



Regional infrastrukturplan för Västernorrland 2022–2033

Förord

Region Västernorrland har ansvaret att besluta om hur statliga medel ska fördelas till regional transportinfrastruktur i Västernorrland. Attraktiva livsmiljöer förutsätter tillgänglighet till arbete, utbildning, service och upplevelser. Därför ligger ett fokus på ökad tillgänglighet för människor som lever och besöker Västernorrland. Kollektivtrafikresenärer ska få förbättrade hållplatser och bytespunkter, fler ska kunna gå eller cykla till jobb, skola och fritidsaktiviteter på ett tryggt sätt och trafiksäkerheten längs regionala vägstråk ska successivt förbättras.

Vi skapar även utrymme att möta behov av infrastrukturåtgärder vid industriinvesteringar av regional betydelse för sysselsättningen. Det visar vår vilja att Västernorrland ska vara den plats där företag väljer att växa, investera och etablera sig.

Den regionala infrastrukturplanen för Västernorrland 2022–2033, med en ekonomisk ram på 897 miljoner kronor, utgör en viktig del av vårt strategiska arbete med en långsiktigt hållbar regional utveckling. Vi vill att prioriteringar i den regionala infrastrukturplanen ska bidra till ett ekologiskt, socialt och ekonomiskt hållbart Västernorrland och därmed en regional utveckling som gör skillnad.

Glenn Nordlund

Regionstyrelsen ordförande

Innehållsförteckning

1 REGIONAL INFRASTRUKTURPLAN 2022–2033	7	År 2030 är Västernorrland den plats som människor väljer för att leva och besöka	15	Investeringsbidrag enskild väg, 9 miljoner kronor	28	2.7 Driftbidrag flygplatser	37
1.1 Inledning	7	År 2030 är Västernorrland platsen där företag och organisationer väljer att växa	16	2.4 Samfinansiering för att möta industri- investeringars behov	30	Driftbidrag till regionala flygplatser, 70 miljoner kronor	37
Infrastrukturinvesteringar kräver långsiktig planering på alla nivåer	7	Strategisk miljöbedömningsprocess	16	2.5 Cykelinfrastruktur	30	3 PLANERINGSDIREKTIV	39
Hur den regionala planen 2022–2033 förhåller sig till planen 2018–2029 och tidigare	9	Västernorrlands förutsättningar och utmaningar	17	Mål för cykling och principer för prioritering	30	3.1 Åtgärder som ingår i regional infrastrukturplan	39
1.2 Tabell över regional infrastrukturplan 2022–2033	11	Fyrstegsprincipen och åtgärdsvalsstudier	19	Statlig cykelväg, åtgärder <50 mkr, 91 miljoner kronor	32	3.2 Planens redovisning och innehåll	40
Planeringsram och årlig fördelning	12	Planens effekter	21	Väg 684 Centrumåtgärder Söråker, 47 mkr	33	4 GENOMFÖRANDE OCH AVVIKELSEHANTERING	41
Tider för genomförande	12	2 BESKRIVNING AV ÅTGÄRDSOMRÅDEN	24	Väg 90 cykelväg Frånö–Kramfors, 54 miljoner kronor	33	BILAGOR	43
Åtgärder >50 mkr namnsätts	12	2.1 Principer för prioritering	24	Medfinansiering kommunala cykelvägar, åtgärder <50 mkr, 80 miljoner kronor	33	Sammanställning av åtgärdsvalsstudier (ÅVS) och utredningar	43
1.3 Planeringsramens fördelning	13	2.2 Samfinansiering nationell plan	26	2.6 Regionala kollektivtrafikanläggningar	34	Regionala cykelstråk, karta	45
Fördelning mellan trafikslagen	13	Vändslinga Västerasby, 55 miljoner kronor	26	Principer för prioritering av kollektivtrafikanläggningar	34	Strategisk miljöbedömning, sammanfattande bedömning	45
Fördelning till cykelinfrastruktur, underlag till Trafikverket inför beslut om samfinansiering ..	13	2.3 Väginvestering	26	Principer för finansiering av regionala tågstationer	35	Arbetsmarknadsregioner, kartor	48
Trafiksäkerhetsåtgärder åren 2022–2029	14	Ökad trafiksäkerhet för fordonstrafik, åtgärder <50 mkr, 36 miljoner kronor	27	Kollektivtrafikanläggningar statlig väg, åtgärder <50 mkr, 130 miljoner kronor	36	Ekonomisk uppföljning av regional infrastrukturplan 2018–2021 samt 2014–2017	50
Fördelning till medfinansiering av kommunal infrastruktur, med mera	14	Väg 86 Kovland, inklusive cykelväg och hållplatser, 45 miljoner kronor	27	Medfinansiering regionala kollektivtrafik- anläggningar, miljö, m.m. åtgärder <50 mkr, 70 miljoner kronor	37		
Fördelning till åtgärder i nationell plan	14	Väg 86 Silje-Kovland, inklusive cykelväg och hållplatser, 130 miljoner kronor	28				
1.4 Utgångspunkter för planens inriktning	15	Väg 622 Ljustavägen-Östra Birsta inklusive cykelväg, 72 miljoner kronor	28				
Inriktning utifrån regionala utvecklingsstrategin	15						

KAPITEL 1

Regional infrastrukturplan 2022–2033

1.1 INLEDNING

Infrastrukturinvesteringar kräver långsiktig planering på alla nivåer

Att bygga transportinfrastruktur kostar mycket pengar och tar lång tid att planera och att genomföra. Därför tas tolvåriga infrastrukturplaner fram, regionala och en nationell, som uppdateras vart fjärde år. Staten beslutar om hur mycket medel respektive region ska tilldelas och regionens politiker beslutar om hur medlen ska fördelas mellan trafikslagen och vilka åtgärder som ska prioriteras.

I den nationella transportplanen prioriteras och budgeteras större infrastrukturåtgärder som är prioriterade i det nationella och internationella transportsystemet. I den regionala transportplanen ingår åtgärder och investeringar som prioriteras ur ett regionalt perspektiv. Vad som är möjligt regleras i en förordning. Det handlar om investeringar i regionala vägar, cykelvägar och busshållplatser och tågstationer samt driftbidrag till regionala flygplatser. Regionala medel kan också användas för att möjliggöra eller påskynda investeringar i den nationella infrastrukturplanen eller som medfinansiering till vissa kommunala åtgärder och enskilda vägar.

<p>REGERING</p> <p>Beslut om ekonomiska ramar för nationell och regional infrastrukturplan. Beslut om nationell infrastrukturplan Beslut om styrmedel</p>		<p>KOMMUN</p> <p>Beslut om kommunal infrastruktur exempelvis gator, cykelvägar, hållplatser, stationsbyggnader, flygplats, hamn, terminal, laddinfrastruktur med mera</p>	<p>FÖRETAG</p> <p>Beslut om bolagsägd infrastruktur, exempelvis hamn, terminal, laddinfrastruktur, enskilda skogsbilvägar, industrispår med mera</p>
<p>REGION VÄSTERNORRLAND</p> <p>Beslut om regional infrastrukturplan</p>	<p>TRAFIKVERKET</p> <p>Förslag på nationell infrastrukturplan Genomför nationell och regional infrastrukturplan</p>		

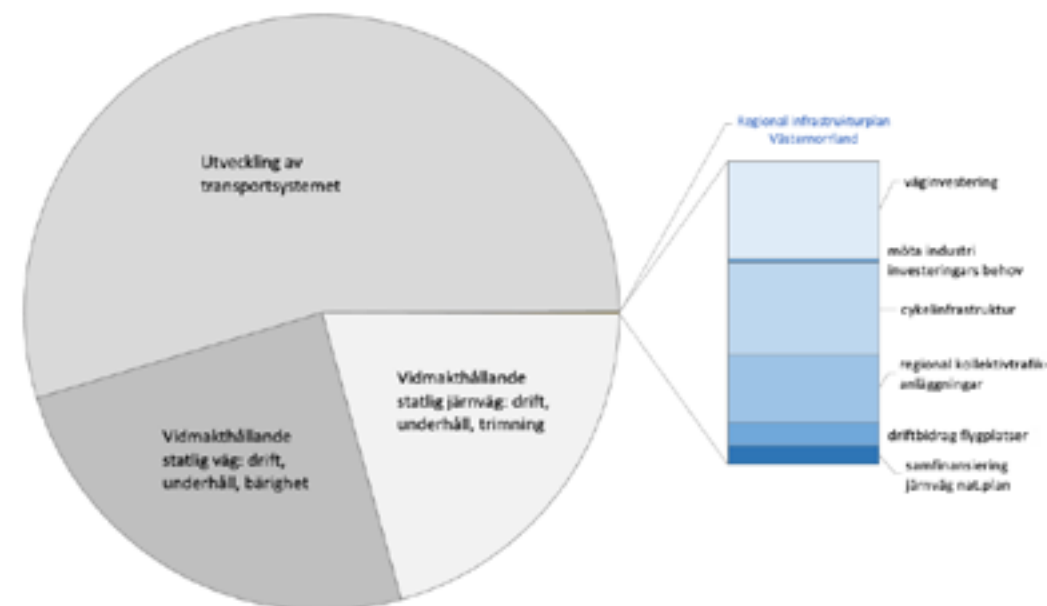
Figur 1. Rollfördelning mellan Regeringen, Trafikverket och Region Västernorrland för regional och nationell infrastrukturplan, samt kommuners och företags ansvar för infrastruktur.

Den ekonomiska ramen under kommande tolvårsperiod 2022–2033 för åtgärder i den statliga transportinfrastrukturen som finansieras med anslagsmedel, uppgår till 799 miljarder kronor i 2021 års prisnivå.

Den ekonomiska ramen är fördelad på följande sätt:

- 165 miljarder kronor till vidmakthållande av statliga järnvägar
- 197 miljarder kronor till vidmakthållande av statliga vägar inklusive bärighet, tjälsäkring och reinvesteringar av vägar samt till statlig medfinansiering till enskilda vägar
- 437 miljarder kronor till utveckling av transportsystemet, varav 42 miljarder kronor till de regionala infrastrukturplanerna. Av dessa 42 miljarder uppgår Västernorrlands regionala infrastrukturplan till 897 miljoner kronor.

Utöver den nationella och de regionala planerna har även kommunerna planer för investeringar i infrastrukturåtgärder med utgångspunkt i översiktsplanen och andra strategidokument. Även EU bedriver en aktiv transportpolitik där man har pekat ut strategiskt viktig transportinfrastruktur som sammanlänkar medlemsstaterna. EU har fler olika finansieringsverktyg för infrastrukturåtgärder. Västernorrland har över tid varit aktiva med att få till medfinansiering från EU, både till utredningar och investeringar i infrastruktur.



Figur 2. Den regionala infrastrukturplanens andel av det totala anslaget för statlig transportinfrastruktur 2022–2033, samt den regionala infrastrukturplanens fördelning mellan åtgärdsområdena.

Hur den regionala planen 2022–2033 förhåller sig till planen 2018–2029 och tidigare

Takten med vilka förbättringar i det regionala vägnätet genomförs går långsamt. Det beror på att det ekonomiska utrymmet i den regionala infrastrukturplanen är mycket begränsat. Man behöver gå tillbaka åtminstone 20–25 år i tiden för att kunna se den systematik som gällt för stora investeringar i prioriterade regionala vägstråk. Sedan slutet på 1990-talet har riksväg 90 prioriterats, med bland annat förbifart Sollefteå samt investeringar på sträckan Bollstabruk–Hällsjö. Därefter prioriterades väg 335 Haffsta–Sidsensjö som färdigställdes 2018. Nu pågår en etappvis utbyggnad av väg 86 mellan Bergsåker och Kovland. Kvarstår gör väg 622, Timmervägen Bergsåker–Birsta. Innan väg 622 kan övervägas måste dock Trafikverket ge besked om vilket alternativ som ska gälla för utbyggnad av E14 i centrala Sundsvall.

I regionala plan 2018–2029¹ prioriterades åtgärder kopplade till regionala stråk för godstransporter och pendling. Två större infrastruktur- och kollektivtrafikprojekt har genomförts, projekt Mittstråket och Koll2020 som sammantaget omslöt cirka 400 miljoner kronor varav hälften utgjordes av medfinansiering från EU. På vägsidan prioriterades en särskild satsning på väg 86 i Sundsvalls kommun, som fortsätter i den nya planen. En ekonomisk uppföljning av planen redovisas i bilaga.

