

Samrådsredogörelse

Regional transportplan för Västernorrland 2018-2029

I denna redogörelse sammanfattas de synpunkter som kommit in från myndigheter och organisationer under remissen. Region Västernorrland bemöter också synpunkterna. "Regionen" används i denna redogörelse istället för "Landstinget" eftersom namnbyte ägt rum mellan remissen och fastställelsen.

Under framtagandet av den regionala transportplanen har ett antal möten med tjänstemän och förtroendevalda ägt rum. Förutom beredning i Regionalt utvecklingsutskott och Regionstyrelsen har regionala transportplanen funnits på agendan på möten med Regionalt samverkansråd 10 februari, 12 april och 1 juni 2017, Transportforum 4 oktober och 4 december 2017, Regional transportgrupp 21 februari, 12 april och 12 september 2017, strategimöte med Trafikverket 17 februari och 9 maj 2017, samt möten för bred bedömning 2 februari och 21 mars 2017.

Förslag till regional transportplan har varit på remiss under perioden 4 september - 15 november 2017. Synpunkter har inkommit från sammantaget tolv organisationer. Synpunkterna redovisas per organisation i bokstavsordning.

Handelskammaren

- Senaste tidens stora investeringar i länets skogsindustri (bl.a. Husum och Östrand) kommer att innebära en enorm ökning av transportbehoven. Det är av yttersta vikt att pengar i regionala transportplanen används så effektivt som möjligt till de i nuläget prioriterade objekten, men även till de kommande, bland annat de som vi får möjlighet att spela in under kommande "öppet fönster".

Region Västernorrland delar uppfattningen om att stora industriinvesteringar påverkar behoven, men i dagsläget saknas underlag, men avsikten är att Trafikverket under 2019 ska påbörja utredning av behov till följd av SCAs planerade investeringar.

- Handelskammaren emotser en uppdaterad redovisning av uppberedningsgraden i den regionala planen.

Region Västernorrland har tillgodosett synpunkten, se kapitel 4.

- Handelskammaren Mittsverige ifrågasatte tillvägagångssättet med bred bedömning av en grupp interna experter för att utvärdera hur fördelningen av medel utifrån ett hållbarhetsperspektiv.



Datum	Dnr	Sida
2018-09-07	17RS3066	2(21)

Region Västernorrland anser att det är viktigt med en bredd av olika kompetensområden i planeringsprocessen. Processen med den så kallade breda bedömningen utgör inte det enda underlaget, utan har tillsammans med andra underlag och dialogtillfällen använts för fördelning av åtgärdsområden och prioritering av åtgärder.

- Satsningar i infrastrukturen är nödvändiga för våra företags fortsatta tillväxt och Handelskammaren borde vara en viktig partner i att hitta långsiktiga riktiga prioriteringar. Region Västernorrland delar uppfattningen och uppskattar samarbetet med Handelskammaren i Regionala transportgruppen, bärighetsgrupper, Näringslivs-parlamentet, med mera.
- Frågan om 74 ton bör lyftas fram betydligt mer. Region Västernorrland tillmötesgår synpunkten, se kapitel 3.4.
- Processen och dialogen kring väg 622 bör påskyndas utifrån Östrandsfabrikens utbyggnad. Region Västernorrland delar uppfattningen. Avsikten är att Trafikverket tar fram
- Väg 352 och 348 lyfts fram som nya prioriteringar i "öppet fönster". Region Västernorrland tar emot underlaget till öppet fönster och vidarebefordrar underlaget till Trafikverket inför prioritering av kommande utredningar.
- Problemen med E4 genom Örnköldsvik bör beskrivas mer utförligt i planen. Region Västernorrland tillmötesgår synpunkten, se kapitel 5.3.
- Ser positiv på de prioriterade insatser på länets vägnät, men också på de investeringar som görs inom Mittnordenkorridoren där även E14 ingår. Delar planupprättaren syn på hur viktig järnvägen är för regionens näringsliv och utveckling, såsom Botniska korridoren, Malandstriangeln, Tunadalsspåret, Mittstråket och Ostkustbanan. På kort sikt ser vi stort behov av upprustning av tvärbanorna, exempelvis Övre Ådalsbanan. Region Västernorrland delar uppfattningen.
- Planupprättaren bör tillsammans med kollegorna i Jämtland agera för en elektrifiering av bår Meråkersbanan. Region Västernorrland: Regionen verkar för en elektrifiering av Meråkerbanan tillsammans med Region Jämtland-Härjedalen med flera, framförallt genom Projekt Mittstråket och partnerskapet Atlantbanan.
- Så länge det råder osäkerhet vad gäller dubbelspår på Ostkustbanan, så måste flygplatserna och driftbidraget hanteras så att näringslivet har tillgång till effektiva flygförbindelser med kunder och leverantörer. Region Västernorrland delar denna uppfattning och driftbidrag till flygplatserna prioriteras i transportplanen.



Datum	Dnr	Sida
2018-09-07	17RS3066	3(21)

Härnösand kommun

- Härnösands kommun behöver fler objekt och brister i planperioden 2018 - 2019 för att klara förväntade ökningarna i transportarbetet i regionen och klara de prioriterade samhällsutmaningarna. Understryker särskilt följande:
- Åtgärder enligt genomförd åtgärdsvalsstudie E4 Härnösand inklusive åtgärder vid trafikplats Saltvik och Godstjärn med koppling till godstransporter från och till Härnösands djuphamn. Gång och cykel längs Södra vägen, busshållplatser, trafiksäkra passager, ombyggnad av trafikplats Saltvik för framkomlighet av stora fordon.

Region Västernorrland åtgärderna ovan berör E4 och tillhör den nationella transportplanen.

- Åtgärder enligt genomförd åtgärdsvalsstudie väg 718. Ökad trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter med busshållplatser, samt gång- och cykelväg med följande prio 1: Brunne-Solberg, 2 Bondsjö-Byåker, 3 Byåker-Billsta, 4 Ultrå-Solberg.

Region Västernorrland: sträckan Brunne-Solberg finns prioriterad i planen. Övriga sträckor finns med som underlag till transportplanen, men har inte prioriterats denna omgång.

- Omvandling av gamla banvallen till Ålandsbro, till en gång- och cykelväg för pendling och som en del av en framtida cykelled Höga Kusten.

Region Västernorrland: Den regionala transportplanen omfattar gång- och cykelvägar längs regionala statliga vägar samt medfinansiering till kommunala gång- och cykelvägar. Banvallen följer inte en regional statlig väg och en omvandling till gång- och cykelväg kan därför inte finansieras med medel från den regionala transportplanen.

- Delat statligt ansvar för slitage på viktig infrastruktur i Härnösands kommun där staten, exempelvis Försvarsmakten, Sida har intressen.

