

Regional transportinfrastruktur



Västernorrlands länsplan 2026–2037

Förord

Länsplanen 2026–2037, med en ekonomisk ram på 1 301 miljoner kronor, utgör en viktig del av vårt strategiska arbete med en långsiktigt hållbar regional utveckling. I den beslutar Region Västernorrland hur statliga medel ska fördelas till regional transportinfrastruktur i Västernorrland.

Attraktiva livsmiljöer förutsätter tillgänglighet till arbete, utbildning, service och upplevelser. Därför ligger vårt fokus på ökad tillgänglighet för människor som lever och besöker Västernorrland. Kollektivtrafikresenärer ska få förbättrade hållplatser och bytespunkter och fler ska kunna gå eller cykla till jobb, skola och fritidsaktiviteter på ett tryggt sätt.

I denna länsplan ökar vi insatserna för förbättrad trafiksäkerhet på regionala vägstråk. Omfattande åtgärder pågår redan på väg 86 som är viktig länk för personresor och godstrafik. Nytt är att även vägarna 331 och 335 pekas ut för insatser som ökar trafiksäkerheten och förbättrar tillgänglighet mellan sjukhusorterna Sollefteå, Sundsvall, Örnsköldsvik

Vi skapar utrymme att möta behov av infrastruktur relaterat till industriutvecklingen och den gröna omställningen och bidrar genom samfinansiering till att viktiga nationella järnvägs- och vägprojekt kan komma till stånd, bland annat Ådalsbanan Vändslinga Västeråsby. Det visar vår vilja att Västernorrland ska vara den plats där företag väljer att växa, investera och etablera sig.

Vi vill att prioriteringar i länsplanen ska bidra till ett ekologiskt, socialt och ekonomiskt hållbart Västernorrland och därmed en regional utveckling som gör skillnad.

Jonny Lundin
Ordförande regionala utvecklingsnämnden

Innehåll

VÄSTERNORRLANDS LÄNSPLAN 2026 - 2037 3

1.1 LÄNSPLANEN	3
Övergripande tabell Länsplan 2026 – 2037	3
Planeringsram 1 301 miljoner kronor	5
Karta över prioriterade åtgärder 2026–2037	4
Hur länsplanen förhåller sig till tidigare länsplaner ..	5

1.2 ÖVERGRIPANDE PRINCIPER	6
Åtgärder relaterade till grön omställning och ny- och återindustrialiseringen ska särskilt beaktas	6
Omprövning är en del av planeringsprocessen	6
Åtgärders fysiska utformning	7

1.3 VÄGINVESTERINGAR	7
Prioritering av väginvesteringar	7
Namnsatt väginvestering	7
Statlig väg, trafiksäkerhetshöjande ombyggnadsåtgärder	7
Statsbidrag enskild väghållning	9

1.4 REGIONALA KOLLEKTIVTRAFIKANLÄGGNINGAR. 9	
Strategiskt utvecklingsarbete för hållplatser	9
Namnsatt regional kollektivtrafikanläggning	10
Statliga regionala kollektivtrafikanläggningar	10
Medfinansiering regional kollektivtrafikanläggning inklusive flygplatsanläggning	10

1.5 GÅNG- OCH CYKELINFRASTRUKTUR	12
Strategiskt utvecklingsarbete för ökad och säker cykling och gång	12
Namnsatta gång- och cykelvägar	13
Gång- och cykelväg, regional statlig väg	13
Medfinansiering trafiksäkerhet och miljö	15

1.6 SAMFINANSIERING MED NATIONELL PLAN	15
Ådalsbanan Vändslinga Västeråsby	15
E4 förbifart Örnsköldsvik	15
E4 Trafikplats Torsboda	16

UTGÅNGSPUNKTER 17

2.1 FRÅN BRIST TILL ÅTGÄRD	17
Övergripande transportkorridorer och regionalt viktiga vägar	17
Samhällsekonomisk lönsamhet	18

2.2 REGIONALA STRATEGIER	18
Regional utvecklingsstrategi	18
Regional tillgänglighetsstrategi för människor och gods	19
Regional energi- och klimatstrategi	19

2.3 STRATEGISK MILJÖBEDÖMNING	19
--	-----------

2.4 VÄSTERNORRLANDS FÖRUTSÄTTNINGAR	20
--	-----------

2.5 INFRASTRUKTURPLANERINGEN 2026 - 2037	21
Gällande regelverk	21
Regeringens direktiv	22
Årlig uppföljning	22
Genomförandet och avvikelshantering	22

BILAGOR

EKONOMISK UPPFÖLJNING 2022 – 2033	23
Uppföljning per åtgärdsområde	23
Historisk fördelning gång- och cykelinfrastruktur ...	23
Åtgärder genomförda 2022–2025	24

FINANSIERINGSPRINCIPER FÖR REGIONALA TÅGSTATIONER	25
--	-----------

BOTNISKA KORRIDOREN OCH MITTNORDISKA KORRIDOREN	26
--	-----------

VÄSTERNORRLANDS LÄNSPLAN 2026 - 2037

1.1 LÄNSPLANEN

I tabellen nedan presenteras fördelningen till respektive åtgärdsområde det vill säga väginvesteringar, regionala kollektivtrafikanläggningar, gång- och cykelinfrastruktur, samt samfinansiering med nationell plan - uppdelat på fyraårsperioder.

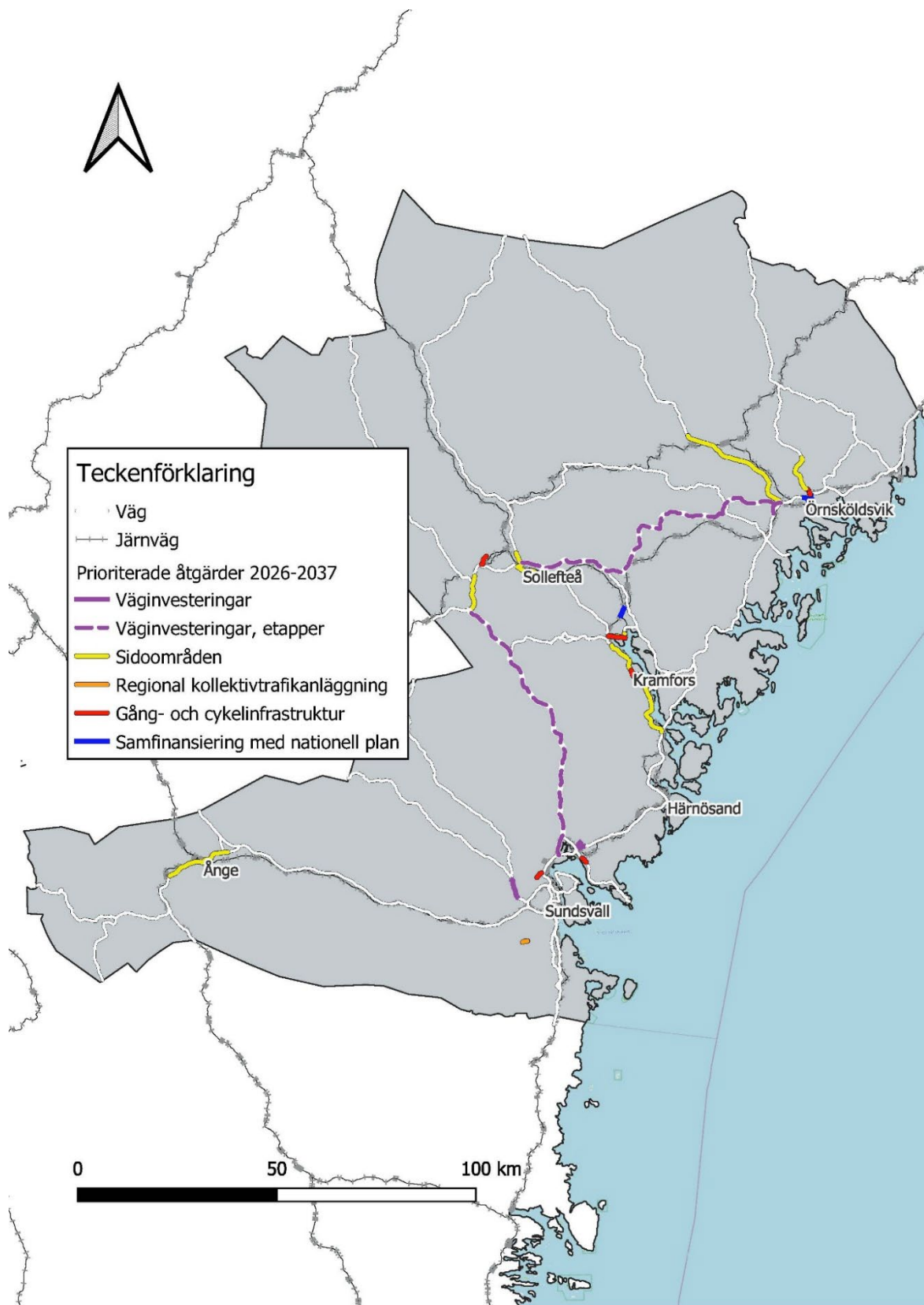
Åtgärder som har förberetts för produktion under de första fyra åren är namnsatta i tabellen.

