



Länsstyrelsen Västernorrland
871 86 Härnösand

Remissvar, dnr 341-6757-2016:

Inspel till regional transportplan för Västernorrlands län 2014-2025 samt inspel beträffande fördelning av åtgärdsområden i kommande plan 2018-2029

1. Inspel beträffande fördelning av åtgärdsområden i kommande plan 2018-2029

Länsstyrelsen hänvisar som underlag för inspelet till en bilaga som redovisar planens ekonomiska fördelning i olika åtgärdsområden för hela planperioden 2014-2025 jämfört med det prognosticerade utfallet för perioden 2014-2016. Eftersom transportplanen innehåller en fördelning av medelsförbrukning för de tre första åren 2014-2016 bedömer kommunen att det är bättre att göra jämförelsen på detta sätt. Skälet är bland annat att fördelning mellan olika åtgärdsområden skiljer sig mellan de tre första åren och planperioden som helhet.

Det första som kan noteras är att under de tre första åren kommer endast ca 200 mkr jämfört med beräknat ca 264 mkr, d v s en uppberedningsgrad på ca 75%. Samtliga åtgärdsområden förutom driftbidrag till flygplatser och Mittnorden-korridoren har förbrukat mindre än vad planeringsramen angav. Kollektivtrafikåtgärder har endast förbrukat drygt 5 mkr jämfört med planerat 32,5 mkr. Orsaken till detta bör förklaras. Eftersom såväl vägar som gång- och cykelvägar har förbrukat vardera ca 14 mkr lägre än utrymmet i planeringsramen tyder det på att många namngivna objekt i planen inte var "mogna" att starta enligt tidsplanen. Samtidigt har det rapporterats om väsentliga fördröjningar av många objekt, vilket tyder på ett otillräckligt beslutsunderlag när investeringskostnaderna i planen skulle bestämmas.

Mot denna bakgrund blir det mer en gissningslek att komma med förslag på hur ramarna i kommande plan ska fördelas mellan olika åtgärdsområden. Det som är mest intressant är fördelningen under de 3-4 första åren eftersom planrevidering sker vart fjärde år. I den nya planen är det angeläget att satsa på vägar som är viktiga för godstransporter och pendling. Om satsningarna på kollektivtrafik ska ligga på samma nivå som i nuvarande plan, ca 13%, är det viktigt att det finns tydliga behov som är identifierade och kostnadsberäknade. Järnvägs-satsningarna bör få en annan inriktning. Det bör prövas om det finns förutsättningar för länets planupprättare att prioritera investeringar i de lågtrafikerade banor som är viktiga för transporter för skogsråvara. Den bristande standard som många av dessa järnvägar har innebär ökade transportkostnader om skogsråvaran måste transporteras på lastbil istället för på järnväg om inga åtgärder vidtas. Trafikverket utreder om vissa banor ska läggas ned vilket också är ett hot. SCA:s stora investering i Östrand kräver en fördubblad råvarutillförsel och det förutsätter funktionella järnvägar för att klara en ökad andel järnvägstransporter.

2. Nya behov och brister inom områdena gång- och cykelvägar, vägar och kollektivtrafik

I inspelet ska inte ansökningar om statlig medfinansiering av enskilda vägar och kommunala gång- och cykelvägar ingå. Av de inspel som gjordes hösten 2015 har endast korsnings-åtgärderna på väg 331 vid Stavreviken och Lögdö Bruk genomförts. Kommunen ser ingen anledning att ändra fjolårets prioritering och hänvisar till denna. Se bilaga 1.

