



Regional transportplan för Västernorrland 2018-2029

Förord

Region Västernorrland har sedan vi övertog det Regionala utvecklingsansvaret även ansvaret att besluta om hur statliga medel ska fördelas till transportinfrastruktur i Västernorrland. Transportinfrastrukturen har stor betydelse för människors vilja att leva och bo här, för näringslivets framtida utveckling och för länets möjligheter att bidra till Sveriges ekonomi. Den Regionala transportplanen 2018-2029, med en ekonomisk ram på 896 miljoner kronor, utgör en viktig del av vårt strategiska arbete med regional tillväxt och en socialt och ekologiskt hållbar utveckling.

Botniska korridoren är en viktig gränsöverskridande korridor i det europeiska stomnätet för transporter som kopplar samman Europa med det råvarurika norra Sverige, Norge och Finland där stora exportvärden skapas. Nya Ostkustbanan innebär att restiderna halveras från Umeå till Stockholm och tillgänglighetsförbättringen bidrar till att 63 000 nya bostäder kan byggas längs stråket fram till år 2035. Nya Ostkustbanan förbättrar tillförlitligheten för godstransporttider vilket innebär lägre transportkostnader och god miljöprestanda, det stärker även den exportintensiva basindustrin. En viktig del av utvecklingen av Botniska korridoren är Ådalsbanan, delen Västerasby till Långsele för tryggad godstrafik på sträckan, samt Mittstråket, med alla fyra transportslagen, mellan Sundsvall och Trondheim. Järnvägens stora betydelse för länets utveckling gör att vi prioriterar 146 miljoner kronor från den Regionala transportplanen till medfinansiering av järnvägsåtgärder i länet i den Nationella transportplanen.

Människors möjligheter att resa med tåg, buss och cykel till arbete, skola och fritidsaktiviteter ska förbättras och uppmuntras. Cykling kan i större utsträckning

bidra ökad fysisk aktivitet och förbättrad hälsa. I det EU-finansierade projektet Koll2020, kraftsamlar länet för att förbättra tillgängligheten till busshållplatser och bytespunkter i viktiga pendlingsstråk för alla grupper i samhället inte minst för personer med funktionsnedsättning. En attraktiv kollektivtrafik är en förutsättning för att resande ska kunna ske mer hållbart och jämlikt. 345 miljoner eller nära 40 % av planeringsramen satsas på gång- och cykelvägar och kollektivtrafikanläggningar.

Säkerheten och standarden för vägarna i regionalt prioriterade stråk för arbetspendling och godstrafik ska förbättras. En särskild satsning sker på väg 86 mot Sundsvall. Vi vill också lyfta fram vikten av ökad bärighet och standard på länets vägar för att klara skogsindustrins transportbehov. Vägar och broar behöver stärkas för att klara fordon med bruttovikt på 74 ton. Bärighet tillhör den Nationella transportplanen och det är helt avgörande att bärighetsåtgärder i länet prioriteras.

Till länets tre flygplatser avsätts 136 miljoner kronor i driftbidrag för att tillgängligheten med flyg ska upprätthållas. Länets exportintensiva industrier innebär stort utrikesresande och krav på frekventa och snabba anslutningar till Arlanda för vidare resor ut i världen. Också för andra typer av företag och för myndigheter är tillgängligheten till Stockholm viktig. Tågtrafiken har ännu inte tillräckligt korta restider mellan länet och Stockholm, inte ens från länets södra delar, för att klara det fullt ut.

Vi vill att prioriteringar i Regional transportplan för Västernorrland 2018-2029, ska bidra till ett ekonomiskt, ekologiskt och socialt hållbart Västernorrland och därmed en Regional utveckling som gör skillnad.

ERIK LÖVGREN

Regionstyrelsens ordförande

Tabell över prioriterade åtgärder 2018-2029

| Regional transportplan Västernorrland 2018-2029 | Totalt mkr | Summa i plan mkr* |
|--|-----------------|-------------------|
| Järnväg | | 146 |
| Järnvägspår i Maland och Tunadalsspåret ^{1,2} | 862 | 33 |
| Ej namngivna insatser ² i Botniska korridorerna | | 55,5 |
| EU-projekt Mittstråket ¹ Mittbanan | 345 | 40,6 |
| Ej namngivna insatser ² i Mittstråket | | 17 |
| Vägar och tätortsgenomfarter | | 301 |
| Väg 335 Sidensjö–Överhörnäs ¹ | 130 | 22 |
| Väg 86 Kovland ^{1,2} | 62 | 41 |
| Väg 86 Silje–Kovland ² | 70 | 41 |
| Väg 86 Kovland–Kävsta ² | 116 | 81 |
| Väg 562/559 Njurundabommen ¹ (inkl gång- och cykelväg) | 18 | 14 |
| Väg 622 Ljustavägen–Östra Birsta (inkl gång- och cykelväg) | 47 | 44 |
| Väg 684 Centrumåtgärder Söråker | 33 | 16 |
| Väg 622 Timmervägen | | 2 |
| Ej namngivna brister statlig väg | 4 | 4 |
| Bidrag till byggande av enskilda vägar | ca 50-60 | 38 |
| Gång- och cykelvägar | | 198 |
| Väg 83 gång- och cykelväg Östavall ¹ (inkl hållplatser) | 15,3 | 9 |
| Väg 1060 gång- och cykelväg Bodum-Skepparvägen ¹ (inkl hållplatser) | 11,9 | 10 |
| Väg 531 gång- och cykelväg Ljungaverk (inkl hållplatser) | 9,5 | 8 |
| Ej namngivna statliga gång- och cykelvägar | 101 | 101 |
| Medfinansiering till kommunala gång- och cykelvägar | ca 140 | 70 |
| Kollektivtrafikanläggningar | | 116 |
| Kollektivtrafikanläggningar statlig väg | 63 | 63 |
| EU-projekt KOLL2020 ¹ | 58 | 14 |
| Väg 562 busshållplatser Resecentrum Sundsvall ^{1,2} | 1,2 | 1,2 |
| Medfinansiering regionala kollektivtrafikanläggningar | ca 80 | 38 |
| Driftbidrag till icke statliga flygplatser | | 136 |
| TOTALT | | 896 |

* Prinsnivå för samtliga objekt 2017-02 ¹ Låsning och/eller pågående ² Samfinansiering med Nationell transportplan

| 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 -2029 |
|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|--------------|
| 17,3 | 40,8 | 18 | 1 | 0 | 17,1 | 52 |
| | 16,5 | 16,5 | | | | |
| | 1 | 1,5 | 1 | | | 52 |
| 17,3 | 23,3 | | | | | |
| | | | | | 17 | |
| 29,3 | 8,3 | 11,7 | 51 | 49,4 | 31,7 | 120 |
| 21,6 | | | | | | |
| 1,5 | | | 17,5 | 21,5 | | |
| | 1 | 1,5 | 1,5 | 1 | 16,7 | 19 |
| | | | | 1,5 | 3 | 76,9 |
| 2,5 | 4,2 | 7,2 | | | | |
| 1,2 | 1,1 | | 28 | 13,4 | | |
| | | 1 | 1 | 7 | 7 | |
| | | | 1 | 1 | | x |
| | | | | 1 | 2 | 0,9 |
| 2,5 | 2 | 2 | 2 | 3 | 3 | 23 |
| 5,7 | 4 | 10,8 | 15,5 | 5 | 8 | 148,7 |
| 0,4 | | | 8,3 | | | |
| 1 | 0,8 | 8,5 | | | | |
| 1,3 | 1,3 | 0,3 | 5,2 | | | |
| | | | | 4 | 6 | 90,7 |
| 3 | 2 | 2 | 2 | 1 | 2 | 58 |
| 11 | 12,2 | 16 | 6 | 6 | 7 | 57,3 |
| | 2,5 | 4 | 5 | 5 | 6 | 40,3 |
| 8 | 5,5 | | | | | |
| | 1,2 | | | | | |
| 3 | 3 | 12 | 1 | 1 | 1 | 17 |
| 11,3 | 11,3 | 11,3 | 11,3 | 11,3 | 11,3 | 67,8 |
| 75 | 77 | 68 | 85 | 72 | 75 | 446 |

Innehållsförteckning

| | | | |
|--|-----------|---|-----------|
| TABELL ÖVER PRIORITERADE ÅTGÄRDER 2018-2029 | 4 | 3 VÄSTERNORRLAND – INFRASTRUKTUR OCH TRANSPORTER | 23 |
| 1 REGERINGENS UPPDRAG OCH TRANSPORTPOLITISKA MÅL | 9 | 3.1 Förutsättningar | 23 |
| 1.1 Uppdraget | 9 | Klimat och geologiska förhållanden | 23 |
| Uppdrag och ekonomiska ramar | 9 | Befolkning och arbetsmarknad | 24 |
| Åtgärder som får finansieras i regional respektive nationell transportplan | 10 | Bostäder | 26 |
| 1.2 Nationella mål och strategier | 10 | Social hållbarhet och transporter | 26 |
| Transportpolitiska mål | 11 | 3.2 Karta över länets infrastruktur | 28 |
| Sex prioriterade samhällsutmaningar | 11 | 3.3 Personresor | 29 |
| Nationella miljömål | 11 | Pendling | 29 |
| Fyrstegsprincipen | 11 | Flyg | 30 |
| Nationell cykelstrategi | 12 | 3.4 Godstransporter | 32 |
| 2 REGIONALA STRATEGIER OCH MÅL | 13 | Bärighet och elvägar | 34 |
| 2.1 Regional utvecklingsstrategi | 13 | Hamnar och sjöfart | 34 |
| 2.2 Prioriterade transportkorridorer | 14 | 4 GENOMFÖRDA INSATSER 2014-2017 | 37 |
| Botniska korridorerna | 16 | 5 REGIONAL TRANSPORTPLAN 2018-2029 | 39 |
| Nya Ostkustbanan | 16 | 5.1 Prioriteringar | 39 |
| Mittnordiska korridorerna | 16 | Planeringsram | 40 |
| 2.3 Kollektivtrafik | 17 | Fördelning på åtgärdsområden | 40 |
| Regionförstoring och tillgänglighet | 17 | Med- och samfinansiering | 40 |
| Koll2020 | 18 | Öppet fönster | 40 |
| Prioriterade stråk | 18 | Avvikelser | 40 |
| Trafiksäkerhet på busshållplatser | 20 | Tabell över prioriterade åtgärder 2018-2029 | 42 |
| 2.4 Besöksnäring | 21 | 5.2 Järnväg | 44 |

| | | | |
|--|----|--|-----------|
| Järnvägspår i Maland och Tunadalsspåret..... | 44 | Medfinansiering till regionala kollektiv- trafikanläggningar..... | 55 |
| Ej namngivna insatser i Botniska korridoren ... | 45 | 5.6 Driftbidrag till Höga Kusten, Sundsvall och Örnsköldsviks flygplatser | 56 |
| EU-Projekt Mittstråket – Mittbanan | 45 | | |
| Ej namngivna åtgärder i Mittbanan..... | 45 | | |
| 5.3 Väg..... | 46 | | |
| Väg 335 Sidensjö–Överhörnäs inklusive vattentäktsskydd | 47 | | |
| Väg 86 Kovland inklusive gång och cykel | 47 | | |
| Väg 86 Silje–Kovland | 47 | | |
| Väg 86 Kovland–Kävsta..... | 48 | | |
| Väg 562/väg 559 Njurundabommen inkl gc.... | 48 | | |
| Väg 622 Ljustavägen–Östra Birsta inkl gc..... | 48 | | |
| Väg 684 Centrumåtgärder Söråker..... | 49 | | |
| Väg 622 Timmervägen | 49 | | |
| Ej namngivna brister | 49 | | |
| Bidrag till byggande av enskild väg | 50 | | |
| 5.4 Gång- och cykelvägar..... | 50 | | |
| Väg 83 gång- och cykelväg genom Östavall..... | 53 | | |
| Väg 1060 gång- och cykelväg Bodum–Skepparv. | 53 | | |
| Väg 531 gång- och cykelväg Ljungaverk | 53 | | |
| Ej namngivna statliga gång- och cykelvägar | 53 | | |
| Medfinansiering till gång- och cykelvägar på kommunala vägar..... | 54 | | |
| 5.5 Kollektivtrafikanläggningar..... | 54 | | |
| Kollektivtrafikanläggningar statlig väg..... | 54 | | |
| EU-projekt KOLL2020..... | 54 | | |
| Väg 562 busshållplatser resecentrum Sundsvall..... | 55 | | |
| | | 6 BEDÖMNING AV TRANSPORTPLANENS EFFEKTER..... | 57 |
| | | 6.1 Process och bred bedömning..... | 57 |
| | | 6.2 Miljöbedömning och miljökonsekvens- beskrivning | 58 |
| | | 6.3 Jämställdhet..... | 59 |
| | | 6.4 Effekter och målpuppfyllelse | 61 |
| | | Transportpolitiska mål | 61 |
| | | Bostadsbyggande..... | 61 |



Foto: Mostphotos



KAPITEL 1

Regeringens uppdrag och transportpolitiska mål

1.1 UPPDRAGET

Uppdrag och ekonomiska ramar

Upprättandet av Nationell transportplan och regionala transportplaner sker i en sammanhållen process. Arbetet inleddes i mars 2017 då regeringen gav Trafikverket, Region Västernorrland och övriga regionala planupprättare, i uppdrag att ta fram transportplaner för 2018-2029. Region Västernorrland har remitterat förslag till regional transportplan för Västernorrland under hösten 2017, inarbetat inkomna synpunkter och redovisat ett bearbetat förslag till Regeringen 31 januari 2018. Regeringen beslutade i maj 2018 om en ekonomisk ram för den regionala transportplanen, vartefter Region Västernorrland den 25 september 2018, fastställde Regional transportplan för Västernorrland 2018 - 2029.

Den ekonomiska ramen för åtgärder i den statliga transportinfrastrukturen under 2018-2029 uppgår till 622,5 miljarder kronor, varav 896,2 miljoner kronor avsatts till Västernorrlands regionala transportplan.

Åtgärder som får finansieras i regional respektive nationell transportplan

Den långsiktiga statliga infrastrukturplaneringen regleras av ett antal förordningar¹. Enligt förordningen får den regionala transportplanen omfatta:

- investeringar i statliga vägar som inte ingår i stamvägnätet

- medfinansiering till vissa regionala kollektivtrafikanläggningar
- åtgärder i andra icke-statligt finansierade anläggningar av betydelse för det regionala transportsystemet
- driftbidrag till icke-statliga flygplatser som bedöms som strategiskt viktiga för regionen.
- investeringar och förbättringsåtgärder för vilka Trafikverket ansvarar för i den nationella transportplanen
- bidrag till byggande och drift av enskilda vägar

Den nationella transportplanen får omfatta, bland annat:

- investeringar och förbättringar i statliga stamvägar
- drift, underhåll, tjälsäkring, bärighet, rekonstruktion för hela det statliga vägnätet
- drift, underhåll, rekonstruktion, investering i det statliga järnvägsnätet, terminaler och stationer
- åtgärder som kan påverka transportefterfrågan och val av transportsätt, med mera
- busshållplatser längs statliga vägar om hållplatserna ingår i prioriterat kollektivtrafiknät som ska vara användbart för personer med funktionsnedsättning

Den nationella transportplanen får även innehålla medfinansiering eller statsbidrag till

- farleder och slussar
- drift till icke-statliga flygplatser
- regionala kollektivtrafikanläggningar och rullande järnvägsmateriel
- drift av enskilda vägar

1.2 NATIONELLA MÅL OCH STRATEGIER

Av regeringens uppdrag framgår att utgångspunkterna för analyser och förslag till åtgärder ska vara den av riksdagens beslutade infrastrukturproposition *Infrastruktur för framtiden* (prop. 2016/17:21), det övergripande transportpolitiska målet samt de jämbördiga funktions- och hänsynsmålen, fyrstegsprincipen, samt ett trafikslagsövergripande synsätt. Förutsättningarna för att möta ett ökat bostadsbyggande genom statliga infrastrukturåtgärder, bör också vägas in. Åtgärder som kan möta transportefterfrågan och val av transportsätt samt åtgärder som ger effektivare användning av befintlig infrastruktur kan övervägas. Vad gäller persontransporter bör föreslagna åtgärder bidra till att andelen kollektivtrafik ökar. Miljöaspekterna ska integreras så att en hållbar utveckling främjas, vilket innebär att miljökonsekvenser ska identifieras, beskrivas och bedömas. Därutöver ska en samlad effektbedömning redovisas. Analyserna ska visa i vilken utsträckning förslaget bidrar till att det övergripande transportpolitiska målet samt att de jämbördiga funktions- och hänsynsmålen nås, samt vilka målkonflikter som uppnås.

Transportpolitiska mål

Det övergripande transportpolitiska målet är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgare och näringslivet i hela landet. Det övergripande målet har preciserats i ett funktionsmål för tillgänglighet och ett hänsynsmål för säkerhet, miljö och hälsa.

¹ Förordning (2009:239) om länsplaner för regional transportinfrastruktur

¹ Förordning (2009:236) om en nationell plan för transportinfrastruktur

¹ Förordning (2009:237) om statlig medfinansiering till vissa regionala kollektivtrafikanläggningar mm.

¹ Förordning (1989:891) om statsbidrag till enskild väghållning

Funktionsmålet om tillgänglighet innebär att transportsystemet ska medverka till att ge alla en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet samt bidra till utvecklingskraft i hela landet. Transportsystemet ska vara av god kvalitet och jämställt, det vill säga, likvärdigt svara mot kvinnors och mäns transportbehov.

Hänsynsmålet för säkerhet, miljö och hälsa innebär att transportsystemet ska anpassas så att ingen dödas eller skadas allvarligt. Det ska också bidra till att miljökvalitetsmålen uppnås och till förbättrad hälsa.

