

Länsplan för regional transport- infrastruktur i Gävleborgs län 2026–2037



Förord

XX-
XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX.



Alexander Hägg (M)
Ordförande Hållbarhetsnämnden

Innehåll

Sammanfattning	5
1. Inledning	7
1.1 Länsplanens ekonomiska ram	7
1.2 Process för revidering och framtagande	7
1.3 Hållbarhetsintegrering i länsplanen	7
1.4 Tillämpning av fyrstegsprincipen	8
1.5 Ett trafikslagsövergripande perspektiv	9
2. Styrdokument och målhierarki	10
2.1 Nationella styrdokument och mål	10
2.2 Funktionellt prioriterat vägnät (FPV)	11
2.3 Regionala styrdokument och mål	11
2.4 Länsplanens fyra mål	12
3. Nuläge	14
3.1 Länets transportstråk och nyckelinfrastruktur	14
3.2 Persontransporter	15
3.2.1 Trafiksäkerhet	16
3.2.2 Kollektivtrafik	17
3.2.3 Cykel	17
3.3 Godstransporter	18
4. Länsplanens innehåll – objekts- och åtgärdsbeskrivning	19
4.1 Namngivna objekt	19
4.1.1 Väg 83 Bollnäs–Vallsta (Bollnäs kommun)	19
4.1.2 OKB Gävle Västra, regional station (Gävle kommun)	21
4.1.3 Väg 583 Iggesund–Hudiksvall, cykelväg (Hudiksvalls kommun)	22
4.1.4 Väg 84 Medskog–Sörforsa, mötesseparering (Hudiksvalls kommun)	23
4.2 Trafiksäkerhet och hållbara resor	24
4.2.1 Trafiksäkerhet – enkla åtgärder, pott	24
4.2.2 Trafiksäkerhet – prioriterade korsningar, pott	24
4.2.3 Förbättrad trafiksäkerhet befintliga GCM-passager, pott	24
4.2.4 Nya trafiksäkra GCM-passager, pott	25
4.2.5 Parkeringsfickor för näringslivets transporter, pott	25
4.2.6 Väg 83 Stadshuskorsningen Bollnäs, cirkulationsplats (Bollnäs kommun)	25
4.2.7 Väg 84 Åtgärder vid Medskogs handelsområde (Hudiksvalls kommun)	26
4.2.8 Kollektivtrafik – enkla åtgärder, pott	27
4.2.9 Plattformsförlängningar – OKB och Norra stambanan, pott	27
4.2.10 Cykel – enkla åtgärder, pott	29
4.2.11 Väg 583 Sandarne–Flygstaden, cykelbarhet (Söderhamns kommun)	29
4.2.12 Väg 272 Ockelbo–Säbyggeby, cykelväg inkl. cirkulationsplats (Ockelbo kommun)	30
4.2.13 Väg 559 Forsbacka–Överhärde, cykelväg (Gävle kommun)	30
4.2.14 Åtgärder som skjuts på framtiden, tagits bort eller omfördelats ekonomiskt i planen	31
4.3 Särskilt vägbidrag enskilda vägar	32
4.4 Statlig medfinansiering	32

4.5 Utredningar.....	32
4.5.1 Väg 272 Genomfart Ockelbo, ÅVS.....	33
4.5.2 Väg 84, Medskog–Sörforsa, mötesseparering, ÅVS	33
4.5.3 Väg 83 Genomfart Järvsö, ÅVS	33
4.5.4 Väg 758 Hudiksvall–Ilsbo–Bergsjö–Gnarp, ÅVS	33
4.5.5 Väg 272 Ockelbo–Lingbo, ÅVS	33
4.5.6 Analys av länets stationer	33
4.5.7 Säkra skolvägar och boendemiljöer på landsbygden X-län	33
5. Länsplanens bedömda effekter	34
5.1 Sammantagen måluppfyllelse	34
5.2 Länsplanens bidrag till hållbarhetsdimensionerna	35
6. Genomförande av beslutad plan.....	36
6.1 Roller och ansvar	36
6.2 Avvikelsehantering.....	36
6.3 Uppföljning	36
6.4 Avstämning mot länsplan 2022–2033.....	37
Bilagor	38
Bilaga 1 – Miljökonsekvensbeskrivning (MKB) för länsplan 2026–2037	38
Bilaga 2 – Samlade effektbedömningar (SEB) – namngivna objekt.....	38
Bilaga 3 – Funktionellt prioriterat vägnät (FPV)	39
Bilaga 4 – Länsplanen för planperioden 2026–2037 i tabellform inklusive ekonomisk fördelning per åtgärdsområde	43

Sammanfattning

Region Gävleborg har fått i uppdrag av regeringen att upprätta och fastställa en länsplan för regional transportinfrastruktur, hädanefter benämnd länsplan, för planperioden 2026–2037.

I regeringens direktiv tilldelades Region Gävleborg i egenskap av länsplaneupprättare en preliminär ekonomisk ram på 1 634 miljoner kronor att disponera för den tolvåriga planperioden. En första justering av denna ram meddelades senare av Trafikverket, utifrån redan upparbetade kostnader i föregående plan, vilket genererade en faktisk planeringsram om 1 578 miljoner kronor. Slutligt besked om den ekonomiska ramen fastställdes inom ramen för beslut om nationell plan **2026-MM-DD**.

Länsplanen omfattar transportinfrastrukturinvesteringar som har prioriterats för de kommande tolv åren, utifrån de behov som har identifierats och den ekonomiska ram som Gävleborg har tilldelats. Länsplanens utformning är avvägd i syfte att bidra till en positiv regional utveckling genom att stärka en hållbar tillgänglighet i hela länet. Val av objekt och åtgärder ska bidra till länets arbete med att nå relevanta nationella¹ och regionala mål på området. Trafiksäkerhet värderas högt i planen och 655 miljoner kronor bedöms gå till åtgärder som syftar till att förbättra och som främjar trafiksäkerheten (se bilaga 4 för ekonomisk fördelning per åtgärdsområde).

Planens inriktning utgår primärt ifrån regeringens prioriteringar i infrastrukturproposition² och direktiv³, de nationella transportpolitiska målen och regionala styrdokument som den Regionala utvecklingsstrategin (RUS)⁴ och Tillgänglighetsstrategin⁵.

Utifrån dessa utgångspunkter har fyra mål formulerats för länsplanen 2026–2037:

- » Ökad tillgänglighet, särskilt i stråk som stärker den funktionella nätverksregionen och bidrar till mer integrerade arbetsmarknadsregioner.
- » Trafiksäkra transporter för invånare, besökare och näringsliv.
- » Mer jämlika och hållbara förutsättningar att nyttja transportsystemet utifrån individuella behov och önskemål.
- » Stärkt framkomlighet för näringslivets transporter.

Målen för länsplanen ger strategisk vägledning och används som prioriteringsgrund vid val av namngivna objekt och övriga åtgärder.

Länsplanen för planperioden 2026–2037 i tabellform

De objekt och åtgärder som finansieras genom länsplanen presenteras i tabellen på nästa sida (figur 1). Objekten och åtgärderna som prioriterats bidrar på olika sätt till länsplanens mål, och som helhet till en positiv regional utveckling.

1 Bland annat de transportpolitiska målen inkl. funktionsmålet och hänsynsmålet. Här finns även målet om 70 procent minskade utsläpp av växthusgaser från transportsektorn från 2010 till 2030.

2 Regeringens proposition 2024/25:28

[Vägen till en pålitlig transportinfrastruktur – för att hela Sverige ska fungera \(regeringen.se\)](#)

3 Regeringens (LI2025/00640) [uppdrag-till-trafikverket-att-ta-fram-forslag-till-nationell-plan-for-transportinfrastruktur-och-mojlighet-for-lansplaneupprattarna-att-ta-fram-lansplaner-for-regional-transportinfrastruktur.pdf](#)

4 [Regional utvecklingsstrategi Gävleborg 2020–2030 \(pdf\)](#)

5 [Strategi för ett tillgängligt Gävleborg \(pdf\)](#)

Figur 1 visar den ekonomiska fördelningen av tilldelad planeringsram för länsplan 2026–2037.

Ekonomisk fördelning Länsplan för regional Regional transportinfrastruktur i Gävleborgs län 2026–2037						
Objekt och åtgärder	Tot kostnadsberäkning*	Upparbetat tom 251231	Länsplan 2026–2037*	2026–2029*	2030–2033*	2034–2037*
Namngivna objekt			734			
Väg 83 Bollnäs–Vallsta**	400					
Ettapp 3 S Lottefors–G:a lv	72	6	66	60	6	
Ettapp 4 G:a lv–Träslottet, GC	30	4	26	20	6	
Ettapp 5 Träslottet–Bondegatan	35		35	5	25	5
Ettapp 6 Bondegatan–Partenvägen	135		135	10	40	85
OKB Gävle Västra, regional station**	300		300	60	210	30
Väg 583 Iggesund–Hudiksvall, cykelväg**	117	65	52	52		
Väg 84 Medskog–Sörforsa, mötesseparering	120		120	20	80	20
Trafiksäkerhet och hållbara resor			608			
Trafiksäkerhet - enkla åtgärder	50		50	18	16	16
Trafiksäkerhet - prioriterade korsningar	46		46	20	6	20
Förbättrad trafiksäkerhet befintliga GCM-passager	50		50	20	10	20
Nya trafiksäkra GCM-passager	50		50	20	10	20
Parkeringsfickor för näringslivets transporter**	10		10	10		
Väg 83 Stadshuskorsningen Bollnäs, cirkulationsplats***	45	3	12	12		
Väg 84 Åtgärder vid Medskogs handelsområde****/*****	X		10	5	5	
Kollektivtrafik - enkla åtgärder	90		90	30	30	30
Plattformsförlängningar OKB och Norra stambanan**	155		155		30	125
Cykel - enkla åtgärder	30		30	10	10	10
Väg 583 Sandarne–Flygstaden, cykelbarhet	10		10	10		
Väg 272 Ockelbo–Säbyggeby, cykelväg** inkl. cirkulationsplats	47	7	40	40		
Väg 559 Forsbacka–Överhärde, cykelväg**	65	10	55	55		
Särskilt vägbidrag enskilda vägar	36		36	12	12	12
Statlig medfinansiering	200		200	70	70	60
Total			1 578	559	566	453

* Kostnad i miljoner kronor, utifrån prisnivå 2025-02

** Samfinansiering mellan olika anslag

*** Medfinansiering från extern part

**** Total kostnadsberäkning och nyttofördelningsanalys för åtgärderna tas fram i kommande process

OKB = Ostkustbanan

GCM = gång-, cykel- och moped

ÅVS = Åtgärdsvalsstudie

1. Inledning

Region Gävleborg är regional planupprättare och ska därmed upprätta och fastställa en länsplan i enlighet med förordning (1997:263) om länsplaner för regional transportinfrastruktur.

Regeringen ger direktiv till de regionala planupprättarna om inriktning, prioriteringar samt tilldelad ekonomisk ram. Planperioden är normalt tolv år med en revidering vart fjärde år. Hållbarhetsnämnden har ansvaret för framtagande av länsplanen i Gävleborgs län. Länsplanen fastställs slutligt av Regionfullmäktige.

I mars 2025 fick Region Gävleborg regeringens direktiv om att ta fram en ny länsplan för planperioden 2026–2037.

1.1 Länsplanens ekonomiska ram

Regeringen har tilldelat Region Gävleborg en preliminär ekonomisk ram på 1 634 miljoner kronor att disponera för planperioden 2026–2037. Trafikverket har därefter justerat ramen utifrån redan upparbetade kostnader i föregående plan. Det genererade en faktisk planeringsram om 1 578 miljoner kronor. Slutligt besked om den ekonomiska ramen fastställdes inom ramen för beslut om nationell plan [2026-MM-DD](#).

Medlen finns avsatta i Trafikverkets ekonomiska investeringsramar. Efter beslut är det Trafikverket som ansvarar för att genomföra planen i dialog med Region Gävleborg som är beställare.

Länsplanen innehåller objekt och åtgärder som planeras eller som byggstartats, men inte ännu avslutats vid ingången av 2026.

1.2 Process för revidering och framtagande

Under revideringsarbetet och framtagandet av länsplanen för planperioden 2026–2037 har Region Gävleborg fört löpande dialoger med framförallt länets tio kommuner, Länsstyrelsen Gävleborg, Mellansvenska Handelskammaren och Trafikverket Mellersta regionen.

I ett tidigt skede har kommunerna lyft identifierade och prioriterade behov och brister. Fördjupade dialoger har därefter förts med respektive kommun. För att identifiera behoven för näringslivets transporter har dialog förts med Mellansvenska Handelskammaren. Trafikverket har bidragit med en bredd av utredningsunderlag, identifierade brister och behov samt sina rekommendationer till prioriterade åtgärder.

Det finns sammantaget många behov av infrastrukturutveckling i länet. Åtgärdsbehoven handlar om insatser för ökad trafiksäkerhet och framkomlighet på väg och för oskyddade trafikanter, mer attraktiva kollektivtrafiklösningar samt fler och mer trafiksäkra möjligheter att cykelpendla till jobb/studier. Infrastrukturens betydelse för attraktiva boendemiljöer betonas, samt vikten av mer integrerade arbetsmarknadsregioner.

Enligt Miljöbalkens sjätte kapitel medför en länsplan betydande miljöpåverkan⁶. Till följd av detta tar Region Gävleborg fram en miljökonsekvensbeskrivning (MKB) som redogör för den miljöpåverkan som länsplanen förväntas bidra till. Denna återfinns som bilaga 1 till länsplanen.

1.3 Hållbarhetsintegrering i länsplanen

Enligt den regionala utvecklingsstrategin samt förordningen om regionalt tillväxtarbete (SFS 2017:583) ska ekonomisk, social och miljömässig hållbarhet synliggöras och integreras i allt

6 Miljöbalk (1998:808).

regionalt utvecklingsarbete. En hållbar utveckling är målet och hållbarhetsintegrering är metoden för att åstadkomma det. Denna metod används även i framtagandet och genomförandet av länsplanen.

Att integrera den sociala dimensionen innebär att alla människor, oavsett kön, ålder, förmågor eller bakgrund, ges likvärdiga möjligheter utifrån sina behov och förutsättningar. Det innebär exempelvis att länsplanen i så hög grad som möjligt ska bidra till att stärka en grundläggande tillgänglighet som möter olika behov. Att integrera den miljömässiga dimensionen innebär att vårda, respektera och hushålla med ekosystemen inom ramarna för de planetära gränserna. Ur ett länsplane-perspektiv handlar det exempelvis om att öka incitamenten att resa på ett klimatsmart sätt, och att investeringar ska göras på ett miljömässigt klokt sätt. Att integrera den ekonomiska dimensionen innebär att påverka hur resurser används, genom att hushålla, underhålla och förädla. I arbetet med Gävleborgs länsplan handlar det bland annat om att identifiera trimningsåtgärder i den befintliga infrastrukturen som ger goda effekter för exempelvis ökad trafiksäkerhet, snarare än att investera i ny, och mer kostnadsdrivande, infrastruktur.

1.4 Tillämpning av fyrstegsprincipen

Som vägledning vid planering, val av åtgärd och genomförande ska fyrstegsprincipen tillämpas för att säkerställa hållbarhet och en god resurshushållning. Fyrstegsprincipen innehåller följande steg:

1. Tänk om

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

2. Optimera

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

3. Bygg om

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

4. Bygg nytt

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

I åtgärdsvalsstudier finns ofta förslag på steg 1- och 2-åtgärder. Enligt nu gällande förordningar och regler kan inte länsplanen bekosta dessa.

För att skapa en mer hållbar och kostnadseffektiv infrastrukturplanering behöver länsplane-upprättarna ges möjligheten att med länsplanemedel kunna finansiera åtgärder i steg 1 och 2. Dagens regelverk begränsar finansieringsmöjligheterna till steg 3 och 4, vilket riskerar att leda till dyrare och mindre flexibla lösningar med konsekvensen att åtgärdsvalsstudier alltid kommer att resultera i steg 3 och 4 åtgärder vid beslut om fortsatt hantering av rekommenderade åtgärdsförslag, det vill säga för de åtgärder vilka enligt regelverket bedöms vara möjliga att finansiera med länsplanemedel.

Regeringen har betonat fyrstegsprincipens betydelse, men länsplaneupprättarna saknar fortfarande verktyg för att finansiera dess två första steg. För att möjliggöra en effektivare infrastrukturplanering med ökad samhällsnytta bör gällande regelverk uppdateras så att länsplanerna ges möjlighet att finansiera åtgärder i samtliga fyra steg.

1.5 Ett trafikslagsövergripande perspektiv

Vid upprättandet av denna länsplan har planupprättaren beaktat transport och trafik som en helhet där trafikslagen väg och järnväg samt transportmedlet cykel integreras och samverkar. Ett trafikslagsövergripande perspektiv används för att skapa ett effektivt och hållbart transportsystem, där resenärer kan förflytta sig smidigt mellan olika transportmedel och att näringslivets transporter kan transporteras smidigt genom hela kedjan.