¹ Ekonomisk uppföljning av regional infrastrukturplan för Västernorrland åren 2018–2021. Region Västernorrland (21RS328)



Foto: Johan Bjurer

Regional infrastrukturplan för 2022–2033 utgår från prioriteringarna i den regionala utvecklingsstrategin, bedömningarna i strategisk miljöbedömning samt slutsatser utifrån länets förutsättningar och utmaningar. Fokus ligger på stärkt tillgänglighet för människor i enlighet med prioriteringarna i den regionala utvecklingsstrategin om att Västernorrland är den plats som människor väljer för att leva och besöka och företagen och organisationer väljer att växa. I planen 2022–2033 prioriteras därför framförallt följande tre åtgärdsområden: cykelinfrastruktur, kollektivtrafikanläggningar, samt trafiksäkerhetsåtgärder för fordonstrafik på regionala vägar, med bland annat investeringar i väg 86 i Sundsvalls kommun. Ett nytt åtgärdsområde införs dessutom: samfinansiering för att möta industriinvesteringars behov.

Driftbidragen till de icke statliga flygplatserna är oförändrade jämfört med föregående planperiod. Ramen för regionala samfinansiering av nationella järnvägsinvesteringar har minskat, vilket beror på att det ekonomiska omfattande projektet Mittstråket som ingick i gällande plan har avslutats. Dock ingår samfinansiering av vändslungan i Västerasby, som är en högt prioriterad åtgärd.

Beloppsgränsen för namngivna åtgärder har höjts från 25 till 50 miljoner kronor, varför inga smärre åtgärder namnges i tabellen i kapitel 1.2. Smärre åtgärder ingår i potterna som redovisas i tabellen. Ytterligare information om vilka smärre åtgärder som kan komma ifråga för genomförande framgår av kapitel 2.

1.2 TABELL ÖVER REGIONAL INFRASTRUKTURPLAN 2022–2033

Prioriterade åtgärder	Total kostnad mkr	Summa i plan mkr	2022 mkr	2023 mkr	2024 mkr	2025 mkr	2026 mkr	2027 mkr	2028–2033 mkr
Järnväg, samfinansiering med nationell plan		55	0	0	0	0	0	0	55
Vändslunga Västerasby, Ådalsbanan	120	55							55
Väginvesteringar		291	41	41	39	19	41	42	70
Trafiksäkerhetsåtgärder för fordonstrafik, åtgärder < 50 mkr		36				5	2	1	28
Väg 86 Kovland (inkl. cykelväg 13 mkr)	89	45	40	5					
Väg 86 Silje–Kovland (inkl. cykelväg 75 mkr)	275	130		2	5	7	38	40	38
Väg 622 Ljustavägen–Östra Birsta (inkl. cykelväg 36 mkr)	80	72		33	33	6			
Investeringsbidrag enskild väg		9	1	1	1	1	1	1	4
Samfinansiering för att möta industriinvesteringars behov		10					4	5	1
Cykelinfrastruktur		271	6	4	5	18	24	17	198
Statlig cykelväg, åtgärder < 50 mkr		91	2	1	1	7	6	3	71
Väg 684 centrumåtgärder Söråker	54	47	3	2	1	2	15	14	10
Väg 90 cykelväg Frånö–Kramfors	58	54			3	2	2		47
Medfinansiering kommunala cykelvägar, åtgärder < 50 mkr		80	1	1		7	1		70
Regionala kollektivtrafik-anläggningar		200	4	2	2	11	12	16	154
Statliga regionala kollektivtrafik-anläggningar, åtgärder < 50 mkr		130	3	1	1	7	9	11	98
Medfinansiering regionala kollektivtrafikanläggningar, < åtgärder 50 mkr		70	1	1	1	4	3	5	56
Driftbidrag till regional flygplats		70	6	6	6	6	6	6	35
TOTALT		897	56	52	51	53	83	81	511

Tabell över regional infrastrukturplan 2022–2033. Prisnivå 2021. I total kostnad ingår kostnader som är upparbetade i föregående plan för utredning och byggande, såväl som med- och samfinansiering.

Planeringsram och årlig fördelning

Planeringsramen för Västernorrlands regionala infrastrukturplan uppgår till 897 miljoner kronor. De regionala planernas ekonomiska ramar framgår av Regeringens beslut² 2022-06-07. Trafikverket³ har justerat de regionala ramarna så att de är i inbördes balans utifrån respektive plan upparbetningsgrad 2018–2021. Det innebär att regioner vars infrastrukturplaner haft en låg upparbetningsgrad justeras upp, medan regioner med infrastrukturplaner med en hög upparbetningsgrad justeras ner. Västernorrland har under 2018–2021 haft ett högre ekonomiskt utfall än vad planeringsramen anger, varför planeringsramen för åren 2022–2033 justerats ner i förhållande med den ram som regeringen angett.

Tider för genomförande

Tabell anger en inriktning för den regionala infrastrukturplanen, hur mycket som ska investeras i respektive åtgärdsområde och vilka större åtgärder som ska genomföras. Produktionen av åtgärder och åtgärdsområden sker inte nödvändigtvis vid just de år som anges i infrastrukturplanen. Justeringar görs kontinuerligt i Trafikverkets verksamhetsplanering utifrån aktuella förutsättningar. I vilken takt som infrastrukturplanen genomförs beror bland annat på Trafikverkets årliga budgettilldelning.

Åtgärder >50 mkr namnsätts

Av Regeringens planeringsdirektiv framgår att de regionala infrastrukturplanerna ska redovisa de åtgärder som beräknas ha en total kostnad av minst 50 miljoner kronor, vilket är en höjning jämfört med planen 2018–2029 där gränsen låg på 25 miljoner kronor. Det medför att det är färre åtgärder som namnges i tabellen jämfört med tidigare. Åtgärder med en total kostnad på under 50 miljoner kronor ingår istället i de potter som avsatts inom respektive åtgärdsområde. Syftet är att öka flexibiliteten och möjligheten att hantera förändringar till följd av ändrade förutsättningar i objekt och/eller i omvärlden.

För namnsatta åtgärder har Trafikverket tagit fram anläggningskostnadskalkyler. Kalkylerna är förknippade med osäkerheter, bland annat beroende på att kalkyler gör tidigt i planeringsprocessen, då inte alla förutsättningar är klargjorda.

² Fastställelse av nationell trafikslagsövergripande plan för transportinfrastrukturen för perioden 2022–2033, etcetera. I2022/01294. Regeringen.

³ Preliminära ramar för regional transportinfrastruktur. TRV 2021/79143. Trafikverket.

1.3 PLANERINGSRAMENS FÖRDELNING

Fördelning mellan trafikslagen

Planeringsramens 897 miljoner kronor fördelas på följande sätt mellan trafikslagen

- Bantrafik – 55 miljoner kronor
- Vägtrafik – 772 miljoner kronor (personbil, lastbil, buss, cykel)
- Luftfart – 70 miljoner kronor

Fördelning till cykelinfrastruktur, underlag till Trafikverket inför beslut om samfinansiering

Av planeringsramens 897 miljoner kronor fördelas 395 miljoner kronor till cykelinfrastruktur, varav 315 miljoner kronor till statlig cykelinfrastruktur, samt 80 miljoner kronor till medfinansiering av kommunala cykelvägar.

Utöver de 271 miljoner kronor som framgår av tabell 1, så ingår cykelvägar motsvarande 125 miljoner kronor i följande tre namnsatta väginvesteringar

- Väg 86 Kovland, cykelväg 13 miljoner kronor
- Väg 86 Silje–Kovland, cykelväg 75 miljoner kronor
- Väg 622 Ljustavägen–Östra Birsta, cykelväg 36 miljoner kronor

Enligt planeringsdirektivet ser Regeringen behov av utökade satsningar på cykelåtgärder i hela landet och avser ta fram mål för ökad cykling samt fördela medel i nationella infrastrukturplanen till en särskild cykelpott. Trafikverket har fått i uppdrag att föreslå hur medlen kan fördelas till samfinansiering av cykelåtgärder på det statliga vägar som ingår i de regionala planerna.

Regeringen aviserar i planeringsdirektivet att de ser behov av utökade satsningar på cykelåtgärder i hela landet och avser att ta fram mål för ökad cykling. Regeringen har därför gett Trafikverket i uppdrag att föreslå en fördelning till samfinansiering av cykelåtgärder på de statliga vägar som ingår i de regionala infrastrukturplanerna. Trafikverket har vid möte med planupprättarna meddelat att samfinansiering kommer att ske av cykelinfrastruktur med produktion första sex åren av planeringsperioden, 2022–2028.

Cykelinfrastruktur, statlig väg 2022–2027	Totalt, mkr
Väg 86 Kovland	13
Väg 86 Silje-Kovland	75
Väg 622 Ljustavägen-Östra Birsta	36
Statlig cykelväg, åtgärder <50 mkr	20
Väg 684 centrumåtgärder Söråker	37
Väg 90 cykelväg Frånö-Kramfors, projektering	7
Summa	188



Foto: Mostphotos

Trafiksäkerhetsåtgärder åren 2022–2029

Regeringen har gett Trafikverket i uppdrag att föreslå en fördelning till samfinansiering av trafiksäkerhetsåtgärder i de regionala planerna. Samfinansieringens ska utformas så att åtgärder som förkortar restiden på landsbygd prioriteras. Trafikverket ska föreslå och motivera lämplig omfattning av en sådan satsning. Trafikverket har vid möte med planupprättarna meddelat att det kan handla om mittseparering och mitträffling under de första sex åren av planeringsperioden, 2022–2028. Den regionala planen innehåller potten "Trafiksäkerhetsåtgärder för fordonstrafik, åtgärder <50 mkr" i vilken mitträffling och sidområden ingår. Under åren 2022–2027 med en summa på 7 mkr.

Fördelning till medfinansiering av kommunal infrastruktur, med mera

Av planeringsramens 897 miljoner kronor fördelas 220 miljoner till statlig medfinansiering enligt följande

- | | |
|--|--------------------|
| • Kommunala cykelvägar och miljö | 80 miljoner kronor |
| • Regionala kollektivtrafikanläggningar | 70 miljoner kronor |
| • Driftbidrag till regionala flygplatser | 70 miljoner kronor |

Fördelning till åtgärder i nationell plan

Av planeringsramens 897 miljoner kronor fördelas 65 miljoner till samfinansiering med åtgärder i nationell infrastrukturplan, varav 55 miljoner kronor till järnväg och 10 miljoner kronor till väginvestering och/eller kollektivtrafikanläggning. Detta kan även vara regional väg.

1.4 UTGÅNGSPUNKTER FÖR PLANENS INRIKTNING

Inriktning utifrån regionala utvecklingsstrategin

Utgångspunkten för den regionala infrastrukturplanen är de transportpolitiska målen⁴, prioriteringar i den regionala utvecklingsstrategin⁵ (RUS), samt bedömningar av planens påverkan på mål för miljö och social hållbarhet (strategiska miljöbedömningsprocess).

I Västernorrlands utvecklingsstrategi "Ett Västernorrland handlingskraft, livskraft och naturkraft. Tillsammans för människors och företags växtkraft, i en hälsosam livsmiljö för framtida generationer" finns tre utpekade målområden. Det är framförallt utmaningarna kompetensförsörjning samt resande och transporter som ligger till grund för utpekande av dessa målområden.

Det är framförallt målområdena 2 och 3 som berör infrastruktur och transporter och som ligger till grund för den valda inriktningen för den regionala infrastrukturplanen. Målområdena innehåller utpekade prioriteringar och beskrivning av insatser som bidrar till måluppfyllelse. Nedan följer en sammanfattning av det som berör regional infrastruktur och en beskrivning av hur respektive målområde ligger till grund för inriktningen av och prioriteringarna i den regionala infrastrukturplanen.

År 2030 är Västernorrland den plats som människor väljer för att leva och besöka

Målområdet har följande prioriteringar som berör den regionala infrastrukturplanen

- Växande region med attraktiva, livskraftiga städer och landsbygder
- Ett funktionellt och sammanhållet system för hållbart resande
- Ökad upplevd närhet till omvärlden, oavsett om den är fysisk eller digital.