Region Västernorrland: Kostnader för drift- och underhåll följer huvudmannaskapet för väghållningen, vilket innebär att staten via Trafikverket står för kostnaderna för det statliga vägnätet och kommunerna för det kommunala vägnätet. Frågan om drift- och underhåll av det statliga vägnätet ingår i den nationella transportplanen och är därför inte relevant för den regionala transportplanen.

- Fler åtgärder utifrån aktiviteter som pågår:
 - Busshållplatser vid: väg 718 vid Dala, väg 719 Nickebostrand, väg 331 Viksjö även inklusive hastighetsåtgärder.
 - Nya gång- och cykelvägar enligt kommunens översiktsplan som behöver utredas vidare: Kappelsberg – Smitingens vägska, Nya kyrkogården – Solumshamn, samt Fröland – Antjärn.
 - Åtgärdsvalsstudie turisttrafik i Höga Kusten.

Region Västernorrland tar emot inspelen till Öppet fönster och vidarebefordrar dessa till Trafikverket, som ett underlag inför diskussion om kommande utredningar.



Datum	Dnr	Sida
2018-09-07	17RS3066	4(21)

Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län

- Regional transportplan har ett starkt samröre med regionalt transportförsörjningsprogram och att framtagandet av dessa dokument i framtiden bör göras tillsammans. Kollektivtrafikmyndigheten ställer sig övergripande bakom de slutsatser som görs och dess problembeskrivning.

Region Västernorrland delar uppfattningen. I det slutliga dokumentet har Regionen arbetat in Regionalt trafikförsörjningsprogram prioriterade stråk och trafiksäkerhet för skolbarn vid busshållplatser med grundläggande trafik. Kvalitén på dessa två dokument kan utvecklas genom nära samarbetet mellan våra två organisationer under framtagandet och genomförandet.

- Planen behöver bättre källhänvisning och mer aktuella data och statistik.
Region Västernorrland delar uppfattningen och har justerat dokumentet.
- Avsnittet om medlen till kollektivtrafik behöver tydliggöras genom hänvisning till regionalt trafikförsörjningsprogram. De stråk som är viktigast för att möjliggöra bra kollektivtrafik, både tåg och buss bör redovisas. Ambitionen bör sammanfalla med regionalt trafikförsörjningsprogram

Region Västernorrland delar uppfattningen och redovisar prioriterade stråk för kollektivtrafik och hänvisar till det regionala trafikförsörjningsprogrammet.

- Hållplatser- och bytespunkter längs länets riksvägar har stora förbättringsbehov. Det är viktigt att dessa (transportplanens) medel kommer ut och gör nytta.
Region Västernorrland delar uppfattningen. Förbättringar i transportplanen kommer tillsammans med efterföljande arbete med underlag till Trafikverket syftar till att fler hållplatser förbättras.
- Dokumentets läsbarhet och visualisering kan utvecklas. Stora delar kan läggas i bilaga.
Region Västernorrland delar uppfattningen. Dokumentet har layoutats och kartor och tabeller har tagits fram som ska underlätta läsbarheten. Dock har inga avsnitt lagts i bilaga, utan behållits i transportplanen.
- Jämställdhet och genus är en viktig utgångspunkt och behöver utvecklas och kopplas till aktuell forskning.
Region Västernorrland delar uppfattningen och har låtit tagit fram en särskild analys om hur jämställdhet kan integreras i transportplaneringen, samt uppdaterat texterna utifrån jämställdhet.

Kramfors kommun

- Resonemanget om Mittnordenkorridoren bör utvecklas och prioritering av medel ska göras för att förverkliga korridorens funktion. Mittnordiska korridoren är en öst-västlig korridor



Datum	Dnr	Sida
2018-09-07	17RS3066	5(21)

med flera stråk. I nuvarande skrivning framstår det som Mittnordiska korridoren är lika med Mittbanan. I själva verket är Ådalsbanan och vidare Stambanan ett oerhört viktigt delstråk i korridoren.

Region Västernorrland prioriterar i första hand delen Sundsvall-Östersund-Trondheim. Inom ramen av projekt Mittstråket pågår arbete att på översiktlig nivå utreda åtgärdsbehov kopplat till tågtrafik i stråket Östersund-Umeå, via Sollefteå. Detta underlag behövs innan eventuella prioritering om inriktning kan göras.

- Kommunen önskar att triangelspår Västeraspy får högre prioritet under planperioden
Region Västernorrland: Regional transportplan innehåller 55,2 miljoner kronor i samfinansiering till nationell transportplan för "Ej namngivna insatser i Botniska Korridoren". Syftet är förbättringar för godstrafiken delen Västeraspy-Långsele för förbättrad anslutning och redundans. De tekniska lösningarna och utformning får utredas och klargöras av Trafikverket.
- Efterfrågar prioritering av ny plattform vid Västeraspy, så att samtliga tåg kan stanna vid stationen, resmöjligheterna kan förbättras och området utvecklas till en regional knutpunkt.

Region Västernorrland: järnvägsåtgärder ingår i den nationella transportplanen. Den regionala transportplanen kan omfatta samfinansiering för åtgärder till nationell transportplan. Ny plattform vid Västeraspy finns dock inte med i Nationell transportplan och därmed inte heller samfinansiering i regional transportplan.

- Fördelningen med regionala medel till icke-statliga flygplatser bör fortgå med samma principer som idag i avvaktan på Trafikverkets beslut om trafikplikt för Höga Kusten airport.
Region Västernorrland: i avvaktan på att vissa frågor klargörs, bland annat den nationella flygplatsöversynen har inga förändringar gjorts avseende fördelning av driftbidraget. Förutsättningarna framgår av kapitel 3.3 och 5.6.
- Planen saknar en beskrivning av vilken påverkan SCAs planer för en fördubblad produktion vid Ortvikens massatillverkning kan ha på det regionala vägnätet.
Region Västernorrland är medveten om detta och delar uppfattningen om att underlaget behöver tas fram. Avsikten är at Trafikverket under 2019 kommer att påbörja utredning av infrastrukturbehoven utifrån SCAs utbyggnad.
- Viktigt att kollektivtrafikåtgärder utmed E4 genom Kramfors kommun prioriteras.
Region Västernorrland prioriterar kollektivtrafikanläggningar på statlig väg. Inom ramen av projekt Koll2020 kommer hållplatser längs prioriterade tråk att förbättras vad gäller tillgängligheten. Även efter projektets slut finns medel till denna typ av åtgärder. Se kapitel 2.3 och 5.5.
- Det måste finnas förutsättningar att resa hållbart både inom och till och från destination Höga Kusten. Det finns behov av en åtgärdsvalsstudie för besöksnäring. Höga Kusten har



Datum	Dnr	Sida
2018-09-07	17RS3066	6(21)

expansiv besöksnäring och för att området ska kunna fortsätta utvecklas behövs väl fungerande transportinfrastruktur.