Väg 661, Norrberge – Stordalen:

Med anledning av SCA:s Östrand's fördubbling av produktionen kommer det att behövas ytor för mellanlagring av massaved. SCA utreder flera alternativ i samråd med kommunen. Ett alternativ är en virkesterminal i Stordalen som ligger inom utpekat område för näringslivsutveckling i kommunens förslag till ny översiktsplan. Terminalen skulle i framtiden få en anslutning via den nya järnvägen. För att klara virkestransporterna till och från terminalen måste väg 661 få en högre bärighet och bättre vägutförningsstandard genom breddning och kurvrätning. Vägen är drygt 5 meter bred med en del besvärliga kurvor. Den sträcka som behöver åtgärdas är ca 800 meter lång. När SCA har tagit ställning till om alternativet är intressant på kort eller lång sikt och när den nya järnvägens sträckning är preciserad inom ramen för Samordnad Planering 3 bör en åtgärdsvalsstudie omgående inledas. Eftersom SCAs satsning bidrar till länets tillväxt bör det vara staten som tar ansvar för att vägar som är viktiga för säkra transporter åtgärdas. Eventuellt kan en kortare sträcka av väg 660 också beröras.

3. Nya behov och brister inom övriga områden som berör nationella vägar järnvägar och bärighetsåtgärder på väg

I fjolårets inspel redovisades bristerna för väg 691 och 693 samt bristerna i form av avsaknad av gång- och cykelväg längs E4 på sträckan från Sörberge Norra till avfarten mot Söråker. Se vidare bilaga 1.

Lågtrafikerade järnvägar som är viktiga för transporter av skogsråvara.

Åtgärdsvalsstudien för stråket genom Ådalen visade på stora brister på järnvägar som är viktiga för att transportera skogsråvara mot kusten via Norra Stambanan och Botniabanan/Ådalsbanan. Om inte Trafikverket prioriterar upprustning av dessa järnvägar finns risk att trafikeringen upphör. Länets planupprättare bör därför helt eller delvis finansiera åtgärder som medför att godstrafik kan upprätthållas med god standard. De sträckor som bedöms mest angelägna är sträckorna Västerasby – Långsele och Forsmo - Hoting.

4. Inspel av åtgärder som saknas inför revidering av handlingsplanen för Transportinfrastruktur

Kommunen har inte identifierat några åtgärder som saknas i den regionala utvecklingsstrategins handlingsplan för transportinfrastruktur. Det är en fördel om handlingsplanen framgent integreras i den regionala transportplanen.