Målområde 2 anger att städer och landsbygder i Västernorrland ska utvecklas och vara välmående. Attraktiva livsmiljöer förutsätter tillgänglighet till olika typer av utbud. Tillgängligheten kan vara fysisk eller digital, men avsikten är att inte lämna orter utanför. Social sammanhållning och en god folkhälsa som är jämlikt fördelad i befolkningen är förutsättningar för hållbar samhällsutveckling. Kollektivtrafiksystemet är funktionellt, sammanhållet, tillförlitligt och byten mellan trafikslagen är enkelt. Hållbart resande med delade resurser och fossilfritt resande är en självklarhet. Alla ska ges möjlighet att minska klimatpåverkan vid resande genom att åka kollektivt eller genom att kunna använda fossilfria drivmedel. Platser attraktivitet handlar om utformningen av den fysiska miljön, upplevd trygghet, närhet till kollektivtrafik och olika typer av utbud. Ny teknik hjälper oss till nya resesätt och klimatsmart resande, även på orter som inte trafikeras av traditionell kollektivtrafik. Invånare och besökare ser hållbart resande med delade resurser som en självklarhet och vår klimatpåverkan minskar.

Den regionala infrastrukturplanens bidrag till målområdet handlar om förbättrad tillgänglighet för invånare och besökare genom kollektivtrafikanläggningar (hållplatser, bytespunkter, stationslägen) och cykelinfrastruktur, antingen i kombination med varandra (cykelväg till bytespunkt för kollektivtrafik) eller var för sig. Hållplatser och bytespunkter har betydelse för hur resan med kollektivtrafik uppfattas av och fungerar för resenären. Tillgänglighet för fordonstrafik i regionala stråk kan förbättras genom ökad trafiksäkerhet.

⁴ Mål för transportpolitiken - Regeringen.se (hämtat från webb 2021-09-13)

⁵ Region Västernorrland - Regional utvecklingsstrategi (rvn.se) (hämtat från webb 2021-09-13)

År 2030 är Västernorrland platsen där företag och organisationer väljer att växa

Målområdet har följande prioriteringar som berör den regionala infrastrukturplanen

- Finansieringsbeslut tagna för genomförande av nya Ostkustbanan, Mittbanan och Ådalsbanan
- Ett sammanbundet logistiksystem som ger kraftigt minskad klimatpåverkan från länets transportinfrastruktur

Av målområde 3 framgår att Västernorrland ska ha en stärkt hållbar transportinfrastruktur för alla fyra trafikslag (väg, järnväg, sjöfart och flyg). En utbyggd järnväg skapar goda möjligheter för större arbetsmarknadsregioner och ekonomiskt och miljömässigt hållbara godstransporter, vilket ger våra företag möjligheter att växa och exportera. Överflyttning av godstransporter från väg till järnväg och sjöfart ska gynnas. Långsiktigt ligger fokus i en utbyggd järnväg, men under tiden är flyget det trafikslag som erbjuder långväga tillgänglighet till rimlig restid och vägnätet det som ger förutsättningar för gods- och persontransporter i stora delar av länet. Flyget är en förutsättning för ett konkurrenskraftigt näringsliv och omställning till fossilfritt flyg är därför avgörande.

Den regionala infrastrukturplanen bidrar till målområdet genom samfinansiering av järnvägsåtgärder i nationell plan, i syfte att påskynda att genomförandet och möjliggöra överflyttning av godstransporter från väg till järnväg, vilket bidrar till minskad klimatpåverkan. Fortsatt driftbidrag till regionala flygplatser utifrån näringslivets långväga tillgänglighet till rimliga restider. Åtgärder som i övrigt gynnar effektivare godstransporter inryms i den nationella infrastrukturplanen (bärighet, kapacitet) eller finansieras på annat sätt (hamnar, godsterminaler)

Strategisk miljöbedömningsprocess

Den strategiska miljöbedömningen beskrivs utförligt i ett separat dokument Strategisk miljöbedömningsprocess – underlag för regionala infrastrukturplanen 2022–2033. Här följer sammanfattande slutsatser som ligger till grund för val av inriktning för den regionala infrastrukturplanen. Den sammanfattande bedömningsmatrisen redovisas i bilaga.

Den regionala infrastrukturplanen har möjlighet att ge en positiv påverkan på målområdet Boendemiljö och hälsa, förutsatt en fördelning av planeringsramen till cykelinfrastruktur, kollektivtrafikanläggningar, samt väg – trafiksäkerhet fordonstrafik. En inriktning på kollektivtrafikanläggningar och cykelinfrastruktur är även positivt för målområdet Social hållbarhet eftersom det leder till ökade resmöjligheter för alla grupper.

Det är svårt att med hjälp av den regionala infrastrukturplanen bidra till begränsad klimatpåverkan. Det beror på att planen medför utsläpp då åtgärderna byggs. För att minska planens klimatpåverkan handlar det om att begränsa planens negativa påverkan, bland annat genom hur åtgärder utformas och en inriktning på åtgärder i befintlig sträckning. Även åtgärder som medför en väsentlig överflyttning från väg till järnväg eller sjöfart, såsom triangelspår och/eller stationslägen kan vara positivt.

Åtgärdsområden Väg – framkomlighet fordonstrafik medför viss negativ påverkan på klimat och klimatanpassning, samt landskap, natur- och kulturvärden. Bedömningen för boendemiljö och hälsa samt social hållbarhet är delad. I huvudsak försumbar påverkan. Dock finns en viss positiv påverkan på regional funktionalitet/tillgänglighet förutsatt att restiderna minskar för personer med tillgång till bil i regionala stråk mellan stad och landsbygd. Därav en delad bedömning, ingen eller liten positiv påverkan samt positiv påverkan.

En inriktning på smärre åtgärder och åtgärder i befintlig sträckning – istället för omfattande åtgärder i obruten mark – kan minska den negativa påverkan på klimat, landskap, natur- och kulturvärden som planens åtgärdsområden annars medför.

Kollektivtrafikanläggningar som ökar kollektivtrafikens konkurrenskraft jämfört med personbilstrafik, exempelvis genom kortare restider med buss (signalprioriteringar, busskörfält) kan öka åtgärdsområdet Kollektivtrafikanläggningars påverkan på målområdet Klimat och klimatanpassning i positiv riktning.

Åtgärder som syftar till ökad framkomlighet för fordonstrafik, kan om möjligt kompletteras med åtgärder som gynnar kollektivtrafikresande, cyklister och gående, för att medföra en mer positiv påverkan på målområdena Social hållbarhet samt Boendemiljö och hälsa.

Västernorrlands förutsättningar och utmaningar

Här följer en sammanfattning av de slutsatser som beskrivs utförligt i dokumentet Västernorrlands förutsättningar och utmaningar – underlag till regional infrastrukturplan 2022–2033.

Länets olika arbetsmarknadsregioner, se karta i bilaga, hänger inte ihop på grund av långa restider. För att ytterligare stora förändringar av arbetsmarknadsregionerna ska ske krävs snabba tågförbindelser och omfattande investeringar i järnvägsinfrastrukturen.

Västernorrlands godstransporter domineras av skogsindustrins transporter med rundvirke till regionens industrier, samt export av träprodukter med järnväg och sjöfart. Västernorrland har en bra infrastruktur och ligger i framkant när det gäller godshantering och arbete med att flytta gods från väg till järnväg och sjöfart. Det finns öppna terminaler i Ånge, Sundsvall och Örnsköldsvik och ett stort antal hamnanläggningar, både hamnar som är öppna för allmän trafik och anläggningar som är knutna till en viss industri. Den ökade handeln med nordöstra EU kan komma att medföra att Östersjöhamnarna kommer att få en större betydelse.

I Sundsvall och Örnsköldsvik pågår arbete med att utveckla logistiknoder för att möjliggöra överflyttning av god mellan väg, järnväg och sjöfart. Den regionala infrastrukturplanen har samfinansierat järnvägsåtgärder i nationella infrastrukturplanen som har en avgörande regional betydelse, för att binda samman järnväg med sjöfart (triangelspår Maland och Tunadalsspåret på Sundsvalls hamn) och effektivisera transporter på järnväg (åtgärder på Mittstråket).



Foto: Karin Ingemansson

För en region som Västernorrland, som på vägsidan domineras av skogsindustrins rundvirkes transporter, är utvecklingen mot längre och tyngre fordon avgörande i arbetet med omställningen, såväl som ökad transporteffektivitet för företagen. Ökad bärighet för att klara fordon med en bruttovikt på 74 ton vägnätet krävs, samtidigt som det lågtrafikerade vägnätet behöver vara framkomligt året runt. För detta krävs såväl fysiska åtgärder på vägnätet, statliga, kommunala och enskilda, såväl som ändrat regelverk. Bärighet och underhåll av det statliga vägnätet är åtgärder som ingår i den nationella infrastrukturplanen.

Vi är långt ifrån att nå målen om att begränsad transportsektorns klimatpåverkan och klara anpassningen till ett förändrat klimat. För det krävs insatser inom tre områden:

- överflyttning av godstransporter från väg till järnväg och sjöfart
- minskning av transportarbetet vilket inkluderar effektivisering av godstransporter med bland annat längre och tyngre fordon
- övergång till förnybara drivmedel och eldrift.

Det krävs en minskning av transportarbetet i länet samt byte till förnybara drivmedel och eldrift. När det gäller byte till eldrift pågår arbete inom ramen av Västernorrlands elektrifieringslöfte om att öka elektrifiering av de regionala godstransporterna, som sjutton aktörer ställer sig bakom och som redovisades till regeringen i juni 2021. Utbyggnad av laddinfrastruktur kan dock inte finansieras med medel från den regionala infrastrukturplanen, men är mycket viktigt i omställningsarbetet.

Även luftföroreningar är ett problem i delar av länet. Minskad användning av personbil samt minskad användning av fossila bränslen är viktigt för luftkvaliteten. Renhållning och dammbindningsåtgärder på värvintern är viktiga åtgärder för att minska problem med luftföroreningar i form av höga partikelhalter.

De geologiska förhållandena i Västernorrland är geotekniskt en stor utmaning och klimatförändringar medför att markstabiliteten påverkas och bärigheten på vägnätet försämras. Det kan medföra behov av särskilda klimatanpassningsåtgärder och ökade kostnader för infrastrukturprojekt i länet. Mellersta Norrlandskusten inklusive älvdalarna är ett av tio nationella riskområden som identifierats av SGU och MSB. Risker finns i huvudsak för skred, men även för översvämningar av vattendrag⁶. Trafikverket har, inom ramen för sitt ansvar för det statliga transportsystemet samt för genomförandet av åtgärder prioriterade i den regionala infrastrukturplanen, ett ansvar att initiera och stödja arbetet med klimatanpassning av statliga infrastrukturprojekt.

Det är betydande ojämlikheter i hälsa i länet. En av de identifierade hälsoutmaningar är fysisk inaktivitet för både barn och vuxna. Genom förändringar i den fysiska miljön som påverkar människors vardagsrutiner kan man stimulera ökad fysisk aktivitet.

Kollektivtrafiken fyller en roll för människors tillgänglighet till arbete, utbildning, service och fritidsaktiviteter – även för personer utan tillgång till bil – och bidrar samtidigt till att minska transportsektorns klimatpåverkan och förbättra folkhälsan. Infrastrukturen för gång, cykel och kollektivtrafik är eftersatt och dåligt utbyggd i länet och prioriteringar kring utbyggnad behöver göras.

Den regionala infrastrukturplanen kan bidra till förbättrad tillgänglighet för människor, genom kollektivtrafikanläggningar (hållplatser, bytespunkter, stationslägen) och cykelinfrastruktur. Dessa åtgärder är också positiva för luftkvalité och folkhälsa.

⁶ Riskområden för ras, skred, erosion och översvämningar. SGI och MSB (2021)

Den regionala infrastrukturplanen kan bidra till förbättrad tillgänglighet för fordons- trafik genom åtgärder som innebär förbättrad trafiksäkerhet och kortare restider på det regionala vägnätet. Bristande trafiksäkerhet är den främsta bristen för fordonstrafik på det regionala vägnätet i länet. Länet ligger högt avseende omkomna i bil. Flest omkommer i singel eller mötesolyckor, samt på det regionala vägnätet per 100 000 invånare den senaste femårsperioden.

