



Regional infrastrukturplan för Västernorrland 2022–2033

Remissversion

Innehållsförteckning

1. REGIONAL INFRASTRUKTURPLAN FÖR VÄSTERNORRLAND 2022–2033	3
TABELL ÖVER PRIORITERADE ÅTGÄRDER 2022–2033	3
1.1 INLEDNING	4
Infrastrukturinvesteringar kräver långsiktig planering på alla nivåer	4
Hur förslag till regional plan 2022 – 2033 förhåller sig till planen 2018 – 2029	4
1.2 UTGÅNGSPUNKTER OCH PRIORITERINGAR SOM PLANFÖRSLAGET BASERAS PÅ	5
Övergripande prioriteringar utifrån regionala utvecklingsstrategin	5
Strategiska miljöbedömningsprocessen, sammanfattande slutsatser	6
Västernorrlands förutsättningar och utmaningar, sammanfattande slutsatser	7
Fyrstegsprincip och trafikslagsövergripande perspektiv	8
1.3 PLANFÖRSLAGETS FÖRDELNING	8
Fördelning mellan trafikslagen	8
Fördelning till cykelinfrastruktur	8
Statlig medfinansiering	8
Samfinansiering med åtgärder i nationell plan	8
Förutsättningarna för bostadsbyggande	8
1.4 SAMLADE EFFEKTBEDÖMNINGAR	9
2. BESKRIVNING AV ÅTGÄRDSOMRÅDEN A	9
2.1 JÄRNVÄG	9
2.2 VÄG – TRAFIKSÄKERHET FORDONSTRAFIK	9
2.3 CYKELINFRASTRUKTUR	10
2.4 KOLLEKTIVTRAFIKANLÄGGNINGAR	12
2.5 DRIFTBIDRAG FLYGPLATSER	13
3. PLANERINGSDIREKTIV	13
3.1 EKONOMISK RAM 2022–2033	13
3.2 VILKA TYPER AV ÅTGÄRDER FÅR INGÅ?	14
3.3 KRAV PÅ PLANENS REDOVISNING OCH INNEHÅLL	14
3.4 SAMFINANSIERING TILL CYKELINFRASTRUKTUR OCH TRAFIKSÄKERHET FRÅN NATIONELL PLAN	15
BILAGOR 16	
SAMMANSTÄLLNING AV ÅTGÄRDSVALSSTUDIER	16
KARTA KUNSKAPSUNDERLAG ÖVERGRIPANDE CYKELSTRÅK	17

1. Regional infrastrukturplan för Västernorrland 2022–2033

Tabell över prioriterade åtgärder 2022–2033

	summa i plan mkr	2022 mkr	2023 mkr	2024 mkr	2025 mkr	2026 mkr	2027 mkr	2028– 2033 mkr
Prioriterade åtgärder								
Järnväg, samfinansiering med nationell plan	55	0	0	0	0	0	0	55
Vändslinga Västeraspy	55							55
Väg - trafiksäkerhet fordonstrafik	286	41	41	39	13	41	45	67
Väg 86 Kovland (inkl. cykelväg, hållplatser)	45	40	5	0				
Väg 86 Silje-Kovland (inkl. cykelväg, hållplatser)	130		2	5	7	39	42	35
Väg 622 Ljustavägen - Östra Birsta (inkl. cykelväg)	66		33	33				
Väg - trafiksäkerhet för fordonstrafik	36				5	1	2	28
Investeringsbidrag enskild väg	9	1	1	1	1	1	1	4
Cykelinfrastruktur	287	5	4	5	24	28	19	202
Väg 83 cykelväg Östavall (inkl. hållplatser)	1	1						
Väg 684 centrumåtgärder Söråker	47	3	2	1	2	25	14	
Väg 90 cykelväg Frånö-Kramfors	54			3	2	2		47
Cykelinfrastruktur statlig väg	106	1	1	1	13		3	87
Medfinansiering till kommunala cykelvägar	80	1	1		7	1	2	68
Kollektivtrafikanläggning	200	4	2	2	11	12	17	153
Kollektivtrafikanläggningar statlig väg	130	3	1	1	7	9	12	97
Medfinansiering till regional kollektivtrafikanläggning	70	1	1	1	4	3	5	56
Driftbidrag till regional flygplats	70	6	6	6	6	6	6	35
Summa	897	55	52	51	53	87	86	512

Figur 1 Tabell över planeringsramens fördelning mellan åtgärdsområden, samt åtgärder över 45 miljoner kronor, prisnivå 2021

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 i Sverige fram tolvåriga infrastrukturplaner, 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, men det handlar bland annat 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 statliga investeringar eller som medfinansiering till kommunala åtgärder och enskilda vägar.