Trafikslagen sjöfart och flyg finns inte inkluderade bland annat till följd av den ekonomiska ramen, att länsplanen inte har möjlighet att finansiera åtgärder i farleder samt att länet inte har någon kommersiell flygplats i drift.



2. Styrdokument och målhierarki

Länsplanen ska bidra till att uppnå relevanta nationella⁷ och regionala mål. Planens inriktning utgår primärt ifrån de nationella transportpolitiska målen, regeringens prioriteringar i infrastrukturproposition och direktiv samt regionala styrdokument som den Regionala utvecklingsstrategin (RUS) och Tillgänglighetsstrategin. Länsplanen tar även hänsyn till Trafikverkets underlag om funktionellt prioriterat vägnät (FPV) för länet. Nedan följer en övergripande genomgång av nämnda styrdokument och mål.

Sammanfattningsvis har styrdokument och mål vägts samman till fyra målområden för Gävleborgs länsplan 2026–2037, se avsnitt 2.4. Beslutade målområden ger vägledning för val av namngivna objekt och övriga åtgärder.

2.1 Nationella styrdokument och mål

Nationella transportpolitiska mål

Riksdagen har fastställt nationella transportpolitiska mål (se figur 2). Transportpolitikens övergripande mål är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet. Det sker genom ett funktionsmål om transportsystemets tillgänglighet samt ett hänsynsmål om miljö, hälsa och säkerhet, där funktionsmålet ska utvecklas inom ramen för hänsynsmålet. Hänsynsmålet har två kopplade etappmål:

- » Växthusgasutsläppen från inrikes transporter – utom inrikes luftfart som ingår i EU:s utsläppshandelssystem – ska minska med minst 70 procent senast 2030 jämfört med 2010.
- » Antalet omkomna till följd av trafikolyckor inom vägtrafiken, sjöfarten respektive luftfarten ska halveras till år 2030. Antalet omkomna inom bantrafiken ska halveras till år 2030. Antalet allvarligt skadade inom respektive trafikslag ska till år 2030 minska med minst 25 procent.

Övergripande mål

Transportpolitikens mål är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet.

Funktionsmål

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. Transportsystemet ska vara jämställt, d.v.s. likvärdigt svara mot kvinnors respektive mäns transportbehov.

Hänsynsmål

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

Figur 2 visar de nationella transportpolitiska målen.

⁷ Bland annat de transportpolitiska målen inkl. funktionsmålet och hänsynsmålet. Här finns även målet om 70 procent minskade utsläpp av växthusgaser från transportsektorn från 2010 till 2030.

Regeringens direktiv

Direktivet ger det formella uppdraget till regionerna att upprätta länsplaner. Direktivet ger, förutom preliminära länsplaneramar, också mer detaljerade instruktioner för vad som ska behandlas i länsplanen och gällande tidplaner.

Direktivet ger följande instruktioner:

De regionala ramarna ska användas för investeringar och förbättringsåtgärder av länens transportinfrastruktur. Länsplanerna ska vara trafikslagsövergripande och avse perioden 2026–2037. De upprättade länsplanerna kan omfatta åtgärder som anges i förordningen (1997:263) om länsplaner för regional transportinfrastruktur. Länsplaneupprättarna bör i sina prioriteringar även utgå från ett länsöverskridande och nationellt perspektiv samt där så är relevant ett perspektiv över nationsgränserna.

Prioritet bör ges till åtgärder som förbättrar trafiksäkerheten och ska inriktas mot åtgärder i infrastrukturen utan omotiverade inskränkningar gällande framkomlighet eller transporteffektivitet. För att få del av statliga medel behöver länsplanerna, förutom vad som anges i förordningen om länsplaner, redovisa:

- » Hur de ekonomiska ramarna för planperioden ska fördelas på olika åtgärder och typer av åtgärder. Åtgärder som beräknas kosta under 75 miljoner kronor behöver inte anges i förslagen till länsplaner.
- » Vilka prioriteringar som planförslagen baseras på.
- » Om fyrstegsprincipen och ett trafikslagsövergripande perspektiv har tillämpats i planförslagen.
- » Hur mycket medel som går till åtgärder i infrastrukturen som förbättrar trafiksäkerheten.
- » Hur mycket medel som går till samfinansiering av åtgärder i nationell plan samt hur mycket medel som avsätts till statlig medfinansiering.
- » Miljöbedömning kopplat till respektive förslag till länsplan.

2.2 Funktionellt prioriterat vägnät (FPV)

Som en del i Trafikverkets uppdrag, att främja tillväxt och utveckling, har myndigheten tagit initiativ till att peka ut vilka vägar som är viktigast för tillgänglighet för motorfordonstrafik ur ett nationellt och regionalt perspektiv.

Funktionellt prioriterat vägnät (FPV) är ett planeringsunderlag som utgör stöd för:

- » Prioritering av insatser för att värna/utveckla tillgängligheten för resor/transporter med motorfordon längs med de utpekade vägarna.
- » Samhällsplanering och utformning av vägarna samt avvägning av olika intressen.

FPV är indelat i fyra funktioner; dagliga personresor med bil, långväga personresor med bil, kollektivtrafik med buss samt godstransporter.

Kartor avseende FPV i Gävleborgs län finns i bilaga 3 för respektive funktion.

2.3 Regionala styrdokument och mål

Länsplanen ska bidra till mål i Gävleborgs regionala utvecklingsstrategi 2020–2030 (RUS), med särskilt fokus på följande tre effektmål:

- » Gävleborg har attraktiva platser och goda livsmiljöer för boende, arbete, företagande och besökare.
- » Gävleborg har robust och kapacitetsstark infrastruktur med hög tillgänglighet för gods-transporter och personresor inom länet och över länsgränser.

» Gävleborg har en fossiloberoende transportsektor och ett hållbart resande.

Länsplanen ska även bidra till målet i den regionala tillgänglighetsstrategin, med följande målformulering till år 2045:

» Gävleborg ska ha god tillgänglighet för invånare, näringsliv och besökare att kunna nå och tillgodose sina behov på ett hållbart sätt.

Även andra befintliga mål i relaterade regionala strategier och program med koppling till transportsystemets utformning och tillgänglighet utgör viktiga ingångsvärden i arbetet med länsplanen. De är exempelvis mål för kollektivtrafik, cykel, besöksnäring, liksom länsstyrelsens åtgärdsprogram för miljömålen.

2.4 Länsplanens fyra mål

Utifrån nämnda styrdokument och mål på nationell och regional nivå har fyra mål formulerats för denna länsplan. Målens formuleringar och innehåll vägleder prioriteringen av objekt och åtgärder för att ge största möjliga utdelning av regional tillgänglighet givet den ekonomiska ramen.

Ökad tillgänglighet, särskilt i stråk som stärker den funktionella nätverksregionen och bidrar till mer integrerade arbetsmarknadsregioner

Ökad tillgänglighet är en nyckelfråga för den regionala utvecklingen och ett livskraftigt Gävleborg. För att möjliggöra utveckling i länets alla delar är det viktigt att stärka infrastrukturkopplingarna mellan länets större och mindre noder, den funktionella nätverksregionen (se figur 3). Länsplanen ska prioritera objekt i det regionala vägnätet, cykelstråk och kollektivtrafiksatsningar som stärker nätverksregionen. Vinsten med en stärkt tillgänglighet är större och mer flexibla arbetsmarknader, bättre tillgång till studier, service, kultur och annat som länets invånare men även besökare efterfrågar.

Trafiksäkra transporter för invånare, besökare och näringsliv

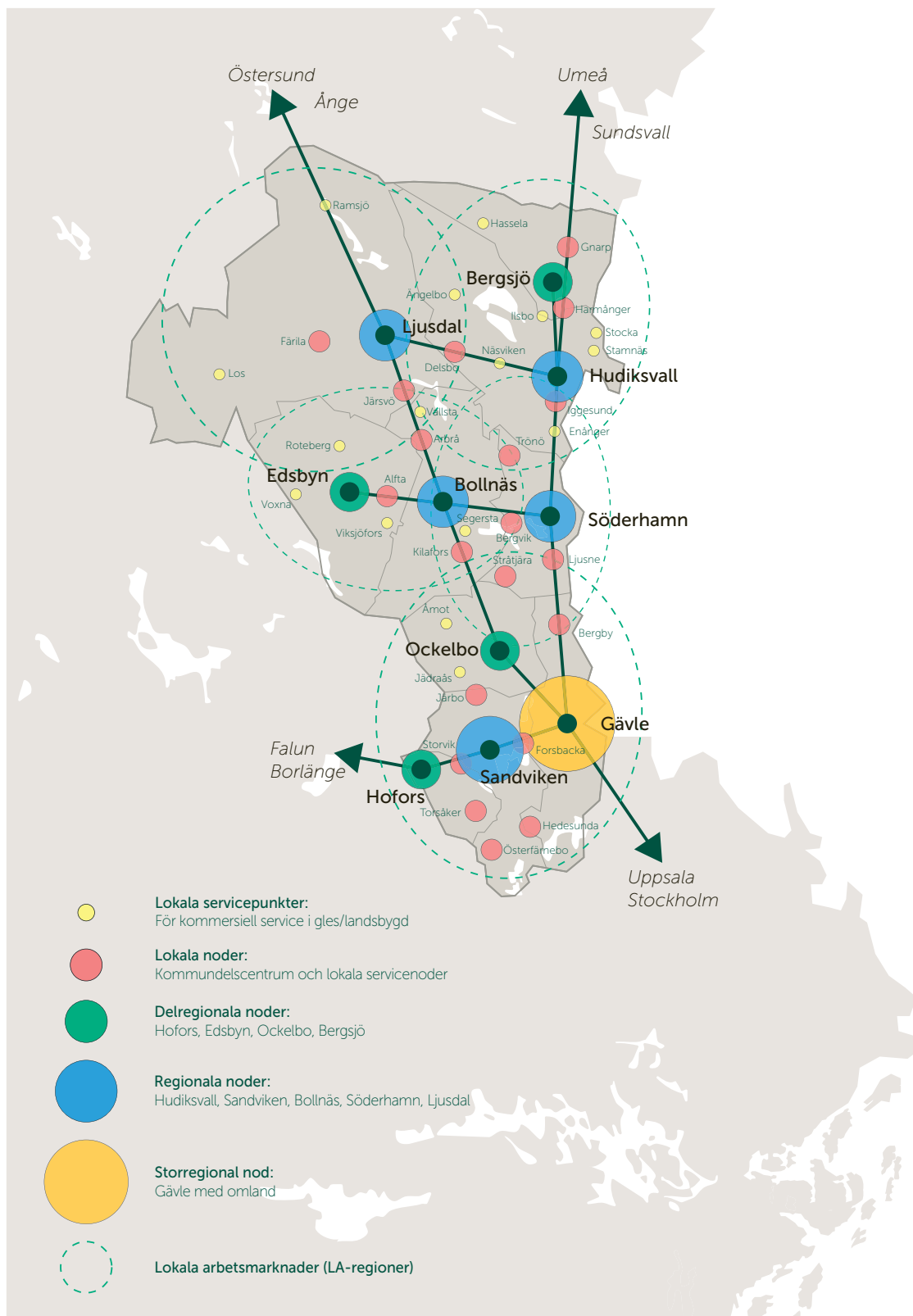
Åtgärder som ökar trafiksäkerheten prioriteras för att minska antalet allvarligt skadade och dödade i trafiken. Insatser för ökad trafiksäkerhet ger förutsättningar för trygg och tidseffektiv pendling, säkra godstransporter och därmed ökade incitament för oskyddade trafikanter att röra sig i trafiken, bland annat barn och unga.

Mer jämlika och hållbara förutsättningar att nyttja transportsystemet utifrån individuella behov och önskemål

Transportsystemet ska vara tillgängligt för alla grupper i samhället. Ett starkare fokus på den sociala dimensionen av hållbarhet bidrar till mer jämlika förutsättningar för människor att tillgodose sina behov av tillgänglighet, utifrån individens preferenser och behov. Transportsystemets utformning ska även tillgodose miljömässig hållbarhet och det ska vara enklare att göra hållbara val.

Stärkt framkomlighet för näringslivets transporter

Länsplanens ska inkludera infrastrukturens satsningar som gynnar och stärker näringslivets konkurrenskraft genom tillförlitlig och trafiksäker framkomlighet i det regionala vägnätet. Näringslivet inkluderar både godsgenererande industrier och företagande, samt besöksnäringens behov av god, säker och hållbar framkomlighet.

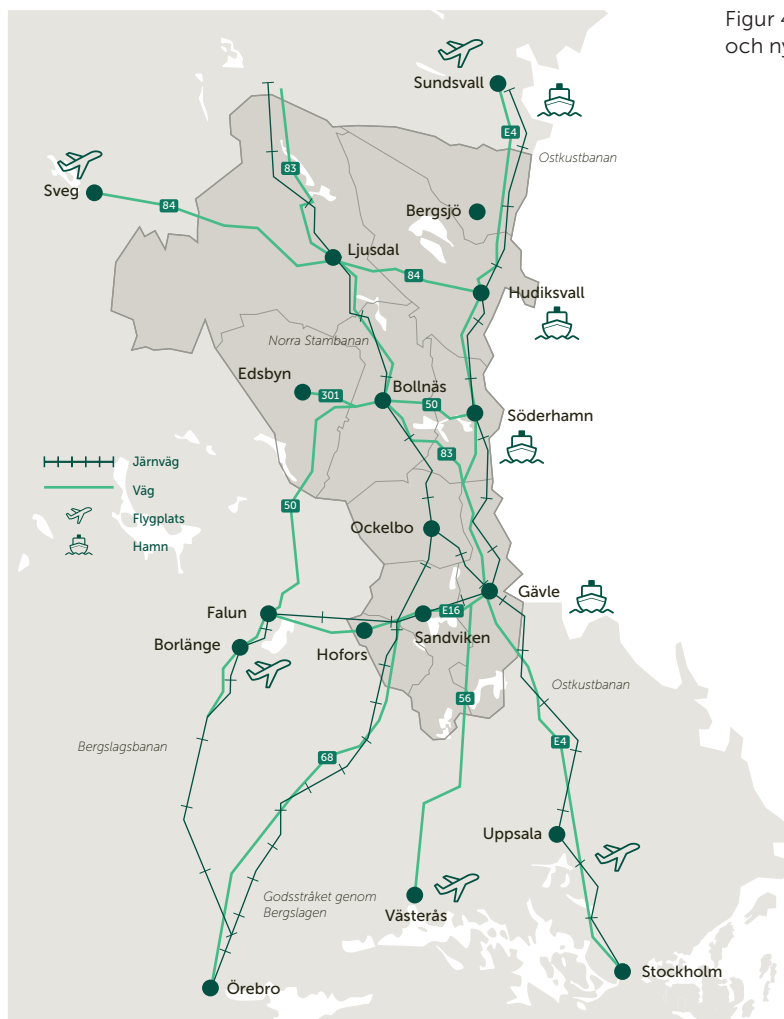


Figur 3 visar Gävleborg som funktionell nätverksregion.

3. Nuläge

3.1 Länets transportstråk och nyckelinfrastruktur

Gävleborgs län ingår i tre större nationella transportstråk, Ostkuststråket, Bergslagsstråket och Norra stambanestråket. Dessa stråk innefattar både väg och järnväg. Därtill finns Bergslagsdiagonalen och riksväg 84 som är renodlade vägstråk. Stråken används i varierande grad för persontransporter, näringslivets gods- och varuförsörjande transporter samt av besöksnäringen. Följande geografi och infrastruktur ingår, både nationellt och regionalt vägnät samt järnväg (se figur 4).



Figur 4 visar länets transportstråk och nyckelinfrastruktur.

- » **Ostkuststråket** (Luleå/Umeå)–Sundsvall–Gävle–Uppsala–Arlanda–Stockholm.
Järnväg Ostkustbanan, E4, riksväg 56, 76 samt länsväg 758.
- » **Bergslagsstråket** Gävle–Sandviken–Hofors–Falun/Borlänge (Göteborg/Oslo).
Järnväg Godsstråket genom Bergslagen och Bergslagsbanan, E16, riksväg 68.
- » **Norra Stambanestråket** Östersund–Bollnäs–Gävle/Avesta (–Göteborg).
Järnväg Norra stambanan, riksväg 68, 83, länsväg 272, 303.
- » **Bergslagsdiagonalen** (Jönköping–Örebro–) Falun/Borlänge–Ovanåker–Bollnäs–Söderhamn (–Hudiksvall). Riksväg 50 och länsväg 301.
- » **Riksväg 84** Hudiksvall–Ljusdal–Sveg–Röros.