Järnvägsåtgärder och vägförbättringar i form av underhåll, bärighet eller tjälsäkring omfattas av den nationella infrastrukturplanen. Finansiering av hamnar och terminaler omfattas varken av den regionala eller den nationella infrastrukturplanen.

Fyrstegsprincipen och åtgärdsvalsstudier

Fyrstegsprincipen ska tillämpas för åtgärder i den regionala infrastrukturplanen för att säkerställa effektiva och långsiktigt hållbara lösningar, ekonomiska, socialt och miljömässigt. Metoden innebär att man i fyra steg prövar hur ett trafikproblem kan lösas så resurseffektivt som möjligt. Steg 1 genom att påverka transportbehovet, steg 2 genom att förbättra den befintliga infrastrukturen, steg 3 genom begränsade ombyggnadsåtgärder, samt i steg 4 att bygga ny infrastruktur. Det sistnämnda steg 4 förutsätter dock att inget av de tidigare stegen kan lösa trafikproblemen.

Fyrstegsprincipen används i ett tidigt utredningsskede, ofta i en av Trafikverket kallad åtgärdsvalsstudie, ävs eller annan typ av utredning. Ävs:er utförs i samverkan med kommuner och regioner, kollektivtrafikmyndighet, intresseföreningar, med flera. Därefter gör Trafikverket ett ställningstagande för val av åtgärder.

För att bli en prioriterad åtgärd i regionala infrastrukturplanen behöver åtgärden föregått av en ÅVS eller annan utredning. För vart och ett av dessa fyra steg identifieras även åtgärder som andra aktörer har ansvar för. Ett förbättringsområde för åtgärdsvalsstudier skulle vara om även övriga berörda aktörer tar ställning till ävs:ens förslag och att samtliga åtgärder som identifierats följs upp, exempelvis på gemensamma möten.

Prioritering av vilka ävs:er som ska utföras görs av Trafikverket. Dialog sker med Region Västernorrland. Trafikverket fördelar en del av anslaget för de regionala infrastrukturplanerna till en budget för ävs:er och utredningar. Trafikverket gör därför även en intern prioritering mellan regionerna av vilka ävs:er som ska genomföras. Planeringen av vilka ävs:er och utredningar som ska genomföras följer en treårig planeringscykel. Kostnaden för en ävs belastar en åtgärd först när åtgärden prioriteras i den regionala infrastrukturplanen.

I åtgärdsvalsstudier finns också även förslag på steg 1- och 2-åtgärder. Det vore önskvärt att även dessa åtgärder kunde finansieras med medel från den regionala infrastrukturplanen, men enligt gällande förordning om statlig medfinansiering⁷ får medlen inte användas för steg 1 det vill säga icke-fysiska åtgärder. Vad gäller genomförandet av steg 1- och 2-åtgärder i statlig regi, har Trafikverket meddelat⁸ att de inte kan eller får arbeta med detta i någon större utsträckning enligt lagar och förordningar, annat än i särskilda regeringsuppdrag. Endast mycket begränsade påverkansåtgärder (steg 1 åtgärder) direkt knutna till prioriterade åtgärder i infrastrukturplanen kan därför genomföras.

⁷ Förordning (2029:237) om statlig medfinansiering till regionala kollektivtrafik- anläggningar, mm

⁸ Trafikverket diarienummer TDOK 2018/0498.

Planens effekter

Bedömning av planens effekter utgår från de målområden och bedömningsmatris som användes i den strategiska miljöbedömningen. Trafikverkets samlade effektbedömningar för namnsatta åtgärder har använts som stöd i arbetet. Dessa redovisas i ett separat dokument, men finns även tillgängligt på Trafikverkets webbsida⁹.

Planen har en positiv påverkan på målområdet Boendemiljö och hälsa. 92 procent av planeringsramen medför positiva effekter och 8 procent påverkar inte målområdet. De dominerade positiva effekterna är ökad trafiksäkerhet med minskade risker för allvarliga olyckor, förbättrad hälsa genom ökade möjligheter till fysisk aktivt resande med kollektivtrafik, cykel och gång, samt restidsvinster för resenärer. De trafikslag som får störst nytta är cykling och gång.

Planen medför en i huvudsak positiv påverkan på målområdet Social hållbarhet. 53 procent av planeringsramen avsätts till åtgärder som tar hänsyn till kvinnors och mäns transportbehov genom ökad tillgänglighet för olika grupper utifrån kön, ålder, socioekonomi, utbildning, funktionshinder, etnisk bakgrund. Åtgärderna medför ökad vardaglig räckvidd och stärkta pendlingsmöjligheter med olika färdmedel oavsett tillgång till bil. Därutöver medför 34 procent (väginvestering) av planeringsramen en både positiv påverkan och en försumbar påverkan på regional. Generellt kan åtgärdsområdet väginvestering öka tillgängligheten mellan landsbygd och stad, men framförallt för personer med tillgång till bil. I en majoritet av dessa åtgärder, 85 procent, ingår dock även kollektivtrafikanläggning och cykelinfrastruktur som medför en positiv påverkan på pendlingsmöjlighet till arbete och skola och ökad vardaglig räckvidd. 11 procent av planeringsramen medför en försumbar påverkan på målområdet.

Planen har en negativ påverkan på målområdet Klimat och klimatanpassning, främst på grund av de koldioxidutsläpp som sker under byggsleden. 70 procent av planeringsramen har en negativ eller viss negativ påverkan på målområdet. Väsentliga utsläpp av koldioxid sker under byggskedena. Åtgärdsområdena väginvestering och järnväg medför väsentliga utsläpp. Åtgärdsområde cykelinfrastruktur medför också koldioxidutsläpp, men i lägre omfattning. Överflyttningseffekter väger inte upp de koldioxidutsläpp som sker under byggskedena. Övriga åtgärdsområden medför försumbar påverkan på målområdet. För namnsatta åtgärder uppgår koldioxidutsläppen under byggskedet till drygt 11 000 ton CO₂-ekvivalenter år 2040.

I Trafikverkets samlade effektbedömning framgår även koldioxidutsläpp för drift- och reinvesteringsskedet. Den förändring som sker på CO₂ utsläpp över kalkylperioden (60 år) beror i huvudsak på den allmänna trafiktillväxten utifrån demografisk och ekonomisk utveckling, fordonsbränsle och-så-vidare, inte av den nya väglänken. Riskreducerande åtgärder och anpassning till ett förändrat klimat genomförs för två namnsatta väginvesteringar, vilket medför positivt påverkan på målområdet.

⁹ <https://www.trafikverket.se/for-dig-i-branschen/Planera-och-utreda/langsiktig-planering-av-infrastruktur/Samhallsekonomiskt-beslutsunderlag/>

Planen medför negativ effekt på målområdet Landskap, natur och kulturvården. 40 procent av planeringsramen avsätts till åtgärder (järnväg och väginvestering) med medför ianspråktagande av jordbruksmark, intrång i landskap och miljöer, ökade barriärer samt andra störningar för växt- och djurlivet. 60 procent av planeringsramen medför försumbar påverkan på målområdet på grund av små åtgärder och åtgärder i befintlig väg.

Planens effekter sammanfattas i nedanstående tabell. Bredd på kolumn motsvarar ekonomisk ram för respektive åtgärdsområde.

	Järnväg	Väginvestering		Cykelinfrastruktur		Kollektivtrafik anläggningar	Driftbidrag flygplats
		Industri		namnsatta åtgärder	GC pott		
		namnsatta åtgärder	TG pott				
Klimat och klimatanpassning							
Landskap, natur- och kulturvården							
Boendemiljön och hälsa							
Social hållbarhet							

Figur 3. Bedömningsmatris över planens effekter för fyra målområden. Kolumnens bredd motsvarar ekonomiska ramen för respektive åtgärdsområde.

Bedömningen är visualiserad med hjälp av följande färgkoder.

Negativ påverkan	Viss negativ påverkan	Försumbar påverkan	Positiv påverkan	Påverkas inte /ej relevant
------------------	-----------------------	--------------------	------------------	----------------------------



KAPITEL 2

Beskrivning av åtgärdsområdena

2.1 PRINCIPER FÖR PRIORITERING

Utgångspunkterna för den regionala infrastrukturplanens inriktning framgår av kapitel 1. Det handlar om planens bidrag till målen i den regionala utvecklingsstrategin, inriktningen i den strategiska miljöbedömningen, samt förutsättningar och utmaningar i Västernorrland. Vid prioritering av infrastrukturåtgärder vägs därutöver en stor mängd faktorer samman, bland annat teknisk standard och åtgärdens effekter. Målkonflikter måste hanteras och flera intressen och intressenters synpunkter ska beaktas. Prioritering av åtgärder är dessutom en process som sträcker sig över lång tid, ofta flera år. Det innebär att de förutsättningar och värderingar som gällde då bristen konstaterades kan ha förändrats över tid. Att en åtgärd diskuteras och omprövas innan ett genomförande är därför en naturlig del av processen.

I den regionala infrastrukturplanen tas inte ställning till den enskilda åtgärdens utformning eller lokalisering. Frågor om utformning och lokalisering hanteras i den formella planeringsprocessen och ska följa gällande regelverk.

För att klargöra principer för prioritering av åtgärder inom respektive åtgärdsområde såväl för åtgärder som namnsätts, samt för åtgärder inom respektive åtgärdsområde, så beskrivs nedan vilka principer som är viktiga ur det regionala perspektivet.

Väginvestering	<ul style="list-style-type: none"> • Omställning av transportsystemet genom överflyttning från väg till järnväg och sjöfart. • Tillgänglighet till/från industrietablering/investering som innebär väsentligt ökad sysselsättning med betydelse för den regionala utvecklingen. • Förbättrad trafiksäkerhet för fordonstrafik i regionalt stråk.
Cykelinfrastruktur	<ul style="list-style-type: none"> • Regionala cykelstråk enligt kartunderlag, arbets-/studiependling, koppling kollektivtrafik. • Cykelnät som ökar förutsättningar för skolresor med cykel. • Förbättrad trafiksäkerhet för gående och cyklister. • Cykelinfrastruktur med fokus på fritid, rekreation och turism.
Regional kollektivtrafikanläggning	<ul style="list-style-type: none"> • Nod för resandeutbyte: tågstation, resecentrum, bytespunkt, nod för landsbygdstrafik. • Hållplatser i prioriterade stråk och trafikområden. • Framkomlighet busstrafik. • Tillgänglighetsanpassning. • Trafiksäkerhet för skolbarn.
Medfinansiering av kommunala åtgärder m.fl.	<ul style="list-style-type: none"> • Kriterier enligt gällande stödförordningar, exempelvis för cykel- eller miljöåtgärder. • Samma principer som för statlig infrastruktur, se respektive åtgärdsområde.
Samfinansiering av åtgärd i nationell plan	<ul style="list-style-type: none"> • Ingår i prioriterad transportkorridor Botniska korridoren och/eller Mittstråket, ger regionala systemeffekter, samt tidigare-läggning av åtgärden i nationell infrastrukturplan. • Tillgänglighet till/från industrietablering/investering som innebär väsentligt ökad sysselsättning med betydelse för den regionala utvecklingen.
Namnsatt åtgärd	<ul style="list-style-type: none"> • Prioritering av någon av de övre kategorierna. • Total kostnad på i storleksordningen 50 miljoner kronor eller mer.

2.2 SAMFINANSIERING NATIONELL PLAN

Vändslinga Västerasby, 55 miljoner kronor

I Regional transportplan 2018–2029 finns 55 miljoner kronor avsatta för ”Ej namngivna insatser i Botniska korridoren” och i texten beskrivs att syftet är förbättringar för godstågstrafiken mellan Stambanan och Botniabanan, delen mellan Västerasby och Långele för förbättrad anslutning och redundans.

En överenskommelse om samfinansiering av vändslingan Västerasby beslutades av Regionstyrelsen i april 2021. Överenskommelsen togs fram för att öka möjligheterna för prioritering av vändslingan i den nationella planen. Den totala kostnaden beräknas uppgå till 120 miljoner kronor.

Vändslingan i Västerasby syftar till att förbättra anslutning och redundans för godstågstrafiken mellan Stambanan och Botniabanan. Idag måste riktningbyte ske i Västerasby för trafik mellan Botniabanan och Ådalsbanans fortsättning mot Långele, vilket är mycket tidsödande. Vändslingan är ett viktigt steg i förverkligandet av den regional utvecklingsstrategins prioritering av ett långsiktigt hållbart transportsystem. Åtgärden kan även få betydelse för att utveckla en framtida persontågstrafik.