Sex prioriterade samhällsutmaningar

Sex prioriterade samhällsutmaningar där transportsystemet spelar stor roll beskrivs i infrastrukturen propositionen (*prop. 2016/17:21*) ska beaktas då transportplanerna tas fram.

- Omställning till ett av världens första fossilfria välfärdsländer
- Investeringar för ett ökat bostadsbyggande
- Förbättra förutsättningarna för näringslivet
- Förstärka sysselsättningen i hela landet
- Ta höjd för och utnyttja digitaliseringens effekter
- Ett inkluderande samhälle.

Nationella miljömål

Riksdagen har beslutat om en samlad miljöpolitik för ett hållbart Sverige med det övergripande målet att till nästa generation lämna över ett samhälle där de stora miljöproblemen är lösta, utan att orsaka miljö- och hälsoproblem utanför Sveriges gränser. För att uppnå detta finns 16 miljö kvalitetsmål, varav flera har betydelse för transportsektorn. De tre miljömål som bedöms som allra viktigast för Transportplanen är Begränsad klimatpåverkan, God bebyggd miljö och Frisk luft. Därutöver bedöms Transportplanen har en betydande påverkan på människors hälsa. Miljömålen ligger till grund för miljöbedömningen, se vidare separat dokument Miljökonsekvensbeskrivning av regional transportplan för Västernorrland 2018-2029.

Fyrstegsprincipen

Fyrstegsprincipen ska tillämpas i planeringen för att säkerställa effektiva och långsiktigt hållbara lösningar, ekonomiskt, miljömässigt och socialt. Metoden innebär att man steg för steg analyserar hur ett trafikproblem kan lösas på ett så resurseffektivt sätt som möjligt. Åtgärder som prioriteras i den regionala transportplanen måste ha identifierats med hjälp av fyrstegsprincipen i någon form av underlag, exempelvis åtgärdsvalsstudier eller annan utredning.

1. Tänk om, handlar om att påverka behovet av transporter och val av transportsätt. Exempelvis avgifter, subventioner, attitydpåverkan, lokalisering.
2. Optimera, handlar om att använda den befintliga infrastrukturen mer effektivt. Exempelvis samordna transporter, öka turtätheten, busskörfält.
3. Bygg om, innebär begränsade ombyggnadsåtgärder. Exempelvis förstärka och öka bärigheten, bygga bussfickor, förlänga plattformar
4. Bygg nytt innebär nyinvesteringar och större ombyggnadsåtgärder. Exempelvis byggande av väg i nystreckning, dubbelspår.

Nationell cykelstrategi

Regeringen beslutade hösten 2017 om en nationell cykelstrategi² för ökad och säker cykling som bidrar till ett hållbart samhälle med hög livskvalitet i hela landet. I strategin konstateras att det bör finnas potential att föra över bilresor till cykel, framförallt inom och nära tätorter och att cyklingens betydelse bör lyftas i samhällsplaneringen. Planering av städer och tätorter påverkar mäns och kvinnors rörelsemönster och val av transportmedel där cykel bör ingå som ett viktigt alternativ. Det behövs mer kunskap om och ökad fokus på befintliga och potentiella grupper av cyklister, samt vilka effekter olika åtgärder har för cykling. Bland annat kan förutsättningarna förbättras för ökad fysisk aktivitet bland barn och unga genom ökat cyklande. Nyanlända och andra grupper av utrikesfödda kan ha behov av att lära sig cykla och få ökade kunskaper om trafikregler. Förutsättningar finns att även utveckla turism- och rekreationscykling. För att cykeln ska bli mer attraktiv som transportmedel behöver cykelvägnätet förbättras och nya förbindelser utvecklas. Det är viktigt att cykelvägnätet hänger ihop lokalt och regionalt och att det kopplar till målpunkter i samhället. Det behöver också bli säkrare att cykla. En stor del av de allvarliga cykelolyckorna beror på halka eller ojämnheter i vägbanan. Utformning och underhåll av infrastruktur behöver anpassas efter cyklisters behov. Även bilars hastighet behöver anpassas i miljöer där bilister och cyklister delar utrymme, så att kollisioner inte leder till dödsfall eller allvarligt skadade.

² <http://www.regeringen.se/pressmeddelanden/2017/04/en-nationell-cykelstrategi-for-okad-och-saker-cykling/>



KAPITEL 2

Regionala strategier och mål

2.1 REGIONAL UTVECKLINGSSTRATEGI

Den regionala utvecklingsstrategin är Västernorrlands plattform för det strategiska regionala tillväxt- och utvecklingsarbete och vägledande för olika regionala sektorsprogram, bland annat den regionala transportplanen. Under 2018 har arbetet med att revidera utvecklingsstrategin inletts, med sikte på att en ny regionala utvecklingsstrategi ska kunna antas i början på 2019.

Transportinfrastrukturens betydelse för länets utveckling genom ökad tillgänglighet och utvecklade person och godstransporter poängteras i strategin. Effektiva kommunikationer är en del av ett hållbart samhälle och goda livsmiljöer. Västernorrland ska vara tilltalande att besöka, leva och verka i. De stora avstånden behöver överbryggas och såväl kvinnor som män ska ges bättre förutsättningar för lika tillgång till arbetsmarknaden genom pendling. I den regionala utvecklingsstrategin konstateras att det krävs stora investeringar i järnvägen längs Botniska korridoren, Mittbanan och Ådalsbanan för att uppnå väl fungerande gods- och persontransporter som bidrar till en hållbar regionförstoring. Planering av bostäder och kollektivtrafik behöver samordnas. Förutsättningar ska finnas för en konkurrenskraftig flygtrafik.

En halvtidsuppföljning³ togs under 2016 fram för den regionala utvecklingsstrategin. Den visar att stora framsteg gjorts inom transportinfrastrukturuområdet 2011 – 2015. Tack vare Botniabanan så har möjligheterna att resa och transportera gods med tåg för-

³ Halvtidsuppföljning RUS Framtid Västernorrland (2016); Länsstyrelsen Västernorrland

bättrats väsentligt och resandet ökat. Planering pågår för flera viktiga infrastrukturåtgärder, men fortsatta investeringar behövs.

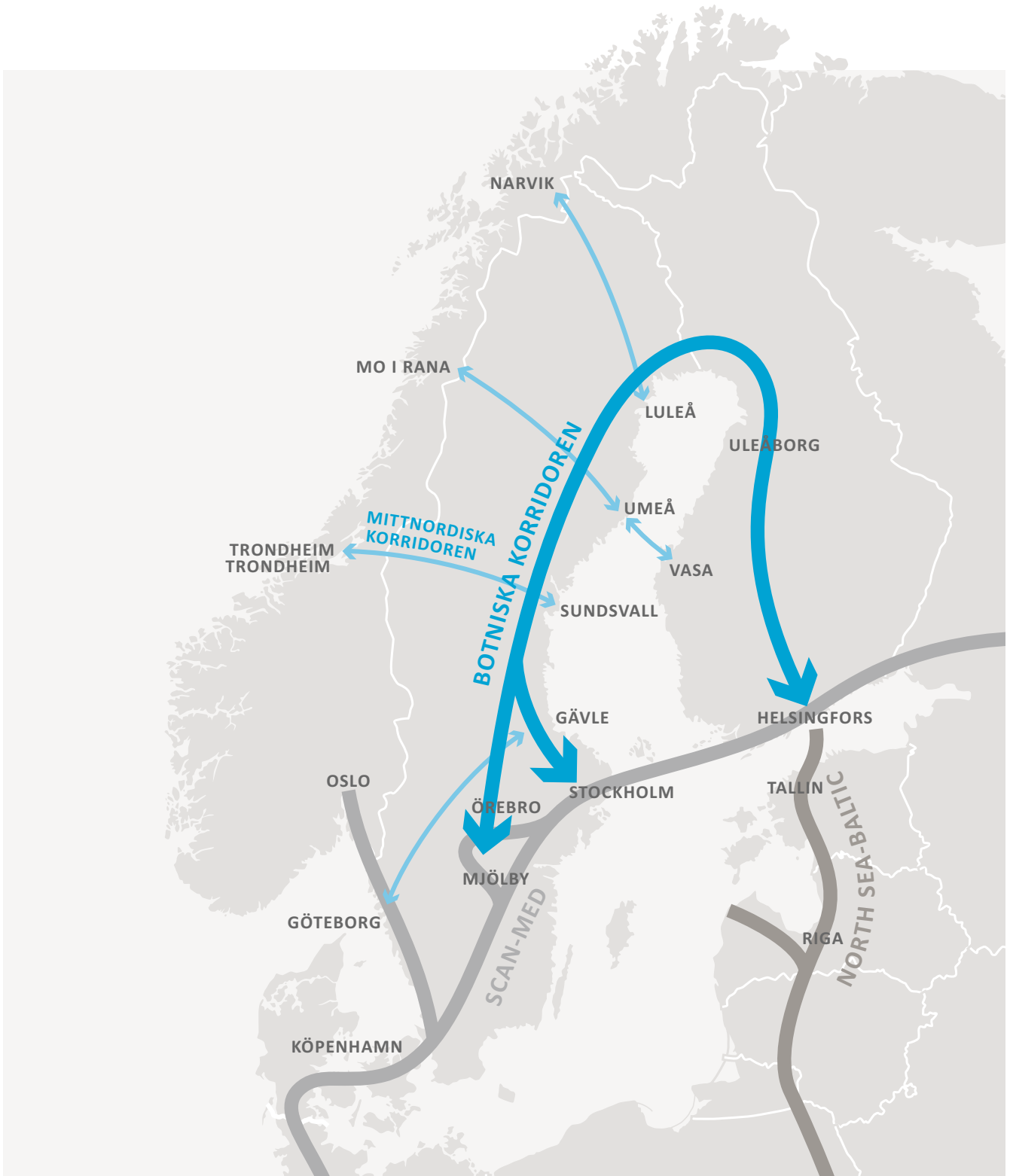
För att klara klimatutmaningen med minskade växthusgaser till atmosfären och samtidigt uppnå ekonomisk tillväxt, så måste järnvägen och sjöfarten ta merparten av tillväxten av transportarbetet. Väsentligt ökad kapacitet i järnvägsnätet måste till för att möta efterfrågan på kollektivtrafik och effektiva godstransporter, samt minska vägtrafikarbetet. Restiden Sundsvall–Stockholm har ökat med mer än 30 minuter de senaste tio åren beroende på den stora belastningen på enkelspåret Gäve–Sundsvall–Härnösand. Kollektivtrafikens marknadsandel i länet var tio procent under 2015, vilket är lägre än riksgenomsnittet på 26 procent. Det är fortsatt viktigt att investeringar görs för att säkerställa och utveckla logistiklösningar och intermodala system för att tillgodose industrins och godstrafikens behov på ett hållbart sätt. När det gäller förutsättningarna för en konkurrenskraftig flygtrafik så konstateras att alla tre flygplatser bidrar till en samhällsnytta för företagen, sysselsättning och löneutveckling.

2.2 PRIORITERADE TRANSPORTKORRIDORER

Regional systemanalys 2010-2021⁴ beskriver de fyra nordligaste länens gemensamma behov och prioriteringar av stråk på övergripande nivå. Industrin i norra Sverige har höga produktionsvärden, kraftig tillväxt och genomför mycket stora investeringar. Norra Sveriges basindustri, gruv- och skogsnäring, är viktig leverantörer av produkter till övriga EU. Även besöksnäringen med bland annat vinterdestinationer som Åre är en mycket betydelsefull näring och ställer särskilda krav på transportsystemet då befolkningen i fjällområden ökar kraftfullt under vintersäsongen med mycket stora trafiktoppar till följd. Arbetspendlingen behöver underlättas och restiderna kortas, inte minst från de mer perifera kommunerna till kompletterande arbetsmarknader. Kompetensförsörjningen är viktig för långsiktig konkurrenskraft. Stora mängder gods transporteras på järnväg, men stora kapacitetsproblem finns vilket hindrar en fortsatt utveckling. Hamnarna är baserade på näringslivets nischer, är effektivt inbördes specialiserade och kompletterar varandra. För norra Sverige är vägsystemet av avgörande betydelse även för interregionala resor och transporter. Skogsnäringen efterlyser fortsatta bärighetshöjande insatser. De fyra nordligaste länen tillhör de mest exportintensiva i landet, mätt per invånare. Industrin är helt beroende av snabba flygförbindelser, särskilt via Arlanda och vidare ut i världen.

Målbilden är att regionens näringsliv ska vara fortsatt konkurrenskraftigt och att basindustrins bidrag till Sveriges ekonomi ska bibehållas. Näringslivet behöver differentieras och tryggas genom kompetensförsörjning, forskning och högkompetenta tjänsteföretag. Besöksnäringen ska attrahera människor inom länen, nationellt och internationellt. Livsmiljön ska utvecklas genom bättre hälsa och livskvalitet samt minska klimatpåverkan. Systemanalysen prioriterar stråk: E4 och järnvägen i Botniska korridoren längs kusten, samt strategiska tvärstråk med bland annat E10, E12, E14 och Mittbanan. Utvecklingen av Botniska korridorens järnvägsinfrastruktur behöver forceras. Även E4:an behöver förbättras, både genom Örnsköldsvik och Härnösand. Även den mycket låga väg- och järnvägsstandarderna i Mittnordenstråket behöver åtgärdas för gods- och persontrafik. En sammanhållen kustjärnväg ger förutsättningar för minskade restider och överlappande arbetsmarknader.

⁴ Regional systemanalys 2010-2021
De fyra nordligaste länen (2008);
Länsstyrelsen Västernorrland



Botniska korridoren

En kompletterande systemanalys för Botniska korridoren⁵ togs fram under 2016. I den konstateras att Botniska korridoren är en viktig gränsöverskridande korridor i det europeiska stomnätet för transporter. Tillsammans med Mittstråket och övriga tvärstråk, binder Botniska korridoren samman Europa med det råvarurika norra Sverige, Norge och Finland där stora exportvärden skapas. Stora flöden transporteras längs Botniska korridoren mellan råvaruproduktionen i Norrland och förädlingsindustri och marknad i mellersta och södra Sverige och övriga Europa. De största utmaningarna är brist på tillförlitlighet på grund av brist på kapacitet och mycket långa sträckor med enkelspår utan möjlighet till omledning. Med en utbyggd Botnisk korridor kan näringslivets godstransporter minska i kostnad och klimatpåverkan. Investerare, företag och besökare kan erbjudas tillförlitliga och snabba resor och transporter, med smidiga anslutningar till järnvägsterminaler, hamnar och flyg. Företag får större möjligheter att hitta kvinnor och män med rätt kompetens och människor som letar efter jobb får betydligt större utbud av arbetsgivare att söka sig till. Dubbelspår på Ostkustbanan är den enskilda utvecklingsfråga som är högst prioriterad bland regioner och kommuner efter södra norrlandskusten.

Nya Ostkustbanan

Ny Ostkustbana mellan Gävle och Härnösand bidrar starkt till att flytta över resenärer från personbil och flyg till tåg, samt gods från lastbil till tåg. Ostkustbanan binder samman järnvägen i norra och södra Sverige i ett sammanhängande system för godstransporter, halverar restiderna i stråket från Umeå till Stockholm och sammanbinder tillväxtregioner i norra Sverige. Utbyggnaden skapar också ett sammanhängande transportsystem med maximalt 10 % lutning mellan Umeå och Göteborg respektive Öresund, reducerar transportvägar och transporttider och förbättrar den kritiska tillförlitligheten som är avgörande för att industrin ska kunna dra nytta av järnvägen lägre transportkostnader och goda miljöprestanda. Detta bidrar till att stärka den exportintensiva basindustrin, som i sin tur genererar tillväxt och sysselsättning i hela Sverige. Dessutom bidrar Nya Ostkustbanan till regionförstoring som leder till bättre fungerande arbetsmarknader. När tillväxtregioner som Sundsvall och Gävle vidgas och knyts närmare Mälardalsregionen stärks tillväxten och attraktionskraften ökar för både människor och verksamheter.

Bolaget Ostkustbanan 2015 AB drivs av Region Västernorrland, Region Gävleborg, Länsstyrelsen Västernorrland och kommunerna Gävle, Söderhamn, Hudiksvall, Nordanstig, Sundsvall, Härnösand, Kramfors och Örnsköldsvik. Bolagets mål är att påskynda beslutet att bygga en ny järnväg Gävle–Sundsvall–Härnösand för att stå klart att använda fullt ut senast 2030.

Mittnordiska korridoren

Mittnordiska korridoren förbinder, med alla fyra transportslagen, regionerna kring Trondheim, Östersund och Sundsvall. Mittstråket är en viktig passage för godstrafik som ska till och från hamnarna i öst och väst. Det investeras i ökad hamncapacitet i både Sundsvall och i Trondheim. Godsvolymerna väntas öka och flyttas över från väg till järnväg då elektrifieringen på norska sidan och Sveriges investering i Stora helvetet blir klara. I Mittstråket bor cirka 500 000 människor och det finns cirka 54 000 studeran-

⁵ Botniska korridoren – övergripande systemanalys (2016); Botniska korridoren



Foto: Örjan Leek

de på de två universiteten. Arbetspendlingen och den starka besöksnäringen bidrar ett stort antal resor i Mittnorden mellan Atlankusten, fjällområdena, Bottenhavet inklusive Höga Kusten.

2.3 KOLLEKTIVTRAFIK

Regionförstoring och tillgänglighet

Kollektivtrafiken är mycket viktigt för en hållbar regional utveckling, attraktivitet och tillgänglighet, vilket även understryks i den regionala utvecklingsstrategin. Människor befinner sig tack vare en förbättrade kommunikationer, alltmer i ett regionalt sammanhang vad gäller arbete, utbildning, boende, offentlig service och handel.

