



Västernorrlands länsplan för regional transportinfrastruktur 2026 - 2037

Remissversion

8 september – 8 december 2025

Innehåll

KAPITEL 1 LÄNSPLAN FÖR VÄSTERNORRLAND 2026 - 2037	3
1.1 LÄNSPLAN 2026 – 2037 TABELL	3
1.3 ÖVERGRIPANDE PRIORITERINGSPRINCIPER.....	6
1.4 VÄGINVESTERINGAR	7
1.5 REGIONALA KOLLEKTIVTRAFIKANLÄGGNINGAR	8
1.6 GÅNG- OCH CYKELINFRASTRUKTUR.....	10
1.7 SAMFINANSIERING MED NATIONELL PLAN	12
KAPITEL 2 UTGÅNGSPUNKTER FÖR LÄNSPLANEN	14
2.1 REGIONALA UTVECKLINGSSTRATEGIN (RUS)	14
2.2 REGIONALA TILLGÄNGLIGHETSSTRATEGIN FÖR MÄNNISKOR OCH GODS	15
2.3 STRATEGISK MILJÖBEDÖMNING	15
2.4 VÄSTERNORRLANDS FÖRUTSÄTTNINGAR.....	16
2.5 DEN LÅNGSIKTIGA INFRASTRUKTURPLANERINGEN.....	18
2.6 GÄLLANDE FÖRORDNINGAR	19
2.7 REGERINGENS DIREKTIV AVSEENDE LÄNSPLANEN	19
KAPITEL 3 GENOMFÖRANDET	20
3.1 UPPFÖLJNING	20
3.2 KOSTNADER OCH AVVIKELSEHANTERING	20
BILAGOR	21
PRINCIPER FÖR FINANSIERING AV REGIONALA TÅGSTATIONER	21

KAPITEL 1 LÄNSPLAN FÖR VÄSTERNORRLAND 2026 - 2037

1.1 LÄNSPLAN 2026 – 2037 TABELL

I tabellen nedan presenteras fördelningen till respektive åtgärdsområde uppdelat på fyraårsperioder. Åtgärder som har förberetts för en produktion tidigt i planeringsperioden, det vill säga under de första fyra åren, är namnsatta i tabellen.

Åtgärdsområden	Ramens fördelning procent	Summa planen mkr	2026 - 2029 mkr	2030 - 2033 mkr	2034 - 2037 mkr
Summa		1 311	501	446	364
Väginvesteringar	38%	500	184	159	157
Väg 86 Silje-Kovland		152	152		
Statliga regionala vägar, trafiksäkerhetshöjande ombyggnadsåtgärder	25%	324	26	150	148
Bidrag enskild väg		24	6	9	9
Regionala kollektivtrafikanläggningar	23%	300	75	127	98
Väg 570 Allsta-Klingsta		30	30		
Regionala kollektivtrafikanläggningar, statlig regional väg		170	35	82	53
Medfinansiering regional kollektivtrafikanläggning		100	10	45	45
Gång- och cykelinfrastruktur	30%	390	180	107	103
Väg 90 Frånö-Kramfors		59	59		
Väg 648 Söråkers centrum		30	30		
Väg 684 Östra Laggarberg - Vävland		42	42		
Gång- och cykelväg, regional statlig väg		139	16	63	60
Medfinansiering trafiksäkerhet och miljö		120	33	44	43
Samfinansiering med nationell plan	9%	121	71	50	0
Ådalsbanan vändslinga Västeråsby		71	71		
E4 Örnsköldsvik		50		50	

Tabell 1: Länsplan för Västernorrland 2026 - 2037

Planeringsram 2026 – 2037

Den preliminära ekonomiska ramen uppgår till 1 311 miljoner kronor. Den slutliga ramen beslutas av regeringen under våren 2026, vartefter Region Västernorrland senast i oktober 2026 ska fastställa länsplanen.

Planeringsramen har fördelats med en tyngdpunkt under de första fyra åren 2026 – 2029, vilket motiveras av en god framförhållning och en hög planeringsmognad för namnsatta åtgärder, vilket betyder att de är förberedda för produktion tidigt i planeringsperioden. Hög planeringsmognad gäller även mindre åtgärder i pottarna. Västernorrlands länsplaner ligger normalt på en hög genomförandegrad tack vare detta förhållningssätt.

I vilken takt som länsplanen genomförs beror även på Trafikverkets årliga budgettilldelning. Justeringar görs kontinuerligt av Trafikverket i deras verksamhetsplanering.

Av regeringens planeringsdirektiv framgår att åtgärder som beräknas kosta under 75 miljoner kronor inte behöver anges i länsplanen. Region Västernorrland har valt att i tabell 1 namnge åtgärder som under länsplan 2022 – 2033 förberetts för produktion under planperiodens första fyra år även om dessa har en lägre totalkostnad.

Åtgärder som förbättrar trafiksäkerheten

324 miljoner kronor (25 procent av planeringsramen) går till trafiksäkerhetshöjande ombyggnadsåtgärder på det regionala vägnätet. Alla åtgärdsområden och åtgärder i länsplanen medför förbättrad trafiksäkerhet, men denna pott syftar till specifika åtgärder med huvudsyfte att öka trafiksäkerheten på det regionala vägnätet. Utöver denna pott, finns en inriktning inom åtgärdsområdet gång- och cykelinfrastruktur att successivt förbättra trafiksäkerheten för gång- och cykelpassager på det regionala vägnätet, se kapitel 1.6 Gång- och cykelinfrastruktur.

Statlig medfinansiering

220 miljoner kronor (ca 17 procent av planeringsramen) går till statlig medfinansiering enligt förordning (2009:237) om statlig medfinansiering till vissa regionala kollektivtrafik-anläggningar, vilken även omfattar förbättrad miljö och trafiksäkerhet på kommunala vägar och gator, flygplatsanläggning med annan huvudman än staten, med mera.

Samfinansiering av åtgärder i nationell plan

121 miljoner kronor (ca 9 procent av planeringsramen) går till samfinansiering av åtgärder i nationell infrastrukturplan, varav 71 miljoner kronor till Ådalsbanan vändslinga Västerasby och 50 miljoner kronor till E4 Örnsköldsvik. Överenskommelse¹ om samfinansiering finns för båda dessa projekt.

Fyrstegsprincipen och trafikslagsövergripande perspektiv

Fyrstegsprincipen² är en viktig del av länsplaneprocessen som syftar till att säkerställa effektiva och långsiktigt hållbara lösningar, ekonomiska, socialt och miljömässigt. För att bli en prioriterad åtgärd i länsplanen behöver åtgärden identifierats vid en analys enligt fyrstegsprincipen. Ofta görs denna prövning i en utredning som kallas åtgärdsvalsstudie, men kan också göras i annan typ av utredning.