3.2 Persontransporter

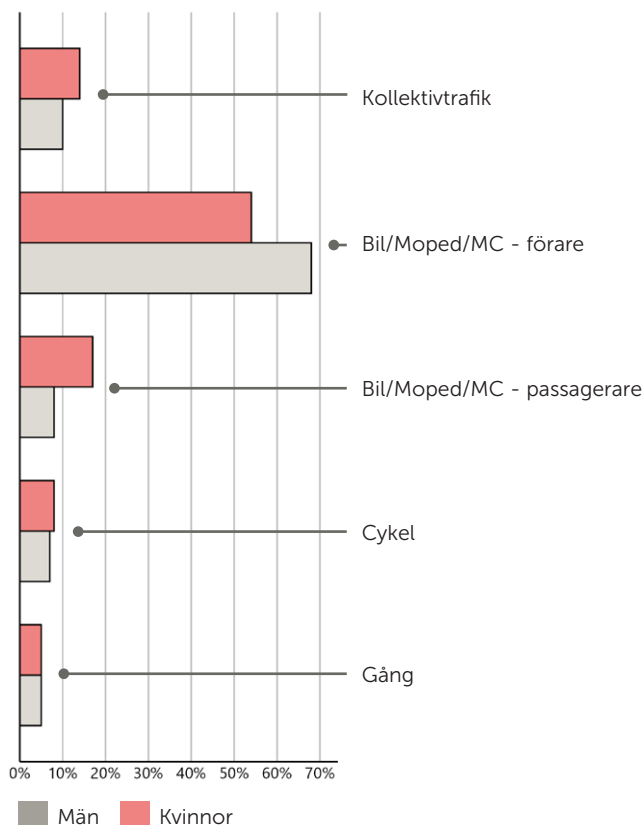
Persontransporterna domineras av resor till arbete eller skola, men även för att nå fritidsaktiviteter, nöjen samt för inköp och andra ärenden.

Figur 5 redovisar resultatet från den resvaneundersökning som genomförts av svensk kollektivtrafik – Kollektivtrafikbarometern. Både män och kvinnor använder bil, moped och mc som sitt huvudsakliga färdmedel där kvinnorna i högre utsträckning är passagerare i fordonet. Kvinnor nyttjar kollektivtrafik och går i högre utsträckning än män, medan cykel fördelar sig relativt jämnt mellan könen.

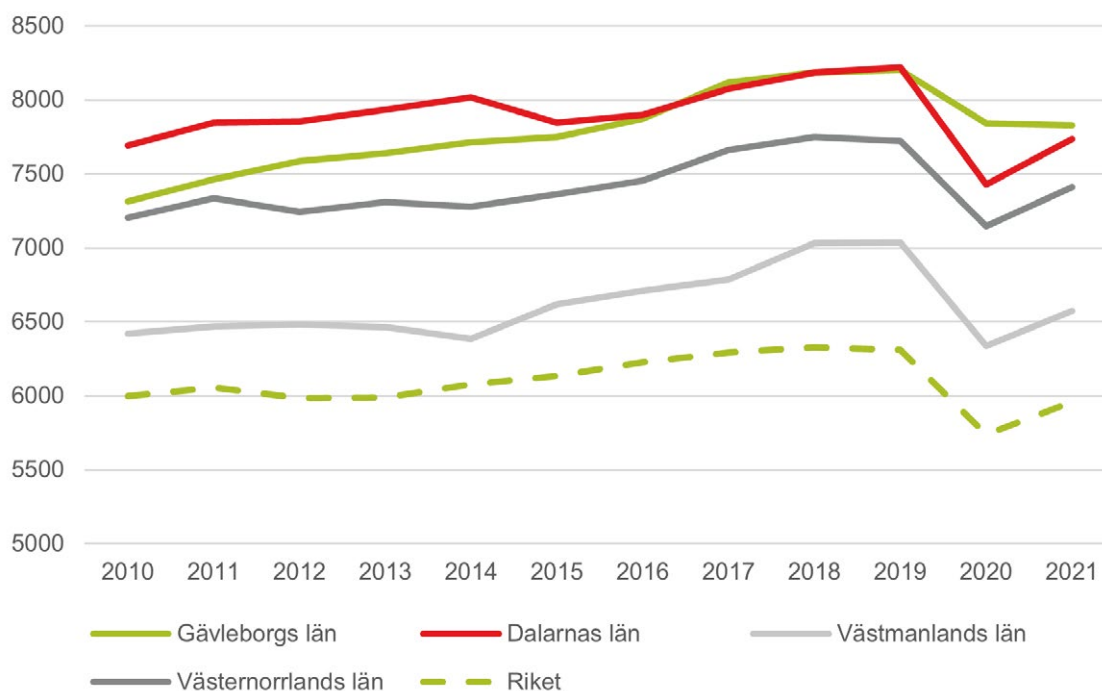
Personbilar ägs i högre utsträckning av män. År 2022 var 64 procent av länets personbilar registrerade på män, 36 procent på kvinnor.

En konsekvens av länets höga bilanvändning är att samtliga kommuner i Gävleborgs län, med undantag för Sandviken, har ett högre vägtrafikarbete per invånare än rikssnittet.

Nordanstigs kommun har i särklass högst trafikarbete per invånare medan Gävle, Sandviken och Hofors placerar sig relativt nära rikssnittet. Länet som helhet ligger på ungefär samma nivå som Västernorrland och Dalarna (se figur 6).



Figur 5 visar resultatet från resvaneundersökningen som genomförts av Svensk kollektivtrafik 2024.



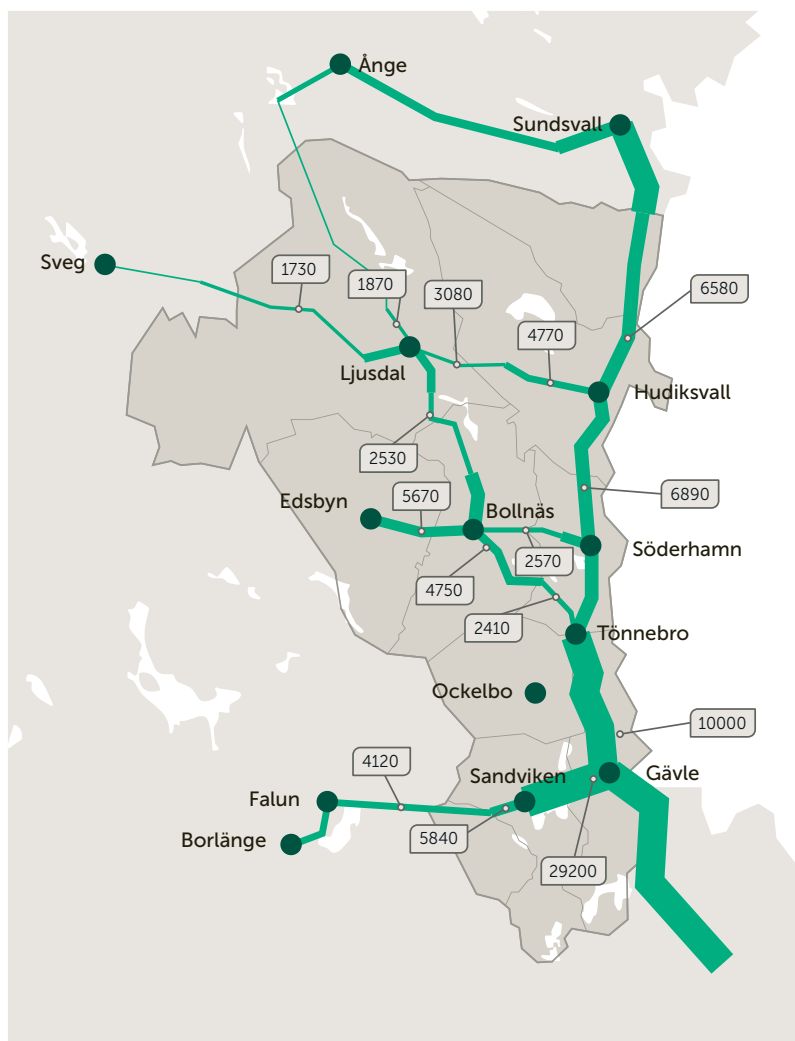
Figur 6 visar vägtrafikarbete i fordonskilometer per invånare. Källa: Trafikverket och SCB.

De största inomregionala vägtrafikflödena finns på E16 Gävle–Valbo och vidare mot Sandviken. På E4 är flödena som störst omkring Gävle. Norr om Tönnebro är flödet på E4 ungefär detsamma hela vägen till Sundsvall. Det finns även förhållandevis stora vägtrafikflöden mellan Sandviken och Hofors, samt till och från Bollnäs i både öst-västlig och nord-sydlig riktning. Till det bidrar besöksnäringen, med resande till destinationer i såväl Gävleborg som angränsande län (se figur 7).

Störst vägtrafikflöden till omkringliggande regioner finns på E4 och E16. På E4 söder om Gävle passerar drygt 12 000 fordon per dygn och på E4 norr om Hudiksvall passerar drygt 6 500 fordon per dygn. På E16 väster Hofors passerar drygt 4 000 fordon per dygn. Betydande vägtrafikflöden till regioner söder om Gävleborg sker även på väg 56 och 68.

3.2.1 Trafiksäkerhet

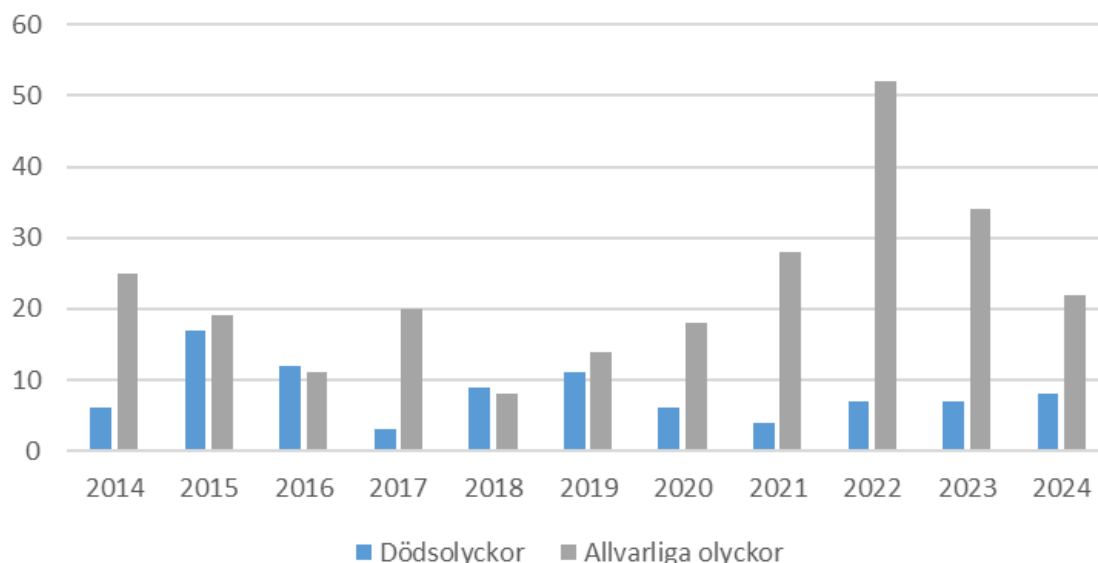
Det svenska trafiksäkerhetsarbetet utgår från Nollvisionen⁸ och dess etappmål. Det nuvarande etappmålet för vägtrafiken innebär att antalet omkomna till följd av trafikolyckor inom vägtrafiken ska halveras och antalet allvarligt skadade ska minska med minst 25 procent till år 2030. Antal dödsolyckor i vägtrafiken har historiskt sett varit högre i Gävleborg än i övriga landet, i relation till antalet invånare, men är i nuläget närmare genomsnittet för riket. Under 2024 omkom 8 personer och 22 personer skadades allvarligt i Gävleborg. Diagrammet nedan (se figur 8) visar utvecklingen mellan år 2014–2024.



Figur 7 visar vägtrafikflöden på Gävleborgs vägnät. Siffror i pratbubblorna anger antal fordon per dygn (årsmedeldygnstrafik/ÅDT) exklusive tung trafik.

8 <https://bransch.trafikverket.se/for-dig-i-branschen/samarbete-med-branschen/Samarbeten-for-trafiksakerhet/tillsammans-for-nollvisionen/>

Gävleborg 2014-2024



Figur 8 visar utvecklingen av omkomna och allvarligt skadade i vägtrafiken i Gävleborg mellan år 2014–2024.

3.2.2 Kollektivtrafik

Kollektivtrafikens marknadsandel av det motoriserade resandet var 11 procent för 2024, vilket är en minskning från 16 procent för 2023. Målsättningen är att andelen ska öka till 22 procent till 2030. Kollektivtrafikens andel av det motoriserade resandet är högre för kvinnor än för män, och högt bland unga personer. Personer med funktionsvariation reser mindre än genomsnittet i befolkningen och nyttjar även kollektivtrafiken i lägre utsträckning. Förutsättningarna för kollektivtrafiken skiljer sig mellan och inom länet. Täta stadsmiljöer har generellt en högre kollektivtrafikandel än mer glesbefolkade områden.

3.2.3 Cykel

Cykel används vid ungefär 9 procent av persontransporterna i Gävleborg. Kvinnor använder cykel marginellt mer än män.

Andelen som väljer cykel i sitt vardagsresande är låg med tanke på att omkring hälften av länets invånare har mindre än fyra kilometer mellan hem och arbete eller skola. Inom de flesta av länets tätorter nås det mesta inom femton minuter med cykel. Därtill är cykel det mest ekonomiska och miljömässigt hållbara transportmedlet, vid sidan av att gå, och har även tydliga hälsofrämjande fördelar.

I det regionala cykelprogrammet framhålls att både beteendeförändringar och fysiska åtgärder är nödvändiga för att fler medborgare ska välja cykeln. Två mål pekas ut för utvecklingen fram till år 2030.

- » Andelen cyklister ska öka till 17 procent.
- » Antalet skadade cyklister ska minska med 25 procent och att ingen ska omkomma i trafiken.

Gävleborgs vägnät har idag brister i trafiksäkerhet och framkomlighet för oskyddade trafikanter. Andra faktorer som påverkar användandet av cykel i sin vardag är socioekonomi, fysisk planering, kulturella faktorer, traditioner och säsong/väderförhållanden.

Samfinansiering från nationell plan

Länsplanen har erhållit samfinansiering från en särskild pott i nationell plan 2022–2033 för

cykelåtgärder. Potten skapades för att öka länsplaneupprättarens incitament för att prioritera cykelåtgärder. Följande fem cykelprojekt tilldelades initialt totalt 59,6 miljoner kronor:

- » Väg 83 Bollnäs–Röste, projektet färdigställdes 2025 och åtgärden finns därför inte med i länsplan 2026–2037 (Bollnäs kommun, delåtgärd i etapp 1 i det namngivna objektet Bollnäs–Vallsta).
- » Väg 83 Rolfhamre–Nore, projektet färdigställdes 2025 och åtgärden finns därför inte med i länsplan 2026–2037 (Ljusdals kommun).
- » Väg 583 Iggesund–Hudiksvall (Hudiksvalls kommun).
- » Väg 559 Forsbacka–Överhärde (Gävle kommun).
- » Väg 272 Ockelbo–Säbyggeby (Ockelbo kommun).

Det finns ingen specifik ekonomisk uppdelning för hur ovan nämnda samfinansiering fördelas per projekt utan medel tillförs länsplanen löpande. Det initiala totalbeloppet kan i slutänden komma att justeras nedåt till ca 48,9 miljoner kronor beroende på de utökade länsplanerarna och därmed en ny ekonomisk hantering inom Trafikverket.

3.3 Godstransporter

Gävleborgs näringsliv domineras av basindustri inom stål, verkstad, skog och papper. Merparten av stål- och verkstadsindustrierna ligger i de södra delarna av länet och kopplar till motsvarande industrier i Dalarna och Västmanland. Pappersindustrierna ligger framför allt i anslutning till städerna längs kusten. Inlandet domineras av skogs- och träindustri.

Tillgång till en robust infrastruktur är avgörande för nämnda industrier. Skogs-, trä- och pappersindustrin är exempelvis beroende av farbara vägar för timmertransporter, både i det finmaskiga vägnätet nära skogen men även i infrastruktur som ansluter till industrier och hamnar. Stål- och verkstadsindustrin är beroende av en robust och kapacitetsstark järnvägskoppling för råvaruförsörjning från norra Sverige samt för export till omvärlden via järnväg söderut eller via Gävle hamn.

Årligen transporteras totalt 38,4 miljoner ton gods i och genom Gävleborg. Det motsvarar 8 procent av den totala godsmängd som hanteras i eller passerar genom Sverige. Av den godsmängd som transporteras i Gävleborg är majoriteten transitgods.

