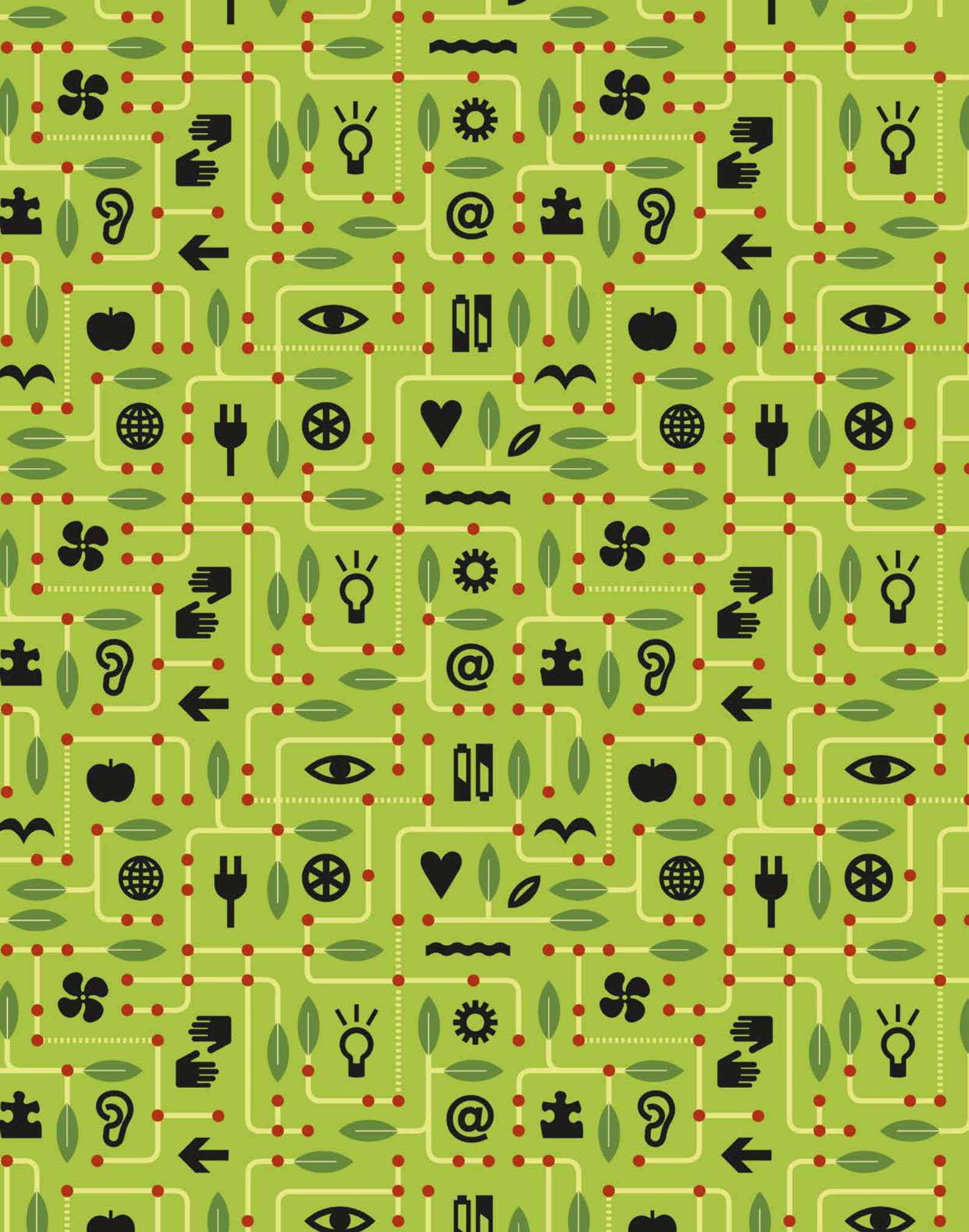


INFRASTRUKTUR PROGRAM

med systemanalys





» Innehåll

Innehållsförteckning	3
Sammanfattning	4
Inledning och syfte	5
Strategiska vägval för Gävleborg	6
Funktioner	14
Funktionella stråk	22
Angelägna objekt och åtgärder	40
Bilaga 1	

Sammanfattning

Det övergripande målet för transportpolitiken är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet. Det övergripande målet är i sin tur uppdelat i funktionsmål och hänsynsmål.

I all transportpolitisk planering och genomförande är samverkan mellan nationell, regional och lokal nivå en förutsättning. Det är därför viktigt att ha ömsesidig kännedom om de olika processerna. För att stärka hållbar regional tillväxt i Gävleborgs län krävs att en större regional arbetsmarknad med större branschbredd utvecklas, vilket förutsätter stärkt rörlighet inom regionen och mellan Gävleborg och andra regioner. En stärkt integrering inom länet mellan Gävleområdet och övriga delar av länet samt externt mellan i första hand Gävleborg och Stockholm/Uppsala området är av betydelse för att nå upp till en tillräckligt stor ”kritisk massa” av företrädade branscher och arbetsplatser. Samverkan med omgivande arbetsmarknader i Falun/Borlänge och Sundsvall bidrar till en önskad utveckling.

Ökad tillgång till högutbildad arbetskraft och goda pendlingsmöjligheter inom en acceptabel tidsrymd bidrar till ett mer diversifierat näringsliv med minskad sårbarhet, fler företag lockas till regionen och den interna marknaden växer ytterligare.

Näringslivets behov av effektiva transporter är av avgörande betydelse såväl nationellt som regionalt. Gävleborg har en mycket hög genomströmning av transittrafik från såväl näringslivets egen produktion i länet som den högproducerande industriproduktionen i norra och mellersta Sverige. För att kunna tillgodose både rikets och regionens behov är effektiva transportmöjligheter i Gävleborg en nyckelfråga avseende både person- och godstrafik.

För att stärka möjligheten till arbets- och studiependling samt kompetensförsörjning och näringslivets utveckling i övrigt inom och till/från Gävleborgs län, är det av största vikt att åtgärda brister i de stråk som idag och framledes är de viktigaste transportlederna för arbetspendling och näringslivstransporter. I synnerhet rör det sig om åtgärder för ökad standard, kapacitet, framkomlighet, tillförlitlighet, säkerhet och turtäthet i stråken.

Följande transportstråk och noder, i nämnd ordning, har störst betydelse för utvecklingen i Gävleborgs län som helhet.

- » **E4/Ostkustbanan**, (Umeå)-Sundsvall-Gävle-Uppsala-Arlanda-Stockholm
- » **Gävle hamn**
- » **E16/Bergslagsbanan**, Gävle-Sandviken-Hofors-Falun/Borlänge (-Göteborg)
- » **Norra Stambanan rv83/godsstråket i Bergslagen**, (Trondheim)-Östersund-Bollnäs-Gävle (-Stockholm)/Avesta (-Göteborg)
- » **Bergslagsdiagonalen**, rv50, (Jönköping-) Falun/Borlänge-Ovanåker-Bollnäs-Söderhamn (-Hudiksvall)
- » **Rv84**, Hudiksvall-Ljusdal-Sveg/Funäsdalen

Stråkens kopplingar sinsemellan behöver förbättras så att de kompletterar och stärker varandra på ett bättre sätt. Systemtänkandet behöver utvecklas. Länets viktigaste nod för pendling och kollektivtrafik, Gävle resecentrum, ingår samtidigt i de tre förstnämnda stråken.

Tillgängliga medel och resurser för nationella och regionala transportinvesteringar är begränsade, vilket medför att prioriteringar behöver göras. Insatser och åtgärder prioriteras utifrån stråkens betydelse för utvecklingen av länet som helhet.

Åtgärderna måste i första hand vad gäller järnvägar inriktas på kapacitetshöjning, plan- och profiljustering, bärighetsåtgärder. Vad gäller väg handlar det främst om säkerhetsåtgärder, men även om framkomlighet. Grundläggande genomtänkta steg 1-2 åtgärder behöver göras, särskilt med fokus att skapa bättre förutsättningar för ökat kollektivt resande.

Genom satsningar i de prioriterade stråken stärks rörligheten i Gävleborgs län och tillgängligheten till arbete och utbildning kommer att underlättas för både män och kvinnor. Sammantaget bidrar åtgärderna till att uppnå målen i den regionala utvecklingsstrategin.

Samtidigt stärks Gävleborg läns bidrag till att de nationella transportpolitiska målen uppfylls. Insatser riktade att stärka den ”Botniska korridoren”, järnvägen som sammanbinder Finland och Sverige med kontinenten, påverkar direkt det europeiska transportnätverket samtidigt som åtgärderna är en förutsättning för att nätverket ska uppnå sin fulla potential.

1. Inledning och syfte

Infrastrukturprogrammet är en del i regionens samlade utvecklingsarbete och ett av flera operativa program kopplade till den regionala utvecklingsstrategin (RUS). Genom analysen och efterföljande åtgärdsplanering är avsikten att befästa samverkan och samsyn kring mål och framtåsyftande prioriteringar. Syftet är även att etablera en plattform för dialog och samordning såväl inom Gävleborgs län som med omgivande regioner.

Infrastrukturprogrammet konkretiserar och lyfter fram behovet av olika stråk inom och genom Gävleborgs län. Av största vikt är att belysa hur investeringar i infrastruktur i länet främjar såväl hållbar tillväxt i regionen som på nationell nivå och i EU. För att kunna göra denna bedömning har regionala, nationella och EU-gemensamma mål och ambitioner för den framtida utvecklingen analyserats och vägts in i analysen.

Programmet presenterar således övergripande analyser av transportsystemets funktion och brister utifrån mål och behov och uppfyller därmed de krav på analys som definieras i Trafikverket, Boverket och Sveriges Kommuner och Landstings publikation ”Åtgärdsvalsstudier en handledning”.¹ Ansatsen är prioriterande och framtåsyftande. Infrastrukturprogrammet är också styrande för Region Gävleborgs ställningstagande till förslag till nationell plan för transportinfrastruktur och länstransportplan.

1.2 Samråd i processen

Som ett led i samrådsprocessen har två seminarier hållits, dels den 15 november 2012 dels den 17 januari 2013. Vid seminarierna medverkade tjänstemän från regionen, kommunerna, kollektivtrafikmyndigheten och Trafikverket.

1.3 Disposition

Analysen börjar med att beskriva de vägval och behov som Gävleborgs län står inför, dels utifrån inriktning och prioriteringar i den regionala utvecklingsstrategin, dels utifrån länets roll i ett nationellt och internationellt perspektiv.

Därefter beskrivs transportsystemets funktion och delfunktioner. Analysens tyngdpunkt, stråkanalysen, är uppdelad i prioriterade huvudstråk och övriga huvudstråk.

1. Inledning och syfte
2. Strategiska vägval för Gävleborg
3. Funktioner
4. Funktionella stråk
5. Angelägna objekt och åtgärder

¹ Trafikverket, Boverket, SKL (2012), ”Åtgärdsvalsstudier en handledning”

2. Strategiska vägval för Gävleborg

Gävleborgs förutsättningar utgår i hög utsträckning från hur väl vi kan samverka och förhålla oss till olika förutsättningar i omvärlden. Ju klarare bild vi har över sammanhang desto mer strategiska kan vi vara i våra vägval.

2.1 Utgångspunkt

Infrastrukturprogrammets utgångspunkt är de nationella målen och den regionala utvecklingsstrategin. En bra och väl fungerande infrastruktur krävs för hållbar tillväxt. En positiv regional utveckling skapar i sin tur behov av infrastrukturella investeringar.

Programmet ingår i ett bredare sammanhang av planer och program som på olika sätt stödjer den regionala utvecklingsstrategin. Utöver de regionala insatserna (se nedanstående bild) tillkommer särskilda program som struktur- och fonderprogram på Nuts 2-nivå,² andra EU-program samt olika nationella program för genomförande av den regionala utvecklingsstrategin.

2.1.1 Mål

Det övergripande målet för den regionala utvecklingspolitiken i Gävleborgs län är:

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

Det övergripande målet tar sin utgångspunkt i människan och dennas betydelse för länets utveckling. Nya möjligheter för människors självförverkligande och aktiva bidrag till samhällsutvecklingen.

Regionen måste vara inkluderande i bemärkelsen att olika människors behov, villkor och förutsättningar tas tillvara. Strategin är att med utgångspunkt i social, miljömässig och ekonomisk hållbar utveckling arbeta för mål och vision genom målområdena:

- » Stärkta individer
- » Smart samverkan
- » Tillgängliga miljöer

Den regionala utvecklingsstrategin lyfter fram två drivkrafter som bidrar till den regionala utvecklingen och det övergripande målet, som är infrastruktur och kompetens. Genom att stärka drivkrafterna skapas positiva regionala förutsättningar för exempelvis fler jobb, näringslivets utveckling och förmåga till innovation.

Kompetensförsörjning, arbetspendling samt godstransporter ges särskild prioritet och det är därför särskilt viktigt att stärka insatser som är betydelsefulla för dessa funktioner.

2.1.2 Hållbart resande

Goda kommunikationer är en viktig förutsättning för regional tillväxt, attraktivitet och konkurrenskraft. De insatser som görs i transportinfrastrukturen ska därför i första hand stärka sådant som är betydelsefullt för t.ex. hållbar arbetspendling, viktiga transportleder för näringslivet och gränsöverskridande transporter. Vid analys av behov ska alltid fyrstegsprincipen tillämpas. Ökad tillgänglighet och funktionalitet för arbetsmarknadsregionerna är en överlevnadsfråga för regionen och kollektivtrafiken har därför en viktig roll. Från och med årsskiftet 2011/2012 är Landstinget Gävleborg ansvarig myndighet för kollektivtrafiken i länet. Ett trafikförsörjningsprogram för åren 2013-2015 med utblick till 2025 har tagits fram.

2.1.3 Kollektivtrafiken – regionalt trafikförsörjningsprogram

Visionen för det regionala trafikförsörjningsprogrammet i Gävleborg är: Goda utsikter för ett livskraftigt Gävleborg – där kollektivtrafiken är en självklar del av resandet i ett hållbart samhälle.

Landstinget Gävleborgs mål för regional kollektivtrafik är:

- » Att mer av arbets- och studiependlingen sker med kollektiva färdmedel.
- » Tillsammans med omgivande län underlätta länsöverskridande resande.

Landstinget väljer att satsa på och prioritera regional kollektivtrafik i starka pendlingsstråk, d.v.s i områden där kollektivtrafiken kan vara ett förstahandsval och som bidrar till en funktionell arbetsmarknad. Starka pendlingsstråk är stråk med kollektivtrafik under alla veckans dagar. Landstingets ambition är att säkerställa ett basutbud om tre förbindelser från orter som har lägst omkring 200 invånare. Landstinget kommer att beakta lokala förutsättningar i samverkan med berörda kommuner vid planering av den regionala landsbygds- och kollektivtrafiken.

² Nuts 2-nivån för Gävleborg innebär samverkan med länen Värmland och Dalarna i ett gemensamt struktur- och fonderområde



Figur 1. Nya möjligheter i ett lokalt, regionalt, nationellt och europeiskt sammanhang- Regionala Utvecklingsstrategin (RUS)

2.2 Nationella mål

2.2.1 Övergripande mål

Det övergripande målet för transportpolitiken är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet. Det övergripande målet är i sin tur uppdelat i funktionsmål och hänsynsmål.

I all transportpolitisk planering och genomförande är samverkan mellan nationell, regional och lokal nivå en förutsättning. Det är därför viktigt att ha ömsesidig kännedom om de olika processerna.

2.2.2 Funktionsmålet Tillgänglighet

Funktionsmålet handlar om att skapa tillgänglighet för resor och transporter. Transportsystemets utformning, funktion och användning ska medverka till att ge alla en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet samt

bidra till utvecklingskraft i hela landet. Samtidigt ska transportsystemet vara jämställt, det vill säga likvärdigt svara mot kvinnors respektive mäns transportbehov.

2.2.3 Hänsynsmålet säkerhet, miljö och hälsa

Hänsynsmålet handlar om säkerhet, miljö och hälsa. Transportsystemets utformning, funktion och användning ska anpassas till målsättningen att ingen ska dödas eller skadas allvarligt. Det ska också bidra till att miljö kvalitetsmålen uppnås och att ökad hälsa uppnås.

2.3 EU:s transportpolitiska mål

I EU-kommissionens Vitbok - "Färdplan för ett gemensamt europeiskt transportområde - ett konkurrenskraftigt och resurseffektivt transportsystem"³ lyfts ett fyrtiotal konkreta initiativ för det kommande årtiondet med syfte att bygga upp ett konkurrenskraftigt transportsystem. Initiativen bedöms bidra till ökad rörlighet, ta bort ett antal strategiska flaskhalsar och därigenom bidra till ökad tillväxt och sysselsättning.

³EU-kommissionen: "Färdplan för ett gemensamt europeiskt transportområde – konkurrenskraftigt och resurseffektivt transportsystem" (2011)

Figur 2 TENT-T Kärnstruktur i Europaperspektivet.
 Ett mål för EU är att de Europeiska väg- och järnvägsstråken ska hänga väl samman i en struktur utan "flaskhalsar".



Ett annat mål är att minska Europas beroende av importerad olja och reducera koldioxidutsläppen inom transportsektorn med 60 % till år 2050.

Några av de viktigaste målen på lång sikt (2050) är;

- » Inga konventionellt drivna bilar i städerna.
- » Förnyelsebara bränslen utgör 40 % av all bränsleförbrukning i flygsektorn.
- » En reduktion av utsläppen från sjöfarten med minst 40 %
- » En förflyttning av 50 % av passagerare och frakt på medellånga sträckor mellan städer från väg till spårbunden trafik eller sjöfart.
- » En sextio procentig reduktion av utsläppen från transportsektorn.

EU:s medlemsländer har också lagt fast en kärnstruktur för EU:s transportsystem; TEN-T. I den översyn av TEN-T som just nu pågår lyfts den Botniska korridoren fram, i detta sammanhang nämns bland annat Gävle hamn och en uppgradering av järnvägen mellan Sundsvall och Stockholm. I Kommissionens initiativ ”Connecting Europe Facility 2014-2020” föreslås konkreta investeringar inom ramen för TEN-T med en tydlig koppling till EU:s övergripande utvecklingsstrategi - EU 2020.

En historisk överenskommelse mellan Kommissionen, Rådet och Europaparlamentet träffades i maj 2013 om tillskapandet av ett starkt europeiskt transportnät. Överenskommelsen måste dock formellt fastställas av Rådet och Parlamentet. Det stomnät som ska skapas inom ramen för fonden för ett sammanlänkat Europa kommer att fokusera på ”felande länkar”, undanröja flaskhalsar och göra systemet smartare. Det nya TEN-T stomnätet kompletteras med ett omfattande vägnät som ansluter till stomnätet på regional och nationell nivå. Detta kommer huvudsakligen att finansieras av EU-länderna, men det kommer att finnas möjligheter till finansiering via vissa EU-medel. Målsättningen är att successivt se till att majoriteten av invånarna och företagen i EU år 2050 har högst 30 minuters restid till detta stora nät. Stomnätet ska stå klart år 2030. De viktigaste ingående komponenterna är gränsöverskridande projekt, driftskompatibilitet och intermodalitet mellan olika transportslag. Ett infrastrukturprogram för Gävleborg behöver förhålla sig till nämnda strategier på EU-nivå då de sätter in länet och de åtgärder som planeras i ett större transportpolitiskt perspektiv.

2.4 Gävleborg och utvecklingen i Sverige och EU

Omstruktureringen av näringslivet - i Sverige, inom EU och globalt, medför ökad rörlighet mellan människor, varor, tjänster, information och kapital. När rörligheten ökar får några faktorer särskild betydelse för en Orts eller regions attraktivitet och ekonomiska utveckling; Ett större befolkningsunderlag leder erfarenhetsmässigt till bl.a. högre lönesumma och ökade valmöjligheter för individen. Det medför också en större närmarknad för företagen, enklare matchning av arbetskraften mot företagets behov och förbättrade möjligheter till högre utbildning och forskning.

När de anställdas kunskaper och färdigheter får större betydelse för produktionsvärdet blir kunskap och kompetens en allt mer betydande tillväxtfaktor. I tjänstesamhället ökar kraven från företag och offentlig sektor på kompetens och utbildningsnivå. Industriproduktionen blir också mer kunskapsintensiv och kräver ofta specialiserad och högt utbildad arbetskraft.

Ökad tillgänglighet gör att företagen kommer närmare en större marknad och närmare sina konkurrenter och samarbetspartner. Det leder i sin tur till regionförstoring och därmed större befolkningskoncentration.

En regions förnyelsekraft och innovationsförmåga bestämmer dess framtida konkurrenskraft. Förnyelse, diversifiering och specialisering av företagandet inom en arbetsmarknadsregion krävs för ett väl fungerande regionalt innovationssystem, som bygger på ett samspel mellan näringsliv, akademi och offentlig sektor.

Dessa drivkrafter förstärker varandra och de är alla nära knutna till den nya ekonomiska geografins teorier om att skalfördelar, tillgänglighet/transporter och marknadsstorlek skapar förutsättningar för platsers ekonomiska utveckling. Gävleborgs geografiska lokalisering gör att länet delvis är ett transitläne, något som medför att investeringar i regionens transportinfrastruktur påverkar verksamheter i hela landet. Länetets närhet till bl.a. Sveriges största arbetsmarknad - Stockholm - gör vidare att förbättrad tillgänglighet över administrativa länsgränser stärker möjligheterna till utveckling inom ramen för den nya ekonomiska geografins teorier.

Ser vi till varuexportens utveckling kan konstateras att Gävleborgs län år 2010 var det län som hade den 4:de högsta produktionen per invånare. Det var endast Västerbotten, Värmland och Jönköpings län som per capita hade högre varuexport. Trävaruindustrin dominerar godsflödena till/från Sundsvallsregionen genom trä-, process- och byggnadsindustrin.

Botniska korridorerna, som finns med i det europeiska järnvägsnätet Core Network (TEN-T), är ett exempel på hur infrastrukturen i Gävleborg är en del av den Europeiska kontexten. Botniska korridorerna, som i stora delar löper från Finland vidare längs hela Norrlandskusten ner till Mellansverige, skapar förutsättningar för framförallt godstransporter i nord-sydlig riktning mot kontinenten, samt förbättrar möjligheter till arbetspendling från/till Gävleborgs län. Även om Botniska korridorerna främst utgör infrastrukturella satsningar i huvudsak nord-sydlig led, krävs också effektiva stråk i öst-västlig riktning som inkluderar kringliggande hamnar, påfartsvägar och järnvägar för att full effekt ska nås.