Region Västernorrland delar uppfattningen och har under 2018 påbörjat en utredning/ÅVS för besöksnäringen.

- Trafikverket använder fyrstegsprincipen vid planering a åtgärder, exempelvis den mycket omfattande åtgärdsvalsstudie för Frånö-Sandviken. Det vore önskvärt med en förenklat förfarande för att komma till genomförandefasen. En modell kan vara att arbeta upp en bank med ”mogna projekt” som snabbt kan genomföras när vissa projekt drar ut på tiden. Region Västernorrland delar denna uppfattning och kommer att verka för detta i kontakterna med Trafikverket.

Länsstyrelsen Västernorrland

- När regionen övertagit Länsstyrelsens planupprättningsansvar bör de politiska prioriteringarna på kort och lång sikt genomsyra transportplanen och dokumentet bör därmed hanteras mer som ett regionalpolitiskt program. Remissversionen innehåller enbart små förändringar jämfört med den regionala transportplanen 2014-2025 som länsstyrelsen beslutade om.
Region Västernorrland delar uppfattningen att transportplanen ska hanteras som ett regionalpolitiskt program. Regionen har under upprättandet av transportplanen genomfört en omfattande process med dialoger och samråd i olika politiska församlingar. Prioriteringarna på övergripande nivå, utifrån Botniska korridoren, är sedan flera år mycket väl förankrad politiskt i de fem nordliga regionerna. Den planeringsmässiga mognadsgraden är av väsentlig betydelse för att en åtgärd ska namnges i transportplanen. Därav görs inga stora förändringar i början av planeringsperioden.
- När det gäller strukturen finns möjligheter att skapa en mer ändamålsenlig struktur utefter regionens nya regionala utvecklingsuppdrag. Kopplingen till RUS och samspelet mellan regionala och nationella transportplanen och regionala trafikförsörjningsprogrammet bör framgå bättre. Insatserna i planen bör kunna kopplas till målsättningarna i RUS. Dokumentet bör kunna börja med en sammanfattning av uppföljningen av fokusområdet tillgänglighet och infrastruktur.
Region Västernorrland delar uppfattningen och har tydliggjort sambanden med olika regionala strategidokument, se kapitel 2.
- Utgångspunkterna i planen är delvis svagt beskrivna och kan kompletteras med miljö- och jämställdhetsperspektiven påverkat inriktningen och genomförande av planen. Planen kan stärkas med ett tydligare trafikslagsövergripande och hela-resan perspektiv
Region Västernorrland har låtit tagit fram en särskild analys om hur jämställdhet kan integreras i transportplaneringen, samt uppdaterat texterna om social hållbarhet, se



Datum	Dnr	Sida
2018-09-07	17RS3066	7(21)

kapitel 3.1 och 6.3. Prioriteringarna grundar sig på ett transportslagsövergripande perspektiv, se kapitel 2.2 och 5.1.

- Planen kan stärkas med en fördjupad process och förklaring till fördelning av medel till de tre icke-statliga flygplatserna.
Region Västernorrland delar denna uppfattning och har under hösten 2017 och 2018 arbetat med att klargöra modellen och fördelningen, se kapitel 3.3 och 5.6.
- Planen behöver en tabell över vad som upparbetats sedan tidigare och vad som är kommande investeringar.
Region Västernorrland tillmötesgår synpunkten, se kapitel 4 och 5.1.
- Planen kan förbättras med språkliga justeringar, förklaring av tabellerna korta ner avsnittet om bred bedömning.
Region Västernorrland delar uppfattningen och har justerat dokumentet.
- Planen kan förbättras avseende koppling mellan investeringar som behövs för länets utveckling, Nya Ostkustbanan och Mittstråket, och den regionala transportplanens möjliggörande av detta.
Region Västernorrland har tydliggjort kopplingarna, se kapitel 2.2 och 5.
- Planen behöver tydliggöra utvecklingen i omvärlden med fokus på faktorer som påverkar transportbehovet, samt utvecklingen inom transportsektorn.
Region Västernorrland Den regionala transportplanen omfattar beskrivningar av några trender och omvärldsfaktorer relevanta för Västernorrland. Det handlar bland annat om industrins behov av längre och tyngre fordon på väg, utvecklingen av elvägar och ökad handel över internet, se kapitel 3.4, samt flyktningmottagande, bostadsproduktion och klimatförändringar, se kapitel 3.1.
- Planen behöver redovisa prognoser över befolkningsutvecklingen
Region Västernorrland För att en prognos ska vara relevant för transportplanen, så behövs en analys över hur en viss befolkningsutveckling skulle påverka behoven av åtgärder på infrastrukturen i Västernorrland, vilket kräver ett orimligt omfattande analysarbete. Regionen har därför inte tillmötesgått synpunkten.
- Planen behöver tydliggöra näringslivets behov av transportinfrastruktur och transporter.
Region Västernorrland tillmötesgår synpunkterna, se kapitel 3.4.
- Planen kan förbättras genom att tydliggöra samverkan med angränsade planupprättare.
Region Västernorrland har en väl utvecklad samverkan med angränsade län genom nätverket Botniska korridoren, projekten Nya Ostkustbanan och Mittstråket, samt partnerskapet Atlantbanan. Detta finns delvis beskriven i planen, se kapitel 2.



Datum	Dnr	Sida
2018-09-07	17RS3066	8(21)

- Mittstråket lyfts fram på ett bra sätt i planen. Planen hade dock kunnat beskriva hur arbetet längs Mittstråket ska bedrivas efter det att projekt Mittstråket avslutats, samt vilka insatser som Västernorrland prioriterar och hur arbetet för att åstadkomma detta ser ut.
Region Västernorrland: fortsatt medel till Mittbanan finns prioriterade utöver det som hanteras inom ramen av projekt Mittstråket.
- Det är viktigt att den infrastruktur som byggs tar hänsyn till effekter av ett förändrat klimat. Utmaningar vad gäller risker för markstabilitet finns exempelvis för järnvägen Långsele-Nyland, för vägar för tunga transporter, för väg 86 och väg 622 Timmervägen. Satsning på skydd av vattentäkt längs väg 335 i Örnsköldsviks kommun är en bra klimatanpassningsåtgärd.
Region Västernorrland tillmötesgår synpunkten, se kapitel 3.1.
- Det skulle vara positivt med ett bredare perspektiv gällande transportplanens förutsättningar att möta behovet av ökat bostadsbyggande. Det vore bra om transportplanen tar upp möjligheten till bostadsutveckling i Sundsvall och Örnsköldsvik. Länsstyrelsen påminner om möjligheten att nyttja Länsstyrelsens kompetens avseende bostadsmarknaden i planering av infrastruktur.
Region Västernorrland ser positivt på att samarbete med Länsstyrelsen i bostadsfrågorna. Vi har försökt att föra in ett bredare perspektiv på bostadsfrågorna bland annat utifrån det arbete som skett inom Nya Ostkustbanan. Dock har underlag saknats för en uppdelning på kommunnivå.

