

Sammanställning av remissyttranden avseende förslag till länsplan för regional transportinfrastruktur i Gävleborgs län 2026–2037

Region Gävleborg (RG) = *länsplaneupprättaren*

Följande har yttrat sig över planförslaget:

Gävle kommun
Sandvikens kommun
Hofors kommun
Ockelbo kommun
Hudiksvalls kommun
Bollnäs kommun
Söderhamns kommun
Ljusdals kommun
Ovanåkers kommun
Nordanstigs kommun
Trafikverket Mellersta regionen
Länsstyrelsen Gävleborg
Mellansvenska Handelskammaren
Region Dalarna
Region Uppsala
Region Västmanland
Region Jämtland Härjedalen
X-trafik (regional kollektivtrafikmyndighet)
Försvarsmakten
Partnerskap Bergslagsdiagonalen
Riksförbundet Enskilda vägar
Sveriges Åkeriföretag
Lantbrukarnas Riksförbund
Cykelfrämjandet
G&K Blanks Fastigheter AB
Roman Hruska (privatperson)

RG övergripande observationer

1. Stöd för planförslagets grundinriktning

En tydlig majoritet av remissinstanserna – kommuner, regionala aktörer och organisationer – uttrycker att:

- Målen och inriktningen i planförslaget uppfattas som väl avvägda.
- Fokus på hållbara transporter, trafiksäkerhet och regional tillgänglighet ligger i linje med deras egna styrdokument (översiktsplaner, trafikstrategier, klimatmål etcetera).
- Flera beskriver planförslaget som väl genomarbetat.

Det finns alltså ett tydligt grundstöd för planförslagets struktur och målbild, men med önskemål om justeringar av prioriteringar, betoningar och vissa formuleringar.

2. Återkommande budskap

När man ser alla yttranden samlat framträder några starka, gemensamma budskap:

- Starka regionala stråk måste prioriteras – både för person- och godstransporter.
- Cykel och gång behöver en tydlig och prioriterad roll, i linje med den regionala cykelplanen.
- Kollektivtrafik och järnväg lyfts mycket starkt, inte minst gällande plattformar, stationer och kapacitet längs Ostkustbanan och Norra stambanan.
- Näringslivets behov och godsflöden behöver vägas tungt, särskilt bärighet/BK4 och anslutningar till hamnar, terminaler och industrier.
- Det finns ett tydligt behov av att länsplanemedel ska kunna finansiera steg 1- och 2-åtgärder enligt fyrstegsprincipen.
- Landsbygdens vägar och enskilda vägar lyfts tydligt av flera aktörer, särskilt kopplat till skogs- och jordbruk samt BK4.

RG kommentarer:

- Det är Trafikverket som har huvudansvaret för bärighetsåtgärder på det regionala statliga vägnätet, exempelvis uppgradering till BK4.
- Potten för investeringsbidraget till enskilda vägar ("Särskilt vägbidrag" enligt ny förordning som träder i kraft 2026-01-01¹) justeras upp för att kunna möta det kommande behovet.

¹ [Förordning \(2025:753\) om statsbidrag till enskild väghållning | Sveriges riksdag](#)

Gävle kommun

Gävle kommun välkomnar att beloppsgränsen för att peka ut namngivna objekt i länsplanerna höjs från 50 mnkr till 75 mnkr. Detta möjliggör en enklare hantering och förverkligande av exempelvis passageåtgärder och enstaka gång- och cykelåtgärder. Höjningen medför emellertid att flera för Gävle kommuns tidigare namngivna objekt nu inte längre syns vare sig belopps- eller kalendermässigt i planförslaget. Bland dessa återfinns åtgärder för en säkrare väg 76, som tidigare allokerat åtgärder för 46 mnkr, åren 2026–2033. Gävle kommun önskar därför att de objekt som på grund av den höjda beloppsgränsen ”osynliggjorts” särredovisas tydligare med fokus på när dessa kan förväntas åtgärdas- samt vilken pott(-er) medel ska reserveras från. Gävle kommun förväntar sig att det sedan tidigare angivna beloppet för åtgärderna kvarstår.

RG kommentarer och ev. förslag till förändring i planen utifrån synpunkter:

Längs väg 76 finns idag brister gällande framför allt framkomlighet och trafiksäkerhet. Störst brist har det visat sig vara på sträckan kallad ”Spängersleden” efter etableringar av ett handelsområde, bostäder, rekreation samt byggnation av skola och vårdenhet. 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. Länsplaneupprättaren ser inte att det finns tillräckligt starka motiv för att länsplanen på förhand kan avsätta 46 mnkr för åtgärder på den aktuella sträckan längs väg 76. Dels behöver parterna enas om vem som har finansieringsansvaret för vilken åtgärd samt även kostnadsberäkna respektive åtgärd och dels behöver behoven viktas mot övriga behov i länet. Flera pottar kan vara aktuella att använda beroende på vad parterna enas om. Den största bristen (”Spängersleden”) har kommunen redan tagit finansieringsansvaret för med anledning av den exploatering som skett i området.

I tidigare versioner av länstransportplanen har ett större belopp (200 miljoner kronor) för väg 76 redovisats. Beloppet som avsåg ursprungligen en teoretisk omdragning av vägen har nu tagits bort, men behoven av åtgärder och trimning av den befintliga vägen kvarstår. Gävle kommun önskar att länsplanen ger tydligare besked i hur och när trimning av väg 76, länets mest trafikerade länsväg, ska hanteras i denna plan. Exempelvis utreda om mittseparering och extra körfält är möjlig mellan cirkulationerna Hemsta och Hemlinggrind, samt vilka belopp som avsätts för detta.

RG kommentarer och ev. förslag till förändring i planen utifrån synpunkter:

De 200 miljoner kronorna som kommunen refererar till avsåg den totala kostnadsberäkningen för åtgärder längs väg 76. Som nämns i kommunens inledande synpunkter/frågor enligt ovan hade länsplaneupprättaren avsatt 46 miljoner kronor för åtgärder kopplat till trafiksäkerhet och hållbara resor under planperioden 2022–2033. Att det totala beloppet vida överskrider det belopp som

Beskrivning

Dokumentnamn: Sammanställning av remissyttranden avseende förslag till länsplan för regional transportinfrastruktur i Gävleborgs län 2026–2037

4(35)

Dokument ID: 723697

Giltigt t.o.m.:

Dnr: HN 2024/141

avsattes i länsplanen tyder på att den största delen förväntas medfinansieras av extern part, det vill säga kommunen. Länsplaneupprättaren hänvisar i detta skede till pågående dialog mellan parterna kring vilka åtgärder som kan anses vara länsplanens ansvar att finansiera och vad som ekonomiskt bör falla inom kommunens ekonomiska ansvar utifrån genomförda exploateringar, vilka i princip innebär att den statliga infrastrukturen behöver förändras för att anpassas till de nya förutsättningarna.

Länsplanen behöver tydligare beskriva hur hela processen går till för att en kommun ska kunna ta del av medel ur respektive pott. Exempel på information som efterfrågas är urvalskriterier och en tidslinje som gäller för att en kommun ska kunna erhålla åtgärder finansierade ur respektive pott. Det saknas även en redovisning av hur hanteringen av vad som gäller vid behov som uppkommer mer akut.

RG kommentarer och ev. förslag till förändring i planen utifrån synpunkter:

I första hand kommer de utredningar och det inventeringsarbete som Trafikverket genomfört att utgöra grunden till urvalskriterierna för hur de specifika potterna ska paketeras till konkreta åtgärder. Som det framgår av planförslaget kommer urvalet att ske löpande i samråd med Trafikverket och berörda kommuner. Länsplaneupprättaren tar kontakt när det blir aktuellt för en kommun att bidra med kunskap och lokalkännedom. Genomförda åtgärdsvalsstudier kommer också att utgöra åtgärdsbanker för prioritering av medel ur potterna. De mer flexibla potterna för trafiksäkerhet, kollektivtrafik och cykel är lämpliga för finansiering av akuta åtgärder eller så kallade passa-på-åtgärder som kan genomföras i till exempel samband med Trafikverkets underhållsarbeten. Om ett akut behov uppstår kan detta spelas in till länsplaneupprättaren helt separat via e-post eller telefonsamtal alternativt vid närmaste strategigruppsmöte eller annat mötesforum som parterna kommer överens om. Kopplat till potten ”Kollektivtrafik – enkla åtgärder” pågår ett projekt benämnt ”Kollektivtrafikåtgärder X-län”, vilket är indelat i tre etapper. Projektets mål är att genom hållplatsåtgärder förbättra möjligheten att nyttja kollektivtrafiken. Den första etappen färdigställdes 2024 och den andra etappen genomförs under perioden 2025–2029. För den tredje etappen kommer X-trafik att upprätta en behovslista och genomförandet är planerat att ske under perioden 2030–2033.

Gävle kommun anser att nätet för funktionellt prioriterat vägnät (FPV) är väl beskrivet, men vill samtidigt påpeka att FPV gods inte får utgöra ett hinder för att inom centralorter kunna anlägga ett begränsat antal passager i plan med hastighetssäkring på särskilt strategiska platser utmed FPV. I dialog med åkerinäringen framkommer att hastighetssäkring inte behöver utgöra ett hinder, så länge de är väl avvägda och planerade i samråd med näringen. I de fall där både FPV gods och FPV persontrafik sammanfaller bör den samlade bedömningen göra att passager ska kunna prioriteras på vissa särskilt viktiga platser inom centralorterna.

RG kommentarer och ev. förslag till förändring i planen utifrån synpunkter:
Länsplaneupprättaren instämmer i att framkomlighetsaspekten och säkra förutsättningar för oskyddade trafikanter bör kunna samexistera och detta bör vara parternas gemensamma mål.

Passager Näringen: Gävle kommun noterar att de sedan tidigare reserverade beloppen för passager över Lillåns bangård har lyfts ut från denna plan med motiveringen att de inte kommer att förverkligas inom planperioden. Gävle kommun delar denna bedömning, men önskar en tydligare skrivning i att medlen kommer reserveras i nästkommande planomgång, 2030–2041, i linje med ingånget avtal med staten, Region Gävleborg och Gävle kommun.

RG kommentarer och ev. förslag till förändring i planen utifrån synpunkter:
Länsplaneupprättaren avser naturligtvis att hålla sin del av det ingångna avtalet med staten och Gävle kommun. Detta är nu förtydligat i planförslaget. Av avtalet framgår 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. Länsplaneupprättarens tolkning är att denna nya järnvägsanläggning är det nya hamnspåret över Näringen. Spåren vid Lillåns bangård utgör befintlig järnvägsanläggning. Hur Trafikverket beslutar att dra spåret påverkar utformningen av området och den geografiska etappindelningen av stadsutvecklingen av Näringen och även var och hur gång- och cykelpassager ska byggas.

Vidare anser Gävle kommun att Regionen Gävleborg behöver prioritera åtgärder i Ersbokorsningen på väg 509. I förslaget till länsplan har ett belopp reserverats för åtgärder vid andra likvärdiga handelsområden i länet, och det bör därmed vara möjligt att även göra det i Ersbo, eftersom situationerna är jämförbara i sin problematik och historiska uppkomst.

RG kommentarer och ev. förslag till förändring i planen utifrån synpunkter:
Länsplaneupprättaren har historiskt sett följt Trafikverkets riktlinjer om att exploatering av ett område som påverkar trafikflöden/funktionen av den statliga infrastrukturen i så stor grad att den statliga infrastrukturen behöver förändras, är i princip den andra aktörens ansvar att bekosta. Graden medfinansiering bör alltså vara i relation till medfinansiärens nytta av investeringen (enligt principen om att staten normalt står för "grundutförandet" och "tillägget" finansieras av den part som påkallat detta). Det är riktigt att det har reserverats ett belopp i länsplanen för åtgärder inom ett område i en annan kommun som kan jämföras med historisk uppkomst och rådande situation/förutsättningar som i Ersbo-området och detta är gjort utifrån ett politiskt ställningstagande i det specifika fallet. I referensobjektet ska en i länsplanen beskriven process genomföras för att identifiera och prioritera åtgärder samt för att fördela finansieringsansvaret för dessa.