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.

Hur förslag till regional plan 2022–2033 förhåller sig till planen 2018–2029

I den gällande regionala plan 2018 – 2029 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.

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 de icke statliga flygplatserna är oförändrade jämfört med föregående planperiod, medan regionala 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 Västerasby, som är en högt prioriterad åtgärd för godstransporter.

Beloppsgränsen för namngivna åtgärder har höjts från 25 till 50 miljoner kronor, varför inga smärre åtgärder namnges i tabellen över prioriterade åtgärder.

1.2 Utgångspunkter och prioriteringar som planförslaget baseras på

Övergripande prioriteringar utifrån regionala utvecklingsstrategin

Utgångspunkten för förslag till regional infrastrukturplan är de transportpolitiska målen¹, prioriteringar i den regionala utvecklingsstrategin² (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 förslag till inriktning 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.

RUS målområde 2: År 2030 är Västernorrland den plats som människor väljer för att leva och besöka, med prioriteringarna

- 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 väl-mående. 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. Platsers 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.

¹ [Mål för transportpolitiken - Regeringen.se](#) (hämtat från webb 2021-09-13)

² [Region Västernorrland - Regional utvecklingsstrategi \(rvn.se\)](#) (hämtat från webb 2021-09-13)

RUS målområde 3: År 2030 är Västernorrland platsen där företag och organisationer väljer att växa, med prioriteringarna

- 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, gods-terminaler)

Strategiska miljöbedömningsprocessen, sammanfattande slutsatser

Den strategiska miljöbedömningen beskrivs utförligt i ett separat dokument *Strategisk miljöbedömningsprocess – underlag för regionala infrastrukturplanen 2022–2033*. Här följer sammanfattande slutsatser.

- 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*.
- Det är svårt att med hjälp av den regionala infrastrukturplanen bidra till begränsad klimatpåverkan på grund av utsläpp under byggskedet. Det handlar snarare om att försöka begränsa planens negativa påverkan, bland annat genom hur åtgärder utformas.
- Åtgärdsområden Väg – framkomlighet fordonstrafik medför ingen positiv påverkan på något av målområdena, utan medför en negativ eller försumbar påverkan på miljömässig och social hållbarhet.
- 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, sammanfattande slutsatser

Slutsatserna beskrivs utförligt i dokumentet *Västernorrlands förutsättningar och utmaningar – underlag till regional infrastrukturplan 2022–2033*. Här följer sammanfattande slutsatser.

- Länets olika arbetsmarknadsregioner 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 godstransportstruktur domineras av skogsindustrins transporter med rundvirke till regionens industrier, samt export av träprodukter med järnväg och sjöfart. Den ökade handeln med nordöstra EU kan dessutom komma att medföra att Östersjöhamnarna kommer att få en större betydelse.
- Vi är långt ifrån att nå målen om att begränsad transportsektorns klimatpåverkan, klara anpassning till ett förändrat klimat. Det krävs en minskning av transportarbetet i länet samt överflyttning till förnybara drivmedel och eldrift.
- Även luftföroreningar är ett problem i delar av länet. Minskad användning av personbil samt minskad användning av fossila bränslen är viktigt för luftkvaliteten.
- 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.
- 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.
- 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 fordons- trafik på det regionala vägnätet i länet.
- 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.

Fyrstegsprincip och trafikslagsövergripande perspektiv

Den så kallade fyrstegsprincipen ska tillämpas i planeringen för att säkerställa effektiva och långsiktigt hållbara lösningar, ekonomiska, socialt och miljömässigt. Metoden innebär att man steg för steg prövar hur ett trafikproblem kan lösas så resurseffektivt som möjligt, att först påverka själva transportbehovet, sedan optimera den befintliga infrastrukturen, därefter genomföra begränsade ombyggnadsåtgärder, samt slutligen bygga ny infrastruktur förutsatt att om ingen av de tidigare stegen kan lösa trafikproblemen.

Åtgärder som prioriteras i regionala infrastrukturplanen måste ha identifierats med hjälp av fyrstegsprincipen i någon form av underlag exempelvis åtgärdsvalsstudie eller annan utredning.

Planeringsmognad är också en förutsättning för att en åtgärds ska kunna prioriteras i regionala infrastrukturplanen, vilket innebär att det måste finnas någon form av utredning till grund.