Sollefteå kommun

Sollefteå kommuns yttrande omfattar synpunkter över både den regional och den nationella transportplanen. Synpunkterna gällande den nationella transportplanen såsom exempelvis krisberedskap, stadsmiljöavtal, ny vägtyp 5, tas inte med i denna sammanställning.

- Restaurering av Ådalsbanan Långsele-Västeraspy är den enskilt viktigaste infrastrukturesatsningen. Reinvesteringar öppnar för möjligheten till persontrafik på sträckan Östersund-Umeå, via Sollefteå. Sollefteå är den enda kommuncentra som saknar persontrafik på järnväg.
Region Västernorrland prioriterar i första hand delen Sundsvall-Östersund-Trondheim. Inom ramen av projekt Mittstråket pågår arbete att på översiktlig nivå utreda åtgärdsbehov kopplat till tågtrafik i stråket Östersund-Umeå, via Sollefteå. Detta underlag behövs innan eventuella prioritering om inriktning kan göras.
- Kommunen tydliggör att även vidmakthållande av Forsmo-Hoting är av stor vikt.
Region Västernorrland: Tar emot synpunkter, men åtgärden tillhör i första hand den Nationella transportplanen.



Datum	Dnr	Sida
2018-09-07	17RS3066	9(21)

- Behov finns av triangelspår vid Västerasby, en investering som inte nämns i plansammanhanget.
Region Västernorrland: Regional transportplan innehåller 55,2 miljoner kronor i samfinansiering till nationell transportplan för "Ej namngivna insatser i Botniska Korridoren". Syftet är förbättringar för godstrafiken delen Västerasby-Långele för förbättrad anslutning och redundans. De tekniska lösningarna och utformningen får utredas och klargöras av Trafikverket.
- Regionen bör till regeringen lämna en kraftfull beskrivning av den pågående miljard-investeringen i SCA Östrand och dess behov av råvara via järnväg och väg och dess betydelse för regionen och hela landet.
Region Västernorrland är medveten om detta och delar uppfattningen om att underlaget behöver tas fram. Avsikten är at Trafikverket under 2019 kommer att påbörja utredning av infrastrukturbehoven utifrån SCAs utbyggnad.
- Boende, besökare och verksamma är i behov av bättre förutsättningar för persontransporter med bil och buss. Bristande kvalitet på vägnätet försvårar arbetspendling, skolskjuts och sjukresor och för näringslivets transporter.
Region Västernorrland delar denna uppfattning.
- Bärighetsrestriktioner utgör ett påtagligt hinder särskilt för skogsnäringen och utvecklingen går mot tyngre 74 tons ekipage. Stråk för BK4 är av stor vikt och bör åtgärdas i snabbare takt.
Region Västernorrland delar uppfattningen och verkar för detta i sina kontakter med Trafikverket.
- Enskilda vägar är mycket viktigt för persontransporter och näringslivet. Det är av vikt att bidrag till enskilda vägar kvarstår. för att vidmakthålla ett fungerande transportsystem i hela kommunen.
Region Västernorrland delar denna uppfattning.
- Medel behövs till driftbidrag till icke-statliga flygplatser och upphandlad flygtrafik vid mindre flygplatser.
Region Västernorrland: driftbidrag finns prioriterat i transportplanen, se kapitel 3.3 och 5.6.
- Kommunen stödjer regionen i kravet av en snabbare utbyggnad av Nya Ostkustbanan. Den takt som föreslås är otillräcklig. Kommunen stödjer regionen vad gäller utvecklingsmöjligheterna för Mittstråket som en del av Botniska korridoren. För att kommunen ska kunna utveckla och öka det kollektiva resande krävs åtgärder i basinfrustrukturen.
Region Västernorrland delar dessa uppfattningar.



Datum	Dnr	Sida
2018-09-07	17RS3066	10(21)

Sundsvalls kommun

- Planförslagets syftar till att fortsätta den nuvarande regionala transportplanens inriktning, prioriteringsordning och fördelning mellan åtgärdsområden, vilket ger en nödvändig stabilitet och trygghet inför kommande planperiod. Planförslagets namngivna objekt bedöms som nödvändiga och väl förankrade.

Region Västernorrland delar denna uppfattning

- Kommunen välkomnar att planförslaget ger ytterligare medel till Mittnordenkorridoren efter Mittstråksprojektets slut.
- Planförslagets hänvisningar till statistik, projekt, processer behöver ses över. Nyare information finns att förhålla sig till.

Region Västernorrland delar denna uppfattning och har reviderat dokumentet.

- Det saknas en presentation över utfall av upparbetningsgrad för respektive åtgärdsområde i nu gällande plan, vilket gör det svårt att orientera sig i planförslagets satsningar och analysera om nuvarande fördelning är rimlig eller inte.

Region Västernorrland delar uppfattningen och har lagt in redovisning av utfallet, se kapitel 4.

- Genomgående saknas motiveringar och hänvisningar till prioriteringar, innehåll och inriktning.

Region Västernorrland delar denna uppfattning och har arbetat med att föra in detta på ett tydligare sätt i dokumentet.

- Projekt Koll2020 behöver beskrivas vad gäller innehåll, fokusområden och målsättningar, samt om det finns en investeringsvilja även efter Koll2020.

Region Västernorrland delar denna uppfattning och har lagt in beskrivning av projektet, se kapitel 2.3 och 5.5.

- Det saknas förklaringar och visioner med det arbete som sker inom projekt Nya Ostkustbanan.

Region Västernorrland delar denna uppfattning och har lagt in beskrivning, se kapitel 2.

- När det gäller inspel av nya brister i transportsystemet (öppet fönster), så finns behov av att ändra den arbetsordning som finns så att trafikverket först presenterar ett underlag om brister i transportinfrastrukturen som sedan kommunerna yttrar sig över.

Region Västernorrland delar uppfattningen om att ett grundläggande underlag behövs avseende brister i infrastrukturen. Vilket underlag och i vilket skede detta underlag ska tas fram behöver klargöras. Rutinerna för öppet fönster likaså. Detta kommer att diskuteras bland annat i regionala transportgruppen.

- Det finns behov av att förtydliga och vidareutveckling resonemangen om regeringens sex samhällsutmaningar. Exempelvis skulle "ökat bostadsbyggande" kunna kompletteras med



Datum	Dnr	Sida
2018-09-07	17RS3066	11(21)

det arbete som görs inom ramen av Nya Ostkustbanan. Utredningsinsatser inom Koll2020 skulle kunna kommuniceras inom "digitaliseringens effekter".