Väl fungerande regional och nationell tågtrafik är avgörande för att en arbetsmarknadsregion ska vara attraktiv och kompetensförsörjd. I Västernorrland finns en stark pendling framförallt längs kuststråket Umeå–Sundsvall och mot norra Hälsingland, samt i stråket Sundsvall–Östersund. Ur ett resenärsperspektiv är det mycket viktigt att kollektivtrafiksystemet är sammanhållet och harmoniserar både mellan olika trafikslag och över administrativa kommun- och länsgränser.

Regional tillgänglighet uppnås genom minskade restider med tåg, ökad tillgänglighet i kollektivtrafik vad gäller tillgänglig information, fysisk tillgänglighet i bytestpunkter och fordon, samt förbättrad samordning med mellan olika transportslag exempelvis

vad gäller samordnade tidtabeller eller pendlar- och cykelparkeringar vid resecenter och hållplatser. På övergripande nivå är det också viktigt med en planering av bostäder och verksamheter i anslutning till kollektivtrafikstråk.

En medveten satsning på höjd standard och tillgänglighet vid bytespunkter medför ökad attraktivitet för kollektivtrafiken. Kompletterande insatser såsom satsningar på information för att påverka individens attityd till hållbart resande ger ökade möjligheter till att fler väljer kollektivtrafiken. I länets mer glesare områden finns behov av att utveckla nya kollektivtrafiklösningar som är särskilt framtagna ur ett landsbygds- och glesbygdsperspektiv. En tillgänglig kollektivtrafik ökar möjligheterna för alla invånare – oavsett kön, ålder, socioekonomisk tillhörighet och funktionsnedsättning – att nå arbetsplatser, skolor och rekreation, vilket ger stora samhällsvinster. Hållplatser och bytespunkter i länet har stora förbättringspotentialer.

Koll2020

Det EU-finansierade projektet Koll2020 syftar till att utveckla den regionala kollektivtrafiken genom information, marknadsföring och investeringar. Tillgängligheten till busshållplatser och bytespunkter ska förbättras, inte minst för personer med funktionsnedsättning och för grupper som sällan åker kollektivt. Målet är att åtgärder i projektet ska leda till fler resor görs med kollektivtrafik och att kollektivtrafikens andel av de motoriserade persontransporterna ökar. I projektet tas strategiska analyser och utredningar fram för att utveckla den regionala buss- och tågtrafiken, hållplatser och bytespunkter. Tanken är att resultat från Koll2020 som inte rymms inom projektets tid och/eller ekonomi, ska tas tillvara i den regionala transportplanen och genomföras medel till kollektivtrafikanläggningar.

Prioriterade stråk

I Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands läns regionala trafikförsörjningsprogram⁶ uttrycks den politiska långsiktiga viljeinriktningen för länets kollektivtrafik. De övergripande målen i trafikförsörjningsprogrammet är:

- kollektivtrafiken är attraktiv och modern och utgår från resenärens behov
- behovsanpassad kollektivtrafik bidrar till ett hållbart och inkluderande samhälle
- kollektivtrafiken bidrar till starka och växande arbetsmarknadsregioner

Den regionala transportplanens medel för kollektivtrafikanläggningar styrs till

- prioriterade stråk och trafikområden enligt det regionala trafikförsörjningsprogrammet
- busshållplatser som används av skolbarn (avser hållplatser med så kallad grundläggande trafik)

Grunden för utpekande av prioriterade stråk är arbetspendling mellan kommunhuvudorter och restider som kan konkurrera med bil. Prioriterade stråk ska ha attraktivt trafikutbud och hög tillgänglighet. Prioriterade stråk omfattar både tåg och/eller buss. I trafikförsörjningsprogrammet delas prioriterade stråk och trafikområden upp i starka stråk – med störst befintlig pendling och resandepotential – samt medelstarka stråk – med hög befintlig pendling och resandepotential. Starka respektive medelstarka stråk har vissa skillnader i nivån på trafikutbud, tillgänglighetsnivå, etc. Bland annat ska full tillgänglighet råda

⁶ *Framtidens kollektivtrafik i Västernorrlands län (2018); Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län*

PRIORITERADE STRÅK FÖR KOLLEKTIVTRAFIK

Gäller tåg och buss





Foto: Christina Mattsson

2030 i de stråk som definieras som starka. Det innebär att fordon, informationssystem, bytespunkter samt hållplatser med fler än 20 påstigande/dygn är tillgänglighetsanpassade. För mer information om starka respektive mellanstarka stråk och trafikområden se det regionala trafikförsörjningsprogrammet.

Starka stråk och trafikområden

- Umeå–Hudiksvall
- Matfors–Sundsvall
- Stadstrafiken i Sundsvall och Örnsköldsvik

Medelstarka stråk

- Kramfors–Sollefteå
- Ånge–Sundsvall

Trafiksäkerhet på busshållplatser

Utöver kollektivtrafik i prioriterade stråk och trafikområden finns också grundläggande trafik, vilket avser all övrig linjelagd trafik. Medel avsätts i den regionala transportplanen för att förbättra trafiksäkerheten på busshållplatser som används av skolbarn. Åtgärder

⁷ Tillväxtstrategi för Västernorrlands besöksnäring (2017); Landstinget Västernorrland



avser hållplatser med så kallad grundläggande trafik. En särskild kartläggning ska genomföras för prioritering av åtgärder.

2.4 BESÖKSNÄRING

Av tillväxtstrategi för besöksnäringen i Västernorrland, framgår att regionens besöksnäring är en växande näring som skapar tillväxt, arbetstillfällen och stärker länets attraktivitet. Länets besöksnäring beräknas omsätta 5,8 miljarder och generera i knappt 3 900 årsverken⁷. Besökare i länet är i behov av transport, boende, mat samt aktiviteter i form av kultur, idrott, natur, shopping med mera, vilket levereras av företag, organisationer och ideella krafter. Det lokala perspektivet är centralt då besöksnäringen i länet präglas av en stor mängd små och medelstora aktörer med behov av samordning och samverkan. Samverkan sker i två geografiska områden i länet. Kommunerna Sundsvall, Timrå och Ånge samarbetar i syfte att kombinera kunskaper, perspektiv och färdigheter för att tillsammans planera och genomföra insatser resurseffektivt. I Höga Kusten finns Höga Kusten Destinationsutveckling AB, ett bolag ägt av kommunerna Härnösand, Kramfors, Sollefteå och Örnsköldsvik med ansvar för att driva strategisk turismutveckling i Höga

Kusten. I Höga Kusten finns även Höga Kustens turism som ägs av företagare och entreprenörer med uppdraget är att skapa kommersiella värden och nyttor genom paketering, marknadsföring och försäljning.

Visionen är att Västernorrlands destinationer är självklara besöksmål för såväl svenska och utländska besökare och bidrar till hållbar tillväxt i hela länet. Förutom den ekonomiska hållbarheten, handlar det även om ekologisk hållbar användning av de resurser som är basen för många av de turistiska produkterna i länet, natur, kultur, miljöer, vatten och livsmedel. Det handlar även om social hållbarhet med bra villkor för de som arbetar inom besöksnäringen, att besöksmål, information och verksamheter är inkluderande och tillgängliga för alla. För en framgångsrik besöksnäring är en väl utvecklad infrastruktur och god tillgång till transportmöjligheter en avgörande faktor

Då Västernorrland och destinationernas närmarknader har ett förhållandevis svagt befolkningsunderlag är det viktigt att arbeta strategiskt och långsiktigt med att ständigt förbättra infrastrukturen och tillgängligheten. Detta för att minska restiden till länet så att destinationerna ges förutsättningar att vara nationellt och internationellt attraktiva och konkurrenskraftiga. Länets flygplatser är viktiga för att korta restiderna till länet. Väl utvecklade flyglinjer stärker länets konkurrenskraft och skapar ett attraktivare erbjudande till potentiella besökare. Idag reser många besökare med egen bil, men de som vill resa kollektivt på sin semester ska också kunna göra det på ett säkert, tillförlitligt och enkelt sätt. För att uppnå det måste turismen vara en aktiv samverkanspart inom kollektivtrafiken. Turismperspektivet ställer andra krav på biljettsystem och information än ett lokalboende- och pendlarperspektiv då besökare har lägre kunskap om hur trafiken fungerar just här. Det är viktigt med utvecklade knytpunkter med kollektivtrafik, där olika typer av trafikslag kan kombineras. Det tillgängliggör länets kulturarv, natur och andra sevärdheter.

För besöksnäringen strategiska prioriteringar för transportinfrastruktur:

- turismperspektivet ska vara närvarande i viktiga infrastrukturella styrdokument
- en gemensam vision, målbild och nulägesanalys över besöksnäringens infrastrukturella förutsättningar i länet behöver tas fram
- verka för utbyggnaden av dubbelspår Härnösand–Gävle



KAPITEL 3

Västernorrland – infrastruktur och transporter

3.1 FÖRUTSÄTTNINGAR

Klimat och geologiska förhållanden

Genom sitt geografiska läge i Norden har Västernorrland sedan länge fungerat som kommunikationsled och mötesplats som tidvis genomgått omfattande demografiska förändringar. Jorden, skogen och vattnet utgör de naturgivna förutsättningarna för mänsklig aktivitet. Den tätbebyggda kusten med de större städerna, den bitvis mycket branta kusten (den bergigaste kusten i Sverige) och skärgården, odlingslandskapen, de markerade älvdalarna samt det omfattande skogslandskapen präglar länet. Dagens infrastruktur, städerna och industrierna är lokaliserade på samma platser som de historiska färdvägarna och centrumbildningarna.

Den dramatiska terrängen i Höga Kusten-området sätter sina spår i klimatet. Delar av Ångermanlandskusten är den enda kuststräcka i Sverige där medeltemperaturen i juli inte når upp till 15 grader, möjligen beroende på att havet utanför är ovanligt djupt⁸. Den uppmätta årsnederbörden har ett markant maximum på de kustnära höjderna med upp till 800 millimeter på Skuleskogen söder om Örnsköldsvik. Området är en av de mest nederbördsrikaste i hela östra Sverige och drabbas vintertid av kraftiga snöfall med trafikstörningar till följd. Även södra delen av länet har stora höjdskillnader vilka medför stora klimatskillnader, där medeltemperaturer i januari skiljer så mycket som mellan -5 grader och -11 grader för olika platser.

⁸ SMHI; <https://www.smhi.se/kunskapsbanken/meteorologi/angermanlands-klimat-1.5000>



▲ *Nordingrå, Höga Kusten.*
Foto: Mostphotos

Vi går mot en framtid med ett förändrat klimat. En framtid, som enligt de klimatanalyser som SMHI tagit fram⁹, framgår att landets norra delar kommer att få betydligt mer nederbörd och ökning av temperaturer än landets södra delar. Det medför att markstabiliteten påverkas och bärigheten på vägnätet i Norrland försämras. Ökade temperaturer innebär samtidigt att tillväxten i skogarna ökar, vilket leder till ökat behov av tunga transporter i ett skogslän som Västernorrland. Analyser av hur norra Sverige påverkas av ett förändrat klimat bör ligga till grund för fördelning av bärighets- och trimningsåtgärder i väg- och järnvägsnäten.

De geologiska förhållandena i Västernorrland är geotekniskt en stor utmaning och länet tillhör de mer skredkänsliga områdena i Sverige¹⁰. Detta beror på att undergrunden i regionen består av jordarter som lera och silt. Den kuperande topografin med stora höjdskillnader gör också att ytvattnet får höga hastigheter vid stora flöden. Vägnätet som är gammalt och som ofta går på skrå blir därför utsatt för skador i form av skred och ras. Det har också historiskt förekommit många skred och ras länet. Med det förändrade klimatet med mera regn så kommer skredbenägenheten att öka ytterligare. Jordarten silt i kombination med köld och vatten gör också att vägarna i Västernorrland är speciellt utsatta för tjäle. Tjällyft gör att det bildas sprickor i vägar om inte de byggs rätt med tillräckligt tjock överbyggnad och diken. Om inte vägarna är rätt konstruerade så orsakar tjälen bärighetsproblem i form av spårbildning och på grusvägar uppmjukad och förstörd vägyta som avsevärt försämrar framkomligheten.

⁹ *Regional handlingsplan för klimatanpassning i Västernorrlands län (2017); Länsstyrelsen Västernorrland*

¹⁰ *SGU; Riksöversikt över finkorniga jordas skredbenägenhet*

Befolkning och arbetsmarknad

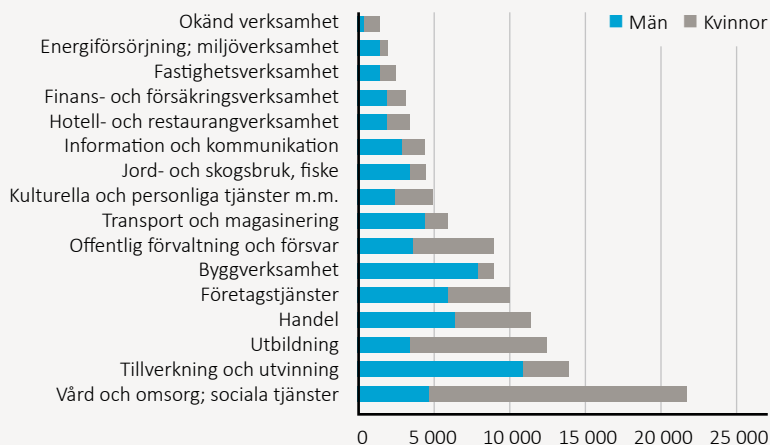
I Västernorrland bor cirka 246 000 personer eller 11 invånare per kvadratkilometer, vilket kan jämföras med rikets snitt på 24,5 invånare per kvadratkilometer. Befolkningsminskningen har bromsats upp och tack vare inflyttning av människor som är födda ut-

anför Sveriges gränser har befolkningen ökat de senaste åren. Demografiska utmaningar handlar om att andelen äldre i befolkningen är betydligt högre än riksgenomsnittet. Det medför större försörjningsbörda och lägre skatteunderlag för länets kommuner. Länet har även ett överskott av män i befolkningen. Länet har en högre andel utrikesfödda män än kvinnor.

Arbetsmarknaden i länet är mycket könssegregerad. De vanligaste yrkena för kvinnor i länet var 2015 undersköterskor (10% av alla yrken) lärare och fritidspedagoger (8% av alla yrken) samt butikspersonal (7% av alla yrken). För män var de vanligaste yrkena snickare, murare och anläggningsarbetare (5% av alla yrken), lastbils- och bussförare (4% av alla yrken), samt försäkringsrådgivare, inköpare och företagssäljare (4% av alla yrken). I länet arbetar 47 procent av kvinnorna inom näringslivet och 53 procent i offentlig sektor. I riket är fördelningen 57 procent i näringslivet och 43 procent i offentlig sektor. 84 procent av männen arbetar inom näringslivet och 16 procent i offentlig sektor. I riket är fördelningen 86 procent i näringslivet och 14 procent i offentlig sektor.

Arbetsförmedlingens *Arbetsmarknadsutsikterna* hösten 2017 visar utifrån intervjuer med länets företagare att kompetensbristerna i länet är omfattande och visar en trendmässig uppgång. 34 procent av de privata företagen och 69 procent av verksamheterna i offentliga tjänster uppger att de har haft svårigheter att rekrytera personal. Befolkningstillskottet i arbetsför ålder består till största delen av utrikesfödda och att underlätta för dem att få fäste på arbetsmarknaden är centralt. Arbetsgivarnas kompetenskrav ökar och vissa grupper på arbetsmarknaden hamnar allt längre ifrån arbetsgivarnas krav. Arbetsförmedlingen har identifierat de grupper som ofta har svårt att hitta arbete och därmed riskerar att hamna i långa tider av arbetslöshet: arbetslösa med högst förgymnasial utbildning, arbetslösa födda utanför Europa, arbetslösa med funktionsnedsättning som medför nedsatt arbetsförmåga, samt arbetslösa äldre (55-64 år).

FÖRVÄRVSARBETANDE 16+ ÅR MED ARBETSPLATS I VÄSTERNORRLAND (DAGBEFOLKNING) EFTER NÄRINGSGRUPP SNI 2007 OCH KÖN. ÅR 2016



Bostäder

I Länsstyrelsen Västernorrlands bostadsanalys 2018 framgår att kommunernas rapporterar underskott på bostäder i centralorterna och att det är obalans på bostadsmarknaden i kommunerna som helhet. Enbart en kommun uppger att man har överskott i kommunen som helhet. Det behövs både större och mindre bostäder.

Befolkningen i regionen har ökat med 2 548 personer 2014–2017, vilket helt kan förklaras av ett stort invandraröverskott. Länet har även tagit emot många asylsökande och detta har sammantaget medfört en allt större brist på lägenheter i delar av länet där det tidigare funnits lediga bostäder. Antalet hushåll har ökat med 355 stycken under 2014–2017. Förändringen sker på olika sätt i länets kommuner, men en gemensam faktor är att antalet barnfamiljer med tre barn eller fler har ökat sedan 2014.

Det planerade bostadsbyggandet har stannat upp något och att det råder viss osäkerhet i vilken omfattning privata aktörer kommer att bygga flerbostadshus under 2018 och 2019. Även kommunernas bedömning av bostadsbyggandet under innevarande år är något lägre än vid tidigare års förfrågningar. I 2018 års bostadsmarknadsenkät bedömer kommunerna i länet att drygt 819 bostäder (gällande alla typer av bostäder) påbörjas under 2018 och 1 335 bostäder under 2019. Produceras inte bostäder i en takt som motsvarar efterfrågan så drabbar i första hand ungdomar, studenter, nyanlända flyktingar och personer som redan står utanför den ordinarie bostadsmarknaden, som får svårare att hitta en egen bostad. Även äldre med svag ekonomi kan ha det svårt att hitta ett boende som motsvarar deras behov av tillgänglighet och ekonomi.