Kostnaderna är angivna i 2025 års prisnivå.

Förutom namnsatta åtgärder innehåller tabellen även medel i pottor. Inriktningen för hur pottorna ska användas framgår i tillhörande kapitel 1.2–1.6. Där framgår även åtgärder som ska förberedas för produktion i efterföljande länsplan.

Åtgärdsområden Kostnaderna är angivna i 2025 års prisnivå	Ramens fördelning procent	Summa miljoner kronor	2026 - 2029 miljoner kronor	2030 - 2033 miljoner kronor	2034 - 2037 miljoner kronor
Summa		1 301	510	443	348
Väginvesteringar	38%	496	184	189	123
Väg 86 Silje - Kovland		152	152		
Statliga regionala vägar, trafiksäkerhetshöjande ombyggnadsåtgärder	25%	320	26	180	114
Bidrag enskild väg		24	6	9	9
Regionala kollektivtrafikanläggningar	23%	298	75	147	76
Väg 570 Allsta - Klingsta		30	30		
Regionala kollektivtrafikanläggningar, statlig regional väg		169	35	102	33
Medfinansiering regional kollektivtrafikanläggning		99	10	45	44
Gång- och cykelinfrastruktur	30%	386	180	107	99
Väg 90 Frånö-Kramfors		59	59		
Väg 684 Söråkers centrum		30	30		
Väg 648 Östra Laggårberg - Vävland		42	42		
Gång- och cykelväg, regional statlig väg		132	16	63	58
Medfinansiering trafiksäkerhet och miljö		118	33	44	41
Samfinansiering med nationell plan	9%	121	71	0	50
Ådalsbanan vändslinga Västeråsby		71	71		
E4 Örnsköldsvik		50			50

Övergripande tabell Länsplan 2026 – 2037



Karta över prioriterade åtgärder 2026–2037

Planeringsram 1 301 miljoner kronor

Den ekonomiska ramen uppgår till 1 301 miljoner kronor. 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. Tack vare detta förhållningssätt har Västernorrlands länsplaner normalt en hög genomförandegrad.

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 tabellen ovan namnge åtgärder som under länsplan 2022 – 2033 förberetts för produktion under planperiodens första fyra år även om dessa har en lägre totalkostnad.

Fördelning till förbättrad trafiksäkerhet

320 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 specifikt till ökad trafiksäkerhet på det regionala vägnätet.

Utöver denna pott, finns inom åtgärdsområdet gång- och cykelinfrastruktur en motsvarande inriktning att förbättra trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter på det regionala vägnätet.

Fördelning till statlig medfinansiering

217 miljoner kronor (ca 17 procent av planeringsramen) går till statlig medfinansiering till vissa regionala kollektivtrafikanläggningar enligt förordning (2009:237) om statlig medfinansiering. Det omfattar även förbättrad miljö och trafiksäkerhet på kommunala vägar och gator, investeringar på 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 samt 50 miljoner kronor till E4 Örnsköldsvik. Överenskommelse¹ om samfinansiering finns för båda dessa åtgärder.

Fyrstegsprincipen och trafikslagsövergripande perspektiv

Fyrstegsprincipen² är en viktig del av länsplane-processen som syftar till att säkerställa effektiva och långsiktigt hållbara lösningar, ekonomiska, socialt och miljömässigt. Eftersom länsplanen finansierar om- och nybyggnadsåtgärder - det vill säga steg 3 och steg 4 åtgärder - måste åtgärderna först ha identifierats vid en analys enligt fyrstegsprincipen för att bli prioriterade. Trafikverket gör analyser enligt fyrstegsprincipen i så kallade åtgärdsvalsstudier (ävs) eller i en 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 regeringsuppdrag eftersom länsplanen och nationella planen avser anläggningsåtgärder. Detta gäller även statlig medfinansiering⁴ som enligt gällande förordning inte får användas för icke-fysiska åtgärder.

Länsplanen tas fram med ett trafikslagsövergripande perspektiv där väg, järnväg, kollektivtrafik, gång och cykel beaktas och ett sammanhållet trafikslagsövergripande transportsystem eftersträvas. I utredningar och åtgärdsvalsstudier analyseras trafikproblem ur ett brett perspektiv där lösningar prövas genom kombination av åtgärder. Exempelvis gång- och cykelinfrastruktur i relation med buss och tåg, anslutningar till transportnoder, samfinansiering för ökad kapacitet på järnväg, och-så-vidare.

Hur länsplanen förhåller sig till tidigare länsplaner

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 namnsatta investeringar i det regionala vägnätet.

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.

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

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

Därefter väg 86 som har varit prioriterad i flera länsplaner med etappvisa förbättringar. Etappen Silje-Kovland planeras för produktion tidigt i denna länsplan

Nya stråk pekas ut

En nyhet är att vägarna 331 och 335 pekas ut för insatser. Särskilt betonas förbättrad tillgänglighet mellan sjukhusorterna Sollefteå, Sundsvall, Örnsköldsvik med anledning av förändringar inom sjukhusstrukturen. Åtgärder i dessa stråk tillhör området väginvesteringar, potten för trafiksäkerhetshöjande ombyggnadsåtgärder.

Ökat fokus på trafiksäkerhet

Länsplanens medel till trafiksäkerhetshöjande ombyggnadsåtgärder ökar jämfört med tidigare. I övrigt så bibehålls den tidigare länsplanens inriktning på boendemiljö och hälsa, vilket innebär en inriktning på trafiksäkerhetshöjande ombyggnadsåtgärder, regionala kollektivtrafikanläggningar, samt gång- och cykelinfrastruktur.

Ny prioriteringsprincip införs

En ny övergripande prioriteringsprincip införs: att den gröna omställningen samt ny- och återindustrialisering för att främja investeringar och etableringar i Västernorrland särskilt ska beaktas vid prioritering av åtgärder. Åtgärdsområdet *Samfinansiering för att möta industriinvesteringars behov*, som fanns i den tidigare planen har tagits bort eftersom det var tydligt vilka åtgärder som berördes.

Väghållarbyte i Sundsvall

Den avsiktsförklaring⁵ om väghållarbyte som skrivit under av Trafikverket, Sundsvalls kommun och Region Västernorrland, innebär att E14 omlokaliseras till väg 622 Bergsåker – Birsta som då blir en nationell statlig väg tillhörandes nationell plan.

Det innebär att väg 622 Bergsåker - Birsta (Timmervägen) inte längre är kandidat som nästa namnsatta väginvestering i länsplanen.

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 kommer att tillhöra länsplanen.

Korsningarna mellan väg 622 Timmervägen och väg 603 Hulivägen, samt mellan väg 603 Hulivägen och Lasarettsvägen, är särskilt prioriterade enligt avsiktsförklaringen. Även andra behov på dessa två vägar behöver utredas för att därefter kunna prioriteras i länsplanen.