Region Västernorrland delar denna uppfattning och har lagt in arbetet om bostadsbyggande inom projekt Nya Ostkustbanan i dokumentet. Dock har inte tillräckligt med underlag hunnits tagits fram gällande digitalisering inom projekt Koll2020 för att kunna tas med i transportplanen.

- Kommunen välkomnar att planupprätaren har en ambition att förnya och bredda arbetsprocessen med revidering av planen. Samtidigt bedöms resultaten av processen hitintills vara ofullständig och diskussionsunderlagens relevans svåra att förhålla sig till. Det är oklart vad planupprätaren planerar som ett nästa steg i denna utvecklingsprocess.

Region Västernorrland delar uppfattningen om att det är viktigt med bred kompetens i planeringsprocessen. Regionen tar med synpunkterna och har som ambition att inför nästa planeringsomgång klargöra syfte, uppbygg och relevans med arbetsprocessen för alla aktörer som deltar.

- Det finns behov av en översyn av bedömningskriterierna som ligger till grund för planens prioriteringar. Hållbarhet kommer ofta att isoleras till åtgärdsområdena kollektivtrafik, järnväg och gång- och cykel, samtidigt som vägåtgärder i realiteten kan ge nog så goda eller större hållbarhetseffekter.

Region Västernorrland: delar inte uppfattningen om att bedömningen av hållbarhet isoleras till vissa åtgärdsområden. Bedömning av planens hållbarhet sker både övergripande utifrån respektive åtgärdsområdenas schablonmässiga effekter, samt utifrån de namngivna åtgärdernas effekter. För de namngivna åtgärderna används Trafikverkets effektbedömningar som grund för bedömningen. Namngivna vägåtgärder kan ha positiva effekter hållbarhetsmässigt.

- Det är positivt att planen fördelar driftbidrag till länets tre flygplatser. Det saknas transparens och tydlighet när det gäller om medlen till driftbidraget syftar till största möjliga regionala nytta eller inte, samt om planförslaget ligger på en rimlig nivå eller inte jämfört med övriga åtgärdsområden.

Region Västernorrland delar denna uppfattning och har under hösten 2017 och 2018 arbetat med att klargöra modellen och fördelningen, se kapitel 3.3 och 5.6.

- Planläggning och arbete för ny Alnöbron bör påbörjas så att åtgärden finns namngivet i den kommande planen.

Region Västernorrland: tar emot inspel till Öppet fönster och vidarebefordrar inspelen till Trafikverket, som ett underlag inför diskussion om kommande utredningar.

- Kommun ger följande inspel till Öppet fönster med motiveringar i yttrandet:
 - Tidigare inspel som ännu inte hanterats är fortfarande prioriterade önskemål och Trafikverket bör påbörja arbetet med dessa brister innevarande planperiod.
 - Ny bro över Stångån i Njurundabommen, planering bör starta



Datum	Dnr	Sida
2018-09-07	17RS3066	12(21)

- Framkomlighet för kollektivtrafik i korsningen Travbanevägen/väg 84. Anläggning borttagen av Trafikverket och motiverar att medel från den regionala transportplanen åtgärdar problemen.
- Framkomlighet för oskyddade trafikanter E4 Bydalen/Gärde
- Sammanhängande cykelstråk längs Björneborgsgatan och Bergsgatan, E14
- Brister och åtgärdsbehov Mittstråket som kvarstår efter de som genomförs i projekt Mittstråket.
- Busshållplatser längs statlig väg, Alnöbron östra och Alnöbron västra är inte tillgänglighetsanpassade. Trafikverket uppmanas att arbeta för att uppnå den standard på busshållplatser som definierats i trafikförsörjningsprogrammet för Västernorrland, dvs med fler än 20 påstigande per dygn ska vara tillgänglighetsanpassade.
- Ny gång- och cykelväg runt Alnö.

Region Västernorrland: tar emot inspel till Öppet fönster och vidarebefordrar inspelen till Trafikverket, som ett underlag inför diskussion om kommande utredningar.

Sveriges åkeriföretag

- Godstransporterna på väg borde omnämnas i större omfattning i de inledande kapitlen. Detta utifrån att Västernorrland är ett råvaruproducerande län där industri som ska kunna utvecklas, att godstransporterna på gummihjul beräknas öka med 50% till 2030, att internet-handeln kommer att kräva andra logistiklösningar där lastbilen kommer att ha stor betydelse, med mera.

Region Västernorrland: delar denna uppfattning och har utvecklat beskrivningarna om godstransporterna, se kapitel 3.4.

- Välkomnar samtliga föreslagna åtgärder i planen. Särskilt bör bärigheten och trafik-säkerheten beaktas. Vill se en kartläggning på vilka hinder vi kommer att möta i framtiden mellan de enskilda vägarna och de större trafiklederna för att effektivt kunna transportera med tyngre fordon.

Region Västernorrland: har enbart till viss del kunnat tillmötesgå synpunkterna genom att bättre beskriva förutsättningarna avseende klimat och geologi och beskrivning av vägnätet inklusive enskilda vägar, se kapitel 3.1 och 5.3. En kartläggning saknas dock.

- Anser att väg 622 Timmervägen ska prioriteras ännu högre upp i planen.

Region Västernorrland: väg 622 Timmervägen är prioriterad och en namngiven välgång i transportplanen, men utredningar kvarstår innan ett genomförande är möjligt. Åtgärden ligger därför kvar på samma prioritering som i samrådet. Bland annat behöver effekter till följd av Östrandsfabrikens utbyggnad klargöras. Dock har ett genomförande markerats med ett kryss i slutet av planeringsperioden.

Datum	Dnr	Sida
2018-09-07	17RS3066	13(21)

- Det är olyckligt att planen drar ihop utsläppen av koldioxid från transporter och arbetsmaskiner till en post. Merparten av koldioxidutsläppen av trafik kommer från privatbilismen. Lastbilarna står för 7 %.
Region Västernorrland: har inte tillmötesgått synpunkten, utan har velat hålla redovisningen i transportplanen på en mer övergripande nivå.
- Vi ställer oss undrande över påståendet att sjöfarten står för merparten av basindustrins transporter. Transporten till och från de större hamnarna sker med lastbil.
Region Västernorrland har tagit bort formuleringen.
- Det måste börjas samplaneras kring tankinfrastrukturen, vilket bör framgå av transportplanen.
Region Västernorrland: tankinfrastruktur är viktigt, men Regionen har inte tillmötesgått synpunkten eftersom transportplanen inte omfattar tankinfrastruktur.
- Länstransportplanen bör bemöta och utveckla tankarna kring hur vi ska kunna få BK4 på stora delar av vägnätet i regionen för att säkerställa minskad miljöbelastning, trafiksäkerhet och effektivitet.
Region Västernorrland delar denna uppfattningen om BK4 utbyggnadens betydelse och har utvecklat texterna i transportplanen i detta avseende, se kapitel 3.4.
- Trafiksäkerheten är en av våra viktigaste frågor, inte bara framkomlighet utan av beaktande av arbetsmiljö/arbetsskydd för åkerierna och yrkesförare. Av de som dog på jobbet 2016 var fjärde 24 % lastbilsförare.
Region Västernorrland delar uppfattningen om att trafiksäkerhet bör prioriteras. Transportplanen prioriterar bland annat åtgärder för förbättringar på väg 86 som är ett av flera viktiga stråk för lastbilstransporter i länet.
- Vi ser en stor problematik med rast- och parkeringsplatser som är för trånga och felplacerade i terrängen, samt inte konstruerade för tung trafik. Detta borde synliggöras och göras en ordentlig insats för att få bukt med.
Region Västernorrland tackar för informationen och kommer att ta upp detta med Trafikverket som har det övergripande ansvaret för denna typ av åtgärd.