Social hållbarhet och transporter

Social hållbarhet handlar bland annat om inkludering, jämlikhet och hälsa. Transporter spelar roll för individers möjlighet att till fullo ta del av samhällets utbud. Sociala utmaningar på grund av exempelvis en åldrande befolkning, fattigdom och migration medför särskilda utmaningar även inom transportområdet.

Den sociala aspekten inom transportområdet omfattar de behov av resor och transporter som socialt och ekonomiskt utsatta grupper har. Den sociala aspekten inbegriper alla delar av resan, från miljön för fotgängare, läsbar information, utformning av fordon och bytespunkter, integrering mellan interregional, regional och lokal kollektivtrafik, till prissättning av biljetter, och så vidare.

Kollektivtrafik har betydelse vad gäller att förvärra eller minska den sociala utestängningen av utsatta och missgynnade grupper och påverka deras tillgång till grundläggande service, sysselsättning och sociala relationer. Ett socialt perspektiv på transportsatsningar innebär ett breddat underlag för hur olika grupper påverkas av investeringsbeslut. Väl planerade och genomtänkta förbättringar i allmänna transporttjänster kan stärka utvecklingen mot ett jämlikt samhälle där fler människor får tillgång och möjligheter till arbete, utbildning, rekreation och kulturupplevelser. Det handlar om att faktiskt möjliggöra både korta och långa resor även för de utsatta grupperna.

Många människor har en eller flera funktionshinder. Det kan till exempel handla om hörselnedsättning, rörelsehinder, synnedsättning och astma/allergi. Äldre personer och personer med funktionshinder har behov som i vissa fall ställer särskilda krav på transporter, information, stationer, fordon och trafik och övrig service, så att detta är

¹¹ Bostadsmarknadsanalys 2018, Publikation 2018:3; Länsstyrelsen Västernorrland



av hög kvalitet och användbart för alla. Arbetet i Västernorrland bör inriktas på viktiga målpunkter och pendlingsstråk.

Västernorrland ligger generellt högt i landet när det gäller flyktingmottagandet och högst i landet gällande antal asylsökande räknat per capita. Då flyktingar kommunplaceras måste det ofta till centrala lägen trots att bostadsbristen är mest påtaglig där, just för att de ska kunna ta sig till närliggande SFI-undervisning och andra etableringsaktiviteter. Möjligheten att resa med kollektivtrafik är en av flera faktorer som kan främja individers egen kapacitet att etablera sig i samhället.

När det gäller hälsa, så dödades 270 personer till följd av olyckor i vägtrafiken i landet 2016, vilket motsvarar 2,7 dödade per 100 000 invånare. I Västernorrland omkom 5 personer 2016 och 91 personer blev svårt skadade i vägtrafiken. Dödsolyckorna rapporteras så gott som alltid till polisen, medan endast ungefär hälften av de svåra skadefallen rapporteras och ungefär en tredjedel av de lindriga. Bortfallet varierar dessutom med bland annat trafikantkategori, olyckstyp och var den inträffat. Exempelvis är skadade cyklister, särskilt i singelolyckor med lindriga skador, starkt underrepresenterade i den officiella statistiken.

Ett nytt hastighetssystem för Sveriges vägar håller på att införas med syfte att anpassa hastigheterna till vägarnas standard och minska riskerna för olyckor i trafiken. Från och med 2025 ska vägar som saknar mittseparering inte ha högre hastigheter än 80 km/h. Vägar med en årsdygnstrafik under 2 000 fordon är undantagna. Ombyggnation av vägnätet för att klara 100 km/h är kostsamt och på många sträckor inte samhällsekonomiskt motiverat. Inriktningen på åtgärder sker därför mot stråk, viktiga för arbets- och studiependling, kollektivtrafik och besöksnäring.

3.2 KARTA ÖVER LÄNETS INFRASTRUKTUR

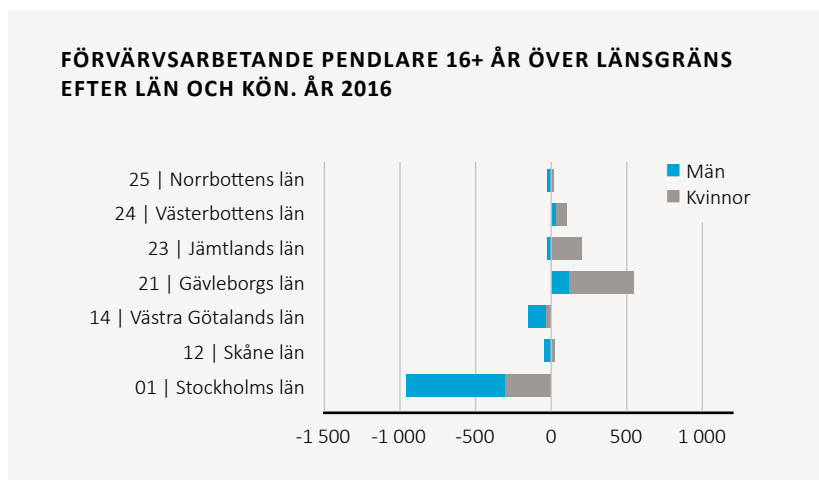


3.3 PERSONRESOR

Pendling

Länet är glest befolkat men har på samma gång en täthet genom att befolkningen till stor del är koncentrerad i ett nord-sydligt stråk längs Norrlandskusten. Det gör att de flesta av städerna är länkade till varandra i ett linjärt trafiksystem som på vägsidan utgörs av E4:an och på järnvägssidan av Ostkustbanan, Ådalsbanan och Botniabanan. Utöver befolkningskoncentrationen längs kusten finns inlandskommunen Ånge i ett tydligt öst-västligt stråk, Sundsvall–Östersund–Trondheim. I stråket finns även attraktiva fjällområden med Åre som huvudort. Orterna knyts samman av E14 och Mittbanan och på norska sidan Meråkersbanan. Inlandskommunen Sollefteå ligger i stråket Östersund–Sollefteå–Örnsköldsvik utmed Stambanan, riksväg 90, samt vägarna 87 och 335 som binder samman Östersund och Örnsköldsvik.

Skillnader finns i kvinnors och mäns resemonster. Män gör fler och längre resor per dag än kvinnor. Både män och kvinnor åker oftast bil, men män åker generellt mer bil medan kvinnor åker mer kollektivt. Det är också kopplat till inkomst. Höginkomsttagare åker generellt mer bil än låginkomsttagare. Färre kvinnor än män har körkort och tre fjärdedelar av alla bilar är registrerade på män. Män flyger oftare än kvinnor. Kvinnor cyklar, reser kollektivt eller går oftare än män. Kvinnor gör oftare kombinerade resor



TOTAL PENDLING, 2016

| Västernorrland | Inpendlare | Utpendlare | Nettopendling | Bor och arbetar i länet/kommunen |
|----------------|------------|------------|---------------|----------------------------------|
| Länet | 5 472 | 5 894 | -422 | 110 134 |
| Män | 3 554 | 3 815 | -261 | 57 120 |
| Kvinnor | 1 918 | 2 079 | -161 | 53 014 |



▲ *Kramfors flygplats.*
Foto: Håkan Nordström

med stopp på vägen för att utträtta ärenden. För män ökar antalet kombinerade resor med inkomsten. När kvinnor får barn minskar deras resande, medan när män får barn så ökar deras resande. Män reser mer i jobbet.

När det gäller pendling över länsgräns så är nettopendlingen av diagrammet nedan mellan Västernorrland och länen Norrbotten, Västerbotten, Jämtland, Gävleborg, Västra Götaland, Skåne och Stockholm.

Flyg

Västernorrland har tre flygplatser, Sundsvall-Timrå, Höga Kusten, samt Örnsköldsviks flygplatser. Alla tre drivs som kommunägda bolag och är med andra ord så kallade icke-statliga flygplatser. Runt 370 000 passagerare flyger årligen till och från någon av regionens tre flygplatser. Inrikestrafik till Arlanda dominerar, men reguljär trafik finns även till Bromma och Göteborg. Under sommaren finns även direktflyg från Sundsvall-Timrå till Visby. Reguljär utrikestrafik saknas, men chartertrafik finns under delar av året från Sundsvall-Timrå och Örnsköldsvik flygplatser. Sundsvall-Timrå är länets största flygplats med nära 290 000 passagerare. Höga Kusten flygplats är den enda med en tågstation i anslutning till flygplatsen. Örnsköldsviks flygplats har, på grund av kommunens exportintensiva industrier, bland landets högsta andel resenärer som flyger vidare utrikes från Arlanda. Flygresorna till/från flygplatserna utgörs till övervägande del av tjänsteresor.

Länets exportintensiva industri innebär stort utrikesresande och krav på frekventa och snabba anslutningar till Arlanda för vidare resor ut i världen. Tillgängligheten till avsättningsmarknaderna för att möta kunder, möjligheten att ta emot besökare eller att

ANTAL PASSAGERARE OCH LANDNINGAR. Transportstyrelsen (2017)

| 2016 | Höga Kusten | Sundsvall-Timrå | Örnsköldsvik |
|-------------------|-------------|-----------------|--------------|
| Antal passagerare | 11 396 | 289 709 | 71 535 |
| – varav inrikes | 11 385 | 258 838 | 67 930 |
| – varav utrikes | 11 | 30 871 | 3 605 |
| Antal landningar | 1 041 | 4 930 | 1 570 |

nå huvudkontor, är av väsentlig betydelse för dessa företag. Flyget är det enda realistiska alternativet för dessa resenärer. Också för andra typer av företag och för myndigheter är tillgängligheten till Stockholm viktig. Tågtrafiken från länet till Arlanda och Stockholm Central har ännu inte tillräckligt korta restider, inte ens från länets södra delar, för att vara ett fullgott alternativ. Idag tar en resa med tåg från Sundsvall till Stockholm 3,5 timme. Först med utbyggt dubbelspår längs norrlandskusten kan tåget restidsmässigt konkurrera med flyget. Flyget kommer därför att vara av avgörande betydelse under överskådlig tid.

Utöver flygplatsernas betydelse för ekonomisk tillväxt, så utgör de även en betydande samhällsnytta vid samhällskriser, exempelvis olyckor och bekämpning av skogsbränder. Ytterligare viktiga samhällsfunktioner är försvarsmaktens efterfrågan av regionala flygplatser för tankning, övning, etc. samt för ambulansflyg och organtransporter.

I en analys¹² från 2014 analyserades flygplatsernas effekter på tillväxten i länet utifrån sambandet att flygtillgänglighet skapar tillväxt. Tre aspekter studerades: utveckling av företag, sysselsättning och inkomst. Analysen visar att alla tre flygplatser ger positiva effekter för länets tillväxt och att det mest lönsamma är att behålla alla tre flygplatserna. Sundsvall-Timrå som har flest resenärer ger största tillväxtnytta. Beräkningsmodellen har dock sina begränsningar genom att den enbart fokuserar på tre aspekter kopplat till tillväxt. En mer täckande samhällsekonomisk beräkning bör innehålla fler faktorer exempelvis klimatpåverkan, hälsoeffekter, och så vidare.

I Trafikanalys rapport 2016:4 Inför en flygstrategi – ett kunskapsunderlag, framgår att flyget står för 2 procent av de globala utsläppen av koldioxid. Flygets klimatpåverkan är dock inte begränsad till koldioxid, utan även kväveoxider, partiklar och kondensånga på hög höjd. Höghöjds effekter, som berör utrikesflyget, leder till minst dubbel så stor påverkan som effekten från enbart koldioxidutsläpp, enligt Trafikanalys. Det innebär att flygsektorn står för 3 till 5 procent av den globala uppvärmningen.

Länets tre flygplatser drivs i kommunal regi och har under ett antal år erhållit driftbidrag på 11,3 miljoner årligen från regional transportplan. Syftet med det statliga driftbidraget till icke-statliga flygplatser är att främja en god flygtransportförbindelse i landet i de fallen att tillfredsställande kollektiva transportalternativ saknas. Driftbidraget ska täcka en del av det företagsekonomiska driftunderskottet. Driftbidragssystemet är uppbyggt så att

- Icke-statliga flygplatser med upphandlad flygtrafik får driftbidrag via den Nationella transportplanen.
- icke-statliga flygplatser utan upphandlad flygtrafik kan erhålla driftbidrag via de regionala transportplanerna förutsatt att den regionala planupprättaren prioriterar detta i den regionala transportplanen.

¹² Flygplatsernas i Västernorrland län – översiktlig analys av samhällsnytta (2014); WSP

Fördelningen av bidrag till länets flygplatser beräknades 2012 och baseras på Trafikverkets dåvarande beräkningsmodell. Ett antal statliga flygplatser övergick då till kommunal regi, däribland Örnsköldsvik flygplats och i samband med detta tillsköt regeringen medel till regionala transportplaner i län med icke-statliga flygplatser. Västernorrlands transportplan utökades med 10,3 miljoner kronor per år under en 10 års period, baserad på att Höga Kusten och Örnsköldsviks flygplatser var icke-statliga. Sundsvall-Timrå flygplats var fortfarande statlig och fanns därför inte med i beräkningen. Någon ytterligare utökning av den ekonomiska ramen då Sundsvall-Timrå flygplats övergick till kommunal regi gjordes aldrig av regeringen, men den dåvarande planupprättaren Länsstyrelsen Västernorrland beslutade trots detta att avsätta 1 miljon kronor per år till Sundsvall-Timrå flygplats under 2016 och 2017. Beloppet baserades på samma beräkningsmodell som användes vid regeringens beslut 2012. Bidraget togs från transportplanens åtgärdsområde Botniska korridoren och ligger kvar även under denna planeringsperiod.

Under processen med upprättandet av regional transportplan 2018-2029 har frågan om driftbidragets fördelning till länets tre flygplatser diskuterats tillsammans med politiker och tjänstemän från kommuner och regionen, med flera. På grund av oklarheter gällande trafikplikt Kramfors–Arlanda samt hantering av driftbidraget till Höga Kusten flygplats, bestämdes att ingen förändring skulle göras förens frågorna klargjorts, dock senast 2019. Sedan dess har Trafikverket beslutat om allmän trafikplikt för flyglinjen Höga Kusten flygplats–Arlanda från och med den 26 oktober 2019. I regeringens beslut om ramar för de regionala transportplanerna 2018-05-31, framgår att medel motsvarande 5,5 miljoner kronor per år flyttas från den regionala transportplanen till den nationella. Dessutom har regeringskansliet påbörjat en flygplatsöversyn i syfte att utreda statens engagemang och finansiering av icke-statliga flygplatser. Flygplatsöversynen planeras vara klar i början på 2019. Mot denna bakgrund går regionen i dagsläget inte vidare med den egna översynen av fördelning av driftbidraget.

3.4 GODSTRANSPORTER

Länets näringsliv domineras av basnäringar inom skog och vattenkraft, men också av industri inom verkstad, metall och kemi. Inom den kapitalintensiva basindustrin arbetar mer än var tredje industrisysselsatt i länet vilket är tre gånger fler än för riket. Skogen har haft en stor betydelse för länets utveckling och inneburit att Västernorrland är en av världens ledande regioner vad gäller trä- och massaproduktion. Industrin i länet genererar stora ekonomiska värden och betydande exportinkomster för landet. Västernorrland ligger därför bland de högsta i landet avseende bruttoregionprodukten per invånare och per sysselsatt.

Norrlands industri genererar omfattande godstransporter på väg, järnväg och sjöfart. Samspelet mellan transportslagen är avgörande för en effektiv logistik och terminaler och hamnar utgör viktiga noder. Det nord-sydliga stråket är dominerande för godstransporter, men ser man till skogsindustrin så har de snarare ett väst-östligt mönster än ett nord-sydligt. Skogsråvarutransporterna startar på lågtrafikerade vägar i inlandet och ökar i omfattning närmare kusten, där industrierna är lokaliserade. Timmertransporter på



Foto: Mostphotos

exempelvis vägarna 331, 86 och E14 är därför betydligt högre än på E4. Färdigvarorna går sedan med land- eller sjötransport söderut eller i Europa. Alternativa omvägar saknas ofta och slitaget på vägnätet är extremt högt på grund av de tunga råvarutransporterna.

I länet finns en obalans i transportbehoven eftersom exportprodukterna vida överstiger importprodukterna. Import av konsumtionsvaror sker oftast med lastbil till länet, medan export ofta går med båt eller tåg. Importvaror kommer från centrallager i Sydsvetige och går till butiker och distributionslager i Norrland. Ändrade konsumtionsvanor hos privatpersoner med ökad handel över internet leder till ökade transporter med främst lastbil.

I juni 2018 kommer en ny massafabrik att stå färdig i Timrå kommun. SCA satsar nära 8 miljarder kronor i den nya fabriken, som blir i världsklass när det gäller produktkvalitet, miljö och konkurrenskraft. Detta är en av de största industriinvesteringarna i Sverige genom tiderna och den största i Norrland någonsin. SCA Östrand fördubblar sin produktionskapacitet från 430 000 ton till 900 000 ton på årsbasis och får den största produktionslinjen för blekt barrsulfatmassa i världen. Planer pågår dessutom för investeringar i ett bioraffinaderi. Det har även investerats i Husum i Örnsköldsvik och förutsättningarna fortsatta satsningar utreds inom Domsjöområdet. Båda dessa investeringar innebär väsentlig ökning av transportbehovet i berörda produktionsområden. Bland annat påverkas vägtransporterna genom att behovet av råvara ökar. I dagsläget saknas en fördjupad studie över vilka effekterna på transportinfrastrukturen blir, men detta kommer att behöva tas fram.