Gävle kommun vill lyfta behovet av en gång- och cykelväg mellan Sikvik och väg 76, som en saknad länk kopplat till besöksnäring och rekreation.

RG kommentarer och ev. förslag till förändring i planen utifrån synpunkter:
Behovet är väl noterat och finns i länsplaneupprättarens åtgärdsbank för framtida investeringar.

Gävle kommun vill även spela in behovet av den saknade GC-länken mellan Lövbacken i Sandvikens kommun och Forsbacka. Det är en sträcka på cirka 3 km som skulle kunna bidra till att det går att cykla mellan länets två största städer, samt in i grannlandet och ända ner till Älvkarleby. Åtgärden bidrar även till att stärka Forsbackas möjligheter att utvecklas i både östlig och västlig riktning. Det finns anledning att tro att detta objekt kan komma att överstiga 75 miljoner kronor, varför objektet behöver namnges i den slutliga planen. Om regionen gör bedömningen att så inte är fallet, önskar vi en tydligare skrivning om hur regionen ser på behovet och den regionala nyttan av denna saknade länk.

RG kommentarer och ev. förslag till förändring i planen utifrån synpunkter:
Länsplaneupprättaren delar bedömningen om att denna åtgärd troligen tangerar 75 miljoner kronor i kostnad varvid det skulle vara ett per definition namngivet objekt i länsplanen. Namngivna objekt kräver att det finns en Samlad effektbedömning (SEB) framtagen, vilket det inte gör i detta fall. Länsplaneupprättaren kan se att det finns en regional nytta med åtgärden, men att det saknas både SEB och medel i kommande plan för ett genomförande. Behovet är väl noterat och finns i länsplaneupprättarens åtgärdsbank för framtida investeringar.

Sandvikens kommun

Sandvikens kommun anser att det är anmärkningsvärt och oroande att ingen av Sandvikens inspelade åtgärder finns med i förslaget till länsplan för kommande planperiod. Kommunen ifrågasätter starkt hur så centrala och välkända brister i infrastrukturen kan förbises, trots tydliga behov och återkommande inspel till tidigare länsplaner.

RG kommentarer och ev. förslag till förändring i planen utifrån synpunkter:
Det är riktigt att ingen av de större och mer kostsamma åtgärderna som kommunen spelat in finns med i planförslaget och detta främst på grund av ekonomiska skäl. Länsplaneupprättaren har prioriterat andra åtgärder och namngivna objekt enligt de prioriteringsgrunder som anges i planförslaget. Detta innebär dock inte nödvändigtvis att Sandvikens kommun blir helt utan åtgärder under den kommande planperioden eftersom planen avsätter medel i olika potter, till mindre åtgärder under 75 miljoner kronor i beräknad kostnad, och det prioriteringsarbetet påbörjas efter att länsplanen är fastställd.

Beskrivning

Dokumentnamn: Sammanställning av remissyttranden avseende förslag till länsplan för regional transportinfrastruktur i Gävleborgs län 2026–2037

7(35)

Dokument ID: 723697

Giltigt t.o.m.:

Dnr: HN 2024/141

Sandvikens kommun ser behov av en ny infart till Sandvikens industripark. Åtgärden anser man inte bara är önskvärd utan avgörande. Man beskriver det som en strategisk investering för att avlasta det centrala vägnätet, förbättra trafikflödet och skapa en mer hållbar och attraktiv stadsmiljö.

RG kommentarer och ev. förslag till förändring i planen utifrån synpunkter:

Länsplaneupprättaren förstår att det är angeläget att återuppta diskussionerna kring denna situation för att komma närmare de lösningar som krävs. För att få framdrift har kommunen föreslagit att det ska sättas ihop en projektgrupp där kommunen, Trafikverket, länsplaneupprättaren och företaget Alleima deltar. Kommunen som har företagskontakterna bör vara sammankallande. Länsplaneupprättaren anser att det är viktigt att först hitta vilka lösningar som är önskvärda och dessutom genomförbara och sen ta diskussionen om nyttofördelning och finansiering av identifierade åtgärder.

Kommunen framhåller att korsningen mellan väg 541 (Järbovägen) och infarten till Microsofts område idag utgör en allvarlig flaskhals i det vägnätet och innebär betydande trafiksäkerhetsrisker. Den nuvarande utformningen av korsningen är otillräcklig för att hantera den höga trafikbelastningen och de komplexa trafikflödena. Riskerna vid vänstersväng, köbildning i båda riktningar, skymd sikt och höga hastigheter skapar en farlig situation för både bilister och oskyddade trafikanter. Särskilt oroande anser man att det är för cyklister som tvingas färdas i blandtrafik på en sträcka med tung trafik och höga hastigheter. Det är därför av yttersta vikt att en grundlig utredning genomförs med syfte att ta fram en långsiktigt hållbar och säker lösning.

RG kommentarer och ev. förslag till förändring i planen utifrån synpunkter:

Länsplaneupprättaren noterar behovet av en grundlig utredning som ett första steg att identifiera tänkbara lösningar på korsningsproblematiken. Frågan om ansvaret för finansiering av åtgärder får komma i ett andra steg. En ny förutsättning i kommande länsplan är att den inte längre får finansiera utredningar. Finansiering av utredningar ska ske via ett annat anslag som Trafikverket förfogar över. Detta kan komma att innebära att färre utredningar kommer att genomföras i framtiden och att väntetiderna blir längre. Som ett alternativ finns det ju alltid en möjlighet för kommunen att gå in som finansiär av utredningsarbete om det anses angeläget och bråttom.

Enligt kommunen är Scherpbacken, trafikplats Sandviken västra särskilt viktig för ökad tillgänglighet, framför allt i stråk som stärker den funktionella nätverksregionen och bidrar till mer integrerade arbetsmarknadsregioner. Trafikplats Sandviken Västra har i strukturplanen för Tuna identifierats som ett strategiskt utvecklingsområde med stor framtida betydelse. Sandviken Västra kommer i takt med att Tuna utvecklas få en betydande roll för tillgängligheten till området och få ett betydande tillskott av trafikerörelser. Trafikplatsen kommer även bli en av huvudentréerna till Tuna och Sandviken. För att möta den ökade

belastningen och framtidens krav anser kommunen att det krävs en omedelbar utredning av hur den befintliga avfarten kan anpassas och förstärkas.

RG kommentarer och ev. förslag till förändring i planen utifrån synpunkter:
Länsplaneupprättaren noterar behovet av en omedelbar utredning av hur den befintliga avfarten kan anpassas och förstärkas. Frågan om ansvaret för finansiering av åtgärder får komma i ett andra steg. En ny förutsättning i kommande länsplan är att den inte längre får finansiera utredningar. Finansiering av utredningar ska ske via ett annat anslag som Trafikverket förfogar över. Detta kan komma att innebära att färre utredningar kommer att genomföras i framtiden och att väntetiderna blir längre. Som ett alternativ finns det ju alltid en möjlighet för kommunen att gå in som finansiär av utredningsarbete om det anses angeläget och bråttom.

Sandvikens kommun hänvisar till att det i förslaget till länsplan nämns att cykel är ett av de mest ekonomiska och miljömässigt hållbara transportmedlen med tydliga hälsofrämjande fördelar. För att cyklingen i länet ska öka krävs fysiska åtgärder, vilket också beskrivs i den regionala cykelplanen. Detta bör vara ett starkt incitament för att avsätta mer pengar till cykelvägsinvesteringar i länsplanen. Kommunen lyfter behovet av cykelvägar och menar att man under flera år lyft behovet av viktiga cykelvägslänkar som idag saknas för att skapa ett sammanhängande cykelnät till Sandviken för studie- och arbetsplatspendling. Behovet av cykelvägar längs statliga vägar är tydligt identifierat i kommunens antagna cykelplan, där flera sträckor pekas ut som särskilt angelägna. Bland dessa återfinns Bångs–Årsunda, Tuna–Jäderfors–Järbo, Gysinge–Österfärnebo samt Lövbacken–Forsbacka.

RG kommentarer och ev. förslag till förändring i planen utifrån synpunkter:
Att bygga statliga cykelvägar är mycket kostsamt och de fyra sträckor som pekas ut av kommunen är tyvärr alla väldigt kostsamma. Länsplaneupprättaren prioriterar ett flertal större gång- och cykelprojekt i länet, bland annat Iggesund–Hudiksvall i Hudiksvalls kommun (beräknad kostnad cirka 117 miljoner kronor) och Forsbacka–Överhärde i Gävle kommun (beräknad kostnad cirka 65 miljoner kronor) samt att det avsätts en pott på 30 miljoner kronor för enklare cykelåtgärder. Drygt 250 miljoner kronor prioriteras för åtgärdsområdet cykel i länsplanen under planperioden. På grund av de höga kostnaderna för cykelåtgärder har inget nytt större cykelobjekt tagits med i planförslaget, utan de som finns med är kvar från länsplanen 2022–2033. Länsplaneupprättaren hade kalkylerat med att den preliminära ekonomiska ram som tilldelades länet i regeringens direktiv (1 634 miljoner kronor) skulle skrivas upp till cirka 1 700 miljoner kronor efter Trafikverkets avräkning, men det blev tvärtemot så att ramen reducerades till 1 578 miljoner kronor. Detta har fått som konsekvens att länsplaneupprättaren har fått sänka ambitionsnivån när det kommer till mer kostsamma objekt.

Sandvikens kommun refererar till att det i kapitel 4.2 i länsplanen nämns utredningar och olika finansieringspottar. Avsaknaden av bilagor eller mer information om dessa delar försvårar förståelsen av vilka prioriteringar som har gjorts och hur medel inom respektive pott är tänkta att fördelas.

RG kommentarer och ev. förslag till förändring i planen utifrån synpunkter:
Länsplaneupprättaren förstår inte riktigt synpunkten om att det inte är förståeligt vilka prioriteringar som har gjorts. Ett flertal prioriterade åtgärder finns beskrivna både med namn och innehåll. Gällande de prioriteringsgrunder som tillämpats finns detta beskrivet i sammanfattningen samt punkt 1.4 (fyrstegsprincipen). Gällande fördelning och prioritering av pottpengar kommer i första hand de utredningar och det inventeringsarbete som Trafikverket genomfört att utgöra grunden till urvalskriterierna för hur de specifika pottarna ska paketeras till konkreta åtgärder. Som det framgår av planförslaget kommer urvalet att ske löpande i samråd med Trafikverket och berörda kommuner. Länsplaneupprättaren tar kontakt när det blir aktuellt för en kommun att bidra med kunskap och lokalkännedom. Genomförda åtgärdsvalsstudier kommer också att utgöra åtgärdsbanker för prioritering av medel ur pottarna. De mer flexibla pottarna för trafiksäkerhet, kollektivtrafik och cykel är lämpliga för finansiering av akuta åtgärder eller så kallade passa-på-åtgärder som kan genomföras i till exempel samband med Trafikverkets underhållsarbeten. Om ett akut behov uppstår kan detta spelas in till länsplaneupprättaren helt separat via e-post eller telefonsamtal alternativt vid närmaste strategigruppsmöte eller annat mötesforum som parterna kommer överens om. Kopplat till potten ”Kollektivtrafik – enkla åtgärder” pågår ett projekt benämnt ”Kollektivtrafikåtgärder X-län”, vilket som indelat i tre etapper. Projektets mål är att genom hållplatsåtgärder förbättra möjligheten att nyttja kollektivtrafiken. Den första etappen färdigställdes 2024 och den andra etappen genomförs under perioden 2025–2029. För den tredje etappen kommer X-trafik att upprätta en behovslista och genomförandet är planerat att ske under perioden 2030–2033.

