



Yttrande över förslag på regional infrastrukturplan 2022-2033 för region Västernorrland

Förutsättningar

Region Västernorrland har på uppdrag av regeringen upprättat ett förslag på en regional infrastrukturplan för perioden 2022-2033. Planen är ute på remiss till och med den 28 januari. Kommunen är remissinstans och regionen betonar vikten av dialog och samverkan med kommunerna, inte minst med tanke på att åtgärder inom transport-infrastruktur påverkar den fysiska planeringen i kommunerna.

Den regionala planens preliminära ekonomiska ram för åren 2022-2033 uppgår till 897 miljoner kronor, det vill säga ca 75 milj. kronor per år i genomsnitt. Dock är planeringsramen under de fyra första åren endast ca 53 milj. kr/år. Orsaken till detta är att Region Västernorrlands plan har haft ett högre ekonomiskt utfall under perioden 2018 - 2021 än vad planeringsramen anger. Det betyder att utrymmet för nystarter är mycket begränsat under de fyra första åren. Lägg därtill att det har varit många projekt i den nu gällande planen som haft väsentliga kostnadsökningar som inneburit att nya projekt inte har kunnat starta enligt plan.

Under de sista åtta åren 2026 - 2033 uppgår ramen till ca 85 milj. kr/år. Trafikverket har därför justerat planeringsramen så att alla regionala planer är i inbördes balans utifrån upparbetade medel under de fyra första åren av gällande plan.

Slutlig ram kommer att beslutas av regeringen under 2022 och därefter fastställer regionfullmäktige prioriteringarna i den regionala infrastrukturplanen för åren 2022-2033.

Det finns nu gällande planer för perioden 2018-2029 på såväl nationell som regional nivå. Planerna omprövas och revideras för närvarande vart fjärde år. Det betyder att planförslaget innehåller många åtgärder som redan finns i den nu gällande planen och många av dessa åtgärder planeras att genomföras under den första halvan i den nya planen. En konsekvens av detta är att nya åtgärder i regel hamnar längre bak i den nya planen, på grund av de ekonomiska lösningar som pågående och startklara åtgärder medför.

Det finns en förordning som kraftigt begränsar vilka åtgärder som får och inte får ingå i den regionala planen. De åtgärder som **inte** får ingå i den regionala planen är följande:

- 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



De åtgärder som kan omfattas av den regionala infrastrukturplanen framgår av förordningen (2009:263). Följande åtgärder kan ingå:

- investeringar i vägar som inte ingår stamvägnätet, t ex riks- och länsvägar
- åtgärder för vilka statlig medfinansiering kan beviljas enligt 2 § förordningen (2009:237) om statlig medfinansiering till vissa regionala kollektivtrafikanläggningar, kommunala cykelvägar 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

Det betyder att många av de brister som finns i länets infrastruktur inte får ingå i planen. Bärighetsbrister, tjälsäkring, övrigt bristande underhåll på vägnätet, mittseparering på E4 och E14 liksom järnvägsinvesteringar är exempel på detta. Regionerna har dock möjlighet att påskynda vissa investerings- och förbättringsåtgärder som omfattas av åtgärder i den nationella planen genom samfinansiering.

Planförslagets inriktning

Förslag till regional infrastrukturplan för 2022–2033 utgår från prioriteringarna i den regionala utvecklingsstrategin, de transportpolitiska målen, 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 föreslås därför i huvudsak tre åtgärdsområden prioriteras: cykelinfrastruktur, kollektivtrafikanläggningar, samt trafiksäkerhetsåtgärder för fordonstrafik på regionala vägar, med bland annat investeringar i väg 86 i Sundsvalls kommun.

Driftbidragen till icke-statliga flygplatserna är oförändrade jämfört med föregående planperiod, medan regional samfinansiering av nationella järnvägsinvesteringar har minskat. Detta på grund av att det ekonomiska omfattande projektet Mittstråket som ingick i gällande plan har avslutats. Dock ingår samfinansiering av vändslingan i Västeråsby, som är en högt prioriterad åtgärd för godstransporter.

Synpunkter

Regionens motiv och utgångspunkter för vald inriktning redovisas tydligt i planförslaget. Kommunen har inga synpunkter på den valda inriktningen.

Inledningsvis vill kommunen att regionen snarast ger sin syn på att bidra till finansieringen av en ny trafikplats i Torsboda. Det är den absolut viktigaste frågan för kommunen och absolut en av de viktigaste frågorna för regionen. Det är mycket troligt att en etablering av en energiintensiv etablering kommer att påbörjas inom två



till fyra år. En sådan etablering kan skapa tusentals arbetstillfällen och kan att starkt bidra till regionens utveckling på samma sätt som nu sker i Norr- och Västerbotten till följd av de ”gröna” industrisatsningar som pågår. Trafikplatsen har preliminärt kostnadsuppskattas till 100 milj. kr.