Det vore önskvärt att även steg 1 och 2 åtgärder kunde prioriteras i länsplanen, men Trafikverket har meddelat³ att de inte kan arbeta med dessa åtgärder, annat än i särskilda

¹ Trafikverket. TRV 2021/46011 dokumentdatum 2024-11-05 *Överenskommelse om samfinansiering Ådalsbanan vändslinga Västerasby*, samt TRV 2025/75737 *Avsiktsförklaring E4 Örnsköldsvik*

² Metod i fyra steg för att pröva hur ett trafikproblem kan lösas. Steg 1: påverka transportbehovet, steg 2: förbättra befintlig infrastruktur, steg 3: begränsade ombyggnadsåtgärder, steg 4: ny infrastruktur förutsatt att steg 1–3 inte kan lösa trafikproblemet.

³ Trafikverket, diarienummer TDOK 2018/0498

regeringsuppdrag. Detta gäller även statlig medfinansiering⁴ som enligt gällande förordning inte får användas för icke-fysiska åtgärder.

Det är Trafikverket som beslutar om vilka utredningar och åtgärdsvalsstudier som ska utföras och de fördelar en del länsplanernas anslag till en gemensam utredningsbudget. I en treårig planeringscykel prioriterar Trafikverket mellan regionernas förslag på utredningar som bör genomföras. Kostnaden för en utredning belastar en åtgärd först när åtgärden prioriteras i länsplanen.

Länsplanen tas fram med ett trafikslagsövergripande perspektiv där - väg, järnväg, kollektivtrafik, gång och cykel – beaktas. Exempelvis i utredningar och åtgärdsvalsstudier, analyser av exempelvis gång- och cykelinfrastruktur i relation med andra trafikslag, samfinansiering för ökad kapacitet på järnväg, kombinerade åtgärder, och-så-vidare.

Hur länsplanen 2026 - 2037 förhåller sig till tidigare länsplan

Takten med vilka förbättringar i det *statliga regionala vägnätet* genomförs går långsamt. Det beror på att det ekonomiska utrymmet i länsplanen är begränsat. Man behöver gå tillbaka åtminstone 25 - 30 år för att kunna se den systematik som gällt för stora investeringar i regionala vägstråk. Sedan slutet på 1990-talet har riksväg 90 prioriterats, med bland annat förbifart Sollefteå, samt investeringar på sträckan mellan Bollstabruk och Hällsjö. Därefter prioriterades väg 335 avsnittet mellan Haffsta och Sidensjö som färdigställdes 2018. Därefter väg 86 som har varit prioriterad i flera länsplaner med etappvisa förbättringar och sträckan Silje-Kovland förbereds för produktion med start tidigt i denna länsplan.

En nyhet är att insatser i det regionala vägnätet gällande *väg 331 och 335* med anledning av förändringar inom sjukhusstrukturen särskilt betonas för förbättrad tillgänglighet mellan sjukhusorterna Sollefteå, Sundsvall, Örnsköldsvik. Åtgärder på dessa stråk tillhör området väginvesteringar, potten för trafiksäkerhethöjande ombyggnadsåtgärder.

Väg 622 Bergsåker - Birsta även kallad Timmervägen var kandidat som nästa regionala stråk namnsatt i länsplanen. En avsiktsförklaring⁵ om väghållarbyte som skrivit under av Trafikverket, Sundsvalls kommun och Region Västernorrland, innebär dock att E14 omlokaliseras till väg 622 Bergsåker – Birsta som då blir en nationell statlig väg tillhörandes nationell plan. Avsiktsförklaringen innebär att väg 603 Hulivägen och väg 615 Johannedalsvägen som i dag är kommunala vägar blir regionala statliga vägar, vilket betyder att investeringsåtgärder på dessa vägar tillhör länsplanen. Korsningarna mellan väg 622 Timmervägen och väg 603 Hulivägen samt mellan väg 603 Hulivägen och Lasarettsvägen är enligt avsiktsförklaringen särskilt prioriterade.

Den nuvarande länsplanens inriktning på boendemiljö och hälsa, bibehålls i planen 2026 – 2037, vilket innebär en inriktning på trafiksäkerhethöjande ombyggnadsåtgärder, regionala kollektivtrafikanläggningar, samt gång- och cykelinfrastruktur. En skillnad är att medlen till *trafiksäkerhethöjande ombyggnadsåtgärder ökar jämfört med tidigare*.

⁴ Förordning (2019:237) om statlig medfinansiering till regionala kollektivtrafikanläggningar, mm.

⁵ Avsiktsförklaring – Väghållarbyte Sundsvalls tätort, TRV 2025/4151

Ett nytt åtgärdsområde infördes i nuvarande plan: *Samfinansiering för att möta industriinvesteringars behov*. Syfte var att skapa handlingsutrymme för tillgänglighet till/från en industrietablering, bidra till hållbar arbetspendling, med mera. I länsplanen 2026 – 2037 finns inte detta åtgärdsområde kvar. Det var otydligt vilka åtgärder som berördes. I stället ska den gröna omställningen samt ny- och återindustrialisering för att främja investeringar och etableringar i Västernorrland särskilt beaktas vid prioritering av åtgärder.

Medel för *samfinansiering av nationella järnvägsinvesteringar* kvarstår genom länsplanens samfinansiering av vändslungan i Västeråsby, som är en högt prioriterad åtgärd. Nytt är att länsplanen även *samfinansierar vägprojekt i nationella planen*, E4 Örnsköldsvik som är det mest prioriterade vägprojektet i länet.

Medlen avseende *bidrag enskild väghållning* ökar jämfört med tidigare.

En skillnad i denna plan jämfört med tidigare är att åtgärdsområdet *Driftbidrag till icke statliga flygplatser* till följd av regeringens beslut är flyttat till nationell plan. I regeringens fördelning av länsplanemedel har hänsyn tagits till detta och dessa medel är borträknade.

Ytterligare en skillnad är att regeringen höjt beloppsgränsen för åtgärder som behöver namnges i länsplanen från 50 till 75 miljoner kronor.

1.3 ÖVERGRIPANDE PRIORITERINGSPRINCIPER

Åtgärder relaterade till grön omställning och ny- och återindustrialiseringen ska särskilt beaktas

Mot bakgrund av industriutvecklingen och den gröna omställning som sker i norra Sverige, ska åtgärder relaterade till grön omställning samt ny- och återindustrialisering, för att främja investeringar och etableringar i hela Västernorrland, särskilt beaktas. Detta utgör en övergripande prioriteringsprincip för alla åtgärdsområden.