Håkan Eriksson
Planarkitekt



Bilaga 1: Inspel 2015, prioritering av vägar och gång- och cykelvägar

1. Väg 684, trafiksäkerhetsåtgärder Söråkers centrum:
Sträckan genom centrum, ca 1,6 km, har ett trafikflöde på ca 3600 fordon/dygn. Vägen är smal, 6 -7 m och trottoarerna är smala. Det blir köer för anslutande trafik, framför allt vid infarten mot Folkets Hus och ICA. Bristerna består främst i avsaknad av en eller två rondeller och nya gång- och cykelvägar, i stället för de smala gångbanor som finns. Sträckan uppfyller samtliga bedömningskriterier för gång- och cykelvägar och hör definitivt hemma i priogrupp 1. I slutet av sträckan finns ett område med 20 villatomter som nu börjar bebyggas vilket ökar behovet för åtgärder som förbättrar säkerheten för oskyddade trafikanter.
2. Väg 648, Timrå-Laggarberg, gång- och cykelväg:
Väglängden är ca 1,7 km. Vägbredden är 6,5 m och tillåten hastighet är 70 km/h. Vägen är en viktig skolväg till Laggarbergs skola. Trafikflödet har ökat med 10% sedan föregående trafikmätning och uppgår till 1280 fordon/dygn. Många barn som är bosatta i Timrå väster om E4 går i denna skola. En cykelväg knyter samman tätorterna Timrå och Laggarberg. I Hamsta, ungefär mitt på sträckan finns ett boende för ensamkommande flyktingbarn. Dessa barn är beroende av att kunna ta sig till skolan. Vardagar trafikeras vägen av bussar i linjetrafik, 12-14 turer i vardera riktningen. Sträckan uppfyller samtliga bedömningskriterier och hör definitivt hemma i priogrupp 1 för gång- och cykelvägar. Se vidare bilaga. En åtgärdsvalsstudie bör inledas omgående.
3. Väg 684, delen från avfarten mot Rosböle (väg 689) – Åstön till ändhållplatsen
Sträckan är ca 13 km. Trafikflödet är ca 1140 fordon/dygn på de första 8 km, därefter ca 630 fordon/dygn. Trafikflödena varierar stort under året och sommartid är trafikflödet väsentligt högre. Det finns flera intressanta besöksmål längs vägen, fritidshusområden, havsbad med mera. Nyligen har ett boende för närmare 200 flyktingar etablerats längst ut på Åstön. Detta kommer att generera mer trafik på vägen. Sommartid används vägen av fler cyklister och fotgängare. Vägstandarden är undermålig genom att sträckan saknar säkra busshållplatser och är smal och krokig. Vägen behöver breddas eller förses med gång- och cykelväg och busshållplatser måste bli säkrare. Vissa kurvor kan behöva rätas ut. Åtgärder kan ske etappvis från Söråker mot Åstön. Vilka åtgärder som är mest angelägna får studeras i pågående åtgärdsvalsstudie.
4. Väg 690, delen Torsboda (E4) – Ala skola: ca 2 km.
Vägsträckan är 2 km och mycket smal och har ett trafikflöde på ca 1000 fordon/dygn. Många boende längs vägen. En viktig målpunkt är Ala skola och här är behovet stort av en säkrare skolväg eller andra åtgärder som förbättrar trafiksäkerheten. Sträckan ingår i påbörjad åtgärdsvalsstudie.
5. Väg 691 vid Västansjö, åtgärder vid korsning mellan väg och järnväg.
Trafikflödet uppgår till ca 300 fordon/dygn. Korsningen med järnvägen upplevs som trafikfarlig eftersom den ligger i en svacka. En tvär kurva finns på vägen strax före passagen. Vägen bör rätas ut. Se vidare kartsnitt i bilagan.
6. Väg 684, delen Söråker- avfarten mot Rosböle (väg 689), ca 2km
Sträckan från Söråker (väg 688) till väg 689 är ca 2 km. Vägbredden är 5,3 – 6 m. Smal gångbana finns. Trafikflödet räknat från väg 688 är 1700 f/d. Längs vägsträckan finns randbebyggelse och ca 60 anslutningar från lokala vägar och enskilda fastigheter. Behovet är främst en tillräckligt bred gång- och cykelväg för att skapa en säkrare skolväg



för de barn som bor i östra delen av Söråker. Etappen uppfyller samtliga bedömningskriterier för gång- och cykelvägar och hör definitivt hemma i prioritet 1, men eftersom det redan finns en smal gångväg prioriteras åtgärden inte lika högt.

7. Upprustning av väg 691 och 693 mot Åvikebruk

Vägsträckan på väg 691 är ca 4,2 km och har ett trafikflöde på 270 fordon/dygn uppmätt 2014. Delen på väg 693 är drygt 6 km och har ett trafikflöde på 110 fordon/dygn uppmätt 2014. Trafikflödet på bägge sträckorna har ökat med ca 25% jämfört med föregående trafikmätning 2003. Enligt uppgifter kommer vägsträckan förses med nytt bärlager och grusslitlager 2016 i syfte att förbättra bärigheten. Detta är positivt om åtgärderna medför att de årligen återkommande problemen vid tjällossning upphör. På sikt anser kommunen att vägen ska beläggas med asfalt, framfört allt på delen av väg 691. Denna typ av åtgärder finns inte med i länsstyrelsens plan. Regionförbundet i Jämtland har i sin plan flera objekt liknande vägen till Åvikebruk där åtgärder finansieras dels från Trafikverkets bärighetsplan, dels från den regionala transportplanen. Detta borde också prövas i Västernorrlands plan vid kommande revidering.

8. E4, gång- och cykelväg längs Deltavägen från Sörberge Norra till trafikplatsen i Söråker

Sträckan mellan trafikplatserna är ca 4,9 km och innebär att fem broar behöver byggas över älvfåror, såvida inte en gc-bana kan hängas på befintliga broar. Det upplevs som mycket trafikfarligt att cykla på E4 som har både mitt- och sidoräcken. En ny gc-väg knyter samman Söråker med Sörberge och Bergeforsen för oskyddade trafikanter. Sträckan uppfyller främst kriterierna V, S och T, det vill säga viktiga målpunkter, sammanhängande stråk och trafiksäkerhet