2.3 VÄGINVESTERINGAR

Väggårderna som prioriteras i den regionala infrastrukturplanen syftar i huvudsak till att öka trafiksäkerheten för fordonstrafik i regionala stråk. Större investeringar med en total kostnad på mer än 50 miljoner kronor är namnsatta. I samband med dessa väggårdar genomförs även en utbyggnad av regional cykelinfrastruktur. Merkostnaden för detta redovisas i kapitel 1.2 Planeringsramens fördelning. Smärre åtgärder enligt fyrstegsprincipens steg 2 och 3 inryms i potten nedan.

Enligt Trafikverkets rapport 2020:237 Analys av trafiksäkerhetsutvecklingen 2019 Region Mitt, så är antalet omkomna per 100 000 invånare är högre i Västernorrland än snittet för riket. För Västernorrland var det 2019 närmare 6 omkomna per 100 000 invånare, vilket kan jämföras med riket med drygt 2 omkomna per 100 000 invånare. Antalet omkomna per 100 000 invånare inom Region Mitt har varit högre än riket samtliga år sedan 2006. Bristande trafiksäkerhet är den främsta bristen för fordonstrafik på det regionala vägnätet i länet. Även med en högsta tillåtna hastighet på 80 kilometer/timme, så kvarstår trafiksäkerhetsbrister på flertalet av de regionala vägarna.

Ökad trafiksäkerhet för fordonstrafik, åtgärder <50 mkr, 36 miljoner kronor

På flertalet regionala vägar i länet finns trafiksäkerhetsbrister med bland annat oeftergivliga sidoområden och inga regionala vägar är mittseparerade. Den stora delen av olyckorna i länet sker i singelolyckor och mötesolyckor längs sträckor, så mittseparering alternativt mitträffling och sidoområden, är åtgärder som medför reducerade riskerna för att omkomma eller skadas allvarligt. Mitträffling kan utföras i samband med beläggningsarbeten, för ökad kostnadseffektiviteten. Sett till kostnaden för mittseparering (35–45 miljoner kronor per kilometer) av regionala stråk skulle uppta större delen av hela planeringsramen, ligger fokus i stället på mitträffling och förbättrade sidoområden. Därutöver kan även smärre trafiksäkerhetsåtgärder såsom kurvrätning, uppsättning av sidoräcken och andra åtgärder genomföras. Följande regionala sträckor har trafiksäkerhetsbrister (röd klass enligt Trafikverket klassning) och prioriteras därför för mitträffling och sidoområdesåtgärder i samband med Trafikverket underhållsåtgärder.

Väg	Sträcka	Längd km	FPV ¹⁰
83	Alby-E14 Ånge Näset	16	X
87	Gränge-Österforse	13	X
90	Tjäll-Ed	21	X
90	E4-Bollstabruk	29	X
348	Överhörns-Bredbyn	29	X
333	Bollstabruk-Nyland	4	
352	Örnsköldsvik-Hanabäck	9	

Tabell 2. Regionala vägstråk och sträckor prioriterade för mitträffling och sidoområdesåtgärder 2022–2033

Väg 86 Kovland, inklusive cykelväg och hållplatser, 45 miljoner kronor

Väg 86 är riksväg och ett prioriterat stråk för godstrafik och arbetspendling. Delen Kovland är i stora behov av åtgärder på grund av allvarliga brister i trafiksäkerhet och geografi. Risker för erosion finns då vägen går på hög bank med branta slänterlutningar. Brister i stabiliteten leder till höga underhållskostnader för beläggning i-och-med att det inte blir något varaktigt resultat av utförda underhållsåtgärder. Utöver summan ovan så samfinansieras åtgärden med den nationella planen, dels med bärighetsmedel i syfte att höja vägen från bärighetsklass 1 till bärighetsklass 4 (BK4), dels med så kallade riskmedel eftersom det finns avsnitt med risker för ras och skred.

¹⁰ FPV, Funktionellt prioriterat vägnät för nationell och regional tillgänglighet, Trafikverket. www.trafikverket.se/for-digi-branschen/vag/funktionellt-prioriterat-vagnat/

Väg 86 Silje-Kovland, inklusive cykelväg och hållplatser, 130 miljoner kronor

Väg 86 är riksväg och ett prioriterat regionalt stråk för godstrafik och arbetspendling. Risker för erosion finns då vägen går på hög bank med branta slänterlutningar. Brister i stabiliteten leder till höga underhållskostnader för beläggning i-och-med att det inte blir något varaktigt resultat av utförda underhållsåtgärderna. Vägen är olycksdrabbad och sammanhängande gång och cykelstråk saknas. Korsningar, utfarter och busshållplatser har bristande utformning. Utöver summan ovan så samfinansieras åtgärden med den nationell planen, dels med bärighetsmedel i syfte att höja vägen från bärighetsklass 1 till bärighetsklass 4 (BK4), dels med så kallade riskmedel eftersom det finns avsnitt med risker för ras och skred.

Väg 622 Ljustavägen-Östra Birsta inklusive cykelväg, 72 miljoner kronor

Väg 622 tillhör det regionala prioriterade stråken, mycket viktig för godstransporter och arbetspendling. Ljustavägen, delen mellan E4 Birsta till Alnöbron är en länk mellan E4 och Tunadalsområdet, samt mellan Birsta och Alnöbron har bristande säkerhet för alla trafikslag och behov finns av att förbinda två befintliga gång- och cykelvägar med varandra, samt se över korsningar, med mera. Vägen gränsar till bostadsområdet Ljustadalen och trafiksäkerheten brister för människor som vill röra sig längs väg 622 exempelvis för att ta sig till Birsta handelsområde eller till busshållplatser i området. Fordonsmängden uppgår till mer än 9 000 fordon per dygn, varav elva procent utgörs av tung trafik.

Investeringsbidrag enskild väg, 9 miljoner kronor

Runt 250 mil av det enskilda vägnätet i länet erhåller statligt driftbidrag som ersättning för att vägarna hålls öppna för allmän trafik. De enskilda vägar som erhåller statligt driftbidrag från Trafikverket kan även söka bidrag för investeringsbidrag för större underhållsåtgärder med en finansiering från den regionala transportplanen. Trafikverket beslutar i de enskilda ärendena. Prioritering av åtgärder sker i samråd med planupprättaren. Utöver drift och investeringsbidraget finns även ett särskilt driftbidrag som Trafikverket ansvarar för. Det statliga bidraget kan som mest omfatta högst 75 procentstöd till enskilda väghållare och regleras via förordningen om statligt bidrag till enskild väghållning (1989:891).



Foto: Mostphotos

2.4 SAMFINANSIERING FÖR ATT MÖTA INDUSTRIINVESTERINGARS BEHOV

Mot bakgrund av den gröna omställning som sker i norra Sverige med etableringar av nya industrier och ny teknologi, behöver ett handlingsutrymme finnas i den regionala infrastrukturplanen för att kunna möta behov av statliga transportinfrastrukturåtgärder med plats- och tidsmässig koppling till industriinvesteringar etablering. I Västernorrland pågår ett intensivt arbete och förberedelser hos flera av kommunerna för att en etablering av energiintensivindustri ska komma till stånd. En sådan etablering kan bidra till Västernorrlands utveckling dels genom tillskapandet av en stor mängd nya arbetstillfällen, dels genom en stärkt grön omställning.

Totalt avsätts 10 miljoner kronor i syfte att finansiering och/eller samfinansiera åtgärder i nationell infrastrukturplan som behövs för att åstadkomma en tillgänglighet till/från en industrietablerings lokalisering. Åtgärder som kan komma att övervägas är investeringsåtgärder, åtgärder som påverkar transportefterfrågan och val av transportsätt exempelvis hållplatsåtgärd, åtgärder som ger effektivare användning av befintlig infrastruktur och/eller åtgärder som bidrar till att andelen kollektivtrafik ökar. En plats- och tidsmässig koppling till industriinvesteringens etablering är en förutsättning.

2.5 CYKELINFRASTRUKTUR

Mål för cykling och principer för prioritering

Promenader och cykling är det mest hållbara sättet att resa kortare sträckor. Att cykla på vardaglig basis bidrar till bättre hälsa och minskad risk för välfärdssjukdomar. Det möjliggör även regionförstoring då många resor börjar eller slutar med att man går eller cyklar. Städer och platser där många går och cyklar upplevs också som levande och attraktiva. Cykling har även en allt större betydelse för den växande besöksnäringen.

För att nå visionen om att hälften av alla resor under fem kilometer ska ske på cykel och/eller gåendes behövs ett systematiskt samverkansarbete bland de primära väghållarna gällande cykelinfrastruktur. Region Västernorrland, Trafikverket och kommunerna har börjat diskutera en gemensam samverkan för ökad och säker cykling. Under 2022 kommer inriktning och innehåll för denna samverkan att formuleras.

För att öka cykling och gång behövs investeringarna i sammanhängande cykelstråk på både lokal och regional nivå, men också steg 1–2-åtgärder det vill säga påverkansarbete för ökad gång och cykling.

För att åstadkomma sammanhängande stråk behövs en närmare planering mellan Region Västernorrland, Trafikverket och kommunerna. Region Västernorrland har tagit fram ett regionalt kunskapsunderlag för regionala cykelstråk för att underlätta planering och prioritering av åtgärder. Även smärre åtgärder kan ge bra effekt exempelvis vid ”glapp” mellan väghållare.

Av det kartbaserade kunskapsunderlaget över regionala cykelstråk¹¹ framgår omfattande brister för cykling längs det statliga regionala vägnätet samt övergripande regionala stråk med potential för ökad cykling för arbetspendling och fritidscyklning. Sträckor inom stråk som identifierats i kunskapsunderlaget har en ökad prioritet jämfört med sträckor som inte ingår i identifierade stråk. Fokus i kartunderlaget ligger på relationer mellan orter, relationer till arbetsplatser och till kollektivtrafik. Kartunderlaget är inte fullständigt exempelvis avseende brister inom en mindre ort på landsbygd med genomfartsproblematik.

Utmaningar finns gällande trafiksäkerhet för cyklister. Allvarligt skadade på cykel står för cirka 50 procent av det totala antalet allvarligt skadade och trenden ser tyvärr inte ut att minska över tid. Andelen rödklassade gång- och cykelpassager i Trafikverkets Region Mitt är högre på det regionala vägnätet än på det nationella vägnätet och finns oftast på vägar med hastighet 40–60 km/tim. Andelen gång, cykel- och moped (GCM) passager med god kvalitet på statligt vägnät är bara 39 procent. Det är därför viktigt att en inriktning för ökad cykling och gång genomförs tillsammans med ett engagemang för ökad trafiksäkerhet för gående och cyklister.

En annan aspekt är att behovet av att kunna transportera sig på cykel även finns utmed det mindre vägnätet. Det handlar dels om byar och mindre samhällen där så kallade bygdevägar¹² skulle kunna övervägas, dels om tätorter med tung genomfarts trafik. För det sistnämnda pågår en ävs. Motsvarande utredning behövs för att få en överblick var i länet bygdevägar skulle kunna tillämpas.

Följande principer för prioritering gäller:

1. Regionala cykelstråk enligt regionalt kartunderlag
 - Ökade förutsättningar för arbets- och studiependling
 - Cykelnät och cykelparkering med koppling till kollektivtrafik
2. Cykelnät som ökar förutsättningar för skolresor med cykel
3. Förbättrad trafiksäkerhet för gående och cyklister
4. Cykelinfrastruktur med fokus på rekreation och turism
 - Ökade förutsättningar att nå fritidsaktiviteter och rekreativområden med cykel
 - Utveckla turistcykelleder

¹¹ Kartanalyser för regionala cykelstråk i Västernorrland (arccgis.com)

¹² Söråker har fått länets första bygdeväg - Trafikverket

Statlig cykelväg, åtgärder <50 mkr, 91 miljoner kronor

I tabellen nedan redovisas åtgärder med en totalkostnad under 50 miljoner kronor och som tillhör potten för cykelåtgärder. I potten ingår även cykelpassager utifrån Trafikverkets pågående utredning som färdigställs 2022, samt utredning avseende bygdevägar.