Timrå kommun

- Flera textavsnitt i planförslaget behöver en översyn vad avser omfattning, aktualitet, relevans och tydlighet. Kompletteringar behövs i vissa avsnitt inte minst avseende syfte och effekter av föreslagna åtgärder.
- Regionen ska i sina skrivningar inte verka för dubbelspår för ny järnväg på sträckan Birsta – Härnösand eftersom tillräcklig kapacitet uppnå med tre långa mötesstationer enligt genomförd järnvägsutredning.



Datum	Dnr	Sida
2018-09-07	17RS3066	14(21)

Region Västernorrland anser att dubbelspår på Nya Ostkustbanan Gävle-Härnösand är den enskilt viktigaste infrastrukturåtgärden. Beskrivningarna i regionala transportplanen är dock på övergripande nivå och utformningen i specifika delsträckor kommer att avgöras i kommande planeringsprocesser.

- Särskilt bör ramen för investeringsbidrag till enskilda vägar minska kraftigt om inte regionen kan redovisa vilka nyttor som kan uppnås i förhållande till andra åtgärdsområden, samt förklara varför behovet är 2-3 gånger så stort i Västernorrland jämfört med Jämtlands, Västerbottens och Norrbottens län.

Region Västernorrland har utvecklat resonemangen om vägnätet inkluderat enskilda vägar utifrån länets geologiska och klimatomständigheter, se kapitel 3.1 och 5.3.

- Regionen ska tydligt redovisa de mervärden som uppstår genom medfinansiering av åtgärder som ingår i den nationella transportplanen och då framför allt till åtgärder inom den Bottniska korridoren och om mervärden inte kan redovisas bör planeringsramen minska till förmån för andra åtgärdsområden.

Region Västernorrland: Samfinansieringen innebär att mycket högt prioriterade järnvägsåtgärder kan komma till stånd tidigare än vad som annars hade varit möjligt beslut. Besluten om samfinansiering togs redan i tidigare transportplaner.

- Principen för fördelning av bidrag till länets tre flygplatser ska ske på samma grunder, samt att Regionen beaktar flygplatsernas betydelse för regional utveckling när bidrag ska fördelas.

Region Västernorrland har sedan samrådet tagit fram ett underlag gällande fördelningsmodellen av driftbidraget. Driftbidraget till Sundsvall-Timrå flygplats grundar sig på samma beräkningsmodell som övriga flygplatser i länet. Arbetet pågår gällande driftbidraget både på nationell och regional nivå. Mer information finns i kapitel 3.3 och 5.6.

- Planering för åtgärder för bättre trafiksäkerhet och högre standard och högre standard på väg 684 mellan Söråker och Tynderö bör snarast påbörjas. Det ger beredskap för etappvisa förbättringar som kan finansieras inom ramen för icke namngivna insatser.

Region Västernorrland: Centrumåtgärder väg 684 är en prioriterad vägåtgärd i planen, dock inte sträckan till Tynderö. Synpunkterna tas dock med som underlag i Öppet fönster.

- En gång- och cykelväg längs väg 684, Timrå-Laggarberg, ska ingå i prioriteringsgrupp 1 eftersom sträckan uppfyller samtliga bedömningskriterier så att ett genomförande kan ske inom ramen för icke-namngivna brister.

Region Västernorrland: har inte tillmötesgått synpunkten. Behoven är stora och andra sträckor bedöms som mer angelägna att åtgärda. Sträckan finns dock med i det underlag som används för prioritering av kommande utredningar.

- En statlig medfinansiering för byggande av gång- och cykelväg längs Berglundavägen genom Timrå bör ges högsta prioritet av skäl som redovisas nedan.

Datum	Dnr	Sida
2018-09-07	17RS3066	15(21)

Region Västernorrland: transportplanen omfattar medel till medfinansiering av kommunala gång- och cykelåtgärder. Prioritering av kommunala gång- och cykelvägar sker dock i särskild ordning efter ett ansökningsförfarande till Trafikverket.

Trafikverket

- Det är positivt att förslaget till plan har ett stort fokus på åtgärder som är kopplade till kollektivtrafik och gång- och cykelåtgärder. På samma sätt är det bra att planen vill möjliggöra resor och transporter över länsgränserna med förkortade restider och större funktionella arbetsmarknadsregioner.

Region Västernorrland delar uppfattningen.

- Området för kollektivtrafik behöver utvecklas. För Trafikverket är det viktigt att det finns en strategi eller annat underlag att utgå ifrån när kollektivtrafikåtgärder som ger mest nytta för länet ska kunna prioriteras och genomföras. Trafikverket föreslår att prioriterade kollektivtrafikstråk redovisas i planen. Potten för kollektivtrafik bör delas in i två delar: åtgärder i de prioriterade stråken och trafiksäkerhetsåtgärder.

Region Västernorrland: delar denna uppfattning och har tillmötesgått synpunkten, se kapitel 2.3 och 5.5.

- Planen bör innehålla en mer utförlig beskrivning av det vägnät och vägtrafiken behöver beskrivas tydligare, dvs vad den innefattar. Prioriterade vägar och BK4-utbyggnad borde också redovisas.

Region Västernorrland delar uppfattningen och har förbättrat beskrivningarna, se kapitel 3 och 5.3.

- Planens föreslagna åtgärder går i stort mot rätt ändamål enligt förordningarna.

Region Västernorrland delar denna uppfattning.

- Det skulle bli tydligare om systemanalysernas huvudinnehåll och prioriterade stråk lyfts fram i planen. Det skulle också behövas tydligare beskrivning av vilka kopplingar som finns mellan systemanalysernas och föreslagna åtgärder.

Region Västernorrland delar denna uppfattning och har utvecklat dessa delar, se kapitel 2.2 och 5.

- Planupprättaren skulle bättre kunna beskriva hur man förhåller sig till 4-stegsprincipen.

Region Västernorrland delar denna uppfattning och har tillmötesgått synpunkten, se kapitel 1.2 och 5.1.