Utvecklingen sker flera platser i regionen, med etablering av ny industri och med tillväxt och utökning av produktion i befintlig industri eller andra verksamheter. Det medför ökade behov av åtgärder för fordonstrafik, åtgärder som möjliggör en hållbar arbetspendling med kollektivtrafik, samt åtgärder för gående och cyklister i närliggande samhällen där det förväntas ske en trafikökning.

Omprövning del av planeringsprocessen

Prioritering av åtgärder är en process som sträcker sig över lång tid, ofta flera år. Det innebär att de förutsättningar och värderingar som gällde då en brist konstaterades kan ha förändrats över tid. Omprövning av åtgärder är en naturlig del av planeringsprocessen.

Åtgärders fysiska utformning

Frågor om utformning och lokalisering hanteras i den fysiska planeringsprocessen enligt väg- respektive järnvägslagen. Länsplanen tar inte ställning till den enskilda åtgärdens utformning eller lokalisering.

1.4 VÄGINVESTERINGAR

Väg 86 Silje–Kovland, 152 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. Vägen är olycksdrabbad, sammanhängande gång- och cykelstråk saknas. Korsningar, utfarter och busshållplatser har bristande utformning. Utöver summan ovan så samfinansieras åtgärden med den nationell planen, både bärighetsmedel så att vägens bärighet höjs till bärighetsklass 4 (BK4) och med nationella riskmedel för att minska risken för ras och skred.

Statlig väg, trafiksäkerhetshöjande ombyggnadsåtgärder, 324 miljoner kronor

Omfattande trafiksäkerhetsbrister finns på det regionala vägnätet. Utbyggnad till mittseparerade 2+1 vägar i ett kuperat landskap som Västernorrlands, är mycket omfattande och kostsamt. Sett till mängden trafik på det regionala vägnätet är det svårt att motivera mittseparering samhällsekonomisk. I stället är inriktningen trafiksäkerhetshöjande ombyggnadsåtgärder, såsom kurvrätning, breddning, sidoområden, korsningar.

Väg 331 och 335: vikten av insatser på väg 331 och länsväg 335 betonas för förbättrad tillgänglighet mellan sjukhusorterna Sollefteå, Sundsvall, Örnsköldsvik. Nya underlag finns avseende väg 331 med förslag på åtgärds paket i syfte att öka trafiksäkerheten och öka tillgänglighet för tunga transporter. Kostnader ca 40 miljoner kronor. På längre sikt kan det vara aktuellt med vissa ombyggnationer. För väg 335 behövs motsvarande underlag.

Sidoområden: runt 120 kilometer av det regionala vägnätet har trafiksäkerhetsbrister avseende sidoområden, se tabell nedan. Fyra sträckor, knappt 90 kilometer, prioriteras i första hand. Enligt Trafikverkets schablonkostnader kostar dessa runt 50 miljoner kronor att åtgärda. Därefter prioriteras resterande sträckor. Arbete att förbättra sidoområden är ett långsiktigt arbete som även kommer att beröra efterföljande länsplan.

Särskilda räckesåtgärder för bro på det regionala vägnätet prioriteras också, ca 35 miljoner kr.

Väg	Sträcka	Prio 1	Längd km	FPV ⁶
83	Alby-E14 Näset	x	16	x
87	Graninge-Österforse	x	13	x
90	Tjäll-Ed		21	x
90	E4-Bollstabruk	x	29	x
348	Överhörnäs-Bredbyn	x	29	x
333	Bollstabruk-Nyland		4	
352	Örnsköldsvik-Hanabäck		9	

Tabell 2 Regionala vägstråk för åtgärdade sidoområden

⁶ Trafikverket. FPV, Funktionellt prioriterat vägnät, viktigast för nationell och regional tillgänglighet.
<https://bransch.trafikverket.se/for-dig-i-branschen/vag/funktionellt-prioriterat-vagnat/> [2025-08-13]

Bidrag enskild väghållning, 24 miljoner kronor

Enskilda vägar är avgörande för relationen mellan landsbygd och stad och tillgodoser behov av arbetspendling, skolresor, hemtjänstens resor och transportbehov i relation till skogsindustri, lantbruket, friluftsliv och besöksnäring. Det förändrade klimatet påverkar markstabiliteten och bärigheten på ett negativt sätt. Det enskilda vägnätet i länet berörs av samma problematik som det statliga vägnätet med ökad utsatthet för tjäle som skadar och bryter ner vägkroppen.

Runt 250 mil av det enskilda vägnätet i regionen erhåller statsbidrag⁷ som ersättning för att vägarna hålls öppna för allmän trafik. Bidrag ges som årligt vägbidrag eller särskilt vägbidrag. Trafikverket prövar frågor om bidrag och ska enligt gällande förordning samråda med planupprättaren om det i länsplanen har avsatts medel till enskild väghållning.

Länsplanens medel för bidrag enskild väghållning avser särskilt vägbidrag, det vill säga investeringar och större underhållsinsatser och kompletterar de medel till enskild väghållning som Trafikverket har till förfogande i nationell plan.

1.5 REGIONALA KOLLEKTIVTRAFIKANLÄGGNINGAR

Väg 570 Allsta–Klingsta, 30 miljoner kronor

Busshållplatserna har låg standard och bussficka saknas i de flesta lägen. Vägen är smal och saknar vägrenar och utrymmet är begränsat. Syftar till ökad trafiksäkerhet och tillgänglighet för kollektivtrafikresenärer för arbetspendling och skolresor. Åtgärden omfattar justerad utformning av hållplatser, gångpassager, samt belysning.

Statliga regionala kollektivtrafikanläggningar, 170 miljoner kronor

Busshållplatser och bytespunkter: Västernorrland har tidigare saknat ett strukturerat arbete med att utveckla länets hållplatser och bytespunkter. Det har medfört att utformningen skiljer sig åt och att tillgänglighetsnivån på busshållplatser generellt är lägre än i andra regioner.

Långsiktig finansiering av regionala kollektivtrafikanläggningar skapar tillsammans med arbetssätt och prioriteringskriterier formulerade i trafikförsörjningsprogrammets hållplatshandbok⁸ förutsättningar för ett strategiskt utvecklingsarbete med att höja och ensa tillgänglighetsnivån på länets hållplatser och resandenoder.

Utöver de bedömningskriterier som anges i hållplatshandboken, ska åtgärder – på såväl regional statlig väg såväl som för statlig medfinansiering - relaterade till utveckling av busstrafik, samt åtgärder relaterade till den gröna omställningen och ny- och åter-industrialiseringen särskilt beaktas, se prioriteringsprinciper i kapitel 1.3.