Utöver de prioriteringar som nämns i tabellen kan ytterligare cykelåtgärder komma att prioriteras. Åtgärderna redovisas i vägnummerordning. Ytterligare åtgärder kan komma att prioriteras i mån av utrymme utifrån pågående åvs:er.

Vägnr	Avsnitt	Kommun	Kommentar
E4 trafikplats Timrå	Regional väg, delsträcka mellan hållplats Köpmangatan och bron, i samband med broreparation	Timrå	Regionalt kartunderlag
352	Nordanås – Sportvägen	Örnsköldsvik	Kategori 2 och 3
615	Alnöbron	Sundsvall	Regionalt kartunderlag
648	Laggarbergsvägen (väg 631-Vävländsvägen)	Timrå	Regionalt kartunderlag
718	Etappvis utbyggnad Bondsjö-Brunne, enligt ÅVS	Härnösand	Kategori 2 och 3
Flera	Cykelpassager längs statliga regionala vägar utifrån pågående utredning	Länet	Kategori 3
Flera	Bygdevägar, utredning	Länet	Kategori 3

Väg 684 Centrumåtgärder Söråker, 47 mkr

Avsiktsförklaring finns mellan Trafikverket och Timrå kommun avseende medfinansiering. Väg 684 genom centrala Söråker är bred och inbjuder till höga hastigheter utgör en barriär för gående och cyklister i samhället. Det finns behov att korsna vägen för de som bor nedanför vägen och behöver nå samhällsservicen ovanför vägen. Genom Söråkers centrum finns endast en mycket smal trottoar på vardera sidan av vägen, som är för smal både för gående och för cyklister. Tillgänglighet och säkerheten behöver förbättras för gående och cyklister och trafikmiljön förbättras för att öka känslan av tätort. Buss-hållplatserna behöver få förbättrad standard. Timrå kommun kommer att medfinansiera åtgärden eftersom kommunen är väghållare för korsande vägar. Medfinansieringen ingår inte i beloppet ovan.



Foto: Daniel Håkansson

Väg 90 cykelväg Frånö-Kramfors, 54 miljoner kronor

De föreslagna åtgärderna syftar till att förbättra framkomligheten och trafiksäkerheten för gående och cyklister längs den aktuella sträckan. Bristande trafiksäkerhet för gående och cyklister mellan Frånö och Kramfors centrum, en sträcka på drygt fyra kilometer. Det saknas en separerad gång- och cykelväg samt säkra gångpassager på större delen av sträckan. Trots relativt korta avstånd sker arbetspendling i huvudsak med bil vilket är negativt med hänsyn till miljö. I vissa korsningar är det bristande utformning med hänsyn till trafiksäkerhet

Medfinansiering kommunala cykelvägar, åtgärder <50 mkr, 80 miljoner kronor

Enligt förordningen 2009:237 är det möjligt för kommuner att erhålla statlig medfinansiering för cykelinfrastruktur på det kommunala vägnätet. Bidraget uppgår till maximalt 50 procent enligt förordningen. När behovet av ny cykelväg ska bedömas är potentialen till ökad cykling en viktig faktor.

Medfinansiering till cykelinfrastruktur på kommunala vägar bör ske enligt samma prioriteringsgrunder som för cykelvägar längs statliga vägar, bland annat utifrån regionalt kartunderlag avseende regionala stråk för arbetspendling. Trafikverket ansvarar för handläggning och prövning av inkomna ansökningar. Beslut i de enskilda ansökningarna tas årligen av Trafikverket i dialog med Region Västernorrland.

2.6 REGIONALA KOLLEKTIVTRAFIKANLÄGGNINGAR

Principer för prioritering av kollektivtrafikanläggningar

Persontågstrafiken är mycket viktigt för snabba restider och utveckling av de regionala arbetsmarknadsområdena. Arbete pågår att ta fram en ny strategi för norrtågstrafiken, det vill säga för dagtågstrafiken i de fyra norrlänen. Strategin kommer att ta sikte på de närmaste 10–15 åren och tas fram inför kommande upphandling av ny tågoperatör med trafikstart 2025. Det kan till exempel handla om förändrade tidtabeller, fordon och/eller anläggandet av nya stationslägen.

Även Kollektivtrafikmyndigheten förbereder ny trafikupphandling, vilket kan leda till förändrade trafikeringsupplägg och investeringsbehov i bytespunkter, signalprioriteringar och hållplatser i samband med trafikstart. Dessutom pågår översyn av trafikförsörjningsprogram och av styrdokument för kommunalförbundet inklusive finansieringsmodell.

Det är i dagsläget inte möjligt att ange vilka åtgärder som kan bli aktuella eller hur stora investeringsbehoven är till följd av dessa två nya strategier och trafikupphandlingar, mer än att den regionala infrastrukturplanens medel för kollektivtrafikanläggningar kommer att beröras och att anläggningar för regional persontågs- och kollektivtrafik är prioriterade åtgärder. I dagsläget finns inga kända behov av regionala kollektivtrafikanläggningar med en total kostnad på 50 miljoner kronor eller mer. Trafikverket har under 2021 frågat samtliga kommuner om behov finns av regionala kollektivtrafikanläggningar med en total kostnad på 50 miljoner kronor eller mer. Därför är inga åtgärder namnsatta, utan alla medel är därför avsatta i en pott. Ramen för kollektivtrafikanläggningar är dock högre jämfört med tidigare, för att ta viss höjd för framtida behov. Behovet av regionala kollektivtrafikanläggningar kommer sannolikt att öka ännu mer.

I Västernorrland har ett stort kollektivtrafikprojekt Koll2020, genomförts under perioden augusti 2017–september 2021. I projektet har en rad aktiviteter genomförts varav många är investeringar för framtiden i form av teknikutveckling och framtagande av kunskapsunderlag. De närmaste åren kommer fokus till stor del vara att implementera dessa kunskaper för att skapa en mer attraktiv kollektivtrafik, revidera befintliga styrdokument, samt se över länets samverkansprocesser kopplade till kollektivtrafik. Genom ett mer strukturerat, strategiskt och långsiktigt arbete så ska länets parter snabbare och mer effektivt höja nivån i kollektivtrafikens olika delar. Ett exempel är processen för ombyggnation av hållplatser där ett årshjul och en regional prioritering ska bidra till att det för varje år finns en lista med prioriterade objekt. Därutöver så finns behovet av en mer flexibel pott för att hantera hastigt uppkomna behov.

Följande principer för prioritering gäller:

- Nod för resandeutbyte: tågstation, resecentrum, bytespunkt, nod för landsbygdstrafik
- Hållplatser i prioriterade stråk och trafikområden
- Framkomlighet busstrafik
- Tillgänglighetsanpassning
- Trafiksäkerhet för skolbarn

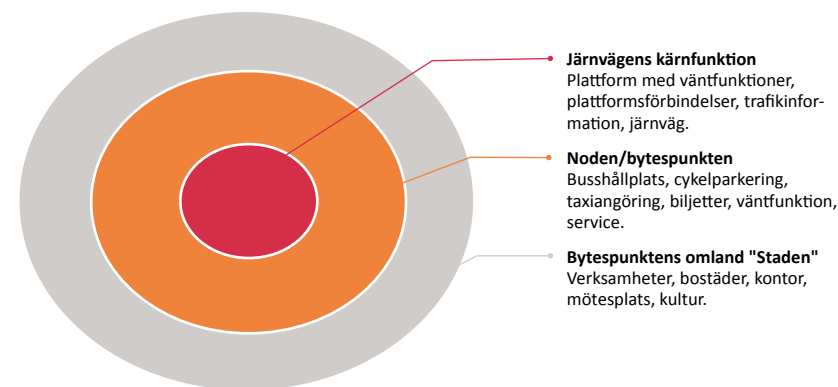
Principer för finansiering av regionala tågstationer

Finansiering av regionala tågstationer sker utifrån anläggningens ägaransvar. Ägaransvar, finansiering och genomförandeansvar för en åtgärd förtydligas i samverkansavtal mellan Trafikverket och extern part som exempelvis en kommun. Trafikverket delar upp utförandet i ett så kallat grundutförande som utgår från det statliga ansvaret för att lösa en trafiksituation, samt tillägg som annan part än Trafikverket finansierar och står för. Omfattningen på grundutförandet bedöms från fall till fall. Tilläggen är de förbättringar och anpassningar utöver grundutförandet. Drift och underhållskostnader som tillkommit på grund av tillägg som normalt finansieras av initiativtagande part.

Trafikverkets ansvar för grundutförandet omfattar bland annat plattform, plattformstak, utrustning på plattform exempelvis bänkar och väderskydd, plattformsförbindelse, dynamisk utrustning för trafikinformation på plattform och i stationshus, fast skyltning på plattform och plattformsförbindelse. Kostnadsfördelningen ska ske utifrån nationell, regional och lokal nytta. Det innebär att även annan part kan bära kostnader för anläggningen i grundutförandet.

När det gäller regionala tågstationer så är huvudregeln att de främst utgör en regional och lokal nytta och därför bör finansieras via regional infrastrukturplan och kommunal medfinansiering. Trafikverket kan delfinansiera åtgärden om det finns nationella nyttor med det prövas från fall till fall. Nyttorna bör spegla fördelningen av finansieringen. Den regionala infrastrukturplanen kan dock enbart finansiera grundutförande

Övriga parter ansvarsområden omfattar bland annat stationshus, bussterminal, cykelparkering, anslutande kommunala vägar, pendlarparkeringar, angöringsplatser, konstnärliga utsmyckningar som inte är integrerade i den statliga konstruktionen, anläggningar som väsentligt avviker från grundutförandet för plattformsförbindelse exempelvis anläggning avsedd för kommersiella funktioner, bro eller tunnel avsedd för annan trafik än till plattform och-så-vidare.



Figur 4. Trafikverkets figur av stationens delar. Trafikverkets ansvar för järnvägens kärnfunktion samt andra parter ansvarsområden.

Kollektivtrafikanläggningar statlig väg, åtgärder <50 mkr, 130 miljoner kronor

En utvecklad persontågstrafik är av högsta prioritet som beskrivits ovan. Det är i dagsläget inte möjligt att ange vilka åtgärder som kan bli aktuella eller hur stora investeringsbehoven gällande stationer och stationslägen för persontågstrafiken.

Vägnr	Åtgärd/avsnitt	Kommun	Summa	Kommentar
Flera	Nod för resandeutbyte	Länet	Ej specificerad	Tågstation, resecentrum, samt bytespunkt mellan buss och tåg. Det finns idag ett antal stationsorter i länet där koppling mellan tåg och buss inte fungerar tillfredsställande och där det finns behov av förbättringar. Nod för resandeutbyte landsbygdstrafik – för att kunna upprätthålla och även utveckla kollektiv-trafiken på landsbygd och i glesbygd så behövs nya trafikupplägg med flexibel närtrafik som knyter an till linjelagd trafik i bestämda noder. Dessa noder behöver utvecklas så de har en hög nivå för tillgänglighet och trafiksäkerhet, samt att det går att parkera cyklar och bilar. Även fordonsstandard och informationssystem behöver anpassas, bland annat hållplatsutrop och informationssystem i landsbygdstrafiken.
Flera	Prioriterade stråk och trafikområden	Länet	Ej specificerad	Utifrån framtagna hållplatsriktlinjer strategiskt arbete för att successivt höja standarden på busshållplatser i prioriterade stråk och trafikområden.
Flera	Tillgänglighetsanpassning	Länet	Ej specificerad	Utifrån framtagna hållplatsriktlinjer ett strategiskt arbete för att öka tillgängligheten för personer med funktionsnedsättning på utvalda linjer och bytespunkter. Nivå på fordon, information och infrastruktur bör höjas samtidigt.
Flera	Framkomlighet busstrafik	Länet	Ej specificerad	Åtgärder som innebär ökad framkomlighet för busstrafik exempelvis signalprioritering, busskörfält, etcetera.
570	Allsta–Klingsta	Sundsvall	27 mkr	Tillgänglighet busshållplatser
Flera	Förbättrad trafiksäkerhet på busshållplatser som används av skolbarn	Länet	25 mkr	Under genomförande 2022–2023
Flera	Microåtgärder på hållplatser som används av skolbarn	Länet	50 000–80 000 kr/år	Mikroåtgärder för ökad trafiksäkerhet och trygghet på små hållplatser som används av skolbarn. Mikroåtgärder kan exempelvis handla om breddning av hållplatsficka så barnen slipper stå på vägrenen i väntan på bussen.