Bärighet och elvägar

Skogsindustrin i länet har mycket stora transportbehov till följd av de stora avverkningsmängderna som ligger bland de högsta i landet. Alternativa omvägar saknas ofta och slitaget på vägnätet är extremt högt på grund av de tunga råvarutransporterna. Transporterna startar på lågtrafikerade vägar i inlandet och ökar i omfattning närmare kusten, där industrierna är lokaliserade. För näringslivets transporter särskild för skogsnäringen, är bärighetsrestriktioner ett påtagligt hinder. 16 procent av det statliga vägnätet i länet har bärighetsklass 2 och 3, vilket innebär begränsningar avseende fordonens bruttovikt.

Dessutom går utvecklingen mot längre och tyngre fordon, såsom 74-tons lastbilar. För konsumtionsvaror och produkter till dagligvaruhandeln uppnås transporteffektivitet genom framförallt längre fordon. När det gäller skogstransporter finns transporteffektivitet och miljövinster främst genom att fordonen blir tyngre¹³. Studier¹⁴ visar att bränsleförbrukningen minskar med 8–12 procent per transporterat ton, vilket innebär att koldioxidutsläppen minskar lika mycket. Det innebär att även logistikkostnaderna för företagen minskar, med nästan lika mycket det vill säga i genomsnitt 10 procent per transporterat ton. Handelskammaren Mittsverige har tagit fram ett beräkningsexempel som visar att för skogsnäringen i Örnsköldsvik skulle detta kunna betyda i storleksordningen 40–50 miljoner kronor i kostnadseffektivisering. För skogsnäringen i Sundsvalls-Timrå området sannolikt ännu mer eftersom ännu fler timmertransporter görs där. Transportstyrelsen bedömer att det inte finns något som tyder på försämrade trafiksäkerhet av tyngre fordon. Det behövs sammanhängande vägnät inklusive broar som klarar 74 ton, från det finmaskiga lågtrafikerade vägnätet till större regionala och nationella stråk, för att fordon med bruttovikt på 74 ton ska kunna användas hela vägen från avverkningsområden till industrier, terminaler och hamnar. Pilotprojekt pågår bland annat i Jämtland för att pröva BK4-vägnät, vilket innebär att det för Västernorrlands del saknas ett tillgängligt BK4-vägnät nära produktionsanläggningarna längs kusten. Trafikverkets strategi är att i första hand åtgärda broar längs nationella och regionala stråk och därefter bygga ut vägnätet. Viktigt framöver är att BK4-vägnätet byggs från industrin till inlandet, inte tvärtom. Prioritering av vägar och broar görs i samråd med näringslivet i de bärighetsgrupper som finns.

Ytterligare ett utvecklingsområde intressant för godstransporter på väg, för att minska användningen av fossila drivmedel och minska koldioxidutsläppen, är utbyggnad av elvägar som möjliggör eltillförsel under körning. För ett län som Västernorrland, med betydande mängder av skogsråvara som transporteras med lastbil, skulle detta kunna vara intressant att testa i samarbete med näringen. I länet finns ett antal lämpliga vägstråk både in mot de stora industrierna och mellan industrierna med mycket tung godstrafik lämpliga för detta.

Hamnar och sjöfart

Sjöfarten är av mycket stor betydelse för näringslivet i Västernorrland. Runt sju miljoner ton årligen hanteras över kaj vid länets alla hamnanläggningar. Länets hamninfrastruktur skiljer sig från övriga landet genom det stora antal hamnanläggningar som finns, ett drygt tjugotal. Industrihamnar det vill säga hamnar som är lokaliserad vid och för en viss industri dominerar. Lokalisering med hamn direkt till en industri ger en mycket effektiv infrastruktur för företagen. Hamnar öppna för allmän trafik finns i Sundsvall, Söråker i Timrå kommun, Härnösand och Örnsköldsvik. Länets hamnar har goda hamnförhållanden med skyddade hamnar och en djup kust.

¹³ Rapport om tyngre och längre fordonståg på det allmänna vägnätet (2014-08-14); Transportstyrelsen

¹⁴ Kontinuerlig uppföljning av drivmedelförbrukning och lastfyllnadsgrad för ett ETT- och ST-fordon; Skogforsk nr 831-2014



▲ Sundsvalls hamn

Två större tyngdpunkter i länets hamnstruktur är Sundsvall hamn och industrihamnen i Husum i Örnsköldsvik, som 2016 hanterade 2 165¹⁵ tusen ton respektive 1 684 tusen ton gods över kaj. Sundsvalls hamn är en av Sveriges största skogsindustrihamnar. I anslutning till Tunadalshamnen pågår planering för transportnavet Sundsvall Logistikpark, vilket är en satsning på ny containerhamn, kombiterminal och ytor för service- och logistikverksamhet. Tunadalshamnen är med sitt djup på 12,3 meter vid kaj, Sveriges djupaste hamn.

I Härnösands hamn och Söråkers hamn i Timrå kommun driver Deltaterminal AB hamnverksamhet. Båda hamnarna har järnvägsanslutning och ligger nära E4. Härnösands hamn har gynnsamma förhållanden vintertid med kort, bred och djup farled, vilket innebär att den är isfri länge. I Örnsköldsvik finns ett kluster av olika hamnanläggningar för handelsfartyg. Hamnbolaget driver också skärgårdstrafik året runt till öarna Ulvön, Trysunda och Strängöarna.

SVERIGES HAMNAR STATISTIK 2016

| Hamn | Gods över kaj (Tusen ton) | Anlöp handels- fartyg (antal) | Varav utrikes anlöp (antal) |
|-------------------------------|------------------------------|----------------------------------|--------------------------------|
| Husum | 1 684 | 495 | 374 |
| Sundsvall | 2 165 | 471 | 198 |
| Söråkers hamn, Delta Terminal | 83 | 35 | 27 |
| Örnsköldsvik | 859 | 147 | 95 |

¹⁵ Sveriges Hamnar; statistik 2016



KAPITEL 4

Genomförda insatser 2014-2017

ÅTGÄRDSOMRÅDEN

| Åtgärds- områden | Totalt i planen 2014-2025, mkr | Andel av plan 2014-2025, procent | Summa i plan 2014-2017, mkr | Utfall 2014-2017, mkr | Utfall 2014-2017, procent |
|--|---|---|--------------------------------------|-----------------------------|---------------------------------|
| Järnväg | 151 | 18 | 45 | 25,5 | 57 |
| Vägar* | 283,1 | 33 | 151 | 147,3 | 98 |
| Gång- och cykelvägar* | 190 | 22 | 73 | 73,9 | 101 |
| Kollektivtrafik- anläggningar | 110 | 13 | 43,3 | 5,9 | 14 |
| Driftbidrag till icke- statliga flygplatser | 125,6 | 15 | 43,2 | 43,2 | 100 |
| Totalt | 860 | | 298 | 296 | 99 |

* Kostnader för de gång- och cykelvägar som genomförs i vägprojekt ingår i åtgärdsområde *Vägar* i tabellen ovan.

Utfallet för åtgärden Kollektivtrafikanläggningar har varit lågt och låg endast på endast 14 procent av planeringsramen 2014-2017. Mot denna bakgrund har flera organisationer i länet samlats i projektet Koll2020 för att gemensamt satsa på att utveckla kollektivtrafiken.

GENOMFÖRDA INSATSER

| Genomförda insatser | Totalt i plan 2014-2025, mkr | I planen 2014-2017, mkr | Utfall 2014-2017, mkr |
|--|------------------------------------|-------------------------------|-----------------------------|
| Järnväg | 151 | 45 | 25,5 |
| Ostkustbanan: Gävle–Sundsvall | 18 | 14 | 0,7 |
| Triangelspår Maland inkl Tunadalsspåret | 33 | 11 | 0 |
| Ej namngivna utvecklingsinsatser | 60 | 10 | 0 |
| Åtgärdspaket Mittbanan | 40 | 10 | 24,8 |
| Vägar | 283,1 | 151 | 147,3 |
| Väg 335 Sidensjö–Överhörns | 64,5 | 64,5 | 67,5 |
| Riksväg 86 Bergsåker–Silje | 27,6 | 27,6 | 28,1 |
| Riksväg 86 Kovland | 12 | 5,2 | 7,1 |
| Återbetalning riksväg 90 cirkulation Kramfors | 7 | 7 | 7 |
| Återbetalning väg 622 cirkulation Birsta | 2 | 2 | 2 |
| Ej namngivna brister | 130 | 40 | 25,6 |
| Statligt bidrag till enskilda vägar | 40 | 4,7 | 10 |
| Gång- och cykelvägar | 190 | 73 | 73,9 |
| GC väg 615/665 Färjevägen–Slädaviken, Färjevägen–Kolonilotterna | 12,7 | 12,7 | 21,3 |
| GC väg 544 Matfors–Specksta | 1,4 | 1,4 | 24,9 |
| GC väg 331 Ramsele | 7 | 7 | 7 |
| GC väg 331 Bergeforsen Utskove–Forsmovägen | 2,7 | 2,7 | 0,1 |
| GC väg 957 Näsåker | 6,5 | 6,5 | 0 |
| GC Ej namngivna statliga objekt | 89,7 | 22,4 | 11 |
| Medfinans kommunala gång- och cykelvägar | 70 | 20,3 | 9,6 |
| Kollektivtrafikanläggningar | 110 | 43,3 | 5,9 |
| Kollektivtrafikanläggningar statliga vägar | 80 | 33,3 | 1,7 |
| Medfinansiering till regionala kollektiv- trafikanläggningar | 30 | 10 | 4,2 |
| Driftbidrag till icke statliga flygplatser | 126 | 43 | 43 |
| Totalt | 860 | 298 | 296 |



KAPITEL 5

Regional transportplan 2018-2029

5.1 PRIORITERINGAR

Prioriteringarna i länets regionala transportplan utgår från i de regionala systemanalyserna som lyfter godstransporter och pendlingsmöjligheter i de strategiska korridorerna Botniska korridoren och Mittnordkorridoren, koppling mellan korridorerna, samt transportslagsövergripande perspektiv det vill säga koppling mellan olika trafikslag exempelvis hamnar och resecentrum. Planen innehåller medfinansiering till järnvägsåtgärder i den nationella transportplanen för åtgärder som annars inte kommit till stånd förens längre fram i tiden. Beslut om medfinansiering togs redan i inför upprättandet av transportplanen 2010-2021.

Även regionala vägar viktiga för gods och arbetspendling samt prioriterade stråk för kollektivtrafik enligt trafikförsörjningsprogrammet – ligger till grund för prioriteringarna. Andelen resor med kollektiva färdmedel ska öka och tillgänglighet för alla ska förbättras i prioriterade stråk. Regionala vägar ska få förbättrad säkerhet och framkomlighet för både gods och arbetspendling. Även det mindre vägnätet på landsbygden ska kunna bibehålla och förbättra standarden genom att medel avsätts till bidrag till enskilda vägar för investeringar och större underhållsåtgärder.

Människors möjligheter att resa med tåg, buss och cykel, ska förbättras genom att kollektivtrafikanläggningar och gång- och cykelvägar prioriteras. Tillgängligheten med flyg till och från länet till Stockholm och via Arlanda till utrikesdestinationer ska behållas, genom att alla tre flygplatser erhåller driftbidrag.

Innan specifika åtgärder bestäms och prioriteras i transportplanen ska de normal föregås av en åtgärdsvalsstudie eller annan typ av utredning. Studierna kan vara mer eller mindre omfattande, men stå i proportion till behovet. Fyrstegsprincipen, se kapitel 1.2, ska tillämpas.

Planeringsram

Den ekonomiska planeringsramen för Regional transportplan för Västernorrland 2018-2029 uppgår till 896 200 miljoner kronor¹⁶. Regeringen beslutade i maj 2018 om definitiva ekonomiska ramar för de regionala transportplanerna, samt att dessa ramar skulle justeras av Trafikverket utifrån den över- respektive underförbrukning som skett åren 2014-2017. I regeringens beslut om ramar för de regionala transportplanerna 2018-05-31, framgår att medel motsvarande 5,5 miljoner kronor per år flyttas från den regionala transportplanen till den nationella.

FÖRDELNING PÅ ÅTGÄRDSOMRÅDEN

| Åtgärdsområden | Summa i plan 2018-2029, mkr | Andel av plan 2018-2029, % |
|--|-----------------------------------|----------------------------------|
| Järnväg | 146 | 16 |
| Väg* | 270 | 30 |
| Gång- och cykelvägar* | 229 | 26 |
| Kollektivtrafikanläggningar | 116 | 13 |
| Driftbidrag till icke statliga flygplatser | 136 | 15 |
| TOTALT | 896 | |

* Kostnaden (31,6 mkr) för de gång- och cykelvägar som genomförs i de namngivna vägprojekten och tätortsgenomfarterna, ingår i åtgärdsområde gång- och cykelvägar i ovan tabell.

Med- och samfinansiering

Åtgärder i transportplanerna kan finansieras genom att ytterligare medel tillförs genom:

- medfinansiering: en kombination av statliga medel och medel från exempelvis kommuner, näringsliv, EU:s strukturfonder och/eller brukaravgifter
- samfinansiering: finansiering med medel från både den nationella och regionala transportplanen

Regional transportplan för Västernorrland 2018 – 2029 samfinansierar järnvägsåtgärder i den nationella transportplanen med 140 miljoner kronor. Den nationella transportplanen samfinansierar vägåtgärder (bärighet) i den regionala transportplanen med 81,5 miljoner kronor. Medfinansiering finns till EU-projekten Mittstråket och Koll2020, planeras för väg 684 centrumåtgärder Söråker och kan även komma att prövas för andra åtgärder.

¹⁶ Ramar för regional transportinfrastruktur 2018-2029; Trafikverket; ärendet TRV 2018/66458; beslut 2018-08-06



Foto: Örjan Leek

Öppet fönster

Varje höst har kommunerna möjlighet att spela in brister och behov, bland annat utifrån utveckling av bebyggelse och verksamheter, i ett så kallat Öppet fönstret. Underlaget från kommunerna används tillsammans med statistik och analyser fram, samt synpunkter från den regionala kollektivtrafikhuvudmannen, handelskammaren, intresseföreningar med flera.

Avvikelser

Under planeringsperioden kan nya behov uppstå eller så kan omfattningen på en åtgärd förändras. Större avvikelser leder till att planen måste revideras, enligt förordningen 1997:263 om länsplaner för regional transportinfrastruktur. Kostnadsökningar för en åtgärd medför i första hand att åtgärdens prioritering i planen omprövas. I andra hand senareläggs åtgärden eller andra planerade åtgärder. Ett tredje alternativ är att tillskjuta medel från åtgärdsnitt till berörd åtgärd.

Tabell över prioriterade åtgärder 2018-2029*

| Regional transportplan Västernorrland 2018-2029 | Totalt mkr | Summa i plan mkr* | |
|--|-----------------|-------------------|--|
| Järnväg | | 146 | |
| Järnvägspår i Maland och Tunadalsspåret ^{1,2} | 862 | 33 | |
| Ej namngivna insatser ² i Botniska korridoren | | 55,5 | |
| EU-projekt Mittstråket ¹ Mittbanan | 345 | 40,6 | |
| Ej namngivna insatser ² i Mittstråket | | 17 | |
| Vägar och tätortsgenomfarter | | 301 | |
| Väg 335 Sidensjö–Överhörnäs ¹ | 130 | 22 | |
| Väg 86 Kovland ^{1,2} | 62 | 41 | |
| Väg 86 Silje–Kovland ² | 70 | 41 | |
| Väg 86 Kovland–Kävsta ² | 116 | 81 | |
| Väg 562/559 Njurundabommen ¹ (inkl gång- och cykelväg) | 18 | 14 | |
| Väg 622 Ljustavägen–Östra Birsta (inkl gång- och cykelväg) | 47 | 44 | |
| Väg 684 Centrumåtgärder Söråker | 33 | 16 | |
| Väg 622 Timmervägen | | 2 | |
| Ej namngivna brister statlig väg | 4 | 4 | |
| Bidrag till byggande av enskilda vägar | ca 50-60 | 38 | |
| Gång- och cykelvägar | | 198 | |
| Väg 83 gång- och cykelväg Östavall ¹ (inkl hållplatser) | 15,3 | 9 | |
| Väg 1060 gång- och cykelväg Bodum-Skepparvägen ¹ (inkl hållplatser) | 11,9 | 10 | |
| Väg 531 gång- och cykelväg Ljungaverk (inkl hållplatser) | 9,5 | 8 | |
| Ej namngivna statliga gång- och cykelvägar | 101 | 101 | |
| Medfinansiering till kommunala gång- och cykelvägar | ca 140 | 70 | |
| Kollektivtrafikanläggningar | | 116 | |
| Kollektivtrafikanläggningar statlig väg | 63 | 63 | |
| EU-projekt KOLL2020 ¹ | 58 | 14 | |
| Väg 562 busshållplatser Resecentrum Sundsvall ^{1,2} | 1,2 | 1,2 | |
| Medfinansiering regionala kollektivtrafikanläggningar | ca 80 | 38 | |
| Driftbidrag till icke statliga flygplatser | | 136 | |
| TOTALT | | 896 | |

* Prinsnivå för samtliga objekt 2017-02 ¹ Låsning och/eller pågående ² Samfinansiering med Nationell transportplan

| 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 -2029 |
|------|------|------|------|------|------|------------|
| 17,3 | 40,8 | 18 | 1 | 0 | 17,1 | 52 |
| | 16,5 | 16,5 | | | | |
| | 1 | 1,5 | 1 | | | 52 |
| 17,3 | 23,3 | | | | | |
| | | | | | 17 | |
| 29,3 | 8,3 | 11,7 | 51 | 49,4 | 31,7 | 120 |
| 21,6 | | | | | | |
| 1,5 | | | 17,5 | 21,5 | | |
| | 1 | 1,5 | 1,5 | 1 | 16,7 | 19 |
| | | | | 1,5 | 3 | 76,9 |
| 2,5 | 4,2 | 7,2 | | | | |
| 1,2 | 1,1 | | 28 | 13,4 | | |
| | | 1 | 1 | 7 | 7 | |
| | | | 1 | 1 | | x |
| | | | | 1 | 2 | 0,9 |
| 2,5 | 2 | 2 | 2 | 3 | 3 | 23 |
| 5,7 | 4 | 10,8 | 15,5 | 5 | 8 | 148,7 |
| 0,4 | | | 8,3 | | | |
| 1 | 0,8 | 8,5 | | | | |
| 1,3 | 1,3 | 0,3 | 5,2 | | | |
| | | | | 4 | 6 | 90,7 |
| 3 | 2 | 2 | 2 | 1 | 2 | 58 |
| 11 | 12,2 | 16 | 6 | 6 | 7 | 57,3 |
| | 2,5 | 4 | 5 | 5 | 6 | 40,3 |
| 8 | 5,5 | | | | | |
| | 1,2 | | | | | |
| 3 | 3 | 12 | 1 | 1 | 1 | 17 |
| 11,3 | 11,3 | 11,3 | 11,3 | 11,3 | 11,3 | 67,8 |
| 75 | 77 | 68 | 85 | 72 | 75 | 446 |

5.2 JÄRNVÄG

Botniska korridoren är en viktig gränsöverskridande korridor i det europeiska stomnätet. Viktiga satsningar för att möta utmaningarna är dubbelspår på Ostkustbanan Gävle–Sundsvall–Härnösand och en ny kustjärnväg Umeå–Luleå. Botniska korridoren måste länkas samman med tvärstråk och hamnar för att logistiken ska fungera effektivt. Triangelspår Bergsåker och anslutningsspår i Maland samt elektrifiering av Tunadalsspåret förbinder Mittbanan, Ostkustbanan och Sundsvalls hamn. Triangelspår Maland och elektrifiering av Tunadalsspåret medför, i kombination med triangelspår Bergsåker, att godshanteringen till och från Sundsvalls hamn effektiviseras avsevärt.