Sandvikens kommun har uppmärksammat att det i bilaga 3, som visar det funktionellt prioriterade vägnätet för godstransporter, inte framgår någon sträckning till Sandvikens industripark. Detta anser kommunen bör justeras eftersom det enligt bilagan ser ut som att vägnätet endast passerar Sandviken utan att inkludera industriparken som en destination. Vidare påpekar kommunen att prioriterat vägnät för långväga persontransporter även bör inkludera Kungsberg då det är en av Gävleborgs största och mest besökta skidanläggningar.

RG kommentarer och ev. förslag till förändring i planen utifrån synpunkter:
Det är Trafikverket som har pekat ut de vägar som är viktigast för nationell och regional tillgänglighet, det så kallade funktionella prioriterade vägnätet (FPV). Arbetet har gjorts tillsammans med berörda aktörer, bland annat länsplaneupprättare. Det är för länsplaneupprättaren i nuläget inte känt om det kommer att göras någon större översyn av FPV i närtid, men mindre justeringar

görs löpande. Länsplaneupprättaren föreslår att kommunen kontaktar Trafikverket i ärendet.

Sandvikens kommun ser positivt på att länsplaneupprättaren lyfter behovet av att förändra regelverket för åtgärder inom steg 1 och 2. Kommunen anser att det är av stor vikt att länsplanerna ges möjlighet att finansiera insatser inom samtliga fyra steg i fyrstegsprincipen för att på ett mer effektivt och hållbart sätt kunna möta de regionala transportbehoven. Att bygga Gävle Västra där järnvägsstråken Ostkustbanan, norra Stambanan och Bergslagsbanan möts ser Sandvikens kommun som mycket positivt då det berör målet för en mer integrerad arbetsmarknadsregion.

RG kommentarer och ev. förslag till förändring i planen utifrån synpunkter:
Länsplaneupprättaren konstaterar att konsensus råder.

Hofors kommun

Hofors kommun konstaterar att man inte har prioriterats för nya större åtgärder under kommande planperiod, vilket man anser är naturligt då projektet för E16 genomfart Hofors nyligen har genomförts. Som tillägg framför kommunen dock behovet av utbyggnad av gång- och cykelväg mellan kommunens centralorter samt utbyggnad mot Sandvikens kommun.

RG kommentarer och ev. förslag till förändring i planen utifrån remissyttrandet:
Länsplaneupprättaren tolkar det som att gång- och cykelväg mellan centralorter avser sträckan Hofors–Torsåker. Behovet är noterat och finns med i den framtida åtgärdsbanken. Gällande behovet av gång- och cykelväg i riktning mot Storvik och Sandviken är det en fråga för nationell plan om den ska gå parallellt med E16 som är en europaväg och del av del av det nationella stamvägnätet

För övrigt ställer sig kommunen bakom förslaget till ny länsplan. Man framhåller att förslaget är väl underbyggt, prioriteringarna ändamålsenliga och de föreslagna åtgärderna bedöms ge positiva effekter för hela regionen

RG kommentarer och ev. förslag till förändring i planen utifrån remissyttrandet:
Positivt att kommunen ställer sig bakom planförslaget, inga övriga kommentarer från länsplaneupprättaren.

Ockelbo kommun

Ockelbo kommun ser att möjligheten finns att det tas ett helhetsgrepp för att åstadkomma en sammanhängande gång- och cykelväg längs med väg 272, från Säbyggeby i norr till befintlig gång- och cykelväg strax söder om korsningen med Hamrångevägen, genom att flera delar i länsplanen samspelar.

RG kommentarer och ev. förslag till förändring i planen utifrån remissyttrandet:
I nuläget gäller vad som överenskommits mellan parterna Trafikverket, Ockelbo kommun och länsplaneupprättaren Region Gävleborg, det vill säga att den bästa lösningen gällande denna åtgärd är att söder om den planerade cirkulationsplatsen leda cykelvägen i ett stråk som inte innebär statligt väghållaransvar. 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. Pågående åtgärdsvalsstudie (ÅVS) för ”Genomfart Ockelbo” får utvisa vilka andra framtida möjligheter som finns, både avseende genomförbarhet och finansieringsansvar för identifierade åtgärder.

Ockelbo kommun har noterat att en ÅVS för sträckan Ockelbo–Lingbo finns med i budgeten, vilket man anser är välkommet. Kommunen önskar en kort beskrivning av sträckan, förutom att utredningen avser trafiksäkerhetshöjande åtgärder.

RG kommentarer och ev. förslag till förändring i planen utifrån remissyttrandet:
Tillägget är gjort enligt kommunens önskemål. En ny förutsättning i kommande länsplan är dock att den inte längre får finansiera utredningar. Finansiering av utredningar ska ske via ett annat anslag som Trafikverket förfogar över. Detta kan komma att innebära att färre utredningar kommer att genomföras i framtiden och att väntetiderna blir längre. Som ett alternativ finns det ju alltid en möjlighet för kommunen att gå in som finansiär av utredningsarbete om det anses angeläget och bråttom.

Ockelbo kommun anser att länsplanen bör ges möjlighet att finansiera steg 1- och 2-åtgärder enligt fyrstegsprincipen.

RG kommentarer och ev. förslag till förändring i planen utifrån remissyttrandet:
Detta är i enlighet med Länsplaneupprättarens uppfattning.

Ockelbo kommun har noterat att åtgärderna med plattformsförlängningarna på Norra stambanan berör på Ockelbo och Lingbo station. Kommunen påtalar att det finns TEN-T krav på stationsområden inklusive plattformar samt att det är viktigt att framtida åtgärder synkas för att underlätta för medborgarna.

RG kommentarer och ev. förslag till förändring i planen utifrån remissyttrandet:
Länsplaneupprättarens har ingen avvikande uppfattning. Trafikverket genomför länsplanerna och ansvarar för åtgärderna lever upp till gällande regelverk och kravställningar.

Ockelbo kommun ser positivt på den regionala järnvägsstationen Gävle Västra och anser att den i högsta grad bidrar till målet om en mer integrerad arbetsmarknadsregion.

Beskrivning

Dokumentnamn: Sammanställning av remissyttranden avseende förslag till länsplan för regional transportinfrastruktur i Gävleborgs län 2026–2037

12(35)

Dokument ID: 723697

Giltigt t.o.m.:

Dnr: HN 2024/141

[RG kommentarer och ev. förslag till förändring i planen utifrån remissyttrandet:](#)
Länsplaneupprättaren noterar den positiva inställningen.

I planförslaget hänvisas till olika utredningar bland annat kopplat till medel som avsatts i de olika pottarna. Kommunen ser att dessa är av intresse och anser att de med fördel skulle kunna ha funnits med som bilagor.

[RG kommentarer och ev. förslag till förändring i planen utifrån remissyttrandet:](#)
Länsplaneupprättaren kan förstå synpunkten och anser att det är positivt att kommunen visar sådant intresse. Det är dock ett omfattande material och passar därför inte som bilagor till en länsplan. Däremot kan respektive utredning efterfrågas separat så tar länsplaneupprättaren en dialog med Trafikverket om vilka utredningar som kan/får lämnas ut och i vilket format detta kan ske.

Ockelbo kommun välkomnar en pott för parkeringsfickor. Kommunens uppfattning är att sådana platser bidrar till målet om stärkt framkomlighet för näringslivets transporter genom att erbjuda plats att stanna till, eller tillfälligt komma av vägbanan för att släppa förbi bakomvarande trafik.

[RG kommentarer och ev. förslag till förändring i planen utifrån remissyttrandet:](#)
Länsplaneupprättaren noterar den positiva inställningen.

Ockelbo kommun påpekar att väg 272 till Sandviken är ett viktigt stråk för kommunen. Man kommenterar att kopplingen saknas i de kartor som visar funktionell nätverksregion och vägtrafikflöden bland annat.

[RG kommentarer och ev. förslag till förändring i planen utifrån remissyttrandet:](#)
Länsplaneupprättaren har bland annat använt kartor från den tillgänglighetsstrategi som fastställdes av Region Gävleborg under 2025. Synpunkten kommer att vidarebefordras internt.

Hudiksvalls kommun

Hudiksvalls kommun gör reflektionen att det vid genomförandet av länsplanen kan uppstå behov av prioriteringsbehov mellan olika målområden. Om så sker anser kommunen att målområdena bör vara prioriterade i den ordning som de redovisas, det vill säga ökad tillgänglighet, särskilt i stråk som stärker den funktionella nätverksregionen och bidrar till mer integrerade arbetsmarknadsregioner, kommer först.

[RG kommentarer och ev. förslag till förändring i planen utifrån remissyttrandet:](#)
Länsplaneupprättaren vill gärna kunna vara flexibel när det kommer till denna typ av prioriteringar under genomförandet och vill inte låsa upp sig till en på förhand bestämd prioriteringsordning mellan de olika målområdena.

Hur mycket länsplanemedel som går till trafiksäkerhetshöjande åtgärder ska särskilt redovisas i planen och Hudiksvalls kommun efterfrågar en tydligare transparens kring hur länsplaneupprättaren kommit fram till summan 670 miljoner kronor – man ser gärna en separat redovisning i till exempel tabellform. Kommunen har ytterligare önskemål kring detaljeringsgraden i länsplanens framställning så som en redovisning av hur prioriteringar möter de transportpolitiska målen etcetera.

RG kommentarer och ev. förslag till förändring i planen utifrån remissyttrandet:

Länsplaneupprättaren har en version av länsplanen i tabellform som redovisar hur medel fördelats mellan de tre åtgärdsområdena cykel, trafiksäkerhet och kollektivtrafik. Denna version redovisas i ny bilaga 4 till länsplanen.

Länsplaneupprättaren vill vara noga med att framhålla att detta är en bedömning som gjorts efter bästa förmåga per objekt/åtgärd. Den ekonomiska fördelningen mellan respektive åtgärdsområde är inte framtagen på några vetenskapliga grunder utan med utgångspunkt i yrkeserfarenhet och sunt förnuft. Rent teoretiskt skulle summan för trafiksäkerhetshöjande åtgärder kunna vara både högre och lägre beroende på länsplaneupprättarens bedömning.

Hudiksvalls kommun anser att länsplanen bör ges möjlighet att finansiera steg 1- och 2-åtgärder enligt fyrstegsprincipen.

RG kommentarer och ev. förslag till förändring i planen utifrån remissyttrandet:

Detta är i enlighet med Länsplaneupprättarens uppfattning.

Hudiksvalls kommun anser att järnvägsstationen Gävle Västra är en angelägenhet för hela länet och det är rimligt att länsplanen ger stöd till satsningar på nya viktiga stationslägen inom järnvägsinfrastrukturen.

RG kommentarer och ev. förslag till förändring i planen utifrån remissyttrandet:

Länsplaneupprättaren noterar den positiva inställningen.

Arbete med att bygga cykelvägen på väg 583 mellan Iggesund och Hudiksvall pågår och kommunen påtalar att det är angeläget att den fullföljs i sin helhet. Hudiksvalls kommun har hela tiden förespråkat att den skulle byggas hela vägen till Hudiksvall och inte ha start- och målpunkt vid Vibod-Långsjön. Kommunen har dock inte fått gehör för detta och därför pågår ett arbete inom kommunen med att planera för att bygga ihop den planerade statliga cykelvägen med den kommunala gång- och cykelinfrastrukturen.

RG kommentarer och ev. förslag till förändring i planen utifrån remissyttrandet:

Länsplaneupprättaren är väl medveten om att kommunen hade önskat att cykelvägen byggs hela vägen till Hudiksvall. Tidigare ställningstaganden och beslut har dock lett fram till den omfattning av objektet som beskrivs enligt kommunens kommentar.

Hudiksvalls kommun menar att man i olika sammanhang har pekat på behovet av säkerhetshöjande åtgärder för att bibehålla eller förstärka hastighetsstandarden på väg 84 som är en viktig regional och nationell nod i öst-västlig sträckning där alternativ järnvägsförbindelse saknas. Utifrån att sträckan Medskog–Sörforsa är en av länets högst belastade med problem med både trafiksäkerhet och framkomlighet är det rimligt att det regionala arbetet med mötesseparering prioriterar denna.