Medfinansiering regionala kollektivtrafikanläggningar, miljö, m.m. åtgärder <50 mkr, 70 miljoner kronor

Ett effektivt kollektivtrafiksystem bidrar till att utveckla och stärka arbetsmarknadsregioner och förbättrar därmed möjligheterna till regional tillväxt. Medfinansieringen ska bidra till att göra kollektivtrafiken mer attraktiv, tillgänglig och öka resandet med kollektivtrafik. Möjligheterna för personer med funktionshinder att använda transportsystemet ska öka. I övrigt ska samma principer för prioritering gälla som för regionala kollektivtrafikanläggningar längs statlig väg, se kapitel 2.1.

Enligt förordning (2009:237) om statlig medfinansiering till vissa regionala kollektivtrafikanläggningar kan medfinansiering beviljas till regionala kollektivtrafikmyndigheten för investeringar i kollektivtrafikanläggningar och fartyg.

Det kan även beviljas till kommuner eller andra organ för investeringar i flygplatsanläggning med annan huvudman än staten. Kommuner kan även beviljas medfinansiering för miljö- och trafiksäkerhetsförbättrande åtgärder på kommunala gator och vägar. Medfinansiering till kommunala cykelvägar och miljöåtgärder ingår dock i medlen för cykelinfrastruktur. Beslut om stöd fattas årligen av Trafikverket. Prioritering av åtgärder sker i samråd med planupprättaren.

2.7 DRIFTBIDRAG FLYGPLATSER

Driftbidrag till regionala flygplatser, 70 miljoner kronor

- Driftbidrag Sundsvall-Timrå flygplats: 1 miljon kronor/år
- Driftbidrag Örnsköldsviks flygplats: 4,8 miljoner kronor/år

Syftet med det statliga driftbidraget till regionala flygplatser är att främja en god flygtransportförbindelse där tillfredsställande kollektiva transportalternativ saknas. Sett ur ett regionalt tillväxtperspektiv har flyget en mycket stor betydelse för företag och sysselsättning, vilket framgår ur en rapport¹³ som tagits fram av Region Västernorrland tillsammans med de kommuner i länet som äger regional flygplats. De regionala flygplatserna är av väsentlig betydelse för samhällets förmåga vid större kriser och olyckor. Det visar inte minst tiden under pandemin eller tidigare års omfattande skogsbränder. Näringslivet lyfter fram flygets betydelse för långväga tillgänglighet till rimliga restider, för resor i tjänsten och för kundbesök. Mot denna bakgrund behöver statens ekonomiska engagemang i regionala flygplatser öka. Nivån på driftbidraget baseras på samma beräkningsmodell som ligger till grund för den utökning av den regionala planeringsramen som regeringen beslutade 2012 och som för övrigt fortfarande används av övriga regioner med motsvarande driftbidrag. Eftersom det handlar om drift av befintlig infrastruktur, så medför driftbidraget ingen utveckling av infrastruktur eller flygtrafik. En eventuell förändring av driftbidragets nivå är inte en fråga om att utveckla eller förändra transportsystemet, utan är en fråga om fördelning av driftkostnader mellan kommun och region.

¹³ Samhällseffekter av flygverksamhet i Västernorrland, Sweco (2021)

KAPITEL 3

Planeringsdirektiv

3.1 ÅTGÄRDER SOM INGÅR I REGIONAL INFRASTRUKTURPLAN

De typer av åtgärder som ingår i regional infrastrukturplan framgår av förordningen (2009:263):

- investeringar i statliga vägar som inte ingår stamvägnätet
- åtgärder för vilka statlig medfinansiering kan beviljas enligt 2 § förordningen (2009:237) om statlig medfinansiering till vissa regionala kollektivtrafik-anläggningar, m.m.
- åtgärder i andra icke-statliga finansierade anläggningar av betydelse för det regionala transportsystemet som bör redovisas
- driftbidrag till icke-statliga flygplatser som bedöms vara strategiskt viktiga för regionen
- investeringar och förbättringsåtgärder för vilka Trafikverket ansvarar för enligt förordningen (2009:239) om en nationell plan för transportinfrastruktur
- byggnadsbidrag till enskilda vägar

Den regionala infrastrukturplanen kompletterar en nationell infrastrukturplan som beslutas av Regeringen. Den nationella infrastrukturplanen omfattar bland annat:

- investeringar i statliga stamvägnätet, E4 och E14 för Västernorrlands del
- investeringar i statliga järnvägar
- drift, underhåll, bärighetsåtgärder för hela det statliga väg- och järnvägsnätet
- åtgärder som påverkar transportefterfrågan
- medfinansiering till farleder, vissa regionala kollektivtrafikanläggningar
- driftbidrag till icke-statliga flygplatser med beslutad trafikplikt
- driftbidrag inklusive bärighet till enskilda vägar

3.2 PLANENS REDOVISNING OCH INNEHÅLL

Enligt regeringens planeringsdirektiv ska åtgärder som har byggstartats, men som inte har avslutats vid ingående av 2022 ingå i planen 2022–2033. Åtgärder i nu gällande plan, som inte har byggstartat, kan därmed omprövas inför upprättandet av ny plan för åren 2022–2033.

Åtgärder som bedöms bli utförda under planperioden och som beräknas ha en totalkostnad på minst 50 miljoner kronor ska redovisas i planen. Åtgärder ska redovisas i 2021 års prisnivå.

De kostnader som redovisas för olika åtgärder i planen ger en bild av kostnaderna vid det tillfälle då kostnaden beräknades och utgörs av medelvärdet av ett kostnads-
spann. Av de samhällsekonomiska effektbedömningarna framgår totalkostnad samt standardavvikelse.

Följande ska redovisas:

- samfinansiering av åtgärder i nationell plan
- statlig medfinansiering
- fördelning mellan trafikslag
- medel till cykelinfrastruktur
- vilka effekter olika infrastrukturåtgärder väntas ge på förutsättningarna för bostadsbyggandet.

Enligt regeringens planeringsdirektiv ska de transportpolitiska målen med etappmål vara utgångspunkt. Planupprättaren beskriva vilka åtgärder som bör prioriteras för att bidra till de transportpolitiska målen. Planupprättaren ska beskriva vilka prioriteringar planförslaget baseras på, samt hur eventuella målsynergier och målkonflikter hanteras. Prioriteringar ska motiveras och effekterna redovisas. Förutsättningar att möta betydande industriinvesteringars behov ska vägas in, samt behov av ökat bostadsbyggande likaså. Hög genomförbarhet och tidsmässig koppling till infraobjektet ska dock präglade av sådan betydande industriinvestering och bostadsbyggnadsobjekt.

KAPITEL 4

Genomförande och avvikelsehantering

Trafikverket ansvarar för att genomföra den regionala transportplanen. Trafikverket tar fram kostnads kalkyler och värderar åtgärdernas effekter som redovisas i transportplanen. Kostnads kalkylen för en åtgärd kan förändras, på grund av ändrad omfattning och/eller utformning, prisförändringar, eller förändringar av ingående risk- och osäkerhetsfaktorer. Det medför att den kostnad som finns upptagen i transportplanen är förknippad med vissa osäkerheter. Ju tidigare i planeringsskedet en åtgärd är, desto större är osäkerheten i kostnads kalkylen. Enligt förordning (2009:239) ska den regionala transportplanen ändras vid ”väsentlig avvikelse” i fråga om innehållet.

För att effektivisera genomförandet och öka transparensen har Region Västernorrland beslutat (2019) om riktlinjer för genomförandet av regionala infrastrukturplanen. Riktlinjerna innebär att det är Regionstyrelsen som avgör om en avvikelse är väsentlig och därför ska föranleda en revidering av transportplanen. Trafikverket ska därför redovisa avvikelser över 30% i förhållande till åtgärdens kostnad i regionala planen, till Region Västernorrland. Avvikelser upp till 30% bedöms ingå i Trafikverket genomförandeansvar. Av riktlinjerna framgår även att avvikelser i görligaste mån bör hanteras inom budgetutrymmet för respektive åtgärdsområde. Trafikverket bör därför sträva efter att lika stor andel av respektive åtgärdsområde har genomförts efter fyra år.

Kostnadsökningar för en åtgärd medför att åtgärdens prioritering i planen omprövas. Det kan innebära att åtgärden bortprioriteras ur planen, att åtgärden eller andra planerade åtgärder senareläggs och/eller att medel från åtgärdsbudget förs till berörd åtgärd.



Foto: Daniel Håkansson

BILAGOR

Bilagor

SAMMANSTÄLLNING AV ÅTGÄRDSVALSSTUDIER (ÅVS) OCH UTREDNINGAR

Åtgärdsvalsstudie eller utredning	Kommun	Status	Start/ slut	Huvudsakligt syfte
Väg 718 Brunne-Bondsjö, Bristande tillgänglighet och säkerhet för oskyddade trafikanter	Härnösand	Avslutad	2016	Oskyddade trafikanter
Hemsöleden	Härnösand	Avslutad	2019	Framkomlighet fordon
Härnön	Härnösand	Avslutad	2021	Framkomlighet, oskyddade trafikanter
E4 genom Härnösand	Härnösand	Avslutad		Oskyddade trafikanter
E4 Mörtsal-Gallsäter, Bristande tillgänglighet till kollektivtrafiken	Härnösand, Kramfors	Avslutad	2019	Kollektivtrafik
Bristande tillgänglighet och säkerhet mellan Frånö och Sandviken i Kramfors kommun	Kramfors	Avslutad	2016	Oskyddade trafikanter
Väg 332 Mäländ-Gallsäter, brister i trafiksäkerhet och tillgänglighet för oskyddade trafikanter	Kramfors	Pågående	2020	Oskyddade trafikanter
Rv 90, Trafikplats Hågesta	Sollefteå	Avslutad	2014	Trafiksäkerhet
Väg 975, Näsåkersnipan, ras- och skredrisk samt trafiksäkerhetsbrist	Sollefteå	Avslutad	2017	Minskad risk, tillgänglighet
Rv 90 och 87, Utredning trafiksäkerhetsproblem i korsningar Järnväggsgatan-Långgatan, Lasarettsgatan	Sollefteå	Pågående	2020	Trafiksäkerhet
Resor Njurunda-Sundsvall	Sundsvall	Avslutad	2013	Kollektivtrafik