Den stora manifestation som nyligen gjorts med E 16 som del i ett öst-västligt stråk kan i en framtid i ett intermodalt transportnät förena Finland, Sverige och Norge i ett gemensamt stråk där huvudstäderna Helsingfors och Oslo förenas med Gävle. I ett sådant framtida scenario framstår Gävle hamns strategiska funktion tydlig.

2.5 Perspektiv – Ambitioner – Prioriteringar

Målen för den regionala utvecklingsstrategin för Gävleborgs län antyder vilka krav som ställs på regionens framtida infrastruktur. Som framgått är infrastrukturen i Gävleborg nära sammanlänkad med såväl transportflödena inom Sverige som inom EU.

2.5.1 Perspektiv

I en strategisk analys av transportinfrastrukturen i förhållande till länets utvecklingsförutsättningar är det viktigt att lyfta fram i vilka perspektiv som diskussionen förs. Ramarna för den strategiska diskussionen kring transportinfrastrukturen i detta program är:

- » Geografisk avgränsning - i denna studie anläggs huvudsakligen ett lokalt och regionalt perspektiv på Gävleborg med utblick mot omvärlden.
- » Genom länets stora betydelse som transitlän görs även en beskrivning och analys kring den nationella betydelsen och behov ur nationell synpunkt. En förutsättning för bra utvecklingsbetingelser är att infrastrukturen är väl avstämd och anpassad till det nationella systemet av stråk och noder.
- » Även en europeisk utblick är nödvändig och angelägen. Särskild som EU genom TEN-T och CEF uttryckt ambitionerna att samordna gemenskapens länder i ett infrastrukturellt nätverk och stråktänkande.
- » Integrationen med grannarna - Gävleborgs relation

till Uppsala/Stockholms-, Falun/Borlänge- och Sundsvallsregionerna är påtaglig, men även relationen till Västmanland och Härjedalen har betydelse för länets utveckling.

- » Länets närings- och utbildningsstruktur är i många avseenden starkt omvärldsberoende. I länet finns industriföretag som konkurrerar på den globala marknaden, utbildningsinstitutioner som i ökad utsträckning utsätts för konkurrens och innovationsmiljöer som traditionellt verkar i en internationell miljö. Samtidigt finns en rad nationella institutioner och en stor offentlig sektor, som i mindre grad är direkt omvärldsberoende, men indirekt berörs av förändrade villkor i omvärlden.
- » Transportinfrastrukturens roll är, förutom att generellt bidra till att det nationella målet att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet, även att bidra till en positiv regional utveckling uppnås.
- » Utgångspunkten för systemperspektivet är att identifiera och stödja sammanhang som gynnar helheten, inte enskilda åtgärder eller att alla delar av länet ska få sitt. Det innebär t.ex. ett tänkande kring stråk och hur kopplingen till och mellan dessa stråk kan utvecklas.
- » Tidsperspektivet - att se framåt innebär att man behöver se bortom nuet. Att t.ex. enbart utgå från dagens trafikflöden är alltför defensivt när syftet är att utveckla en region.
- » Mål och prioriteringar - Programmet bör utgå ifrån hur den framtida transportinfrastrukturen kan stödja att målen uppfylls. Återigen handlar det om att se helheten bortom delarna.
- » För att förstå de faktorer som driver regional utveckling finns vissa generella förutsättningar att utgå från. En sådan är att uppnå en ”kritisk massa” av befolkning inom en geografisk koncentration. Inom Gävleborg är det i nuläget Gävle - Sandviken området som har förutsättningar att uppnå den självförstärkande positiva spiral som skapar tillväxt. Regionförstoring skapar alltså förutsättningar för ett mer diversifierat och specialiserat näringsliv.
- » Gävle - Sandvikenområdet ger sammankopplad med Uppsala - Stockholmsregionen möjligheter till bättre ekonomisk tillväxt, vilket även kan spridas till övriga delar av länet. Även norra Hälsingland kan, med förbättrade kommunikationer och kortare

restider, dra nytta av Gävles tillväxt. Norra Hälsingland har även mycket att tjäna på att ta till vara Sundsvallsregionens utveckling.

- » Den kommunala planeringen och kommunernas möjligheter att på olika sätt bidra till genomförandet av insatser för transportinfrastrukturen är en förutsättning för en fungerande struktur. Särskilt stor betydelse har kommunernas planberedskap.

2.5.2 Ambitioner

Det är de samlade ambitionerna för länets utveckling som är grunden för analysen. Under de senaste åren har visioner, mål och prioriteringar formulerats i olika fora och på olika plan i länet. Ofta också med länets grannar eller inom ramen för annan samverkan. Infrastrukturprogrammet behöver förhålla sig till vad dessa ambitioner betyder för prioriteringen av framtida satsningar i transportsystemet.

- » Helheten är utgångspunkten - länets kommuner och FA-områden (Gävle, Söderhamn, Hudiksvall, Ljusdal) är viktiga delar av denna helhet, men de är samtidigt beroende av interaktionen mellan varandra och att helheten inte åsidosätts. Regional utveckling handlar bland annat om att identifiera och utveckla delarnas roll i helheten och att se hur helheten kan stödja interaktionen mellan delarna för gemensam nytta.
- » Som nämnts har den regionala utvecklingsstrategin en alldeles särskild betydelse för länet eftersom den prioriterar och anger de viktigaste insatsområdena för länets utveckling. Den regionala utvecklingsstrategin sätter ramarna och tar hänsyn till nationella och EU-strategier samt anger ambitionerna.
- » Även om infrastrukturprogrammet i hög grad ska spegla länets specifika behov behöver den i högsta grad även beakta omgivande läns behov. Det kan mycket väl vara så att insatser i ett annat län är den mest effektiva åtgärden för Gävleborg. Ett exempel skulle kunna vara om spårkapaciteten mellan Stockholm – Uppsala eller Uppsala – Älvkarleby har sådana begränsningar att det utgör en flaskhals också för länet. Det är också ofta av avgörande betydelse att en enig majoritet i flera län är överens om en angelägen prioritering.

2.5.3 Prioriteringar

Den regionala utvecklingsstrategin är vägledande för de prioriteringar som behöver göras i Gävleborg. Länets förhållningssätt inom följande områden är strategiskt viktiga:

- » Gävleborg är i hög grad ett transitlän för såväl gods- som personresor. Den råvarubaserade industrin med bl.a. malm, mineraler och skogsråvaror utgör strategiskt värdefulla produkter med stor efterfrågan och betydelse för bl. a. vidareförädling både i Sverige och i andra delar av världen. Godset forslas genom landet och vidare ut mot kontinenten. En mycket stor expansion av utvinningen från olika naturresurser i området förväntas. Ska dessutom den växande besöksnäringen och turismen kunna utveckla sin potential är goda kommunikationsmöjligheter en förutsättning. Persontrafiken mellan de nordligare delarna av landet och söderut, främst mot Stockholmsregionen, sker idag i hög grad med flyg. Det är inte hållbart ur ett framtidsperspektiv, utan här måste konkurrenskraftig järnvägstrafik utvecklas som alternativ.
- » För att belysa betydelsen för Sverige av den produktion som genereras i Norrland kan redovisas att 52 % av BNP härrör sig från området. Vad gäller nettoexporten är genomsnittet för Sverige 1 400 euro/cap, medan norra Sveriges medeltal är 5 800 euro/cap.
- » En stor och viktig fråga som för närvarande debatteras är EU:s svaveldirektiv. Ett beslut som innebär att svavelhalten i fartygsbränslen den 1 januari 2015 ska sänkas från 1,0 till 0,1 % i Nord sjön, Östersjön och Engelska kanalen. Svaveldirektivet kan bl.a. innebära att gods i ökad utsträckning flyttas över från sjötrafik till väg och järnväg. Trycket på dessa trafikslag förutses därför öka markant. Utveckla relationen till grannarna och samtidigt ha egen växtkraft.
- » Just nu är Gävle-Sandvikenområdet dragloket i den regionala ekonomin. Det är viktigt att framtida insatser i transportinfrastrukturen stödjer en fortsatt positiv utveckling i denna del av länet. Ett kompensatoriskt tänkande som ”Gävle klarar sig självt, nu behöver vi satsa på dem som går sämre” skulle försvaga regionens utveckling som helhet. Det är bara Gävle, genom sin storlek och sin arbetsmarknad, som kommer att förmå att kroka arm med den snabbt växande Uppsala/Stockholmsregionen och

vara en tillräckligt stark nod för att motivera en utbyggnad av Ostkustbanan mot Sundsvall.

- » Samtidigt är det viktigt för den framtida utvecklingen i länet att hela den södra länsdelen kan kroka arm med Uppsala län, den västra delen kopplas mot Falun/Borlänge och att den norra länsdelen på samma sätt förmår stärka sambanden över länsgränsen mot Sundsvallsområdet. På så sätt stärks den egna utvecklingskraften i hela länet. Insatser i transportinfrastrukturen som stärker dessa delregionala samband är därför eftersträvansvärda. Samlat agerande och bejakande av skilda förutsättningar i olika delar av länet.
- » Gävleborgs län är inte en funktionell helhet. Länet drar åt olika håll och dess lokala arbetsmarknader har olika styrkor och svagheter. De olika delarnas olika roller behöver därför bejakas samtidigt som hänsyn tas till Gävles dominans på den inomregionala spelplanen.
- » De olika delarnas förutsättningar innebär att de i vissa avseenden kräver olika prioriteringar och fokus i utvecklingsarbetet. En ökad tillgänglighet inom länet kan inte fullt ut kompensera för detta - förbättrad tillgänglighet över länsgränser i funktionella samband är viktig för stora delar av länet.

3. Funktioner

Utifrån den regionala utvecklingsstrategin är det möjligt att dela in transportsystemets uppdrag i ett antal funktioner och delfunktioner. Här delas transporter in i:

- » Persontransporter för arbets- och studiependling, arbetsgivarnas kompetensförsörjning samt besöksnäringen
- » Näringslivets gods- och varustransporter

Persontransporter sker dessutom för handel, service och fritidsaktiviteter. Funktionsindelningen ger möjlighet att beakta hur olika transportslag kan kombineras för att leva upp till målbilden för den regionala utvecklingsstrategin. Besöksnäringen innefattar personresor både genom länet samt transporter till olika besöksmål inom länet.

För godstrafiken görs uppdelning mellan transittrafik, transporter till och från Gävleborg samt transporter inom länet. Diskussionen kring åtgärder i syfte att stärka transportsystemet i Gävleborg tar sin utgångspunkt i regeringens direktiv för åtgärdsplanering. Direktiven anger att åtgärder skall inriktas mot de viktigaste stråken för att stärka sträckor som är betydelsefulla för hållbar arbetspendling, viktiga transportleder för näringslivet och gränsöverskridande transporter. Särskild uppmärksamhet kan även behöva läggas på de delar av infrastrukturen där det finns behov av anpassning till omgivningen. Det befintliga transportsystemet ska fortsätta utvecklas och anpassas till moderna hänsynskrav avseende tillgänglighet, miljö och säkerhet.⁴

3.1 Persontransporter

Persontransporterna omfattar arbets- och studiependling, kompetensförsörjning, fritids- och serviceresor samt besöksnäringens resor

3.1.1 Personresor till/från och inom regionen

År 2010 arbetspendlade drygt 1,4 miljoner personer över kommungräns i Sverige. Det innebär att arbetspendlingen generellt i riket har ökat med ca 20 procent under en tioårsperiod. Genom pendlingen ges större tillgång till utbildning och det är lättare att hitta arbete, samtidigt som näringslivet får lättare att hitta kompetens, kunder och samarbetspartner. Under senare tid har generellt järnvägstrafikens problem stått i fokus för diskussioner. Samtidigt kan vi notera att medan persontransporterna på väg ökat med ca 6 % under den senaste tio-årsperioden har persontransporterna på järnväg ökat med 39 % (riket).⁵

Den avgörande faktorn att knyta samman funktionella områden med varandra är restiden. Viljan att dagpendla till arbete ökar avsevärt när restiden sjunker till under 45 minuter. Åtgärder som förkortar restiden är därför strategiska. Av Figur 6 framgår det viktiga sambandet mellan främst Uppsala-Stockholmsområdet och Gävleborg. De gröna staplarna beskriver att inpendlingen till länet är större än utpendlingen medan de röda staplarna markerar motsatsen, d.v.s. att utpendlingen är större från regionen (kännetecknande för en stark arbetsmarknad är ofta att inpendlingen är större än utpendlingen). Det framgår även av bilden att utbytet mellan Gävleborg, Dalarna och Västernorrland är relativt omfattande.

En god infrastruktur, som möjliggör mellanregional arbetspendling, är av betydelse för att bredda den lokala/regionala arbetsmarknaden samt för att ge förutsättningar för näringsliv och offentliga verksamheter att få tillgång till efterfrågad kompetens i önskad omfattning. Persontransporterna är därmed en viktig del av näringslivets transporter, inte minst arbetskraftsförsörjning. Flera företag i Gävleborg vittnar om problem att hitta kvalificerad arbetskraft på orten, då blir effektiva persontransporter avgörande för företagets överlevnad och/eller utveckling.

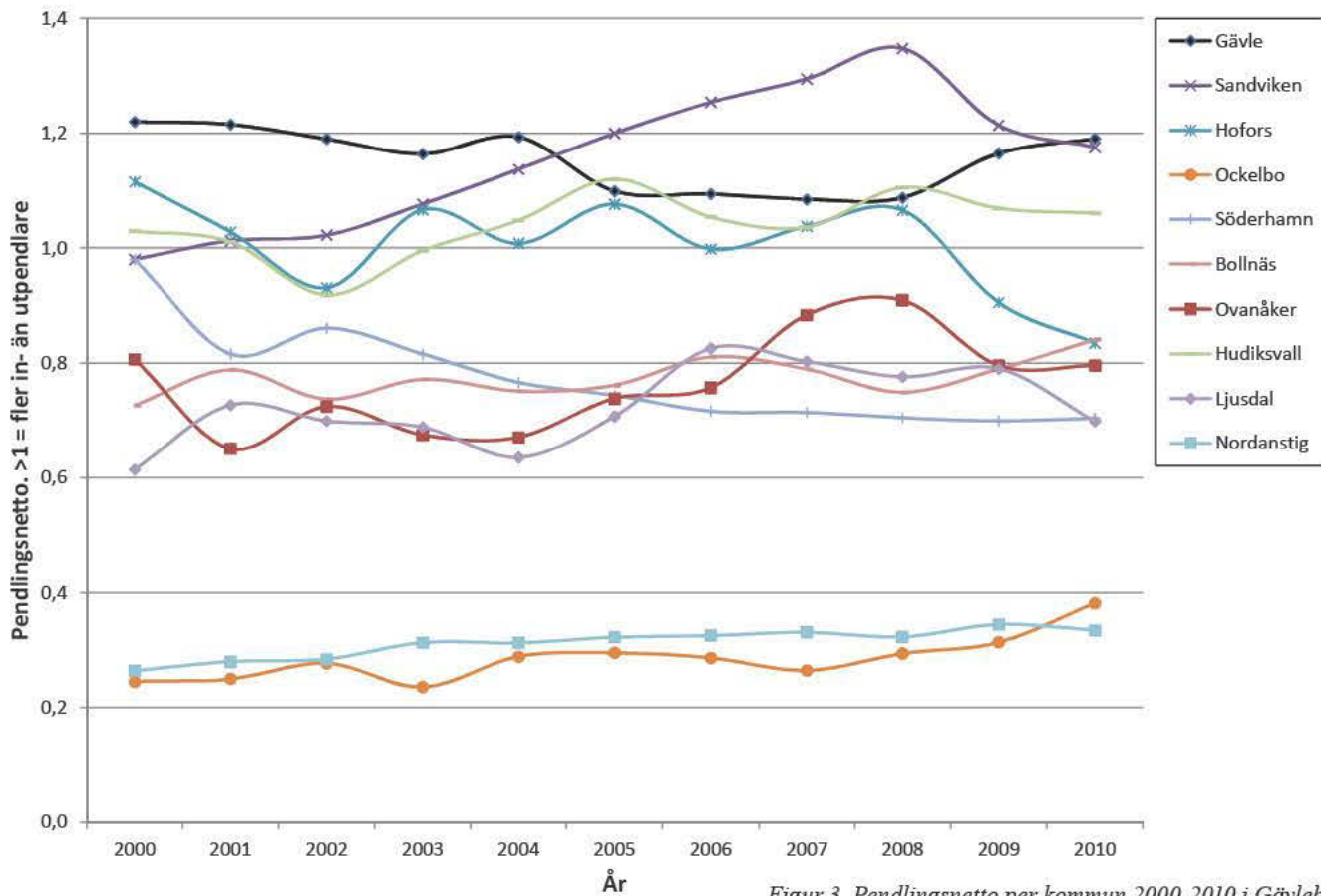
År 2010 hade drygt 8 600 personer i länet sitt arbete utanför länsgränsen medan ca 7 300 personer pendlade in till länet, vilket ger ett pendlingsnetto på 1 300 personer. Medan utpendlingen har ökat med cirka 25 % under tiden 2000-2010 har inpendlingen ökat med 42 %. Utpendlingen från länet är störst till Stockholm – Uppsala-, Falun/Borlänge- och Sundsvallsregionerna. Kommunerna Gävle, Sandviken och Hudiksvall har fler inpendlare än utpendlare medan övriga kommuner har större ut- än inpendling.

Arbetspendling mellan närbelägna kommuner har stor betydelse för att åstadkomma positiv utveckling av arbetsmarknaderna (regionförstoring). Generellt sker pendling i ett län framförallt inom de så kallade funktionella arbetsmarknadsområdena (FA-områden).

⁴ Regeringsbeslut, 2012-12-20, ”Uppdrag att ta fram förslag till nationell trafikslagsövergripande plan för utveckling av transportsystemet och trafikslagsövergripande länsplaner för regional transportinfrastruktur (rskr 2012/13:119)