RG kommentarer och ev. förslag till förändring i planen utifrån remissyttrandet:
Länsplaneupprättaren har resonerat i samma termer, därav prioriteringen i planförslaget.

Hudiksvalls kommun anser att det är mycket angeläget att det kan vidtas åtgärder vid Medskogs handelsområde på väg 84 i närtid och välkomnar därför att området pekats ut i länsplanen.

RG kommentarer och ev. förslag till förändring i planen utifrån remissyttrandet:
Länsplaneupprättaren är väl medveten om problemen med framkomlighet och trafiksäkerhet i området och att kommunen gärna vill forcera processen. Länsplaneupprättarens ståndpunkt är att den i planförslaget beskrivna processen ska genomföras för att identifiera och prioritera åtgärder samt för att fördela finansieringssansvaret för dessa. För att få framdrift i arbetet måste någon part ta lead och driva på processen.

Hudiksvalls kommun ser i samband med Nya Ostkustbanan ett behov av planberedskap för nytt stationsläge i Hudiksvall och eventuellt även i/utanför Iggesund. Kommunen vet att det i dagsläget råder det stora osäkerheter i frågan men det hindrar inte att kommunen anser att det är önskvärt med någon form av regional medfinansiering ur länsplanen (jämför med Gävle Västra); det bör därför finnas skrivningar i planen som öppnar för en sådan beredskap, oavsett var ett stationsläge i Hudiksvall slutligen kommer att hamna.

RG kommentarer och ev. förslag till förändring i planen utifrån remissyttrandet:
Länsplaneupprättaren förstår att det skulle kännas tryggt för kommunen om det var möjligt att redan i detta skede öppna upp för skrivningar i länsplanen kring sam- och/eller medfinansiering av en ny station i Hudiksvall. Länsplaneupprättaren anser dock att detta ligger så långt in i framtiden att skrivningarna mycket väl kan anstå till nästa planrevidering 2030. Då hinner parterna, tillsammans med Trafikverket, grunda denna diskussion på ett mer strukturerat sätt än att i detta sena skede i planprocessen försöka formulera skrivningar som kan komma att tolkas som halva utfästelser utan egentlig grund, mer än jämförelsen med länsplanens samfinansiering av Gävle Västra.

Hudiksvalls kommun påtalar behov av ökad trafiksäkerhet i Delsbo i form av en passage över Väg 84 placeras i stråk som förbinder centrum/skola med idrottsplats/bostäder.

RG kommentarer och ev. förslag till förändring i planen utifrån remissyttrandet:
Länsplaneupprättaren tar med sig behovet in i arbetet med nya GCM-passager i länet.

Bollnäs kommun

Bollnäs kommun uppger att upprustningen av väg 83 mellan Bollnäs och Vallsta är kommunens högsta prioritet.

- Kommunen ställer frågande till formuleringen om att etapp 2 utgått av kostnadsskäl då man menar att mycket kostnadsdrivande åtgärder tagits bort ur åtgärdspaketet. Man anser att sträckan fortsatt har brister som behöver åtgärdas, främst gällande dålig sikt och behov av kollektivtrafikåtgärder.
- Etapp 4 består nu endast av gång- och cykelväg. Kommunen är oförstående till att reella vägåtgärder prioriterats bort i länsplanen, särskilt med hänvisning till planens målformuleringar och att man upplever en vägsträcka med bland annat svackor, kurvor och dålig sikt.

RG kommentarer och ev. förslag till förändring i planen utifrån remissyttrandet:

- Gällande etapp 2 blir den naturligtvis mindre kostnadsdrivande som helhet om man till exempel låter bli att byta ut järnvägsporten i Växjö som är en väldigt kostsam åtgärd. Länsplaneupprättaren hör samman kommunens synpunkter gällande behovet av kollektivtrafikåtgärder genom att införliva busshållplatsåtgärder i det pågående projektet "Kollektivtrafikåtgärder X-län etapp 2". Denna etapp 2 (av 3) avseende kollektivtrafikåtgärder kommer att pågå i 4 år. Det handlar om åtgärder vid 4 hållplatser = 8 hållplatslägen mellan Röste och Södra Lottefors (läs: Röste, Röste Korvgatan, Seymyres och Växjö). Avseende behovet av trafiksäkerhetshöjande åtgärder får eventuell finansiering ses över inom ramen för den flexibla potten för olika trafiksäkerhetsåtgärder – fortsatt dialog får ske i lämpligt forum mellan kommunen, Trafikverket och länsplaneupprättaren.
- Åtgärderna på etapp 4 är mycket riktigt är fokuserade på nybyggnation av gång- och cykelväg. Behovet av kollektivtrafikåtgärder, så som tillgänglighetsanpassning av hållplatser, ses dock även över avseende denna etapp. Önskan/vädjan om reella vägåtgärder i etappen är väl noterad. I nuläget finns dock inte ekonomiskt utrymme i planen för ytterligare då den är fulltecknad, om det inte på något vis går att nyttja

medel ur någon lämplig pott – fortsatt dialog får ske i lämpligt forum mellan kommunen, Trafikverket och länsplaneupprättaren.

- Länsplaneupprättaren vill i sammanhanget påminna Bollnäs kommun om att det i planförslaget avsätts 262 miljoner kronor under planperioden för genomförande av etapperna 3, 4, 5 och 6 i objektet väg 83 Bollnäs – Vallsta. Den satsningen motsvarar nästan 17 procent av den totala ekonomiska länsplaneramen. Dessutom tillkommer busshållplatsåtgärderna i etapp 2 och eventuellt något mer kopplat till trafiksäkerhet beroende på vad som är möjligt praktiskt, tekniskt och inte minst ekonomiskt.

Bollnäs genomfarter innefattande åtgärder på vägarna 83 och 50 består av många olika delar och kan delas upp i flera åtgärdspaket. Kommunen lyfter ombyggnationen av Stadshuskorsningen till en cirkulationsplats med särskilt hög prioritet. Behovet av andra åtgärder, till exempel vid södra infarten och Häggesta handelsområde, ombyggnation av signalkorsningar till cirkulationsplatser påtalas också som viktiga. Kommunen efterfrågar vidare en avsiktsförklaring för att öka fokus och tydliggöra roller.

RG kommentarer och ev. förslag till förändring i planen utifrån remissyttrandet:
Kommunen lyfter ombyggnationen av Stadshuskorsningen till en cirkulationsplats med särskilt hög prioritet – en åtgärd som länsplanen finansierar med 30 procent av totalkostnaden enligt planförslaget och även enligt ingånget medfinansierings- och samverkansavtal. Länsplaneupprättaren ser en avsiktsförklaring som en möjlig väg framåt, denna behöver dock upprättas av Trafikverket.

Bollnäs kommun efterfrågar möjligheten att nationell plan finansierar åtgärder för att lösa behov och brister som är förknippade med problem i Bollnäs tätort och som hänger ihop med den statliga järnvägsinfrastrukturen.

RG kommentarer och ev. förslag till förändring i planen utifrån remissyttrandet:
Länsplaneupprättaren föreslår att det tas upp som en särskild punkt vid nästa strategigruppsmöte mellan kommunen, Trafikverket och länsplaneupprättaren.

När det gäller mötesseparering av länsvägarna i Gävleborg anser Bollnäs kommun att ombyggnationen till 2+1-väg ska starta med väg 83 och etappen Tönnebro-Stråttjärä, bland annat med motivet att delsträckan är av strategisk betydelse för hela vägstråket och kopplingen mot Gävle–Uppsala–Arlanda–Stockholm.

RG kommentarer och ev. förslag till förändring i planen utifrån remissyttrandet:
Objektet fanns med som en kandidat inför planrevideringen och det har upprättats en samlad effektbedömning vilken visade på en investeringskostnad på 459 miljoner kronor i prisnivå 2023-06. Länsplaneupprättaren har tyvärr konstaterat att länsplanen inte mår med en sådan stor ekonomisk investering med den ekonomiska ram som tilldelats. På grund av de utökade länsplanerarna kommer

det inte heller att vara möjligt att få samfinansiering från nationell plan för till exempel mötessepareringsprojekt på länsvägarna.

Bollnäs kommun understryker att behovet av gång- och cykelvägar är stort efter de högtrafikerade vägarna 83 och 50. Särskilt in mot Bollnäs tätort ser man behov och en potential för överflyttning från biltrafiken. Även längs det mer lågtrafikerade statliga vägnätet finns det behov av gång- och cykelvägar.

RG kommentarer och ev. förslag till förändring i planen utifrån remissyttrandet:
Länsplaneupprättaren ser inte att det finns något ekonomiskt utrymme för något ytterligare större cykelvägsprojekt i länet under planperioden. Däremot finns det en cykelpott för enklare åtgärder som kan användas. Den regionala cykelplanen är en bra åtgärdsbank för prioritering av åtgärder.

Bollnäs kommun ser ett trafiksäkerhetsmässigt behov av att se över korsningar och väganslutningar efter vägarna 83 och 50. Det finns ett antal exempel på platser och åtgärder som kan diskuteras.

RG kommentarer och ev. förslag till förändring i planen utifrån remissyttrandet:
Länsplaneupprättaren ser att frågan behöver diskuteras mer i detalj och finansiering får bli föremål för möjligheten till medel från någon av pottarna för trafiksäkerhet.

Bollnäs kommun ser positivt på medel till parkeringsfickor för näringslivets transporter.

RG kommentarer och ev. förslag till förändring i planen utifrån remissyttrandet:
Länsplaneupprättaren noterar den positiva inställningen.

Bollnäs kommun ser att det finns framtida objekt med utredningsbehov, man nämner väg 50 mötesseparering 2+1 väg.

RG kommentarer och ev. förslag till förändring i planen utifrån remissyttrandet:
Länsplaneupprättaren konstaterar att det finns ett stort utredningsbehov i länet. En ny förutsättning i kommande länsplan är dock att den inte längre får finansiera utredningar. Finansiering av utredningar ska ske via ett annat anslag som Trafikverket förfogar över. Detta kan komma att innebära att färre utredningar kommer att genomföras i framtiden och att väntetiderna blir längre. Som ett alternativ finns det ju alltid en möjlighet för kommunen att gå in som finansiär av utredningsarbete om det anses angeläget och bråttom.

Söderhamns kommun

Söderhamns kommun ser på det stora hela positivt på planförslaget och dess huvudinriktning, med fokus på hållbara transporter, även på processen och de löpande dialoger som har hållits med länets kommuner.

Beskrivning

Dokumentnamn: Sammanställning av remissyttranden avseende förslag till länsplan för regional transportinfrastruktur i Gävleborgs län 2026–2037

18(35)

Dokument ID: 723697

Giltigt t.o.m.:

Dnr: HN 2024/141

RG kommentarer och ev. förslag till förändring i planen utifrån remissyttrandet:
Länsplaneupprättaren noterar den positiva återkopplingen.

Söderhamns kommun håller med om att regelverket bör uppdateras för att ge länsplanerna möjlighet att finansiera åtgärder även i steg 1 (Tänk om) och steg 2 (Optimera) enligt fyrstegsprincipen

RG kommentarer och ev. förslag till förändring i planen utifrån remissyttrandet:
Länsplaneupprättaren konstaterar att konsensus råder.

Söderhamns kommun påpekar att vid motivering för hur åtgärder bidrar till de olika hållbarhetsdimensionerna bör det skrivas att åtgärden ”kan bidra till...” eller ”bedöms bidra till...” i stället för ”bidrar till”, då man inte i förväg kan veta att en åtgärd faktiskt leder till.

RG kommentarer och ev. förslag till förändring i planen utifrån remissyttrandet:
Länsplaneupprättaren tackar för påpekandet och justerar skrivningarna på de ställen där det anses relevant och tillämpligt.