Andra hinder som finns är Ådalsbanan delen Västeråsby–Långsele, en länk med mycket omfattande upprustningsbehov. Eftersatt underhåll har inneburit att både bärlighet och hastighet är mycket begränsad för tåg som vill trafikera sträckan. Sträckan ligger i ett område med särskilda utmaningar för markstabilitet där många skred inträffat. Länken skapar redundans mellan Norra stambanan och kustjärnvägen och är en viktig transport-länk för skogsindustrin. Utöver detta kan banan även få betydelse som regional tågför-bindelse för persontransporter sträckan Östersund–Umeå. Inom projektet Mittstråket tas en studie av framtida trafikering i stråket Trondheim/Storlien–Umeå, via Sollefteå och översiktlig bedömning av vilka infrastrukturåtgärder som kan behövas.

På Mittbanan mellan Sundsvall och Storlien finns närmare 300 plankorsningar. Med småskaliga åtgärder kan säkerheten höjas och restiderna kortas. Fortsatta investeringar i kapacitet och hastighetshöjande åtgärder på Mittbanan, sträckan Ånge–Östersund–Storlien, är viktiga för Sveriges besöksnäring, för att gynna bostadsmarknaderna och för att öka tillgängligheten till högre utbildning i Mittstråket. På sikt krävs en ny järnvägssträckning väster om Sundsvall och planering för denna sträckning bör kunna genomföras under planeringsperioden.

Järnvägsspår i Maland och Tunadalsspåret

- *Total kostnad: 862 mkr*
- *Regional transportplan: 33 mkr*
- *Övrig finansiering Nationell transportplan, kommun: 829 miljoner kronor*

Pågående projekt som samfinansiering från regionaltransportplan till nationell transportplan för utbyggnad av järnvägsspår i Maland och elektrifiering av Tunadalsspåret till Sundsvalls hamn Tunadal. Tillgängligheten för godstransporter på järnväg till/från Sundsvalls hamn och industriområdet Tunadal–Korsta–Ortviken begränsas dels av att Tunadalsspåret är oelektrifierat och i stort behov av standardhöjning, dels av att det saknas ett södergående förbindelsespår mellan Tunadalsspåret och Ådalsbanan. Briserna innebär ineffektiva och kostnadskrävande transporter och en trafikbelastning på ett av Ådalsbanans mest ansträngda avsnitt. De verksamheter som finns i området idag har stora behov av expansion och planer pågår för att utveckla området till ett strategiskt transportnav med hamn och kombiterminal. Ett genomförandeavtal finns mellan Sundsvalls kommun och Trafikverket. Projektet leder till effektiva och miljöanpassade

förutsättningar för att trafikera Sundsvall hamn och medverkar till att ett långsiktigt hållbart transportsystem i Sundsvallsområdet. Projektet bedöms medverka till ökad konkurrenskraft för befintligt näringsliv och stärkta förutsättningar för nyetablering av exportbaserade företag i området.

Ej namngivna insatser i Botniska korridoren

- *Total kostnad: 55,2 miljoner kronor*
- *Regionala transportplan: 55,2 miljoner kronor*

Samfinansiering från regional transportplan till nationell transportplan för förbättringar för godstågstrafiken mellan Stambanan och Botniabanan, delen mellan Västeraby och Långsele för förbättrad anslutning och redundans. Medel avsätts för utredning av åtgärder och genomförande av järnvägsåtgärder som prioriteras till följd av utredningen.

EU-Projekt Mittstråket - Mittbanan

- *Total kostnad: 345 miljoner kronor*
- *Regional transportplan 40,6 miljoner kronor*
- *Övrig finansiering nationell transportplan, EU-Interreg, Region Jämtland och Härjedalen, kommuner: 305 miljoner kronor*

I projekt Mittstråket 2015–2019 samverkar Länsstyrelsen Västernorrland, regionerna Västernorrland och Jämtland, Trafikverket och kommuner med att genomföra investeringar i både väg och järnväg. Målsättningen är en restid med tåg på två timmar Sundsvall–Östersund. Målsättningen är också att möjlig kapacitet för godstransporter på järnväg har ökat med 20 procent till 2020 och med 50 procent till 2030. Trafiksäkerheten ska förbättras för resenärer och trafikanter och bidrar till att uppfylla nollvisionen. Projektet har också som målsättning att ta fram en accepterad och förankrad vision för Mittstråkets utveckling, att en strategi för prioriteringar är framtagen, samt att Mittstråket är en synliggjort insatsområde i nationella, nordiska och europeiska utvecklingsinsatser.

Ej namngivna åtgärder i Mittbanan

- *Total kostnad: 17 miljoner kronor*
- *Regional transportplan 17 miljoner kronor*

Åtgärdspaketet möjliggör både småskaliga insatser och utredning av större brister på sträckan. Effekterna av åtgärderna syftar till restidsförkortning, förbättrad standard och ökad tillgänglighet med bättre integrerade arbetsmarknadsregioner och ökat resande med tåg som målsättning.

5.3 VÄG

Västernorrlands vägnät består av cirka 3 400 mil väg, varav 510 mil (15 procent) är statliga, 130 mil (3,8 procent) är kommunala och 2 760 mil (81 procent) är enskilda vägar¹⁷. Vägnätet totalt i Sverige uppgår till 21 480 mil, varav knappt 46 procent är statliga, knappt 20 procent är kommunala och 34 procent är enskilda vägar.

Västernorrland har fortfarande stor omfattning av statliga vägar med låg bärighet och standard. 16 procent eller knappt 84 mil av länets vägnät har BK 2 eller BK 3 standard¹⁸. På vägar med klassificeringen BK2 gäller max 51,4 tons bruttovikt och på vägar med klassificeringen BK3 gäller max 37,5 tons bruttovikt. Beroende på fordonets axelavstånd och axeltryck kan tillåten bruttovikt vara lägre.

Europavägarna E4 och E14 sammanbinder tillsammans med riksväg 90, väg 83, 87 och 335 länets sju kommunhuvudorter och med huvudorter i grannlänerna och är strategiskt viktiga för både gods- och persontransporter och tillhör det prioriterade vägnätet i länet. Även riksväg 86, väg 331 och 622 (Timmervägen) är strategiskt viktiga för godstransporter och arbetspendling och tillhör därför också det prioriterade vägnätet i länet. För besöksnäringen prioriteras samma vägnät som för pendling och gods, men Höga Kusten-området är också viktigt.

Vägar och tätortsgenomfarter som kan åtgärdas via den regionala transportplanen utgår i första hand från prioriterade regionala stråk viktig för godstransporter och arbetspendling, med brister i trafiksäkerhet och standard. Omfattande åtgärder har genomförts på riksväg 90 och längs 335 pågår åtgärder för förbättrad standard och vattenskydd. Väg 86 har dock stora brister i trafiksäkerhet och standard och utredningar har därför pågått sedan en längre tid tillbaka. Åtgärder på väg 86 prioriteras i både regional och nationell transportplan. De namngivna vägåtgärderna i den regionala transportplanen omfattar ofta även gång- och cykelvägar och förbättrade busshållplatser.

På landsbygden är vägen är det enda alternativet för dagliga resor för att nå skola, arbete, varor och tjänster. Kollektivtrafik finns många gånger främst för grundläggande behov av skolskjuts, färdtjänst och sjuktransporter. För besöksnäringen, lantbrukare och andra företagare på landsbygden är tillgänglighet till platsen helt avgörande. Det lågtrafikerade vägnätet och det enskilda vägnätet är avgörande för relationen mellan landsbygd och stad och behöver ha en godtagbar standard och vara framkomliga för människor och gods.

När det gäller bärighet och åtgärder på det nationella vägnätet, E4 och E14, så finansieras med medel från den nationella transportplanen. Några av de större bristerna finns på E4:an i Örnsköldsvik och i Härnösand, samt E14 genom och väster om Sundsvall. E4 genom Örnsköldsviks stad är en mycket besvärlig flaskhals. Trafiksituationen medför bullerstörningar och överskridanden av miljökvalitetsnormer för luft. Sträckan är olycksdrabbad och konsekvenserna skulle bli stora vid en olycka med transport av farligt gods. Även utvecklingen av nya bostäder i centrala lägen bromsas av denna problematik. E4 genom Härnösand är en barriär genom staden, med brister i trafiksäkerhet för gående och cyklister, etc. Omledningsmöjligheter saknas längs flera avsnitt av E4:an, exempelvis förbi Skuleskogen, vilket leder till stora trafikstörningar. På E14 genom Sundsvall orsakar trafiken bullerproblem, överskridande av miljökvalitetsnorm i luft och bristande trafiksäkerhet.

¹⁷ Vägdata 2017; Trafikverket

¹⁸ Vägdata 2017; Trafikverket

Väg 335 Sidensjö–Överhörnäs inklusive vattentäktsskydd

- *Total kostnad: 129,6 mkr*
- *Regional transportplan: 21,6 mkr*

Ett pågående projekt som genomförs igenom finansiering från regional och nationell transportplan samt Örnsköldsviks kommun. Tidigare har vägförbättringar genomförts på delen Sollefteå–Sidensjö. Avsnittet mellan Överhörnäs och Sidensjö berör Gerdal vattentäkt. Åsen har en stor betydelse som grundvattenbildare och utgör den viktigaste grundvattentillgången för Örnsköldsviks tätort. Väg 335 ligger i direkt anslutning till uttagsområdet och en olycka riskerar att förorena vattentäkten med mycket allvarliga konsekvenser. Vägen breddas till 7,5 meter utifrån vägens regionala betydelse i stråket Östersund–Sollefteå–Örnsköldsvik–Umeå. Åtgärderna genomförs i samverkan mellan Region Västernorrland, Trafikverket och Örnsköldsviks kommun.

Väg 86 Kovland inklusive gång och cykel

- *Total kostnad: 65,1 miljoner kronor*
- *Regional transportplan: 40,5 miljoner kronor*
- *Nationell transportplan: 24,6 miljoner kronor*

Väg 86 är riksväg och ett prioriterat regional stråk för godstrafik och arbetspendling. Delen Kovland är i stora behov av åtgärder och är högprioriterad på grund av allvarliga olyckor, bristande geometri och erosionsrisk. Längs med stora delar av Riksväg 86 är bristerna stora beträffande bärighet, trafiksäkerhet och oskyddade trafikanter. Bärighetsproblemen för vägen, som är BK1-klassad, finns på flera ställen då den går på hög bank och med branta släntlutningar och tillhörande erosionsproblem. Samfinansiering med bärighetsmedel från nationell transportplan. Stabiliteten efter sträckan leder även till hög underhållskostnad för beläggning i och med att det inte blir något varaktigt resultat av de utförda underhållsåtgärderna. I åtgärden byggs gång- och cykelväg. Vägen påverkas mycket av hastighetsöversynen vilket kan få konsekvenser för arbetspendlingen.

Väg 86 Silje-Kovland

- *Total kostnad: 70,2 miljoner kronor*
- *Regional transportplan: 40,7 miljoner kronor*
- *Nationell transportplan: 29,5 miljoner kronor*

Väg 86 är riksväg och ett prioriterat regional stråk för godstrafik och arbetspendling, mer info se ovan. Vägen är olycksdrabbad och sammanhängande gång och cykelstråk saknas. Vägen har bärighetproblem och vissa delar även stabilitets- och erosionsproblem. Korsningar, utfarter och busshållplatser har bristande utformning. Under rusningstrafik bildas köer. Trafikverket medfinansierar med bärighetsmedel från nationell transportplan. Målsättningen är bland annat att förbättra trafiksäkerheten för fordon och oskyddade trafikanter, att öka framkomligheten på vägen, samt att avlasta väg 631 genom Laggarberg.

Väg 86 Kovland-Kävsta

- Total kostnad: 116,4 miljoner kronor
- Regional transportplan: 81,4 miljoner kronor
- Nationell transportplan bärlighet: 35 miljoner kronor

Väg 86 är ett prioriterat regional stråk, mer information se ovan. Vägen är smal och kurvig, vilket leder till olyckor. Den låga standarden på sidområden och busshållplatser begränsar tillgängligheten för gående, cyklister och resande med buss till/från området. Även korsningar och utfarter från kringliggande bostäder brister i utformning Vägen har även bärlighetsproblem och tjälskador, vilket måste åtgärdas. Trafikverket medfinansierar därför projektet med bärlighetsmedel från Nationell transportplan. Målsättningen är att förbättra trafiksäkerheten för fordon och oskyddade trafikanter, att förbättra framkomligheten på vägen för godstransporter och arbetspendling.

Väg 562/väg 559 Njurundabommen inklusive gång- och cykel

- Total kostnad: 17,8 mkr
- Regional transportplan: 13,9 mkr

Väg 562 har idag funktionsmässiga hinder utifrån vad som kan förväntas av centrumgator i ett kommunalsentrum. Vägrummet är ottydligt med undermåliga förutsättningar för oskyddade trafikanter. På gatorna samsas bilar, gående och cyklister. Centrumbebyggelsen längs vägsträckningen utgörs av skolor, affärslokaler, flerfamiljshus och enstaka bostäder. Barns behov har analyserats i en barnkonsekvensanalys. Projektet förväntas innebära positiva effekter för barns säkerhet och tillgänglighet. Projektet ska bland annat leda till bättre gång- och cykelmöjligheter, mer stadsmässig karaktär på vägarnas utformning, förbättrade busshållplatser.

Väg 622 Ljustavägen–Östra Birsta inklusive gång- och cykel

- Total kostnad: 47 miljoner kronor
- Regional transportplan: 44 miljoner kronor
- Medfinansiering kommunen: 3 miljoner kronor

Väg 622 tillhör det regional prioriterade stråken, mycket viktig för godstransporter och arbetspendling. Ljustavägen, delen mellan E4 Birsta till Alnöbron är en länk mellan E4 och Tunadalsområdet, samt mellan Birsta och Alnöbron har bristande säkerhet för alla trafikslag och behov finns av att förbinda två befintliga gång- och cykelvägar med varandra, samt se över korsningar, med mera. Vägen gränsar till bostadsområdet Ljustadalen och trafiksäkerheten brister för människor som vill röra sig längs väg 622 exempelvis för att ta sig till Birsta handelsområde eller till busshållplatser i området. Fordonsmängden uppgår till mer än 9 000 fordon per dygn, varav elva procent utgörs av tung trafik.

Väg 684 Centrumåtgärder Söråker

- *Total kostnad: 32,6 mkr*
- *Regional transportplan: 16 mkr*

Väg 684 utgör en barriär i samhället Söråker. Vägen genom centrala Söråker är bred och inbjuder till höga hastigheter. Det finns behov att korsna vägen för de som bor nedanför vägen och behöver nå samhällsservicen ovanför vägen. Genom Söråkers centrum finns endast en mycket smal trottoar på vardera sidan av vägen, som är för smal både för gående och för cyklister. Tillgänglighet och säkerheten behöver förbättras för gående och cyklister och trafikmiljön förbättras för att öka känslan av tätort. Busshållplatserna behöver få förbättrad standard. Åtgärderna kräver en medfinansiering från Timrå kommun eftersom kommunen är vägghållare för korsande vägar.