1.3 Planförslagets fördelning

Fördelning mellan trafikslagen

Av planeringsramens 897 miljoner kronor, fördelas mellan trafikslagen på följande sätt

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

Fördelning till cykelinfrastruktur

Av planeringsramens 897 miljoner kronor fördelas 415 miljoner kronor till cykelinfrastruktur, vilket inkluderar dels 202 miljoner kronor till cykelinfrastruktur, dels 127 miljoner kronor för cykelinfrastruktur i nedan namngivna vägåtgärder:

- Väg 86 Kovland: 13 miljoner kronor
- Väg 86 Silje-Kovland: 78 miljoner kronor
- Väg 622 Ljustavägen–Östra Birsta: 36 miljoner kronor

Statlig medfinansiering

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

- Kommunala cykelvägar 80 miljoner kronor
- Regionala kollektivtrafikanläggningar 70 miljoner kronor
- Driftbidrag till regionala flygplatser 70 miljoner kronor

Samfinansiering med åtgärder i nationell plan

Av planeringsramens 897 miljoner kronor fördelas 55 miljoner till samfinansiering med åtgärder i nationell infrastrukturplan.

Förutsättningarna för bostadsbyggande

Den regionala infrastrukturplanen för Västernorrland innehåller inga specifika åtgärder som är knutna till ett visst projekt för bostadsbyggande. Däremot innehåller den regionala planen åtgärder som generellt gynnar bostadsbyggande som cykelinfrastruktur och kollektivtrafikanläggningar

1.4 Samlade effektbedömningar

Trafikverket har under 2021 tagit fram samlade effektbedömningar för de sju åtgärder som punktats nedan. Effektbedömningarna utgör en del av underlaget inför Region Västernorrlands beslut om enskilda åtgärder med en total kostnad på i storleksordningen 50 miljoner kronor eller mer. Förutom väg 622 Bergsåker-Birsta, så ingår de övriga enskilda åtgärderna i den nu gällande regionala infrastrukturplanen 2018–2029, med en planerad produktion 2022 eller senare.

De samlade effektbedömningarna biläggs den regionala infrastrukturplan för Västernorrland 2022–2033, för att finnas tillgängliga då planförslaget skickas ut på remiss.

- Ådalsbanan, Västerasby vändslinga
- Väg 86 Silje-Kovland
- Väg 90 Frånö-Kramfors
- Väg 570 Allsta-Klingsta
- Väg 622 Bergsåker-Birsta
- Väg 622 Ljustavägen- Östra Birsta
- Väg 684 Centrumåtgärder Söråker

Samlade effektbedömningar för enskilda åtgärder i hela landet finns även tillgängliga på Trafikverkets webbsida: <https://www.trafikverket.se/for-dig-i-branschen/Planera-och-utreda/langsiktig-planering-av-infrastruktur/Samhallsekoniskt-beslutsunderlag/>

2. Beskrivning av åtgärdsområdena

2.1 Järnväg

Vändslinga Västerasby samfinansiering nationell plan: 55 miljoner kronor

Syftet är samfinansiering av vändslingan i Västerasby i nationell plan är att förbättrad anslutning och redundans för godstågstrafiken mellan Stambanan och Botniabanan. Idag måste riktningsbyte 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 regionala utvecklingsstrategins prioritering av ett långsiktigt hållbart transportsystem.

I Regional transportplan 2018–2029 finns 55 miljoner kronor avsatta för "Ej namngivna insatser i Botniska korridoren" och i texten beskrivs syftet 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. Den totala kostnaden beräknas uppgå till 120 miljoner kronor.

2.2 Väg – trafiksäkerhet fordonstrafik

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

Väg 86 är riksväg och ett prioriterats 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 underhållsåtgärderna. Utöver summan ovan så samfinansierar nationell plan bärighetsåtgärder till bärighetsklass 4 (BK4).

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 samfinansierar nationell plan bärighetsåtgärder till bärighetsklass 4 (BK4).

Väg 622 Ljustavägen-Östra Birsta inklusive cykelväg: 66 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.