Vägrafiken står för en majoritet av den transportade godsvikten, men järnvägen är förhållandevis stark för transitflöden genom Gävleborg. De stora godsvolymer på väg transporteras framför allt på E4 och E16. Under 2022 genomfördes varje vardagsdygn ungefär 9 100 tunga lastbils-transporter i Gävleborg.

Varudistribution sker med både lätta och tunga lastbilar och under senare år har andelen transporter med lätta lastbilar ökat. Det finns ingen statistksammanställning för Gävleborg men det är rimligt att anta att det går 2-3 lätta lastbilstransporter per tung lastbilstransport inom Gävleborg. Det skulle betyda att det varje dag genomförs 9 000-13 500 transporter med lätta lastbilar i Gävleborg.

Järnvägarna genom Gävleborg, framför allt Bergslagsbanan, Godsstråket genom Bergslagen och Norra stambanan, har en central roll för tunga varutransporter mellan norra och södra Sverige. På Norra stambanan och Godsstråket genom Bergslagen går det dagligen ett 30-tal godståg och på Bergslagsbanan ett 20-tal godståg.

4. Länsplanens innehåll – objekts- och åtgärdsbeskrivning

Den ekonomiska ramen på 1 578 miljoner kronor fördelas i enlighet med tabellen på sida 6 (se figur 1). Objekt och åtgärder beskrivs nedan under respektive rubriksatt område.

4.1 Namngivna objekt

Objekt som överstiger en kostnad på 75 miljoner kronor benämns som namngivna objekt⁹. De namngivna objekten omfattas av ett utökat krav på planeringsanalys och innebär att Trafikverket tillämpar metoden samlad effektbedömning (SEB). En SEB beskriver vilka effekter och kostnader en föreslagen åtgärd eller ett åtgärds paket skulle få om den genomförs. Vid förändringar ska SEB uppdateras och aktuella underlag finnas tillgängliga på Trafikverkets webbplats under rubriken "Samhällsekonomiskt beslutsunderlag". De samlade effektbedömningar som tillhör denna länsplan återfinns i respektive ursprungsversion i separat bilaga 2 på Region Gävleborgs webbplats [Länsplan - Region Gävleborg](#).

Nedan redovisas de objekt som beräknas kosta över 75 miljoner kronor och därmed benämns som namngivna objekt.

4.1.1 Väg 83 Bollnäs–Vallsta (Bollnäs kommun)

Beskrivning

Väg 83 är en del av Norra Stambanestråket och sträcker sig från Tönnebro i Gävleborgs län till Ånge i Västernorrlands län och är av stor vikt i det regionala vägnätet. Bollnäs–Vallsta är en delsträcka där den lokala trafiken i huvudsak åker in till Bollnäs tätort, men det finns även ett arbets- och studiependlingsflöde mellan Arbrå och Vallsta.

Objektet har under föregående planperioder genomgått olika revideringar inom ramen för vägplanearbetet och förslag på åtgärder. På grund av kostnadsökningar tog Trafikverket fram en etappindelning med totalt sex etapper som regionen, kommunen och Trafikverket har kommit överens om som ett lämpligt genomförande.

Åtgärden är påbörjad och etapp 1 Bollnäs–Röste är färdigställd. Etapp 2 har utgått som helhet på grund av kostnadsskäl, men behovet av kollektivtrafikåtgärder kommer att införlivas i det pågående projektet "Kollektivtrafikåtgärder X-län etapp 2". Det omfattar då åtgärder vid fyra buss-hållplatser, det vill säga åtta hållplatslägen, mellan Röste och Södra Lottefors. Avseende behovet av trafiksäkerhetshöjande åtgärder får eventuell finansiering ses över inom ramen för den flexibla potten för olika trafiksäkerhetsåtgärder. Objektet löper över den föregående planens planeringsperiod och in i planen för perioden 2026–2037.

Åtgärden bedöms ge ett negativt bidrag då den bedöms olönsam genom negativ nettonuvärdeskvot (NNK), små beräkningsbara och ej beräkningsbara effekter samt att kostnaderna för åtgärden är stora.

Två separata SEB:ar togs fram år 2025, dels för etapp 3 och dels för etapp 6. Båda etapperna bedöms var för sig vara samhällsekonomiskt olönsamma genom negativa NNK:er.

För etapperna 3 och 4 bedöms genomförbarheten som hög, med produktion planerad till åren 2028–2030. Etapperna 5 och 6 kräver fortsatt arbete för att skapa förutsättningar för genomförande, men möjligheterna bedöms som goda.

9 Detta är en höjning med 25 miljoner kronor jämfört med länsplan 2022–2033, då motsvarande gräns var 50 miljoner kronor.

Finansieringen för denna planperiod är avsatt för genomförande av:

- » Etapp 3 Södra Lottefors–Gamla landsvägen. Etappen har fokus på trafiksäkerhet utmed delsträckan, med bland annat ombyggnation av korsningar, vänstersvängfält samt förstärkt belysning. De branta backkrön och svackor som finns på sträckan ska planas ut samt kurvor rätas ut, vilket innebär bättre siktförhållanden. Inrymmer även mindre åtgärder för kollektivtrafiken och smärre trafiksäkerhetsåtgärder.
- » Etapp 4 Gamla landsvägen–Träslottet. Åtgärderna på etappen är fokuserad på nybyggnation av gång- och cykelväg. Behovet av kollektivtrafikåtgärder, så som tillgänglighetsanpassning av hållplatser, ses även över avseende denna etapp.
- » Etapperna 3 och 4 samordnas mellan de båda projekten och arbetet med att ta fram vägplaner inleddes under 2025 och båda planprocesserna planeras vara slutförda under 2027. Syftet med etapperna är att öka trafiksäkerheten och förbättra framkomligheten för oskyddade trafikanter. Aktuella sträckor är cirka 2,8 km i båda fallen och vägen förbättras i nuvarande sträckning. Gång- och cykelvägen dras parallellt med väg 83.
- » Etapp 5 Träslottet–Bondegatan. Etappen har fokus på trafiksäkerhet utmed delsträckan, med bland förbättrade korsningar i Arbrå, viltstängsel samt förstärkt belysning. Behovet av kollektivtrafikåtgärder, så som tillgänglighetsanpassning av hållplatser, ses även över avseende denna etapp. Etappen omfattar även bland annat en kortare sträcka på cirka 350 meter gång- och cykelväg samt bullerskyddsåtgärder.
- » Etapp 6 Bondegatan–Partenvägen. Etappen syftar till trafiksäkerhetshöjande åtgärder i form av plan- och profiljustering samt en ca 3 km lång separerad gång- och cykelväg mellan Arbrå och Vallsta. Etappen omfattar vidare bland annat borttagande av anslutningar, ombyggnation av korsningar och busshållplatser samt belysnings- och bullerskyddsåtgärder.

Syfte med prioriterat objekt

Åtgärderna på sträckan syftar till att öka trafiksäkerheten på utsatta platser, där några av målsättningarna är att göra sträckan mer tillgänglig för oskyddade trafikanter. Kollektivtrafiken har behov av förbättrade förutsättningar genom såväl utformningen av kollektivtrafikanläggningar och korsningspunkter som antalet hållplatslägen och tillgängligheten till kollektivtrafikanläggningarna.

Ett av problemen är dålig sikt, framför allt förbi Lottefors mot Arbrå där vägen löper genom kuperad terräng med backkrön, svackor och kurvor. Dessutom finns ett antal korsningar och anslutningar från gårdar och enskilda vägar med dåliga siktförhållanden. Den låga standarden längs med vägen har lett till ett flertal olyckor de senaste åren.

Syfte och viktigaste förväntade effekter med åtgärden är att åtgärda brister i trafiksäkerhet och framkomlighet för befintlig väg på en sträcka om cirka 17 km.

Finansiering

Länsplanen avsätter 262 miljoner kronor under planperioden för genomförande av etapperna 3, 4, 5 och 6.

Koppling mot länsplanens mål

Objektet kopplar an mot länsplanens samtliga fyra mål med extra tyngd mot målet om "Trafiksäkra transporter för invånare, besökare och näringsliv".

Koppling till hållbarhetsdimensionerna

Kopplat till de transportpolitiska målen bedöms åtgärder inom objektet ha en tydlig måluppfyllelse för både funktionsmålet och hänsynsmålet.

Åtgärden leder till negativ påverkan på djurlivet i form av barriäreffekter men en positiv påverkan

på mortaliteten då viltstängsel tillkommer. Utsläpp av trafiken bedöms bli nästan oförändrade men samtidigt så uppstår utsläpp i samband med byggprocessen. Sammantagen bedöms åtgärden ge både positiva och negativa effekter för den ekologiska hållbarheten.

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

4.1.2 OKB Gävle Västra, regional station (Gävle kommun)

Beskrivning

Objektet innebär att en ny regional järnvägsstation byggs i Gävle kommun. Planeringen av järnvägsanläggningen och stationsområdet pågår i samarbete mellan Trafikverket, region och kommun för att få en fungerande helhetslösning. I samband med utbyggnaden av dubbelspår på Ostkustbanan mellan Gävle–Kringlan förändras linjesträckningen för Ostkustbanan och Norra stambanan till att gå i samma sträckning som Bergslagsbanan förbi Gävle sjukhusområde till och från Gävle.

Projektet Gävle–Kringlan är inne i en intensiv fas och samtliga väg- och järnvägsplaner kommer att genomgå granskningar och samråd under år 2025. Samtidigt arbetar Gävle kommun med detaljplaner för områdena Gävle Västra och Tolvforsskogen. Arbetet med Trafikverkets väg- och järnvägsplaner och kommunens detaljplaner påverkar varandra.

Objektet Gävle Västra ingår i Trafikverkets projekt Gävle–Kringlan och därför finns ingen separat SEB för objektet. Objektet har därmed gemensamma beräkningar, analyser och planer med Gävle–Kringlan som helhet.

Syfte med prioriterat objekt

Att bygga Gävle Västra innebär att en ny knutpunkt för kollektivtrafik skapas, där de tre järnvägsstråken Ostkustbanan, Norra Stambanan och Bergslagsbanan möts. Detta skapar goda förutsättningar för ett smidigt kollektivresande och effektiva byten. Placeringen av Gävle Västra stärker även tillgängligheten till Gävle sjukhus och Högskolan i Gävle för länets alla invånare.

Finansiering

Kopplat till det nationella järnvägsprojektet Gävle–Kringlan avsätter länsplanen finansiering av järnvägsstationen Gävle Västra i form av samfinansiering i det statliga projektet. Enligt det samverkans- och med-/samfinansieringsavtal som undertecknades av parterna 2024 beräknas totalkostnaden för stationen Gävle Västra uppgå till 280,6 miljoner kronor (prisnivå 2022-01). I prisnivå 2025-02 är kostnaden uppräknad till 300 miljoner kronor. Detta är alltså medel från länsplanen som går till samfinansiering av åtgärder i nationell plan.

Koppling mot länsplanens mål

Objektet kopplar an mot länsplanens mål om "Ökad tillgänglighet, särskilt i stråk som stärker den funktionella nätverksregionen och bidrar till mer integrerade arbetsmarknadsregioner", "Trafiksäkra transporter för invånare, besökare och näringsliv" samt "Mer jämlika och hållbara förutsättningar att nyttja transportsystemet utifrån individuella behov och önskemål".

Koppling till hållbarhetsdimensionerna

Gävle Västra bedöms bidra positivt till miljömässig hållbarhet genom att förstärka det kollektiva resandets attraktivitet, vilket kan bidra till överflyttning av persontransporter från väg till järnväg och därmed minskade utsläpp från vägtrafiken. Under byggskedet sker dock ett ökat utsläpp av klimatgaser på grund av ökad energianvändning. En positiv inverkan på den ekonomiska hållbarheten är att en förstärkt kollektivtrafik innebär att resandeunderlaget för kollektivtrafiken kan öka vilket kan innebära ökade biljettintäkter. Stationsläget ger också möjligheter att utöka området för

tänkbara arbetsplatser, studieorter eller bostadsorter som ett led i att kommunikationerna förbättras och möjliggör pendling i större utsträckning. Gävle Västra bedöms även bidra till social hållbarhet genom att ett smidigare kollektivt resande breddar transportsystemets inkludering, till exempel underlättas resandet för personer som inte har tillgång till bil som följd av ålder, funktionsvariation eller ekonomiska förutsättningar.

4.1.3 Väg 583 Iggesund–Hudiksvall, cykelväg (Hudiksvalls kommun)

Beskrivning

Åtgärden innebär byggnation av en cirka 5,7 km lång belyst gång- och cykelväg separerad från biltrafik. Busshållplatserna längs den aktuella sträckan får förbindelse med den nya gång- och cykelvägen. Vägen kommer även att kunna nyttjas som mopedväg.

Objektet ligger inom Ostkuststråket och berör väg 583, sträckan mellan Iggesund och Hudiksvall. Sträckan utgör en mycket viktig länk för näringslivet och boende på orterna. Väg 583 är vältrafikerad, med nära 5000 ÅDT på utpekad sträckning, men saknar en trafiksäker gång- och cykelväg. Av Trafikverkets rekommendationer framgår att cykelväg i vägen inte är lämplig på vägar med ÅDT över 2000, vilket är dagens utformning på sträckan. Hastighetsgränsen är 80 km/h förutom på en kort sträcka närmast Iggesund där det är 60 km/h. Åtgärden har god cykelpotential enligt regionens cykelpotentialstudie, med möjlighet att nå över 600 individer inom en 45 minuters cykelsträcka (12 km). Dagens utveckling av såväl allmänhetens vilja till cykling samt de tekniska förutsättningarna med elcykel gör att sträckor kring milen är mer accepterad idag än historiskt sett.

Slutleverans av bygghandling skedde i december 2024 och produktionen påbörjades 2025 och därigenom bedöms genomförbarheten som mycket god. Åtgärden planeras att vara färdigställd 2027.

Syfte med prioriterat objekt

Syftet och viktigaste förväntade effekter med åtgärden är att skapa trafiksäkerhet samt möjliggöra pendling med cykel som ett komplement till bil och kollektivtrafik.

Åtgärden bedöms vara positiv ur ett jämställdhetsperspektiv och bidra till ökad fysisk aktivitet i transportsystemet. Tillgängligheten till fots och med cykel eller moped till utbud och aktiviteter bedöms öka. Åtgärden bedöms sammantaget bidra till att öka kommunens attraktivitet.

Finansiering

En grov kostnadsindikation (GKI) är genomförd för projektet och redovisas i SEB till cirka 62 miljoner kronor, räknat i prisnivå 2019-06. Enligt den kostnadsberäkning som gjordes i november 2024 var totalkostnaden cirka 95 miljoner kronor. I prisnivå 2025-02 beräknas kostnaden för projektet till cirka 117 miljoner kronor. En mindre del av merkostnaden som uppstått kommer att belasta Trafikverkets underhållsanslag. Vidare samfinansieras objektet av Trafikverkets särskilda cykelpott, vilket dämpar effekten av de kostnadsfördyringar som uppstått. Länsplanen avsätter 52 miljoner kronor under planperioden för genomförande och färdigställande av åtgärden.

Koppling mot länsplanens mål

Objektet kopplar an mot länsplanens mål om "Ökad tillgänglighet, särskilt i stråk som stärker den funktionella nätverksregionen och bidrar till mer integrerade arbetsmarknadsregioner", "Trafiksäkra transporter för invånare, besökare och näringsliv" samt "Mer jämlika och hållbara förutsättningar att nyttja transportsystemet utifrån individuella behov och önskemål".

Koppling till hållbarhetsdimensionerna

Åtgärden innebär ökad energianvändning i såväl byggskede som driftskede. Sträckningen innebär bergskärningar som kommer att stå i kontrast till det omgivande landskapet. Samtidigt går väg 583 redan idag i bergsskärning. Det finns inga kända fornlämningar i området. Väg 583 går parallellt med, och korsar, Delångersån som utgör riksintresse för naturvård. Riksintresset bedöms inte

påverkas då gång- och cykelvägen förläggs på den östra sidan om väg 583. Mer infrastruktur i anslutning till befintlig väg innebär en större barriär för djurlivet.

För åtgärden har det inte tagits fram någon samhällsekonomisk kalkyl eller NNK och det finns såväl positiva som negativa beräknade effekter. Dessa effekter bedöms övervägande vara positiva eftersom intrånget i landskapet kan ses som mindre i och med att gång- och cykelvägen anläggs i anslutning till befintlig väg.

4.1.4 Väg 84 Medskog–Sörforsa, mötteseparering (Hudiksvalls kommun)

Beskrivning

Väg 84 går mellan riksgränsen och Hudiksvall. Delen mellan Sörforsa och Hudiksvall i Gävleborgs län är en vanlig tvåfältsväg, huvudsakligen 13 meter bred med hastighetsbegränsning 90 km/h samt trafiksäkerhetskameror. Trafikmängden är cirka 8360 fordon/dygn. Det saknas i nuläget gång- och cykelväg längs sträckan. Sträckan är en av länets högst belastade vägsträckor och har brister i såväl trafiksäkerhet som framkomlighet.

