

Remiss: Regionalt trafikförsörjningsprogram för Gävleborgs län 2022 – 2032

Bollnäs kommun har tagit del av förslaget till Regionalt trafikförsörjningsprogram för Gävleborgs län 2022-2032 och lämnar följande synpunkter:

Bollnäs kommuns grundinställning är att väg- och järnvägsinfrastrukturen är avgörande för kollektivtrafiken och dess framtida utveckling. Vi ställer oss också bakom trafikförsörjningsprogrammets fyra prioriterade mål som tagits fram i dialog med länets kommuner, trafikbolag, resenärsorganisationer och övriga intressenter.

I skrivelsen framförs Bollnäs kommuns högst prioriterade åtgärder i trafikutbud och infrastruktur. Dessa objekt är mycket betydelsefulla – och i vissa delar helt avgörande – för att kunna fortsätta utveckla kollektivtrafiken i stad, kommun och län:

- *Upprustningen av Väg 83 mellan Bollnäs och Vallsta*
- *Bollnäs genomfarter:*
 - Stadshuskorsningen – ombyggnad till cirkulation
 - Gång- och cykeltunnel med busshållplatser vid Häggesta handelsområde
- *Färdigställ dubbelspåret mellan Bollnäs och Ockelbo*
- *Utökad trafikutbud i Bollnäs stadslinjenät*

Ökad tillgänglighet är grunden för regional hållbar utveckling

Väg- och järnvägsinfrastrukturen hänger tätt samman och fyller en central funktion för att människor ska kunna förflytta sig i vårt samhälle. Detta gäller inte minst i vår del av landet där flera kommuner, städer, och tätorter på stora avstånd bildar gemensamma arbets- och studiemarknader. Denna nödvändiga regionförstoring – som ger oss nya förutsättningar och möjligheter – utvecklas genom en kontinuerlig och målmedveten förbättring av infrastrukturen och kommunikationerna i de läns- och kommunövergripande stråken. Vidare anser Bollnäs kommun att den nord-sydliga kopplingen samt minskade restider och utökad kollektivtrafik mellan länets centralorter har störst betydelse för att åstadkomma regionförstoring, ökad rörlighet, utveckling och tillväxt i Gävleborgs län.

Bollnäs kommun vill särskilt trycka på att restiden till och från residensstaden Gävle – med betydelsefulla målpunkter såsom sjukhus, högskola, Gävle hamn,

länsstyrelsen och andra myndigheter – samt tillväxtstråket Uppsala-Arlanda-Stockholm måste minskas.

Norra stambanan och stationssamhället

Bollnäs kommun arbetar aktivt för att kunna möta klimatomställningen, både kort- och långsiktigt. Grundläggande i detta arbete är att förenkla klimatsmarta resor med kollektivtrafik. Trafikverkets prognoser visar idag att vi inte kommer att nå beslutade klimatmål om minskade utsläpp av växthusgaser. Det är oroväckande eftersom klimatomställningen är här och nu.

Bollnäs kommun ser Norra stambanan som en oumbärlig hörnsten för vår framtida utveckling. Norra Stambanan är också utpekad som internationellt betydelsefull järnväg för godstrafik och har en avgörande betydelse för utvecklingen av järnvägstrafiken i Norrland och på banor som Mittbanan, Ostkustbanan, Bergslagsbanan, Godsstråket genom Bergslagen och Stambanan genom Övre Norrland. Vidare ska Norra stambanan också ses som en central länk som knyter ihop transportkedjorna från inlandet ut mot kusterna samt från norr till söder mot Stockholm, Arlanda, Göteborg m.m. Att kunna resa bekvämt, tryggt och säkert på järnvägen skapar stor utvecklingspotential i form av turism, arbetspendling, affärsresor och utbildning.