⁵ Björn Hasselgren; Näringslivets transporter, sid 7

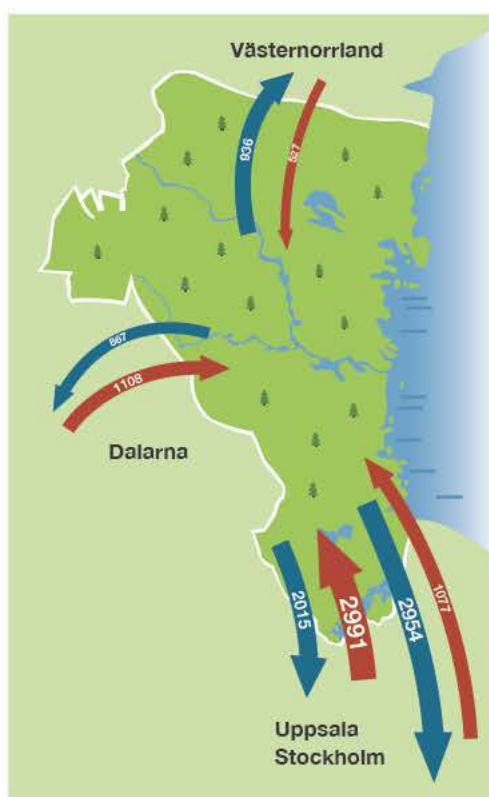
Pendlingsnetto Index där år 2000 = 100



Figur 3 Pendlingsnetto per kommun 2000-2010 i Gävleborg

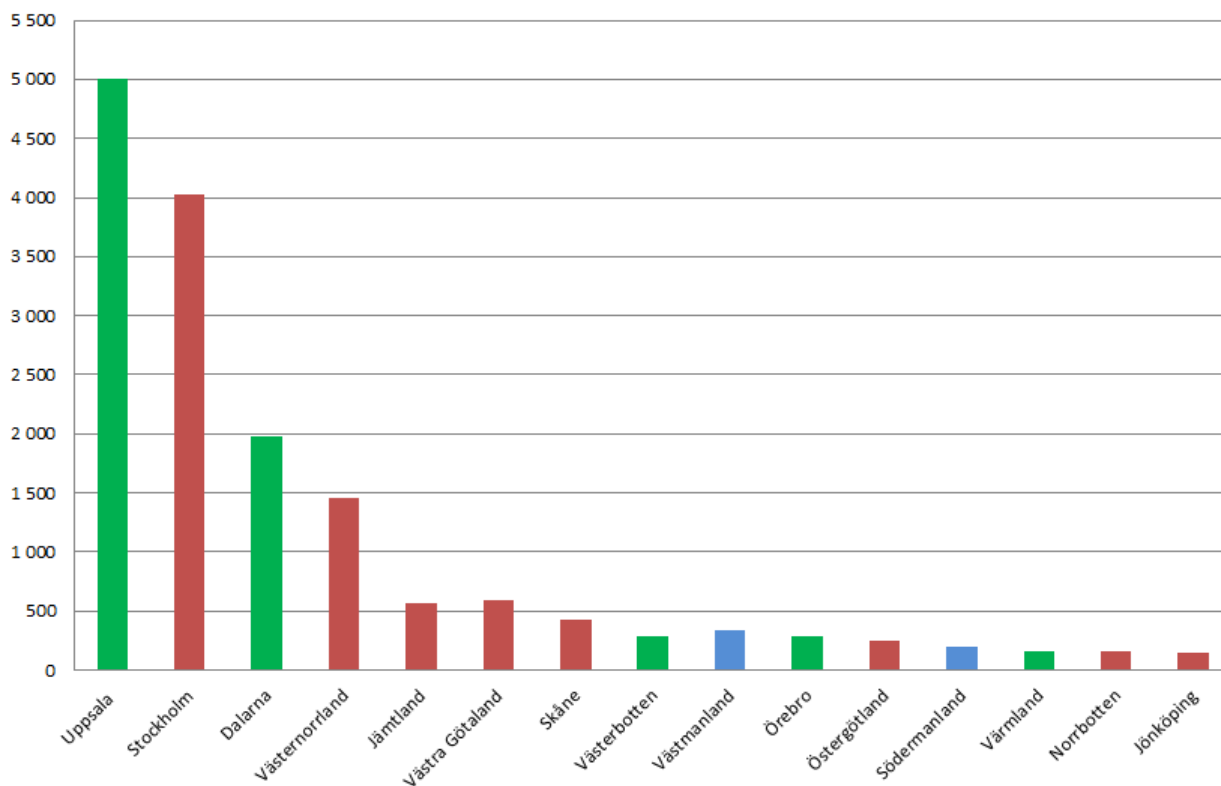


Figur 4 Pendling kommuner



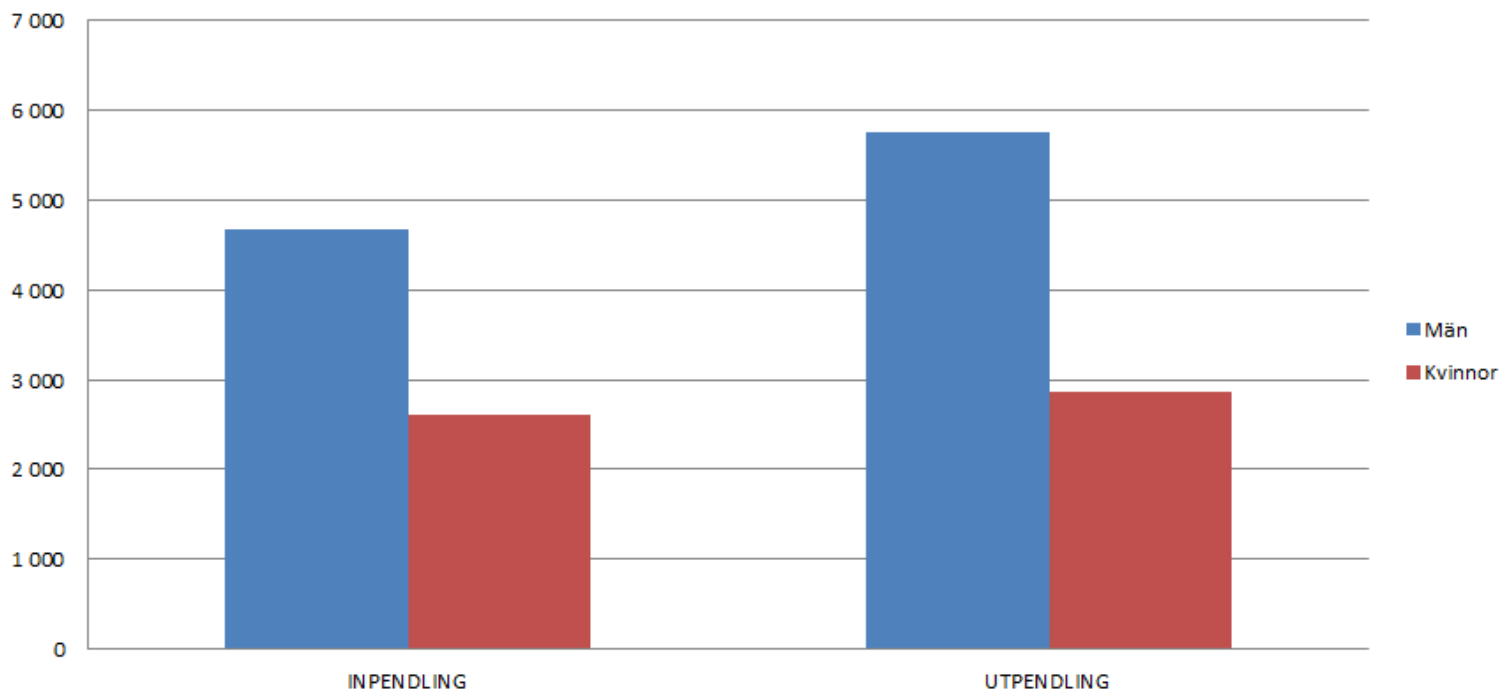
Figur 5 Pendling kringliggande län

Total in- och utpendling Gävleborgs län (2010)



Figur 6 Total in- och utpendling Gävleborg

In- och utpendling Gävleborgs län fördelad på män och kvinnor (2010)



Figur 7 In- och utpendling Gävleborg kvinnor och män

3.1.2 Könsuppdelad arbetsmarknad

Som framgår i figur 7 arbetspendlar männen i större utsträckning än kvinnorna. Män står för ungefär 2/3 av pendlingen. Att män pendlar i högre utsträckning än kvinnor får i hög grad tillskrivas traditionella och strukturella faktorer. Kvinnor anpassar i högre utsträckning valet av arbetsplats och arbetstid så att det fungerar med familjens behov. Kvinnor arbetar dessutom t.ex. ofta inom vård- och utbildningssektorerna, områden där pendling ofta inte lönar sig. Särskilt väl visar sig skillnaderna vid längre pendlingssträckor och över länsgräns. Därmed drar män i större utsträckning nytta av regionförstoringens effekter såväl i form av högre lön som högre sysselsättningsgrad.

Kraven på utbildning blir allt tydligare i det alltmer kunskapsintensiva arbetslivet. I Gävleborg är utbildningsnivån lägre än medeltalet för län i riket i övrigt. Kvinnorna i länet har högre utbildningsnivå än männen.

Tabell: Pendling i Gävleborgs län över kommun/regiongränser i de stråk som har störst betydelse för länets utveckling (SCB 2010)

E4 / Ostkustbanan	9 500
Gävle-Uppsala	2 000
Gävle-Stockholm	1 700
Gävle-Skutskär/Älvkarleby	2 200
Gävle-Söderhamn	700
Söderhamn-Hudiksvall	600
Hudiksvall-Nordanstig	1350
Nordanstig-Sundsvall	500
Gävle-Sundsvall	250
Övriga	500
E16 / Bergslagsbanan	7 700
Gävle-Sandviken	5 500
Sandviken-Hofors	900
Hofors-Falun	200
Gävle-Falun	700
Sandviken-Falun	200
Övriga	200
Norra stambanan/rv83	2 500
Gävle-Ockelbo	700
Ockelbo-Sandviken	500
Gävle-Bollnäs	400
Bollnäs-Ljusdal	400
Bollnäs-Ockelbo	100
Övriga	400
Bergslagsdiagonalen	
/rv 50 lv 301	3 000
Ovanåker-Bollnäs	1 400
Bollnäs-Söderhamn	1 100
Söderhamn-Ovanåker	100
Bollnäs-Hudiksvall	200
Övriga	200
Rv 84	1 000
Hudiksvall-Ljusdal	700
Övriga	300

3.1.3 Delarnas samspel

Av ovanstående tabell framgår pendlingsutbytet i utvalda relationer. Här framgår t.ex. hur viktig en viss kommuns arbetsmarknad är för grannkommunen. I exempelvis relationen Hudiksvall – Nordanstig noteras ett mycket starkt samband. Av redovisade 1 350 pendlare arbetar ca 1 000 Nordanstigsbor i Hudiksvall och 350 Hudiksvallsbor i Nordanstig. Arbetsmarknaden i Hudiksvall är således oerhört viktig för Nordanstigs befolkningsmöjligheter till arbete. Det jämna utbytet mellan Gävle – Sandviken respektive Bollnäs-Ovanåker indikerar ömsesidigheten i arbetsplats- och kompetensutbytet. Genom att de lokala arbetsmarknaderna i var och en av kommunerna sammansmälts till ett FA-område (tillsammans med Ockelbo och Hofors) kommer också fler branscher att finnas företrädade inom regionen. Branschutvidgningen är en nyckelfråga när det gäller hur stor utvecklingskraft en region har.

3.1.4 Hur sker arbetsresorna

Enligt Trafikanalys resvaneundersökning från år 2011 utgjordes ca 50 % av alla personresor i Sverige av bilresor. Hälften av alla arbets-, tjänste- och skolresor (som står för ca 45 % av alla resor) sker med bil. Endast var femte resa genomförs med kollektivtrafik. Kvinnor reser generellt i högre utsträckning kollektivt än vad män gör. Dock är bilen det vanligaste färdmedlet även för kvinnor. Gång och cykel är ett vanligare transportsätt för kvinnor än för män. För att få en bild av de vägar som är av vikt för arbetspendlingen i Gävleborgs län används årsmedeldygnstrafik (ÅDT) som indikator. Vägarna E16 och E4 har i särklass högsta trafikmängderna i Gävleborgs län, med toppnoteringen 29 000 fordon mellan Gävle och Sandviken. Även riksvägarna 50, 56, 76, 83, och 84 har på vissa delsträckor relativt stora trafikmängder. Exempelvis har delsträckorna Skutskär-Gävle och Söderhamn-Mohed ca 8 000-9 000 fordon/dygn, Hudiksvall-Forsa respektive Arbrå-Bollnäs 6 000-7 000 fordon/dygn vardera. Resandeökningen har varit störst i städer och längs starka stråk. På landsbygden visar resandet en viss tillbakagång. Detta kan delvis förklaras av befolkningsminskning och minskat antal skolelever. Resandet med buss och länståg (X-tåg) hade sin högsta notering någonsin under 2011 med 13,7 miljoner resor totalt, varav 7 miljoner i Gävleområdet.⁶ Av de 13,7 miljoner resorna stod länstrafikens Xtåg för 1 miljon. Ser vi till persontransporter på järnväg framgår att Ostkustbanan, som bl.a. binder samman Gävle med Uppsala - Stockholm och Sundsvall, står för den största delen av persontransporterna på järnväg inom länet. Ostkustbanan har mycket stor betydelse för arbetspendlingen inom regionen likväl som utanför regionen.

⁶ Gävleborgs trafikförsörjningsprogram

⁷ Pendlingsstatistik ger en indikation på arbetsmarknadens regionala attraktionskraft. Ju högre inpendling en kommun har i förhållande till utpendlingen, desto bredare är vanligtvis arbetsmarknaden (förutsatt att antalet pendlare är någorlunda stort).

⁸ Statistik från Högscoleverket/Universitetkanslerämbetet/Universitet- och högscoleområdet.

Även Bergslagsbanan och Norra stambanan har stor betydelse för möjligheterna till arbetspendling.

En förutsättning för att kunna utnyttja kollektivtrafiken, så att den verkligen blir konkurrenskraftig gentemot bilen, är att se till att avståndet till hållplats inte är alltför långt. Attraktiva resecentra som bekväma, trygga och säkra bytespunkter för olika kommunikationsmedel är strategiskt viktiga.

3.1.5 Kompetenspendling

Att personer med kvalificerade kompetenser är tillgängliga för länets företag och offentliga verksamheter är en förutsättning för att företag ska kunna utvecklas och för att den offentliga verksamheten ska fungera. Kompetenspendlingen från främst Stockholm-Uppsalaregionen är därför viktig för Gävleborgs utvecklingskraft. Forskare inom olika discipliner och läkare som bor i Uppsala men arbetar vid Högskolan i Gävle och Gävle sjukhus är exempel på eftersökt nyckelkompetens som behövs.

Det är idag vanligt att företag söker upp personer med viss eftersökt kompetens och att verksamhet etableras där dessa personer vill bo. Generellt sett är tidsavstånd, utbildning och lönenivå viktiga faktorer för personers pendlingsbenägenhet.⁷

3.1.6 Studieresande

Gävle högskola är det enskilda lärosäte där största delen av länets studenter genomför sina eftergymnasiala studier (36 %). Därefter är Uppsala universitet (12 %) följt av Mittuniversitetet (8 %) de lärosäten som flest gävleborgare vänder sig till. Högskolan i Gävle rekryterar i huvudsak sina studenter från Gävleborgs län, därefter kommer studenterna från Dalarna (6 %) respektive Uppsala län (5 %).⁸ Av tradition studerar, inte sällan, många av de mindre högskolornas studenter på distans. Det innebär att studenten bor kvar på hemorten och samtidigt studerar på deltid vid högskolan/universitetet. Statistik saknas om dessa studenters resvanor. De flesta kommuner i Gävleborgs län har en eller flera gymnasieskolor. Säkra och tidsmässigt anpassade resor mellan hem och skola måste fungera eftersom eleverna i ökad utsträckning väljer utbildning mer flexibelt än tidigare både avseende programinriktning, ort och huvudman.

3.1.7 Service- och fritidsresande

Genom ökade krav på effektivisering, samordning och specialisering kan vi se att både offentlig och kommersiell service alltmer koncentreras till färre platser och orter. Till viss del kan den nya tekniken med t.ex. 24-timmarsmyndigheter göra att brister som uppstår kompenseras. Det finns inget som indikerar att en ökad decentralisering av verksam-

heter och service kommer att ske. Tvärtom talar mycket för fortsatt ökad koncentration och specialisering. Den fysiska tillgängligheten är dock många gånger av stor vikt, särskilt när befolkningen är geografiskt spridd som i Gävleborg. Tillgången till länssjukvård i Gävle och Hudiksvall samt även till regional sjukvård vid Akademiska sjukhuset i Uppsala är exempel på samhällsservice som behöver vara tillgänglig för länets alla invånare. Även den statliga servicen har under senare år koncentrerats till allt färre orter, även om försök görs att samordna servicen i en och samma servicepunkt, t.ex. Arbetsförmedling, Försäkringskassa och Skattekontor. På många landsorter finns även polis och kommunal service samordnad i gemensam byggnad med viss administrativ service gemensam. Att dagligvaruhandeln tillhandahåller service som post- och paketutlämning, är ombud för Svenska Spel, Systembolaget och apotek är vanligt sedan många år tillbaka.

Valbo köpcentrum i Gävle och Birsta köpcentrum i Sundsvall är områdets stora kommersiella centra. Även här krävs god tillgänglighet via hållbara transporter. I de mindre orterna är det angeläget att medborgare som saknar bil, särskilt de äldre, ges möjlighet att få tillgång till varuförsörjning.

Det talas ofta om att lanthandeln och skolan är den sista servicen som lämnar en landsbygd. När så sker anses det vara en signal att bygden är på väg att avfolkas. Frågan är dock om det behöver vara så även framtid. Genom täta serviceresor, välplanerat varuförsörjningsstöd och arbetspendling kan den kommersiella servicen ändå vara tillgodosedd och etablerandet av friskolor har på många sätt medfört friare skolval. Den tätortsnära landsbygden, särskilt i sjö- och havsnära lägen, kan därför bli alltmer attraktiv för fast boende.

Sammanfattningsvis kan konstateras att för att klara av samhällsättagandet måste transportsystemet vara robust för att säkerställa de resor som behövs och att de sker på ett hållbart sätt. Det gäller särskilt för den typ av service som förutom arbets- och studieresor även utgörs av sjukresor, hemsjukvård, äldreomsorg, räddningstjänst, varuförsörjning m.m.

3.1.8 Besöks- och turiströrelsen

Svenska besöksnäringen får en allt större betydelse. Under 2010 omsatte näringen 254,4 miljarder kronor varav utländska besökare konsumerade för 87,1 miljarder kronor i Sverige. Även om turiströrelsens exportvärde utgör ett viktigt bidrag till Sveriges ekonomi, så är det framför allt besöksnäringens förmåga att bidra till ökad sysselsättning som kommit i fokus under senare år.

I Gävleborgs län är besöksnäringen en viktig tillväxtbransch.

Besöksnäringen omsätter omkring 2,2 miljarder kr i länet med mer än 4 miljoner övernattningsnätter, omkring 900 000 dagbesök och nära 1600 årsarbeten. Detta innebär ca 270 miljoner kronor i totala skatteintäkter (kommun och landsting). De utländska kommersiella gästnätterna på hotell, vandrarhem och i stugor uppgick till drygt 49 000.⁹ Besöksnäringens utveckling förutses ha betydelse för hur regionen kommer att utvecklas avseende arbetstillfällen, inflyttning och bibehållen service. Ett flertal destinationer och event som t.ex. Gävle med Furuvik, Sandviken med Kungsberget samt Järvsö med utbud av skidanläggningar, Järvzoo och andra besöksmål är under stark utveckling.

3.1.9 Arlanda

Arlanda är Gävleborgs flygplats och dess närhet innebär ovärderliga och nödvändiga förutsättningar för länets kontakter nationellt och internationellt. I framtiden kan vi räkna med att alltmer av specialiserad högteknologisk produktion fraktas med flyg för att snabbt komma kunderna till del. Goda flygförbindelser bidrar till förutsättningar för ett utökat nätverk och samarbeten på både en nationell och internationell arena. Kunskap, idéer och tjänster som utbyts i dessa sammanhang har en positiv inverkan på innovation-sprocesser i samhället och stimulerar den regionala tillväxten i Gävleborg.

Närheten till Arlanda höjer näringslivets konkurrenskraft samtidigt som möjligheten till fritidsresandet blir en allt viktigare del i människors liv och verkar berikande på många sätt.

Avgörande i ett ”hela resan” perspektiv är fungerande väg- och järnvägsförbindelser som innebär att resor till och från Arlanda kan genomföras på ett effektivt och bekvämt sätt. Kapaciteten för kollektiva transporter till och från Arlanda är begränsad, och det är viktigt att tillgängligheten för resenärerna kan förbättras på den punkten. Detta kan samtidigt skapa förutsättningar att komma tillrätta med marktransporternas utsläpp som hotar att överstiga gällande totala utsläppstak, vilket för närvarande hämmar Arlandas fortsatta utveckling.

3.1.10 Förkortade restider - nya möjligheter

För att stärka den regionala tillväxten i Gävleborg krävs en prioritering av stråk som gynnar regionen totalt. Att presentera ett infrastruktursystem som ökar rörligheten, möjliggör för växande kompetenser och stärker tillgängligheten till kommersiell- och offentlig service är av stor betydelse för en hållbar tillväxt i regionen. Närheten till Uppsala och Stockholm innebär goda förutsättningar för Gävleborgs län att med rätt infrastrukturella insatser öka pendlingsmöjligheter-

⁹ TEM Gävleborg

na i båda riktningar.

Detsamma gäller pendlingen mellan Sundsvall- och Falun/Borlängeområdet likväl den inomregionala pendlingen där flödena är som störst; Sandviken - Gävle följt av Nordanstig - Hudiksvall, Ovanåker - Bollnäs, Söderhamn - Bollnäs samt Sandviken - Hofors. För infrastruktursystemets utformning är det väsentligt att beakta att benägenheten till pendling minskar efter 45 minuters restid.

3.2 Näringslivets gods- och varutransporter

Gävleborg är till betydande del transitlän för gods. Investeringar i regionens transportinfrastruktur stärker inte endast konkurrenskraften för de stora industrier som finns belägna i Gävleborgs län utan påverkar också industrier i övriga landet positivt.

Generellt i landet kan vi konstatera att i takt med att godsvolymer ökar och export- och importandelarna stiger spelar transportererna en allt viktigare roll för näringslivet. Vägtrafik och sjöfart står vardera för ca 38 % av godsvolymer medan järnvägstransportererna står för 22-23 %.¹⁰

Godset i Gävleborg transporteras på väg, järnväg och sjöfart via hamn. Vad gäller flyg är närheten till Arlanda viktig. I den ranking av Sveriges bästa logistiklägen som tidskriften "Intelligent logistik" publicerade i februari i år kom Mellansvenska regionen (Gävle, Sandviken, Borlänge, Falun) på 12:e plats i landet. Det är en stark förbättring gentemot tidigare år och visar att de potentialer som finns i Gävleområdet med bl.a. stort befolkningsomland, möjligheter till tillkommande logistikyta med närhet till Arlanda och Stockholm samt att Gävle hamn är Ostkustens största containerhamn m.m. är oerhört värdefulla förutsättningar för fortsatt tullväxt och utveckling. Möjligheterna att utveckla axeln Finland (Helsingfors)– Sverige – Norge (Oslo innebär en intressant utvecklingsmöjlighet som skulle förena tre nordiska länder. Genom att den nord-sydliga axeln med stråken E 4 /Ostkustbanan och Norra stambanan/ rv. 83 möter det öst-västliga stråket med E 16/Bergslagsbanan uppstår ett logistiknav i länet och då öppnas möjligheterna till trafiklösningar som öppnar stora affärs och transportnoder. Gävle hamn har genom detta en oerhört stor betydelse.

I Trafikverkets kapacitetsutredning påtalas att i den södra delen av Norrland finns en stor del av pappers- och massaindustrier och sågverk med starkt ökad import av bl.a. träprodukter, som förmodligen också har sin avsättning längs denna del av kusten. Massaved och trävaror är också den produktgrupp som ökar absolut mest och som troligen även står för en stor del av tillväxten i området. Den största

regionala ökningen i Norrland står dock järnmalmsexporten för, men en kraftig ökning av handelsutbytet sker även med Finland.

3.2.1 Godstransporter på väg

I Gävleborgs län transporteras 67 % av godset på väg inom länet, vilket är lägre än riksgenomsnittet. Resten är alltså transporter på väg med destination utanför länet, vilket är en indikation på att länet är viktigt för transittrafik. Motsvarande siffra för riket är 72 %. Den totala mängden av gods som transporterades inom länet uppmättes år 2011 till 12 miljoner ton.

Enligt godsprognosen för 2050 (Trafikverket) kommer lastbilsflödena på E 4, Umeå-Sundsvall-Gävle, att öka med 70 %. På delen Gävle - Stockholm antas ökningen bli cirka 130 %. Det medför att det kommer att finnas trängselproblem både kring Gävle och Sundsvall.

Följande kategorier dominerar:

Jord, sten, grus och sand	7%
Cement, kalk, byggmaterial	3%
Rundvirke	31%
Flis, träavfall, sågavfall	7,5%
Raffinerade petroleumprodukter	4%
Livsmedel, djurfoder	3,5%

3.2.2 Godstransporter på järnväg

Järnvägstransportererna genom Gävleborg är omfattande och Gävle är en viktig knutpunkt i det svenska järnvägsnätet. Här binds Ostkustbanan, Bergslagsbanan, Norra stambanan och Gävle hamn samman.