Samfinansiering av både järnväg och väg i nationell plan

Nytt är att det tillskapats beredskap att med länsplanen samfinansiera E4 Örnsköldsvik som är ett vägprojekt som tillhör nationella planen. Samfinansiering i länsplanen motiveras av att E4 Örnsköldsvik är det nationella vägprojekt som prioriteras högst i regionen. Länsplanens medel för samfinansiering av nationell järnväg kvarstår genom samfinansiering av vändslangan i Västerasby.

Övriga förändringar

Medlen för bidrag enskild väghållning ökar jämfört med tidigare.

En annan skillnad jämfört med tidigare är att åtgärdsområdet driftbidrag till icke statliga flygplatser är flyttat till nationell plan, till följd av regeringens beslut. 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 miljoner kronor till 75 miljoner kronor.

1.2 ÖVERGRIPANDE PRINCIPER

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 på flera platser i regionen, med etablering av ny industri och/eller tillväxt och utökning av produktion i befintlig industri och 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 är en del av planeringsprocessen

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

⁵ Trafikverket. Avsiktsförklaring – Väghållarbyte Sundsvalls tätort, TRV 2025/4151

åtgärder är en naturlig och viktig del av planeringsprocessen.

Åtgärders fysiska utformning

Frågor om utformning och lokalisering hanteras i den fysiska planeringsprocessen enligt regelverk för anläggande av väg och järnväg. Länsplanen tar inte ställning till utformning eller lokalisering av enskilda åtgärder.

1.3 VÄGINVESTERINGAR

Prioritering av väginvesteringar

Prioriteringen av väginvesteringar utgår från viktiga regionala vägar för godstransporter och personresor, framför allt väg 90, 83, 86, 87, 331 och 335, som - tillsammans med E4 och E14 som tillhör den nationella transportplanen – sammanbinder länets sju kommunhuvudorter med varandra och länkar Västernorrland med grannlän.

Även väg 622 (Timmervägen), väg 315 och statliga vägar som ansluter till länets bytespunkter för tåg, buss, flygplatser, hamnar och terminaler, är regionalt viktiga vägar.

Till väginvesteringar räknas sådana åtgärder som utvecklar vägens funktion baserat på exempelvis trafiksäkerhet och framkomlighet. Det kan exempelvis handla om breddning, kurvvrättning, räckan, korsningsåtgärder, med mera. Drift- och underhåll, tjälsäkring och bärighetsåtgärder tillhör den nationella planen och ingår därför inte i länsplanen.

Följande åtgärder är viktiga ur ett regionalt utvecklingsperspektiv:

- Förbättrad trafiksäkerhet
- Förbättrade anslutningar till noder för gods och persontrafik (intermodalitet)
- Ökad robusthet och redundans
- Förbättrad tillgänglighet för företag, bofasta och besökare

Namnsatt väginvestering

Väg 86 Silje–Kovland

152 miljoner kronor prioriteras för väg 86 sträckan mellan Silje och Kovland. Väg 86 är ett prioriterat regionalt stråk för godstrafik och arbetspendling. Risker för erosion finns då vägen går på hög bank med branta släntlutningar. Länsplanens medel syftar till breddning, bättre utformning av korsningar, utfarter och busshållplatser, samt sammanhängande gång- och cykelväg. Sträckan samfinansieras med nationell plan, dels för att höja vägens bärighetsklass till BK4, dels för att minska risken för ras och skred.

Statlig väg, trafiksäkerhetshöjande ombyggnadsåtgärder

320 miljoner kronor prioriteras för optimering och ombyggnad av regionala vägar i syfte att förbättra trafiksäkerheten. Utbyggnad till mittseparerade vägar i ett kuperat landskap som Västernorrlands, är mycket omfattande och kostsamt. Sett till mängden trafik på det regionala vägnätet är det därför svårt att samhällsekonomiskt motivera mittseparering.

Väg 331 och 335

Insatser på väg 331 och länsväg 335 betonas för förbättrad tillgänglighet mellan sjukhusorterna Sollefteå, Sundsvall, Örnsköldsvik. Nya underlag finns för väg 331 med förslag på åtgärds paket för att öka trafiksäkerheten och tillgängligheten för tunga transporter. Väg 331 har även en viktig funktion för arbetspendling, totalförsvaret, samt omledning av trafik. Kostnaderna uppskattas initialt till ca 40 miljoner kronor, men kan på sikt bli mer. För väg 335 behövs motsvarande underlag.

Väg 685 Hässjövägen

Omläggning av Hässjövägen i Timrå kommun till ny E4 trafikplats Torsboda delfinansieras med 15 miljoner kronor. Befintlig anslutning till E4 har låg trafiksäkerhetsklass. Åtgärden medför förbättrad omledningsfunktion, samt anslutning för godstrafik till planerade industriområden. Åtgärden har en betydande nationell nytta och bör därför samfinansieras från nationell plan.

Särskild räckesåtgärd

Särskild räckesåtgärd innebär högt räcke på hög bro på regional statlig väg, cirka 35 miljoner kr.

Förbättrade sidoområden

Runt 120 kilometer av det regionala viktiga vägnätet har trafiksäkerhetsbrister i sidoområdena. Fyra sträckor, knappt 90 kilometer, prioriteras i första hand, vilket enligt Trafikverkets schablonberäkning kostar cirka 50 miljoner kronor att åtgärda. Insatsen att förbättra sidoområden är ett långsiktigt arbete som kommer att fortsätta i efterföljande länsplaner.



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	Överhörns-Bredbyn	x	29	x
333	Bollstabruk-Nyland		4	
352	Örnsköldsvik-Hanabäck		9	

Tabell: Regionala vägstråk för förbättrade sidoområden



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

Statsbidrag enskild väghållning

24 miljoner kronor avsätts till statsbidrag för enskild väghållning. Det är Trafikverket som prövar frågor om bidrag och ska enligt förordning samråda med planupprättaren om det i länsplanen har avsatts medel till enskild väghållning.

Det enskilda vägnätets betydelse

Enskilda vägar är avgörande för relationen mellan landsbygd och stad och tillgodoser behov av arbetspendling, skolresor, hemtjänstens resor och transportbehov i relation till jord- och skogsbruk, friluftsliv samt besöksnäring. Det enskilda vägnätet har även betydelse för totalförsvaret och beredskap.

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. Vägskador orsakade av extremväder är en återkommande fråga, vilket ökar behoven av både akuta och förebyggande åtgärder.

Runt 250 mil av det enskilda vägnätet i regionen erhåller statsbidrag⁷ som ersättning för att vägarna hålls öppna för allmän trafik. Statsbidrag ges enligt förordning (2025:573) som ett årligt vägbidrag eller ett särskilt vägbidrag, med en maximal bidragsdel på 70 procent.

Kostnaderna för enskilda fastighetsägare kan bli väl så betungande, även om den egna insatsen begränsas till 30 procent.

Särskilt vägbidrag

Länsplanens medel kompletterar de medel till enskild väghållning som Trafikverket har till förfogande i nationell plan. Länsplanens medel avser så kallat särskilt vägbidrag:

- bidrag för att bygga eller återställa en enskild väg, och
- sådana underhålls- och förbättringsåtgärder avseende en enskild väg som motsvarar de åtgärder som avses i 5 kap. 1 § 2 och 3 vägförordningen (2012:707) det vill säga åtgärder som:

vidmakthåller vägens standard, såsom förnyelse av slitlager och vägmärkningar samt dikning (underhållsarbeten), samt förbättrar vägens standard genom smärre åtgärder, såsom beläggning av grusväg, förstärkning av bärigheten och punktåtgärder för att öka trafiksäkerheten (förbättringsarbeten).