De kapacitetsbrister som råder på Norra Stambanan innebär tyvärr att Region Gävleborgs ambitioner om att utöka persontrafiken med tåg och att uppnå kortare restider kraftigt begränsas. Från Kilafors och söderut är numera kapacitetsproblemen än mer tydliga sedan godståg börjat ledas om från Ostkustbanan vid Söderhamn till Kilafors och vidare söderut mot Godsstråket genom Bergslagen. *Att bygga bort enkelspårsträckorna Kilafors-Holmsveden (15 km) och Ockelbo-Mo grindar (7 km) ser Bollnäs kommun som en kostnadseffektiv och nödvändig åtgärd för ökad kapacitet, hastighet och bärighet i hela järnvägssystemet.* Åtgärden är också strategiskt rätt för att kunna få till ett kapacitetsstarkt och funktionellt dubbelspår för godstrafiken genom norra Sverige med hjälp av befintliga stambanor (Norra stambanan och Stambanan genom Övre Norrland) och kuststråket.

I detta sammanhang är det nödvändigt att lyfta *”Åtgärdsvalsstudie kuststråket Gävle-Umeå”* och *”Utredning Atlantstråket”* som tydliggör och rekommenderar att dubbelspåret mellan Bollnäs och Ockelbo efter många års planerande och byggande ska färdigställas genom att enkelspårsträckorna mellan Kilafors-Holmsveden och Ockelbo-Mo Grindar byggs bort. Kommunen hänvisar också till Trafikverkets nyligen genomförda *kapacitetsutredningar och bristanalyser för Nedre Norrland* där det tydligt framgår att ”getingmidjan” mellan Kilafors-Ockelbo är dimensionerande för både Atlantstråket och Kuststråket, har ett mycket högt kapacitetsutnyttjande och behöver åtgärdas.

Det finns ett stort stöd för att dubbelspåret mellan Bollnäs och Ockelbo ska färdigställas, vilket också tydligt bekräftas genom att Region Jämtland Härjedalen – och dess kommuner och näringsliv – pekar ut just denna åtgärd som **prio 1** i de länsgemensamma prioriteringarna till Nationell plan.

Vidare kan vi konstatera att stationssamhället är på väg tillbaka på allvar. För Bollnäs kommun är Norra stambanan och alla stationslägen (hela fyra stopp i kommunen – Kilafors, Bollnäs, Arbrå och Vallsta) fundamentala i kommunens långsiktiga och strategiska arbete med regionförstoring samt hållbara samhällen och transporter. Utifrån de fantastiska förutsättningar vi har i Gävleborgs län med Norra

stambanan, Bergslagsbanan och Ostkustbanan är det viktigt att Region Gävleborgs styrdokument och planer också präglas av stationsområdet.

Upprustning av Väg 83 Bollnäs-Arbrå-Vallsta

När det gäller finansiering genom den regionala infrastrukturplanen har upprustningen av Väg 83 mellan Bollnäs och Vallsta högsta prioritet för Bollnäs kommun. Det är ett synnerligen angeläget och väl förankrat projekt som funnits med i de regionala planerna under lång tid.

Tyvärr har projektet dragit ut på tiden och byggstart har gång på gång flyttats fram av olika anledningar. Detta är mycket olyckligt eftersom det försenar påbörjad satsning på hållplatser, väderskydd, pendelparkeringar och ökad tillgänglighet längs med Väg 83 – vilket redan är genomfört på Väg 50 och de sträckor längs Väg 83 som inte ingår i upprustningen av vägsträckan Bollnäs-Arbrå-Vallsta.

Men nu är i alla fall en vägplan för etappen Bollnäs-Röste inskickad till Trafikverkets planprövning och väntar på beslut. Bollnäs kommun har också nu en kontinuerlig dialog med Trafikverket om plantekniska frågor, avgränsningar, budget, upphandling m.m. Nyligen skrev även kommunen och Trafikverket på genomförandeaftalet för sträckan Bollnäs-Röste. Så nu väntar vi på nästa steg och förväntar oss att tidsplanen ska hållas!

Bollnäs tätort och genomfarter

Bollnäs kommun har under en längre tid – tillsammans med Region Gävleborg/X-trafik och Trafikverket – jobbat med Bollnäs genomfarter. Det är nödvändigt med tanke på rådande trafikutveckling med mer bilar, godstransporter, kollektivtrafik, gång- och cykeltrafik m.m. samt att staden på ett positivt sätt växer med mer människor, bostadsbyggande, näringslivetableringar och arbetstillfällen.