Söderhamns kommun ser positivt på att säkra skolvägar och boendemiljöer på landsbygden utreds. Önskvärt är att även medel för genomförande av åtgärder i dessa områden avsätts i planen.

RG kommentarer och ev. förslag till förändring i planen utifrån remissyttrandet:
Länsplaneupprättaren har prioriterat den nämnda utredningen för genomförande under planperiodens första fyraårsperiod. En ny förutsättning i kommande länsplan är att den inte längre får finansiera utredningar. Finansiering av utredningar ska ske via ett annat anslag som Trafikverket förfogar över. Detta kan komma att innebära att färre utredningar kommer att genomföras i framtiden och att väntetiderna blir längre. När utredningen har genomförts är länsplaneupprättarens tanke att åtgärder ska kunna finansieras genom medel från lämplig pott.

Söderhamns kommun anser att det är positivt att medel avsätts för korsningsåtgärder. Det vore önskvärt att det framgår vilka de fem prioriterade korsningarna, som Trafikverket tagit fram, är.

RG kommentarer och ev. förslag till förändring i planen utifrån remissyttrandet:
Det handlar om tre korsningar på väg 83 och två på väg 50 som fått tio poäng eller mer och därmed anses vara prioriterade för åtgärder. För en av dessa korsningspunkter har man gjort bedömningen att det inte behövs någon ombyggnad utan endast införande av hastighetssäkring (vilket ju är den enklaste lösningen). Länsplaneupprättaren skickar utredningen separat till kommunens representant i den Regionala Transportgruppen.

Beskrivning

Dokumentnamn: Sammanställning av remissyttranden avseende förslag till länsplan för regional transportinfrastruktur i Gävleborgs län 2026–2037

19(35)

Dokument ID: 723697

Giltigt t.o.m.:

Dnr: HN 2024/141

Söderhamns kommun ser även positivt på att medel avsätts både för att åtgärda rödklassade gång-, cykel- och mopedpassage (GCM) och att anlägga nya trafiksäkra passager i länet. Ett medskick från kommunen är att det finns ett stort behov av en trafiksäker passage för gång, cykel och häst vid ridhuset i Söderhamn, från Blötängsvägen över Södra tvärleden till Sundsbrovägen.

RG kommentarer och ev. förslag till förändring i planen utifrån remissyttrandet:
Länsplaneupprättaren noterar detta behov till det kommande prioriteringsarbetet.

Söderhamns kommuns uppfattning är att behovet av åtgärder på enskilda vägar och investeringsbidrag till enskilda väghållare fortfarande är stort, och bedöms öka i kommunen. En anledning till att det inte nyttjats i högre grad antas vara på grund av bristande kommunikation och information om bidraget, något som både Trafikverket, regionen och kommunen bör förbättra.

RG kommentarer och ev. förslag till förändring i planen utifrån remissyttrandet:
Länsplaneupprättaren hörsammar detta och avser att omfördela de avsatta medel som inte kommer att kunna nyttjas för utredningar till investeringsbidraget för enskilda vägar ("Särskilt vägbidrag" enligt ny förordning som träder i kraft 2026-01-01). Detta innebär ett tillskott på 11 miljoner kronor sett över hela planperioden och totalt avsätts alltså 36 miljoner kronor i stället för ursprungliga 25 miljoner kronor. Notera även reviderad text under punkt 4.3 i planförslaget.

Söderhamns kommun anser att statlig medfinansiering är ett bra verktyg för kommunerna att använda för att förbättra och utveckla det kommunala vägnätet och det är positivt och viktigt att det finns mycket medel att söka. Dock är det svårt för kommunerna att finansiera resterande 50 procent och det är en risk att det inte utnyttjas i den grad det är tänkt.

RG kommentarer och ev. förslag till förändring i planen utifrån remissyttrandet:
Länsplaneupprättaren är också av uppfattningen att statlig medfinansiering är ett bra verktyg i sammanhanget samt att det kommer att kunna utgöra ett alternativ för kommunerna nu när det inte längre är möjligt att teckna stadsmiljöavtal. Finansieringsgraden. Trafikverkets tillämpning och praxis gällande finansieringsgraden är att för regionala kollektivtrafikanläggningar och miljö-/trafiksäkerhetsåtgärder på kommunala vägar är den statliga medfinansieringen upp till 50 procent av godkända kostnader. Det finns en liten öppning som skulle kunna möjliggöra högre medfinansieringsgrad än 50 procent i särskilda fall, men Trafikverket är inte särskilt villiga att glänta på den dörren, men det hindrar ju inte att någon kommun provtrycker systemet och gör ett försök.

Söderhamns kommun ser positivt på åtgärden väg 583 Sandarne-Flygstaden, cykelbarhet.

RG kommentarer och ev. förslag till förändring i planen utifrån remissyttrandet:
Länsplaneupprättaren noterar att kommunen håller med om att föreslagen lösning är lämplig.

Söderhamns kommun spelar in förslag på ytterligare åtgärder som inte finns med i planförslaget.

RG kommentarer och ev. förslag till förändring i planen utifrån remissyttrandet:

- Väg 654 GC-väg Trönö g:a kyrka – Trönö: ryms ej ekonomiskt i planen.
- Gamla Ostkustbanan (OKB)– Cykelstråk/sommarcykelvägar: känns som statlig medfinansiering skulle kunna vara ett tillämpligt finansieringsalternativ för denna åtgärd.
- Väg 83 mötesseparering 2+1 väg Tönnebro – Stråtjärä: Objektet fanns med som en kandidat inför planrevideringen och det har upprättats en samlad effektbedömning vilken visade på en investeringskostnad på 459 miljoner kronor i prisnivå 2023-06. Länsplaneupprättaren har tyvärr konstaterat att länsplanen inte mår med en sådan stor ekonomisk investering med den ekonomiska ram som tilldelats. På grund av de utökade länsplanerarna kommer det inte heller att vara möjligt att få samfinansiering från nationell plan för till exempel mötessepareringsprojekt på länsvägarna.
- Av- och påfarter E4 Söderhamn: Baserat på den tänkta trafikala lösningen/åtgärden bör den fortsatta dialogen föras med Trafikverket för finansiering inom ramen för nationell plan.

Ljusdals kommun

Ljusdals kommun önskar mer tydlighet kring innehållet i tabellen på sidan 6 i remissutgåvan. Man anser att det inte framgår på ett tillräckligt transparent sätt vilka projekt som faktiskt ingår i de olika pottarna för ej namngivna åtgärder. Kommunen efterfrågar en redovisning av vilka underlag och beräkningar som ligger till grund för fördelningen av medel mellan dessa åtgärds-kategorier. En sådan redovisning skulle underlätta kommunens bedömning av om och hur de inspelade projekten kan förväntas omfattas av länsplanens finansiering.

RG kommentarer och ev. förslag till förändring i planen utifrån remissyttrandet:
Gällande fördelning och prioritering av pottpengar kommer i första hand de utredningar och det inventeringsarbete som Trafikverket genomfört att utgöra grunden till urvalskriterierna för hur de specifika pottarna ska paketeras till konkreta åtgärder. Som det framgår av planförslaget kommer urvalet att ske

Beskrivning

Dokumentnamn: Sammanställning av remissyttranden avseende förslag till länsplan för regional transportinfrastruktur i Gävleborgs län 2026–2037

21(35)

Dokument ID: 723697

Giltigt t.o.m.:

Dnr: HN 2024/141

löpande i samråd med Trafikverket och berörda kommuner. Länsplaneupprättaren tar kontakt när det blir aktuellt för en kommun att bidra med kunskap och lokalkännedom. Genomförda åtgärdsvalsstudier kommer också att utgöra åtgärdsbanker för prioritering av medel ur potterna. De mer flexibla potterna för trafiksäkerhet, kollektivtrafik och cykel är lämpliga för finansiering av akuta åtgärder eller så kallade passa-på-åtgärder som kan genomföras i till exempel samband med Trafikverkets underhållsarbeten. Om ett akut behov uppstår kan detta spelas in till länsplaneupprättaren helt separat via e-post eller telefonsamtal alternativt vid närmaste strategigruppsmöte eller annat mötesforum som parterna kommer överens om. Kopplat till potten ”Kollektivtrafik – enkla åtgärder” pågår ett projekt benämnt ”Kollektivtrafikåtgärder X-län”, vilket är indelat i tre etapper. Projektets mål är att genom hållplatsåtgärder förbättra möjligheten att nyttja kollektivtrafiken. Den första etappen färdigställdes 2024 och den andra etappen genomförs under perioden 2025–2029. För den tredje etappen kommer X-trafik att upprätta en behovslista och genomförandet är planerat att ske under perioden 2030–2033.

Ljusdals kommun påtalar att de tidigare gjort inspel till länsplanen och kan nu konstatera att de större utvecklingsprojekten som kommunen själv har prioriterat ännu inte finns med i planen. Kommunen menar att fördelningen bör ta större hänsyn till de geografiska förutsättningarna i inlandet, där långa avstånd, hög andel tunga transporter från skogsbruket samt stora pendlingsflöden skapar särskilda behov av robust och trafiksäker infrastruktur. En mer balanserad fördelning mellan länets kommuner anser man är avgörande för att hela Gävleborg ska kunna utvecklas likvärdigt. Kommunen listar ett antal åtgärder där endast ett finns prioriterat i länsplanen och det är åtgärdsvalsstudien (ÅVS) för Genomfart Järvsö. Kommunen har noterat att det i länsplanen finns en särskild pott för ”Trafiksäkerhet – enkla åtgärder”. Hit räknas i första hand mindre, kostnadseffektiva investeringar som snabbt kan höja säkerheten för trafikanter. För Ljusdals kommun är detta särskilt relevant eftersom det finns flera platser med dokumenterade behov av denna typ av insatser.

RG kommentarer och ev. förslag till förändring i planen utifrån remissyttrandet:
Som budgeten ligger i nuvarande planförslag kommer ingen ytterligare större åtgärd att kunna inrymmas ekonomiskt. För övriga behov, till exempel kopplat till trafiksäkerhet, får diskussion föras kring möjligheten av finansiering genom medel från planens pottar. Gällande ÅVS Genomfart Järvsö är en ny förutsättning i kommande länsplan är att den inte längre får finansiera utredningar. Finansiering av utredningar ska ske via ett annat anslag som Trafikverket förfogar över. Detta kan komma att innebära att färre utredningar kommer att genomföras i framtiden och att väntetiderna blir längre. Som ett alternativ finns det ju alltid en möjlighet för kommunen att gå in som finansiär av utredningsarbete om det anses angeläget och bråttom.

Ovanåkers kommun

Ovanåkers kommun anser att planen på ett bra sätt knyter an till målen i den nyligen antagna ”Strategi för ett tillgängligt Gävleborg”. Vidare ser Ovanåkers kommun positivt på att det finns relativt stora potter till trafiksäkerhetshöjande åtgärder och åtgärder som skapar förutsättningar att göra hållbara val. Här anser man att det också är bra att alla objekt inte är fullt ut specificerade. (exempelvis ”enkla åtgärder” inom cykel, kollektivtrafik och trafiksäkerhet samt ”Nya trafiksäkra GCM-passager”). Kommunen drar slutsatsen att det borde innebära att det kan finnas möjligheter att åtgärder även görs inom Ovanåkers kommun även om inga konkreta åtgärder framgår i föreliggande förslag. Vidare anser kommunen att det också är bra att det finns medel avsatta bortom den första fyraårsperioden för nyuppkomna behov av utredningar som inte är specificerade i planförslaget.