Basindustrin i norra Sverige är en viktig motor för den nationella tillväxten. Produkter och förädlade råvaror till ett värde över 700 miljarder kr/år fraktas till största delen på järnväg stegvis söderut till Europas industrier och marknader. Kapacitetsbristerna i järnvägsnätet har förvärrats de senaste åren. Samtidigt förutsätter företagets planer en 50-procentig ökning av godsvolymer innan år 2025. En överflyttning av trafik från Norra stambanan till Botniabanen och Ostkustbanan sker för närvarande, vilket är logiskt, eftersom det för merparten av godsvolymer innebär en kortare väg. Det kan också ses som en naturlig utveckling eftersom stora mängder gods transporteras vidare sjövägen via Sundsvalls och Gävles hamnar. Att godset transporteras på både Ostkustbanan och Norra stambanan är en förutsättning för att persontrafiken ska kunna ges utrymme att utvecklas i såväl inland som efter kusten. Norra stambanan är dock fortfarande huvudstråket för gods

¹⁰ Björn Hasselgren; Näringslivets transporter

på järnväg genom Gävleborg med ca 50 godståg per dygn. För Ostkustbanan har kapacitetsbristen inneburit förlängda restider för persontrafiken, till exempel en ökning med 30 minuter på sträckan Sundsvall - Stockholm sedan början av 2000-talet. Banan mellan Gävle och Sundsvall har Sveriges längsta och relativt sett högst belastade enkelspår. En viktig investering för godstrafiken är den förbindelse mellan Söderhamn och Kilafors som påbörjats och som beräknas slutföras under de närmaste åren. Det är den ”gamla Kilaforsbanan” som nu byggs om för godstransporter. Godstransporterna kommer att avlänkas från Ostkustbanan/Norra stambanan och söderut länkas mot Hallsberg/Mjölby med möjlig förbindelse vidare mot Göteborg.

3.2.3 Godstransporter till sjöss

I Gävleborgs län finns idag tre hamnar med olika inriktningar och storlek. Det är de allmänna hamnarna i Gävle, Söderhamn (Orrskär) och industrihamnen i Skärnäs (Iggesund). Gävle hamn har i bl.a. den statliga utredningen SOU 2007:59 utsetts till en nationell hamn av strategiskt intresse, och omnämns i utredningen som en hamn med växande containerverksamhet och en nationellt strategisk industri- och energihamn (exempelvis flygbränsle till Arlanda).

Gävle hamn är en av landets tio största import- och exporthamnar med reguljär trafik till bl.a. Storbritannien och den europeiska kontinenten. Till hamnen finns väl utbyggda förbindelser på landsidan med tre järnvägsstråk som knyts ihop (Ostkustbanan, Bergslagsbanan och Norra stambanan) samt större vägar (E4, E16, väg 67 och 68). Hamnleden som förbinder hamnen med omgivande större vägar är nyligen utbyggd och planer finns på att öka kapaciteten på befintligt järnvägsspår ner till hamnen.

Under perioden 2010-2015 satsas på omfattande utbyggnader av nya kajer, bättre infrastruktur, muddring av hamninloppet och effektivare hantering. Detta för att möjliggöra trafik med betydligt större fartyg än i dagsläget.

Med ett nytt anslutningsspår och elektrifiering av det befintliga hamnspåret kommer varje enkelresa till och från hamnen att reduceras med cirka 30-45 minuter, vilket innebär en stor kostnadseffektivisering för hamntransporter. Projektet innefattar nybyggnation av en elektrifierad direktanslutning till Gävle hamn med cirka två kilometer järnväg över Näringens industriområde. Det innebär även elektrifiering av befintligt hamnspår (Fredrikskansbanan) från Gävle godsbangård till nya bangården vid Gävle Hamn, inklusive bangårdsspår.

Hanterad godsmängd under 2011 uppgår till cirka 4,8 miljoner ton. Historiskt har hamnen i första hand hanterat skogs- och oljeprodukter, men idag hanteras många olika typer av varor och godsslag, med tonvikt på råvaror och produkter

till och från den tunga industrin i regionen. Sedan 2006 går även allt flygbränsle till Arlanda via Gävle hamn. Containertrafiken i hamnen har också utvecklats starkt under senare år och hamnen är den största containerhamnen på ostkusten och den tredje största i Sverige.

Alla godståg kommer att kunna köra direkt till och från hamnen oberoende var de kommer ifrån. Tidigare växlingsproblematik och byte från el- till diesellok på godsbangården behövs inte.

3.2.4 Godstransporter med flyg till/från Arlanda

Flygfrakt svarar för 25-30 % av det svenska exportvärdet. Det innebär att det skickas varor med flyg för 1 miljard svenska kronor varje dag. Effektiva förbindelser till handelscentra och marknader är viktiga faktorer för att kunna konkurrera globalt. 10-15 % av företagets försäljning är direkt beroende av väl fungerande flygförbindelser. Arlanda flygplats är Sveriges största flygplats och har stor nationell betydelse med i dagsläget 164 destinationer över hela världen och 19 miljoner passagerare till och från Arlanda. Flygplatsen är av riksintresse och har en stor regional betydelse bl.a. med 16 000 anställda.

För Gävleborgs län är läget nära Arlanda strategiskt när det gäller godstransporter. Arlanda har också en viktig roll som stor arbetsgivare i området. Gävle hamn har en viktig funktion för flygtrafiken genom att distributionen av allt flygbränsle sker via hamnen. Närheten mellan Gävleborg och Arlanda via Bergslagsbanan, Norra stambanan och Ostkustbanan möjliggör effektiva transportmöjligheter till/från Gävleborg och övriga orter i Sverige och omvärlden.

4. Funktionella stråk

Ökad rörlighet respektive och stärkt kompetensutveckling är den strategiska inriktningen i Gävleborgs regionala utvecklingsarbete för att uppnå målet i den regionala utvecklingsstrategin, RUS, "Nya möjligheter för människors självförverkligande och aktiva bidrag till samhällsutvecklingen".

Infrastrukturen har en central lokal, regional och nationell roll i att bl. a "knyta ihop" arbetsmarknader och för att möta det transportbehov som krävs för näringslivets utveckling. Detta måste ske på ett långsiktigt hållbart sätt d.v.s. vara samhällsekonomiskt, miljömässigt och socialt hållbart, i enlighet med beslut i regering och riksdag. Infrastrukturen i Gävleborg ska också utgöra en effektiv del i det europeiska transportsystemet. Eftersom resurserna till investeringar och drift är begränsade behövs en genomtänkt strategi utifrån en helhetssyn. Gävleborgs län har ett antal transportstråk för persontransporter avseende arbets- och studiependling/kompetensförsörjning samt för näringslivets och besöksnäringens transporter och eftersom de ekonomiska resurserna för åtgärder är begränsade måste prioriteringar göras.

För att infrastrukturen skall kunna svara mot de förutsättningar som framhålls i den regionala utvecklingsstrategin(RUS) bör arbetet fokuseras huvudsakligen efter de prioriteringar som görs i detta program, Stråkens kopplingar sinsemellan behöver också förbättras så att de kompletterar och stärker varandra på ett bättre och mer tydligt sätt. Systemtänkandet behöver utvecklas.

4.1 Transporter för pendling och näringsliv

Näringslivets och offentliga sektorns tillgång på arbetskraft och kompetens samt möjligheterna för den enskilde individen att arbets- och studiependla är, tillsammans med möjligheterna till effektiva gods- och varutransporter, avgörande för den regionala tillväxten.

I och genom Gävleborgs län finns ett antal funktionella transportstråk som har stor betydelse för arbets- och studiependling samt kompetensförsörjning. Dessa stråk bidrar samtidigt till att näringslivet i Gävleborgs län kan leverera gods och ta emot införsel av insatsvaror till sina verksamheter. Stråken har även stor betydelse för besöksnäringen. (Läs vidare i kap 4.3)

4.2 Kollektivtrafik

En region kan ses som ett sammanlänkat nätverk av städer tätorter och landsbygd där en effektivisering av transportsystemet är en förutsättning för att kunna hantera flödet av människor och varor i syfte att gynna en hållbar tillväxt, liksom att tillgodose människors transportbehov i vardagslivet. Kollektivtrafiken i sig kan ses som ett verktyg för att understödja tillväxten i en region. Kollektivtrafik bidrar bland annat till:

- » Att höja attraktiviteten i regionen, vilket lockar till sig fler människor.
- » En förbättrad arbetskraftsförsörjning. Genom en väl utbyggd kollektivtrafik kan fler få tillgång till utbildningsmöjligheter samtidigt som det gynnar pendlingen och underlättar matchningen på arbetsmarknaden.
- » Innovationsprocesser genom att förbättra tillgängligheten mellan strategiska noder, exempelvis goda förbindelser till lärosäten och näringslivskluster.
- » En hållbar miljö
- » Ett mer jämställt samhälle

En fortsatt utveckling av kollektivtrafiken med anpassning till arbets- och studiependlingens krav är alltså viktigt för tillväxten och den regionala utvecklingen i Gävleborgs län. Detta är samtidigt i hög grad en näringslivsfråga i och med att företag och offentliga arbetsgivare ges bättre möjligheter till kompetensförsörjning.

De stråk som lyfts fram i detta infrastrukturprogram, är de som idag och framledes bedöms ha stora pendlingsströmmar och har den största betydelse för utvecklingen i Gävleborgs län. I samtliga dessa stråk är det viktigt med särskilda åtgärder för att kunna utveckla attraktivare, snabbare och effektivare kollektivtrafik med fokus på arbets- och studiependling. Förutsättningar för snabbussar behövs i ide stråk som saknar möjligheter till tågtrafik. Samtidigt är det viktigt att utgå ifrån perspektivet "hela resan", där kompletterande stödfunktioner som anslutningar, angöringar, omstigningar, tillgänglighet, service, m.m. behöver utvecklas och stärks.

Gävleborg har genom sitt väl utbyggda väg- och järnvägsnät goda förutsättningar för att utveckla det kollektiva resandet. Fundamentet för Gävleborgs kollektivtrafik utgörs av järnvägsnätet eftersom samtliga banor – Ostkustbanan, Norra stambanan, Bergslagsbanan och godsstråket genom Bergslagen – täcker in en stor del av befolkning och företag, samtidigt som de förbinder Gävleborg med befolkningsrika städer och regioner som Uppsala, Arlanda, Stockholm, Falun/Borlänge och Sundsvall. Bussförbindelser kompletterar till de områden som inte har direkt tillgång till järnvägsnätet. I Gävleborgs län ligger arbetet med kollektivtrafik i framkant. Goda exempel på detta återfinns runt om i länet, där exempelvis Gävle kommun arbetar aktivt med hållbart resande och kommunens trafikstrategi lägger stort fokus kring ”hela resan” - perspektivet där bilen ska användas så lite som möjligt och samtidigt bidra till att kollektivtrafiken ska bli ett mer naturligt transportsätt.

Vidare har Söderhamn, Hudiksvall, Ljusdal och Bollnäs investerat i resecentra som ökat kollektivtrafikens effektivitet. Kommunerna har generellt en uttalade målsättningar om fungerande trafikstruktur med väl anpassad kollektivtrafik samt fler gång- och cykelvägar, samtidigt som kommunerna vill se att persontågstrafiken ska utvecklas för att underlätta arbets- och studiependling. I Söderhamn har dessutom genom intensivt arbete med bland annat satsningar på ungdomars kollektivtrafikresande och ombyggd bytespunkt i centrum fyrdubblat det kollektiva resandet. I övrigt finns i nuläget 30-talet pendlarparkeringar i länet utspridda inom samtliga kommuner vilket bekräftar satsningen som görs för ett hållbart resande. Relaterat till det länsövergripande arbetet med syftet att stimulera och göra kollektivtrafiken attraktivare, har kollektivtrafikmyndigheten tillsammans med Trafikverket Region Mitt inventerat samtliga hållplatsers (ca 4 000) tillgänglighet. Det systematiska arbetet för att ta till vara på kollektivtrafikens möjligheter planeras fortsätta och utvecklas ytterligare.

För att säkerställa hållbara och tillgängliga bytespunkter behöver resecentra, hållplatser, pendlarparkeringar samt gång- och cykelstråk prioriteras i länsplanarbetet.

Nationella mål

Åtgärderna som redovisas nedan innefattar samtliga stråk och svarar mot det övergripande nationella målet om att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet. Mycket av detta har redan påbörjats och kommit en bra bit på väg i Gävleborgs län.

Viktiga åtgärder för kollektivtrafik:

Steg 1-2

- » Bättre anpassade kundundersökningar kring vad som krävs för att göra kollektivtrafik till ett självklart val av transportsätt.
- » Information kring driftstörningar som allmänheten kan ta del av. I dagsläget finns information om tidtabeller, avgångar och ankomsttider tillgängligt via internet.
- » System för kommunikation mellan förare, trafikledning och mellan olika operatörer bör utvecklas och moderniseras.
- » Samordnad planering av logistik kring belastade terminaler genom dialog mellan olika trafikutövare för att förbättra kapaciteten och framkomligheten för persontransporter.
- » Översyn av var det finns behov av direktbussar för att stimulera pendlingen genom förkortade restider.
- » Samfinansierade projekt med företag där anställda får åka gratis.
- » Identifiera möjligheter för att öka turtätheten i olika stråk.
- » Inventering av behov för fler pendlarparkeringar.
- » Inventering av terminaler där det råder kapacitetsbrist.
- » Samordnade biljettsystem för resor över länsgräns
- » Översyn av tidtabeller för att öka flexibiliteten ytterligare och göra kollektivtrafiken mera attraktiv utanför ordinarie högttrafik.

Steg 3

- » Stations- och hållplatsmiljöer bör utformas för god tillgänglighet och trygghet.
- » Fortsatt utveckling av ”hela resan”- konceptet genom att koppla ihop GC-stråk med stationer, hållplatser och pendlarparkeringar.
- » Kapacitetshöjande åtgärder för att minska belastningen vid stationer och terminaler som i dagsläget är hårt belastade.



44

105

16:12 SJ Snabbtåg Bistro
Spår **Uppsala Stockholm**
3S
Färg: 574
Arlinda
Sällskapsvagn: 1, 2, 3 & 7

16:15 X-Taget
Ockelbo Ljusdal
Spår
2S





Tågjet
9046

4.3 De funktionella stråken

För att stärka möjligheten till arbets- och studiependling samt kompetensförsörjning och näringslivets utveckling i övrigt inom och till/från Gävleborgs län, är det av största vikt att åtgärda brister i de stråk som idag och framöver bedöms ha stora pendlingsströmmar och näringslivs-transporter. I synnerhet rör det sig om åtgärder för ökad standard, kapacitet, framkomlighet, tillförlitlighet, säkerhet och turtäthet i stråken.

Följande transportstråk och noder har, i nämnd ordning, störst betydelse för utvecklingen i Gävleborgs län som helhet.

- » **E4/Ostkustbanan** (Umeå)-Sundsvall-Gävle-Uppsala-Arlanda-Stockholm
- » **Gävle hamn**
- » **E16/Bergslagsbanan** Gävle-Sandviken-Hofors-Falun/Borlänge(-Göteborg)
- » **Norra stambanan rv 83/godsstråket i Bergslagen** (Trondheim)-Östersund-Bollnäs-Gävle (-Stockholm) /Avesta (-Göteborg)
- » **Bergslagsdiagonalen rv 50** (Jönköping-) Falun/Borlänge-Ovanåker-Bollnäs-Söderhamn (-Hudiksvall)
- » **Rv 84** Hudiksvall-Ljusdal-Sveg/Funäsdalen

Stråkens kopplingar sinsemellan behöver förbättras så att de kompletterar och stärker varandra på ett bättre sätt. Systemtänkandet behöver utvecklas. Länets viktigaste nod för pendling och kollektivtrafik, Gävle resecentrum, ingår i de tre förstnämnda stråken.

Tillgängliga medel och resurser är begränsade, vilket medför att prioriteringar behöver göras. Insatser och åtgärder prioriteras utifrån stråkets betydelse för utvecklingen av länet som helhet.

4.3.1 E4 /Ostkustbanan

(Umeå)-Sundsvall-Gävle-Uppsala-Arlanda-Stockholm, vägarna E4, riksvägarna 56,76 samt länsväg 758 och Ostkustbanan med anslutning till Arlanda flygplats.

Stråkets betydelse för regional utveckling

Stråket innebär möjligheter till samverkan, regionförstoring och integrering både norrut och söderut. I synnerhet tillgängligheten mellan Gävle och Uppsala-östra Mälardalen-



Karta E4/Ostkustbanan

Stockholm (näringsliv, arbetsmarknad, utbildning) ger stora tillväxtförutsättningar i och med tillgång till en större "kritisk massa". Denna relation är "motorn" i den regionala utvecklingen för hela Gävleborgs län.

Stråket har vidare betydelse för Gävleborgs läns roll i ett nationellt och internationellt perspektiv i och med stråkets koppling till Arlanda flygplats.

För näringslivet innebär stråket en tillgänglighet för Gävleborgs län till Sveriges starkaste regionala ekonomi (Stockholmsregionen) samt till internationella marknader (via Arlanda och Gävle hamn).

Möjlighet till en breddad avsetningsmarknad är en förutsättning för utveckling. Likaså är stråket betydelsefullt för införsel av kompetens och varor till näringslivet i Gävleborg. Stråket ger, via koppling till till Sala-Västerås, möjligheter till effektiva korta transporter mellan Gävleborg

och Mälardalen samt för de långväga transporter vidare söderut mot Malmö eller västerut mot Göteborg. Stråket ger tillgänglighet till Sundsvall och Västernorrland, vilket innebär positiva förutsättningar för näringslivets utveckling och därmed ökad tillväxt och regionförstoring i båda länen.

Funktion - persontransporter

Stråket binder funktionellt samman Sundsvallsregionen och Gävleborgs läns kustområden med Uppsala/Arlanda/Stockholm samt resten av östra Mälardalen. Stråket är mycket betydande för arbetspendling och kompetensförsörjning. I stråkets södra delar pendlar ca 2 200¹¹ personer mellan Gävle och Älvkarleby kommuner. Mellan Gävle och Uppsala/Stockholm pendlar över 3 700 personer. Från övriga Gävleborgs kommuner utpendlar cirka 1 000 personer via Gävle till Uppsala/Stockholm.

I stråkets norra delar är den mellankommunala pendlingen utmed sträckan Gävle-Sundsvall i storleksordningen 4 000 personer dagligen (exklusive inpendlingen till Sundsvall från dess närområde).

De högsta enskilda talen finns mellan Nordanstig och Hudiksvall med 1 350 personer, varav flest till Hudiksvall. Den inomkommunala pendlingen på sträckorna Hudiksvall-Iggesund, Söderhamn-Ljusne, Gävle-Hille-Norrundet-Bergby tillkommer. Bedömningen är att dessa pendlingstal är relativt omfattande. Notera även att relationen Hudiksvall-Bollnäs via Söderhamn har ett tal på ca 200. Stor del av pendlingen Ockelbo-Gävle sker delvis på detta stråk, anslutning via länsväg 303.

Tillkommer att stråket dessutom har ett stort antal tjänsteresande samt förhållandevis stor pendling till högskola och universitet.

Funktion - näringslivets transporter

Allt flygbränsle till Arlanda transporteras sedan 2006 in via Gävle Hamn. För närvarande (2013) går tolv flygbränsletransporter i veckan sträckan mellan Gävle och Arlanda. Tågtrafiken innebär förutom miljövinster även säkrare transporter. Flygbränslet till Arlanda transporterades tidigare med tankbilar genom Stockholm.

Stråket har även betydelse för varutransporter till handel och tillverkningsindustri. Importvaror kommer till Arlanda och fraktas därifrån vidare till Gävleborg, exportvaror tillverkade i Gävleborg har motsatt riktning. Leveranser av varutransporterna kan vara tidskritiska, vilket innebär att en väl fungerande infrastruktur är nödvändig.

Genom Gävle hamns dynamiska utveckling förutses att godstransporter till/från Stockholmsregionen och Mälardalen kommer att öka markant.

I stråket finns ett tryck för fler och större transporter av malm, mineraler och skogsråvaror från norra Sverige ner till övriga landet och även vidare ut i Europa. Mottagare är förädlings- och tillverkningsindustrier för stål, koppar, guld, silver, zink etc. Effektiva transporter i ett effektivt logi logistiskt nät är nödvändigt för att Sveriges och Europas råvarubaserade industrier ska vara konkurrenskraftiga med övriga världen. Ostkustbanan ingår därför som en del i Botniska korridoren*, som ingår i EU-kommissionens förslag till nya TEN-T riktlinjer och som del i Core network (stomnätverket). Motivet till att EU uppmärksammat Botniska korridoren är de stora Europeiska värden som råvarorna i norra Sverige genererar för övriga Europa.

Den del av stråket som går till Sala-Västerås fungerar främst som ett sammanbindande godsstråk mellan Norrlandskusten och Mälardalen. Samtidigt fungerar denna del av stråket som en förbifart till Stockholm för den tunga genomgående trafiken mellan Norrlandskusten och målpunkter söder om Mälaren samt även västerut mot Göteborg.

Infrastruktur

E4 Gävle-Uppsala-Arlanda-Stockholm är fyrfilig motorväg som har hög standard på hela sträckan. Kapaciteten är tillräcklig, utom på sträckan Arlanda-Stockholm i rusningstid. Sträckan Gävle och söderut är en högt belastad vägsträcka. Närmast Gävle trafikeras vägen av ca 21 000 fordon per dygn. Resterande delen av sträckan i riktning mot länsgränsen har en trafikvolym på ca 12 000 fordon per dygn, varav tung trafik utgör 1 500 fordon per dygn.

E4 Gävle-Söderhamn-Hudiksvall-Sundsvall är mötesseparerad med mitträcke till största delen. Det förekommer både fyr- och trefiliga sträckor. Sträckan Kongsberget-Gnarps (22 km) är den enda delsträcka som inte är mötesfri. Trafikbelastningen är hög med stor andel tung trafik. Den mest trafikerade sträckan är mellan Gävle och Hamrångefjärden som har en trafikvolym på ca 10 000 fordon per dygn, varav tung trafik utgör 1 400—2 500 fordon per dygn.

Riksväg 56 ingår i det nationella stamvägnätet, och har särskilt utpekats av godstransportdelegationen, vilket också avspeglar sig i den ovanligt stora andelen tunga lastbilar. Vägen är tvåfilig i Gävleborg, utom mellan Gävle och Valbo där den ingår i E16 fyrfilig motorväg. Från Valbo och söderut är vägbanan smal och mycket kurvig. I kapacitetsutredningens prognoser förutses en kraftig trafikökning av godstransporter, vilket kommer att påverka rv56 i hög grad. Trafikmängderna är 2 000-3 000 fordon per dygn, varav tung trafik 700-900 fordon per dygn.

¹¹ SCB 2010

Riksväg 76 Gävle-Skutskär/Älvkarleby är en ordinär tvåfältsväg utan mötesseparering. Trafiksäkerhetsproblem finns på delar av sträckan. Trafikvolymen är hög med ca 8 000 fordon per dygn på sträckan Gävle-Skutskär, varav den tunga trafiken utgör 700-900 fordon per dygn.