I takt med att trafiken ökat har kapacitetsproblemen tilltagit alltmer genom bl.a. köbildning tvärsigenom stadens signalkorsningar, svårigheter att göra vänstersvängar, att tunga transporter väljer kommunala vägar och att kollektivtrafiken får stora problem att komma fram.

Vägledande dokument i detta pågående arbete är primärt:

- Överenskommelse om samarbete mellan Bollnäs kommun och Trafikverket Region Mitt, 2014-2017, som skrevs på 2014-03-11. Arbetet med en ny och uppdaterad överenskommelse pågår sedan en tid tillbaka
- Åtgärdsvalsstudie Genomfart Bollnäs, Trafikverket 2017. Beställd av Region Gävleborg.
- Översiktsplan Bollnäs kommun 2015
- Fördjupad Översiktsplan Bollnäs stad 2020
- Regionalt trafikförsörjningsprogram 2016-2030
- Regional infrastrukturplan för Gävleborgs län 2018-2029

Dessa styrdokument var också grundläggande när Bollnäs kommun gemensamt med Region Gävleborg/X-trafik tog fram den mycket lyckosamma ansöknings till stadsmiljöavtalet för Bollnäs tätort 2019-2026. Hela 48 480 000 kronor beviljades för att främja hållbara resor med fokus på kollektivtrafik och cykeltrafik. Detta är också en stor del i den satsning på hållbara resor (gång-, cykel- och kollektivtrafik) som nu görs i Bollnäs tätort. Från kommunens sida handlar det i pengar om ca 100 000 000 kr!

Stadshuskorsningen – cirkulation

När det gäller tätorten har vi – tillsammans med Region Gävleborg/X-trafik och Trafikverket – satt högsta prioritet på att den så kallade Stadshuskorsningen – som också är utpekad i gällande infrastrukturplan – byggs om till en cirkulation. Dels utifrån mångåriga trafikproblem och dels utifrån att *åtgärden är avgörande för att kunna genomföra satsningen på kollektivtrafiken och det nya stadslinjenätet.*

Åtgärden cirkulation har konkretiserats i ÅVS Genomfart Bollnäs och den stora satsning på hållbara resor som nu genomförs i Bollnäs med nytt resecentrum, stadslinjenät, hållplatsåtgärder samt gång- och cykelvägar. Ett huvudsyfte med ÅVS:en är att minska den lokala biltrafiken i Bollnäs till förmån för hållbara resesätt såsom gång-, cykel- eller kollektivtrafik. Det är också den stora anledningen till att vi fokuserar på hållbara resor när det gäller Bollnäs tätort. Bedömningen är att vi måste gå denna väg först och göra klart hela paketet med ny bussterminal, bussgata, cirkulation vid Stadshuskorsningen och nytt stadslinjenät innan vi går vidare i processen med Bollnäs tätort. Denna uppfattning har vi varit överens om med Region Gävleborg/X-trafik och Trafikverket. När det gäller själva åtgärden cirkulation vid Stadshuskorsningen finns den också med som ett åtgärdepaket (D2) i ÅVS:en där Trafikverket, Region Gävleborg och Bollnäs kommun står som ansvariga för genomförandet. Framförallt detta samt att *Stadshuskorsningen finns med i gällande länsplan som kollektivtrafikåtgärd* har varit mycket styrande de senaste åren i hur vi har jobbat med åtgärden. Att Stadshuskorsningen också är pris- och tidsatt i den verksamhetsplan (2020-2023) som antogs av Hållbarhetsnämnden Region Gävleborg 2019-06-18 styrker denna process.

Bollnäs kommun vill också understryka att X-trafik från allra första början – när arbetet med utvecklingen av busslinjenätet startade för tio år sedan – varit tydliga mot oss i sin uppfattning om att en ombyggd stadshuskorsning är nödvändig för att få till en rak, snabb och effektiv kollektivtrafik i Bollnäs tätort. Detta finns även dokumenterat.