Enligt förordning (2025:753) får särskilt vägbidrag ges endast om årligt vägbidrag ges för det löpande underhållet av vägen, eller om det finns särskilda skäl. Särskilt vägbidrag får inte ges för en enskild väg inom ett område som omfattas av ett exploateringsavtal enligt plan- och bygglagen (2010:900) eller som i huvudsak ska betjäna ett sådant område.

1.4 REGIONALA KOLLEKTIVTRAFIKANLÄGGNINGAR

Strategiskt utvecklingsarbete för hållplatser

Utformningen på länets hållplatser och resande noder varierar och tillgänglighetsnivån är generellt lägre i länet än i andra delar av landet. Bättre tillgänglighet i kollektivtrafiken har mot denna bakgrund pekats ut i regional tillgänglighetsstrategi.

Arbetsätt och prioriteringskriterier som är formulerade i trafikförsörjningsprogrammets hållplatshandbok⁸ och regionala kollektivtrafikmyndighetens hållplatsinventering, skapar tillsammans med länsplanens långsiktiga finansiering, förutsättningar för ett strategiskt utvecklingsarbete med att höja och ensa tillgänglighetsnivån på länets hållplatser och resandenoder.

Vid prioritering ska åtgärder relaterade till utveckling av busstrafik och/eller relaterade till den gröna omställningen och ny- och återindustrialiseringen, särskilt beaktas. Det gäller både statlig medfinansiering och åtgärder på regional statlig väg.

Regionala kollektivtrafikmyndigheten för register över länets hållplatser och har under 2025 intensifierat arbetet med att hålla registret täckande och uppdaterat, ett arbete som fortsätter under 2026. Registret utgör ett samlat underlag om skicket på länets hållplatser och ska vara ett stöd i det länsomfattande arbetet med att underhålla och rusta upp hållplatserna.

Gällande trafikavtal för den allmänna kollektivtrafiken i länet sträcker sig till december 2027 och förändringar i trafikeringssupplägg kan ske när trafiken startar upp efter de nya trafikavtalen träder i kraft. Förändringarna kan föranleda behov av investeringar i bland annat bytespunkter, hållplatser och pendlarparkeringar. Det är emellertid svårt att uppskatta omfattning och typ av investeringsbehov som kan uppstå som en följd av nya trafikavtal.

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

⁸ Din Tur (2024) *Regionalt trafikförsörjningsprogram för Västernorrlands län 2024–2030. Bilaga 1 Hållplatshandbok*

Namnsatt regional kollektivtrafikanläggning

Väg 570 Allsta–Klingsta

Busshållplatserna har låg standard och bussficka saknas i de flesta lägen. Vägen är smal och saknar vägrenar och utrymmet är begränsat. 30 miljoner kronor avsätts till ökad trafiksäkerhet och tillgänglighet för kollektivtrafikresenärer för arbetspendling och skolresor. Åtgärden omfattar justerad utformning av hållplatser, gångpassager, samt belysning.

Statliga regionala kollektivtrafikanläggningar

Till statliga regionala kollektivtrafikanläggning avsätts 169 miljoner kronor, fördelat på ett projekt på nationell väg, samt en pott för statliga regionala anläggningar.

E4 trafikplats Torsboda, samfinansiering av hållplatsanläggning

I Torsboda i Timrå kommun planeras förmodas industrietableringar ge ett stort antal anställda. 15 miljoner kronor avsätts perioden 2030–2033 till busshållplatser i trafikplatsen och till gång- och cykelbana från busshållplatserna genom trafikplatsen. Syftet är att skapa god tillgänglighet till området för regional arbetspendling med kollektivtrafik och trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter.

Busshållplatser och bytespunkter, inklusive resenärsinformation

Följande åtgärder är viktiga ur ett regionalt utvecklingsperspektiv:

- åtgärder till följd av utveckling av trafiken
- åtgärder för att förbättra tillgänglighetsnivån
- trafiksäkerhetshöjande åtgärder
- åtgärder för ökad trygghet för resenären
- insatser för förbättrad resenärsinformation
- åtgärder för bussprioritering

För ett effektivt och inte alltför kostsamt genomförande av hållplatsåtgärder är det viktigt att hålla samman produktionen och förbättra ett antal hållplatser inom ett stråk eller geografiskt område.

Regionala tågstationer

Länsplanen kan finansiera regionala tågstationer och medfinansiera vissa åtgärder i anslutning till stationer och resecentrum, se bilaga *Finansieringsprinciper för regionala tågstationer*.

Frågan om nya stationslägen berör inte bara den lokala platsen, utan påverkar persontågsutbudet längs hela stråk och även tågtrafiksystemet över länsgräns. Nya trafikeringsupplägg måste därför i

första hand diskuteras och analyseras tillsammans med finansörerna av den regionala tågtrafiken och Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrland som ägare av Norrtågstrafiken. Först när dessa parter är överens om ett förändrat trafikeringsupplägg som inkluderar nytt stationsläge, kan det bli aktuellt med en prioritering av ny regional tågstation i länsplanen.

Medfinansiering regional kollektivtrafikanläggning inklusive flygplatsanläggning

99 miljoner kronor avsätts till medfinansiering av regionala kollektivtrafikanläggningar som, enligt förordning (2009:237), kan 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.

Busshållplatser och bytespunkter

Statlig medfinansiering kan bland annat erhållas för:

- hållplatsutrustning
- IT-utrustning såsom informationsbärare
- åtgärder på hållplats eller bytespunkt som ökar tillgängligheten för resenärer med funktionsvariationer

Utöver de bedömningskriterier som anges i hållplats-handboken betonar länsplanen vikten av om- och nybyggnation i samband med utveckling av buss- trafik, samt hållplatser med samband av gröna omställningen och ny- och återindustrialiseringen, se avsnittet om prioriteringsprinciper i kapitel 1.2.

Tågstationer och resecentrum

Tågstationer och resecentrum är prioriterade ur ett regionalt utvecklingsperspektiv och förbättrings- åtgärder på dessa bör övervägas för statlig medfinansiering.

Projekt Mittstråket 2.0 har tagit fram en bytespunktsutredning med åtgärdsförslag för strategisk utveckling av stationerna längs Mittbanan. Ambitionen är att utredningen ska ligga till grund för ett gemensamt projekt för bytespunkterna längs Mittbanan med finansiering från länsplanen och andra berörda aktörer, samt gärna uppväxlat med extern finansiering.

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.



Visionsbild från Bytespunktsutredning Mittstråket.

1.5 GÅNG- OCH CYKELINFRASTRUKTUR

Strategiskt utvecklingsarbete för ökad och säker cykling och gång

Den regionala tillgänglighetsstrategin för människor och gods i Västernorrland innehåller ett målområde - *Transportsystem är tillgängligt för alla och bidrar*

till förbättrad folkhälsa - som utgör grunden för ett strategiskt utvecklingsarbete för ökad och säker och gång. Målområdet relaterar till länsplanens inriktning för gång och cykelinfrastruktur.

Utöver detta finns i länsplanen även en långsiktig målsättning att hälften av alla resor under fem kilometer ska ske på cykel eller gåendes.

Ur tillgänglighetsstrategin

Transportsystem är tillgängligt för alla och bidrar till förbättrad folkhälsa

En god tillgänglighet innebär möjligheter för människor att kunna genomföra sina dagliga aktiviteter och leva det liv man vill. Att främja rumslig närhet och fysisk mobilitet i samhällsplaneringen kan bidra till att fler kan gå, cykla och åka kollektivtrafik och att fler kan röra sig fritt i samhället, vilket bidrar till att fler grupper har en ökad tillgänglighet till arbete, utbildning, annan samhällsservice och offentliga platser.

Genom att underlätta och förbättra för fotgängare, cyklister och annan micro-mobilitet⁹ kan människors fysiska aktivitet och rörelse i vardagen öka, vilket främjar välbefinnandet och människors fysiska och psykiska hälsa. Genom att fler går och cyklar i stället för att ta bilen där så är möjligt, förbättras även luft- och ljudmiljö.