Väg 622 Timmervägen

- *Total kostnad: 2 miljoner kronor*
- *Regional transportplan: 2 miljoner kronor*

Väg 622 Timmervägen har fått en allt viktigare roll i Sundsvalls trafiknät och är också en utpekad transportväg för farligt gods. Trafikverket Timmervägen har en årsdygnstrafik mellan 10 500–11 700 fordon per dygn. Andelen tung trafik är cirka elva procent, och som förväntas öka med anledning av planerad expanderings på bland annat Östrands fabrik. De relativt höga trafikmängderna gör att mittseparering behövs för att vägen ska få acceptabel trafiksäkerhet. Under 2016/2017 har smärre trafiksäkerhetshöjande åtgärder utförts som förbättrade räcken, vänstersvängsfält i korsning samt sänkning av hastigheten till 80 km/h. Hastighetskameror planeras att sättas upp under 2018. Vägen går igenom ett område med risk för ras och skred, vilket tillsammans med klimatförändringar och mängden tung trafik måste tas hänsyn till då framtida åtgärder planeras.

I en utförd åtgärdsvalsstudie ”Östvästliga resor och transporter” (2015) pekas Timmervägen ut som ett alternativ för ny lokalisering av E14. Trafiken på Bergsgatan som är dagens E14 genom Sundsvall, behöver minska, och då särskilt de tunga transporterna. Detta beror på att det bland annat finns problem med både höga bullernivåer och höga partikelhalter i luften för de boende och andra som vistas på Bergsgatan. En lokaliseringsutredning för ny sträckning av E14 planeras starta i slutet av 2017. Resultaten av denna förväntas visa hur stor del av Timmervägen som blir kvar som regional väg där trafiksäkerheten behöver förbättras. Vilka åtgärder som genomförs kommer att framgå när alla förutsättningar är utredda.

Ej namngivna brister

- *Total kostnad: 4 miljoner kronor*
- *Regional transportplan: 4 miljoner kronor*

Det finns kontinuerliga behov av att utreda brister, samt även genomföra smärre förbättringar på vägnätet exempelvis kurvvrättning, korsningsåtgärder, rastplatser, åtgärder för farligt gods, hastighetsanpassning och så vidare. I första hand prioriteras utredningsinsatser samt vägåtgärder i regional prioriterade stråk.

Bidrag till byggande av enskild väg

- *Total kostnad: ca 50-60 miljoner kronor*
- *Regional transportplan: 37,5 miljoner kronor*
- *Vägföreningar: ca 12-25 miljoner kronor*

Det enskilda vägnätet i Västernorrland är omfattande och utgör cirka 2 400 mil, varav 256 mil, det vill säga cirka nio procent erhåller statligt driftbidrag som ersättning för att de hålls öppna för allmän trafik. Enskilda vägar är ett komplement till det allmänna vägnätet. Framkomligheten är viktig för möjligheten att pendla till arbetet och skola, men också för skogsindustrins och lantbrukets transporter och för besöksnäringen. Det enskilda vägnätet berörs i hög grad av samma problematik som det statliga vägnätet i länet, där de geologiska förhållandena med jordarter som lera och silt innebär risker för ras och skred, samt utsatthet för tjäle som skadar och bryter ner vägarna. Det förändrade klimatet påverkar markstabiliteten och bärigheten på ett negativt sätt.

Det statliga bidraget kan som mest omfatta högst 75 procents stöd till enskilda väghållare och regleras via förordningen om statligt bidrag till enskild väghållning (1989:891). De enskilda vägar som erhåller statligt driftbidrag från Trafikverket kan även söka bidrag för investeringar eller större underhållsåtgärder hos Trafikverket, med en finansiering från den regionala transportplanen. Trafikverket gör återkommande besiktningar av de enskilda vägar som erhåller driftbidrag och gör då en bedömning av vad som behöver åtgärdas för att vägen ska klara de krav som finns för att kunna hållas öppen för allmän trafik och därmed erhålla driftbidrag. Vägföreningarna behöver också själva finansiera delar av åtgärderna med egna medel, vilket kan vara ekonomisk krävande. I länet finns en efterfrågan och ansökningar på byggnadsbidraget överstiger den ekonomiska ramen avsatt för ändamålet. Utifrån denna bakgrund bedöms åtgärden vara väl motiverad.

5.4 GÅNG- OCH CYKELVÄGAR

Promenader och cykling är det mest hållbara sättet att resa kortare sträckor. Många korta bilresor kan med enkelhet ersättas med gång eller cykling. Att gå och cykla bidrar också till en förbättrad hälsa. Gång- och cykelvägar är en viktig del för arbets- och studiependling i länets tätorter samt skapar attraktiva och trafiksäkra miljöer. Det möjliggör även regionförstoring då många resor börjar eller slutar med att man går eller cyklar. En större tillgång till cykelvägar minskar behovet av att sänka skyltad hastighet. Cykling har även en allt större betydelse för den växande besöksnäringen i länet.

Målsättningen är att utveckla sammanhängande gång- och cykelvägnät på lokal och regional nivå och det finns därför ett stort behov av gång- och cykelvägar längs såväl kommunala som statliga vägar i länet. Vissa av kommunerna har tagit fram cykelstrategier, men det saknas på regional nivå, vilket skulle behövas tas fram under kommande planeringsperiod. Åtgärder i gång- och cykelinfrastruktur kan kombineras med attitydpåverkande insatser för ökad användning av infrastrukturen.

Kommunerna i länet har fört fram behov av gång- och cykelvägar inom respektive kommun. Utifrån detta underlag och med hjälp av ett antal kriterier som framgår av nedanstående tabell, har ett antal gång- och cykelvägar prioriterats se tabell nedan. De projekt som namnges i transportplanen har kommit långt i planeringen och är mogna för ett genomförande.



Foto: Christina Mattson

| Väg-nummer | Kommun | Objekt | Prioriteringsgrundade kriterier | Uppskattad längd i km | Uppskattad kostnad ¹⁹ , mkr | Uppskattad kostnad i vägprojekt, mkr | Skede |
|---------------|--------------|----------------------------------|---------------------------------|-----------------------|--|--------------------------------------|----------------|
| 83 | Ånge | Östavall | T, V, K | 1,5 | 15,1 | | Vägplan pågår |
| 86 | Sundsvall | Silje–Kovland | Sa, B, T, P, S | 4,8 | - | 19 | Utredning klar |
| 90 | Kramfors | Frånö–Kramfors | B, T, P | 1,7 | 6,8 | | ÅVS klar |
| 352 | Örnsköldsvik | Nordanås–Sportvägen | B, T, S | 1,3 | 5,2 | | ÅVS klar |
| 531 | Ånge | Ljungaverk | B, K, P | 0,8 | 9,7 | | Vägplan pågår |
| 562/559 | Sundsvall | Njurundabommen | B, K, P | 0,7 | - | 3,1 | ÅVS klar |
| 570 | Sundsvall | Allsta-Klingsta | B, T | 1,7 | 6,8 | | ÅVS klar |
| 615 | Sundsvall | Alnöbron | T, S, V, P | 1,4 | 15 + 5,6 | | ÅVS klar |
| 622 | Sundsvall | Ljustavägen, Johannedal–Ö.Birsta | T, V | 1,9 | - | 8,5 | Vägplan pågår |
| 684 | Timrå | Söråker | B, K, P | 0,3 | | 1 | ÅVS klar |
| 718 | Härnösand | Brunne- Solberg | B, T, V | 0,75 | 3,0 | | ÅVS klar |
| 1060 | Örnsköldsvik | Bodum, Skepparvägen–Dekarsövägen | B, P, T, V | 1,2 | 11,9 | | Vägplan pågår |
| TOTALT | | | | 18,05 | 79,1 | 31,6 | |

- B** Barns skolvägar – utifrån skolskjutsgränserna (2 km F-3, 3 km 4-6)
• *Bedömning av potentialen gående och cyklister (antal boende i influensområdet och skolans storlek)*
- P** Arbetspendling – 5 km till stora arbetsplatser, ex sjukhuset
• *Bedömning av potentialen gående och cyklister (antal boende i influensområdet och arbetsplatsens storlek)*
- V** Viktiga målpunkter – t.ex. idrottsanläggningar, evenemangsarenor, handel
• *Bedömning av potentialen gående och cyklister (antal boende i influensområde och målpunkternas storlek)*
• *Finns målpunkter som är viktigare än andra t.ex. samhällsservice*
- K** Koppling till kollektivtrafik – till busshållplatser som är viktiga noder
• *Antal på-/avstigande,*
• *Viktig för tillgång till skola*
- S** Sammanhängande stråk – t.ex. bygga bort felande länkar i cykelstråk, behov av cykelpassager, skapa sammanhängande stråk vid nybyggnad.
• *Bedömning av potentialen gående och cyklister (antal boende i influensområdet)*
- T** Trafiksäkerhet (landsbygd/tätort) – VGU-Krav (lägsta nivå), VGU-Råd (bör nivå), GCM-Modellen (önskad nivå)
• *(ex.vis) Landsbygd – vid små GC-flöden och > 80 km/h accepteras blandtrafik.*
• *(ex.vis) Landsbygd – vid måttliga GC-flöden, Ådt > 2000 och 80 km/h krävs vägren > 0,75 m.*
• *(ex.vis) Landsbygd – vid större flöden och > 80 km/h krävs separat bana eller lokaltvägnät.*
• *Vägbredd och förekomst av vägren*
• *Andelen tung trafik*
- Sa** Samordning med andra vägprojekt. Ingår som en del av ett större vägprojekt

¹⁹ Schablon 4000 kr/m eller annat underlag för beräkning

Väg 83 gång- och cykelväg genom Östavall (inkl busshållplatser)

- *Total summa: 15,3 miljoner kronor*
- *Regional transportplan: 9 miljoner kronor*

Väg 83 passerar genom samhället Östavall i Ånge kommun. Vägen trafikeras av 1 380 fordon per dygn och andelen tung trafik är stor 20 procent, till följd av industrier och företag i närheten. Väg 83 är rekommenderad väg för farligt gods. Gång- och cykelvägar saknas och vägrenarna är smala. Målsättningen är att trafikmiljön ska upplevas som tillgänglig, säker och trygg för oskyddade trafikanter och att trafiken inte överskrider hastighetsbegränsningen genom samhället.

Väg 1060 gång- och cykelväg Bodum–Skepparvägen (inkl busshållplatser)

- *Total summa: 11,9 miljoner kronor*
- *Regional transportplan: 10 miljoner kronor*

Fordonstrafiken har höga hastigheter och gång- och cykelväg saknas, vilket innebär att fotgängare och cyklister – varav en majoritet är barn och ungdomar – är hänvisade till den smala och obefintliga vägrenen. Vägen trafikeras dessutom av en del tung trafik, vilket ytterligare förstärker problematiken. I området finns skola, fotbollsplaner och ett strandområde. Bristerna skapar en otrugg miljö. Ingen av busshållplatserna på vägavsnittet är tillgänglighetsanpassade. Målsättningen är att öka trafiksäkerhet och tillgängligheten för oskyddade trafikanter på sträckan.

Väg 531 gång- och cykelväg Ljungaverk (inkl busshållplatser)

- *Total summa: 9,5 miljoner kronor*
- *Regional transportplan: 8 miljoner kronor*

Resenärer till och från tågstationen i Ljungaverk är hänvisade till att gå längs en 70-väg för att komma in i samhället. Årsdygnstrafiken är 1 261 fordon/dygn, varav tung trafik 90 fordon/dygn. Resenärer består både av arbetspendlare och gymnasieelever som pendlar med tåg till Ånge och till Sundsvall. Under 2014 reste cirka 8 400 pendlare från/till Ljungaverk²⁰. Det ger ett genomsnitt på cirka 160 pendlare per dag från/till Ljungaverk. Förutsättningarna till kollektivtrafik är goda med pendlingsparkering och uppvärmd tågstation, men gång- och cykelväg till tågstationen saknas. Målsättningen är säkrare väg för skolbarn och arbetspendlare samt ökat kollektivtrafikresande.

Ej namngivna statliga gång- och cykelvägar

- *Total summa: 101 miljoner kronor*
- *Regional transportplan: 101 miljoner kronor*

Åtgärder genomförs utifrån prioriteringen av gång- och cykelvägar enligt tabellen ovan och utifrån planeringsmognaden för projektet, det vill säga när handlingar finns klara. Medel avsätts även för utredningar av nya brister och behov.

²⁰ Din Tur

Medfinansiering till gång- och cykelvägar på kommunala vägar

- *Total kostnad: cirka 140 miljoner kronor*
- *Regional transportplan: 70 miljoner kronor*

Enligt förordningen 2009:237 är det möjligt för kommuner att erhålla statlig medfinansiering för gång- och cykelvägar på det kommunala vägnätet. Bidraget uppgår till maximalt 50 procent enligt förordningen. När behovet av ny gång- och cykelväg ska bedömas är potentialen till ökad cykling vara en viktig faktor. Medfinansiering till gång- och cykelåtgärder på kommunala vägar sker enligt samma prioriteringsgrunder som cykelvägar på statliga vägar, det vill säga efter de uppsatta kriterierna. Inga objekt namnges och prövning kommer därför att göras av Trafikverket årligen utifrån inkomna ansökningar.

5.5 KOLLEKTIVTRAFIKANLÄGGNINGAR

Kollektivtrafikanläggningar statlig väg

- *Total kostnad: 62,8 miljoner kronor*
- *Regional transportplan: 62,8 miljoner kronor*

Potten avsätts till följande två insatsområden:

- *Prioriterade stråk och trafikområden enligt det regionala trafikförsörjningsprogrammet, cirka 42,8 miljoner kronor*
- *Busshållplatser som används av skolbarn (avser hållplatser med så kallad grundläggande trafik), cirka 20 miljoner kronor*

Hållplatser och bytespunkter i länet har stora förbättringspotentialer och åtgärder görs längs prioriterade stråk och trafikområden utifrån det Regionala kollektivtrafikprogrammet. Även kommande analyser i projekt Koll2020 avseende stråk och kriterier för standard och utformning av busshållplatser och bytespunkter ska tas till vara och utgöra en grund för fortsatta investeringar inom åtgärdsområdet kollektivtrafikanläggningar efter Koll2020-projektet avslutats.

När det gäller förbättrad trafiksäkerhet på hållplatser som används av skolbarn avser det busshållplatser med så kallad grundläggande trafik, det vill säga utanför prioriterade stråk och trafikområden. Uppskattningsvis kan cirka en tredjedel av den ekonomiska ramen användas för detta ändamål, det vill säga cirka 20 miljoner kronor.

EU-projekt KOLL2020

- *Total kostnad: 58 miljoner kronor*
- *Regional transportplan: 13,5 miljoner kronor*

EU-projektet Koll2020 syftar till att utveckla den regionala allmänna och särskilda kollektivtrafiken genom investeringar i busshållplatser och bytespunkter, tillgängliga biljett- och reskortlösningar, information och marknadsföring, samt pilotförsök med ny



Foto: Daniel Håkansson

transportlösning på landsbygd. Satsningar görs för förbättrad tillgänglighet till busshållplatser och bytespunkter, inte minst för personer med funktionsnedsättning och grupper som sällan åker kollektivt. Målet är att åtgärder i projektet ska leda till att fler resor utförs med den allmänna kollektivtrafiken (buss och tåg) och att kollektivtrafikens marknadsandel av det motoriserade transportarbetet ökar. I projektet kommer även strategiska analyser och utredningar att ta fram för att utveckla den regionala buss- och tågtrafiken, busshållplatser med mera. Resultat från projektet Koll2020 som inte ryms inom projektets tid och/eller ekonomi, ska tas tillvara i Regional transportplan och kan genomföras med medel ur åtgärden kollektivtrafikanläggningar statlig väg eller åtgärden Medfinansiering regionala kollektivtrafikanläggningar.

Väg 562 busshållplatser resecentrum Sundsvall

- *Regional transportplan: 1,2 miljoner kronor*

Pågående projekt och samfinansiering till nationell transportplan. Ett samlat resecentrum vid Sundsvalls centralstation med nya busshållplatser, bussdockning, bredare plattformar, med mera. Resecentrum Sundsvall ska vara en trygg och trivsamt plats med förbättrade möjligheter för resenärer att ta sig från stationen via gång, cykel, buss och bil. Syftet är att förbättra det kollektiva resandet och få den dagliga pendlingen med tåg och buss att öka.

Medfinansiering till regionala kollektivtrafikanläggningar

- *Total kostnad: cirka 80 miljoner kronor*
- *Regional transportplan: 38 miljoner kronor*

Statlig medfinansiering till regionala kollektivtrafikanläggningar som regleras i förordning (2009:237) kan sökas av kommuner och regionala kollektivtrafikhuvudmännen. Medfinansieringen ska bidra till att göra kollektivtrafiken mer attraktiv, tillgänglig och söker och öka resandet med kollektivtrafik. Möjligheterna för personer med funktionshinder att använda transportsystemet ska öka. Insatser prioriteras längs stråk som prioriteras i regionalt trafikförsörjningsprogram, se kapitel 2, samt kommande resultat från projektet Koll2020. De resultat som inte ryms inom projektet Koll2020:s tid och/eller ekonomi, ska tas tillvara i Regional transportplan och kan genomföras med medel ur åtgärden kollektivtrafikanläggningar statlig väg eller åtgärden Medfinansiering regionala kollektivtrafikanläggningar.

5.6 DRIFTBIDRAG TILL HÖGA KUSTEN, SUNDSVALL OCH ÖRNSKÖLDSVIKS FLYGPLATSER

- *Total summa driftbidrag: 136 miljoner kronor*
- *Regional transportplan: 136 miljoner kronor*

För flygplatsernas verksamhetsår 2018-2029 fördelas driftbidraget från regional transportplan till länets flygplatser enligt följande:

- *Höga Kusten flygplats: 5,5 miljon kronor/år*
- *Sundsvall-Timrå flygplats: 1 miljon kronor/år*
- *Örnsköldsviks flygplats: 4,8 miljoner kronor/år*

Utbetalning av driftbidrag sker så under första kvartalet följande år och belastar således detta budgetår. Exempelvis betalas driftbidrag för verksamhetsår 2018 ut under första kvartalet 2019 (budgetår).