Bussprioritering: Investeringsbehov till följd av en utvecklad regional busstrafik med förändrade trafikeringsupplägg och investeringsbehov exempelvis extra körfält för bussprioritering i korsningar prioriteras för att stärka kollektivtrafikens konkurrenskraft.

⁷ Förordning (2025:753) om statsbidrag till enskild väghållning

⁸ Din Tur (2024) *Regionalt trafikförsörjningsprogram för framtidens kollektivtrafik Västernorrland 2024–2030. Bilaga 1 Hållplatshandbok*

Regionala tågstationer: Länsplanen kan finansiera regionala tågstationer och medfinansiera vissa åtgärder i anslutning till stationer och resecentrum, se bilaga *Principer för finansiering av regionala tågstationer*.

Frågan om nya stationslägen berör inte bara platsen lokalt utan påverkar persontågsupplägg längs hela stråk och tågtrafiksystemet över länsgränsen. Nya trafikeringsupplägg måste i första hand diskuteras och analyseras tillsammans med de aktörer som ansvarar för den regionala persontågstrafiken. Först när berörda parter är överens om ett förändrat trafikeringsupplägg som inkluderar nytt stationsläge, kan det bli aktuellt med en eventuell prioritering av ny regional tågstation i länsplanen.

Medfinansiering regionala kollektivtrafikanläggningar inklusive investeringar i flygplatsanläggning, 100 miljoner kronor

Enligt förordning (2009:237) om statlig medfinansiering till vissa regionala kollektivtrafikanläggningar kan medfinansiering beviljas för investeringar i vissa regionala kollektivtrafikanläggningar, samt för investeringar i flygplatsanläggning med annan huvudman än staten, med mera. Beslut om stöd fattas i de enskilda ansökningarna av Trafikverket i samråd med planupprättaren.

Trafikverket har under 2024 skickat en begäran om underlag till regionala kollektivtrafikmyndigheten avseende åtgärder med en totalkostnad på minst 50 miljoner kronor som kan delfinansieras genom statlig medfinansiering och som planeras genomföras 2026 – 2037. Regionala kollektivtrafikmyndigheten vände sig i sin tur till kommunerna, men inga sådana behov inkom. Efterfrågan finns dock på medfinansiering av mindre åtgärder, det vill säga som en totalkostnad under 50 miljoner kronor.

Busshållplatser och bytespunkter: Arbetssätt och prioriteringskriterier formulerade i trafikförsörjningsprogrammets hållplatshandbok⁹ och hållplatsinventering, skapar förutsättningar för ett strategiskt utvecklingsarbete med att höja och ensa tillgänglighetsnivån på länets hållplatser och resandenoder. Utöver de bedömningskriterier som anges i hållplatshandboken betonar länsplanen vikten av om- och nybyggnation i samband med utveckling av busstrafik, samt hållplatser med samband av gröna omställningen och ny- och återindustrialiseringen, se avsnittet om prioriteringsprinciper i kapitel 1.3.

Tågstationer och resecentrum: Vissa befintliga stationer i regioner har behov av ökad tillgänglighet och andra förbättringar. Bland annat tar Projekt Mittstråket 2.0 fram en bytespunktsutredning med åtgärdsförslag för strategisk utveckling av stationerna längs Mittbanan. Andra exempel är Sollefteå resecentrum där det finns relativt stora behov av förbättringar, samt, då E4 Örnsköldsvik genomförs, en ny och förbättrad busstation i centrala Örnsköldsvik. Denna typ av åtgärder är ur ett regionalt utvecklingsperspektiv prioriterade och bör övervägas för statlig medfinansiering.

⁹ Din Tur (2024) *Regionalt trafikförsörjningsprogram för Västernorrlands län 2024–2030. Bilaga 1 Hållplatshandbok*

1.6 GÅNG- OCH CYKELINFRASTRUKTUR

Väg 90 Frånö–Kramfors, 59 miljoner kronor

Åtgärderna syftar till att förbättra framkomligheten och trafiksäkerheten för gående och cyklister mellan Frånö och Kramfors centrum, en sträcka på drygt fyra kilometer. Det saknas gång- och cykelväg såväl som säkra gångpassager på större delen av sträckan. Trots relativt korta avstånd sker arbetspendling i huvudsak med bil. I vissa korsningar är det bristande utformning med hänsyn till trafiksäkerhet. Sträckan är identifierad i kunskapsunderlag för regionala cykelstråk.

Väg 684 Söråkers centrum, 30 miljoner kronor

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 korsa vägen för de som bor nedanför vägen och behöver nå samhällsservicen ovanför vägen. Genom Söråkers centrum finns en trottoar som är för smal både för gående och för cyklister. Trafikmiljön förbättras för att öka känslan av tätort och standarden på busshållplatser förbättras. Avsiktsförklaring finns mellan Trafikverket och Timrå kommun avseende medfinansiering av korsande vägar som är kommunala. Medfinansieringen ingår inte i angivet belopp.

Väg 684 Östra Laggarberg–Vävland, 42 miljoner kronor

Väg 648 och väg 631 kopplar ihop Timrå centrum och Timrådalen med Laggarbergs skola. Väg 648 är en viktig skolväg med brister för oskyddade trafikanter, såsom gående och cyklister längs med väg 648 då vägen är smal och konflikter uppstår mellan skyddade och oskyddade trafikanter. Sträckan är identifierad i kunskapsunderlag för regionala cykelstråk.

Gång- och cykelväg, regional statlig väg, 139 miljoner kronor

Länsplanens åtgärder för gående och cyklister kan delas in i två områden med olika syften:

- åtgärder med potential för ökad gång och cykling
- åtgärder för ökad trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter, där prioriterade insatser är gång- och cykelpassager, bygdevägar, samt åtgärder för oskyddade trafikanter i byar med randbebyggelse

Åtgärder med potential för ökad gång och cykling: Långsiktigt är visionen att hälften av alla resor under fem kilometer ska ske på cykel och/eller gåendes. För att öka andelen som går och cyklar är pottens inriktning åtgärder med stor potential för ökad gång och cykling.

Till stöd i planeringen finns Region Västernorrlands *kunskapsunderlag för regionala cykelstråk* med potential för ökad cykling. Kunskapsunderlaget består av kartbaserade analyser avseende relationer - avstånd och storlek – avseende närliggande orter, större arbetsplatser, noder för kollektivtrafik, skolor, fritidsmål, med mera. Kunskapsunderlaget ska ses som ett komplement till andra underlag exempelvis rörande trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter.

Identifierade stråk kan vara långa, därför prioriteras i första hand felande länkar i befintliga stråk, stråk i anslutning till större tätorter, samt kortare stråk mellan närliggande tätorter, med tydlig potential för ökad cykling. Att bygga statliga gång- och cykelinfrastruktur

mellan länets kommunhuvudorter är av kostnadsskäl inte realistiskt. Åtgärder längs E4 och E14 tillhör den nationella planen.