Ostkustbanan, sträckan Gävle-Uppsala-Arlanda-Stockholm, är hårt belastad och har kapacitetsproblem. Dagens trafik består av 120 tåg varav 104 persontåg. Trafik- och driftstörningar uppstår ofta och är svåra att ta igen. Begränsade möjligheter finns till utökad trafikering. Flaskhalsar är främst de enkelspåriga sträckorna Skutskär-Furuviik, norra infarten till Uppsala och sträckan Uppsala-Arlanda-Stockholm. Ostkustbanan, sträckan Gävle-Sundsvall är enkelspårig. Banan trafikeras både av gods-, fjärr- och regionaltåg. På sträckan Gävle-Sundsvall är det enkelspår och trängseln är hög. Sedan år 2000 har tågtrafiken ökat med 80 %. Såväl person- som godstrafiken fortsätter att öka och efterfrågan visar att 90-100 tåg per dygn förväntas trafikera sträckan år 2020. Idag trafikeras banan med ca 50- 60 tåg. Den förväntade stora ökningen sammanhänger med Botniabanans tillkomst samt upprustningen av Ådalsbanan. Ostkustbana är hårt belastad och har stora kapacitetsproblem. Trafik- och driftstörningar uppstår ofta och är svåra att ta igen. De kommande årens utbyggnad av mötesspår norr om Gävle medför ökad kapacitet, men den förväntade ökningen av godstrafik innebär att utrymmet för utökad persontågtrafik är mycket litet.

I kapacitetsutredningens prognoser förutses en stor trafikökning till år 2025 och dagens befintliga kapacitet på Ostkustbanan Sundsvall-Gävle-Stockholm klarar inte detta. Omfattande kapacitetshöjande åtgärder och insatser är nödvändiga.

Järnvägen Söderhamn-Kilafors utgör en länk mellan Ostkustbanan och Norra stambanan med syftet att överleda godståg som har målpunkter i södra och västra Sverige och som inte behöver passera Gävle. Sträckan ingår i Botniska korridoren och har idag mycket låg standard och bärighet.

Nationella mål

Stråket har stor betydelse ur både ett nationellt och ett regionalt perspektiv, eftersom det är viktigt för både norr- och södergående person-, gods- och varutransporter. Stråkets funktion svarar i hög grad mot de nationella transportpolitiska målen: ”Grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet”, ”utvecklingskraft i hela landet”, kvalitén för näringslivets transporter” samt ”stärker den internationella konkurrenskraften”.

För målet ”tillgängligheten inom och mellan regioner” har Ostkuststråket betydelse för tillgängligheten såväl för

Uppsala/Stockholm som för Göteborg, Västernorrland och i förlängningen även Västerbotten. För tillgänglighet inom och mellan regioner har stråket stor betydelse ur ett nationellt perspektiv, eftersom det är viktigt för långväga gods-transporter till och från Norrland, till och genom Mellansverige ochsom en del i Botniska korridoren* har stråket även internationell betydelse.

Sett till jämställdhet svarar Ostkuststråket likvärdigt mot kvinnor respektive mäns transportbehov eftersom stråket kopplar samman flera starka och väl diversifierade utbildnings- och arbetsmarknader, vars stora bredd erbjuder möjligheter för många olika behov.

Analys

Länets största arbetsmarknadsområde, FA-område (funktionellt arbetsmarknadsområde) Gävle, behöver knytas närmare Sveriges största arbetsmarknad Stockholm samt östra Mälardalen, för att stärka förutsättningarna för regional tillväxt i Gävleborgs län. Samtidigt kan Gävle/Sandvikeområdet, genom sin kompletterande storlek och arbetsmarknad stärka den växande Stockholmsregionen.

Det är viktigt att skapa kortare restider, bekvämare resor och ökad turtäthet samt förbättrade anslutningar, noder och omstigningsmöjligheter. Detta stärker möjligheterna till kompetensförsörjning för näringsliv och arbetsgivare, samtidigt som utbudet av arbetstillfällen ökar för enskilda individer. Detta tillsammans med att utveckla attraktivt boende skapar ökade förutsättningar för tillväxt i Gävleborg.

Näringslivet i Gävleborg behöver ha god tillgång till transporter av varor och tjänster mot Stockholmsområdet och det vidare globala perspektivet via Arlanda. Det är därför viktigt att skapa tillförlitliga förbindelser mellan Gävleborg-Arlanda-Stockholm genom förbättrad turtäthet och anslutningar.

Central- och tätorterna utmed ostkustbanestråket behöver knytas ihop genom kortare restider, ökad turtäthet och pålitlighet i det kollektiva resandet. Minskande tidsmässiga avstånd ger bättre förutsättningar till integration utmed hela stråket och dess närområden. Särskilt viktigt är integrationen med länets största arbetsmarknadsområde Gävle/Sandviken och Uppsala/Stockholm, samtidigt som tillgängligheten till Sundsvallsregionens arbetsmarknad behöver förstärkas.

En regionförstoring utmed Ostkustbanan ökar möjligheterna till kompetensförsörjning för arbetsgivare, samtidigt som utbudet av arbetstillfällen ökar för enskilda individer. Förbättrad infrastruktur i hela stråket skapar därmed nya förutsättningar för näringslivs- och regional tillväxt genom stärkt samverkan.

Godstransporterna måste ges bättre förutsättningar att svara

upp mot näringslivets växande transportbehov. Effektiva transporter och logistik är en nödvändighet för att klara konkurrenskraften i Sveriges och Europas råvarubaserade industrier. Ostkustbanan behöver svara upp EU:s funktionskrav och TEN-T:s riktlinjer.

Regeringens utpekande av strategiska hamnar i Gävle, Mälardalen samt Norrköping kommer att ge rv56 ökad betydelse. För distanstrafiken utgör rv56 fyra mil kortare sträcka mellan Norrköping och Gävle jämfört med E4. I perspektivet av den kraftiga ökningen av de tunga transporterna på väg som förutses till år 2025, så kommer rv56:s betydelse att öka ordentligt.

Brister och åtgärdsbehov

Nuvarande enkelspåriga järnvägssträckor Furuviik-Skutskär och norra infarten till Uppsala innebär längre restider och försämrad tidshållning, samt att turtätheten inte kan förbättras. Det är angeläget att det snarast byggs dubbelspår på dessa sträckor.

Nuvarande kapacitet på sträckan Uppsala-Arlanda-Stockholm räcker inte till för att svara mot Trafikverkets prognoser till 2025. Samtidigt har en utveckling påbörjats som innebär att Uppsala fått ny trafikering inom Storstockholms lokaltrafik. Sträckan Uppsala-Arlanda-Stockholm blir i allt snabbare takt en propp för resande till och från Stockholm. Behovet av insatser för att öka kapaciteten växer snabbt. Utredningsinsatser för detta bör intensifieras, för att snabbt kunna vidta åtgärder och göra insatser.

Det finns även miljömässiga skäl att förbättra kapaciteten för kollektivtrafikens anslutning till och från Arlanda flygplats. Utsläpptaket är nått och det är den markbundna fordonstrafiken som utgör den stora orsaken till detta. Biltrafiken till och från Arlanda behöver minska för att flygtrafiken skall kunna utvecklas.

Riksväg 56 behöver åtgärder för högre standard och ökad trafiksäkerhet. Det handlar främst om sträckorna Valbo-Hedesunda och Tärnsjö-Heby. Sett i perspektivet kraftig ökning av de tunga transporterna på väg till år 2025 är det av största vikt att riksväg 56 får en genomgående högre vägstandard och mötesseparerade körfält. Detta har stor betydelse för näringslivets utveckling, både regionalt och på rikspanet.

Standarden på riksväg76, delen Skutskär-Gävle, är i behov av förbättringar i syfte att uppnå högre trafiksäkerhet. Åtgärdsvalsstudie bör genomföras snarast följd av de ombyggnationer och andra åtgärder som krävs.

På hela sträckan Gävle-Tierp-Uppsala-Arlanda-Stockholm bör samtidigt steg 1-2-åtgärder analyseras och genomföras,

i syfte att öka attraktiviteten för kollektivt resande med i första hand regionalståg. Det kan exempelvis handla om bättre anpassade anslutningar och omstigningsmöjligheter på järnvägsstationer och hållplatser samt att utveckla andra bristande service- och stödfunktioner till det kollektiva resandet.

Kollektivtrafiken behöver utvecklas för att mer effektivt knyta samman kommunerna med kortare restider, ökad turtäthet och större pålitlighet i det kollektiva resandet.

Sammanfattningsvis behöver Botniska Korridoren* ökad robusthet och kapacitet, för att svara mot näringslivets växande transportbehov. Ostkustbanan behöver uppgraderas för att tillgodose såväl en kapacitetsökning av godstrafiken som förbättrade restider för persontrafiken. För att tillgodose en förväntad trafikökning, skapas möjligheter för ett konkurrenskraftigt näringsliv och uppnå regionförstoring, behöver tillgängligheten i hela stråket Sundsvall-Gävle stärkas. Den enkelspåriga sträckan Gävle-Sundsvall är överbelastad. Under det senaste decenniet har tågtrafiken ökat kraftigt. Det har lett till stora kapacitetsproblem med allt fler trafikstörningar, förlängda restider, etc. Trafikefterfrågan förväntas fortsätta att öka för både person- och godståg. När det gäller godstrafiken skulle en stor andel av de tåg som idag går på Norra stambanan, istället trafikera Botniabanan och Ostkustbanan. Detta på grund av möjligheten till högre tågvikt, ökad hastighet och kortare transportväg. De mötesstationer som finns i nuvarande nationella plan är otillräckliga. Fler tåg på den enkelspåriga banan resulterar istället till ytterligare störningar och ännu längre restider. Samtidigt visar prognoserna 50 % trafikökningen inom den närmaste tioårsperioden. Ett dubbelspår behöver byggas hela sträckan, annars försämras förutsättningarna för näringslivets utveckling och arbetspendling.

Ett dubbelspår skulle ge avsevärt kortare restider och därmed skapa helt nya möjligheter till regionförstoring. En restid på ca 1 timme mellan Gävle och Sundsvall skulle medföra att dessa arbetsmarknader kan samverka på ett bättre sätt. Dubbelspår behöver kompletteras med fler åtgärder som förstärker den regionala nyttan. Exempel på detta är nya stationer/hållplatser nära viktiga målpunkter för arbetsresor och samtidigt i lägen där potentialer finns för ytterligare pendlingsresenärer.

Länken Söderhamn-Kilafors har idag otillräcklig standard och kvalitet, och en genomgripande ombyggnation behövs för att klara kraven för den kommande godstrafiken. Ombyggnationen behöver samordnas med behovet av kapacitetshöjande åtgärder på Norra stambanan, sträckan Kilafors-Holmsveden (se text om Norra stambanan längre fram).

Fram till dess att ett dubbelspår är på plats behövs åtgärder och insatser som mildrar situationen i det akuta läget. Det handlar om att analysera vilka steg 1-3-åtgärder som kan vidtas i syfte att förbättra situationen och kapaciteten så långt det går med rimliga insatser. Det långsiktiga perspektivet skall hela tiden beaktas. Samtidigt behövs bättre anpassade anslutningar och omstigningsmöjligheter på järnvägsstationer och hållplatser i huvudorterna. Det är samtidigt viktigt att utveckla andra bristande service- och stödfunktioner till det kollektiva resandet.

E4 sträckan Kongsberget-Gnarp har klart lägre standard och säkerhet än övriga sträckor Gävle-Sundsvall. Det är angeläget att snarast åstadkomma standard och säkerhetshöjning som uppfyller de funktionskrav som ställs på E4 i sin helhet på sträckan Gävle-Sundsvall. Körväg separerade med mitträcke behöver byggas snarast. E4 behöver även åtgärdas och byggas ut till fyrfältsväg mellan Söderhamn och Gävle. Trafikeringen är tidvis mycket intensiv med kraftiga köbildningar som följd. Trafiken på en trefältsväg blir även ryckig, vilket gör att framkomligheten upplevs negativt.

4.3.2 Gävle hamn

Gävle Hamn är en av Sveriges största hamnar och utgör Ostkustens viktiga sluss för import och export. I hamnen finns Ostkustens största containerterminal. Dessutom är Gävle Hamn en av Sveriges största oljehamnar. Hamnen är utpekad att vara av stort nationellt intresse. Gävle Hamn är inne i ett expansivt skede, och inseglingssäkerheten muddras för närvarande så att allt större fartyg kan anlöpa hamnen.



Karta Gävle Hamn

Gävle hamn har stor strategisk betydelse för Gävleborg, Dalarna och Upplands län. Även för övriga Mellansverige inklusive Mälardalen ökar hamnens betydelse i allt större utsträckning eftersom gods som transporteras på Norra stambanan, Ostkustbanan och Bergslagsbanan samt vägarna E4 och E16 kan skeppas ut via hamnen. Hamnen bidrar till att ge den omfattande exportindustrin goda förutsättningar för sin verksamhet och framtida utveckling. Hamnens betydelse förväntas öka ytterligare allteftersom Stockholms hamnfunktioner nu kontinuerligt minskar eller upphör.

Funktion

Hamnen i Gävle är en av landets tio största import- och exporthamnar med reguljär trafik till bl.a. Storbritannien och den europeiska kontinenten. Historiskt har hamnen i första hand hanterat skogs- och oljeprodukter, men idag hanteras många olika typer av varor och godsslag, med fortsatt tonvikt på råvaror och produkter till och från den tunga industrin i regionen. Containertrafiken i hamnen har också utvecklats starkt under senare år och hamnen är den största containerhamnen efter ostkusten och den tredje största i Sverige. Allt flygbränsle till Arlanda transporteras sedan år 2006 in via Gävle hamn. För närvarande går tolv tågset i veckan från Gävle till Arlanda. Tågtrafiken innebär förutom miljövinster även säkrare transporter. Flygbränslet till Arlanda transporterades tidigare med tankbilar genom Stockholm. Ett tåg ersätter 31 tankbilar.

Infrastruktur

Hamnen har flera terminaler för att effektivisera logistiken genom multimodala och intermodala lösningar, så som kombiterminal, bulkterminal, olje- och kemikalieterminal, skogsproduktterminal samt en containerterminal. Under åren 2006-2009 rustades vägen till och från hamnen för att klara högre belastning som en trafikökning innebär. Muddring för en ny inseglingsled påbörjades hösten 2012. Detta höjer kapaciteten och för att dra nytta av det har Gävle Hamn påbörjat en utbyggnad som omfattar nya kajer, hamnplaner och magasin. Projektet är budgeterat till 860 miljoner kronor. Detta i kombination med ny inseglingsled ökar hamnkapaciteten från dagens 70 000 containrar till 170 000 containrar.

Transportförbindelserna på land består av en hamnled för vägtransporter som är direkt kopplad till de större vägarna E4, E16 samt riksvägarna 67 och 68. Dessutom finns en oelektrifierad järnvägsanslutning som via godsbangården är kopplad till de tre järnvägsstråken Ostkustbanan, Bergslagsbanan och Norra stambanan. Denna koppling är belastad med vissa komplikationer t.ex. byte till diesellok och en eller

flera lokvändningar, vilket innebär kapacitetsproblem för järnvägstransporterna. Viktiga behövliga insatser är därför att bygga en direktanslutning från söder (Ostkustbanan) respektive från väster (Bergslagsbanan). En elektrifierad anslutning (2 km) behöver således byggas samtidigt som den befintliga anslutningen behöver elektrifieras.

Nationella mål

Gävle hamn har i hög grad betydelse för att nå de nationella transportpolitiska målen att öka: ”Kvaliteten för näringslivets transporter”, ”den internationella konkurrenskraften” samt för utvecklingskraften i hela landet”.

Analys

För att Gävle hamn ska kunna utvecklas ytterligare krävs en elektrifierad direktanslutning för tågtrafik. Detta är ett nödvändigt komplement till de investeringar som nu görs bl a i inseglingsrännan. En utveckling där fler och större fartyg angör hamnen medför att kapacitetsbehoven på landtransporter ökar. En ny och elektrifierad järnvägsanslutning är nödvändig så att godstågen kan köra direkt till och från hamnen utan lok byten och lok vändningar. Företag där stora godsvolymer och vikter hanteras, t.ex. trä- och pappersindustrin undviker idag i vissa fall att nyttja hamnen då förbindelserna inte är tillförlitliga.

Brister och åtgärdsbehov

Kapacitetsproblemet för järnvägsanslutningen beror på befintliga omständigheter som medför många onödiga moment. Nuvarande oelektrifierade spår till hamnen kan bara direktangöras söderut från den södra änden av Gävle godsbangård. Detta är den mest kritiska punkten för hela spårsystemet i området, och innebär att Gävle Hamn inte kan direktangöras av tåg från söder (Ostkustbanan) och väster (Bergslagsbanan). Istället krävs lokvändningar samtidigt med byte av lok, vilket är tidskrävande och hämmar kapacitet och effektivitet. Samtidigt ”stjäls” viktig kapacitet från Ostkustbanan beroende på uppkomna tågrörelser.

Förstudie pågår om nybyggnad av en elektrifierad direktanslutning till Gävle hamn med cirka två kilometer järnväg över Naringens industriområde. Det innebär även elektrifiering av hamnspåret från Gävle godsbangård till nya bangården vid Gävle hamn, inklusive bangårdsspår. Alla godståg kommer att kunna köra direkt till och från hamnen oavsett var de kommer ifrån. Växling och byte från ellok till diesellok på godsbangården behövs därigenom inte längre. Den nya anslutningen till Gävle hamn kommer enligt förstudien klara 16 tåg per dygn till och från syd/väst och cirka 8 tåg per dygn till och från norr (Gävle Hamns prognos för 2015).

4.3.3 E16 / Bergslagsbanan

Gävle-Sandviken-Hofors-Falun/Borlänge (Göteborg/Oslo), vägen E16 och järnvägen Bergslagsbanan.

Stråkets betydelse för regional utveckling

Stråket har stor betydelse för rörligheten mellan länets befolkningsmässiga och ekonomiskt tyngsta orter, Gävle och Sandviken. Arbets- och studiependlingen samt företagens kompetensförsörjning och godstransporter är i detta stråk det mest omfattande i Gävleborgs län. Stråket kopplas samman i Gävle med Ostkuststråket i båda riktningarna, både mot Stockholm och Sundsvall. Stråket stärker också Gävleborgs läns tillgänglighet till Falun/Borlänge och övriga Dalarna. Bergslagsbanestråket har ett starkt nationellt perspektiv, särskild för näringslivet. Gävle, Sandviken, Hofors, Falun och Borlänge utgör tillsammans en tung nationell exportregion, den fjärde största i Sverige. Stora mängder av gods- och råvaror transporteras, och stora delar går till och från hamnarna i såväl Gävle som Göteborg. Stråket har även stor betydelse för besöksnäringen; exempelvis Sälen och Idrefjäl-len och även Kungsberget. Kopplingen till Norge stärker ytterligare förutsättningarna för besöksnäringen i regionen.



Karta E16/Bergslagsbanan

Funktion - persontransporter

Stråket Gävle-Sandviken-Falun-Borlänge har länets mest omfattande pendling. Pendlingen mellan kommunerna är i storleksordningen 7 700 personer dagligen, varav Gävle-Sandviken omfattar 5 500 personer (lika många i båda riktningarna). Den inomkommunala pendlingen på sträckorna Gävle-Valbo och Sandviken-Storvik tillkommer. Stråket är dessutom viktig för tjänsteresande samt pendling till högskola och universitet.

Funktion - näringslivets transporter

Stråket Gävle-Falun/Borlänge är den viktigaste länken mellan Gävleborg och Dalarna och med koppling vidare mot Göteborg. Hamnarna i Gävle och Göteborg är viktiga noder för det omfattande exportdominerade näringslivet. Stråket är viktigt även för den expanderande gruvnäringen i Bergslagen. Efter öppnandet av ny motorväg E4 norr om Uppsala har en relativt stor turisttrafik mot Dalafjällen valt färdvägen via Gävle som alternativ till riksväg 70.

Infrastruktur

E16 Gävle-Sandviken-Falun/Borlänge är fyrfilig motorväg mellan Gävle och förbi Sandviken. Därefter är vägen mötesseparerad med mitträcke till Storvik. Efter Storvik övergår vägen till ordinär tvåfältsväg utan mittseparering till en punkt ca en mil väster om Hofors. Trafikbelastningen är hög. Högst trafikerad är sträckan Gävle-Sandviken med trafikmängden 19 000-29 000 fordon per dygn, varav tung trafik 2 500-3 000 fordon per dygn.

Trafikintensiteten avtar västerut mellan Storvik och Hofors till 6 500 fordon per dygn, varav tung trafik utgör ca 850 fordon per dygn. Trafikmängderna ökar närmare Falun (ca 14 000 fordon per dygn).

Bergslagsbanan är en enkelspårig järnväg mellan Gävle och Falun/Borlänge och vidare mot Frövi/Örebro. Sträckan är hårt belastad och har kapacitetsproblem som hindrar fortsatt utveckling med ytterligare tåg i efterfrågade tidslagen. Dagens trafik består av ca 50-75 tåg perdygn (beroende på mät punkt), varav cirka hälften är godståg och hälften utgörs av persontåg. Trafik- och driftstörningar uppstår ofta och är svåra att ta igen.

Trafikverkets prognoser (Kapacitetsutredningen) framledes visar på trafikökningar motsvarande 1,3 % per år för persontrafiken 0,9% per år för godstrafiken. Detta kommer att ytterligare förvärra problemen på Bergslagsbanan.

Nationella mål

Stråkets funktion svarar i hög grad mot de nationella transportpolitiska målen ”grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet”, ”utvecklingskraft i hela landet”,

”kvaliteten för näringslivets transporter” samt ”stärker den internationella konkurrenskraften”.