Kommunen heller inga synpunkter på att påbörjade projekt färdigställs, framför allt riksväg 86 vid Kovland. Det enda projektet som påbörjas och färdigställs under de fyra första åren är väg 622 Ljustavägen-Östra Birsta (inkl. cykelväg) vilket är rimligt med tanke på trafiksituationen i Birsta. Planförslaget innehåller en satsning på 130 milj. kr för att förbättra väg 86 samt bygga cykelväg och busshållplatser mellan Silje och Kovland. Åtgärderna kommer enligt planförslaget att pågå under hela planperioden t o m 2033. Det är också en angelägen åtgärd.

För kommunens del är den enda namngivna åtgärden ”väg 684 centrumåtgärder Söråker” med en planeringsram på 47 milj.kr. Den finns inom åtgärdsområde ”Cykelinfrastruktur statlig väg”. Tyngdpunkten på genomförandet ligger under åren 2026-2027. Det är mycket positivt att åtgärden finns med, men kommunen anser att fortsättningen av vägen mot Tynderö också har stora brister i olika avseenden och behöver prioriteras. Det finns en färdig ÅVS för sträckan och med ett Tynderö som stadigt omvandlas mer och mer från fritidsboende till åretruntboende är en förlängning av gc-infrastrukturen viktig.

Planen innehåller icke namngivna åtgärder avseende trafiksäkerhet för fordonstrafik (36 milj. kr), cykelinfrastruktur statlig väg (106 milj. kr) och kollektivtrafikanläggningar statlig väg (130 milj. kr). Inom dessa ramar anser kommunen att etappvisa satsningar måste göras för att för bättra trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter och fordonstrafikanter längs väg 684 mot Tynderö.

Kommunen ser mycket positivt på att regionen i sitt kunskapsunderlag om potentiella cykelstråk identifierat tre sträckor i länet som bör ges en högre prioritet. En av dessa tre är väg 648 Laggarbergsvägen, från väg 631 till Vävlandsvägen. Här finns också en färdig ÅVS för denna sträcka och en gc-väg här kan koppla ihop Laggarberg med centrala Timrå.. Kommunen har i samband med yttranden över tidigare regionala planer fört fram denna åtgärd som angelägen att prioritera, bland annat för göra det säkrare för barn att cykla till och från skolan i Laggarberg. Det är därför angeläget att åtgärden kan genomföras under planperioden inom ramen för icke namngivna åtgärder.

När det gäller behovet av statlig medfinansiering till kommunala gång- och cykelvägar planerar kommunen att bygga gång- och cykelväg längs Berglundavägen genom Sörberge. Någon tidpunkt för genomförande av åtgärden är ännu inte bestämd. Vägen var tidigare E4 och den 13-14 meter breda betongvägen lockar till höga hastigheter. Berglundavägen är också omledningsväg för E4. Vägen får därför stundtals mycket höga trafikflöden i samband med trafikolyckor och underhållsarbeten på Deltavägen. Därför är det mycket angeläget att förbättra trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter genom att smalna av vägen så att det finns utrymme för gång- och cykelväg på sträckan.



Eftersom nästan hälften (431 milj. kr) av planens 897 milj. kr utgörs av icke namngivna åtgärder. Som framgår av planförslaget handlar det framför allt av cykelvägar och kollektivtrafikanläggningar längs statliga vägar samt medfinansiering av kommunala cykelvägar och regionala kollektivtrafikanläggningar. Det är därför viktigt att regionen i samråd med Trafikverket, trafikhuvudmannen och länets kommuner kontinuerligt under planperioden identifierar och prioriterar angelägna åtgärder. Det är då glädjande att regionen ska påbörja ett mer strukturerat, strategiskt och långsiktigt arbete så länets parter snabbare och mer effektivt kan höja nivån i kollektivtrafikens olika delar. Det är t.ex. viktigt att hastigt uppkomna behov av så kallade ”vinkhållplatser” kan hanteras och åtgärdas snabbt. Kommunen har tidigare erfarenhet av att processerna att fatta sådana beslut har tagit ca två år.

Bostadsbyggande och etablering av nya företagsområden ute i kommunerna kan skapa nya behov av transportinfrastruktur som måste hanteras i effektiva processer så att nödvändiga åtgärder kan genomföras vid rätt tidpunkt. Inom åtgärdsområde kollektivtrafikanläggningar statlig väg finns det möjlighet för kommunen i samråd med trafikhuvudmannen lyfta behov av åtgärder för att höja standarden på busshållplatser t.ex. för funktionshindrade. Det kan också handla om att förse viktiga knutpunkter för kollektivtrafik med bil- och cykelparkeringar informationsinsatser, väntkurer med mera. Redan nu vill vi flagga för ett framtida behov av kollektivtrafikanläggningar på E4 i anslutning till det planerade området för en energiintensiv etablering.