- Föreslagna åtgärder i början av planperioden ligger rätt i tid avseende synkning med åtgärder i nationell plan.

Region Västernorrland delar denna uppfattning.

- Meningen under rubriken Kollektivtrafik måste skrivas om. Där anges att man inom ramen för kollektivtrafik inkluderar möjligheten att medfinansiera större projekt och insatser där en kombination av fysiska åtgärder och påverkansåtgärder kan genomföras. Den regionala planens påverkansåtgärder kan bara användas till fysiska åtgärder som Trafikverket genomför på statlig infrastruktur.

Region Västernorrland delar inte denna uppfattning, men har i dagsläget inte prioriterat generella steg 1 åtgärder.

- Samfinansierade åtgärder i den nationella planen bör motivera och preciseras bättre, så att motiven dvs vad man vill uppnå med åtgärderna framgår.

Region Västernorrland har tillmötesgått synpunkten. Framförallt när det gäller pottorna till Mittbanan och Botniska korridoren, se kapitel 5.2.

- Det saknas ett underlag som beskriver standarden på detta vägnät och därmed också behovet av medel.

Region Västernorrland delar denna uppfattning och har till viss del tillmötesgått synpunkten, se kapitel 3.4 och 5.3. Enligt förordningen ska dock Trafikverket tillhandahålla underlag avseende infrastrukturens standard och tillstånd till planupprättaren.

- Dokumentet bör kortas ner och exempelvis uppföljningen av RUS bör läggas i bilaga.

Region Västernorrland har kortat ner vissa avsnitt, men valt att behålla allt i planen och inte lagt in RUS uppföljningen i bilaga.

- Det är önskvärt att processen för hur den regionala transportplanen genomförs, bland annat om man avser att möjliggöra för kommunerna att komma med årliga inspel och metoden för detta.

Region Västernorrland delar denna uppfattning, se kapitel 5.1 om Öppet fönster. Metoden kommer dock att ses över och tas fram i samverkan i regionala transportgruppen.

- Det vore bra att beskriva att kollektivtrafik, samt gång- och cykelåtgärder ofta ingår i vägåtgärder och tätortsgenomfarer.

Region Västernorrland har tillmötesgått synpunkten, se kapitel 5.3.

- Det finns text om gång- och cykelåtgärder prio 2 och 3 och att en översyn av dessa ska göras på årsbasis. Texten bör revideras om man inte har för avsikt att göra detta.

Region Västernorrland har valt att enbart redovisa prioriterade gång- och cykelvägar i transportplanen. Årlig översyn av övriga gång- och cykelvägar kommer inte att göras och texten har tagits bort.

- Trafikverket har föreslagit "Samordning med andra vägåtgärder" som ytterligare ett kriterium för att hamna på prio 1 listan för gång- och cykelåtgärder.

Region Västernorrland delar denna uppfattning och tillmötesgår synpunkten, se kapitel 5.4.



Datum	Dnr	Sida
2018-09-07	17RS3066	17(21)

- Prioriterade kollektivtrafikstråk, samt målbilder för länets kollektivtrafik bör redovisas i den regionala transportplanen för att Trafikverket ska kunna prioritera och genomföra de kollektivtrafikanläggningar som ger mest nytta för länet. Potten för kollektivtrafik bör delas upp i två delar: Åtgärder i de prioriterade stråken (syftar till att öka kollektivtrafikresande och förbättra tillgängligheten), samt trafiksäkerhetsåtgärder (på hållplatser som används av skolbarn. Kollektivtrafikmyndigheten kan då lämna underlag innehållande prioriteringar av vilka hållplatser/bytespunkter som bör åtgärdas inom respektive område.
Region Västernorrland delar uppfattningen och har tillmötesgått synpunkterna, se kapitel 2.3 och 5.5.
- Stycket om bärighet borde beskriva den planerade BK4- utbyggnaden.
Region Västernorrland tillmötesgår synpunkten, se kapitel 3.4.
- Texten om hastighetsöversynen innehåller felaktigheter. From 2025 ska vägar som saknar mittseparering inte ha högre hastigheter än 80 km/h, undantagna vägar med årsdygnstrafik under 2000.
Region Västernorrland har justerat uppgiften, se sidan 27.
- Texten om sjöfart är inaktuell.
Region Västernorrland har uppdaterat uppgifterna, se kapitel 3.4.
- Planen bör tydliggöra vilka åtgärder som ingår i regionala planen och vad planen kan samfinansiera med nationell plan.
Region Västernorrland tillmötesgår synpunkten, se kapitel 1.
- Texten om processen med bred bedömning känns subjektiv återgiven och bör läggas som en bilaga.
- Texten om transportplanens syfte är delvis inaktuell.
Region Västernorrland har uppdaterat texten, se kapitel 1.
- Rubriken gång- och cykelvägar på kommunala vägar bör ändras till Statlig medfinansiering av kommunala gång- och cykelvägar, så det blir tydligt att medfinansiering endast kan ske utifrån förordning 2009:237.
Region Västernorrland tillmötesgår synpunkten, se kapitel 5.4.

Ånge kommun

- Det är bra med en sammanhållen ledning av infrastrukturplaneringen, regional utvecklingsstrategin och för delning av statliga tillväxtmedel. Detta ansvar kräver en fortsatt dialog och en rödatråden-syn på utvecklingsbehoven i länet från kommunnivå och uppåt och med de viktiga gemensamma stråktänken vägledande för prioriteringarna.
Region Västernorrland delar denna uppfattning.



Datum	Dnr	Sida
2018-09-07	17RS3066	18(21)

- Näringslivets ökade behov av godstransporter sätter fokus på järnvägens bristande kapacitet, standard och behov av att länka samman stråk med viktiga noder.
- Mittbanan är Ånge kommuns livsnerv både i ett pendlings- och ett godstrafikperspektiv och behöver prioriteras ur tillväxtpunkt för länet.

Region Västernorrland: Mittbanan finns prioriterad i planen, se kapitel 5.2.

- Ser med tillförsikt på det arbete som sker på nationell nivå för att se över reglerna för särskilda persontransporter och regelverken för att kunna samordna trafik.

Region Västernorrland: Samordnad trafik ingår inte i transportplanen så synpunkten lämnas utan ytterligare kommentar.

- Kommunen ger följande inspel av objekt med motiveringar i yttrandet:
 - 531 Fränstavägen, 532 Torpshammar-Gim, E14-587 Borgsjöby, Mittbanan Bro över Gimån, Torpshammar, samt övergångar i Fränsta, rv 83 GC Östavall, 531 GC Ljungaverk, Rv 83 GC Mallberget – Ånge centrum, 511 GC Ridskolan-Forsön runt, 553 GC Fränsta-Torpshammar, Rv 83 GC Ånge-Ringdalen, Rv 83 GC Ånge-Hallsta, 591 GC Torpshammar-elljusspåren, E14 Korsningar längs E14, 525 GC Hammar-Byforsen, 531 GC Fränsta-Ålsta, 591 belysning i Nordanede, 591 belysning i Gimåfors.