RG kommentarer och ev. förslag till förändring i planen utifrån remissyttrandet:
Ovanåkers kommun har samma grundläggande förutsättningar som övriga nio kommuner i länet när det gäller möjligheten till genomförande av åtgärder som finansieras av medel från de olika pottorna. Kommunen flaggar i yttrandet för tre specifika utredningsbehov under kommande planperiod. Gällande avsatta medel för utredningar är en ny förutsättning i kommande länsplan är att den inte längre får finansiera utredningar. Finansiering av utredningar ska ske via ett annat anslag som Trafikverket förfogar över. Detta kan komma att innebära att färre utredningar kommer att genomföras i framtiden och att väntetiderna blir längre. Länsplaneupprättaren får tillsammans med kommunen starta en dialog med Trafikverket hur tidplanen för dessa utredningar kan komma att se ut baserat på de nya förutsättningarna parterna har att förhålla sig till. Som ett alternativ finns det ju alltid en möjlighet för kommunen att gå in som finansiär av utredningsarbete om det anses angeläget och bråttom.

Ovanåkers kommun deltar tillsammans med bland andra Bollnäs kommun i de båda partnerskapen Bergslagsdiagonalen samt Fjällvägen. Utifrån arbetet i dessa grupperingar samt att Ovanåkers kommun i mycket hög grad använder Bollnäs kommun som porten ut mot övriga världen vill Ovanåkers kommun att följande objekt prioriteras i länsplanen; *Väg 83 – mötesseparering 2+1-väg – Tönnebro-Stråttjärna, Bollnäs genomfarter – förbättrad tillgänglighet och trafiksäkerhet samt Upprustning av Väg 83 mellan Bollnäs och Vallsta*

RG kommentarer och ev. förslag till förändring i planen utifrån remissyttrandet:
Länsplaneupprättaren noterar att Ovanåkers kommun i mångt och mycket har gemensamma prioriteringar med Bollnäs kommun. Stora satsningar görs i länsplanen inom objektet Väg 83 Bollnäs–Vallsta och kopplat till Bollnäs genomfarter delfinansierar länsplanen projektet med ombyggnation av stadshuskorsningen med 30 procent av totalkostnaden. Mötessepareringen mellan Tönnebro och Stråttjärna på väg 83 är kostnadsberäknat till 459 miljoner kronor i

prisnivå 2023-06 och kan omöjligt rymmas ekonomiskt under kommande planperiod.

Nordanstigs kommun

Nordanstigs kommun informerar att man är tillfreds med den genomförda processen med att ta fram en ny länsplan. Arbetet har genomförts nära den Regionala transportgruppen vilken leds av länsplaneupprättaren och där möjlighet till inspel på tjänstenivå getts. Kommundialog har genomförts där politiker getts möjlighet till direkt samverkan med sina motsvariga regionpolitiker.

RG kommentarer och ev. förslag till förändring i planen utifrån remissyttrandet:
Länsplaneupprättaren noterar att processen varit tillfyllest.

Nordanstigs kommunen framför två direkta synpunkter på planförslaget och de är:

1. Nordanstig, som med sin stora andel privata väghållare, anser att det är fel att halvera investeringsbidraget till enskilda vägar. Detta i tider av skyfall och översvämningar där behov finns av att dimensionera för högre flöden och ökad robusthet, även i det enskilda vägnätet. Det låga antalet ansökningar, som ligger till grund för sänkningen, bör i stället ökas genom en kommunikationsinsats.

RG kommentarer och ev. förslag till förändring i planen utifrån remissyttrandet:
Länsplaneupprättaren hörsammar detta och avser att omfördela de avsatta medel som inte kommer att kunna nyttjas för utredningar till investeringsbidraget för enskilda vägar ("Särskilt vägbidrag" enligt ny förordning som träder i kraft 2026-01-01). Detta innebär ett tillskott på 11 miljoner kronor sett över hela planperioden och totalt avsätts alltså 36 miljoner kronor i stället för ursprungliga 25 miljoner kronor. Notera även reviderad text under punkt 4.3 i planförslaget.

2. Nordanstig ser positivt till att en ÅVS planeras att genomföras för väg 758 i början av planperioden och anser att arbetet bör starta så snart planen fastställts. Då finns möjligheter att sträckan i sin helhet kan ingå som ett namngivet projekt i nästkommande plan, vilket är angeläget.

RG kommentarer och ev. förslag till förändring i planen utifrån remissyttrandet:
Länsplaneupprättaren har prioriterat den nämnda utredningen (ÅVS för väg 758) för genomförande under planperiodens första fyraårsperiod. En ny förutsättning i kommande länsplan är att den inte längre får finansiera utredningar. Finansiering av utredningar ska ske via ett annat anslag som Trafikverket förfogar över. Detta kan komma att innebära att färre utredningar kommer att genomföras i framtiden och att väntetiderna blir längre. Som ett alternativ finns det ju alltid en möjlighet för kommunen att gå in som finansiär av utredningsarbete om det anses angeläget och bråttom.

Trafikverket Mellersta regionen

Trafikverket anser att Region Gävleborg har tagit fram ett förslag som ligger väl i linje med såväl direktiv som proposition samt de transportpolitiska målen. Det avser åtgärder som namngivna objekt, trafiksäkerhet och hållbara resor. Utöver detta finns utvecklingsstrategi samt flera andra underlag som underbygger planförslaget.

[RG kommentarer och ev. förslag till förändring i planen utifrån remissyttrandet:](#)
Detta är även länsplaneupprättarens uppfattning.

Trafikverket framhåller att de objekt som Region Gävleborg har prioriterat är till största delen mogna, antingen för genomförande eller för planeringsskede. En osäkerhet finns dock för två objekt och här behöver berörda parter gemensamt hantera dessa i den vidare processen om de ska kvarstå som namngivna objekt:

- Väg 84 Medskog-Sörforsa mötesseparering saknar en utredning/åtgärdsvalsstudie (ÅVS) enligt fyrstegsprincipen. Åtgärden behöver samordnas med Hudiksvalls kommun som tidigare upprättat en åtgärdsvalsstudie för närliggande delar och även har fortsatta utvecklingsplaner inom närområdet. Ovanstående har även pekats ut av Region Gävleborg under avsnitt 4.2.7, vilket är bra.
- OKB Gävle Västra, regional station har utpekats som ett namngivet objekt, men här finns en osäkerhet eftersom åtgärden är beroende av det nationella objektet för Ostkustbanan mellan Gävle-Kringlan.

Trafikverket betonar att en planmognad ska eftersträvas så att genomförbarheten är tydlig redan i tidiga skeden. Generellt bör man vara konsekvent med vad som ingår i länsplanen som namngivet objekt, och åtgärderna ska föregås av en genomförd ÅVS.

[RG kommentarer och ev. förslag till förändring i planen utifrån remissyttrandet:](#)
Länsplaneupprättaren förstår problematiken kopplat till båda de namngivna objekten.

- Vad avser objektet väg 84 Medskog-Sörforsa mötesseparering så står det även utan en genomförd ÅVS tämligen klart vad behov, brister, åtgärder/lösningar och nyttor består i, därav finns det prioriterat som ett namngivet objekt i länsplanen. Länsplaneupprättaren avser att ha kvar objektet som namngivet i planförslaget och behöver det innan åtgärderna genomförs kompletteras med en ÅVS enligt fyrstegsprincipen för detta högsta prioritet avseende utredningsbehovet i länet (helst med ett genomförande av ÅVS under 2026–2027), så att det under planens första fyra år även är möjligt att ta fram en vägplan. Detta tydliggörs i planförslaget.

- Avseende den nya regionala järnvägsstationen Gävle Västra håller länsplaneupprättaren med om att berörda parter bör hantera osäkerheter gemensamt.

Trafikverket påtalar även att utbyggnader/förlängningar av plattformar för Ostkustbanan och Norra Stambanan behöver samordnas samt att en nyttofördelningsanalys blir styrande för finansieringsansvaret gällande dessa åtgärder.

RG kommentarer och ev. förslag till förändring i planen utifrån remissyttrandet:
Länsplaneupprättaren instämmer.

Trafikverket kommenterar att länsplaneupprättaren har avsatt medel i tabellen som visar länsplanens fördelning över planperioden och att Trafikverket konstaterar att tabellen kan komma att justeras ur ett fördelningsperspektiv, men att den ur ett nuläge fungerar väl som ett utgångsläge.

RG kommentarer och ev. förslag till förändring i planen utifrån remissyttrandet:
Länsplaneupprättaren noterar detta.

Inför planrevideringen har Trafikverket inhämtat en lista över prioriterade kandidater från länsplaneupprättaren. Det avser namngivna objekt som redan ligger i länstransportplanen och inte är pågående vid 2026, men som har fått uppdaterade SEB:ar samt även nya kandidater för åren 2026–2037. Samtliga objekt påvisar en negativ lönsamhet och länsplaneupprättaren behöver underbygga de namngivna objekten ytterligare, där man motiverar fränsteg från de samlade effektbedömningarna.

RG kommentarer och ev. förslag till förändring i planen utifrån remissyttrandet:
Länsplaneupprättaren anser att det är ett orimligt krav att namngivna objekt ska vara samhällsekonomiskt lönsamma för att få prioriteras/genomföras i länsplanen. Trafikverkets kalkyleringsmetod i kombination med Gävleborgs läns demografi/befolkningsmängd och geografiskt stora yta gör det i princip omöjligt att uppnå positiva nettonuvärdeskvoter. Det måste vara möjligt att värdera objekt genom andra prioriteringsgrunder än samhällsekonomi och länsplaneupprättaren har i planförslaget gjort det genom fyra målområden, vilka har sin utgångspunkt i regeringens prioriteringar i infrastrukturproposition och direktiv, de nationella transportpolitiska målen och regionala styrdokument som den Regionala utvecklingsstrategin samt Tillgänglighetsstrategin. Alternativet är att det inte finns med några namngivna objekt i Gävleborgs länsplan över huvud taget, vilket inte rimmar särskilt väl med rubriken i regeringens proposition 2024/25:28 ”**Vägen till en pålitlig transportinfrastruktur – för att hela Sverige ska fungera**”.

Beskrivning

Dokumentnamn: Sammanställning av remissyttranden avseende förslag till länsplan för regional transportinfrastruktur i Gävleborgs län 2026–2037

26(35)

Dokument ID: 723697

Giltigt t.o.m.:

Dnr: HN 2024/141

Trafikverket framhåller att en nyttofördelningsanalys inklusive tillhörande avtal behöver tas fram för väg 84, Medskogs handelsområde i Hudiksvall så att objekten hanteras konsekvent. Ansvarsfördelning behöver tydliggöras mellan deltagande parter, där varken Trafikverket, Region Gävleborg eller Hudiksvalls kommun kan uteslutas.

RG kommentarer och ev. förslag till förändring i planen utifrån remissyttrandet:
Länsplaneupprättaren instämmer och detta framgår även av planförslaget.

Trafikverket påtalar att plattformsförlängningar på Ostkustbanan och Norra stambanan behöver hanteras som medfinansiering av statlig infrastruktur. Möjligen ska en fördelningsanalys upprättas även för detta då nyttor kan vara fördelade på olika sätt (kapacitets-, kollektivtrafik-, tillgänglighets- eller trafiksäkerhetsnytta).

RG kommentarer och ev. förslag till förändring i planen utifrån remissyttrandet:
Länsplaneupprättaren instämmer och gör ett tillägg i planförslaget om behovet av en nyttofördelningsanalys. 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 standpunkten och viljeinriktningen är att samfinansiering ska ske enligt fördelning/beskrivning i planförslaget.

Trafikverket påpekar att det för åtgärden parkeringsfickor för näringslivets behov har funnits diskussioner om samfinansiering mellan olika regionförbund, men inget finns angivet i länsplanen. Bra om det kan förtydligas om det finns dialoger om detta.

RG kommentarer och ev. förslag till förändring i planen utifrån remissyttrandet:
Länsplaneupprättaren har i planförslaget beskrivit att det pågår en dialog om samfinansiering mellan olika länsplaner (Gävleborg/Dalarna) för denna åtgärd enligt nedan saxat ur punkt 4.2.5:

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.