Trafiksäkerhet för fordonstrafik: 36 miljoner kronor

Bristande trafiksäkerhet är den främsta bristen för fordonstrafik på det regionala vägnätet i länet. På flertalet regionala vägar i länet finns trafiksäkerhetsbrister med bland annat oeffektiva sidoområden och inga regionala vägar i Västernorrland 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 att riskerna för dödas eller skadas allvarligt kan reduceras. Mitträffling kan utföras i samband med belägningsarbeten, för ökad kostnadseffektivitet. Sett till kostnaden för mittseparering (35–45 miljoner kronor per kilometer) vilket skulle uppta större delen av hela planeringsramen, ligger fokus i första hand på mitträffling och sidoområden. Därutöver kan även smärre trafiksäkerhetsåtgärder i korsningar, kurvrätning, räcken, eller annat bli aktuellt.

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. Utöver drift och investeringsbidraget finns även ett särskilt driftbidrag som Trafikverket ansvarar för. Det statliga bidraget kan som mest omfatta högst 75 procents stöd till enskilda väghållare och regleras via förordningen om statligt bidrag till enskild väghållning (1989:891).

2.3 Cykelinfrastruktur

Målsättningen är att utveckla sammanhängande gång- och cykelvägnät på lokal och regional nivå och det finns därför ett stort behov av gång- och cykelvägar längs såväl kommunala som statliga vägar i länet. Västernorrland kännetecknas dessutom av många tätorter och samhällen med tung genomfartstrafik.

Väg 83 cykelväg Östavall (inklusive hållplatser), 1 miljon kronor under 2022. Åtgärden är i produktionskedje.

Väg 684 Centrumåtgärder Söråker: 47 miljoner kronor

Väg 684 utgör en barriär i samhället Söråker. Vägen genom centrala Söråker är bred och inbjuder till höga hastigheter. 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. Busshållplatserna behöver få förbättrad standard. Timrå kommun kommer att medfinansiera åtgärden eftersom kommunen är väghållare för korsande vägar. Medfinansieringen ingår inte i beloppet ovan.

Väg 90 cykelväg Frånö-Kramfors (inklusive hållplatser, korsningar): 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

Cykelinfrastruktur statlig väg: 106 miljoner kronor

Av det regionala kunskapsunderlaget om cykelstråk³ framgår omfattande brister för cykling längs det statliga regionala vägnätet samt övergripande regionala stråk med potential för ökad cykling för både arbetspendling och fritidscykling. Sträckor inom stråk som identifierats i kunskapsunderlaget har en ökad prioritet jämfört med sträckor som inte ingår i identifierade stråk. Följande prioriteringsprinciper gäller

1. Cykelåtgärder med fokus på vardagsresor
 - a. Ökade förutsättningar för arbetspendling
 - b. Cykelnät och cykelparkering med koppling till kollektivtrafik
 - c. Ökade förutsättningar för skolresor med cykel

2. Cykelinfrastruktur med fokus på rekreation och turism
 - a. Ökade förutsättningar att nå fritidsaktiviteter och rekreationsområden med cykel
 - b. Utveckla turistcykelleder (på lång sikt)

Tre sträckor prioriteras, vilka ingår i kunskapsunderlagets stråk, samt därutöver cykelpassager utifrån en pågående utredning som Trafikverket kommer att redovisa 2022. Utöver dessa prioriteringar kommer ytterligare cykelåtgärder att prioriteras.

- Väg 648 Laggbergsvägen (väg 631-Växlandsvägen), Timrå kommun.
- Väg 615 Alnöbron, Sundsvalls kommun.
- Väg 718 Brunne-Solberg, Härnösands kommun.
- Cykelpassager längs statliga regionala vägar

³ [Kartanalyser för regionala cykelstråk i Västernorrland \(arcgis.com\)](https://arcgis.com)

Medfinansiering till kommunala cykelvägar: 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 sker enligt samma prioriteringsgrunder som cykelvägar längs statliga vägar, det vill säga efter de uppsatta kriterierna. Prövning görs årligen av Trafikverket utifrån inkomna ansökningar.

2.4 Kollektivtrafikanläggningar

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. Nedan framgår ett antal fokusområden och prioriterade åtgärder.

Kollektivtrafikanläggningar statlig väg: 130 miljoner kronor

- Tillgänglighet – utifrån framtagna hållplatsriktlinjer så ska ett strategiskt arbete påbörjas för att succesivt höja standarden på busshållplatser, samt öka tillgängligheten för personer med funktionsnedsättning på utvalda linjer och bytespunkter. Nivå på fordon, information och infrastruktur bör höjas samtidigt. Även åtgärder som innebär ökad framkomlighet för busstrafik, exempelvis signalprioriteringar, prioriteras. En prioriterad åtgärd namnges nedan.