Region Västernorrland: tar emot underlaget till öppet fönster och vidarebefordrar underlaget till Trafikverket inför prioritering av kommande utredningar.

Örnsköldsviks kommun

- Det finns behov av att uppdatera innehållet i planförslaget gällande statistik, projekt och processer.

Region Västernorrland delar uppfattningen och har justerat dokumentet.

- Det saknas en presentation för utfall av uppbyggnadsgrad inom respektive åtgärdsområde för nu gällande plan.

Region Västernorrland har tillgodosett synpunkten, se kapitel 4.

- Förslaget saknar motiveringar och hänvisningar till de arbete som gjorts under den senaste planperioden och som påverkat planens innehåll och inriktning, exempelvis den låga uppbyggnadsgraden inom kollektivtrafik som resulterat i projekt Koll2020.

Region Västernorrland delar denna uppfattning och har tillmötesgår synpunkten, se kapitel 2.3 och 4.

- Det finns behov av att tydliggöra om det finns investeringsvilja inom kollektivtrafikområdet även efter projekt Koll2020.



Datum	Dnr	Sida
2018-09-07	17RS3066	19(21)

Region Västernorrland investeringar för kollektivtrafikanläggningar på statlig väg finns prioriterade i planen även efter projekt Koll2020, se tabell över prioriterade åtgärder 2018-2029 och kapitel 5.5.

- Planen bör i större utsträckning vara kopplad till fler övergripande och parallella styrdokument, såsom trafikförsörjningsprogrammet, kommunernas översiktsplaner.
Region Västernorrland delar denna uppfattning och har tydliggjort kopplingen till flera styrdokument, dock inte översiktsplanerna.
- Det finns behov av att förtydliga och utveckla kopplingarna mellan planen och de sex samhällsutmaningarna. Exempelvis skulle delen om Ökat bostadsbyggande kunna kopplas till det arbete om bostadsbyggande som görs inom ramen för Nya Ostkustbanan och E4 förbifart Örnsköldsvik.

Region Västernorrland delar denna uppfattning och har lagt in arbetet om bostadsbyggande inom projekt Nya Ostkustbanan i dokumentet.

- Kommunen ställer sig positiv till att regionen har ambitionen att förnya och bredda arbetsprocessen, samtidigt som de faktiska resultaten från processen med ett antal expertområden bedöms som ofullständig.
Region Västernorrland delar uppfattningen om att det är viktigt med bred kompetens i planeringsprocessen. Regionen tar med synpunkterna och har som ambition att inför nästa planeringsomgång klargöra syfte, upplägg och relevans med arbetsprocessen för alla aktörer som deltar.
- Kommunen har stort andel av länets enskilda vägar som möjliggöra tunga transporter framförallt till skogsindustrin. Det saknas en tydlig prioritering av dessa medel i planen. Bland annat behöver ansvaret för att förstärka broar utredas och tydliggöras.
Region Västernorrland har prioriterat bidrag till byggande av enskilda vägar, men inte gjort någon underprioritering för att klargöra hur stor del som ska gå till en uppgradering till BK4 på enskilda vägar. Prioritering av enskilda vägar hanteras i särskild ordning genom ansökning till Trafikverket.
- Det är viktigt med införandet av 74 ton, miljömässigt och ekonomiskt. Det saknas en beskrivning om BK4 i planen och detta behöver lyftas fram mer.
Region Västernorrland delar denna uppfattning och har utvecklat beskrivningen mo BK4, se kapitel 3.4.
- Kommunen behöver fortsatt statsbidrag eller annat bidrag till färjeleden Köpmanholmen-Ulvön-Trysunda för att möjliggöra fortsatt satsning på turismen i skärgården.
Region Västernorrland: bidraget till färjeleden hanteras med medel från den Nationella transportplanen.



Datum	Dnr	Sida
2018-09-07	17RS3066	20(21)

- Problematiken som E4 genom Örnsköldsvik för med sig bör beskrivas mer utförligt i planen. Det handlar om risker med farligt gods, problem med luftföroreningar, trafiksäkerhet och hindrar centrumutveckling och bostadsbyggande.
Region Västernorrland tillmötesgår synpunkten, se kapitel 5.3.
- Kommunen vill lyfta behoven av en översyn av korsningen E4-Hampnäs vägen som på grund av byggnation av en gång- och cykelväg längs Åsvägen under 2018-2019 kommer att få en ökad belastning.
Region Västernorrland: åtgärden är inte prioriterad i planen, men Regionen tar emot underlaget till öppet fönster och vidarebefordrar underlaget till Trafikverket inför prioritering av kommande utredningar
- Ett arbete med framtagande av vägplan för flytt av väg 917 i Bredbyn så att en utbyggnad av Polarbröds anläggning möjliggörs.
Regionen Västernorrland åtgärden finns inte med i planen. Underlag om utformning, effekter och finansiering behöver klargöras i nära samarbete mellan berörda parter.
- Satsningar på gång- och cykelvägnätet på de kommunala och statliga vägarna välkomnas då detta varit eftersatt under lång tid. Kommunen vill lyfta fram gång- och cykelväg mellan Bjästa – Köpmanholmen i prioriteringen.
Regionen Västernorrland tar emot underlaget till öppet fönster och vidarebefordrar underlaget till Trafikverket inför prioritering av kommande utredningar.
- Kommunen ser positivt på ökade satsningar på kollektivtrafik i planen.
Region Västernorrland delar uppfattningen.
- Det är bra att medlen till driftbidrag till flygplatser kvarstår på samma summa årligen som i nuvarande plan.
Region Västernorrland: Driftbidraget kvarstår i dagsläget. Mer information om driftbidraget redovisas i kapitel 3.3 och 5.6.
- Örnsköldsviks kommun kommer tillsammans med andra intressenter utreda förutsättningarna för framtida godstransporter via tåg och båt, även inkluderat kommunens godsterminal beträffande att öka nyttjandet samt behov av satsningar kopplat till detta.
Region Västernorrland är intresserade av att få ta del av utredningen.
- Kommunen uppskattar det gemensamma arbetet inom ramen för regional transportgrupp som pågått sedan 2014 och ser positivt på att kommunerna ges fortsatta möjligheter till årliga inspel över brister och behov i syfte att göra transportplanen till levande dokument. Kommunen föreslår en omvänd process jämfört med dagens, så att Trafikverket först presenterar ett underlag som kommunerna därefter får möjlighet att yttra sig över.

Datum	Dnr	Sida
2018-09-07	17RS3066	21(21)

Region Västernorrland avser fortsatt med Öppet fönster, se kapitel 5.1. Metoden kommer dock att ses över och tas fram i samverkan i regionala transportgruppen.