Trafikverket lyfter att prioritering av åtgärder som får statlig medfinansiering görs tillsammans med Trafikverket och där är 200 miljoner kronor avsatta i planförslaget. Sammantaget bedöms länsplanen leva upp till de krav som ställts i direktivet och bidrar till en effektiv, säker och hållbar infrastruktur, vilket är bra.

RG kommentarer och ev. förslag till förändring i planen utifrån remissyttrandet:
Länsplaneupprättaren noterar detta.

Trafikverket har noterat att länsplaneupprättaren har avsatt 25 miljoner kronor för bidrag till åtgärder i enskilda vägar. Det är en minskning jämfört med tidigare plan, där 50 miljoner kronor avsattes. Minskningen motiveras dels utifrån erfarenheter av de senaste årens förbrukning av medel, men även som en ren prioritering av länsplanemedel. Med avseende på ökade krav på robusthet, klimatanpassningsåtgärder och anpassning till tyngre fordon kan det vara bra att ha ett betydande utrymme för enskilda vägar.

RG kommentarer och ev. förslag till förändring i planen utifrån remissyttrandet:
Länsplaneupprättaren hörsammar detta och avser att omfördela de medel som inte kommer att kunna nyttjas för utredningar till enskilda vägar. Detta innebär ett tillskott på 11 miljoner kronor sett över hela planperioden (innebär alltså totalt 36 miljoner kronor).

Länsplaneupprättaren tackar vidare för länken till den nya förordningen som träder i kraft 2026-01-01 och drar följande slutsatser efter genomläsning:

- Begreppet *statligt driftbidrag* ändras till **årligt vägbidrag** och *investeringsbidrag* till **särskilt vägbidrag**. Med anledning av detta passar länsplaneupprättaren på att ändra nomenklaturen i länsplanen så att den överensstämmer med den nya förordningen (den reviderade länsplanen fastställs ju inte förrän under 2026 och då gäller ju den nya förordningen och de nya begreppen).
 - o Ny rubrik i tabell och löptext blir **Särskilt vägbidrag enskilda vägar** som ersätter nuvarande *Investeringsbidrag enskilda vägar*.
- Texten under avsnitt 4.3 justeras också för att anpassas till förordningen (där länsplaneupprättaren även tagit höjd för en utökad bidragsnivå):
 - o **4.3 Särskilt vägbidrag enskilda vägar**
Länsplanen avsätter 36 miljoner kronor under planperioden för särskilt vägbidrag 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.

Beskrivning

Dokumentnamn: Sammanställning av remissyttranden avseende förslag till länsplan för regional transportinfrastruktur i Gävleborgs län 2026–2037

28(35)

Dokument ID: 723697

Giltigt t.o.m.:

Dnr: HN 2024/141

Trafikverket har noterat att länsplaneupprättaren har avsatt medel för en utredningspott som avses användas för framtagande av långsiktiga och strategiska planeringsunderlag. Trafikverket påpekar att det inte finns stöd för finansiering av utredningar i förordning om länsplaner (1997:263) för regional transportinfrastruktur. Trafikverket uppmanar därför länsplaneupprättaren att potten för utredningar tas bort och att dessa medel prioriteras till investeringar. Trafikverket genomför till den här planomgången en förändring av hantering inom anslagen, detta blev känt för verksamhetsområde Planering i juni 2025, då de flesta länsplaner redan skickats ut på remiss. Därför kommuniceras detta ut i remissvar till de länsplaneupprättare som avsatt medel, men även via forumen Regsam och Komexp. 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. Ingen region ska påverkas negativt av detta. Länsplaneupprättarna har tidigare inte behövt avsätta medel i länsplanerna för utredningar och kommer inte behöva det framöver heller, men vissa länsplaneupprättare har ändå avsatt medel för utredningar. Länsplaneupprättarna får gärna lyfta behov av utredningar eftersom det underlättar för Trafikverket vid genomförande av länsplanen. Region Gävleborg, i egenskap av länsplaneupprättare, har pekat ut utredningar som önskas genomföras under planperiodens första del. Trafikverket är positiva till utpekandet av brister och behov av utredningar samt att länsplaneupprättaren använt regionala bristbeskrivningar och rekommendationer som underlag. Trafikverket tror dock att det kan ta lite längre tid än planperiodens första del för att komma i mål med utredningarna och föreslår att skrivningen ändras till ”hela planperioden”.

RG kommentarer och ev. förslag till förändring i planen utifrån remissyttrandet:

Länsplaneupprättaren anser att det är beklagligt att Trafikverket tolkar förordningen på detta sätt då det kommer att hämma möjligheten till att få utredningar genomförda i den omfattning och i den takt som motsvarar utredningsbehovet i länet. Trafikverket har aviserat att det ska genomföras besparingar på utredningssidan och detta kan inte innebära något annat än att nålsögat blir trängre för att kvala in med en utredning till Mellersta regionen och väntetiderna kommer bli längre och utredningarna färre, med krympande åtgärdsbanker som följd. Länsplaneupprättaren avser dock inte att obstruera i ärendet utan tar enligt Trafikverkets uppmaning bort utredningspotten och omfördelar dessa medel till andra åtgärder. Det kommer dock att finnas kvar information om utredningsbehovet under planperioden i länsplanen och länsplaneupprättaren uppskattar om det kan föras en löpande dialog mellan parterna om prioriteringsordningen för genomförandet.

Trafikverket föreslår att länsplaneupprättaren gör vissa justeringar och kompletteringar i planförslagets *bilaga 1, Miljökonsekvensbeskrivning (MKB)*.

[RG kommentarer och ev. förslag till förändring i planen utifrån remissyttrandet:](#)
Länsplaneupprättaren hanterar kommentarer och ändringsförslag samt gör eventuella justeringar i planförslagets *bilaga 1, Miljökonsekvensbeskrivning (MKB)* i särskild ordning.

Länsstyrelsen Gävleborg

Länsstyrelsen anser att totalförsvarets behov borde inkluderats och beskrivits i remissversionen. Givet omvärldsläget vore det angeläget, samt för att skapa en tydligare helhetsbild.

[RG kommentarer och ev. förslag till förändring i planen utifrån remissyttrandet:](#)
Försvarsmakten har inte varit delaktig i det förberedande arbetet, därav detta tillkortakommande i planförslaget.

Länsstyrelsen anser att länsplanen borde haft ha en tydligare koppling till bostadsförsörjning. Det råder förvisso ingen generell bostadsbrist i Gävleborgs län just nu, men planering över behov av infrastruktur med anledning av framtida bostadsbyggande behöver finnas med i planförslaget.

[RG kommentarer och ev. förslag till förändring i planen utifrån remissyttrandet:](#)
Synpunkten är noterad utan åtgärd.

Länsstyrelsen framför följande synpunkt; Inom ramen för avtalet mellan Regionen, Gävle kommun och staten-stationsnära bostäder på Näringen i Gävle har Regionen åtagit sig att det ska finnas finnas erforderliga medel i länsplanen under avtalsperioden. I länsplaneförslaget har regionen valt att ta bort åtgärden och medel för att uppfylla regionens del av avtalet, då bedömningen är att bostadsbyggandet förskjuts i tid och inte längre är möjlig inom aktuell planperiod. Länsstyrelsen gör bedömningen att regionen därför kan få svårt att uppfylla åtagandet i det ingångna avtalet.

[RG kommentarer och ev. förslag till förändring i planen utifrån synpunkter:](#)
Länsplaneupprättaren avser naturligtvis att hålla sin del av det ingångna avtalet med staten och Gävle kommun. Detta är nu förtydligat i planförslaget. Det vore dock märkligt om länsplanen avsatte medel för åtgärden i länsplanen för perioden 2026–2037 när länsplaneupprättaren har fått tydliga signaler om att behovet kommer någon gång efter 2040, det vill säga utanför kommande planperiod 2026–2037. Länsplanen kommer att revideras flera gånger innan behovet blir reellt och då kommer denna åtgärd att omhändertas så att ingånget avtal följs i alla delar. Länsplanen har också flexibla pottar som kan användas för ändamålet om behovet, mot förmodan, skulle uppstå akut.

Länsstyrelsen noterar att ett av länsplanens fyra mål är *Trafiksäkra transporter för invånare, besökare och näringsliv*. I handlingen beskrivs att 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.

Länsstyrelsen anser att handlingen kan kompletteras med en analys över orsaker till förändringen. Beror det exempelvis på vägåtgärder enligt tidigare länsplan eller andra anledningar? Det kan underlätta om det gavs en överblick över var olyckorna sker i förhållande till föreslagna åtgärder på en karta.

RG kommentarer och ev. förslag till förändring i planen utifrån synpunkter:

Länsplaneupprättaren håller med om att en analys över orsaker till förändringen kan vara av intresse och värde, men att det analysarbetet i så fall behöver göras fristående från planarbetet för att det ska kunna ske på ett kvalitetssäkrat sätt med anledning av den snäva tidplanen för länsplanrevideringen. En karta som ger en överblick över var olyckor sker tas lämpligen fram i samband med att länsplaneupprättaren, i dialog med Trafikverket och berörda kommuner, ska börja paketera trafiksäkerhetshöjande åtgärder kopplat till de trafiksäkerhetspotter som finns i planförslaget.

Länsstyrelsen delar länsplaneupprättarens bedömning om att det vore lämpligt om länsplanen kunde finansiera åtgärder i fyrstegsprincipens steg 1 (tänk om) och steg 2 (optimera) och inte enbart steg 3 (bygg om) och 4 (bygg nytt) i syfte att skapa en mer hållbar och kostnadseffektiv infrastrukturplanering.

RG kommentarer och ev. förslag till förändring i planen utifrån synpunkter:

Länsplaneupprättaren konstaterar att flera remissinstanser delar denna uppfattning.

Länsstyrelsen föreslår att länsplaneupprättaren gör vissa justeringar och kompletteringar i planförslagets *bilaga 1, Miljökonsekvensbeskrivning (MKB)*.

RG kommentarer och ev. förslag till förändring i planen utifrån remissyttrandet:

Länsplaneupprättaren hanterar kommentarer och ändringsförslag samt gör eventuella justeringar i planförslagets *bilaga 1, Miljökonsekvensbeskrivning (MKB)* i särskild ordning.

Mellansvenska Handelskammaren

Mellansvenska Handelskammaren bedömer att länsplaneupprättarens förslag till länsplan har en väl avvägd inriktning och i hög grad svarar mot näringslivets behov. Med fortsatt fokus på trafiksäkerhet, trimningsåtgärder, gång- och cykelvägar kan planen bidra till ett mer tillgängligt och konkurrenskraftigt Gävleborg.

RG kommentarer och ev. förslag till förändring i planen utifrån remissyttrandet:

Länsplaneupprättaren noterar den positiva återkopplingen.

Region Dalarna

Region Dalarna anser att Region Gävleborgs (länsplaneupprättaren) förslag till länstransportplan är väl genomarbetat och tydligt i sina prioriteringar. Region Dalarna vill särskilt betona vikten av en nära och kontinuerlig samverkan kring de prioriterade stråk som korsar länsgränserna. Stråken binder samman regionerna och utgör grunden för arbetspendling, exportindustri och besöksnäring.

[RG kommentarer och ev. förslag till förändring i planen utifrån remissyttrandet:](#)
Länsplaneupprättaren har en samsyn avseende vikten av samverkan.

Region Dalarna lyfter behovet av åtgärder för yrkestrafikens framkomlighet, såsom parkeringsfickor och kapacitetshöjningar, vilket är gemensamma frågor som behöver bevakas och diskuteras vidare.

[RG kommentarer och ev. förslag till förändring i planen utifrån remissyttrandet:](#)
Länsplaneupprättaren har en samsyn.

Region Uppsala

Region Uppsala ser positivt på att Region Gävleborg (länsplaneupprättaren) betraktar plattformsförlängning vid Furuvik station som prioriterad. Region Uppsala anser dock att det inte föreligger skäl till att den finansiella bördan ska delas mellan länen. Nyttan av plattformsförlängningar längs Ostkustbanan tillfaller länsinvånare i båda länen. Region Uppsala menar därför att Region Gävleborg (länsplaneupprättaren) ska stå för hela samfinansieringen så som Region Uppsala gör för samtliga plattformsförlängningar inom Uppsala län.