Väg 570 Allsta-Klingsta tillgänglighet busshållplatser: 27 miljoner kronor

(ingår i summan ovan för kollektivtrafikanläggning statlig väg)

- Noder i landsbygdstrafik – för att kunna upprätthålla och även utveckla kollektivtrafiken 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. Arbetet med att identifiera dessa noder pågår och därefter så ska en ombyggnadsplan tas fram och beslutas.
- Bytespunkter mellan buss och tåg – i en framtida sömlös trafik behöver möjligheterna att byta även mellan buss och tåg ses över. Det finns idag ett antal stationsorter i länet där denna koppling inte fungerar och där det finns behov av förbättringar.
- Hållplatser som används av skolbarn. Två prioriterade åtgärder namnges nedan.

Förbättrad trafiksäkerhet på busshållplatser som används av skolbarn: 25 miljoner kronor

(ingår i summan ovan för kollektivtrafikanläggningar statlig väg)

Mikroåtgärder vinkhållplatser, runt 50 000–80 000 kronor per år

(ingår i summan ovan för kollektivtrafikanläggningar statlig väg)

Mikroåtgärder för ökad trafiksäkerhet och trygghet på så kallade "vinkhållplatser" som används av skolbarn. Mikroåtgärder kan exempelvis handla om breddning av hållplatsficka så barnen slipper stå på vägrenen i väntan på bussen.

Medfinansiering till regionala kollektivtrafikanläggningar: 70 miljoner kronor

Statlig medfinansiering till regionala kollektivtrafikanläggningar som regleras i förordning (2009:237) kan sökas av kommuner och regionala kollektivtrafikhuvudmännen. 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 prioriteringar gälla som för busshållplatser längs statlig väg och som beskrivits ovan.

2.5 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 stor betydelse för företag och sysselsättning, men också för samhällsberedskapen. Näringslivet lyfter fram flygets betydelse för långväga tillgänglighet till rimliga restider, för resor i tjänsten och för kundbesök. Eftersom det handlar om drift av befintlig infrastruktur, så medför driftbidraget ingen utveckling av vare sig infrastrukturen eller flygtrafiken. Det är en fördelning av driftkostnader mellan kommun och region. Fördelningen baseras på samma schabloniserade beräkningsmodell som ligger till grund för den utökning av den regionala planeringsramen som gjordes 2012 och som fortfarande används av övriga regioner med motsvarande driftbidrag. Modellen innebär att flygplatsernas redovisade underskott inte påverkar stödet.

3. Planeringsdirektiv

3.1 Ekonomisk ram 2022–2033

Den preliminära planeringsramen för Västernorrland uppgår till 897 miljoner kronor efter Trafikverkets⁴ justering utifrån det ekonomiska utfallet 2018–2021.

Regeringen har i planeringsdirektivet daterat 2021-06-23 angett en preliminär ekonomisk planeringsram för Västernorrland på 1 020 miljoner kronor i 2021 års prisnivå. Trafikverket har justerat planeringsramen, så att de regionala planerna är i inbördes balans utifrån respektive plan uppbyggnadsgrad 2018–2021. Det innebär att regioner vars infrastrukturplaner haft en låg uppbyggnadsgrad justeras upp, medan regioner med infrastrukturplaner med en hög uppbyggnadsgrad justeras ner. Västernorrland har under 2018–2021 haft en högre ekonomiskt utfall än vad planeringsramen anger, varför planeringsramen för åren 2022–2033 justerats ner i förhållande med den ram som regeringens preliminärt angett.

⁴ Trafikverket. Preliminära ramar för regional transportinfrastruktur. TRV 2021/79143. Beslut 2021-07-02

Den slutliga ramen beslutas av regeringen i samband med att de fastställer den nationella infrastrukturplanen under 2022. De regionala planerna ska fastställas senast 2 månader från regeringens beslut om definitiva ramar.

3.2 Vilka typer av åtgärder får ingå?

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

- 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 kollektivtrafikanläggningar, 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

3.3 Krav på 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 total kostnad 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 kostnadsspann. Av de samhällsekonomiska effektbedömningarna framgår total kostnad 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 en sådan betydande industriinvestering och bostadsbyggnadsobjekt.

3.4 Samfinansiering till cykelinfrastruktur och trafiksäkerhet från nationell plan

Regeringen ser 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.