Målsättningen är att prioriterade åtgärder ska svara upp mot flera olika behov enligt kategorierna 1 - 4 nedan. Dessutom ska åtgärder relaterade till den gröna omställningen och ny- och återindustrialiseringen särskilt beaktas, se övergripande prioriteringsprinciper i kapitel 1.3.

1. Stråk med potential för ökad gång och cykling, identifierade i regionalt kunskapsunderlag för regionala cykelstråk
 - Ökade förutsättningar för arbets- och studiependling
 - Gång- och cykelinfrastruktur relaterade till noder för kollektivtrafik
2. Gång- och cykelinfrastruktur som förbättrar förutsättningar för skolresor
3. Åtgärder som förbättrad trafiksäkerhet för gående och cyklister
4. Gång- och cykelinfrastruktur relaterade till fritidsaktiviteter och turism

En förutsättning för att en åtgärd redovisas i tabellen nedan är att det finns en genomförd åtgärdsvalsstudie där åtgärden rekommenderas. Sträckorna redovisas i vägnummerordning. Andra åtgärder komma att prioriteras vartefter åtgärdsvalsstudier färdigställs och Trafikverket beslutat om fortsatt hantering, inte minst viktigt för åtgärder relaterade med industriutvecklingen.

Väg/Åtgärdsvalsstudie	Kommun	Kategori
333 Bollstabruk - Nyland	Kramfors	Kategori 1–4
352 Gullänget	Örnsköldsvik	Kategori 1–3, samt industriutveckling
352 Nordanås-Sportvägen	Örnsköldsvik	Kategori 2, 3
952 genom Långsele	Sollefteå	Kategori 2, 3 samt industriutveckling

Tabell 3 Åtgärder som ingår i potten gång- och cykelväg, regional statlig väg

Åtgärder för ökad trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter

Gång- och cykelpassager: En viktig indikator för trafiksäkerhetsutvecklingen är säkra gång- cykel- och mopedpassager, så kallade GCM-passager. Trafikverket har genomfört en inventering¹⁰ av GCM-passager på delar av det regionala vägnätet i länet (väg 83, 86, 87, 90, 315, 320, 331, 333, 334, 335, 346, samt 352) och har klassat passagera ur trafik-säkerhetssynpunkt med en indelning i tre kategorier: god, mindre god och låg kvalitet. Arbete med GCM-passager är ett långsiktigt arbete som även kommer att beröra efterföljande länsplan.

Korsningen väg 87/Lasarettsgatan finns inte med i ovan nämna inventeringen eftersom GCM-passage för närvarande saknas. Brister har dock konstaterats och utretts i en åtgärdsvalsstudie¹¹. I korsningen väg 87/Lasarettsgatan finns ett hållplatsläge där landsorts-

¹⁰ Trafikverket. *Säkra GCM-passager. Regionalt vägnät i Region Mitt.*

¹¹ Trafikverket. *Åtgärdsvalsstudie Korsningar riksväg 87 och 90 Sollefteå.*

trafiken ansluter och är ämnad för resenärer med kollektivtrafik till och från Sollefteå sjukhus då vissa busslinjer inte går in till sjukhuset. Mot denna bakgrund prioriteras passage väg 87/Lasarettsgatan.

Bygdevägar: Syftet med bygdevägar är att fotgängare och cyklister ska få en tydligare och bättre trafikmiljö samt förbättrad framkomlighet. Bygdevägar kan övervägas det mindre vägnätet och genomförs av kostnadseffektivitetsskäl framför allt i samband med Trafikverkets beläggningsunderhåll. Trafikverket har översiktliga underlag som används som stöd vid bedömning av lämpliga sträckor.

*Åtgärder för oskyddade trafikanter i byar med randbebyggelse*¹²: I länet finns många mindre tätorter på landsbygden där boende och oskyddade trafikanter påverkas negativt av genomfartstrafik. Det är svårt att inrymma mer omfattande ombyggnadsåtgärder i mindre orter sett till länsplanens begränsade ekonomiska utrymme. För att bidra till mer säkra, trygga och trevliga genomfarter i sådana byar prioriteras därför enklare åtgärder som delvis kan förbättrar situationen på lite kortare sikt. Den långsiktiga inriktningen är byar och godsstråk längs det funktionellt prioriterade vägnätet¹³ där sträckor som ingått i Trafikverket åtgärdsvalsstudie genomförs i första hand.

Medfinansiering miljö och trafiksäkerhet, 120 miljoner kronor

Enligt förordningen 2009:237 är det möjligt för kommuner att erhålla statlig medfinansiering för miljö och trafiksäkerhet på det kommunala vägnätet, oftast handlar det om gång- och cykelinfrastruktur. Trafikverket ansvarar för handläggning och prövning av inkomna ansökningar. Beslut om stöd fattas i de enskilda ansökningarna av Trafikverket efter samråd med planupprättaren.

När ansökningarna ska bedömas bör potentialen till ökad gång och cykling vägas in och åtgärder relaterade till den gröna omställningen och ny- och återindustrialiseringen särskilt beaktas.

1.7 SAMFINANSIERING MED NATIONELL PLAN

Vändslinga Västerasby, 71 miljoner kronor

Vändslingan utgör en del av Övre Ådalsbanan som är en viktig länk som förbättrar anslutning och redundans för godstågstrafiken mellan Stambanan och Botniabanan. Idag måste riktningsbyte ske i Västerasby för trafik mellan Botniabanan och Ådalsbanans fortsättning mot Långsele, vilket är mycket tidsödande. Vändslinga Västerasby har sedan länge - tillsammans med upprustningen 2021–2024 av Övre Ådalsbanan - varit mycket högt prioriterad på regional nivå. 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.

¹² Trafikverket. Åtgärdsvalsstudie 2021/85331. *Brister för oskyddade trafikanter i byar med randbebyggelse i Jämtlands och Västernorrlands län.*

¹³ Trafikverket. FPV, Funktionellt prioriterat vägnät, viktigast för nationell och regional tillgänglighet. <https://bransch.trafikverket.se/for-dig-i-branschen/vag/funktionellt-prioriterat-vagnat/> [2025-08-13]

Samfinansiering ingår även i gällande länsplan 2022 – 2033 och Regional utvecklingsnämnden förnyade i december 2024 beslutet att godkänna överenskommelse om samfinansiering. Samfinansieringen syftar till att öka möjligheten för en prioritering i nationell plan som beslutas av regeringen. Den totala kostnaden för projektet beräknas uppgå till 151 miljoner kronor i 2023 års prisnivå.