Trafikverket har beslutat om allmän trafikplikt för flyglinjen Höga Kusten flygplats–Arlanda från och med den 26 oktober 2019. I regeringens beslut om ramar för de regionala transportplanerna 2018-05-31, framgår att medel motsvarande 5,5 miljoner kronor per år flyttas från den regionala transportplanen till den nationella. Mer information om driftbidraget finns i kapitel 3 *Västernorrland – infrastruktur och transporter* avsnittet om flygplatser.



KAPITEL 6

Bedömning av transportplanens effekter

6.1 PROCESS OCH BRED BEDÖMNING

Under hösten 2016, när det regionala utvecklingsansvaret och transportplaneringen fortfarande låg på Länsstyrelsen Västernorrland, påbörjades ett arbete med att belysa transportplanen ur en rad olika perspektiv. Tjänstemän med kompetens inom områden som miljö, klimat, hälsa, jämställdhet, tillgänglighet, integration, näringsliv, besöksnäring, samhällsplanering, bostadsbyggande, ekonomi, finansiering, analys, regional utveckling och infrastrukturplanering, träffades vid ett antal tillfällen för att diskutera hur deras respektive sakområde påverkas av transportplaneringen och vilka åtgärdsområden som bör prioriteras. Tjänstemännen fick också kunskap om den regionala transportplanens begränsningar vad gäller ekonomi och möjliga åtgärder.

Av diskussionen vid första träffen framgick att kollektivtrafik och järnväg var två viktiga områden för flera av sakområdena. Vid tillfälle två diskuterades de åtgärdsområden som planen består av, samt möjliga effekter av två alternativ som presenterades. Ett av alternativen kallades för hållbar tillväxt 2030 (DU2) och utgick från målet med en 70 procent minskning av växthusgaser från inrikestransporter till 2030 samt rekommendationer från Trafikverket vid ett liknande scenario. Även vid detta möte framgick att åtgärdsområdena kollektivtrafik och järnväg prioriterades högt, samt att den regionala transportplanen 2014–2025 har en bra och rimlig fördelning mellan de olika åtgärdsområdena. Den regionala transportplanens 2018-2029 fördelning på åtgärdsområden behålls utifrån denna bakgrund.

I länet finns *Regional Transportgrupp* som träffas vid fyra tillfällen per år. I den regionala transportgruppen deltar tjänstemän från Region Västernorrland, Länsstyrelsen Västernorrland, kommuner, Trafikverket, Kommunförbundet Västernorrland, Kollektivtrafikmyndigheten Västernorrland och Handelskammaren. Syftet är att diskutera aktuella frågor kopplat till nationell- och regional transportplan samt handlingsplanen för infrastruktur inom ramen för den Regionala utvecklingsstrategin (RUS). Den regionala transportgruppen har följt processen med den breda bedömningen, deltagit i den generella diskussionen utifrån transportplanens åtgärdsområden, samt diskuterat planeringsmognad för namngivna åtgärder inom respektive åtgärdsområde, det vill säga realistiska förutsättningar för större inriktningsförändringar. Utöver dessa träffar bjuds även politiker in till Transportforum, för att bland annat få information om vilka projekt som påbörjats, diskutera vad som är på gång och behov av eventuella förändringar.

6.2 MILJÖBEDÖMNING OCH MILJÖKONSEKVENSBESKRIVNING

Upprättandet av en regional transportplan förutsätts alltid innebära en betydande miljöpåverkan och en miljöbedömning är därför obligatorisk. Syftet med miljöbedömningen är att integrera miljöaspekterna i planeringsprocessen så att en hållbar utveckling främjas. Målsättningen är att förbättra möjligheterna för att transportplanen ska bidra till att miljömål uppnås. Transportplanens miljöpåverkan beskrivs i dokumentet *Miljökonsekvensbeskrivning av regional transportplan för Västernorrland 2018-2029*. Trafikverkets effektbedömningar har använts som stöd i arbetet. Miljöbedömningens omfattning har avgränsats i sak – till områdena klimat, hälsa och landskap – i tid – till planperioden 2018–2029 – samt i rum – åtgärdernas påverkan främst inom Västernorrland.

Klimatpåverkan

De åtgärdsområden som ingår i den regionala transportplanen kan grovt indelas i åtgärder som innebär att utsläppen av växthusgaser minskar (järnväg, gång- och cykelvägar, kollektivtrafikanläggningar), samt åtgärder som medför att växthusgaser ökar (väg, driftbidrag till flyg). Transportplanens fördelning på åtgärdsområden framgår av kapitel 5.1. Mer än hälften av planeringsramen 54,7 procent, satsas på åtgärder minskar efterfrågan på vägtransporter och därmed minskade utsläpp av växthusgaser. Mindre än halva planeringsramen 45,3 procent, fördelas på åtgärder som generellt bedöms stärka väg- och flygtransporter och därmed leda till ökade utsläpp av växthusgaser. När det gäller vägåtgärderna så höjs vägstandarderna och trafiksäkerheten ökar, vilket också gör det möjligt att höja hastighetsbegränsningen. En högre hastighet leder till högre bränsleförbrukning och ökat trafikarbete, vilket medför att utsläppen av växthusgaser ökar. Effektbedömningarna av de namngivna vägåtgärderna visar dock på marginella och/eller försumbara negativa effekter på klimatet. Flygtrafiken släpper ut betydligt mer koldioxid än vad motsvarande resa med annat färdmedel skulle göra. Följaktligen har transportplanens ett något positivt bidrag till målet om begränsad klimatpåverkan.

Hälsa

Trafiksäkerhet, buller, föroreningar i luft och dricksvatten, samt fysisk aktivitet ligger till grund för bedömningen gällande transportplanens effekter på hälsa. Generellt sett bidrar åtgärdsområdena i transportplanen till övervägande positiv påverkan eller ingen påverkan på hälsan. Trafiksäkerheten ökar genom vägåtgärderna, men också genom åtgärderna på järnvägen, framförallt gällande åtgärderna på Mittbanan. Vägåtgärderna leder till högre hastigheter och ökat trafikarbete och därmed ökat buller, men sett till de namngivna vägåtgärderna så innebär vissa av dem ingen förändring eller minskat antal bullerutsatta personer. Påverkan på luftkvaliteten för vägåtgärderna är negativ på grund av ökade hastigheter och ökat trafikarbete leder till högre utsläpp av partiklar och kväveoxider. Flygresor innebär inklusive transporter till och från flygplatsen ger upphov till luftföroreningar och motverkar därmed mål om frisk luft och en god bebyggd miljö. Flygbuller uppstår främst vid start och landning, men innebär inget överskridande av gränsvärden för buller. Ökad andel som reser med kollektivtrafik och innebär också förbättrad trafiksäkerhet. Hälsan påverkas positivt genom fysisk aktivitet. Den positiva hälsoeffekten av ökat cyklande är flera gånger större än effekterna av en försämrad trafiksäkerhet i form av cykelolyckor. Satsningar på järnvägsåtgärder och kollektivtrafikanläggningar ger generellt en positiv påverkan om de tar resor från biltrafiken och därmed ökar antalet anslutningsresor med cykel eller gång. När det gäller kvalitet på dricksvatten så utgår bedömningen från ett dricksvattenskydd som i huvudsak genomfört i föregående transportplan, men slutförs i denna transportplan.

Landskap

För området landskap bedöms åtgärdsområdena i transportplanen medföra övervägande negativ påverkan på landskapet. Främst järnvägsåtgärder med nybyggnation genom kulturlandskap, jordbruksmark och andra skyddsvärda områden samt ökade barriärer. Även majoriteten av vägåtgärderna samt gång och cykel innebär ökade barriäreffekter i landskapet, negativ landskapsbild med breddat vägområde. Flygplatserna innebär ingen påverkan på landskapet. Transportplanen motverkar miljö kvalitetsmålen ett rikt växt- och djurliv, levande skogar och ett rikt odlingslandskap.

6.3 JÄMSTÄLLDHET

Transportsystemet ska vara av god kvalitet, skapa tillgänglighet för transporter och resor samt vara jämställt, det vill säga, likvärdigt svara mot kvinnors och mäns transportbehov. I arbetet med att ta regional transportplan har en särskild analys²¹ över hur jämställdhet med intersektionella perspektiv kan integreras i transportplanering. Intersektionalitet är ett perspektiv som granskar alla sorters makt-ordningar. Ordet intersektionalitet kommer från engelskans intersection, som betyder vägkorsning eller skärning. Begreppet grundar sig i ett försök att förstå levda erfarenheter och de erfarenheter av makt eller underordning som människor kan uppleva i olika situationer på olika platser. Exempelvis är det ju inte alltid ditt kön som framför allt avgör hur du blir bemött, utan

²¹ *Transportplanering för alla: att integrera jämställdhet med intersektionella perspektiv (2017); Kontigo*

ibland är din ålder, sexualitet, funktion eller något annat mer avgörande.²² Analysen har tagits fram inom projektet *Jämställd regional tillväxt i Västernorrland*, finansierat med medel från Tillväxtverket.

Analysen har grundat sig på intervjuer med personer som i sitt arbete har koppling till framtagandet av den regionala transportplanen, exempelvis deltagare i den regionala transportgruppen, men även personer som arbetar med att integrera andra horisontella perspektiv i transportplanering. Analysen har även grundats på dokumentstudier såsom samrådsversionen av regional transportplan och analysmötet där även forskare från Väg- och transportforskningsinstitutet VTI har deltagit och bidragit med expertkompetens. I slutet av uppdraget arrangerades en workshop för den regionala transportgruppen där slutresultaten i form av ett antal rekommendationer redovisades och diskuterades.

Rekommendationerna handlar inte enbart om arbetet med framtagandet av den regionala transportplanen, utan poängterar att arbetet med att integrera jämställdhet och intersektionella perspektiv i transportplaneringen, inte sluta i-och-med att transportplanen fastställs. Tvärt om. I genomförandet exempelvis i den fysiska planering, trafikplanering, och så vidare, finns möjligheter att göra förändringar för att få en transportplanering som utgår från alla – oavsett kön, funktionalitet, ålder, etnicitet etc. Den avslutande rekommendationen är att använda analysen som stöd i genomförande av insatser och åtgärder samt att fundera igenom vilka rekommendationer, kopplat till de olika stegen av processen, som är användbara i olika insatser. Rekommendationerna rör inte bara Region Västernorrland, som planuppdrätare, utan rör också Trafikverket, länets kommuner, Länsstyrelsen Västernorrland och Din Tur. En sammanfattning av rekommendationerna:

- Involvera fler aktörer i framtagandet av transportplanen för breddat perspektiv och utveckla formerna för samråd.
- Säkerställa att kunskap om jämställdhet och intersektionalitet kopplat till transportplanering finns hos nyckelpersoner, samt koppla person med expertis inom området. Inkludera kompetensen även vid skrivandet av planen. Samma person bör ansvara för att utveckla texter kopplat till konsekvensbedömningen.
- Skapa legitimitet att arbeta med frågorna i beslutande organ.
- Ta fram könsuppdelad statistik och analyser, underlag kan även finnas hos kommuner, länsstyrelse. Och komplettera med forskning med intersektionellt perspektiv och kvalitativa underlag om olika grupper behov och förutsättningar exempelvis rörelsemönster, sysselsättning, transportmedelsanvändning, och så vidare.
- Samverka med Din Tur om underlagsmaterial, exempelvis resvaneundersökningar.
- Efterfråga att samrådsprocesser hos olika aktörer tar med frågor om kön, ålder, funktionsvariation, etnicitet, och så vidare.
- Prioriteringar av åtgärdsområden och insatser i transportplanen bör göras av fler personer med en bredd av kompetenser.
- I texterna ska det framgå hur konsekvensbedömningarna gjorts utifrån dessa perspektiv samt vilka konsekvenserna av planerade åtgärder antas bli för olika grupper.

²² Så gör du: Jämställdhetsintegrering med intersektionellt perspektiv; Nationella sekretariatet för genusforskning

Utifrån ett jämställdhetsperspektiv så innebär transportplanen positiva effekter. Vägåtgärder bedöms sammantaget ge en positiv påverkan, både män och kvinnor bedöms få ökad tillgänglighet. Mer än hälften av planeringsramen går till järnvägsåtgärder, kollekt-

tivtrafikanläggningar och gång- och cykelåtgärder som gynnar alla grupper och gynnar både kvinnor och män. När det gäller vägåtgärder generellt, så kör fler män än kvinnor bil och bedöms på så sätt gynnas mer av vägåtgärder. Detta kompenseras dock till viss del av att de vägåtgärder som ingår i transportplanen även omfattar insatser för kollektivtrafik och gång- och cykel, vilket generellt används av fler kvinnor än män.

Bedömning bekräftas även av Trafikverkets samlade effektbedomningar. En av åtgärderna bedöms inte ge något bidrag ur ett jämställdhetsperspektiv, medan övriga fyra bedöms ge en något större nytta för kvinnor än män. Bedömda åtgärder innehåller insatser som minskar restider med persontåg, ökar tillgängligheten för gång- och cykel samt till kollektivtrafik genom rustade busshållplatser, vilket är åtgärder som gynnar både kvinnor och män och alla grupper.

6.4 EFFEKTER OCH MÅLUPPFYLLELSE

Transportpolitiska mål

Det övergripande transportpolitiska målet är att säkerställa en samhällsekonomisk effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgare och näringslivet i hela landet. De samhällsekonomiska kalkylerna i form av nettonuvärdeskvot (NNK) kan utläsas av Trafikverkets effektbedomningar, vilka är framtagna för väg 335 Sidsjö-Överhörnas (pågående objekt), väg 86 etapperna Kovland och Silje-Kovland, väg 622 Bergsåker-Birsta, Mittbanan Sundsvall-Ånge, Ostkustbanan inklusive Ådalsbanan Västeraspy-Långsele. De ingående projekten har både positiva och negativa nettonuvärdeskvoter. Totalt så bedöms åtgärderna i den regionala transportplanen dock vara samhällsekonomiskt effektiva och välmotiverade. Även tillämpningen av fyrstegsprincipen är en hjälp att säkerställa att effektiva åtgärder väljs.

En viktig fråga för transportplaneringen är hur trafikutvecklingen och framtida transportbehov kommer att se ut. Transportutvecklingen styrs framförallt av faktorer som befolkningsutveckling, förvärvsfrekvens, drivmedelspriser och samhällsstruktur. Den regionala transportplanen har mycket marginell effekt på trafikutvecklingen, det vill säga hur mycket och länge vi reser och hur mycket och hur långt gods transporteras. Däremot kan åtgärder i den regionala transportplanen

Effektbedomningen görs dels utifrån Trafikverkets bedömningar i samlad effektbedomning för väg- och järnvägsåtgärder. De dominerade effekterna för effektbemömda namngivna väginvesteringar är ökad tillgänglighet i form av restidvinster för resenärer och gods, samt förbättrad hälsa i form av förbättrad trafiksäkerhet med färre antal döda och svårt skadade, samt fysisk aktivitet. De trafikslag som får störst nytta i namngivna vägprojekten är cykling och gång. Utöver det övergripande transportpolitiska målet, finns två specificerade mål, dels ett om tillgänglighet (inklusive jämställdhet) och utvecklingskraft, dels ett om trafiksäkerhet, hälsa och miljö kvalitetsmål. De dominerade effekterna visar tillsammans med bedömningarna i miljökonsekvensbeskrivningen på måluppfyllelse av dessa två specificerade mål.

Bostadsbyggande

I uppdraget att upprätta transportplanen ingår att beakta förutsättningarna att möta behov av ökat bostadsbyggande. Kopplingen mellan bostadsbyggande och transportinfrastruktur handlar om närhet till stadskärna (frigöra centrala ytor för bostäder som tas i anspråk av vägar/parkeringar/osv), närhet till stationslägen och hållplatser (förtäta områden kring resecentrum med bostäder eller att utveckla tätorter genom att anlägga nya eller förändra stationslägen).

I den regionala transportplanen avsätts medel för trafiksäkerhetsåtgärder och förbättringar av det statliga vägnätet, gång- och cykelåtgärder, samt medfinansiering till kollektivtrafikanläggningar. Åtgärderna berör i huvudsak det befintliga vägnätet och frigör inte nya ytor för bostadsbyggande. Däremot så kan åtgärderna underlätta för boende på olika platser i länet genom förbättrad tillgänglighet till kollektivtrafik, arbetsplatser, skolor, och så vidare. Regional transportplan samfinansierar järnvägsanslutning i Mälardalen och elektrifiering av Tunadalsspåret mot Sundsvalls hamn. Åtgärder är en del i att utveckla området till ett logistiknav med kombiterminal. På sikt innebär det att infrastruktur i centrala Sundsvall längs södra kajen kan avvecklas och istället bebyggas med bostäder. Effekterna på bostadsbyggandet bedöms dock vara begränsade.

Den stora effekten på bostadsbyggande i Västernorrland och grannlandet Gävleborg fås då Nya Ostkustbanan (finansieras i nationell transportplan) är fullt utbyggd. Bostadsutvecklingen som en effekt av Nya Ostkustbanan har grundligt analyserats och bedömts av regionala och kommunala politiker och tjänstemän. Analyserna visar att Nya Ostkustbanan skulle kunna generera så mycket som 63 000²¹ nya bostäder fram till år 2035. Beräkningen baseras på den tillgänglighetsförbättring som Nya Ostkustbanan genererar.



Foto: Mostphotos