Av regeringens planeringsdirektiv framgår att för att stärka tillgängligheten i hela Sverige och samtidigt öka möjligheterna att nå etappmålet för trafiksäkerheten ska Trafikverket inom ramen av trimningsåtgärder samfinansiera regionala planer avseende trafiksäkerhetsåtgärder på det regionala vägnätet. Samfinansieringen ska utformas så att åtgärder som förkortar restiden på landsbygd prioriteras. Trafikverket ska föreslå och motivera lämplig omfattning av en sådan satsning.

Bilagor

Sammanställning av åtgärdsvalsstudier

Åtgärdsvalsstudie/utredning	Kommun	Status	Start/slut	Huvudsakligt syfte
Bristande tillgänglighet och säkerhet för oskyddade trafikanter på väg 718 Brunne-Bondsjö	Härnösand	avslutad	2016	oskyddade trafikanter
Hemsöleden	Härnösand	avslutad	2019	framkomlighet fordon
Härnön	Härnösand	pågående	2020	framkomlighet, oskyddade trafikanter
E4 genom Härnösand	Härnösand	avslutad		oskyddade trafikanter
Bristande tillgänglighet till kollektivtrafiken, E4 Mörtsal-Gallsäter	Härnösand, Kramfors	avslutad	2019	kollektivtrafik
Bristande tillgänglighet och säkerhet mellan Frånö och Sandviken i Kramfors kommun	Kramfors	avslutad	2016	oskyddade trafikanter
Brister i trafiksäkerhet och tillgänglighet för oskyddade Väg 332 Mäländ-Gallsäter	Kramfors	pågående	2020	oskyddade trafikanter
Trafikplats Hågesta	Sollefteå	avslutad	2014	trafiksäkerhet
Ras- och skredrisk samt trafiksäkerhetsbrist, väg 975, Näsåkersnipan	Sollefteå	avslutad	2017	oskyddade trafikanter
Utredning trafiksäkerhetsproblem korsningar rv 90 Järnväggsgatan-Långgatan samt väg 87-Lasarettsgatan	Sollefteå	pågående	2020	trafiksäkerhet
Resor Njurunda-Sundsvall	Sundsvall	avslutad	2013	kollektivtrafik
Juniskärsvägen	Sundsvall	avslutad	2014	oskyddade trafikanter
Bristande tillgänglighet och säkerhet för oskyddade trafikanter Allsta Klingsta, väg 570	Sundsvall	avslutad	2016	oskyddade trafikanter
Utredning för oskyddade Gärde-Bydalen	Sundsvall	pågående	2017	oskyddade trafikanter
Utr Sundsvall; ökad tillgänglighet för oskyddade trafikanter	Sundsvall	pågående	2018	oskyddade trafikanter
Bristande tillgänglighet och trafiksäkerhet för kollektivtrafikresenärer i Matfors-Vattjom	Sundsvall	avslutad	2019	kollektivtrafik
Brister i trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter på Alnöbron	Sundsvall	pågående	2021	oskyddade trafikanter
Bristande trafiksäkerhet och tillgänglighet mellan E4 och Tynderö/Åstön	Timrå	avslutad	2016	oskyddade trafikanter
Konsekvenser på vägar utifrån SCAs utökade verksamheter	Timrå	pågående	2019	framkomlighet fordon, trafiksäkerhet
Tillgänglighets- och säkerhetsbrist väg 648, Timrå-Laggarberg	Timrå	avslutad		oskyddade trafikanter
Väg 532, Ökad trafiksäkerhet på bro över Ljungan, Torpshammar (utredd men inte finansierad)	Ånge			oskyddade trafikanter
Bristande tillgänglighet och säkerhet för oskyddade trafikanter på väg 352 mellan Nordanås-Sportvägen	Örnsköldsvik	Avslutad	2016	oskyddade trafikanter
Användbarhets- och trafiksäkerhetsbrist, Köpmanholmen	Örnsköldsvik	pågående	2017	oskyddade trafikanter
Plankorsning Sundbomsväg, Västeralnäs (ersättningsväg)	Örnsköldsvik	pågående	2020	
Fördjupad utredning av plankorsning i Gottne	Örnsköldsvik	pågående	2020	trafiksäkerhet
Utredningar säkra GCM-passager	Västernorrland	pågående	2021	oskyddade trafikanter
Brister för trafikanter längs med godsstråk för timmertransporter i Västernorrlands län	Västernorrland	pågående	2021	oskyddade trafikanter

Karta kunskapsunderlag övergripande cykelstråk

[Kartanalyser för regionala cykelstråk i Västernorrland \(arcgis.com\)](#)