- *Inriktning: Fler ska kunna gå, cykla och åka kollektivtrafik*

All form av rörelse är bra för hälsan och minskar risken för sjukdom¹⁰. Den bebyggda miljöns utformning skapar förutsättningar för hur människor förflyttar sig i vardagen, att gå eller cykla till en hållplats, skola, arbete eller fritidsaktivitet. Färdvägens utformning har betydelse för människors vilja att gå och cykla. Gång- och cykelstråken bör hänga samman, vara trevliga att använda och ansluta till resecentrum, arbetsplatser och andra viktiga målpunkter.

Gång- och cykelvägnät finns i tätorterna, men brister finns i standarden. Vägstråk med tung trafik genom samhällen med randbebyggelse är relativt vanligt förekommande i länet. Behov finns av nya lösningar som förbättrar framkomligheten för gående och cyklister på landsbygd.

- *Inriktning: Trafiksäkerheten för gående och cyklister ska öka*

Utmaningar finns i trafiksäkerheten för cyklister. Allvarligt skadade på cykel står för hälften av det totala antalet allvarligt skadade i trafiken. En inriktning för ökad cykling och gång genomförs därför tillsammans med insatser för ökad trafiksäkerhet för gående och cyklister. Förlorat väggrepp till följd av halka på is, snö, grus, löv eller annat förekommer i 37 procent¹¹ av alla singelolyckor med cykel som registrerats i Transportstyrelsens olycksdatabas Strada (Swedish Traffic Accident Data Acquisition).

Snöröjning, halkbekämpning, sopning av grus, är några av de frågor som har betydelse. Ansvaret är delat mellan flera aktörer såsom Trafikverket, kommun, fastighetsägare. Det är därför prioriterat att gång- och cykelvägar underhålls på sätt som gör att färre skadar sig under sin resa.

⁹ Micromobilitet avser elsparcykel, skatebord, med flera små lätta fordon.

¹⁰ Region Västernorrland (2024). *Varför ska jag röra på mig?* <https://www.1177.se/Vasternorrland/>

¹¹ Statens väg- och transportforskningsinstitut, VTI (2018). *En modell för säker cykling*

Underlag

Till stöd i planeringen finns Region Västernorrlands kartanalys för regionala cykelstråk med potential för ökad cykling. De kartbaserade analyserna avser relationer - avstånd och storlek – till närliggande orter, större arbetsplatser, noder för kollektivtrafik, skolor, fritidsmål, med flera.

Kartanalysen ska ses som ett komplement till andra viktiga underlag från Trafikverket och/eller kommunen, som rör passager för gående, cyklister och moped, bedömningar om lämpliga sträckor för bygdevägar, samt olika åtgärdsvalsstudier för vägar med oskyddade trafikanter, med flera.

Ställningstagande

Att åtgärda hela stråk kan vara mycket kostsamt, därför gäller följande långsiktiga inriktning:

- felande länkar i befintliga gång- och cykelstråk
- sammanhängande stråk inom kommunhuvudort med potential för ökad cykling
- sträcka som förbinder kommunhuvudort med en närliggande tätort med potential för ökad cykling
- sträcka mellan närliggande tätorter med potential för ökad cykling
- grundläggande gång- och cykelmöjligheter på landsbygd där det finns randbebyggelse

Att bygga statliga gång- och cykelinfrastruktur mellan länets sju kommunhuvudorter är av kostnadsskäl inte realistiskt. Åtgärder längs E4 och E14 tillhör den nationella planen.

Kategorier för prioritering

Målsättningen är att åtgärder ska uppfylla flera av kategorierna nedan. Den övergripande prioriteringsprincipen avseende gröna omställningen och ny- och återindustrialiseringen ska särskilt beaktas.

1. Stråk med potential för ökad gång och cykling för arbets- och studiependling samt till noder för kollektivtrafik
2. Gång- och cykelinfrastruktur som förbättrar förutsättningar för skolresor
3. Åtgärder som förbättrar trafiksäkerhet för gående och cyklister
4. Gång- och cykelinfrastruktur relaterat till fritidsaktiviteter och turism

Namnsatta gång- och cykelvägar

Tillgängligheten för gående och cyklister utanför centralorterna är generellt låg, vilket bidrar till ett bilberoende i länet. Det finns ett omfattande behov av investeringar i gång- och cykelinfrastruktur, inte minst på det statliga regionala vägnätet.

Följande tre gång- och cykelvägar har förberetts för produktion under länsplanens första fyra år och är därför namnsatta i den övergripande tabellen i kapitel 1.1.

Väg 90 Frånö–Kramfors

59 miljoner kronor avsätts till väg 90 Frånö-Kramfors i syfte 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. Även hållplatser förbättras. 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 avsätts för väg 684 Söråkers centrum. Väg 684 genom centrala Söråker är bred och inbjuder till höga hastigheter utgör en barriär för gående och cyklister i samhället. Det finns behov att korsna vägen för de som bor nedanför vägen och behöver nå samhällsservicen ovanför vägen. Genom Söråkers centrum finns en trottoar som är för smal för både gående och 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 648 Östra Laggarberg – Vävland

42 miljoner kronor avsätts för väg 648 Östra Laggarberg - Vävland. 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 avsätts till en pott för förbättrad infrastruktur för gående och cyklister. Potten avser:

- åtgärder som har stor potential för ökad gång och cykling
- åtgärder som syftar till ökad trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter
 - gång- och cykelpassager
 - bygdevägar
 - åtgärder för oskyddade trafikanter i byar med randbebyggelse

Åtgärder med potential för ökad gång och cykling

Åtgärderna i tabellen nedan ska förberedas för produktion 2030–2037. En förutsättning för att en åtgärd redovisas i tabellen nedan är att det finns en genomförd åtgärdsvalsstudie och att åtgärden har rekommenderats i Trafikverkets beslut om fortsatt hantering. Sträckorna redovisas i vägnummerordning. Andra åtgärder komma att prioriteras vartefter åtgärdsvalsstudier färdigställs och Trafikverket beslutat om fortsatt hantering, inte minst åtgärder relaterade med industriutvecklingen.

Väg	Kategori för prioritering	Längd (kilometer)	Vägbredd (meter)	Skyltad hastighet (kilometer/timme)	Årsmedeldygnstrafik (fordon/dygn)	Andel tunga fordon (procent)	Strategiskt vägnät för tyngre transporter
333 Bollstabruk – Nyland Kramfors	Kategori 1–4	5	9	Större delen 80, kort del 60	2 870 (mätning under pandemi)	10	Rekommenderad för farligt gods
352 Gullänget Örnsköldsvik	Kategori 1–3, industriutveckling	2,2	9	40	10 000 större delen, 3 000 norra delen	8	FPV gods ¹² , samt rekommenderad för farligt gods
352 Nordanås-Sportvägen Örnsköldsvik	Kategori 2, 3, industriutveckling	2	8–9	60 och 80	mellan 3 000 och 10 000	7	FPV gods ¹² , samt rekommenderad för farligt gods
952 genom Långsele Sollefteå	Kategori 2, 3 industriutveckling	1,5	7–9	50 på sträckan, 30 förbi skola	2 090 (mätning under pandemi)	23	

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

Gång- och cykelpassager

En viktig indikator för trafiksäkerhetsutvecklingen är säkra passager. Trafikverket har genomfört en inventering¹³ av gång- cykel- och mopedpassager på delar av det regionala vägnätet i länet (väg 83, 86, 87, 90, 315, 320, 331, 333, 334, 335, 346, 352). Inventerade passager har klassats ur trafiksäkerhetssynpunkt i kategorierna: god, mindre god och låg kvalitet.

Inriktningen är att i första hand åtgärda passager med låg kvalitet. Arbete med gång- och cykelpassager är ett långsiktigt arbete som även kommer att beröra efterföljande länsplan.