Häggesta handelsområde – gång- och cykeltunnel samt nya hållplatser

Att hantera barriärerna Norra stambanan, Väg 83 och Väg 50 är en stor utmaning för kommunen. I detta arbete är utbyggnaden av kollektivtrafiken samt gång- och cykelvägnätet centralt och arbetet pågår kontinuerligt med bland annat planering och byggande av hållplatser, gång- och cykelstråk samt planskilda korsningar. Behovet av en gång- och cykeltunnel med direkt anslutna hållplatser vid södra infarten har också funnits med under en längre tid och har hanterats i planeringsprocessen för ytterligare utbyggnad av Häggesta handelsområde intill Väg 83:s södra infart. Den antagna detaljplanen för denna exploatering säkrar en helhetslösning för hållbara resor med kollektivtrafik och gång- och cykel. Tillsammans med Stadshuskorsningen sätter kommunen högsta prioritet på denna åtgärd i Bollnäs tätort.

Trafikutbud Bollnäs stadslinjenät

Utifrån den stora satsning som nu genomförs på stadslinjenätet förväntar sig Bollnäs kommun att trafiksatsningen på ökad turtäthet under veckans alla dagar ska slås fast och beslutas i kommande trafikplan. Vi vill också understryka att utökad trafikutbud genom snabbare linjer och 15-20-minuterstrafik har kommunicerats ut till medborgarna för att bland annat motivera nya linjedragningar samt bygget av ett nytt resecentrum och bussgata.

Gång- och cykelväg i Rengsjö

För att få till en långsiktigt bra helhetslösning för kollektivtrafiken i Rengsjö är det Bollnäs kommuns bestämda uppfattning att gång- och cykelvägen längs Väg 646 i Rengsjö tätort ska förlängas ut till Väg 50 och hållplatsen Fromskroken. Utifrån ett ”hela-resan” perspektiv innebär det att befintlig gång- och cykelväg i tätorten knyts ihop med busslinjerna ute vid Väg 50.

Hållplatser och terminaler

Som Bollnäs kommun framfört tidigare är det nödvändigt att ansvarsfördelningen och arbetssätten för hållplatser och terminaler i kollektivtrafiken ska utredas och formaliseras. Kommunen tycker också att berörd väghållare ska ansvara för investering och drift av markytan samt att den regionala kollektivtrafikmyndigheten ska ansvara för investering och drift av hållplatsutrustningen.

Vidare anser Bollnäs kommun att det är orimligt att det inte finns någon form av strategi eller riktlinje för hur ersättningen för bussterminaler ska hanteras. Idag är det olika i varje kommun – det handlar mer om hur ”duktig” man varit på att förhandla. Kommunen skulle gärna se en mer rättvis modell där ersättningen från den regionala kassan fördelas utifrån antalet resande vid respektive bussterminal. Exempelvis får Sandvikens kommun – med färre resenärer än Bollnäs nya resecentrum – flerdubbelt större ersättning för sitt resecentrum.

Angränsande län – Jämtland

Bollnäs kommun har vid flertalet tillfällen framfört till Region Gävleborg att grannlandet Jämtland med residensstaden Östersund ska lyftas upp i den här typen av regionala styrdokument. Den självklara anledningen till det är att Jämtland idag växer genom att fler och fler bosätter sig i regionen och besöksnäringen hela tiden slår nya rekord. Vidare är Jämtland en av tre utpekade tillväxtområden i Norrland (övriga två är Luleå och Umeå/Skellefteå). Tillväxten sker till följd av bland annat nyindustrialisering i Norrlands inland, en växande besöksnäring och ett starkt myndighetskluster.

Genom att inte hantera grannen Jämtland/Härjedalen/Östersund i dokumentet blundar vi för vår omvärld och utvecklingspotential för Gävleborgs län. Det är inte heller bra utifrån pågående samarbete i partnerskapet Atlantbanan där Region Gävleborg tillsammans med kommunerna Ockelbo, Bollnäs, Ovanåker och Ljusdal är aktiva medlemmar.

Statliga jobb till Gävleborg

När det gäller nödvändigheten i att komma framåt och slutföra satsningen på kollektivtrafiken i Bollnäs måste även pågående arbete med att få statliga myndigheter till Gävleborgs län och Bollnäs kommun lyftas. För att få stor effekt på arbetsmarknaden i Gävleborg bygger satsningen på att statliga arbetstillfällen ska koncentreras till Bollnäs och i direkt anslutning till resecentrum. Grundtanken är att utifrån Bollnäs geografiska läge och möjligheterna att resa med kollektivtrafiken kommer arbetsmarknaden stärkas i ett större geografiskt område. Detta handlar om samverkan med fokus på bostäder, arbetskraft, infrastruktur och kompetensförsörjning. De aktörer som fram till i dag officiellt meddelat att de sluter upp bakom Bollnäs kommuns ambitioner är Region Gävleborg, Länsstyrelsen Gävleborg, Högskolan i Gävle, Försäkringskassan, Arbetsmarknadsråd, Gävle kommun, Söderhamns kommun, Hudiksvalls kommun, Ovanåkers kommun, Ljusdals kommun, Hofors kommun, Nordanstigs kommun och Ockelbo kommun.