Objektet omfattar mötteseparerad väg med 100 km/h på den cirka 2,6 kilometer långa sträckan mellan handelsområdet Medskog och trafikplats Sörforsa samt viltstängsel¹⁰ längs hela sträckan med viltpassage vid järnvägsbron. Cirkulationsplats med anslutningar från industriområde i söder och återvinningscentral/industri i norr samt ögla för vänstersväng till bergtåkten i området. En cirka 600 meter lång gång- och cykelväg anläggs närmast Medskog samt ett parallellvägnät som kan nyttjas av oskyddade trafikanter. Även bulleråtgärder ingår.

Åtgärden bedöms enligt genomförd SEB medföra positiva nyttor, främst i form av ökad trafiksäkerhet. Då åtgärdens nyttor inte överstiger kostnaderna bedöms åtgärden vara samhälls-ekonomiskt olönsam med en negativ NNK. Samtliga resultat från känslighetsanalyserna visar på negativt resultat. De ej beräknade effekterna bedöms sammantaget vara försumbara.

Syfte med prioriterat objekt

Syfte och viktigaste förväntade effekter med åtgärden är förbättrad tillgänglighet och trafiksäkerhet för samtliga trafikslag. Åtgärden leder främst till ökad trafiksäkerhet för fordonstrafik (personbil och godstransporter på väg). Sträckan anses också ha förhöjd risk för suicid och åtgärden kan möjligen minska risken något. Trafikanter som nyttjar ny gång- och cykelväg gynnas också.

Finansiering

Länsplanen avsätter 120 miljoner kronor under planperioden för genomförande av åtgärden.

Koppling mot länsplanens mål

Objektet kopplar an mot länsplanens samtliga fyra mål med extra tyngd mot målet om "Trafiksäkra transporter för invånare, besökare och näringsliv".

Koppling till hållbarhetsdimensionerna

Åtgärden bedöms bidra till transportpolitikens funktionsmål genom bland annat ökad tillgänglighet för all vägtrafik genom förbättrad vägstandard, vilket underlättar pendlingsmöjligheterna för regionala resor. Förutsättningarna att välja gång och cykel som transportsätt förbättras med anläggandet av ny gång- och cykelväg samt parallellväg.

Kopplat till hänsynsmålet ger mötteseparering, viltstängsel, korsningsåtgärder och separerad gång- och cykelväg en förbättrad trafiksäkerhet innebärande att antalet döda och allvarligt skadade väntas minska. Högre hastigheter, byggprocessen samt drift och underhåll leder till ökad energianvändning. Högre hastigheter medför ökade utsläpp och ökade bullernivåer. Bulleråtgärder

¹⁰ Trafikverket har aviserat att viltåtgärder planeras att genomföras på sträckan som ett eget projekt under 2026-2027, vilket troligen innebär något minskade totala kostnader för objektet i länsplanen.

ingår dock i projektet. Ny gång- och cykelväg samt parallellväg tar mer mark i anspråk. Åtgärderna innebär ett intrång som förändrar den visuella karaktären och ökar störnings- och barriäreffekter för djurlivet. Detta lindras dock genom att djur fortsatt kommer kunna passera väg 84 planskilt under befintlig bro över järnvägen.

4.2 Trafiksäkerhet och hållbara resor

Åtgärdsområdet Trafiksäkerhet och hållbara resor i länsplanen är brett och omfattar åtgärder som inriktas på trafiksäkerhetsperspektivet kopplat till framkomlighet för vanliga bilister, näringslivets transporter och oskyddade trafikanter. Denna typ av åtgärder innebär även ofta ökad framkomlighet för kollektivtrafiken och ökad framkomlighet för övriga transporter.

Trafiksäkerhetsarbetet utgår från Nollvisionen och etappmålen på vägen dit. De nuvarande etappmålen innebär en halvering av antalet omkomna till år 2030 och att antalet allvarligt skadade ska minska med minst 25 procent till 2030.

4.2.1 Trafiksäkerhet – enkla åtgärder, pott

Detta är en flexibel pott för olika trafiksäkerhetsåtgärder, totalt avsätts 50 miljoner kronor. Trafiksäkerhetsarbetet är väldigt varierande och potten ska kunna hantera åtgärder kopplat till samtliga trafikslag med relativt kort framförhållning. Genom trafiksäkerhetspotten kan åtgärder samordnas med Trafikverkets drift- och underhållsåtgärder eller punktinsatser utifrån åtgärdsvalsstudier eller andra utredningar. Sådana åtgärder ska i första hand omfatta sådant som inte ingår i länsplanens mer specifika pottar, till exempel mitträffling eller mitträcken på kortare sträckor.

4.2.2 Trafiksäkerhet – prioriterade korsningar, pott

Denna pott syftar till att prioritera åtgärder i korsningar med låg eller mindre god trafiksäkerhetsklass, vilka identifierats på det regionala vägnätet i Gävleborg enligt den utredning som genomförts av Trafikverket.

Utredningen har utgjort ett regionalt prioriteringsunderlag och beskriver på en övergripande nivå korsningarna utifrån ett antal parametrar. Utifrån dessa togs en prioriteringsordning för åtgärder i korsningarna fram för att bedöma var behov av åtgärder är som störst. För de åtgärder som fick högst "poäng" togs förslag på åtgärder fram. Länsplanen har i detta skede valt att dra gränsen vid tio poäng och uppåt och i och med denna avgränsning är det fem korsningar på det regionala vägnätet som anses ha brister som behöver åtgärdas under planperioden.

De fem prioriterade korsningarna har vid länsplanens fastställande ingen inbördes ordning för genomförande av åtgärder då det behöver klarläggas hur omfattande och komplicerade ombyggnationer som krävs i respektive korsning inklusive kostnadskalkyler. Länsplanen avsätter 46 miljoner kronor för korsningsåtgärder.

Vid framtida planrevideringar kan antalet korsningar som ska åtgärdas komma att ändras beroende på ekonomiska förutsättningar och andra relevanta faktorer.

4.2.3 Förbättrad trafiksäkerhet befintliga GCM-passager, pott

En gång-, cykel- och mopedpassage (GCM) klassas som säker om den är planskild eller har någon form av hastighetssäkring i form av ett gupp, chikan eller liknande så att 85 procent av biltrafiken kör max 30 km/h förbi den aktuella passagen.

Under de senaste åren har ett omfattande inventeringsarbete genomförts av Trafikverket och ett stort antal befintliga GCM-passager har inventerats och klassats ur trafiksäkerhetssynpunkt. I Sverige säkerhetsklassas GCM-passager i tre nivåer; god ("grön"), mindre god ("gul") och låg kvalitet ("röd").

Trafikverkets sammanställning ger förslag på möjliga åtgärder som kan bidra till att förbättra trafiksäkerheten vid de rödklassade GCM-passagerna i Gävleborg.

För samtliga studerade passager finns befintliga förutsättningar, åtgärdsförslag, beräknad schablonkostnad, schabloneffekt och prioriteringsordning redovisade. Länsplanen avsätter 50 miljoner kronor för att åtgärda så många rödklassade passager som pottens ekonomiska utrymme medger. Urvalet sker löpande i samråd med Trafikverket och berörda kommuner.

4.2.4 Nya trafiksäkra GCM-passager, pott

Trafikverket har genomfört en utredning för att se över behovet av nya passager längs med statligt vägnät i Gävleborgs län och utredningen omfattar hela det statliga vägnätet i länet, men har fokus på tätbebyggda områden och busshållplatser (även utanför tätort). Det saknas iordningställda passager för oskyddade trafikanter på många platser i länet. På flera av dessa platser är det stora trafikmängder och en bristande trafiksäkerhet och framkomlighet.

I Trafikverkets utredning finns det en prioriteringslista upprättad där åtgärder föreslås på totalt 77 platser och på nio platser föreslås ytterligare utredning eller vidare hantering av det identifierade behovet i kommande planprocesser. De föreslagna åtgärderna är enbart steg 3 och steg 4 åtgärder enligt fyrstegsprincipen. I genomförandet kommer dock steg 1 och steg 2 åtgärder vara viktiga för att uppnå önskad effekt av de genomförda åtgärderna.

Länsplanen avsätter 50 miljoner kronor för anläggande av så många nya passager som pottens ekonomiska utrymme medger. Urvalet sker löpande i samråd med Trafikverket och berörda kommuner.

4.2.5 Parkeringsfickor för näringslivets transporter, pott

Trafikverket har låtit utföra en rastplatsutredning som innefattat bland annat Gävleborgs län. Resultatet av denna visar inte på någon allvarlig brist av nya rastplatser på de regionala vägarna i Gävleborgs län.

Istället har Trafikverket identifierat brister gällande förekomsten av parkeringsfickor på fyra av de regionala vägarna, en funktion som är viktig för näringslivets transporter. Generellt finns det relativt gott om parkeringsfickor i länet, men en utmaning gällande dessa befintliga är att de är många gånger är för små.

Tydligast är bristen på väg 83 norr om Ljusdal, men även väg 50 vid länsgränsen mot Dalarna sticker ut. Ytterligare två platser där det råder viss brist är på väg 303 samt på väg 76. För åtgärden på väg 50 förs en dialog med Region Dalarna om samfinansiering mellan länsplanerna.

Länsplanen avsätter 10 miljoner kronor för anläggande av så många nya parkeringsfickor som pottens ekonomiska utrymme medger. Den slutgiltiga prioriteringsordningen sker i samråd med Trafikverket, Mellansvenska Handelskammaren och vid behov direkt med åkerinäringen.

Potten ska också kunna finansiera utbyggnation av befintlig parkeringsficka som konstaterats för liten i förhållande till det parkeringsbehov som finns på platsen. Utbyggnation kan prioriteras före nybyggnation om det särskilt kan motiveras på grund av kapacitetsbrist på platsen och/eller om det särskilt förordas av åkerinäringen.

4.2.6 Väg 83 Stadshuskorsningen Bollnäs, cirkulationsplats (Bollnäs kommun)

Beskrivning

Väg 83 har vid stadshuskorsningen i Bollnäs en årsmedeldygnstrafik (ÅDT) på cirka 11 100. En ny trafiklösning är viktig ur ett trafiksäkerhetsperspektiv samt för att trygga tillgänglighet och framkomlighet för samtliga trafikslag.

Trafikmängden på väg 83 har ökat och därmed uppstår periodvisa trängsel- och framkomlighetsbrister. Samtliga vägar inom tätorten tillhör FPV¹¹ för såväl dagliga personresor, godstransporter, kollektivtrafik samt långväga persontransporter. Det finns en identifierad målkonflikt mellan långväga trafik och lokal trafik på riksvägarna genom Bollnäs tätort, vilket bidrar till trängseleffekter när genomfartstrafiken ska samsas med den lokala trafiken.

Stadshuskorsningen består av tre vägar – väg 83 samt de kommunala vägarna Nygatan och Järnväggsgatan – som ansluter till varandra innan järnvägsbron. Det har identifierats att korsningspunkterna som idag finns vid stadshuskorsningen bör sammanfogas till en funktionell cirkulationsplats. Bygghandling tas fram 2025 och korsningen är planerad att byggas om till en cirkulationsplats under åren 2026–2027.

Syfte med prioriterad åtgärd

Trafik som rör sig till och från centrumområdena via korsningen får nettoresidvinst till följd av ombyggnationen. En cirkulationsplats bidrar också till framkomlighetsförbättringar för kollektivtrafiken, förkortad restid för bussar och bättre tillgänglighet till Bollnäs resecentrum som utvecklats mycket på senare tid.

Finansiering

En nyttofördelningsanalys visar att den största nyttan av att bygga om korsningen till en cirkulationsplats är lokal, vilket motiverar kommunal medfinansiering av statlig infrastruktur. Länsplanens finansiering ska spegla den nytta som uppkommer dels för kollektivtrafiken och dels för den trafiksäkerhetseffekt som uppnås för väg 83.

Parterna har tecknat ett medfinansierings- och samverkansavtal där man med nyttofördelningsanalysen som grund fördelat kostnadsansvaret för åtgärder i den statliga anläggningen enligt följande;

- » Bollnäs kommun 70 procent (motsvarande cirka 25 miljoner kronor).
- » Länsplanen 30 procent (motsvarande cirka 12 miljoner kronor).

Avtalet innehåller även åtgärder i kommunal anläggning och enligt avtalet ska länsplanen finansiera en mindre del (cirka 500 000 kronor) av de åtgärder som planeras i den kommunala anläggningen kopplat till gång- och cykelväg.

Länsplanen avsätter under planperioden 12 miljoner kronor för genomförande och färdigställande av åtgärden.

4.2.7 Väg 84 Åtgärder vid Medskogs handelsområde (Hudiksvalls kommun)

Beskrivning

Till följd av brister i trafiksituationen vid Medskogs handelsområde har en åtgärdsvalsstudie (ÅVS) genomförts omfattande ett utredningsområde längs väg 84. Beställare av ÅVS:en var Hudiksvalls kommun.

ÅVS:en är inte formellt beslutad och fastställd och olika lösningars lämplighet har ännu inte ställts mot varandra på ett sätt som innebär att det i detta skede är möjligt att besluta om vilka åtgärder som bör genomföras för att lösa trafiksituationen.

Med anledning av ovanstående behöver följande process genomföras för att identifiera och prioritera åtgärder samt för att fördela kostnadsansvaret för dessa:

- » en av kommunen beslutad och i samråd med Trafikverket fastställd ÅVS (vilket kan innebära att nuvarande ÅVS behöver uppdateras utifrån Trafikverkets synpunkter, eventuella nya förutsättningar, etcetera),

11 Se avsnitt 2.2.

- » flödesmätningar och trafiksimuleringar,
- » kostnadskalkyler för respektive identifierade och utvalda åtgärder,
- » nyttofördelningsanalys,
- » avsiktsförklaring och
- » medfinansieringsavtal.

Finansiering

En nyttofördelningsanalys inom ramen för en ÅVS syftar till att identifiera och bedöma hur nyttor och kostnader av en föreslagen åtgärd fördelas mellan olika aktörer och intressenter. Länsplanen avsätter 10 miljoner kronor för åtgärder inom utredningsområdet för genomförd ÅVS.

4.2.8 Kollektivtrafik – enkla åtgärder, pott

Kollektivtrafikens förutsättningar kan förbättras på många platser, både gällande tillgänglighet och trafiksäkerhet. För att främja ett hållbart resande krävs en infrastrukturutveckling på såväl det statliga som det kommunala vägnätet.

Länsplanen finansierar kollektivtrafikåtgärder på det statliga regionala vägnätet med en pott på totalt 90 miljoner kronor. Avsatta medel kan finansiera åtgärder så som hållplatslägen, vändplaner, tillgänglighetsanpassning, pendlarparkeringar för bil och cykel eller passage över väg för tillgänglighet till och från ett hållplatsläge. Åtgärder för GCM-passager ska dock i första hand finansieras med de medel som beskrivs i avsnitten 4.2.3 och 4.2.4.

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

4.2.9 Plattformsförlängningar – OKB och Norra stambanan, pott

Beskrivning

Region Gävleborg är regional kollektivtrafikmyndighet och har utvecklingsansvaret för X-tågtrafiken. Under 2019 inkom regionen med behov- och bristbeskrivning till Trafikverket gällande plattformslängderna längs Ostkustbanan (OKB) och Norra Stambanan.

Region Gävleborg (X-trafik) har sedan 1990 bedrivit persontrafik på Norra Stambanan och sedan 2000 på Ostkustbanan. Utvecklingen av Gävleborg, som en mer sammanhållen arbetsmarknad, vilar till stor del på detta. Med anledning av en stor resandeutveckling har tågen över tid bytts ut mot 3-vagnars tåg.

Behovet att multipla två stycken 3-vagnarståg ser Region Gävleborg som en rimlig utveckling. Det innebär att samtliga plattformar i länet behöver anpassas till 165 meters tåglängd. Med 5 meters påslag för marginal blir behovet av plattformslängd minst 170 meter. Trafikverket har aviserat att det kan bli aktuellt att förlänga plattformarna till 175 meter med hänvisning till den marginal man har på andra ställen landet. Åtgärden har också betydelse för att det etablerade samarbetet mellan X-trafik och SJ ska kunna fortgå.

Länsplanen har finansierat en så kallad funktionsutredning som syftar till att utreda nödvändiga åtgärder utifrån Region Gävleborgs önskemål om resandeutbyte med multipla 3-vagnarståg (typ Regina) inom X-tågens trafikeringsnät. Utredningen omfattar tre platser längs Ostkustbanan (Ljusne, Iggesund, Gnarp) och sju platser längs Norra stambanan (Ockelbo, Lingbo, Holmsveden, Kilafors, Arbrå, Vallsta, Järvsö) där plattformslängderna behöver förlängas.