STRATEGISK MILJÖBEDÖMNING, SAMMANFATTANDE BEDÖMNING

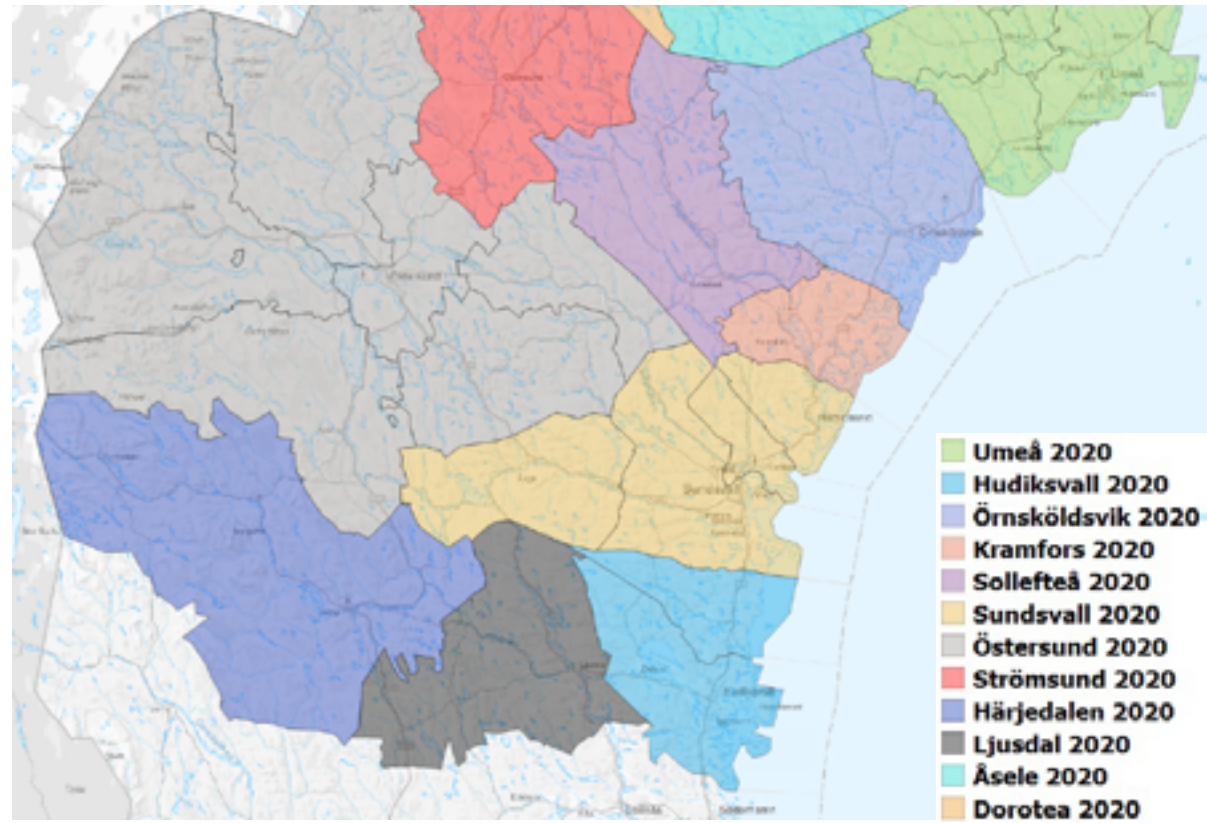
	Klimat och klimatanpassning	Landskap, natur- och kulturvärden
Järnväg	Positiv påverkan genom ökade möjligheter för överflyttning från väg till järnväg. Positiv påverkan ökad andel kollektivtrafik-resande. I utformningen ingår hänsyn till ett förändrat klimat.	Viss negativ påverkan då åtgärder som nysträckning och ombyggnader innebär intrång i olika landskap och miljöer. Påverkar rörelsemönster, viltolyckor, barriärer, störning.
Väg - framkomlighet fordon	Påverkar fördelning av trafik i vägsystemet, men i liten utsträckning trafikillväxten. Trafikillväxten påverkas av demografisk utveckling och ekonomisk tillväxt. Viss negativ påverkan genom utsläpp i byggskedet samt från trafiken under förutsättning att hastigheten höjs. Klimatanpassningsåtgärder på vägnätet ingår i Nationell plan.	Åtgärder i befintlig sträckning bedöms ge försumbar eller viss negativ påverkan. Nysträckning bedöms ge negativ påverkan på rörelsemönster, barriär, intrång i olika typer av landskap, natur, störningar.
Väg - trafiksäkerhet fordon	Viss negativ påverkan genom utsläpp i byggskedet samt från trafiken under förutsättning att hastigheten höjs. Klimatanpassningsåtgärder på vägnätet ingår i Nationell plan.	Smärre trafiksäkerhet i befintlig sträckning bedöms ha försumbar påverkan. Mittseparering innebär större intrång och negativ påverkan genom barriärer, störningar, osv. Viss positiv påverkan med fokus på trafiksäkerhetsåtgärder för säkra viltpassager som minskar viltkonflikter.
Cykel- infrastruktur	Viss positiv påverkan genom ökad andel cyklister, samt kollektivtrafikanter då dessa trafiktyper kan kombineras i resandet. Negativ påverkan under byggskedet, vägs inte upp av överflyttning från bil till cykel.	Bedöms ge försumbar påverkan genom att åtgärder sker i eller längs befintlig väg.
Kollektivtrafik- anläggning	Försumbar påverkar på målområdet. Bedömning görs utifrån hållplatsåtgärder och dess (marginella) betydelse för ett ökat resande med kollektivtrafik.	Bedöms ge försumbar påverkan genom att åtgärderna är små samt sker längs befintlig väg.
Driftbidrag till flygplatser	Försumbar påverkan genom utsläpp från transporter under driften. Flygtrafikens påverkan på klimatet ingår inte i bedömningen.	Då det handlar om driftbidrag (infrastrukturens tillstånd) och inte byggnation bedöms åtgärdsområdet inte påverka målområdet.

Bedömningen är visualiserad med hjälp av följande färgkoder:

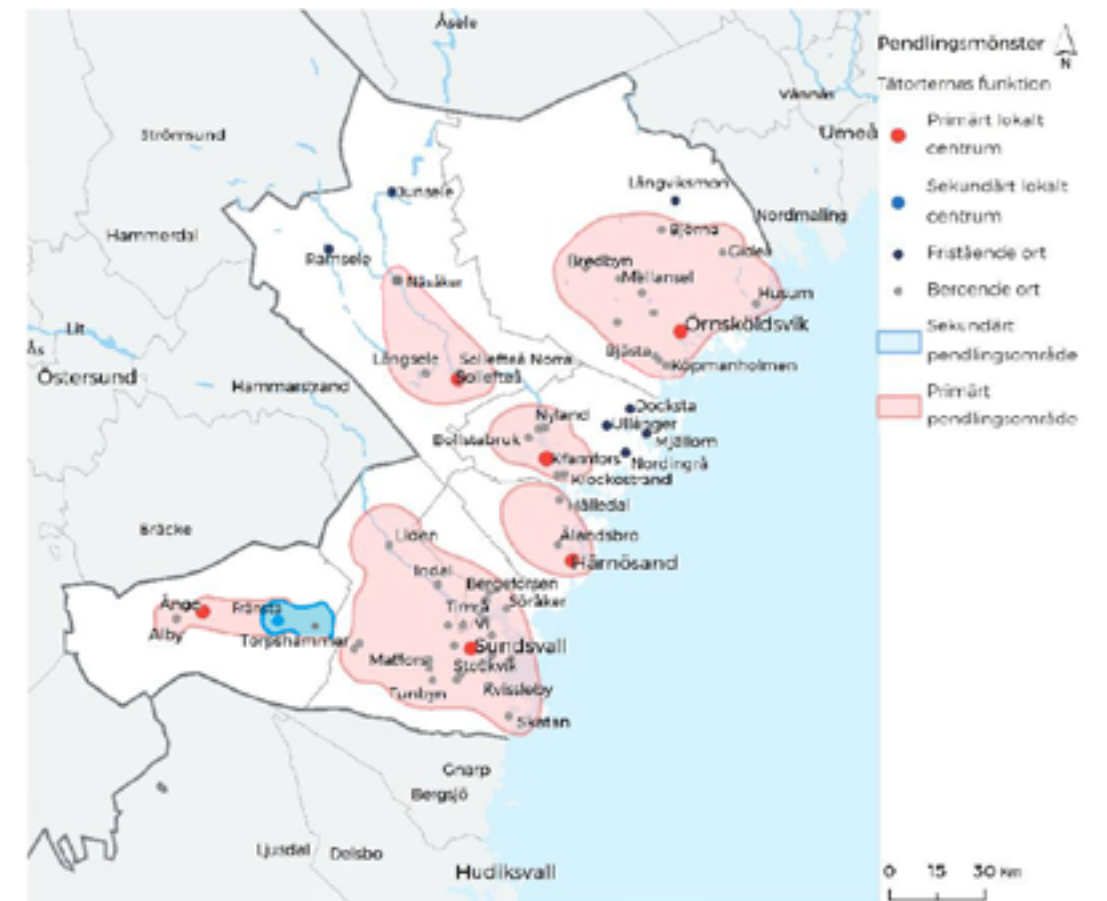
Negativ påverkan	Viss negativ påverkan	Försumbar påverkan	Positiv påverkan	Påverkas inte /ej relevant
------------------	-----------------------	--------------------	------------------	----------------------------

Boendemiljön och hälsa	Social hållbarhet
Positiv påverkan genom möjligheter till ökad andel resande med kollektivtrafik vilket är positivt för trafiksäkerhetsynpunkt och minskade utsläpp av avgaser på regional nivå.	Positiv påverkan genom ökad tillgängligheten i transportsystemet och stärkt möjlighet att ta sig till arbete och studier.
Påverkan bedöms vara försumbar för andelen gående, cyklister samt luftkvalitén i bostadsområden. Högre hastigheter medför ökat buller. Kraven på bullerdämpning i bostadsområden, medför bedömning om ingen eller liten påverkan. Positiv påverkan på trafiksäkerheten. Därav är den sammanfattande bedömning delad, ingen eller liten positiv påverkan, samt positiv påverkan.	Försumbar påverkan på möjligheten för olika grupper av människor att resa. Viss positiv påverkan genom ökad framkomlighet på väg vilket kan medföra liten eller positiv påverkan på pendlingsmöjligheter, men inte för alla grupper utan i första hand för personer med tillgång till bil. Liten eller positiv påverkan på regional funktionalitet /tillgänglighet förutsatt minskade restider i regionala stråk mellan stad och landsbygd. Därav en sammanfattande bedömning delad, ingen eller liten positiv påverkan samt positiv påverkan.
Positiv påverkan framförallt utifrån minskat antal omkomna i trafiken. I övrigt försumbar påverkan på andelen gående, cyklister.	Försumbar påverkan på möjligheten för olika grupper av människor att resa. Viss positiv påverkan genom ökad framkomlighet på väg vilket kan medföra liten och/eller positiv påverkan på pendlingsmöjligheter, men inte för alla grupper utan i första hand för personer med tillgång till bil. Liten eller positiv påverkan på regional funktionalitet/ tillgänglighet förutsatt minskade restider i regionala stråk mellan stad och landsbygd. Därav är den sammanfattande bedömning delad, både ingen eller liten positiv påverkan samt positiv påverkan.
Bedöms ge positiv påverkan genom ökad andelen gång- och cykeltrafik, samt ökat resande med kollektivtrafik, förbättrad luftkvalitet, minskat trafikbuller, ökad trafiksäkerhet.	Positiv påverkan genom ökad tillgänglighet och vardaglig räckvidd för olika grupper av människor, ökad funktionalitet för olika grupper av människor i transportsystemet.
Positivt påverka framförallt genom bostadsnära hållplatser, ökad trafiksäkerhet.	Positiv påverkan genom ökad tillgänglighet och vardaglig räckvidd samt stärkta pendlingsmöjligheter för olika grupper av människor. Ökad funktionalitet för olika grupper av människor i transportsystemet.
Då det handlar om driftbidrag (infrastrukturens tillstånd) och inte byggnation bedöms åtgärdsområdet inte påverka målområdet.	Då det handlar om driftbidrag (infrastrukturens tillstånd) och inte byggnation bedöms åtgärdsområdet inte påverka målområdet.

ARBETSMARKNADSREGIONER, KARTOR



Figur 5. Lokala arbetsmarknader 2020. Källa: SCB, bakgrundskarta LM



Figur 6. Arbetsmarknadsregioner utifrån tätortspendling 2020. Källa SCB

EKONOMISK UPPFÖLJNING AV REGIONAL INFRASTRUKTURPLAN 2018–2021 SAMT 2014–2017

En mer utförlig uppföljning redovisas i dokumentet Ekonomisk uppföljning av regional infrastrukturplan för Västernorrland åren 2018–2021. I denna tabell redovisas även utfallet för föregående plan 2014–2017 i förhållande till åtgärdsrådets planeringsram under 2014–2017.

Åtgärds- områden	Totalt i plan 2018–2029 (beslutad 2018. Prisnivå 2017) mkr	Andel av plane- ringsram 2018–2029 %	Summa i plan 2018–2021 (beslutad 2018 prisnivå 2017) mkr	Utfall 2018–2021 (löpande prisnivå) mkr	Utfall 2018–2021 (i förhållande till åtgärdsrådets ram) %	Utfall 2014–2017 (löpande prisnivå) mkr	Utfall 2014–2017 (i förhållande till åtgärdsom- rådets ram) %
Järnväg	146	16%	77	98,5	128%	25,5	57%
Vägar	301	34%	100	166	166%	147,3	98%
Gång- och cykelvägar	198	22%	36	69	191%	73,9	101%
Kollektivtrafik- anläggningar	116	13%	45	27	60%	5,9	14%
Driftbidrag till icke statliga flygplatser	136	15%	45	33	73%	43,2	100%
Åvs				5,5			
Totalt	896	100%	304	399	131%	296	99%