Sett till målet ”tillgängligheten inom och mellan regioner” är E16-stråket den viktigaste förbindelsen mellan Dalarna och Gävleborg. Även inom Gävleborg knyter stråket samman regionens starkaste delar. Det starka E16/Bergslagsstråket ger även stora nationella nyttor, sett till den arbetspendling och kompetensförsörjning som möjliggörs av kopplingen till kuststråket. Stråket knyter även samman Dalarna och Gävleborgs näringsliv med Gävle hamn och ger även tillgänglighet till Göteborgs hamn och är samtidigt av strategisk betydelse för de nationellt viktiga nord-sydliga godstransporterna. Sett till jämställdhet svarar stråket likvärdigt mot kvinnors respektive mäns transportbehov, eftersom stråket kopplar samman flera starka utbildnings- och arbetsmarknader (Falun/Borlänge-Sandviken-Hofors-Gävle), vars branschbredd erbjuder möjligheter för många människor.

Analys

För att stärka den ”kritiska massan” i Gävleborg krävs att Hofors-Sandviken-Gävleområdet knyts bättre samman, särskilt med persontågtrafiken vars turutbud och restider behöver ges möjlighet att stärkas. Detta skulle skapa bättre förutsättningar för miljömässigt hållbar arbets- och studiependling och därigenom skapa stärkta förutsättningar för kompetensförsörjningen inom regionens näringsliv. Vidare bedöms insatser som underlättar tillgängligheten mot Dalarna vara av betydelse för att stärka möjligheten till mellanregional pendling mellan Gävleborg och Dalarna. För att tillgodose näringslivets behov av transporter krävs kapacitetsförstärkning på Bergslagsbanan. Samtidigt måste förutsättningarna för persontrafiken beaktas i såväl planeringen kring kapacitetsförstärkningen för järnvägen, som i en vidare diskussion kring hur E16 kan stärkas för gods- och persontransporter. Härvid bör stråkets roll som länk till/från kuststråket samt kopplingen mot Göteborg och Norge beaktas utifrån ett mer geografiskt omfattande perspektiv.

Brister och åtgärdsbehov

Bergslagsbanan har stora kapacitetsbrister. Med ökade godsvolymer på järnvägen riskerar persontrafiken att få stå tillbaka för godstransporterna. För att råda bot på kapacitetsproblemet diskuteras nya mötesstationer samt förlängning och uppgradering av befintliga mötesstationer. Beräkningar finns gjorda som anger att dessa åtgärder möjliggör ca 30% fler, och även längre, godståg på Bergslagsbanan.

För att stärka och utveckla stråket behöver kapacitet och standard kraftigt förbättras. En etappvis utbyggnad till dubbelspår behövs mellan Gävle-Storvik, och fler mötessta-

tioner alt partiellt dubbelspår mellan Storvik - Falun/ Borlänge. Samtidigt är åtgärder för att förbättra nuvarande bärighetsproblem samt otillfredsställande plan- och profiler viktiga. Lutningen är i vissa fall så stor att den begränsar tågens längd och vikt.

Förutsättningarna för pendling, framförallt med tåg, bedöms inte vara tillräckligt utvecklade. För att underlätta detta exempelvis till och från Gävle behöver en hållplats i Tolvfors för regionaltåg på Bergslagsbanan byggas. Och i Hofors efterfrågas bättre kollektiva kommunikationer mellan samhällets centrum och stationen. I hela stråket är det viktigt med åtgärder för att utveckla attraktivare, snabbare och effektivare kollektivtrafik med fokus på arbets- och studiependling. Förutsättningar för utveckling av snabbussar behöver skapas som komplement till tågtrafiken. Samtidigt som det är viktigt att utgå ifrån perspektivet "hela resan", där kompletterande stödfunktioner som anslutningar, angöringar, omstigningar, tillgänglighet, service, mm utvecklas och stärks.

E16 genom Hofors har under vissa tider av högt trafiktryck kapacitetsbrister. Det förekommer ofta köbildning vid Hofors. Trafiksäkerheten för gående och cyklister är inte optimal. Åtgärder i Hofors för förbättrad framkomlighet och säkerhet för både kollektivtrafik, biltrafik och oskyddade trafikanter är motiverade. En ny förbifart till Hofors har diskuterats för att förbättra framkomligheten för genomfartstrafiken samt lyfta bort den tunga trafiken från centralorten, vilket skulle förbättra framkomligheten, trafiksäkerheten och boendemiljöerna.

4.3.4 Norra stambanan rv83 / godsstråket i Bergslagen

(Trondheim-) Östersund-Bollnäs-Gävle (-Stockholm) /Avesta (-Göteborg); vägarna rv68, rv83, lv272, lv303 och järnvägarna N:a stambanan, godsstråket genom Bergslagen.

Stråkets betydelse för regional utveckling

Stråket är viktigt för den regionala utvecklingen i främst Hälsinglands inland. Det knyter samman tre av Gävleborgs fyra FA-områden och ger därmed förutsättningar för starkt funktionalitet. Stråket knyter samman de nordvästra och sydvästra delarna av Gävleborg med i synnerhet arbetsmarknads- och utbildningsnoden Gävle, samtidigt som stråket stärker tillgängligheten till service såväl i Bollnäs som Gävle. Stråket är mycket betydelsefullt för näringslivet lokalt, regionalt, nationellt och internationellt. Stråket har även kopplingar till Jämtland och i förlängningen även Trondheim.

Funktion - persontransporter

Stråket binder funktionellt samman Ljusdal, Bollnäs, Ockelbo med Gävle, och koppling vidare till Uppsala-Arlanda-Stockholm. Stråket har samtidigt funktionella kopplingar till Edsbyn-Bollnäs-Söderhamn och i viss mån även Hudiksvall.

Stråket har relativt stor pendling på sträckan Ljusdal-Bollnäs-Ockelbo-Gävle. Omfattningen mellan kommunerna är i storleksordningen 2 500 personer. Den relativt största pendlingsströmmen går mellan Ockelbo och Gävle med ca 700 personer. Inpendlingen till Gävle är omfattande, ca 1 100 personer dagligen. Den inomkommunala pendlingen på sträckorna Järvsö-Ljusdal, Vallsta -Bollnäs-Kilafors samt Färla-Ljusdal tillkommer. Bedömningen är att dessa pendlingsstal är relativt omfattande. Stråket har dessutom tjänsteresande samt resande till högskolan.



Karta Norra Stambanan rv 83/godsstråket i Bergslagen

Funktion - näringslivets transporter

I stråket finns ett tryck för att öka transporter av malm, mineraler och skogsråvaror från norra Sverige ner till övriga landet och även ut i Europa. Mottagare är förädlings- och tillverkningsindustrier för stål, koppar, guld, silver, zink, etc. Effektiva transporter och god logistik är en nödvändighet för att Sveriges och Europas råvarubaserade industrier ska kunna konkurrera på den internationella marknaden. Stråket från Kilafors och söderut via Storvik-Avesta samt Mjölby/Göteborg ingår som en del i Botniska korridorerna, se sid 39. Motivet för satsningen är de stora Europeiska värden som råvarorna från norra Sverige genererar för övriga Europa. Stora delar av stråket har därmed stor nationell och internationell betydelse för näringsliv och dess godstransporter. I stråket sker också transporter från inlandet till kusten med bland annat skogsråvara. Tillverkningsindustrierna längs stråket alstrar också relativt många gods- och varu-transporter. Även den växande besöksnäringens transporter ökar i stråket, bland annat till Järvsö och Härjedalen/Jämtland.

Infrastruktur

Riksväg 68 sträcker sig från Storvik via Avesta till Örebro och är viktig för näringslivstransporter (bl.a.råvaror från gruvor och skog). Många av transportererna går till/från Gävle hamn för utskeppning/intag. Arbets- och studiependling förekommer också. Trafikmängderna 2 000-3 000 fordon per dygn, varav tung trafik utgör ca 500 fordon per dygn.

Riksväg 83 sträcker sig från E4 strax norr om Tönnebro förbi Bollnäs och Ljusdal till Ånge. Trafikmängderna Kilafors-Bollnäs-Vallsta varierar mellan ca 4 000-7 000 fordon per dygn utanför tätorternas centrala delar. Mellan Ljusdal och Järvsö råder ungefär samma förhållanden. Den tunga trafiken varierar mellan 400-600 fordon utmed hela sträckan Tönnebro-Ljusdal.

Det nationella stråket fortsätter sedan som ”Godsstråket genom Bergslagen” från Ockelbo och söderut via Storvik till Avesta och Frövi.

Norra stambanan domineras av godstrafik, men trafikeras även av persontrafik. Totalt är trafikeringen ca 60 tåg per dygn för närvarande (mät punkt Kilafors). Persontrafiken omfattar 18 regionaltåg (Ljusdal-Gävle) och 6 fjärrtåg (Östersund-Ljusdal-Stockholm).

Norra stambanan Kilafors-Ockelbo-Storvik tillsammans med godsstråket i Bergslagen är en del av den Botniska Korridorerna och därmed av stor nationell och internationell betydelse för näringsliv och godstransporter.

Nationella mål

Stråkets funktion svarar mot de nationella transportpolitiska målen ”grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet”, ”utvecklingskraft i hela landet” samt ”kvaliteten för näringslivets transporter”.

För ”tillgängligheten inom och mellan regioner” har stråket betydelse ur ett nationellt perspektiv, eftersom det knyter samman Stockholmsregionen med Hälsingland och i förlängningen även med Jämtland (exempelvis genom tågtrafiken på Norra stambanan).

Stråket har stor betydelse för näringslivets transporter sett ur ett nationellt perspektiv, eftersom det är viktigt för norrsödergående godstransporter av främst råvaror till vidareförädling i exempelvis Mellansverige.

Analys

Stråkets stora betydelse i såväl nationellt som regionalt perspektiv behöver utvecklas. Det är särskilt viktigt att kapaciteten i järnvägsnätet säkerställs, så att både godstrafik och persontrafik även fortsättningsvis rymms och kan utvecklas på Norra stambanan och godsstråket genom Bergslagen. Kommunerna och dess tätorter utmed sträckan Ljusdal-Bollnäs-Gävle behöver knytas ihop med kortare restider, höjd trafiksäkerhet samt säkerställd/ökad turtäthet.

Minskande tidsmässiga avstånd är en nödvändighet för att ge stråkets kommuner och tätorter bättre förutsättningar att integreras i länets största arbetsmarknadsområde Gävle/Sandviken.

En regionförstoring ökar möjligheterna till kompetensförsörjning för näringsliv och arbetsgivare i Ockelbo/Bollnäs/Ljusdal med flera tätorter, samtidigt som utbudet av arbetstillfällen ökar för befolkningen. Förbättrad infrastruktur i detta stråk skapar också nya och bättre förutsättningar för näringslivets godstransporter.

Brister och åtgärdsbehov

Delar av riksväg 83 har brister gällande trafiksäkerhet och ibland även framkomlighet. Särskilt stora trafiksäkerhetsproblem finns på sträckan Bollnäs-Arbrå med bl.a. dålig sikt. Säkerhetshöjande åtgärder med plan- och profiljusteringar bör göras för att ge sträckan högre standard. Kapacitetsbrister föreligger på Norra Stambanan mellan Kilafors och Holmsveden samt godsstråket i Bergslagen mellan Storvik och Frövi.

Sträckan Kilafors-Holmsveden är enkelspårig och utgör en flaskhals för den omfattande godstrafiken som är blandad med persontrafik på Norra stambanan. I och med ombyggnation av sträckan Söderhamn-Kilafors (se text om Söderhamn-Kilafors) blir det ännu mer angelägen med åtgärder för höjd kapacitet på sträckorna Kilafors-Holmsveden och Storvik-

Frövi. På sikt behöver ett dubbelspår färdigställas hela sträckan Kilafors-Ockelbo. Sträckan Storvik-Frövi är även den enkelspårig och behöver byggas ut med kapacitetshöjande åtgärder i form av ett antal mötesstationer och partiella dubbelspår.

Dessa åtgärder skulle innebära bättre kapacitet och minskad störningskänslighet, vilket bidrar till att bättre förutsättningar för både person- och godstrafiken att utvecklas. Framtida trafikprognoser kan tillgodoses bättre.

Det är viktigt med särskilda åtgärder för att kunna utveckla attraktivare, snabbare och effektivare kollektivtrafik med fokus på arbets- och studiependling. I de delar av stråket som saknar förutsättningar för persontågtrafik behöver snabbstrafik utvecklas. Samtidigt som det är viktigt att utgå ifrån perspektivet ”hela resan”, där kompletterande stödfunktioner som anslutningar, angöringar, omstigningar, tillgänglighet, service, mm utvecklas och stärks (läs mer i kapitel 4.2).

4.3.5 Bergslagsdiagonalen riksväg 50

(Jönköping-Örebro-) Falun/Borlänge-Ovanåker-Bollnäs-Söderhamn (-Hudiksvall); vägarna rv50 och lv301.

Stråkets betydelse för regional utveckling

Stråket utgör ryggraden för infrastrukturen i södra Hälsingland. Det är avgörande för rörlighet, pendling och kompetensförsörjning samt näringslivets transporter i Ovanåkers, Bollnäs och Söderhamns kommuner. Samtidigt innebär stråkets sammanlänkning med rv83/Norra stambane- och E4/Ostkuststråken starkt tillgänglighet till kompetenser, utbildningar och handel i Gävle, Stockholm/Uppsala. Stråkets utveckling stärker även tillgängligheten till Falun/Borlänge och till mellansvenska inlandet, vilket ger nya intressanta utvecklingspotentialer för Hälsingland.

Funktion

Stråket binder funktionellt samman tätorterna Edsbyn-Alfta-Bollnäs-Söderhamn i södra Hälsingland och är samtidigt kopplat till stråket Ljusdal-Bollnäs-Gävle och vidare till Uppsala-Arlanda-Stockholm. Bergslagsdiagonalen innebär samtidigt att relationen mellan Hälsingland och Falun/Borlänge samt mellansvenska inlandet stärks.

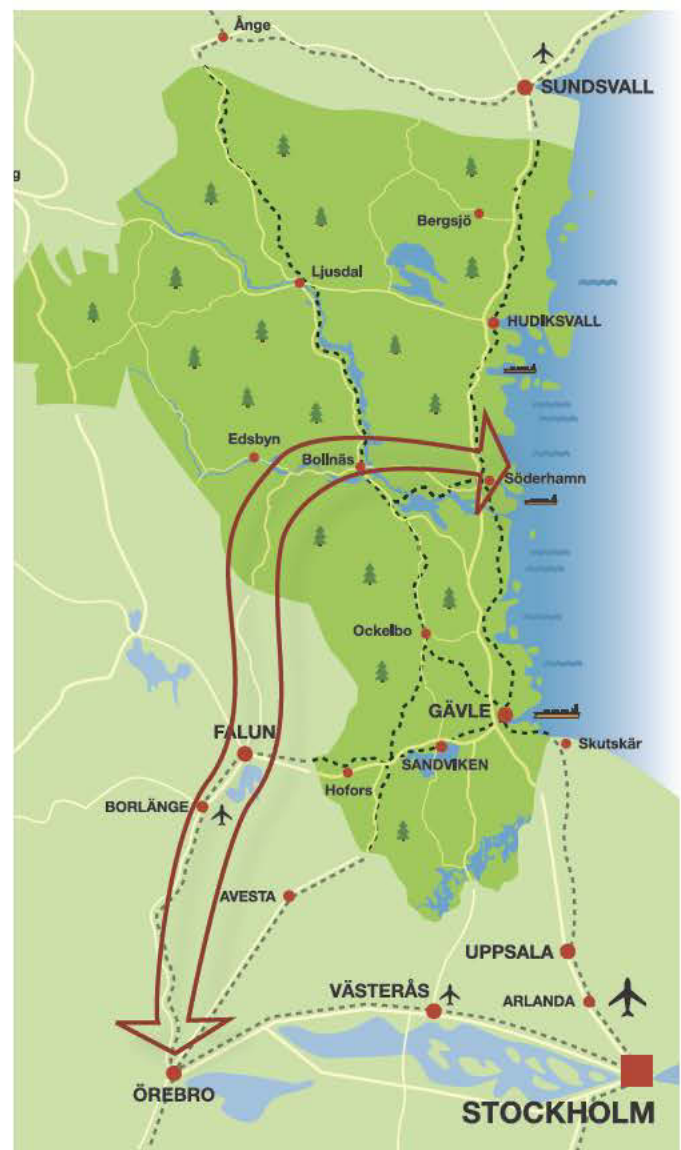
Stråket har förhållandevis stor pendling på sträckan Söderhamn-Bollnäs-Edsbyn. Omfattningen av pendlingen mellan kommunerna är i storleksordningen 3 000 personer, varav Ovanåker-Bollnäs 1 400 personer. Den inomkommunala pendlingen på bl.a.sträckorna Mohed-Söderhamn och Edsbyn-Alfta tillkommer. Bedömningen är att den inomkommunala pendlingen är relativt omfattande. Dessutom har relationen Bollnäs-Hudiksvall via Söderhamn ett pendlingstal på ca 200 personer i dagsläget. Stråket har även tjänste-

resande samt resande till högre studier.

Omfattande godstransporter från inlandet till kusten med bland annat skogsråvara sker efter stråket. Tillverkningsindustrierna alstrar också relativt många gods- och varustransporter. Även den växande besöksnäringens transporter ökar i stråket.

Infrastruktur

Riksväg50, Bergslagsdiagonalen, är en nationell stamväg i delen Jönköping-Borlänge. Diagonalen är ett nord-sydligt vägstråk genom det mellansvenska inlandet och omfattar sträckan Jönköping-Örebro-Borlänge-Alfta-Söderhamn (på sikt Hudiksvall via utbyggnad av den s.k. ”Trönödiagonalen”).



Karta Bergslagsdiagonalen rv 50

sammanbindning av Edsbyn-Alfta-Bollnäs-Söderhamn. I avsikten av persontransporter på järnväg har vägen extra stark betydelse. Riksväg 50 har samtidigt en stor andel godstransporter främst sträckan Edsbyn-Bollnäs. Trafikmängderna varierar mellan 4 000-9 000 fordon per dygn utanför tätorternas centrala delar. Den tunga trafiken utgörs av 500-700 fordon per dygn på hela sträckan Edsbyn-Bollnäs-Söderhamn. Sedan 2006 har förbättringsarbeten genomförts på sträckan Lamborn – Svabensverk - Älvkarhed, varigenom vägen fått höjd standard med ökad bärighet för tunga transporter.

Nationella mål

Stråkets funktion svarar i ett delregionalt perspektiv mot de nationella transportpolitiska målen ”grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet”, ”utvecklingskraft i hela landet” samt ”kvaliteten för näringslivets transporter”. Sett till ”tillgängligheten inom och mellan regioner” har stråket en viktig kompletterande funktion som matning både till Ostkuststråket och mellansvenska inlandet. Dessutom sker inom stråket betydande arbetspendling. En utbyggd Trönödiagonalen skulle bidra till att knyta samman FA-områdena Hudiksvall – Söderhamn (Bollnäs). Stråket har även betydelse för både män och kvinnors transportbehov, genom att det kopplar samman Ovanåkers, Bollnäs och Söderhamns arbetsmarknader i ett gemensamt FA-område, samt även Hudiksvalls på sikt.

Analys

Stråket betydelse för södra Hälsingland är mycket stor. Förbättrad infrastruktur skulle skapa större möjligheter för näringslivsutveckling och regional utveckling i Hälsingland. Kommunerna och tätorterna utmed sträckan Edsbyn-Bollnäs-Söderhamn behöver knytas ihop med kortare restider. Samtidigt behöver vägnätet ökad trafiksäkerhet och anpassas till snabbare och effektivare kollektivtrafik för pendling.

Den regionala utvecklingen i hela Hälsingland skulle få helt nya möjligheter om Ovanåker-Bollnäs knöts närmare till Hudiksvall med en ny förbindelse via Trönö till E4. Detta skulle innebära en regionförstoring med ökad tillgänglighet till nya arbetsmarknader för individerna, genom ökade möjligheter till pendling och samtidigt kompetensförsörjning för näringsliv och arbetsgivare. Samtidigt stärks stråkets nationella perspektiv som nord-sydligt vägstråk genom det mellansvenska inlandet.

Brister och åtgärdsbehov

Riksväg50 har ett flertal anslutningar med trafikfarliga korsningar längs stora delar av sträckan. Bebyggelsen efter

vägen gör också att en hel del oskyddade trafikanter färdas längs stråket. Sträckan är i behov av särskilda trafiksäkerhetsåtgärder främst sträckan Östanå-Malvik (länsväg 301) samt några andra sträckor och vägkorsningar.

Som tidigare konstaterats saknar stråket möjlighet till persontransporter på järnväg. Därför är det angeläget med insatser för en ökad vägstandard samtidigt med åtgärder för en snabbare och effektivare kollektivtrafik med snabbussar. En ny väg, den s.k. Trönödiagonalen från riksväg 50 vid Glössbo via Trönö till E4 vid Losjö skulle enligt gjorda utredningar ge stor samhällsekonomisk nytta genom restidsvinsterna mellan Bollnäs och Hudiksvall. Med dagens förhållanden är det 9 mil mellan de två centralorterna (via Söderhamn). En utbyggd Trönödiagonal skulle innebära att sträckan kortas ned till 7 mil.

4.3.6 Stråket riksväg84

Hudiksvall-Ljusdal-Härjedalen/Jämtland; vägen riksväg84

Stråkets betydelse för regional utveckling

Stråket är viktigt för den regionala utvecklingen i norra Hälsingland. Det har stor betydelse för rörligheten, pendling och kompetensförsörjningen samt näringslivets transporter i Ljusdals och Hudiksvalls kommuner och FA områden. Samtidigt innebär sammanlänkningsmedel både rv83/Norra stambane- och E4/Ostkuststråket att tillgängligheten till kompetenser, utbildningar och handel i södra Hälsingland, Gävle och Stockholm/Uppsala stärks liksom även till Sundsvallsregionen.

Stråket stärker även tillgängligheten till ett antal starka besöksdestinationer i Hälsingland, Härjedalen och Jämtland.

Funktion

Stråket binder funktionellt samman tätorterna Hudiksvall-Ljusdal-Färila i norra Hälsingland, som samtidigt knytas ihop med Härjedalen/Jämtland. Stråket är även kopplat till stråken Ljusdal-Bollnäs-Gävle samt Sundsvall-Hudiksvall-Gävle samt vidare till Uppsala-Arlanda-Stockholm. Det finns även koppling mot Jämtland.