Mål 1. Kollektivtrafiken ska utgöra en växande andel av det motoriserade resandet

När det gäller målindikator 3.1.1. tycker Bollnäs kommun att basår, ökning och tid – som framgår i kap 5 – bör stå med i målbeskrivningen för ökad tydlighet. Det kan ytterligare förklaras i kap 5.

Mål 3. Förnybara drivmedel och minskad energiåtgång

Bollnäs kommun tycker det är bra att kollektivtrafiken ska ligga i framkant gällande ny klimatsmart teknik. Det visar regionen bland annat genom satsningen på vätgasbussar i Sandviken och elbussar i Gävle. Målet visar även på att det finns goda möjligheter för regionen att vara en möjliggörare för etablering av andra fossilfria bränslen i länet.

Däremot bör trafikförsörjningsprogrammet trycka mer på utsläppsfria fordon i målet. Exempel på formulering skulle kunna vara som följer:

"Kollektivtrafiken ska fortsättningsvis drivas med förnybara drivmedel, prioritera utsläppsfria fordon för stadstrafik och minska energiåtgången. Kollektivtrafiken ska eftersträva att ligga i framkant när ny klimatsmart teknik för förnybara drivmedel blir tillgänglig."

Vidare anser kommunen att målindikatorn 3.3.1 blir något onödig då regionens allmänna kollektivtrafik är 100 procent fossilfritt sedan 2017. Och i kap 5 framgår det att den särskilda kollektivtrafiken är 94 procent fossilfri 2021. Alltså är indikatorn i stort sett redan uppnådd.

Ytterligare en indikator som Bollnäs kommun gärna skulle se adderas är andelen utsläppsfria fordon, som sedan kan delas upp i allmän och särskild kollektivtrafik. Detta är i första hand mest relevant för stadstrafiken.

Kommunen tycker att indikatorn om förbrukade kWh/personkilometer är bra.

4.1 Gävleborgs geografi och befolkning

I första stycket framgår det i SCB:s framskrivning att "Gävleborgs befolkning ska minska och att Gävle kommun är den enda kommunen som kommer att öka sin befolkning." Bollnäs kommun önskar att detta tas bort, eftersom framskrivningar är ett mycket osäkert mått och har tidigare varit missvisande för länet. SCB:s prognoser är ingen sanning – men blir lätt en sanning och kan användas på ett sätt som inte kommer att gynna vare sig kommunen eller länet.

Bollnäs kommun har nu en positiv utveckling med bostadsbyggande och näringslivsetableringar. Ambitionen är självklart att fortsätta växa och utvecklas!

Kap 6.5 Förnybara drivmedel och miljömässig hållbarhet

Bollnäs kommun ser gärna att det sista stycket kompletteras enligt följande:

"Både den allmänna och den särskilda kollektivtrafiken prioriterar att använda förnybara drivmedel och utsläppsfria fordon."

6.1 Flexibilitet, innovation och nya förutsättningar

Bollnäs kommun kan inte ställa sig bakom sista meningen i andra stycket som säger att vår strävan inte bör vara att resandet ska återgå till samma nivåer som innan pandemin. Det känns alldeles för defensivt och "rimmar illa" med visionen om regionförstoring, regional utveckling och tillväxt.

6.2 Utveckla kollektivtrafiken genom samarbeten

Bollnäs kommun håller med om att kollektivtrafiken och dess förutsättningar ska finnas med i tidiga skeden vid dialoger och samråd inför samhällsplanering och projektering. Utmaningen här – något som kommunen ser stora brister i – är hur berörda aktörer behåller kontinuiteten och fokus över tid. Vi ser det som viktigt att se över rutiner för bland annat vad som planerats och beslutats samt överlämnanden i organisationerna. Om inte detta fungerar är risken överhängande att vi tappar fart, investeringar och utveckling.