E4 förbifart Örnköldsvik, 50 miljoner kronor

E4:an genom centrala Örnköldsvik är E4:ans svagaste länk och den mest olycksdrabbade vägsträckan. En ny dragning av E4:an genom Åsberget är en förutsättning för en god framkomlighet för E4 trafiken, för att skapa god luftkvalitet i centrala Örnköldsvik, förbättrad trafiksäkerhet, minska negativa barriäreffekter, samt möjliggör en utveckling av Örnköldsvik stadskärna. Befintliga behoven av en E4 förbifart Örnköldsvik blir än mer påtagliga med den mycket starka industriutvecklingen som sker i Örnköldsvik och i resten av Västernorrland. E4 Örnköldsvik är sedan länge den högst prioriterade vägåtgärden i länet.

Regionala utvecklingsnämnden beslutade i mars 2025 att godkänna avsiktsförklaring E4 Örnköldsvik med en samfinansiering av E4 Örnköldsvik med 50 miljoner kronor från länsplanen. Syftet med samfinansieringen är att påskynda ett genomförande och öka möjligheten för en prioritering av åtgärden i nationell plan som beslutas av regeringen. Den totala kostnaden beräknas uppgå till 2 630 miljoner kronor i 2024 års prisnivå.

KAPITEL 2 UTGÅNGSPUNKTER FÖR LÄNSPLANEN

Utgångspunkter för länsplanen är de transportpolitiska målen¹⁴, prioriteringar i regional utvecklingsstrategi¹⁵ (RUS) och i regional tillgänglighetsstrategi för människor och gods¹⁶, strategisk miljöbedömning, samt aktuella förutsättningar i Västernorrland.

2.1 REGIONALA UTVECKLINGSSTRATEGIN (RUS)

Nedan följer en beskrivning av hur länsplanen kan bidra till två av utvecklingsstrategis målområden.

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

Följande prioriteringar för målområdet berör länsplanen:

- 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.

Av målområde 2 framgår 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 jämnt 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. Platser attraktivitet handlar om utformningen av den fysiska miljön, upplevd trygghet, närhet till kollektivtrafik och olika typer av utbud.

Länsplanens bidrag till målområdet handlar om förbättrad tillgänglighet för invånare och besökare genom förbättrade regionala kollektivtrafikanläggningar (hållplatser och resandenoder), gång- och cykelinfrastruktur, samt ökad trafiksäkerhet i regionala vägstråk. Ofta sker dessa åtgärder i kombination med varandra. Hållplatser och resandenoder har betydelse för hur resan med kollektivtrafik uppfattas och fungerar för resenären.

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

Målområdet har följande prioriteringar som berör länsplanen:

- 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 starkt hållbar transportinfrastruktur för alla fyra trafikslag (väg, järnväg, sjöfart och flyg). En utbyggd järnväg skapar goda

¹⁴ Regeringen (u.å.) *De transportpolitiska målen*. <https://www.regeringen.se/regeringens-politik/transporter-och-infrastruktur/mal-for-transporter-och-infrastruktur/> [2025-08-04]

¹⁵ Region Västernorrland (2019). *Regional utvecklingsstrategi för Västernorrland 2020 - 2030. Ett Västernorrland. Handlingskraft, livskraft och naturkraft.*

¹⁶ Region Västernorrland (2024). *Regional tillgänglighetsstrategi för människor och gods i Västernorrland.*

möjligheter för större arbetsmarknadsregioner och ekonomiskt och miljömässigt hållbara godstransporter, vilket ger våra företag möjligheter att växa och exportera. En robust infrastruktur och sammanhängande trafikslag samt omställning till fossilfria transporter är avgörande för näringslivets hållbara utveckling och en stärkt samhällsberedskap. Långsiktigt ligger fokus för våra transporter i en utbyggd järnväg och förstärkt sjöfart. Flyget erbjuder långväga tillgänglighet till rimlig restid. Vagnätet ger förutsättningar för gods- och persontransporter i stora delar av länet.

Länsplanen kan bidra till målområdet genom samfinansiering av järnvägsåtgärder i nationell plan, i syfte att påskynda att genomförandet av högt prioriterade åtgärder som gynnar en överflyttning av godstransporter från väg till järnväg. Anslutningsvägar till godsnoder och förbättringar i regionala vägstråk är exempel på andra åtgärder som länsplanen kan bidra med.

Åtgärder som i gynnar effektivare godstransporter tillhör framför allt den nationella planen, exempelvis ökad bärighet på väg och ökad kapacitet i järnväg. Viktiga godsnoder såsom hamnar och godsterminaler drivs ingår inte i någon av planerna, utan finansieras på annat sätt.

2.2 REGIONALA TILLGÄNGLIGHETSSTRATEGIN FÖR MÄNNISKOR OCH GODS

Den regionala tillgänglighetsstrategin ska ge vägledning i länets gemensamma arbete med att uppnå god tillgänglighet – fysisk mobilitet, rumslig närhet och digital tillgänglighet - för människor och näringsliv i Västernorrland. Följande inriktningar berör länsplanen:

- Konkurrenskraften på järnväg och sjöfart behöver öka
- Resandenoder som är tillgängliga, trygga, attraktiva och driver hållbart resande
- Fler ska kunna gå, cykla och åka kollektivt
- Kollektivtrafiken ska vara tillgänglig för alla
- Trafiksäkerheten för gående och cyklister ska öka
- Kollektivtrafikens konkurrenskraft behöver öka

Länsplanen kan bidra till den regionala tillgänglighetsstrategin främst genom åtgärder i regionala kollektivtrafikanläggningar, gång- och cykelinfrastruktur, samt förbättringar i regionala vägstråk. Länsplanen kan även bidra genom förbättrade väganslutningar till godsnoder och samfinansiering av järnvägsinfrastruktur som ökar konkurrenskraften på järnväg.

2.3 STRATEGISK MILJÖBEDÖMNING

Här presenteras en kort sammanfattning av den strategiska miljöbedömningen. Bedömningen av betydande miljöpåverkan är en helhetsbedömning av planens inriktning inte av de enskilda objekten. Det är också så att vissa aspekter bedöms på ett bättre sätt senare vid specifik miljöbedömning under den fysiska planeringsprocessen

Miljöbedömningen avgränsas till att beskriva måluppfyllelsen för åtta av de sexton nationella miljö kvalitetsmålen, två Agenda 2030 mål, samt två nationella transportpolitiska mål. Länsplanen påverkar aspekter med betydelse för social hållbarhet: tillgänglighet och funktionalitet för olika grupper.