Vidare har Region Uppsala startat en dialog med Region Gävleborg gällande stationen Furuviik längs Ostkustbanan. Region Uppsala har initierat arbetet med att förlänga plattformarna på sträckan Storvreta–Skutskär för att kunna trafikera med längre tåg på sträckan Uppsala–Gävle. Det handlar



om multipelkopplade tåg (typ ER1) som kräver cirka 225 meter långa plattformar. För etapp 3 i projektet behöver stationen Furuvik, som geografiskt ligger inom Gävleborgs län, inkluderas så att den i framtiden kan trafikeras av Mälartåg eller annan framtida regional tågoperatör på sträckan.

Syfte med prioriterad åtgärd

Möjliggöra för trafikering av längre tåg.

Finansiering

Investeringskostnaden för längre plattformar varierar från plats till plats, beroende på om det handlar om en eller två plattformar, hur många meter respektive plattform behöver förlängas samt andra yttre förutsättningar och tekniska faktorer. Grovt räknat ligger kostnaden kring 8-32 miljoner kronor per station/plats. En separat funktionsutredning är genomförd för Furuvik och åtgärden är kostnadsberäknad till drygt 32 miljoner kronor i prisnivå 2024-11.

I Uppsala län finansierar länsplanen 100 procent av den tillgänglighetsanpassning som krävs (bland annat en höjjustering av plattformarna) och sedan samfinansieras själva förlängningarna av plattformarna 50/50 mellan länsplanen och Trafikverkets anslag SINV (smärre investeringsåtgärder).

Region Gävleborgs ståndpunkt är att behoven som X-trafik framfört till Trafikverket gällande plattformsförlängningar på Ostkustbanan och Norra stambanan ska ges samma ekonomiska förutsättningar genom samfinansiering från SINV-anslaget som givits länsplanen i Uppsala län.

Finansieringen av plattformsförlängning i Furuvik bör enligt Region Gävleborg fördelas enligt följande:

- » Trafikverket (SINV) 50 procent.
- » Länsplan Uppsala 25 procent.
- » Länsplan Gävleborg 25 procent.

Då samtliga behov som beskrivs i detta avsnitt troligen ligger bortom 2030 samt att det föreligger oklarheter kring när i tid Ostkustbanan byggs om till dubbelspår i ny sträckning, vilket kommer att påverka de stationer som omfattas av funktionsutredningen på sträckan Gävle–Sundsvall, finns utrymme för diskussion, förhandling och vidare planering under fyraårsperioden 2026–2029 innan nästa planrevidering 2030. En nyttofördelningsanalys bör upprättas för parternas vägledning gällande kostnadsansvar då nyttor kan vara fördelade på olika sätt (kapacitets-, kollektivtrafik-, tillgänglighets- eller trafiksäkerhetsnytta).

Länsplanen avsätter 155 miljoner kronor under planperioden till åtgärder för plattformsförlängningar och dessa medel utgör således samfinansiering av nationell plan. Det avsatta beloppet innebär att länsplanen har tagit höjd för 100 procents kostnadstäckning för åtgärderna, men ståpunkten och viljeinriktningen är att samfinansiering ska ske enligt ovan fördelning/beskrivning.

4.2.10 Cykel – enkla åtgärder, pott

Länsplanen avsätter 30 miljoner kronor i en pott för cykelåtgärder som ska öka cykelns attraktivitet. Medlen fördelas först och främst utifrån den reviderade cykelplanen. Exempel på åtgärder som ryms inom denna pott är cykelvägar, sommarcykel- och bygdevägar, cykel-parkeringar, korsningsåtgärder eller säkra passager över statlig väg. Åtgärder för GCM-passager ska dock i första hand finansieras genom potter enligt avsnitten 4.2.3 och 4.2.4.

4.2.11 Väg 583 Sandarne–Flygstaden, cykelbarhet (Söderhamns kommun)

Beskrivning

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

Trafikverket har tidigare förordat ett alternativ, vilket anses vara både enklast att utföra och det med lägst kostnad. Alternativet innebär att en gång- och cykelbana anläggs på befintlig vägbana och avskiljs med räcke, vägmitt (höjdryggen) förflyttas och körfälten smalnas av till 3,5 meter. Det innebär att hela vägbredden måste beläggas om, vägrenen på motstående sida måste kontrolleras för bärighet och eventuellt förstärkas för att klara trafiklast, men hela sektionen ryms inom befintlig belagd bredd. Det innebär minimalt med sidoområdesåtgärder och att i princip ingen breddning av vägkroppen krävs. Det kan finnas en möjlighet att man kan utföra denna lösning som en så kallad SO-åtgärd, det vill säga utan upprättande av vägplan. Det behöver tas fram en kostnadskalkyl för åtgärden och lösningen måste även formellt godkännas av Trafikverket.

Länsplanupprättaren för även en dialog med kommunen om alternativet ligger i linje med kommunens förväntningar och vad man anser sig kunna acceptera.

Syfte med prioriterad åtgärd

Skapa ytterligare cykelbarhet. I dagsläget trafikeras vägen av mycket och tung trafik till bland annat Orrskärshamnen och Vallviks Bruk söder om Sandarne. Att cykla i blandtrafik med en hög ÅDT och mycket tung trafik är inte trafiksäkert. Sträckan är ur ett geografiskt perspektiv även en bra pendlingssträcka, med en potential på drygt 200 cyklister samt beräknad ökad cykelpotential under sommarmånaderna genom turister på bland annat Stenö camping. Då ÅDT understiger 2000 fordon anses sträckan lämplig för utformning med cykelfält, samt att det skapar en enhetlighet i stråket.

Finansiering

Länsplanen avsätter 10 miljoner kronor för genomförande av åtgärden.

4.2.12 Väg 272 Ockelbo–Säbyggeby, cykelväg inkl. cirkulationsplats (Ockelbo kommun)

Beskrivning

Inom Ockelbos tätort går väg 272 i nordsydlig riktning. Behov finns av en säker transport för oskyddade trafikanter genom tätorten och norrut till området Säbyggeby. Utmed väg 272 finns en positiv bostadsutveckling och den aktuella sträckan utgör god cykelpotential.

Till den ursprungliga planeringen av en cirka 800 meter lång cykelväg har det tillkommit byggnation av en cirkulationsplats i fyrvägs korsningen mellan vägarna 272, 303 och 546.

Syfte med prioriterad åtgärd

Åtgärden möjliggör arbets- och studiependling genom bättre gång- och cykelkoppling till Ockelbo samt bidrar till storregional pendling genom kopplingen med järnvägsstationen. Detta stärker hela resan-perspektivet. Åtgärden skapar även förbättrade förutsättningar för barn och unga att självständigt transportera sig till och från skola och fritidsaktiviteter. Enligt regionens cykelpotentialstudie förväntas åtgärden möjliggöra för drygt 80 individer att kunna cykla mellan bostad och arbete/skola inom 30 minuter.

Fyrvägs korsningen byggs om till en cirkulationsplats som en trafiksäkerhetshöjande åtgärd.

Finansiering

Efter dialog mellan Trafikverket, Ockelbo kommun och planupprättaren Region Gävleborg är parterna överens om att den bästa lösningen gällande denna åtgärd är att söder om den planerade cirkulationsplatsen leda cykelvägen i ett stråk som inte innebär statligt väghållaransvar. Genomförande av projektet behöver därmed ske i samverkan mellan Trafikverket och kommunen. Kommunen har ansvaret för finansiering samt drift- och underhåll av de delar som inte blir statliga. Ett samverkansavtal upprättas mellan Trafikverket och kommunen, vilket innebär att kommunen tar det fullständiga ansvaret för den del av cykelvägen som inte kan vara statlig infrastruktur.

Länsplanen avsätter 40 miljoner kronor under planperioden för genomförande och färdigställande av åtgärden.

4.2.13 Väg 559 Forsbacka–Överhärde, cykelväg (Gävle kommun)

Beskrivning

Namngivet objekt i länsplan 2022–2033, men i och med den nya beloppsgränsen på 75 miljoner kronor utgör detta inte längre ett namngivet objekt.

Åtgärden omfattas av en 5 km lång belyst gång- och cykelväg mellan Forsbacka och Överhärde. I åtgärden ingår vattenskyddsåtgärder samt en översyn av befintliga busshållplatser, där målsättningen är att ansluta gång- och cykelvägen till prioriterade hållplatslägen.

Syfte med prioriterad åtgärd

Åtgärden innebär ökad trafiksäkerhet och tillgänglighet för oskyddade trafikanter och sammanbinder Forsbacka med det befintliga gång- och cykelvägnätet i Valbo.

När åtgärden är genomförd bidrar den till en cykelbar infrastruktur mellan två centralorter och tillika två starka arbetsmarknader, Gävle och Sandviken. På flera delar av sträckan mellan orterna finns cykelbara vägar, dels genom separerade cykelbanor utmed det kommunala vägnätet och dels genom blandtrafik på parallellt vägnät. På sikt kan det bli aktuellt med en statlig cykelväg mellan Forsbacka och Sandviken, förutsatt att en sådan åtgärd prioriteras i framtida länsplanerevidering.

Finansiering

Kostnaden för vattenskyddsåtgärder belastar länsplanen endast inom gång- och cykelvägens

avgränsning, vilket innebär en mindre del - huvuddelen belastar anslag inom nationell plan. Länsplanen avsätter 55 miljoner kronor under planperioden för genomförande och färdigställande av åtgärden.

4.2.14 Åtgärder som skjuts på framtiden, tagits bort eller omfördelats ekonomiskt i planen

Näringen - GCM-passager (Gävle kommun)

Region Gävleborg, Gävle kommun och staten har ett avtal avseende bostadsbyggande på Näringen i Gävle kommun, vilket grundar sig i kommunens utveckling av Näringen som en hållbar exploatering av bostäder i stationsnära läge.

Av avtalet framgår bland annat att "Regionen åtar sig att tillse att det finns erforderliga medel i Regional infrastrukturplan Gävleborg 2018–2029 – Länsplan för regional transportinfrastruktur som bidrar till att skapa god tillgänglighet till och från området norr om nya hamnspåret".

Region Gävleborgs ansvarstagande enligt avtalet har härletts till att länsplanen ekonomiskt ska bidra till framtida gång- och cykelpassager förbi den nya järnvägsanläggningen. Hur Trafikverket beslutar att dra spåret påverkar utformningen av området och den geografiska etappindelningen av stadsutvecklingen av Näringen.

Förutsättningarna att uppfylla avtalet ser annorlunda ut idag jämfört med när parterna tecknade avtalet 2017:

- » Behovet av nyproducerade bostäder har minskat på grund av minskad befolkningstillväxt i Gävle, inflation och stigande räntor.
- » Det råder en osäkerhet om när staten kommer att leverera sina delar av avtalet. I nuläget finns inga säkra besked om godsbangårdens och hamnspårets framtid.

Då det mesta pekar på att ett bostadsbyggande på Näringen kommer att ske tidigast från och med år 2040 och framåt, det vill säga utanför planperioden 2026–2037, tas åtgärden tills vidare bort ur länsplanen. Region Gävleborg kommer naturligtvis att hålla sin del av det ingångna avtalet och lyfter tillbaka åtgärden i länsplanen när behovet av ett genomförande uppstår.

Väg 76 trafiksäkerhet och hållbara resor (Gävle kommun)

Längs väg 76 finns idag brister gällande framför allt framkomlighet och trafiksäkerhet. Det finns en risk att dessa brister kommer att förstärkas över tid och att fler behov behöver samsas i transport-systemet. Gävle kommun har därför tillsammans med Trafikverket och Region Gävleborg under 2020 genomfört en åtgärdsvalsstudie (ÅVS) för väg 76 delen Gävle södra-Furuviksvägen

Stråket har framför allt en stor lokal och regional betydelse. Lokalt används stråket för exempelvis arbetspendling, personbilstrafik till handelsområdet, varutransporter till handelsområdet, godstrafik till verksamhetsområden så som Stora Enso, Billerud med flera. Regionalt används stråket framför allt för arbetspendling och för godstrafiken, såväl för lokala målpunkter som genomfart. Stråket används av i stort sett alla trafikantslag. Det används också för olika typer av resor såsom arbetspendling, handel, resor till och från bostäder samt näringslivets resor/transporter genom personalresor, kundresor och godstransporter.

Störst brist har det visat sig vara på sträckan kallad "Spängersleden" efter etableringar av ett handelsområde, bostäder, rekreation samt byggnation av skola och vårdenheter. Kapaciteten på väg 76 är inte anpassad för de etableringar som utvecklats utmed vägen och det uppstår därmed svåra trafiksituationer under tidsintervall med hög trafikbelastning. Kommunens exploatering i området har lett till ökad trafik vilket tidvis ger framkomlighetsproblem. För att motverka den uppkomna situationen och skapa bättre kapacitetsförutsättningar för kommunens framtida exploatering i området har Trafikverket och Gävle kommun tecknat ett medfinansierings- och samverkansavtal

avseende trimningsåtgärder i tre cirkulationsplatser längs Spängersleden. På grund av ekonomiska orsaker är dock risken stor att det endast blir två cirkulationsplatser som åtgärdas. Enligt principen om grundutförande och tillägg ska Gävle kommun stå för samtliga kostnader som krävs för att genomföra åtgärderna i den statliga anläggningen, med motiveringen att de ej utgör ett grundutförande utan betraktas som tilläggsåtgärder.

Åtgärden och det avsatta beloppet tas bort ur länsplanen för att istället hanteras inom ramen för de pottar som skapats i planen.

4.3 Särskilt vägbidrag enskilda vägar

Länsplanen avsätter 36 miljoner kronor under planperioden för särskilt vägbidrag¹² till enskilda väghållare. Pottens årliga storlek bestäms utifrån efterfrågan enligt inkomna ansökningar. Fördelning av medel styrs av vägtyp och det särskilda vägbidraget omfattar en bidragsnivå på 40–70 procent av den totala kostnaden för investeringen och kan omfatta bland annat hårdgörande av yta, vägtrumma som ska bytas eller liknande åtgärd. Bidrag lämnas för enskilda vägar som inte är av obetydlig längd och som tillgodoser ett kommunikationsbehov för de fast boende, näringslivet eller det rörliga friluftslivet. Bidrag lämnas också för vägar som är av väsentlig betydelse som genomfartsvägar eller som uppsamlingsvägar för fritidsbebyggelse. Bidrag lämnas endast för sådana vägar som är ändamålsenliga med hänsyn till övriga vägar och om kostnaderna är skäliga med hänsyn till nyttan. Särskilt vägbidrag får ges endast om årligt vägbidrag ges för det löpande underhållet av vägen eller om det finns särskilda skäl.

4.4 Statlig medfinansiering

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

Statlig medfinansiering innebär att staten kan bidra till genomförande av regionala kollektivtrafik-anläggningar samt till åtgärder inom miljö och trafiksäkerhet på kommunala vägar och gator. Det har vid ett flertal tillfällen visat sig att detta är ett mycket effektivt sätt, inte minst kostnadseffektivt, för att få till stånd en önskvärd utveckling av transportinfrastrukturen i länet.

Länsplanen avsätter en pott för statlig medfinansiering på totalt 200 miljoner kronor. Sammantaget och på sikt bidrar potten till Gävleborgs mål om tillgänglighet för persontransporter, en utsläppsfri transportsektor, ett jämställt transportnät och att skapa en attraktiv livsmiljö i hela länet.

4.5 Utredningar

Ett känt faktum är att det inom varje kommun finns ett stort antal brister som behöver åtgärdas för att transportinfrastrukturen ska vara tillgänglig, säker och hållbar. I och med att inspelade brister sker per kommun och ofta utifrån upplevda problem inom ett specifikt område eller avgränsad vägsträcka behöver utredningar genomföras för att ta fram en helhetsbild av vilka åtgärder som är lämpliga för respektive sträcka eller plats. Dessa utredningar är en förutsättning för att åtgärder sedan ska vara genomförbara.

Länsplanen har tidigare avsatt medel för en utredningspott som ämnats användas för framtagande av långsiktiga och strategiska planeringsunderlag. Trafikverket har nu påpekat att det inte finns stöd för finansiering av utredningar i förordning om länsplaner (1997:263) för regional transportinfrastruktur. På Trafikverkets uppmaning har därför potten för utredningar tagits bort ur länsplanen.

Alla utredningar, oavsett nationell/regional infrastruktur, kommer framöver att finansieras via en central finans inom utvecklingsanslaget. En viss procent av utvecklingsmedlen för länsplaner förs därför över till ett gemensamt förvaltningsanslag.

¹² Tidigare benämnt "investeringsbidrag". Ny benämning enligt [Förordning \(2025:753\) om statsbidrag till enskild väghållning i Sveriges riksdag](#) som träder i kraft 2026-01-01.