Korsningen väg 87 - Lasarettsgatan

Korsningen väg 87 och Lasarettsgatan i Sollefteå kommun finns inte med i ovan nämna inventeringen eftersom en gång- och cykelpassage för närvarande saknas. Brister har dock konstaterats och utretts i en

¹² Trafikverket. FPV gods, Funktionellt prioriterat vägnät nationellt och regionalt för långväga godstransporter

¹³ Trafikverket. Säkra GCM-passager. Regionalt vägnät i Region Mitt.

åtgärdsvalsstudie¹⁴. I korsningen mellan väg 87 och Lasarettsgatan finns ett hållplatsläge där landsorts-trafiken ansluter och som är ämnad för resenärer med kollektivtrafik till och från Sollefteå sjukhus då vissa busslinjer inte går in till sjukhuset. Mot denna bakgrund prioriteras passage vid korsningen mellan väg 87 och 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 belägningsunderhåll. Trafikverket har översiktliga underlag som används som stöd vid bedömning av lämpliga sträckor.

Åtgärder för oskyddade trafikanter i byar med randbebyggelse¹⁵

I länet finns många mindre tätorter på landsbygden där boende och oskyddade trafikanter påverkas negativt av genomfartstrafik. Det är svårt att inrymma mer omfattande åtgärder i mindre orter sett till länsplanens begränsade ekonomiska utrymme.

För att bidra till mer säkra, trygga och trevliga genomfarter i sådana byar prioriteras enklare åtgärder. Den långsiktiga inriktningen är att i första hand åtgärda sträckor som ingått i Trafikverkets åtgärdsvalsstudie, samt därefter fler byar och godsstråk längs det funktionellt prioriterade vägnätet¹⁶.

Medfinansiering trafiksäkerhet och miljö

118 miljoner kronor avsetts till medfinansiering till trafiksäkerhet och miljö. Det är enligt förordningen 2009:237 möjligt för kommuner att erhålla medfinansiering för åtgärder på det kommunala vägnätet. En majoritet av ansökningarna avser gång- och cykelinfrastruktur. Beslut om stöd fattas av Trafikverket efter samråd med planupprättaren.

När ansökningar avseende gång- och cykelinfrastruktur ska bedömas bör samma kriterier användas som för statlig regional väg. Det betyder att potentialen för ökad gång och cykling ska vägas in, samt att åtgärder relaterade till den gröna omställningen och ny- och återindustrialiseringen särskilt beaktas.

En regional kartanalys har identifierat relationer i länet som har potential för ökad cykling. Sträckan Älandsbro - Härnösand är en av dessa. Härnösands kommun har aviserat att man har för avsikt att överta fastigheten med den gamla banvallen mellan

Älandsbro och Härnösand från Trafikverket i syfte att omvandla banvallen till ett regionalt cykelstråk. Det möjliggör en ansökan om statlig medfinansiering.

1.6 SAMFINANSIERING MED NATIONELL PLAN

Ädalsbanan Vändslinga Västerasby

71 miljoner kronor avsätts till samfinansiering av Vändslingan Västerasby. Vändslingan utgör en del av Ädalsbanan som är en viktig länk som förbättrar anslutning och redundans för godstågstrafiken mellan Stambanan och Botniabanan.

Idag måste riktningsbyte ske för trafik mellan Botniabanan och Ädalsbanans fortsättning mot Långsele, vilket är mycket tidskrävande. Regionen har sedan lång tid tillbaka, mycket högt prioriterat vändslingan Västerasby och den upprustning av Övre Ädalsbanan som genomfördes 2021–2024. 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.

Denna samfinansiering ingick även i länsplan 2022 – 2033 och Regional utvecklingsnämnden förnyade i december 2024 beslutet att godkänna överenskommelse om samfinansiering inför upprättade av denna länsplan. 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 Örnsköldsvik

50 miljoner kronor avsätts för samfinansiering av E4 förbifart Örnsköldsvik. E4:an genom centrala Örnsköldsvik 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 Örnsköldsvik, förbättrad trafiksäkerhet, minska negativa barriäreffekter, samt möjliggör en utveckling av Örnsköldsvik stadskärna.

Befintliga behoven av en E4 förbifart Örnsköldsvik blir än mer påtagliga med den mycket starka industriutvecklingen som sker i Örnsköldsvik och i resten av Västernorrland. E4 Örnsköldsvik är sedan

¹⁴ Trafikverket. Åtgärdsvalsstudie *Korsningar riksväg 87 och 90 Sollefteå*.

¹⁵ Trafikverket. Åtgärdsvalsstudie 2021/85331. *Brister för oskyddade trafikanter i byar med randbebyggelse i Jämtlands och Västernorrlands län*.

¹⁶ 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]

UTGÅNGSPUNKTER

Länsplanens inriktning baseras på de transportpolitiska målen¹⁷, prioriteringar i regional utvecklingsstrategi¹⁸, regional tillgänglighetsstrategi för människor och gods¹⁹, regional energi- och klimatstrategi, strategisk miljöbedömning, samt länets förutsättningar.

2.1 FRÅN BRIST TILL ÅTGÄRD

Övergripande transportkorridorer och regionalt viktiga vägar

Botniska korridoren är en viktig gränsöverskridande korridor i det europeiska stomnätet för transporter och ingår i EU:s stomnätskorridor Skandinavien-Medelhavet. Mittnordiska korridoren förbinder regionerna kring Trondheim, Östersund och Sundsvall och vidare mot Finland. Botniska korridoren och Mittnordiska korridoren binder tillsammans med Stambanan och övriga tvärstråk, samman Europa med det råvarurika norra Sverige, Norge och Finland där stora exportvärden skapas. På vägsidan ingår E4 i Botniska korridoren och E14 i Mittnordiska korridoren.

Regionens viktigaste prioritering är dubbelspår på Ostkustbanan i Botniska korridoren, samt förbättringar på Mittbanan i Mittnordiska korridoren och på Övre Ådalsbanan som sammanbinder Stambanan och Botniabanan. Effektiva anslutningar mellan de olika järnvägsstråken och anslutningar mot godsnoder är avgörande. E4 Örnsköldsvik den högst prioriterade åtgärden på nationella vägnätet och därefter E4 Härnösand och E14.

De viktigaste regionala vägarna 90, 83, 86, 87, 331 och 335, sammanbinder tillsammans med E4 och E14 som tillhör den nationella transportplanen, länets sju huvudorter och är viktiga länkar till våra grannlän. Även väg 622 (Timmervägen) och 315 samt statliga vägar som ansluter till länets bytespunkter för tåg, buss, flygplatser, hamnar och terminaler är prioriterade ur ett regionalt perspektiv.

Prioritering av åtgärder baseras på följande:

- de övergripande transportkorridorerna, i den mån länsplanen kan bidra till att prioriterade åtgärder i nationell plan genomförs
- investeringsbehov i regionala vägarna, framför allt det viktigaste regionala vägnätet
- övergripande principer som beslutats för länsplanen
- länsplanens ekonomiska ram som beslutas av regeringen
- länsplanens inriktning, vilket betyder ramens fördelning till respektive åtgärdsområde
- inriktning för respektive åtgärdsområde
- samhällsekonomisk nytta
- planeringsmognad, vilket betyder att en åtgärd måste ha kommit tillräckligt långt i planeringen för att prioriteras

Brister och behov

För att en åtgärd på det statliga regionala vägnätet ska kunna prioriteras i länsplanen krävs att den är planeringsmogen, vilket betyder att den är utredd och rekommenderad i en åtgärdsvalsstudie, samt att Trafikverket därefter har fattat beslut om att gå vidare med åtgärden.

Brister i regionala vägnätet analyseras av Trafikverket som ansvarar för att ta fram underlag till regionen inför upprättandet av länsplanen. Inspel på behov kommer från Trafikverkets driftorganisation, från kommuner och allmänhet. Trafikverket sammanställer inspelen och bedömer om behovet är en brist som bör gå vidare till utredning.