[RG kommentarer och ev. förslag till förändring i planen utifrån remissyttrandet:](#)
Länsplaneupprättaren delar inte Region Uppsalas ståndpunkt när det gäller finansieringsansvaret för plattformsförlängningen i Furuvik. En kommande nyttofördelningsanalys bör utgöra ledstjärna för hur kostnaderna ska fördelas mellan Trafikverket och de båda berörda länsplanerna (Gävleborg/Uppsala).

Region Uppsala ser positivt på att Gävle Västra prioriteras inom Gävleborgs länsplan. Åtgärden bedöms ha positiva konsekvenser för hållbara transportmedel och i förlängningen möjliggöra en större arbetsmarknad genom att koppla ihop den länsövergripande arbetsmarknaden.

[RG kommentarer och ev. förslag till förändring i planen utifrån remissyttrandet:](#)
Länsplaneupprättaren har en samsyn.

Region Uppsala delar bilden Region Gävleborg (länsplaneupprättaren) redogör för kring väg 76. Region Uppsala ser positivt på att Region Gävleborg kan komma att förbättra förutsättningarna för arbetspendling inom de potter som remissförslaget föreslår. Region Uppsala föreslår dialog kring fortsatta åtgärder kring väg 76 då kopplingen mellan länen är stark.

[RG kommentarer och ev. förslag till förändring i planen utifrån remissyttrandet:](#)
[Länsplaneupprättaren ser fram emot föreslagen dialog.](#)

Region Västmanland

Region Västmanland ser positivt på att planförslaget har ett tydligt fokus på trafiksäkerhet, hållbarhet och tillgänglighet. Man ser det som särskilt värdefullt att planförslaget lyfter fram behovet av förbättrad framkomlighet för näringslivets transporter.

[RG kommentarer och ev. förslag till förändring i planen utifrån remissyttrandet:](#)
[Länsplaneupprättaren noterar den positiva återkopplingen.](#)

Region Jämtland Härjedalen

Region Jämtland Härjedalen har inga särskilda synpunkter på planförslaget men ser positivt på de trafiksäkerhetshöjande åtgärder som planeras längs väg 83 och arbetet med Gävle-Kringlan och Gävle Västra då åtgärderna bidrar till att stärka kopplingarna mellan våra län både via väg och järnväg.

[RG kommentarer och ev. förslag till förändring i planen utifrån remissyttrandet:](#)
[Länsplaneupprättaren noterar den positiva återkopplingen.](#)

X-trafik (regional kollektivtrafikmyndighet)

X-trafik bedömer att planförslaget är mycket väl genomarbetat och att de ekonomiska ramarna fördelas på ett ändamålsenligt sätt utifrån identifierade behov och brister inom länet.

X-trafik ser sammantaget mycket positivt på de föreslagna åtgärder som presenteras i planförslaget. Särskilt viktiga inslag som X-trafik vill lyfta fram är:

- Genomförande av utredningar
- Fördjupad analys av länets stationer
- Möjligheter till statlig medfinansiering
- Insatser för kollektivtrafiken – enkla och kostnadseffektiva åtgärder
- Plattformsförlängningar längs Ostkustbanan och Norra stambanan
- Etablering av Gävle Västra som regional station längs Ostkustbanan

Avslutningsvis understryker X-trafik den stora potential som finns i den infrastruktur som har direkt påverkan på kollektivtrafiken, och som länsplanen kan möjliggöra om den antas i sin helhet. Planen uppvisar en tydlig röd tråd som förväntas generera betydande nyttor för länets invånare, näringsliv och besökare.

[RG kommentarer och ev. förslag till förändring i planen utifrån remissyttrandet:](#)
[X-trafik är en avdelning inom Region Gävleborg med vilken länsplaneupprättaren har mycket täta kontakter, därav samsyn kring planförslaget som helhet. En ny](#)

förutsättning i kommande länsplan är att den inte längre får finansiera utredningar. Finansiering av utredningar ska ske via ett annat anslag som Trafikverket förfogar över. Detta kan komma att innebära att färre utredningar kommer att genomföras i framtiden och att väntetiderna blir längre. Både X-trafik och länsplaneupprättaren är bekymrade över dessa nya omständigheter.

Försvarmakten

Försvarmakten har inget att erinra mot aktuellt planförslag under förutsättning att hänsyn tas till Försvarmaktens tyngsta och bredaste fordon vid utformning av vägar, broar och cirkulationsplatser på Försvarmaktens utpekade koncentrationsvägar. Detta gäller i synnerhet för de trafikflöden som leder till och från större tätorter längs med koncentrationsvägarna inom Gävleborgs län. Därtill behöver framkomligheten under byggtiden säkerställas för ovan nämnda fordonstyper. Vid utsmyckning av cirkulationsplatser och skyltning ska de anpassas för att möjliggöra framkomst av militära fordon. Då länsplanen är av övergripande karaktär kan Försvarmakten komma att lämna mer specifika synpunkter i enskilda fall i senare skeden.

[RG kommentarer och ev. förslag till förändring i planen utifrån remissyttrandet:](#)
Informationen är väl noterad av länsplaneupprättaren och kommer att beaktas vid behov.

Partnerskap Bergslagsdiagonalen

Partnerskap Bergslagsdiagonalen uttrycker sitt fulla stöd för Bollnäs kommuns synpunkter gällande Bollnäs genomfarter.

[RG kommentarer och ev. förslag till förändring i planen utifrån remissyttrandet:](#)
Länsplaneupprättaren noterar detta ställningstagande.

Riksförbundet Enskilda vägar

Riksförbundet Enskilda vägar anser att avsatta medel (25 miljoner kronor) i planförslaget för enskilda vägar inte är tillräckligt.

[RG kommentarer och ev. förslag till förändring i planen utifrån remissyttrandet:](#)
Länsplaneupprättaren hör samman detta och avser att omfördela de avsatta medel som inte kommer att kunna nyttjas för utredningar till investeringsbidraget för enskilda vägar ("Särskilt vägbidrag" enligt ny förordning som träder i kraft 2026-01-01). Detta innebär ett tillskott på 11 miljoner kronor sett över hela planperioden och totalt avsätts alltså 36 miljoner kronor i stället för ursprungliga 25 miljoner kronor. Notera även reviderad text under punkt 4.3 i planförslaget.

Riksförbundet Enskilda vägar förordar att planförslaget justeras så att den tydliggör att även förstärkning av befintliga enskilda vägar är behörigt ändamål.

RG kommentarer och ev. förslag till förändring i planen utifrån remissyttrandet:
Åtgärderna som anges i planförslaget utgör endast exempel, det är förordningen som styr behörigt ändamål.

Riksförbundet Enskilda vägar anmärker på att det i planförslaget uppges att bidragsnivån för särskilt vägbidrag är 50 procent och att det i andra län är möjligt att beviljas upp till 70 procent av projektkostnaden i bidrag.

RG kommentarer och ev. förslag till förändring i planen utifrån remissyttrandet:
Länsplaneupprättaren anser att Riksförbundet Enskilda vägar har helt rätt i sitt ifrågasättande – nuvarande formulering i planförslaget kommer att justeras till att ”Fördelning av medel styrs av vägtyp och det särskilda vägbidraget omfattar en bidragsnivå på 40-70 procent av den totala kostnaden för investeringen...”.

Sveriges Åkeriföretag

Sveriges Åkeriföretag anser att länsplaneupprättaren har en samordnande funktion som rör näringslivets transporter, bland annat frågor rörande laddinfrastruktur, bärighetsklasser, längre fordon och uppställningsplatser för släp i anslutning till tätorter. För det sistnämnda behovet önskar man att länsplaneupprättaren tar en särskild samordningsroll.

RG kommentarer och ev. förslag till förändring i planen utifrån remissyttrandet:
Länsplaneupprättaren noterar synpunkter och önskemål och tar gärna en inledande dialog längre fram – gärna tillsammans med Mellansvenska Handelskammaren.

Sveriges Åkeriföretag påtalar att åkerinäringen är i behov av rastplatser för att kunna ta sin lagstadgade vila. Tyvärr så har kontrollplatser och rastplatser stängts ner trots att det redan innan fanns för få. För att regionen ska kunna vidareutvecklas så behövs rastplatser, uppställningsplatser och säkra rastplatser i anknytning till industri och längs våra vägar. För att säkerställa ett effektivt logistikflöde för det lokala näringslivet och samtidigt avlasta rastplatserna längs huvudvägnätet är det av stor vikt att kommunerna tillhandahåller rast- och uppställningsplatser i närhet till strategiska industriområden. Detta bör ske i samordning med regionen för att uppnå bästa möjliga planering och resursutnyttjande.

RG kommentarer och ev. förslag till förändring i planen utifrån remissyttrandet:
Länsplaneupprättaren noterar synpunkter och önskemål och tar gärna en inledande dialog längre fram – gärna tillsammans med Mellansvenska Handelskammaren.
Länsplaneupprättaren vill samtidigt betona att medel avsatta i planförslaget för parkeringsfickor för näringslivets behov – detta får ses som ett första steg till ett framtida samarbete.

Lantbrukarnas Riksförbund

Lantbrukarnas Riksförbund har inkommit med en gedigen spännvidd av synpunkter kopplat till allt ifrån att livsmedelsproduktion och transporter hänger ihop till att man efterlyser en mer nyanserad beskrivning av gods.

[RG kommentarer och ev. förslag till förändring i planen utifrån remissyttrandet:](#) Länsplaneupprättaren tackar för engagemanget, men synpunkterna kommer inte att föranleda några justeringar i planförslaget. Däremot tar länsplaneupprättaren med sig flera kloka resonemang för framtida åtgärdsplanering, dialog och planrevideringar.

Cykelfrämjandet

Cykelfrämjandet anser att planförslaget lyfter fram en tydlig ambition att förbättra förutsättningarna för cykling i länet. För Cykelfrämjandet är det dock viktigt att cykeln får en större andel av den finansiella pott som regeringen tilldelar länsplaneupprättarna. Man påtalar att cykeln har potentialen att ersätta bilresor inom våra städer inom det som kallas för 15-minutersstaden (5 km), men med elcykeln ser man även att fler och fler cykelpendlar längre sträckor. Cykelfrämjandet efterfrågar ur flera aspekter ett mer detaljerat planförslag kopplat till cykling och cykelåtgärder.

[RG kommentarer och ev. förslag till förändring i planen utifrån remissyttrandet:](#) Länsplaneupprättaren tackar för engagemanget, men synpunkterna kommer inte att föranleda några justeringar i planförslaget. Däremot tar länsplaneupprättaren med sig flera kloka resonemang för framtida åtgärdsplanering, dialog och planrevideringar.

G&K Blanks Fastigheter AB

Företaget G&K Blanks Fastigheter AB vill särskilt lyfta fram behovet av en gång- och cykeltunnel samt säkra passager vid Häggesta handelsområde i Bollnäs, där man utvecklar ett nytt handelscentrum med Julia och Stadium Outlet som hyresgäster. Man önskar även att länsplaneupprättaren prioriterar ett antal andra trafiksäkerhetshöjande åtgärder Bollnäs tätort.

[RG kommentarer och ev. förslag till förändring i planen utifrån remissyttrandet:](#) Länsplaneupprättaren kommer att ta åtgärdsförslagen under beaktande i dialog med Bollnäs kommun och Trafikverket.

Roman Hruska (privatperson)

Privatperson som inkommit med behov av infrastrukturåtgärder i samhället Los.

[RG kommentarer och ev. förslag till förändring i planen utifrån remissyttrandet:](#) Länsplaneupprättaren tackar för engagemanget, men synpunkterna kommer inte att föranleda några justeringar i planförslaget.