För att anpassa den strategiska miljöbedömningens omfattning och detaljeringsnivå till länsplanens innehåll och beslutsnivå sorteras målen i fyra övergripande målområden: klimat och klimatanpassning, landskap, natur och kultur, befolkning och hälsa, samt social hållbarhet. Det ger en översiktlighet till stöd och hjälp i planeringsprocessen och beslutsfattandet.

Respektive åtgärdsområde påverkar miljöaspekter på olika sätt. Bedömning av görs för vart och ett av de åtgärdsområden som ingår i länsplanen: väginvesteringar, regionala kollektivtrafikanläggning, gång- och cykelinfrastruktur, samt järnväg. Åtgärdsområdet väginvesteringar har i sin tur delats upp i två olika typer av åtgärder för att tydliggöra att dessa typer påverkar miljöaspekter på olika sätt: nybyggnad och väsentlig ombyggnad, respektive optimering och ombyggnad.

Miljöbedömning visar att regionala kollektivtrafikanläggningar, gång- och cykelinfrastruktur, väginvesteringar - optimering och ombyggnad medför positiv påverkan på *Befolkning och hälsa*, bland annat genom minskat antal döda och svårt skadade i trafiken, fler gående och cyklister, förbättrad luftkvalitet och minskat trafikbuller i boendemiljö. Dessa åtgärdsområden medför även positivt påverkan på *Social hållbarhet* genom ökad tillgänglighet för personer med funktionshinder och stärkta förutsättningar för människor att ta sig till arbete och utbildning.

Samtliga åtgärdsområden i länsplanen medför negativ påverkan på *klimatet*. Detta på grund av ökad energianvändning under byggnation och ökning av drift och underhåll. Länsplanens negativa påverkan på klimatet kan begränsas bland annat genom vald inriktning att prioriterad åtgärder i befintlig sträckning, snarare än nybyggnad.

Även målområdet *Landskap, natur- och kulturvärden* påverkas negativt på grund av ökade barriärer, fysiska hinder för ekologiska samband, viss fragmentering av grön och blå infrastruktur, negativ påverkan på biologisk mångfald, mm.

Väginvesteringar – nybyggnad och väsentlig ombyggnad, medför störst negativ påverkan på klimat- och miljömål, varför länsplanen optimering och ombyggnadsåtgärder i första hand prioriteras.

2.4 VÄSTERNORRLANDS FÖRUTSÄTTNINGAR

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 godstransporter domineras av skogsindustrins transporter med rundvirke till regionens industrier, samt export av träprodukter med järnväg och sjöfart. Regionen 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 de som är öppna för allmän trafik och sådana som är knutna till en viss industri.

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 och ökad transporteffektivitet för företagen. Ökad bärighet krävs för att

klara fordon med en bruttovikt på 74 ton vägnätet. Samtidigt behöver det lågtrafikerade vägnätet vara framkomligt året runt. Det innebär åtgärder på statliga, kommunala och enskilda vägar.

Vi är långt ifrån att nå målen om att begränsad transportsektorns klimatpåverkan och klara anpassningen till ett förändrat klimat. För det krävs överflyttning av godstransporter från väg till järnväg och sjöfart, minskning av transportarbetet, effektivisering av transporter, samt övergång 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. Renhållning och dammbindningsåtgärder på vårvintern 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 medför behov av klimatanpassningsåtgärder och innebär ökade kostnader för infrastrukturprojekt i länet. Mellersta Norrlandskusten inklusive älvdalarna är ett av tio nationella riskområden¹⁷ med risker i huvudsak för skred, men även för översvämningar av vattendrag.

All form av rörelse är bra för hälsan och minskar risken för sjukdom¹⁸. Den självskattade hälsan¹⁹ är lägre i Västernorrland än i riket. Samtidigt som andelen av befolkningen som är tillräckligt fysiskt aktiva har ökat, ökar också stillasittandet. Det resulterar i ojämlikhet i hälsa, där fysisk inaktivitet är en identifierad hälsoutmaning. Bilen är det huvudsakliga färdmedlet i Västernorrland. Kollektivtrafikresor har låg marknadsandel av det totala resandet i regionen.

Kollektivtrafiken fyller en roll för människors tillgänglighet till arbete, utbildning, service och fritidsaktiviteter och bidrar samtidigt till att minska transportsektorns klimatpåverkan och förbättra folkhälsan. Hållplatserna i länet håller ojämn nivå och låg standard jämfört med flesta andra regioner.

Antalet omkomna i vägtrafiken per 100 000 invånare (2029 – 2023) ca 3,5 procent²⁰. Bristande trafiksäkerhet är den främsta bristen för fordonstrafik på det regionala vägnätet i länet. Enligt Trafikverkets analys²¹ är antalet omkomna i Västernorrland 3,6 omkomna per 100 000 invånare, vilket är högre än snittet för riket 2 omkomna per 100 000 invånare. Antalet omkomna i vägtrafiken i Västernorrland ligger dock i linje med nödvändig utveckling för att uppnå etappmålet för 2030. Tung lastbil var involverad i dödsolyckorna i genomsnitt 22 procent av antalet omkomna. Djupstudier av dödsolyckorna visar dock att tunga lastbilar oftast inte är de som orsakar olyckorna.

¹⁷ Statens Geotekniska Institut (SGI) och Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB). M2019/0125/KI. *Riskområden för ras, skred, erosion och översvämning*.

¹⁸ Region Västernorrland (2024). *Varför ska jag röra på mig?*

¹⁹ Region Västernorrland (2021). *Folkhälsorapport 2021*

²⁰ Trafikverket (2025). *Analys av trafiksäkerhetsutvecklingen i Trafikverkets Norra region år 2023*

²¹ Trafikverket (2025). *Analys av trafiksäkerhetsutvecklingen i Trafikverkets Norra region år 2023*

2.5 DEN LÅNGSIKTIGA INFRASTRUKTURPLANERINGEN

Att bygga transportinfrastruktur innebär omfattande investeringar och tidskrävande processer att planera och genomföra. Därför tas tolvåriga infrastrukturplaner fram, dels en nationell plan, dels länsplaner för respektive region, som uppdateras vart fjärde år.

I den nationella planen ingår infrastrukturåtgärder i det nationella transportsystemet, drift och underhåll på statliga vägar och järnvägar, driftbidrag till icke-statliga flygplatser, med mera.

I länsplanen ingår investeringar på det regionala statliga vägnätet och medfinansieringar för olika typer av åtgärder, bland annat för regionala kollektivtrafikanläggningar. Länsplanen kan också användas för att möjliggöra och påskynda åtgärder som tillhör den nationella planen.