Stråket har arbets- och studiependling samt kompetensförsörjning främst på sträckan Hudiksvall - Ljusdal. Omfattningen mellan kommunerna är i storleksordningen 1 000 personer. Störst är pendlingen mellan Ljusdal-Hudiksvall, ca 700 personer. Den inomkommunala pendlingen på främst sträckorna Delsbo-Forsa-Hudiksvall tillkommer. Bedömningen är att pendlingen där är betydligt högre än på övriga delen av stråket, som dessutom har visst tjänstereisande samt pendling till högre studier.

I stråket sker också godstransporter från inlandet till kusten med bland annat skogsråvara. Tillverkningsindustrierna längs stråket alstrar också relativt många gods- och



Karta Riksväg 84

Infrastruktur

Riksväg 84 löper från Hudiksvall mot Ljusdal och därefter via Färila vidare mot Sveg och Härjedalens fjällvärld. Koppling till Jämtland sker via länsväg 296 och E45. I avsaknaden av persontransporter på järnväg har vägen extra stark betydelse.

En sammanhängande sträcka med höga trafikvolymerna är Hudiksvall-Ljusdal-Delsbo-Färila där trafikvolymerna är 3 000-7 000 fordon per dygn utanför tätorternas centrala delar. Varav den tunga trafiken utgörs av 500-650 fordon per dygn. Från Färila i riktning mot länsgränsen minskar trafiken markant; 1 280 fordon per dygn, varav den tunga trafiken utgör 200-400 fordon.

Nationella mål

Stråkets koppling till de nationella transportpolitiska målen har betydelse för ”grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet”, för ”utvecklingskraft i hela landet” samt för ”kvaliteten för näringslivets transporter”. För ”tillgängligheten inom och mellan regioner” har stråket betydelse ur ett regionalt perspektiv, eftersom det knyter samman Hudiksvall med Ljusdal och i stråkets förlängning även med Härjedalen/Jämtland. Därtill har stråket stor betydelse för den genomgående turisttrafiken till Härjedalen och Jämtland.

Stråket har även betydelse för både män och kvinnors transportbehov, genom att det kopplar samman norra Hälsinglands kompletterande arbetsmarknader och utbildningsutbud, med vidare koppling mot främst Sundsvall.

Analys

Stråkets betydelse för norra och inre Hälsingland är mycket stor. Förbättrad infrastruktur skulle skapa större möjligheter för näringslivsutveckling och regional utveckling i detta område. Kommunerna och tätorterna utmed sträckan Hudiksvall-Delsbo-Ljusdal-Färila behöver knytas ihop med kortare restider. Samtidigt behöver vägnätet ökad trafiksäkerhet samt snabbare och effektivare kollektivtrafik för pendling.

Brister och åtgärdsbehov

Riksvägens sträckning från Hudiksvall till Färila har bitvis relativt låg standard och passerar bebyggelse på delar av sträckan. Genomfarterna i framför allt Ljusdal och Delsbo är problematiska.

Trafiksituationen i Ljusdals centrala delar är mycket besvärlig. Framkomligheten för genomfartstrafik och framförallt för den tunga trafiken är dålig. Centralorten drabbas av miljöproblem i form av exempelvis buller, avgaser och barriäreffekter. Trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter är inte tillfredsställande då passagebehovet är stort över riksväg 84 i Ljusdals centralort.

Som tidigare konstaterats saknar stråket möjlighet till persontransporter på järnväg. Därför är det angeläget med insatser för en ökad vägstandard samtidigt med åtgärder för en snabbare och effektivare kollektivtrafik med snabbussar.

4.3.7 Noden Gävle Resecentrum

Noden består av Gävle resecentrum med intilliggande anläggningar och anslutningar som knutpunkt.

Betydelse för regional utveckling

Gävle är länets särklass största centralort och kommun. Här bor 36 % av länets totala befolkning. Gävle har följaktligen en mycket central roll i länet och för den regionala utvecklingen på grund av den relativt breda arbetsmarknaden, utbildningsmöjligheterna samt offentlig och kommersiell service.

Gävles ”kritiska massa” ger skalfördelar som genom stärkt funktionell samverkan genererar utveckling i hela regionen. I samverkan med grannlänen bidrar detta samtidigt till utveckling i ett bredare geografiskt perspektiv.

Gävle resecentrum har en mycket viktig roll för den regionala utvecklingen genom att skapa tillgänglighet till och arbets- och studieplatser i såväl Gävle som i övriga länet samt även Uppsala/Arlanda/Stockholm, Falun/Borlänge och andra viktiga arbetsmarknader och studieorter.

Funktion

I Gävle resecentrum möts Ostkustbanan, Bergslagsbanan, Norra stambanan samt lokala och regionala bussanslutningar till hela länet. Resecentrum är en mycket betydelsefull nod och det stora navet för arbets- och studiependlingen, kompetensförsörjningen i Gävleborgs län och inkluderar i allt större utsträckning Uppsala/Arlanda/Stockholm och Falun/Borlänge. Resecentrum är viktigt för tillgängligheten till Arlanda, som utgör länets flygplats både inrikes och internationellt.

Infrastruktur

Resecentrum utgör i grunden järnvägsstationen som ligger centralt i Gävle med gångavstånd till majoriteten av de lokala och regionala bussanslutningarna. Stationen är relativt tillgänglig för gående och cyklister. För cyklister kommer det inom kort att byggas bättre parkeringsmöjligheter för förbättrad säkerhet och komfort. Tillgängligheten för dem som anländer med bil till stationen är relativt god och det finns till exempel flera pendlarparkeringar i nära anslutning.

Nationella mål

Gävle resecentrum har betydelse för de nationella målen ”grundläggande tillgänglighet och god kvalitet och användbarhet” samt ”utvecklingskraft i hela landet. Resecentrum svarar även mot målet ”transportsystemet ska vara jämställt, det vill säga likvärdigt svara mot kvinnors respektive mäns transportbehov” då kollektivtrafik samt gång och cykel i högre grad än bil kan nyttjas oavsett kön. Noden har även

stor betydelse för ”tillgängligheten inom och mellan regioner samt mellan Sverige och andra länder”, eftersom den knyter samman Gävleborgs län med Stockholm, Arlanda och Uppsala. Goda möjligheter till ett kollektivt resande bidrar även till hänsynsmålet som handlar om att ingen ska dödas eller skadas allvarligt och att miljö kvalitetsmålen samt ökad hälsa kan uppnås.

Analys

Gävles arbetsmarknad, utbudet av offentliga och kommersiella tjänster samt högskola och näringsliv är viktiga förutsättningar för såväl den inomregionala utvecklingen som för pendling och kompetensförsörjning med Uppsala/Arlanda/Stockholm, Falun/Borlänge och andra angränsande regioner. Tillgängligheten till och från Gävle behöver utvecklas ytterligare för att förstärka förutsättningarna för näringslivet utveckling och även i övrigt generellt den regionala utvecklingen. Det är angeläget att skapa kortare restider, bekvämare resor, ökad turtäthet, förbättrade anslutningar och omstigningsmöjligheter samt ökad tillgänglighet kring resecentrum. En effektiv bytespunkt som är tillgänglig för kvinnor, män, flickor och pojkar ska eftersträvas.

Brister och åtgärdsbehov

Snabbare och genare anslutningar från resecentrum till och från arbets- och studieplatserna i Gävle centralort är önskvärda. Exempelvis bör bussarna i Gävle lokaltrafik få egna prioriterade körfält och ljussignaler inom Gävle tätort. En annan åtgärd som kan bidra till kortare väntetider är att utveckla informationsteknik som är exakt och pålitlig. Även synkronisering av tidtabeller är av stor vikt ur ett ”hela resan-perspektiv”.

Avståndet mellan resecentrum och Rådhuset/ Esplanaden där många lokala busslinjer angör kan upplevas som ett hinder vid byte av transportslag. Speciellt förstagångsbesökare kan ha svårt att hitta vilket gör omstigning ineffektiv. Tydligare hänvisning kan vara en enkel åtgärd att underlätta byten. Centralplan har en utformning som inte stödjer skyltningen som gångfartsområde. Det skapar en trafikmiljö som gör att en känsla av osäkerhet. Fysiska åtgärder som förstärker platsen som gångfartsområde behövs för att minska den upplevda osäkerheten.

Ett nytt stationsläge vid Gävle Sjukhus (Gävle Västra) skulle bidra till att Gävles västra delar fick en avsevärd förbättrad möjlighet för arbetspendling och kompetensförsörjning, men även för studier vid Högskolan. Det skulle bland annat innebära en betydande förkortning av restiden.

För att utveckla resecentrum föreslås ett samarbete mellan Gävle kommun och Region Gävleborg. Ett projekt som sedan kan fungera som pilotprojekt för utveckling av resecentrum i andra delar av länet.

4.3.8 Botniska korridoren

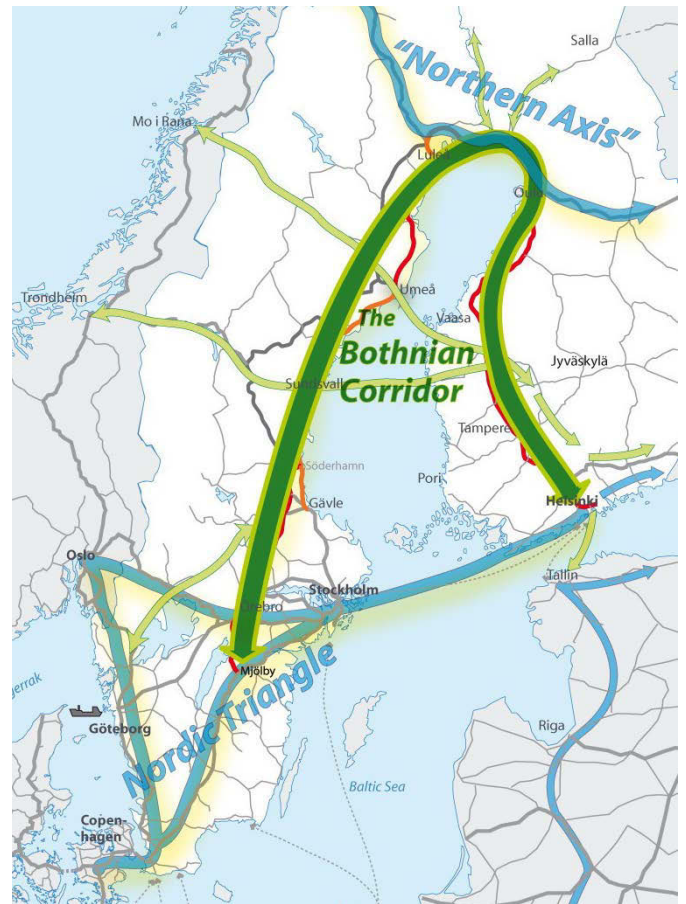
Den Botniska korridoren är en strategiskt viktig länk inom det transnationella godstransportsystemet i norra Europa. Den sträcker sig genom både den svenska och finska sidan av Bottenviken och är redan av stor betydelse för gränsöverskridande varuflöden inom EU och till/från EU.

Botniska korridorens sträckning är Haparanda-Umeå-Sundsvall-Gävle-Stockholm för persontrafik och Haparanda-Umeå-Sundsvall-Söderhamn-Avesta-Mjölby för godstrafik

Enligt det förslag som antogs av Europeiska kommissionen i oktober 2011 kommer korridoren att vara en del av det nya europeiska stomnätet för transporter.

Korridorens sträckning utgörs för persontrafik av sträckan Haparanda-Umeå-Sundsvall-Gävle-Stockholm och för godstrafik av sträckan Haparanda-Umeå-Sundsvall-Söderhamn-Avesta-Mjölby.

Botniska korridoren har en stor betydelse för att integrera regionens arbetsmarknader, underlätta kompetensförsörjning och utveckla näringslivets tillgänglighet till regionens forskningscentra. I oktober 2011 presenterade Europeiska kommissionen ett förslag till nya TEN-T-riktlinjer. De tidigare 30 prioriterade projekten har utökats till ett sammanhållet stomnät, som består av de mest betydelsefulla intermodala länkarna och noderna. Inkluderingen av både Botniska korridoren och Malmbanan i stomnätet är starkt motiverat av de stora värden som genereras i Europa av råvarorna från norra Europa.



Botniska Korridoren

5. Angelägna objekt och åtgärder

Här följer en kortfattad beskrivning av de allvarigaste infrastrukturbristerna som behöver åtgärdas för att näringslivs- och regional utveckling ska kunna uppnås i länet som helhet.

5.1 E4 / Ostkustbanan

» **Dubbelspår Skutskär–Furuviik samt norra infarten till Uppsala**

Hela järnvägssträckan Gävle-Uppsala-Arlanda-Stockholm är hårt belastad med kapacitetsproblem. Trafik- och driftstörningar uppstår ofta och är svåra att ta igen. Möjligheterna till utökad trafikering är starkt begränsade.

De förhållandevis korta delsträckorna Skutskär-Furuviik och norra infarten till Uppsala är de enda kvarstående enkelspåriga sträckorna mellan Gävle och Stockholm. Sträckorna utgör påtagliga flaskhalsar som påverkan långt ut i järnvägssystemet. Med dubbelspår på dessa två sträckor skulle förhållandena avsevärt förbättras. Utvecklingsmöjligheter skapas i och med kortare restider, minskade trafik- och driftstörningar, ökad trafikering, större turtäthet, etc. Länets största arbetsmarknadsområde FA Gävle ges möjlighet att knytas närmare Sveriges största arbetsmarknad Stockholm samt östra Mälardalen. Detta stärker påtagligt förutsättningarna för regional tillväxt i hela Gävleborgs län.

Utan investering i dubbelspår på dessa sträckor klarar inte Ostkustbanan den förväntade trafikökningen eftersom det redan nu råder kapacitetsbrist. Utvecklingsmöjligheterna för Gävleborg och övriga kusten försämras i så fall, både vad gäller arbetskraftsförsörjning och näringslivets konkurrenskraft.

» **Dubbelspår Gävle-Sundsvall (-Härnösand)**

(Sträckan norr om Söderhamn ingår i Botniska korridoren) Antalet godståg på Ostkustbanan förväntas öka i och med att Botniabanans tagits i bruk och upprustningen av Ådalsbanan färdigstälts. Godstransporterna från övre och mellersta Norrland har stora fördelar i och med de nya möjligheter till högre hastigheter och tågvikter som erbjuds, och överflyttningar bedöms därmed ske från Norra stambanan. Sträckan Sundsvall-Gävle har redan nu omfattande trafikering med både fjärr- och regional persontrafik blandat med godstrafik. Sträckan är enkelspårig och hårt belastad med uppenbara kapacitetsproblem. Trafik- och driftstörningar uppstår ofta och är svåra att ta igen. Möjligheterna till utökad och utvecklad trafikering är starkt begränsade. Dessa förhållanden är sedan en tid tillbaka starkt hämmande för både regionens och hela Norrlands utveckling.

Ett dubbelspår mellan Gävle- och Sundsvall skulle förändra förutsättningarna dramatiskt för transporter längs Gävleborgskusten, vilket bland annat leder till förkortade restider, ökat trafikering samt högre punktlighet i avgångar. Tillsammans bidrar detta till förbättrade möjligheter för arbets- och studiependling och en bättre fungerande arbetskraftsförsörjning. Samtidigt höjs näringslivets konkurrenskraft, och tillsammans med bättre möjligheter för godstransporter stärks och vidgas arbetsmarknaderna. Det är helt avgörande för regionens möjligheter att skapa tillväxt.

Om inget dubbelspår byggs, kommer vare sig den nationella eller den regionala järnvägstrafiken i Gävleborgs län och Norrland att kunna utvecklas och svara mot den framtida efterfrågeökningen. Den nu pågående utvecklingen med regionförminskning kommer att accelerera, samtidigt som nationens transportbehov för export av malm, stål, skog mm. inte kan tillgodoses. Tillväxten hotas i hela landet, och samtidigt påverkar detta även Europas behov av dessa varor och råvaror. En dubbelspårsutbyggnad mellan Gävle och Sundsvall är således strategisk viktig för både Gävleborgs län och för riket i sin helhet samt även för Europa.

» **Ombyggnad järnvägen Söderhamn-Kilafors**

(Sträckan ingår i Botniska korridoren)

Denna tvärförbindelse ger möjligheter att överleda godstågtransporter från Ostkustbanan till Norra stambanans södra del vidare via godsstråket genom Bergslagen mot Mjölby alt Göteborg. Detta medför en avlastning på Ostkustbanan söder om Söderhamn, vilket är angeläget när godstransporterna på Ostkustbanan nu förväntas öka i och med Botniabanans tillkomst och Ådalsbanans upprustning (se text om dubbelspår Gävle-Sundsvall).

Tvärförbindelsen Söderhamn-Kilafors är samtidigt en del av den s.k. Botniska korridoren och utgör en viktig länk i Sveriges och Europas transportnät för godstransporter, Core Network. Godstransporterna är av såväl nationellt som Europeiskt intresse och det handlar om malm, stål, skogsvaror etc från Norrland ut till Europa.

Söderhamn-Kilafors har idag otillräcklig standard och kvalitet, och en genomgripande ombyggnation behövs för att klara kraven från den kommande godstrafiken. Ombyggnationen behöver samordnas med behovet av kapacitetshöjande åtgärder på Norra stambanan, sträckan Kilafors-Holmsveden

(se text om N stambanan längre fram).

En ombyggnad av Söderhamn-Kilafors leder till att Botniska korridoren tar ett stort steg framåt i förverkligandet av en effektiv och gen transportled som klarar att möta godstransporternas nuvarande och framtida krav i Gävleborgs län, Sverige och Europa. Ombyggnationen är viktig för regionala utvecklingen och tillväxten i Gävleborgs län, samt även tillväxten i Norrland, Sverige och Europa.

En inställd ombyggnation Söderhamn-Kilafors skulle medföra utebliven avlastning av Ostkustbanan och att den nödvändiga sammanlänknings av Botniska korridorens godstransporter inte kommer till stånd. Möjligheterna till omledning av trafik i Norrlands järnvägsystem uteblir samtidigt. Detta är hämmande för såväl den regionala utvecklingen i Gävleborg som tillväxten i Sverige och Europa.

» E4 Kongsberget - Gnarp, ombyggnad till 2+1 väg

Kapacitetsbristerna i järnvägssystemet har lett till en ökning av godset på vägarna i länet. E4 är ett utpekade huvudstråk för godstransporter och fyller därmed en viktig funktion för regionen. Överlag klarar hela E4 genom Gävleborg flödet av tunga transporter och övrig trafik. Dock utgör sträckan Kongsberget - Gnarp en flaskhals till följd av dålig framkomlighet och låg trafiksäkerhet. Flera olyckor har inträffat längs sträckan.

En ombyggnation av sträckan till en mötesseparerad väg med mitträcke (2+1 väg) skulle höja trafiksäkerheten betydligt och samtidigt öka framkomligheten och minska restiden. Åtgärden medför dessutom att Gävleborgs län blir mer sammanhållet. Restider mellan orter längs kusten kortas och trafiksäkerheten på vägarna ökar. Tillgängligheten till Sundsvall/Västernorrland förbättras markant vilket innebär större möjligheter till vidgade arbetsmarknader och regional utveckling.

Skulle en ombyggnation utebli kommer E4 genom Gävleborgs län inte att kunna svara mot framtidsperspektivet med en årligen ökande trafik. Trafiksäkerhet och framkomlighet försämras på de norra delarna av stråket, vilket medför att olycksrisker samt res- och transporttider ökar. En konsekvens av detta blir att utbytet mellan Gävleborgs län och Sundsvall/Västernorrland och övriga Norrland inte utvecklas i önskad utsträckning.

» Riksväg 56 Råta linjen standard- och trafiksäkerhetshöjande åtgärder

Vägsträckan mellan Valbo och Gysinge (länsgränsen) har på flera vägvägnings låg standard och undermålig trafiksäkerhet, vilket är särskilt allvarligt med tanke på den stora andelen

tung trafik. Trafikverkets prognoser visar samtidigt på en kraftig ökning av den tunga trafiken, vilket gör det ännu angelägnare att åtgärda denna vägsträcka.

Vägsträckan, liksom hela rv56 (Råta linjen), har stor betydelse för näringslivet och fungerar främst som ett godsstråk mellan södra Norrlandskusten och Mälardalen väster om Stockholm, sedan därefter vidare söderut och västerut. Råta linjen benämns många gånger ”förbifart Stockholm” på grund av denna funktion. Godstrafiken har ökat markant efter stråket under senare tid. Sträckan har även betydelse för arbets- och studiependling och näringslivets kompetensförsörjning.

Stråket erbjuder kortare och framkomligare väg för långväga godstransporter genom mellersta Sverige. Åtgärder för högre standard och ökad trafiksäkerhet har därmed stor betydelse för näringslivets utveckling, både regionalt och på riksplanet. Det har även betydelse för arbets- och studiependling. Uteblir förbättringar av stråket minskar attraktiviteten för näringslivets transporter, samtidigt med arbets- och studiependlingen. Detta hämmar näringslivs- och samhällsutvecklingen, både regionalt och på riksplanet.

5.2 Gävle hamn

» Ny järnvägsanslutning och elektrifiering

Gävle hamn är prioriterad att vara av stort nationellt intresse, och har stor betydelse för Gävleborgs län samt Dalarna och Uppland. Även för övriga Mellansverige inklusive Mälardalen ökar hamnens betydelse i allt större utsträckning. Varor och gods transporteras till och från hamnen via väg på E4 och E16 samt järnvägarna Ostkustbanan, Bergslagsbanan och Norra stambanan. Hamnens betydelse förväntas öka ännu mer när Stockholms hamnfunktioner nu minskar eller upphör. Gävle Hamn är inne i ett expansivt skede, och inseglingssäkerheten muddras för närvarande så att allt större fartyg kan anlöpa hamnen.

Kapacitetsproblem föreligger dock för järnvägstransporter till och från hamnen. Det saknas en direktanslutning från söder (Ostkustbanan) respektive från väst (Bergslagsbanan), och en elektrifierad sådan (2 km) behöver byggas samtidigt som den befintliga anslutningen behöver elektrifieras. En elektrifierad direktanslutning är ett nödvändigt komplement till investeringar som nu görs i inseglingssäkerheten. En utveckling med fler och större fartyg medför att kapacitetsbehoven för landtransporter ökar, och en ny järnvägsanslutning är nödvändig så att godstågen kan köra direkt till och från hamnen oavsett var de kommer ifrån. Denna investering innebär en effektivisering av godshanteringen vilket skapar goda förutsättningar för näringslivet i form av ökad konkur-

renskraft. Detta är viktigt och betyder mycket för näringslivets och den regionala utvecklingen i Gävleborgs län, Dalarna, Uppland och övriga Mellansverige.