Länsplanerna kan lyfta behov av utredningar eftersom det underlättar för Trafikverket vid genomförande av länsplanen.

Utredningarna som länsplanen efterfrågar enligt nedan spänner över alla olika åtgärdsområden, från framkomlighet och trafiksäkerhet till mindre brister i form av punktsatser. Utredningarnas syfte är att ta fram förutsättningar för genomförandet och belysa hur bristen påverkar utifrån en regional bedömning. Genom utredning i tidigt skede skapas även bättre förutsättningar för att nå en bättre planeringsmognad inför kommande planrevideringar och därmed ökade förutsättningar för att åtgärder kan prioriteras utifrån genomförbarhet. Utgångspunkten är att de efterfrågade utredningarna ska genomföras inom planperiodens första fyra år, men Trafikverket har aviserat att detta kan vara en för hög ambitionsnivå.

4.5.1 Väg 272 Genomfart Ockelbo, ÅVS

Utredning av trafiksäkerhetshöjande åtgärder. Utredningen startade vid halvårsskiftet 2025 med troligt färdigställande under våren 2026.

4.5.2 Väg 84, Medskog–Sörforsa, mötesseparering, ÅVS

Utredning av mötesseparerad väg. Finns redan med som ett namngivet objekt i denna länsplan (se punkt 4.1.4). Vad avser objektet Väg 84 Medskog–Sörforsa, mötesseparering står det även utan en genomförd ÅVS tämligen klart vad behov, brister, åtgärder/lösningar och nyttor består i, därav finns det redan prioriterat som ett namngivet objekt i länsplanen. För att processen ska ske enligt gängse praxis och gällande rutiner kan det dock vara nödvändigt att komplettera med en ÅVS enligt fyrstegsprincipen och denna utredning har i så fall högsta prioritet avseende utredningsbehovet i länet (det vill säga det blir i så fall nödvändigt med ett genomförande av ÅVS under 2026–2027), så att det under planens första fyra år även blir möjligt att hinna ta fram en vägplan.

4.5.3 Väg 83 Genomfart Järvsö, ÅVS

Utredning av trafiksäkerhetshöjande åtgärder.

4.5.4 Väg 758 Hudiksvall–Ilsbo–Bergsjö–Gnarp, ÅVS

Utredning av trafiksäkerhetshöjande åtgärder. Identifiera behov av gång- och cykelväg på delsträckor för att knyta samman cykelstråk. Identifiera om möjligt platser med bärighetsproblem samt specifikt sträckor där det finns behov av att bredda befintlig väg.

4.5.5 Väg 272 Ockelbo–Lingbo, ÅVS

Utredning av trafiksäkerhetshöjande åtgärder. Vägen är omledningsväg för E4 samt viktig för pendling, skolskjutsar och övriga transporter så som turistresor och genomfartstrafik för gods. Det går vindkraftstransporter och en betydande del tung trafik på sträckan och vägens nuvarande utformning innebär att den är väldigt krokig och smal med svaga kanter, vilket kan betraktas som trafiksäkerhetsbrister som i ett första skede behöver utredas för att identifiera åtgärdsförslag.

4.5.6 Analys av länets stationer

Sammanvägd viktad bedömning kring hur stationslägen inom X-län står sig i förhållande till varandra. Analysen ska baseras på bland annat resandeunderlag, antal boende i orten, andel skol- och arbetspendlare, andel turismresor, stationens betydelse av bytespunkt mellan olika trafikslag, andel annan typ av kollektivtrafik till/från/inom orten, avstånd till angränsande stationer med mera.

4.5.7 Säkra skolvägar och boendemiljöer på landsbygden X-län

Identifiera risker och föreslå avhjälpan åtgärder. Relevanta platser som ska omfattas av utredningen beslutas i samråd med Trafikverket och länets kommuner. Antalet platser kan komma att begränsas med anledning av nivån på avsatta medel i planen.

5. Länsplanens bedömda effekter

5.1 Sammantagen måluppfyllelse

Länsplanen för planperioden 2026–2037 bedöms i hög grad bidra till uppfyllelse av de fyra mål som formulerats för länets transportinfrastruktur, samtidigt som den svarar väl upp mot de krav och prioriteringar som anges i regeringens direktiv.

Ökad tillgänglighet, särskilt i stråk som stärker den funktionella nätverksregionen och bidrar till mer integrerade arbetsmarknadsregioner

Planen innehåller flera insatser som stärker kopplingarna mellan länets större och mindre noder. Dessa investeringar underlättar arbetspendling, tillgång till utbildning och service samt bidrar till ökad integration inom arbetsmarknadsregionen. Den funktionella nätverksregionen stärks därmed i linje med målsättningen.

Trafiksäkra transporter för invånare, besökare och näringsliv

Länsplanen prioriterar ett brett spektrum av trafiksäkerhetshöjande åtgärder. Namngivna objekt såsom väg 83 Bollnäs–Vallsta och väg 84 Medskog–Sörforsa syftar till förbättrad trafiksäkerhet för både biltrafik och oskyddade trafikanter. Potterna för enkla trafiksäkerhetsåtgärder, förbättrade korsningar, säkra gång- och cykelpassager samt skolvägssatsningar bidrar ytterligare till att minska olycksrisker och öka tryggheten i trafiken.

Mer jämlika och hållbara förutsättningar att nyttja transportsystemet utifrån individuella behov och önskemål

Genom satsningar på gång- och cykelinfrastruktur samt kollektivtrafiklösningar skapas ett mer inkluderande transportsystem. Investeringar i tillgänglighetsanpassning och förbättrade hållplatser stärker förutsättningarna för grupper utan tillgång till bil. Länsplanen bidrar därmed till att fler grupper i samhället får likvärdig möjlighet att tillgodose sina mobilitetsbehov, vilket stärker den sociala hållbarheten.

Stärkt framkomlighet för näringslivets transporter

Genom förbättringar i det funktionellt prioriterade vägnätet, exempelvis på väg 83 och 84, och riktade satsningar såsom parkeringsfickor för tung trafik, förbättras tillförlitligheten och effektiviteten i näringslivets transporter. En höjd trafiksäkerhet, förbättrade förutsättningar för kollektivtrafiken och fler attraktiva cykelstråk gynnar även besöksnäringens behov.

Planens uppfyllelse av direktivens krav

Länsplanen svarar väl mot regeringens direktiv och instruktioner. Den bygger på ett trafikslagsövergripande perspektiv och tillämpar fyrstegsprincipen i den begränsade utsträckning det är möjligt vid val av åtgärder¹³. Åtgärderna har valts med fokus på trafiksäkerhet och hållbarhet, och fördelningen av medel redovisas tydligt per åtgärdstyp. Samtliga namngivna objekt överstigande 75 miljoner kronor beskrivs utförligt, och planen inkluderar även redovisning av medel för trafiksäkerhetsåtgärder (655 miljoner kronor), samfinansiering av åtgärder i nationell plan (totalt någonstans mellan 300–455 miljoner kronor beroende på hur stor andel av finansieringen Trafikverket och Region Uppsala tar för åtgärderna i punkt 4.2.9 *Plattformsförlängningar – OKB och Norra stambanan*) samt statlig medfinansiering (200 miljoner kronor).

Processen har präglats av dialog med berörda aktörer i länet och vilar på ett brett regionalt förankrat underlag. Sammantaget bedöms länsplanen leva upp till de krav som ställts i direktivet och bidra till en effektiv, säker och hållbar transportinfrastruktur i Gävleborgs län.

13 Se avsnitt 1.4 gällande tillämpning av fyrstegsprincipen.

5.2 Länsplanens bidrag till hållbarhetsdimensionerna

Länsplanen bidrar på flera sätt till de tre hållbarhetsdimensionerna – miljömässig, social och ekonomisk hållbarhet – och utgår från Region Gävleborgs metod för hållbarhetsintegrering i regionalt utvecklingsarbete.

Miljömässig hållbarhet

Länsplanens utformning och val av åtgärder syftar till att möjliggöra ett mer klimatsmart resande, där gång, cykel och kollektivtrafik ges förbättrade förutsättningar. Flera av åtgärderna, exempelvis cykelvägar och satsningen på Gävle Västra station, främjar en överflyttning från bil till mer hållbara transportmedel. Möjligheterna att minska utsläppen från transportsektorn förbättras därmed, vilket bidrar till såväl det nationella klimatmålet som till det regionala målet om en fossiloberoende transportsektor.

Samtidigt uppstår miljöpåverkan i samband med anläggning och drift av ny infrastruktur, särskilt vad gäller markintrång, buller och barriäreffekter för djurlivet. Åtgärder såsom viltstängsel, plan-skilda passager och bullerskydd integreras därför i flera projekt för att minimera dessa effekter. Samlad effektbedömning (SEB) har tillämpats för namngivna objekt för att analysera både positiva och negativa miljökonsekvenser. En miljökonsekvensbeskrivning (MKB) har också tagits fram som separat bilaga till länsplanen.

Social hållbarhet

Länsplanen främjar ökad tillgänglighet för fler grupper i samhället. Genom förbättrad kollektivtrafik, ökad trafiksäkerhet och satsningar på tillgänglighetsanpassning bidrar planen till att minska beroendet av egen bil och därmed till att fler – oavsett kön, ålder, funktion eller ekonomisk förutsättning – kan ta sig till arbete, utbildning, service och fritidsaktiviteter. Gång- och cykelvägar förbättrar förutsättningarna för trygg skolväg och vardagsmobilitet, särskilt för barn och unga.

Planen har även tagit hänsyn till otrygga trafikmiljöer och sociala barriärer, där till exempel förbättrade GCM-passager (gång-, cykel- och mopedpassager) och säkra korsningar prioriteras. Dessa åtgärder stärker den sociala hållbarheten genom att skapa mer inkluderande och trygga trafikmiljöer.

Ekonomisk hållbarhet

Planens ekonomiska resurser används med fokus på kostnadseffektivitet och långsiktiga nyttor. Flera åtgärder, som trimning av befintlig infrastruktur och investeringar i mötesseparering samt enkla trafiksäkerhetsåtgärder, syftar till att uppnå stora effekter med begränsade resurser.

Samtidigt skapar satsningar på infrastruktur för näringslivets transporter, så som parkeringsfickor och förbättrad framkomlighet i viktiga godsstråk, förutsättningar för ökad konkurrenskraft för länets basindustrier och besöksnäring. Genom detta bidrar länsplanen till regional tillväxt och en starkare arbetsmarknad.

6. Genomförande av beslutad plan

6.1 Roller och ansvar

Region Gävleborg är i rollen som planupprättare ansvarig för framtagandet av länsplanen. Framtagande sker i samverkan med berörda aktörer, såsom länets kommuner, den regionala kollektivtrafikmyndigheten och Trafikverket (se även kapitel 1).

Trafikverket har genomföraransvaret för länsplanen. Det innebär också att Trafikverket ansvarar för den fysiska planeringsprocessen av åtgärden och det samråd som krävs för att den ska kunna genomföras. Samverkansaktörer i detta skede är särskilt Region Gävleborg, berörda kommuner och Länsstyrelsen Gävleborg.

6.2 Avvikelsehantering

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

Väsentliga avvikelser kan behöva omprövas. I och med de olika osäkerheterna är det av vikt för såväl utförande organisation (Trafikverket) som beslutande organisation (Region Gävleborg) att ha en tydlig ansvarsfördelning för när en avvikelse bedöms som väsentlig och därmed medför behov av en omprövning och ett eventuellt nytt politiskt ställningstagande.

Trafikverket ska avrapportera samtliga avvikelser månadsvis till Region Gävleborg. Avvikelse-rapportering kan vid behov även ske löpande i samband med att avvikelsen uppstått. Om en åtgärd i byggskede får kostnadsökningar som väsentligt överstiger tidigare bedömd och godkänd kostnadsnivå ska avvikelsen hanteras genom ett nytt beslut av Region Gävleborg. Det är Region Gävleborg som avgör om en kostnadsökning är väsentlig och hur ett nytt beslut ska fattas. Detsamma gäller för avvikelser i tidsplaneringen som innebär en förskjutning av färdigställandetid till efter planperioden.

6.3 Uppföljning

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

Årligen görs en sammanställning av vilka åtgärder som är genomförda, pågående och löpande åtgärder samt ekonomiskt utfall för dessa. Region Gävleborg är ansvarig för uppföljning av länsplanen. Trafikverket ansvarar för att tillhandahålla underlag till uppföljningen.



6.4 Avstämning mot länsplan 2022–2033

Länsplanen 2022–2033 har ett antal kvarvarande/pågående objekt som följer med in i länsplan 2026–2037. Det handlar dels om större namngivna objekt, men även om åtgärder under 75 miljoner kronor som är fortsatt prioriterade.

Kopplat till potten "Kollektivtrafik – enkla åtgärder" har en planerad etapp av tre färdigställda inom ramen för länsplan 2022–2033. Etapp 2 och 3 kommer att fullföljas i länsplan 2026–2037 och potten utökas för att länsplanen ska kunna bidra ytterligare till utvecklingen av kollektivtrafikresandet i länet.

Antalet pottar har utökats i länsplan 2026–2037 för att riktat kunna omhänderta de brister som identifierats i de utredningar som genomförts av Trafikverket. Detta handlar bland annat om medel till åtgärder för trafiksäkerhet och näringslivets transporter.

Bilagor

Bilaga 1 – Miljökonsekvensbeskrivning (MKB) för länsplan 2026–2037

Varje länsplan ska enligt förordningen ha en miljökonsekvensbeskrivning (MKB) för hur planen påverkar miljön. Nollalternativet är tidigare beslutad plan 2022–2033. MKB redovisas separat i bilaga 1 på Region Gävleborgs webbplats

» [Länsplan - Region Gävleborg.](#)

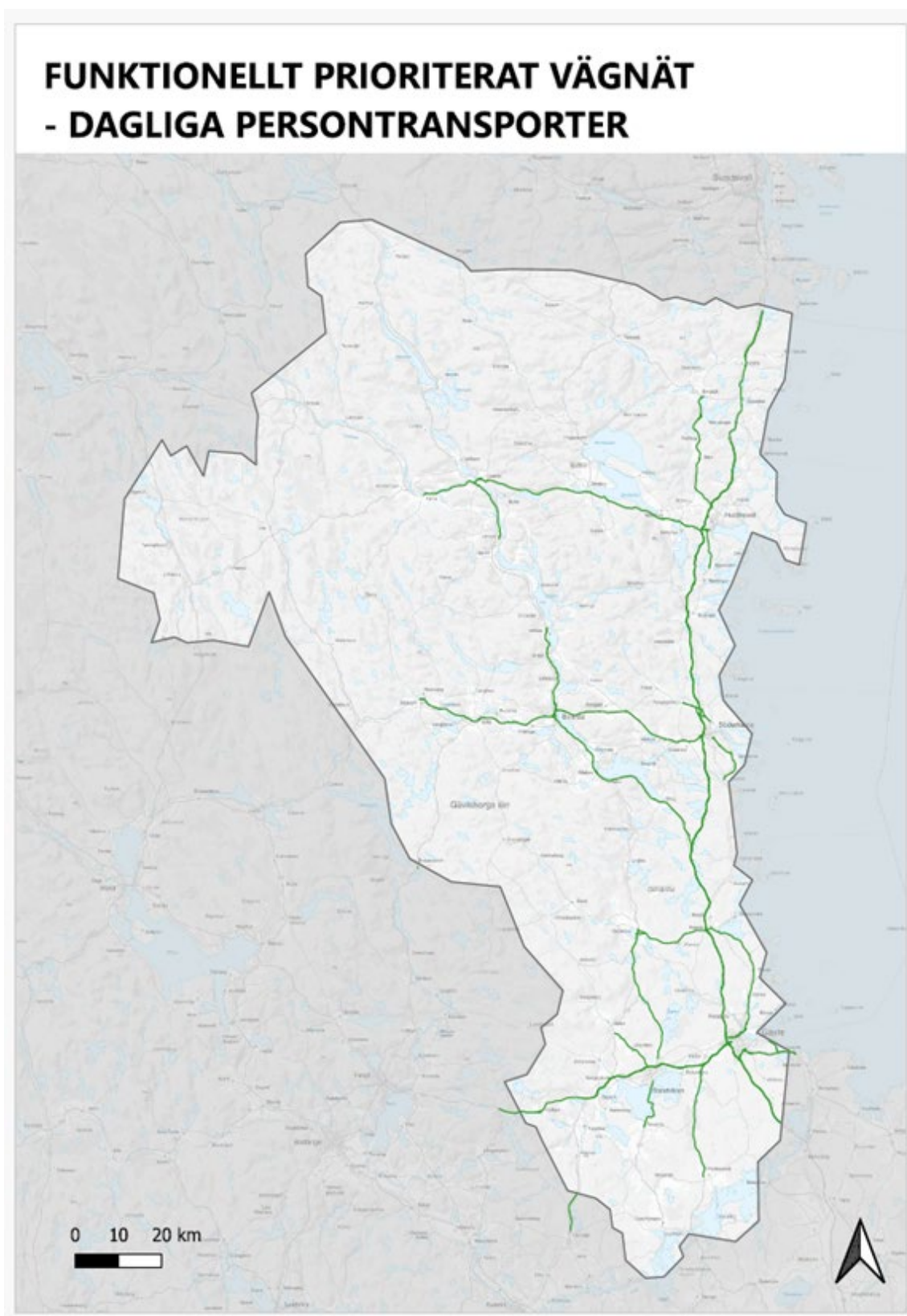
Bilaga 2 – Samlade effektbedömningar (SEB) – namngivna objekt

Varje namngivet objekt, det vill säga de som överstiger 75 miljoner kronor i kostnad, ska ha en av Trafikverket framtagen samhällsekonomisk analys, oftast i form av en samlad effektbedömning (SEB). Dessa redovisas i respektive ursprungsversion i bilaga 2 på Region Gävleborgs webbplats [Länsplan - Region Gävleborg.](#) och ska också finnas kontinuerligt uppdaterade och tillgängliga på Trafikverkets webbplats ("Samhällsekonomiskt beslutsunderlag").

