik, men även en stor andel länsbor nyttjar järnvägen för resor.

Länsstyrelsen anser att vidmakthållande av befintlig infrastruktur är viktigt, men även nya investeringar och satsningar krävs, främst för att bygga bort de flaskhalsar som mest påtagligt hämmar både pendling för personresande och även möjligheten att utföra hållbara godstransporter.

Satsningar på isbrytare

I planen föreslås finansiering av två nya isbrytare, vilket är positivt eftersom de fyller en viktig funktion för att upprätthålla tillgängligheten till svenska hamnar. Det kommer att underlätta för godstrafiken men även främja totalförsvarets behov.

Behov av särskilda resurser till berörda länsstyrelser

Planförslaget berör även förordningen Ersättning till en länsstyrelse för arbete med ett omfattande infrastrukturobjekt. Det gäller länsstyrelsens åligganden som följer av krav ställda i miljöbalken kopplade till det aktuella objektet. Trafikverket har föreslagit att ersättning ska utgå till namngivna länsstyrelser som hanterar

omfattande infrastrukturprojekt. Länsstyrelsen Gävleborg anser att även Gävleborg är berättigad till finansiering. Speciellt sett i skenet för hur nationella planen för (2022–2037) omfördelade medlen efter regeringsbeslut så att objektet Gävle-Kringlan tilldelades 5,7 miljarder istället för 700 miljoner som Trafikverket föreslog. Enligt Trafikverket skulle då objekt över 5 miljarder kunna tilldelas ersättning, vilket inte då justerades efter regeringens ändrade beslut.

De som medverkat i beslutet

Beslutet har fattats av landshövding Carina Ståhl-Herrstedt med samhällsplanerare Maria Andersson som föredragande. I den slutliga handläggningen har också länsråd Veronica Lauritzsen, avdelningschef Åsa Broman samt enhetschef Petra Forsmark medverkat.

Denna handling har godkänts digitalt och saknar därför namnunderskrift.