Utredning och prövning enligt fyrstegsprincipen

De mest prioriterade bristerna utreds oftast en så kallad åtgärdsvalsstudie (ÅVS) där lösningar prövas enligt fyrstegsprincipen. Trafikverket arbetar i en treårig planeringscykel för att prioritera utredningar och för dialog med Regionen under denna process. Eftersom Trafikverkets utredningsresurser är begränsade sker prioritering av utredningar både inom en region och mellan flera regioner. Det är viktigt att omfattningen på ÅVS anpassas utifrån

¹⁷ Regeringen (u.å.) *De transportpolitiska målen*. <https://www.regeringen.se/regeringens-politik/transporter-och-infrastruktur/mal-for-transporter-och-infrastruktur/> [2025-08-04]

¹⁸ Region Västernorrland (2019). *Regional utvecklingsstrategi för Västernorrland 2020 - 2030. Ett Västernorrland. Handlingskraft, livskraft och naturkraft.*

¹⁹ Region Västernorrland (2024). *Regional tillgänglighetsstrategi för människor och gods i Västernorrland.*

det trafikproblem som ska utredas, i syfte att minska utredningskostnader och effektivisera planeringsprocessen. Från-och-med 2026 finansieras åtgärdsvalsstudier från Trafikverkets förvaltningsanslag, varför länsplanen inte får innehålla utredningsmedel.

Efter avslutad åtgärdsvalsstudie fattar Trafikverket beslut om fortsatt hantering, det vill säga beslut om att antingen gå vidare eller inte gå vidare med rekommenderade åtgärder. Först där-efter är åtgärden planeringsmogen och kan ingå som en kandidat till länsplanen.

Totalförsvarets behov

Totalförsvarets behov ska vägas in i planeringen. Frågor om försörjningsberedskap, transporter av insatsvaror för livsmedelsproduktion uttransporter av råvaror blir allt viktigare. Trafikverket är ansvarig myndighet för beredskapssektorn Transporter och har i den rollen kontakt med Försvarsmakten avseende behov i statliga infrastrukturen. Trafikverket har även ansvaret att ta fram erforderliga underlag till Regionen inför upprättandet av länsplanen.

Samhällsekonomisk lönsamhet

Samhällsekonomisk lönsamhet ska vara vägledande vid prioritering av åtgärder. För att en åtgärd ska bedömas som motiverad bör den medföra nytta inte bara för ett ändamål eller grupp, utan för flera. Det kan exempelvis handla om nytta för barns skolresor, arbetspendling, fritidsresor samt för verksamheters behov såsom industri, jord- och skogsbruk eller annat.

Fler och högre nytta gör åtgärden mer motiverad. För samhällsekonomisk lönsamhet krävs dessutom rimliga investerings- och driftkostnader ur ett livscykelperspektiv. Smärre ombyggnadsåtgärder är oftast mer effektiva och motiverade än större nybyggnadsåtgärder.

2.2 REGIONALA STRATEGIER

Regional utvecklingsstrategi

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 inom 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

Följande prioriteringar inom målområdet 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 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 starkt samhällsberedskap. Långsiktigt ligger fokus för våra transporter i en utbyggd järnväg och förstärkt sjöfart. Flyget erbjuder långväga tillgänglighet till

rimlig restid. Vägnetet 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 får inte ingå i någon av planerna, utan finansieras på annat sätt.

Regional tillgänglighetsstrategi 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 väganlutningar till godsnoder och samfinansiering av järnvägsinfrastruktur som ökar konkurrenskraften på järnväg. I den mån som det regionala statliga vägnätet berörs av investeringsåtgärder relaterade till uppklassning för långa fordon kan länsplanen bidra med det.

Regional energi- och klimatstrategi

Strategin ska ge kraft och riktning för aktörer i Västernorrland att leda en omställning mot de nationella energi- och klimatmålen. Strategins fokusområde Fossilfria och effektiva transporter och arbetsmaskiner berör länsplanen. Inom detta fokusområde finns tre regionala prioriteringar som visar på de förflyttningar som krävs i länet

för att bidra till att nå de nationella klimatmålen. De regionala prioriteringarna är:

- Omställning till fossilfri fordonsflotta
- Främjande av gång-, cykel- och kollektivtrafik
- Bättre förutsättningar för effektiva transporter

Klimatpåverkan från transporter beror på val av bränsle, hur effektivt fordonet är och mängden transporter. Länsplanen kan framför allt bidra till regionala energi- och klimatstrategin genom åtgärder som gynnar gående, cyklister och kollektivtrafik med buss och tåg, samt åtgärder som ökar konkurrenskraften för transporter med tåg och sjöfart. Samtliga åtgärdsområden i länsplanen medför dock negativ påverkan på klimatet genom de utsläpp som sker under byggnation av anläggningen. Länsplanens negativa påverkan på klimatet begränsas bland annat genom vald inriktning att prioriterad åtgärder i befintlig sträckning, snarare än nybyggnad.

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 detaljersnivå 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 kollektivtrafik-anläggningar, 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 gods-hantering 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. Under 1990–2023 har de totala territoriella växthusgasutsläppen³ i Västernorrlands län mer än halverats och uppgår 2023 till 1,3 miljoner ton koldioxid-ekvivalenter. Transportsektorn står för de näst största utsläppen av växthusgasutsläpp i länet, 28 procent år 2023. De största utsläppen kommer från personbilar och lastbilar. Arbetsmaskiner står för dryga sju procent av de totala utsläppen av växthusgaser i Västernorrland varav de största utsläppen kommer från arbetsmaskiner i jord- och skogsbruk och industri- och byggsektorn. För att minska klimatutsläppen 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 riskområden²⁰ med risker i huvudsak för skred, men även för översvämningar av vattendrag.

All form av rörelse är bra för hälsan och minskar risken för sjukdom²¹. Den självskattade hälsan²² 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.

²⁰ Statens Geotekniska Institut (SGI) och Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB). M2019/0125/KI. *Riskområden för ras, skred, erosion och översvämning*.

²¹ Region Västernorrland (2024). *Varför ska jag röra på mig?*

²² Region Västernorrland (2021). *Folkhälsorapport 2021*

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 procent²³. Bristande trafiksäkerhet är den främsta bristen för fordonstrafik på det regionala vägnätet i länet. Enligt Trafikverkets analys²⁴ är antalet omkomna i Västernorrland 3,6 omkomna per 100 000 invånare, vilket är högre än snittet för riket på 2 omkomna per 100 000 invånare.

Antalet omkomna i vägtrafiken i Västernorrland minskar år för år. Trafikverket bedömer därför att etappmålet 2030 som innebär att antalet omkomna halveras till 2030 jämfört med ett medelvärde av utfallen 2017–2019 är möjligt att uppnå.

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.

2.5 INFRASTRUKTURPLANERINGEN 2026 – 2037

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 vidmakthållande²⁵ av statliga järnvägar
- 354 miljarder kronor till vidmakthållande av statliga vägar
- 607 miljarder kronor till utveckling av transportsystemet, varav preliminärt 60,6 miljarder kronor avser länsplanerna.

Rollfördelningen för transportinfrastruktur i landet ser ut på följande sätt:

- Regeringen: Beslut om ekonomiska ramar för länsplanen och för nationell plan. Beslut om nationell plan. Beslut om styrmedel.
- Region Västernorrland: Beslut om länsplan, det vill säga hur ramen ska fördelas mellan åtgärdsområdena och vilka åtgärder som prioriteras.
- Trafikverket: Förslag på nationell plan. Beslut om trimningsåtgärder. Genomför nationell plan och länsplan.
- Kommun: Beslut om kommunal infrastruktur såsom gator, gång- och cykelvägar, flygplatser, hamnanläggning, terminal, med mera.
- Företag: Beslut om bolagsägd infrastruktur, såsom hamnanläggning, skogsbilväg, industrispår, terminal, med mera.

EU pekar ut strategiskt viktig transportinfrastruktur som länkar samman 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.