Skulle en elektrifierad järnvägsanslutning inte komma till stånd skulle Gävle hamns potential inte kunna utnyttjas på bästa sätt eftersom landinfrastrukturen är begränsad. Med andra ord innebär det att investeringar som gjorts i hamnen inte kommer samhället till nytta, vilket hämmar näringslivets utveckling i Gävleborgs län samt Dalarna, Uppland samt även för övriga Mellansverige inklusive Mälardalen.

5.3 E16 / Bergslagsbanan

» Bergslagsbanan – kapacitetshöjande åtgärder Gävle - Falun/Borlänge

Regionen Gävle-Falun/Borlänge utvecklas allt mer till en gemensam region, som erbjuder framtida utvecklingsmöjligheter som redan idag syns i en betydande efterfrågan på transportsidan.

Bergslagsbanan Gävle-Falun/Borlänge har stor trafikbelastning för att vara ett enkelspår med få mötesmöjligheter, och därför är det avsevärda kapacitetsproblem på sträckan.

Kapacitetsutnyttjandet på sträckan Gävle - Storvik är ca 80 % sett över dygnet, vilket är mycket högt. Systemet blir därmed mycket känsligt för små störningar och har dålig återställningsförmåga.

För att stärka och utveckla stråket behöver kapacitet och standard kraftigt förbättras. En etappvis utbyggnad till dubbelspår behövs mellan Gävle-Storvik, och fler mötesstationer alt partiellt dubbelspår mellan Storvik - Falun/ Borlänge.

Ett dubbelspår Gävle-Storvik skulle skapa avsevärt förbättrade möjligheter för ökad arbets- och studiependling samt ökad kompetensförsörjning och godstransporter på denna sträcka mot Falun/Borlänge såväl som mot Fagersta/ Avesta. Åtgärden ökar även tillgängligheten mellan Gävle och Göteborg, vilket är mycket viktigt för det omfattande exportdominerade näringslivet samt den expanderande gruvnäringen längs detta stråk. Detta skulle stimulera tillväxten och den regionala utvecklingen i Gävleborgs län och Dalarna. Skulle inte nuvarande kapacitetsbrister åtgärdas kan inte varken person- eller godstågstrafiken utökas och utvecklas alls, vilket skulle försvåra arbets- och studiependling samt näringslivets transportbehov i form av kompetensförsörjning och godstransporter. Stråkets stora potential för vidgade arbetsmarknader liksom att förbättra förutsättningarna för näringslivet i regionen skulle inte kunna nyttjas, vilket skulle medföra stagnation och tillbakagång för näringslivs och regional utveckling.

» E16, trafiksäkerhets - och framkomlighetshöjande åtgärder

E16 genom Hofors har under vissa tider hög trafikbelastning med framkomlighetsproblem för fordonstrafiken och kollektivtrafiken (buss). Av detta följer även säkerhetsproblem för gående och cyklister. Trafiksäkerhets - och framkomlighetsåtgärder för både kollektivtrafik, biltrafik och oskyddade trafikanter är motiverade.

Åtgärderna innebär att Hofors-Sandviken-Gävle bättre knyts samman och stärker den ”kritiska massan” i Gävleborg samtidigt som Gävleborg bättre kan knytas ihop med Falun/Borlänge. Detta skulle skapa bättre förutsättningar för arbets- och studiependling samt kompetensförsörjningen och godstransporter för näringslivet. Det är samtidigt viktigt att kombinera med åtgärder för att skapa förutsättningar att utveckla en attraktivare och effektivare kollektivtrafik med fokus på arbets- och studiependling. Viktigt att detta görs i perspektivet ”hela resan”.

Om åtgärderna uteblir kvarstår dagens situation med sämre förutsättningar för näringslivets utveckling liksom övrig regional utveckling utmed stråket Gävle-Falun/Borlänge.

5.4 Norra stambanan riksväg 83 / godsstråket i Bergslagen

» Åtgärder för ökad kapacitet Kilafors – Ockelbo (Sträckan ingår i Botniska korridoren)

Sträckan Kilafors-Ockelbo är enkelspår och har kapacitetsproblem. Den utgör en flaskhals för den omfattande godstrafiken blandad med persontrafik (främst regional) på Norra stambanan. I och med ombyggnation av sträckan Söderhamn-Kilafors (se text om Söderhamn-Kilafors) blir det ännu angelägnare med åtgärder för höjd kapacitet på sträckan Kilafors-Holmsveden. På sikt bör ett dubbelspår färdigställas hela sträckan Kilafors-Ockelbo för att järnvägssystemet i Gävleborg och Norrland skall kunna klara framtida trafikprognoser.

Med kapacitetshöjande åtgärder på denna sträcka skulle störningskänsligheten minska vilket bidrar till att järnvägstrafiken kan utvecklas och tillgodose behovet av person - och godstransporter.

Kapacitetsförbättring på denna sträcka skapar bättre förutsättningar för en hållbar tillväxt genom förbättrade möjligheter till arbets- och studiependling, samtidigt som Norrland och riket i helhet gynnas av effektivare transporter av gods då södra delen av Norra stambanan och godsstråket genom Bergslagen utgör en del av Botniska korridoren, som ingår i det Europeiska stamjärnvägsnätet för godstrafik.

Utan kapacitetshöjande åtgärder Kilafors-Ockelbo kommer person- och godstågtrafiken i Gävleborgs län och Norrland att få svårigheter att utökas och utvecklas. Samtidigt kommer störningskänsligheten i systemet att vara fortsatt hög, och eftersom Norra stambanan bär en betydande andel av den nationella godstrafiken skulle dessa störningar snabbt fortplanta sig genom hela systemet. Tillväxt och utveckling hämmas både på regional och riksnivå. Även EU-nivån berörs.

» Åtgärder för ökad kapacitet Storvik-Frövi

(Sträckan ingår i Botniska korridoren)

Godsstråket genom Bergslagen (Storvik-Frövi) har omfattande trafikering. Sträckan är enkelspårig och har stora kapacitetsproblem. Behovet av åtgärder för ökad kapacitet är stort för såväl dagens trafik som den prognostiserade. Med kapacitetshöjande åtgärder på denna sträcka, i form av ett antal mötesstationer och partiella dubbelspår, skulle störningskänsligheten minska vilket bidrar till att järnvägstrafiken kan utvecklas och tillgodose behovet godstransporter. Samtidigt skapas bättre förutsättningar för tillväxt, både på den regionala nivån och riksnivån. Detta genom förbättringar för både långväga och regionala godstransporter. Det skapas även förutsättningar för arbets- och studiependling samt näringslivets kompetensförsörjning. Samtidigt gynnas Norrland och riket i helhet av effektivare godstransporter eftersom godsstråket genom Bergslagen utgör en del av Botniska korridoren, som ingår i det Europeiska stamjärnvägsnätet för godstrafik.

Utan dessa kapacitetshöjande åtgärder kommer störningskänsligheten i systemet att vara fortsatt hög, och eftersom godsstråket genom Bergslagen bär en betydande andel av den nationella godstrafiken skulle dessa störningar snabbt fortplanta sig genom hela systemet. Tillväxt och utveckling hämmas både på regional och riksnivå. Även EU-nivån berörs.

» Riksväg 83, standardhöjande åtgärder

På riksväg 83 Ljusdal-Tönnebro behöver åtgärder göras för höjd trafiksäkerhet och ökad standard på flera delsträckor. Regionsstyrelsen har nyligen beslutat att omfattande ombyggnationer skall göras åren 2013-2016 med tyngdpunkt på sträckan Bollnäs-Vallsta. Vägen har relativt stora trafikmängder, främst i närheten av tätorterna Bollnäs och Ljusdal. Vägsträckan knyter samman tre av Gävleborgs fyra FA-områden och ger därmed förutsättningar för starkt funktionalitet för arbetsmarknads- och studiependling och för ökad sammanlänkning av arbetsmarknaderna (arbetsmarknadsutvidgning). Tillgängligheten till Gävle är viktig även ur servicesynpunkt. Riksväg 83 är viktig för näringslivets kompetensförsörjning

och godstransporter i och genom Hälsinglands inland. Här sker bl.a. transporter från inlandet ner till kusten med bland annat skogsråvara. Vägen har stor betydelse för den växande besöksnäringen både inom länet och för fjällturismen. Genom åtgärder med höjd trafiksäkerhet och ökad standard förbättras förutsättningarna för arbets- och studiependling vilket möjliggör en utökad samverkan mellan arbetsmarknaderna i Ljusdal, Bollnäs och Ockelbo.

Det är samtidigt viktigt att kombinera med åtgärder för att skapa förutsättningar att utveckla en attraktivare och effektivare kollektivtrafik med fokus på arbets- och studiependling. Viktigt att detta görs i perspektivet ”hela resan”. Vidare innebär vägförbättringar att den växande besöksnäringen gynnas samtidigt som det främjar näringslivets kompetensförsörjning och godstransporter. Om åtgärderna uteblir kommer den regionala utvecklingen utmed sträckan att hämmas. Samtidigt kommer det tillskott som besöksnäringen kan få genom den marknadsföring det innebär att turister reser genom länet delvis utebli.

5.5 Bergslagsdiagonalen riksväg50

» Rv 50/lv301, standardhöjande åtgärder

Riksväg 50 utgör en nationell viktig förbindelse mellan södra och norra Sverige. Sträckan Edsbyn-Bollnäs-Söderhamn utgör Bergslagsdiagonalens norra del och behöver åtgärder för höjd trafiksäkerhet på flera delsträckor. Vägsträckan har relativt stora trafikmängder och knyter samman Ovanåker, Bollnäs och Söderhamns kommuner inom ett gemensamt FA-område. Sträckan ger därmed förutsättningar för starkt funktionalitet för arbetsmarknads- och studiependling och för ökad integrering inom samhällsfunktionerna i södra Hälsingland. Vägsträckan är viktig för näringslivets kompetensförsörjning och godstransporter i västra och södra Hälsingland. Här sker bl.a. transporter från inlandet till kusten med bland annat skogsråvara. Sträckan skapar även tillgänglighet till Gävle från sydvästra Hälsingland. I avsaknad av persontransporter på järnväg utgör vägsträckan den enda transportlänken för pendling. Detta medför att det är av hög vikt att vägen kan hålla hög standard kombinerat med särskilda åtgärder för attraktivare och effektivare kollektivtrafik med fokus på arbets- och studiependling. Förutsättningar för snabbussar behöver skapas, samtidigt som det är viktigt med perspektivet ”hela resan”. Genom trafiksäkerhets- och standardhöjande åtgärder förbättras förutsättningarna för arbets- och studiependling samt kompetensförsörjning och godstransporter inom södra Hälsingland. Dessutom till närliggande FA-områden som Gävle och Hudiksvall. Även kopplingen till Falun/Borlänge stärks, vilket ger nya möjligheter till regional utveckling i södra Hälsingland och denna region.





Om förbättrande åtgärder inte görs försämras utvecklingsmöjligheterna för södra Hälsingland och det har även påverkan på Gävleborgs län.

» Trönödiagonalen ny väg

Riksväg 50 är i stora delar idag det stråk som tillsammans med E4 sammanbinder Bollnäs/Ovanåker och Hudiksvall. Nuvarande vägnät saknar dock en gen förbindelse med acceptabel standard mellan orterna, som fågelvägen bara ligger knappt 6 mil från varandra. En ny sträcka är angelägen att bygga, den s.k. Trönödiagonalen Glössbo-Trönö-Lojsjö. Enligt tidigare gjorda utredningar ger länken stora restidsvinster, och har hög samhällsekonomisk nytta.

Trönödiagonalen kan på sikt medföra regionförstoring genom förening av de befintliga FA-områdena Söderhamn-Bollnäs-Ovanåker och Hudiksvall. Den förkortade restiden mellan Bollnäs och Hudiksvall innebär att tillgången till arbetsplatser ökar samtidigt som möjligheten till pendling förbättras - förutsättningarna för ett dynamiskt näringsliv i regionen stärks. Den kommande utvecklade samverkan mellan Hälsingekommunerna inom gymnasie- och vuxenutbildningen ges samtidigt bättre förutsättningar. Hälsingland knyts ihop tidsmässigt och därmed funktionellt.

I det nationella perspektivet innebär en Trönödiagonal att det även blir en genare förbindelse mellan södra Norrlands-kusten och Bergslagen/sydvästra Sverige. Detta gynnar främst de långväga godstransporterna och annan långväga trafik.

Om en investering i Trönödiagonalen inte sker uteblir möjligheten att knyta ihop Hälsingland funktionellt, vilket därmed innebär sämre möjligheter för tillväxt i regionen. En sammanslagning mellan FA-områdena uteblir och den nationella betydelsen för trafik från södra Sverige till Norrland får en längre resväg.

5.6 Stråket riksväg84

» Hudiksvall-Färila trafiksäkerhetshöjande åtgärder

Sträckan Hudiksvall- Ljusdal- Färila har bitvis relativt låg standard. Genomfarterna i Ljusdal och Delsbo är problematiska. Trafik - och säkerhetshöjande åtgärder bör vidtas. Vägen knyter samman de två FA-områden Hudiksvall och Ljusdal. Sträckan ger därmed förutsättningar för stärkt funktionalitet för arbetsmarknads- och studiependling och för ökad integrering inom samhällsfunktionerna i norra Hälsingland. Vägsträckan är också viktig för näringslivets kompetensförsörjning och godstransporter. Här sker bl.a. transporter från inlandet till kusten med bland annat skogsråvara. Vägen har också ökat i betydelse som transitväg för fjällturister och kan i framtiden förutses få en allt ökande betydelse. Detta då E 4 mellan Söderhamn och Hudiksvall nu

fått högre standard genom utbyggnad till fyrfältsväg för hela sträckan.

I avsaknad av persontransporter på järnväg utgör vägsträckan den enda transportlänken för pendling. Detta medför att det är av hög vikt att vägen kan hålla hög standard kombinerat med särskilda åtgärder för utveckling av kollektivtrafik med fokus på arbets- och studiependling. Förutsättningar för snabbussar behöver skapas.

Förbättringar av standard och säkerhet i detta vägstråk stärker även kopplingen mot Sundsvall med dess arbetsmarknad- och studieutbud, samt ökar tillgängligheten till ett antal av Hälsinglands, Härjedalens och Jämtlands starka besöksdestinationer.

I nuvarande skick befrämjas inte rörligheten mellan FA-områdena varför det utbyte som potentiellt skulle kunna ske inte kommer till stånd. Detta innebär att de regionala utvecklingsmöjligheterna försämras i norra Hälsingland. Det är även negativt för utvecklingen av besöksnäringen.

5.7 Kollektivtrafik

En fortsatt utveckling av kollektivtrafiken med anpassning till arbets- och studiependlingens krav är viktigt för tillväxten och den regionala utvecklingen i Gävleborgs län. Detta är samtidigt i hög grad en näringslivsfråga i och med att företag och offentliga arbetsgivare ges bättre möjligheter till kompetensförsörjning.

De stråk som lyfts fram i detta infrastrukturprogram, är de som idag och framöver bedöms ha stora pendlingsströmmar och är av störst betydelse för utvecklingen i Gävleborgs län. I samtliga dessa stråk är det viktigt med särskilda åtgärder för att kunna utveckla attraktivare, snabbare och effektivare kollektivtrafik med fokus på arbets- och studiependling. Förutsättningar för snabbussar behöver skapas i de stråk som saknar möjligheter till tågtrafik.

Samtidigt som det är viktigt att utgå ifrån perspektivet ”hela resan”, där kompletterande stödfunktioner som anslutningar, angöringar, omstigningar, tillgänglighet, service, mm utvecklas och stärks.

Bilaga 1:

Befolkning, näringsliv, utveckling

I denna bilaga redovisas ett urval av det faktaunderlag som har använts i systemanalysen, detta för att ge en fördjupad bild av Gävleborgs styrkor och utmaningar.

Befolkningsutveckling

Gävleborg har ca 276 000 invånare, varav en tredjedel är bosatta i Gävle. Näst efter residens-staden är Sandviken och Hudiksvall de största kommunerna. 63 procent av invånarna bor i tätorter, 35,5 procent i tätortsnära landsbygd och 1,5 procent i glesbygd.

Befolkningsutvecklingen i Gävleborg har varit negativ under 2000-talet. De senaste åren har dock regionen haft ett positivt flyttningsöverskott.

Urbanisering – global trend

En stark trend är inflyttningen till storstadsområden. Enligt statistik från Eurostat är Sverige det land inom EU som haft den starkaste urbaniseringstrenden sedan 2005. Det är främst mindre kommuner utanför storstadsområdena som minskar. I Gävleborg har 9 av 10 kommuner minskat i befolkning under tidsspannet 2001-2011. Särskilt märkbar är kvinnounderkotten i flera kommuner. Störst tapp har skett i Hofors, Söderhamn respektive Ovanåkers kommuner.

Gävle följde rikets utveckling de första åren under perioden, tappade i fart 2005-2007, för att därefter åter ha ungefär samma befolkningsutveckling som riket. Gävleborg som helhet har minskat något under perioden (-0,7%).

Befolkningsstruktur

De flesta kommunerna i Gävleborg har en kraftig utflyttning i åldersgruppen 25-34 år, en utflyttning som börjar redan i 20-årsåldern (efter gymnasiet). Även 35-44-åringarna ("återflyttarna") är tydligt underrepresenterade jämfört med riket. Gävle och i viss mån även Ockelbo ligger bättre till i detta avseende.

Åldersstrukturen hos utflyttarna bidrar starkt till en åldrande befolkning. Snittåldern i Gävleborg år 2011 ca två år högre än genomsnittet för riket.

Fördelningen mellan kvinnor och män är totalt sett jämn, men varierar stort mellan olika åldersgrupper. Gävleborg har ett kvinnounderskott i alla åldersgrupper 0-69 år, men överskott 70- år.

Näringslivets strukturomvandling och kompetensförsörjning

Stål, massa- och pappersindustri har under många år dominerat näringslivet i regionen. Dessa industrier har betytt och betyder än idag mycket för Gävleborg. De stora stålföretagen i länet sysselsätter exempelvis 30-40 % av arbetskraften i några av regionens kommuner direkt eller indirekt.

Problemet med ett näringsliv som vilar tungt på några få och stora basnäringar är att sårbarheten i samhället ökar för strukturförändringar och konjunkturvariationer eftersom även mindre företag som är knutna till de större företagen påverkas vid eventuella nedgångar. Därför är ett diversifierat näringsliv viktigt.

Vi ser nu att nya näringsgrenar och branscher utvecklas i Gävleborg. En av dessa är besöksnäringen, där destinationer som Gävle, Järvsö och Hudiksvall har stora möjligheter.

Förvärvslivet har förändrats

Idag har förvärvsarbetande kvinnor och män i Sverige levnadsmönster som alltmer sammanfaller. Av figuren nedan framgår att utvecklingen av antalet förvärvsarbetande under 00-talet var positiv i de flesta av Gävleborgs kommuner, men att 2009 års finanskris drabbade merparten av länets kommuner hårt. Efter 2009 har en återhämtning, men några kommuner brottas alltjämt brottas med besvärande problem på den lokala arbetsmarknaden.

Arbetskraftsförsörjning

I Gävleborg råder idag arbetskraftsbrist inom flera områden, samtidigt som arbetslösheten är hög. Detta är ett uttryck för att arbetskraften inte matchar arbetsmarknadens behov. Förklaringen kan till stor del tillskrivas den strukturomvandling inom basindustrin som skett. Samtidigt som situationen är oroande innebär den att med kompetensutvecklingsinsatser och tillgänglighet till större arbetsmarknader kan situationen snabbt förbättras för både företag och personer som idag saknar arbete.

Att företag får tillgång till den kompetens som behövs är givetvis en förutsättning för att kunna driva verksamhet. Tillgången till nyckelpersoner som bor på andra håll är därför strategisk. Detta framhåller betydelsen av att robusta FA-områden utvecklas.

Enligt prognoser från Arbetsförmedlingen (Ura 2010:5) beräknas omkring 1,6 miljoner personer lämna arbetslivet av åldersskäl fram till och med 2025, vilket är drygt 250 000 fler åldersavgångar än under de gångna 15 åren. Det innebär att för första gången i modern tid blir antalet nyutbildade ungdomar på arbetsmarknaden lägre än åldersavgångarna på

riksplanet, och det startar redan nu.

Det låga tillskottet av yrkesaktiv befolkning kom mer framförallt lokalt att kunna skapa allvarliga konsekvenser för arbetsmarknadens funktion, och kommunernas ekonomi. Nedanstående figur visar Arbetsförmedlingens prognos för 2010-2025 för Gävleborgs FA-områden. Bilden är tydlig; Gävleborg riskerar att få stora strukturella problem i den kommande generationsväxlingen.

Utbildningsnivån stiger

Kraven på utbildning blir allt tydligare för att kunna konkurrera på den alltmer kompetenskrävande arbetsmarknaden.

Ett generellt mönster i landet är att befolkningens utbildningsnivå är starkt kopplad till det lokala utbudet av högre utbildning. Universitets- och högskoleorter samt vissa närliggande kommuner har ofta en betydligt högre andel högutbildade än övriga kommuner.

År 2011 hade 16,4 % av Gävleborgarna en eftergymnasial utbildning på minst 3 år, en ökning med drygt 53 procent sedan år 2001. Trots den stora procentuella ökningen kvarstår ett avstånd till rikets genomsnittliga nivå, den ligger f.n. på 24%.

Att den procentuella ökningen under senare år ändå varit så hög beror sannolikt på högskolans utveckling, i kombination med förbättrade möjligheter till arbets- och studiependling (t.ex. regionalståg).

Kvinnor har överlag högre utbildningsnivå än män. Så även i Gävleborg, där skillnaden är betydligt större än i riket som helhet.





Ruddammsgatan 30
Box 834, 801 30 Gävle
026-65 02 00
info@regiongavleborg.se
www.regiongavleborg.se

Formgivning: Region Gävleborgs informationsavdelning
Tryck: Åsa Järgård, sid 1, 2, 15, 26, 30, 31, 33, 35, 37,
Baringo, s 7
Bilder: Gävle Hamn, s 44, Mats Åstrand, s 24
Från en originalrapport av Sweco-Eurofutures