Riksdagen har beslutat att den ekonomiska ramen för transportinfrastrukturen 2026 - 2037 ska uppgå till 1 171 miljarder kronor. Den ekonomiska ramen är fördelad på följande sätt:

- 210 miljarder kronor till vidmakthållande²² av statliga järnvägar
- 354 miljarder kronor till vidmakthållande av statliga vägar⁷
- 607 miljarder kronor till utveckling av transportsystemet, varav preliminärt 60,6 miljarder kronor avser länsplanerna.

Regeringen beslutar den ekonomiska ramen för länsplanen. Regionen beslutar hur ramen ska fördelas mellan åtgärdsområdena och vilka åtgärder som ska prioriteras.

REGERINGEN Beslut om ekonomiska ramar för nationell plan och länsplan. Beslut om nationell plan. Beslut om styrmedel.		KOMMUN Beslut om kommunal infrastruktur, exempelvis gator, gång- och cykelvägar, hållplatser, flygplatser, hamnar, terminaler, med mera.	FÖRETAG Beslut om bolagsägd infrastruktur, exempelvis hamn, skogsbilväg, industrispår, med mera.
REGION VÄSTER-NORRLAND Beslut om länsplan.	TRAFIKVERKET Förslag på nationell plan. Beslut om trimningsåtgärder. Genomför nationell och länsplanen.		

Figur 1. Rollfördelning mellan Regering, Trafikverket och Region Västernorrland avseende nationell plan och länsplan, samt kommuners och företags ansvar för transportinfrastruktur

Kommunerna investerar i kommunal infrastruktur på lokal nivå. EU pekar ut strategiskt viktig transportinfrastruktur som sammanlänkar medlemsstaterna och genom olika finansieringsverktyg för infrastrukturåtgärder. Västernorrland har över tid varit aktiva med att få till medfinansiering från EU, både till utredningar och investeringar i infrastruktur.

²² Vidmakthållande, drift- och underhållsinsatser som upprätthåller transportsystemets funktionalitet på dagens nivå, det vill säga utan att tillföra standardhöjande funktion. Exempel: bärighet, tjälsäkring, klimatanpassning, byte av komponenter, med mera.

2.6 GÄLLANDE FÖRORDNINGAR

De typer av åtgärder som tillhör länsplanen framgår av förordning (1997:263) om länsplaner för regional transportinfrastruktur:

1. investeringar i statliga vägar som inte ingår i stamvägnätet,
2. åtgärder i sådana anläggningar m.m. för vilka statlig medfinansiering kan beviljas enligt 2 § förordningen (2009:237) om statlig medfinansiering till vissa regionala kollektivtrafikanläggningar m.m.,
3. åtgärder som kan påverka transportefterfrågan och val av transportsätt samt åtgärder som ger effektivare användning av befintlig infrastruktur, och
4. åtgärder i andra icke statligt finansierade anläggningar av betydelse för det regionala transportsystemet som bör redovisas i planen. Förordning (2024:533)

Länsplanen får enligt förordningen avse investeringar och förbättringsåtgärder för vilka Trafikverket har ansvaret enligt förordningen (2009:236) om en nationell plan för transportinfrastruktur.

Länsplanen får även avse byggande och drift av enskilda vägar. Förordning (2010:137).

2.7 REGERINGENS DIREKTIV AVSEENDE LÄNSPLANEN

Länsplanen ska redovisas i 2025 års prisnivå. Samhällsekonomisk lönsamhet ska vara vägledande vid prioritering av åtgärder i transportinfrastrukturen.

De transportpolitiska målen, regeringens proposition *Vägen till en pålitlig transportinfrastruktur för att hela Sverige ska fungera* (prop. 2024/25:28) samt förordning (1997:263) om länsplaner för regional transportinfrastruktur samt förordning (2009:237) om statlig medfinansiering av vissa regionala kollektivtrafikanläggningar ska vara utgångspunkter.

Länsplaneupprättarna bör i sina prioriteringar även utgå från ett länsöverskridande och nationellt perspektiv samt där så är relevant ett perspektiv över nationsgränserna.

Prioritet bör ges till åtgärder som förbättrar trafiksäkerheten och ska inriktas mot åtgärder i infrastrukturen utan omotiverade inskränkningar gällande framkomlighet eller transporteffektivitet.

För att få ta del av statliga medel behöver länsplanen redovisa:

- Hur den ekonomiska ramen för planperioden ska fördelas på olika åtgärder och typer av åtgärder. Åtgärder som beräknas kosta under 75 miljoner kronor behöver inte anges i förslag till länsplan.
- Vilka prioriteringar som planförslaget baseras på.
- Om fyrstegsprincipen och ett trafikslagsövergripande perspektiv har tillämpats i planförslaget.
- Hur mycket medel som går till åtgärder i infrastrukturen som förbättrar trafiksäkerheten.
- Hur mycket medel som går till samfinansiering av åtgärder i nationell plan.
- Hur mycket medel som avsätts till statlig medfinansiering.
- Miljöbedömning till förslag till länsplan.

KAPITEL 3 GENOMFÖRANDET

3.1 UPPFÖLJNING

Trafikverket redovisar en årlig ekonomisk uppföljning av länsplanens genomförande till Region Västernorrland. Trafikverket redovisar den årliga uppföljningen även i regionalt nätverk för transportinfrastruktur där kommunerna i länet, kollektivtrafikmyndigheten, företagsorganisationer, länsstyrelsen, med flera deltar. En mer utförlig uppföljning sker vart fjärde år inför i samband med ordinarie planrevidering.

3.2 KOSTNADER OCH AVVIKELSEHANTERING

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

För att effektivisera genomförandet och öka transparensen har Region Västernorrland beslutat om riktlinjer för genomförandet av länsplanen²³. Av riktlinjerna framgår att Regionala utvecklingsnämnden avgör om en avvikelse är väsentlig och därför ska föranleda en revidering av länsplanen.

Av riktlinjer framgår att Trafikverket till Region Västernorrland ska redovisa avvikelser över 30% i förhållande till åtgärdens kostnad i länsplanen. Avvikelse 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 sträva efter att lika stor andel av respektive åtgärdsområde har genomförts efter fyra år.

Kostnadsökningar för en åtgärd i länsplanen medför att åtgärden omprövas. Det kan innebära att åtgärden bortprioriteras ur planen, senareläggning eller att medel från åtgärdsfonder förs till berörd åtgärd.

²³ Region Västernorrland (2023). Dokument nr 401274. *Genomförandet av regional infrastrukturplan*

BILAGOR

PRINCIPER FÖR FINANSIERING AV REGIONALA TÅGSTATIONER

Enligt Trafikverkets vägledning. 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 länsplan och kommunal medfinansiering. Trafikverket kan delfinansiera åtgärden om det finns nationella nyttor med det provas från fall till fall. Nyttorna bör spegla fördelningen av finansieringen. Länsplanen 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.