Gällande regelverk

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 med mera, för vilka statlig medfinansiering kan beviljas enligt 2 § förordningen (2009:237) om statlig medfinansiering till vissa regionala kollektivtrafikanläggningar med mera,
3. åtgärder som kan påverka transportefterfrågan och val av transportsätt samt åtgärder som ger

²³ Trafikverket (2025). *Analys av trafiksäkerhetsutvecklingen i Trafikverkets Norra region år 2023*

²⁴ Trafikverket (2025). *Analys av trafiksäkerhetsutvecklingen i Trafikverkets Norra region år 2023*

²⁵ 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.

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 statsbidrag till enskild väghållning som har ett allmänt intresse enligt förordning (2025:753).

Regeringens direktiv

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.

Årlig uppföljning

Trafikverket ska redovisa en årlig ekonomisk uppföljning av länsplanens genomförande till Region Västernorrland. Trafikverket redovisar den årliga uppföljningen även i regionala transportgruppen som Region Västernorrland samordnar för kommuner, regionala kollektivtrafikmyndigheten, Trafikverket, Länsstyrelsen Västernorrland, företagsorganisationer, med flera. En mer utförlig uppföljning av länsplanen sker vart fjärde år i samband med planrevidering.

Genomförandet och avvikelshantering

Trafikverket ansvarar för länsplanens genomförande. De har mandat att prioritera åtgärder inom respektive pott förutsatt att det stämmer överens med länsplanens inriktning för pottarna. 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, och/eller förändringar av ingående risk- och osäkerhetsfaktorer.

Det medför att den kostnad som redovisas 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 länsplanen²⁶. Av riktlinjerna framgår att Regionala utvecklingsnämnden avgör om en avvikelse är väsentlig och därför ska föranleda en revidering av länsplanen.

Av riktlinjerna framgår att Trafikverket till Region Västernorrland ska redovisa avvikelser över 30 procent i förhållande till åtgärdens kostnad i länsplanen. Avvikelser upp till 30 procent bedöms ingå i Trafikverket genomförandansvar. 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 kan medföra att åtgärden omprövas. Det innebär att en åtgärd kan bortprioriteras ur planen, senareläggas eller att medel från en åtgärds pott förs till åtgärden.

²⁶ Region Västernorrland (2023). Dokument nr 401274. *Genomförandet av regional infrastrukturplan*

BILAGOR

EKONOMISK UPPFÖLJNING 2022 – 2033

Uppföljning per åtgärdsområde

Utfallet 2022–2025 uppgår till 217 miljoner kronor, beräknat i fasta priser i 2021 års prisnivå, samt med prognos för 2025. Det motsvarar 104 procent av länsplanens ram 2022–2025. Det höga utfallet för åtgärdsområdet regionala kollektivtrafik-anläggningar beror på en kombination på att åtgärder från förra länsplanen dragit ut på tiden samt att planeringsmogna åtgärder i gällande plan tidigare lagts tack vare tillgång på tillgängliga medel.

Utöver utfallet som redovisas i tabell 1 har även utredningar i tidigt skede, så kallade åtgärdsvalsstudier, motsvarande 5,5 miljoner kronor genomförts 2022–2025, se tabell 2.

Åtgärdsområden i länsplanen	Ram för respektive åtgärdsområde 2022–2029 (prisinivå 2021) <i>miljoner kronor</i>	Åtgärdsområ- dets andel av länsplanens ram 2022–2033 <i>procent</i>	Ram för respektive åtgärdsområde 2022–2025 (prisinivå 2021) <i>miljoner kronor</i>	Utfall 2022–2025 (fast prisnivå 2021, prognos för 2025) <i>miljoner kronor</i>	Upparbetnings- grad 2022– 2025 utfall/ram (prognos gjord augusti 2024) <i>procent</i>
Järnväg	55	6	0	1	
Väginvestering	291	33	140	130	93
Samfinans. industriinvesteringars behov	10	1	0	0	0
Cykelinfrastruktur	271	30	33	38	115
Regional kollektivtrafikanläggning	200	22	19	39	205
Driftbidrag regional flygplats	70	8	12	24	50 ²⁷
Totalt	897	100	204	217²⁸	104

Tabell 4: Upparbetningsgrad för länsplanen samt för respektive åtgärdsområde 2022–2025, sammanställd i augusti 2025

Historisk fördelning till gång- och cykelinfrastruktur

Länsplaneperiod	miljoner kronor (prisinivå år)	Andel av planens ram, procent
2014–2025	190 (2013)	22
2018–2019	198 (2017)	22
2022–2033	271 (2021)	30
2026–2037	390 (2025)	30

²⁷ Driftbidrag flygplatser har från och med 2024 flyttats från länsplan till nationell plan genom ett regeringsbeslut.

²⁸ Utöver utfallet på 217 miljoner kronor för åtgärder 2022–2025, finns även ett utfall på 5,5 miljoner kronor för åtgärdsvalsstudier.

Åtgärder genomförda 2022–2025

I nedanstående tabell redovisas åtgärder genomförda 2022–2025. I tabellen redovisas åtgärder för sammanlagt 384 miljoner kronor som ligger planerad med en produktion efter 2025, det vill säga i länsplanen 2026–2037.

Länsplan regional transportinfrastruktur Västernorrland 2022–2033	Utfall 2022 (löpande pris) miljoner kronor	Utfall 2023 (löpande pris) miljoner kronor	Utfall 2024 (löpande pris) miljoner kronor	Prognos 2025 (löpande pris) miljoner kronor	Produktion efter 2025
<i>Järnväg</i>	1,3	0	0,8	2,1	
Mittbanan Ånge-Sundsvall, förrättningar	1,3	0	0,8	0	
Vändslinga Västerasby, Ådalsbanan	2,1			2,1	x
<i>Väginvestering</i>	27,8	87,3	33,4	20,7	
Trafiksäkerhetsåtgärder för fordonstrafik, åtgärder <50 miljoner kronor		2	0,2	3	
Väg 86 Kovland	22,3	14,6	0	4,1	
Väg 86 Silje - Kovland	1,8	15,4	31,7	8,6	x
Väg 622 Ljustavägen - Östra Birsta	3,5	54,7	0,7	0,2	
Väg 335 Sidensjö-Överhörnäs	0,2	0,3	0	2,8	
Investeringsbidrag enskild väg	0	0,3	0,8	1,9	
<i>Gång- och cykelinfrastruktur</i>	9,5	3	6,9	18,9	
Statlig cykelväg, åtgärder <50 miljoner kronor	0,1	0,8	1,8	2,8	
Väg 83 Genomfart Östavall	5,3	0,1			
Väg 562/559 Njurundabommen	0,7	0,2	0,2	0,2	
Väg 1060 Bodum Skepparvägen-Dekarsövägen	0,3	0,1			
Väg 648 Östra Laggarberg-Vävland				1,7	x
Väg 684 centrumåtgärder Söråker	2,9	0,6	2,2	14,1	x
Väg 90 Frånö - Kramfors		0,3	2,7	3,3	x
Väg 531 Fränsta				6	
Medfinansiering kommunala cykelvägar, åtgärder <50 miljoner kronor	0,2	0,9	0	4,8	
<i>Regionala kollektivtrafikanläggningar</i>	14,1	2,9	29,2	10	
Regionala kollektivtrafikanlägg, <50 miljoner kronor	12,1	2,8	21,5	3	
Väg 570 Allsta-Klingsta hållplatser			0,5	3,5	x
Medfinansiering regionala kollektivtrafik- anläggning <50 miljoner kronor	2	0,1	5,8	0,8	
<i>Driftbidrag till regional flygplats</i>	6	6	0	0	
<i>TOTALT exklusive ÅVS</i>	58,7	99,2	64,3	59,4	
ÅVS	1,7	0,7	2	1,1	

Tabell 5: Åtgärder genomförda i länsplan 2022–2025, sammanställd i augusti 2025

FINANSIERINGSPRINCIPER FÖR REGIONALA TÅGSTATIONER

Denna beskrivning är en sammanfattning av Trafikverkets interna 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 prövas 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.

BOTNISKA KORRIDOREN OCH MITTNORDISKA KORRIDOREN