Utifrån detta önskar vi också att X-trafik ska delta i samarbeten som exempelvis den regionala infrastrukturgruppen och Partnerskap Atlantbanan.

6.4 Resande över länsgräns ska vara enkelt

I andra stycket tycker kommunen att ”obefintlig trafik” ska tas bort ur texten – eftersom det känns som ett något laddat ord som är svårt att förstå i sammanhanget. Det räcker med att det är ett mindre stråk med begränsad trafik.

6.8.3 Tillgängliga hållplatser och bytespunkter

För ökad tydlighet bör det framgå i texten vilka bytespunkter som redan är tillgänglighetsanpassade.

6.9 Samarbete med kommunerna för en hållbar färdtjänst

För ökad förståelse bör det framgå vilka kommuner som har överlämnat tillståndhandläggning för färdtjänst och riksfärdtjänst till Region Gävleborg.

Bilaga 4 – Linjekatalog 2019

På sidan 45 – Linje 75 – är det fel bild längst ner.

Avslutning

För Bollnäs kommun är kollektivtrafiken en i allra högsta grad prioriterad samhällsfunktion för arbetsresor, studiependling, fritidsresor, ökad tillgänglighet och regional utveckling. Vi ser tåg- och bussförbindelserna som grundpelare i samhällets omställning till hållbara resor och transporter. Om fler människor väljer att åka kollektivt blir effekten minskad miljöbelastning och bättre utveckling för Gävleborgs län. Vidare är det kommunens bestämda uppfattning att möjligheterna till regionförstoring samt att kunna resa snabbt, säkert, effektivt och hållbart är grunden för länets fortsatta utveckling och tillväxt. Det är primärt att ha en infrastruktur som fungerar, både för att besökare ska kunna ta sig till vår region på ett smidigt och säkert sätt, men också för att vi som bor och verkar här ska fortsätta göra det.

Idag handlar mycket om klimatomställningen och att prioritera åtgärder som snabbt kan bidra till minskade koldioxidutsläpp genom att flytta över transporter från väg till järnväg. Därför är det viktigt att bygga vidare på järnvägsinfrastrukturen och stationssamhället – samt att styra planeringen mot förtätning, funktionsblandning och lokalisering av verksamheter i kollektivtrafiknära och tillgängliga lägen. Utifrån det vill Bollnäs kommun särskilt lyfta det prioriterade Norra stambanestråket, som har tydliga relationer med omvärlden (söderut mot Uppsala-Arlanda-Stockholm och norrut mot Jämtland-Härjedalen-Norge) och ett stort flöde av person- och näringslivstransporter, som grundläggande och helt avgörande för att länet ska fungera bra idag och i morgon.

Bollnäs kommuns högst prioriterade trafik- och infrastrukturåtgärder – och som är nödvändiga för kollektivtrafikens utveckling i Gävleborgs län – är följande:

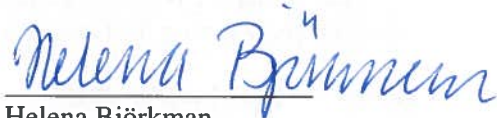
- **Upprustningen av Väg 83 mellan Bollnäs och Vallsta**
- **Bollnäs genomfarter:**
 - Stadshuskorsningen – ombyggnad till cirkulation
 - Gång- och cykeltunnel med busshållplatser vid Häggesta handelsområde
- **Färdigställ dubbelspåret mellan Bollnäs och Ockelbo**
- **Utökat trafikutbud i Bollnäs stadslinjenät**

Avslutningsvis vill vi flagga för vårt strategiska läge i Gävleborgs län, där kommunen fungerar som centrumbildare med "fyra ben" att stå på. Med det geografiska läget, väg- och järnvägsinfrastruktur, goda boendemiljöer samt arbetsmarknader och utbildning åt alla väderstreck finns stora möjligheter för Bollnäs kommun att fortsätta växa och utvecklas som motor i länet!

För Bollnäs kommun



Marie Centerwall
Kommunalråd



Helena Björkman
Kommunchef