Anm. 1. Det namngivna objektet OKB Gävle Västra, regional station ingår i Trafikverkets projekt Gävle–Kringlan nytt dubbelspår Ostkustbanan och Norra stambanan och har därmed gemensamma beräkningar, analyser och planer med Trafikverkets projekt som helhet. Ingen separat SEB har tagits fram för Gävle Västra då objektet ingår i Trafikverkets projekt Gävle–Kringlan.

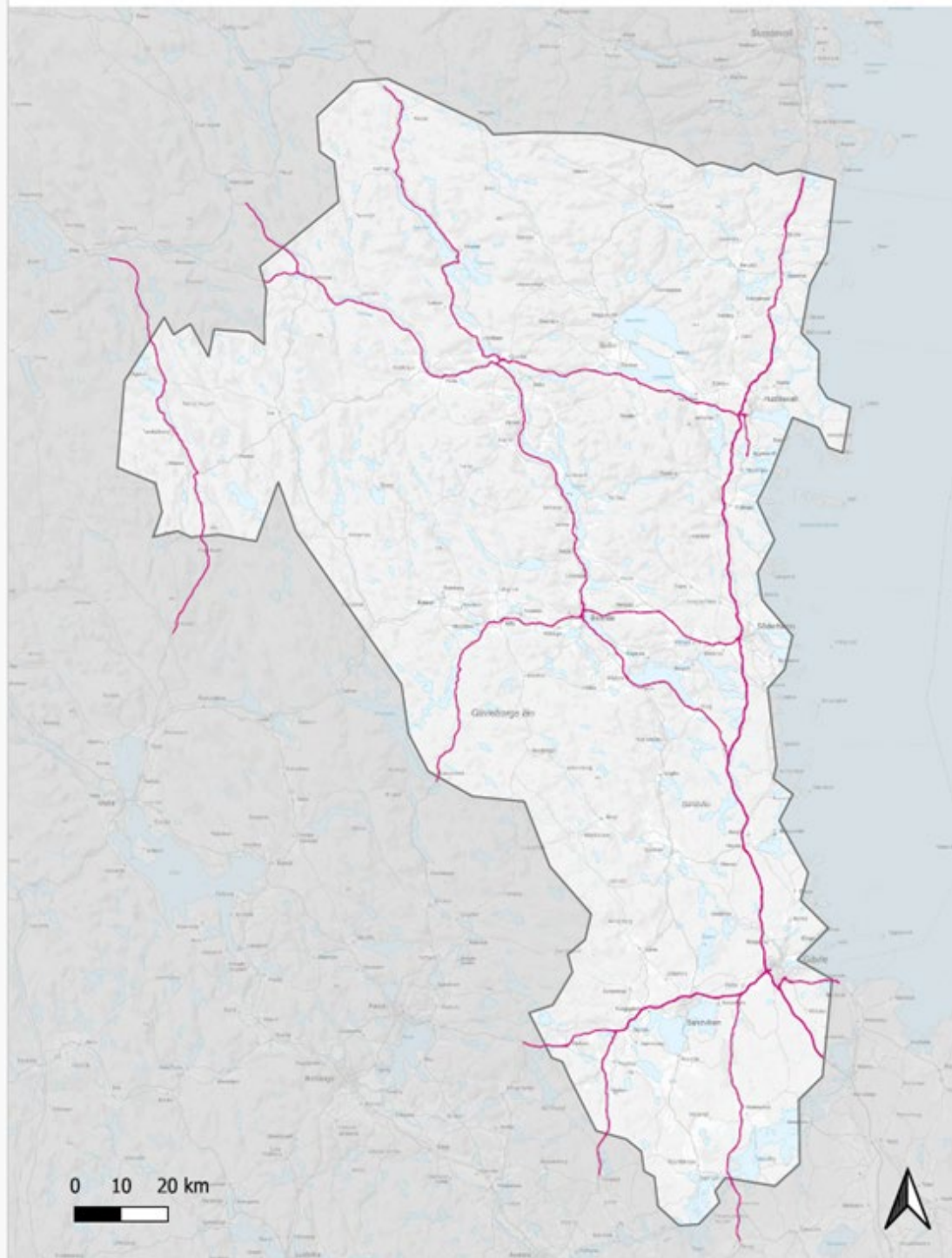
Anm. 2. Det namngivna objektet Väg 83 Bollnäs–Vallsta har etappindelats i 6 st. etapper och för etapp 3 och 6 har det upprättats en varsin separat SEB år 2025.

Bilaga 3 – Funktionellt prioriterat vägnät (FPV)¹⁴

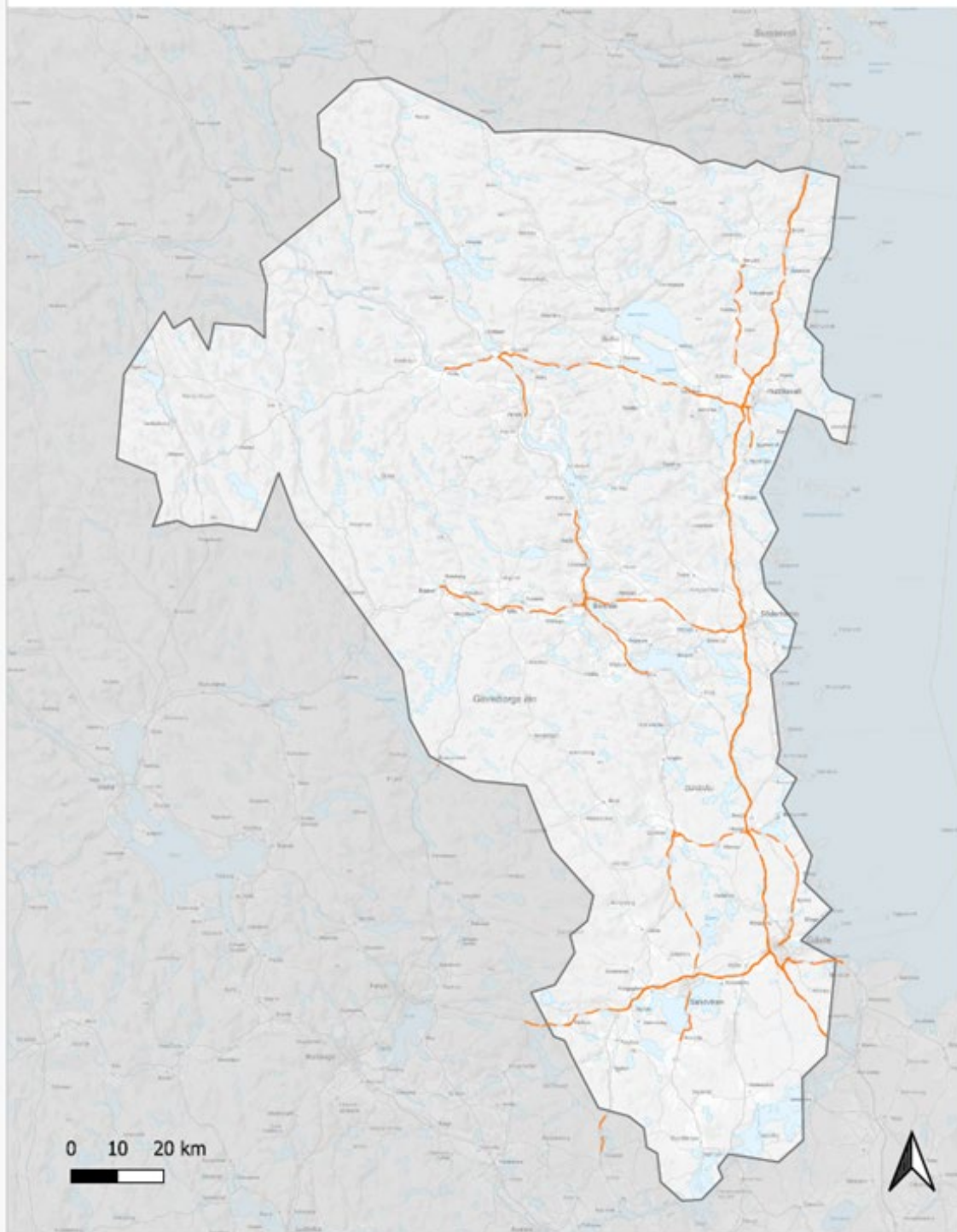


14 Kartbilagorna i bilaga 3 finns även publicerade i högre upplösning på Region Gävleborgs webbplats [Länsplan - Region Gävleborg](#).

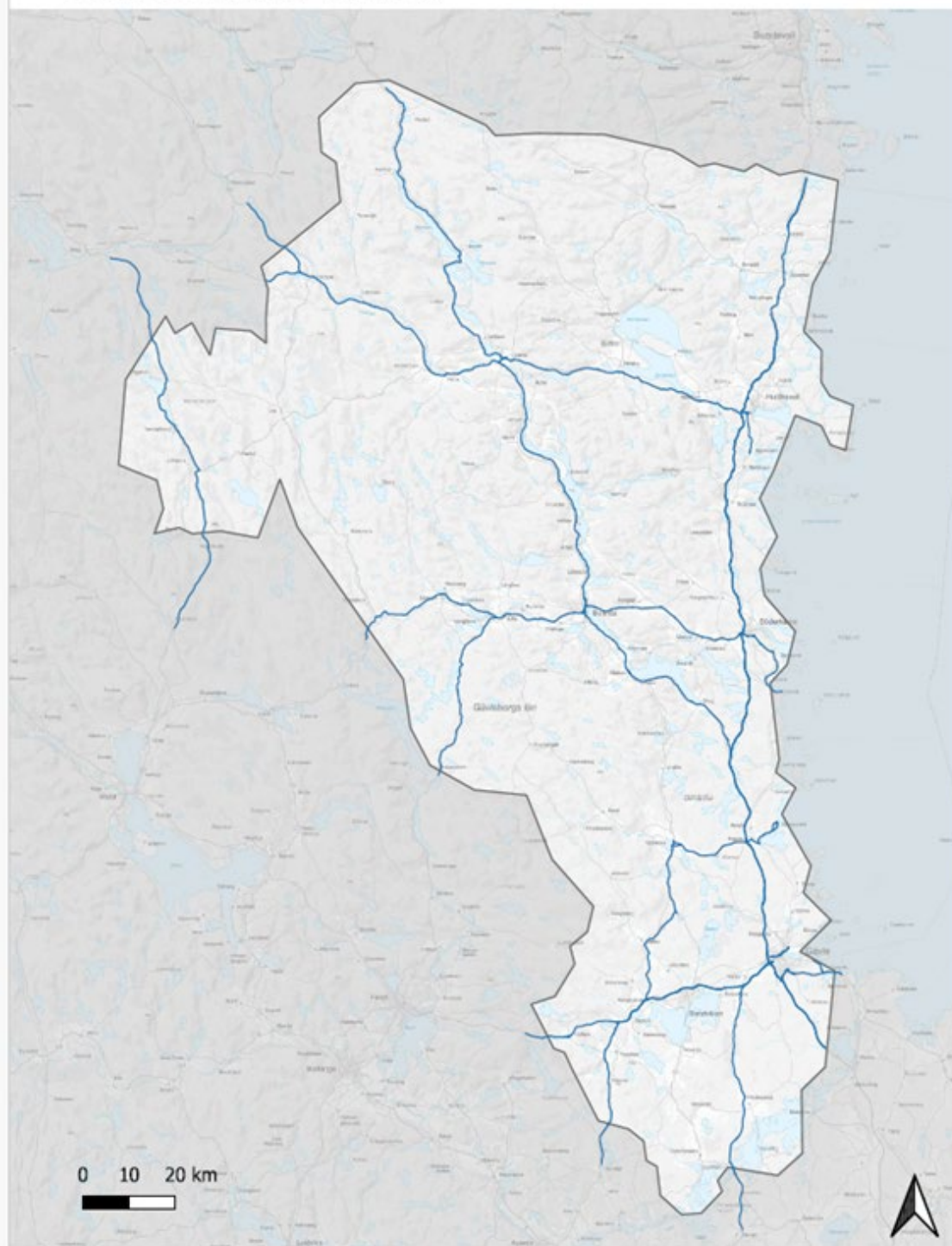
FUNKTIONELLT PRIORITERAT VÄGNÄT - LÅNGVÄGA PERSONTRANSPORTER



FUNKTIONELLT PRIORITERAT VÄGNÄT -KOLLEKTIVTRAFIK



FUNKTIONELLT PRIORITERAT VÄGNÄT - GODSTRANSPORTER



Bilaga 4 – Länsplanen för planperioden 2026–2037 i tabellform inklusive ekonomisk fördelning per åtgärdsområde

Ekonomisk fördelning Länsplan för regional Regional transportinfrastruktur i Gävleborgs län 2026–2037							Fördelning per åtgärdsområde		
Objekt och åtgärder	Tot kostnadsberäkning*	Upparbetat tom 251231	Länsplan 2026–2037*	2026–2029*	2030–2033*	2034–2037*	Cykel	Trafiksäkerhet	Kollektivtrafik
Namngivna objekt			734						
Väg 83 Bollnäs–Vallsta**	400								
Ettapp 3 S Lottefors–G:a lv	72	6	66	60	6			52	14
Ettapp 4 G:a lv–Träslottet, GC	30	4	26	20	6		18		8
Ettapp 5 Träslottet–Bondegatan	35		35	5	25	5	3	27	5
Ettapp 6 Bondegatan–Partenvägen	135		135	10	40	85	45	80	10
OKB Gävle Västra, regional station**	300		300	60	210	30			300
Väg 583 Iggesund–Hudiksvall, cykelväg**	117	65	52	52			37	15	
Väg 84 Medskog–Sörforsa, mötesseparering	120		120	20	80	20	5	115	
Trafiksäkerhet och hållbara resor			608						
Trafiksäkerhet - enkla åtgärder	50		50	18	16	16		50	
Trafiksäkerhet - prioriterade korsningar	46		46	20	6	20		46	
Förbättrad trafiksäkerhet befintliga GCM-passager	50		50	20	10	20		50	
Nya trafiksäkra GCM-passager	50		50	20	10	20		50	
Parkeringsfickor för näringslivets transporter**	10		10	10				10	
Väg 83 Stadshuskorsningen Bollnäs, cirkulationsplats***	45	3	12	12				7	5
Väg 84 Åtgärder vid Medskogs handelsområde***/****	X		10	5	5			10	
Kollektivtrafik - enkla åtgärder	90		90	30	30	30			90
Plattformsförlängningar OKB och Norra stambanan**	155		155		30	125			155
Cykel - enkla åtgärder	30		30	10	10	10	15	15	
Väg 583 Sandarne–Flygstaden, cykelbarhet	10		10	10			5	5	
Väg 272 Ockelbo–Säbyggeby, cykelväg** inkl. cirkulationsplats	47	7	40	40			20	20	
Väg 559 Forsbacka–Överhärde, cykelväg**	65	10	55	55			28	27	
Särskilt vägbidrag enskilda vägar	36		36	12	12	12		36	
Statlig medfinansiering	200		200	70	70	60	80	40	80
Total			1 578	559	566	453	256	655	667

* Kostnad i miljoner kronor, utifrån prisnivå 2025-02

** Samfinansiering mellan olika anslag

*** Medfinansiering från extern part

**** Total kostnadsberäkning och nyttofördelningsanalys för åtgärderna tas fram i kommande process

OKB = Ostkustbanan

GCM = gång-, cykel- och moped

ÅVS = Åtgärdsvalsstudie

Dokumentnamn: Länsplan för regional
transportinfrastruktur i Gävleborgs län 2026–2037
Fastställd av Regionfullmäktige: 2026-MM-DD
Dokument ID: XXX XXX
Dnr: HN 2024/141