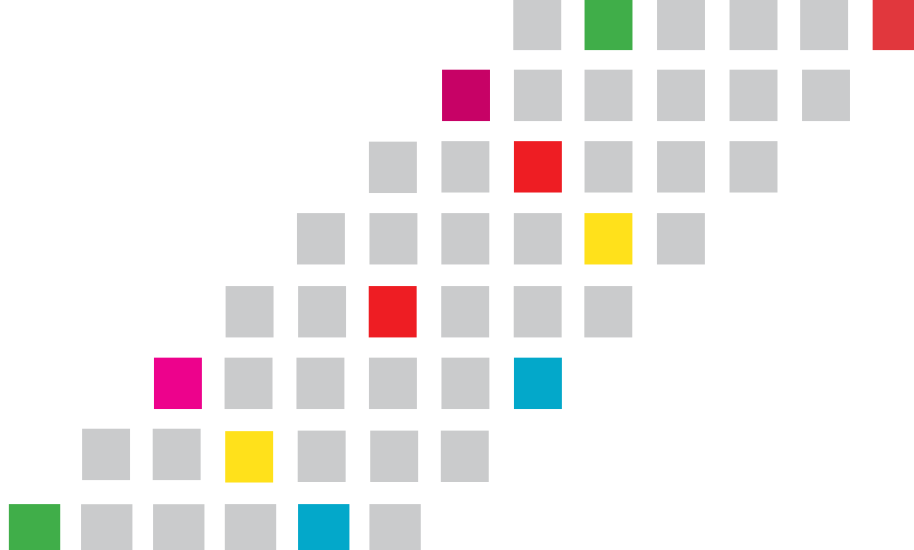
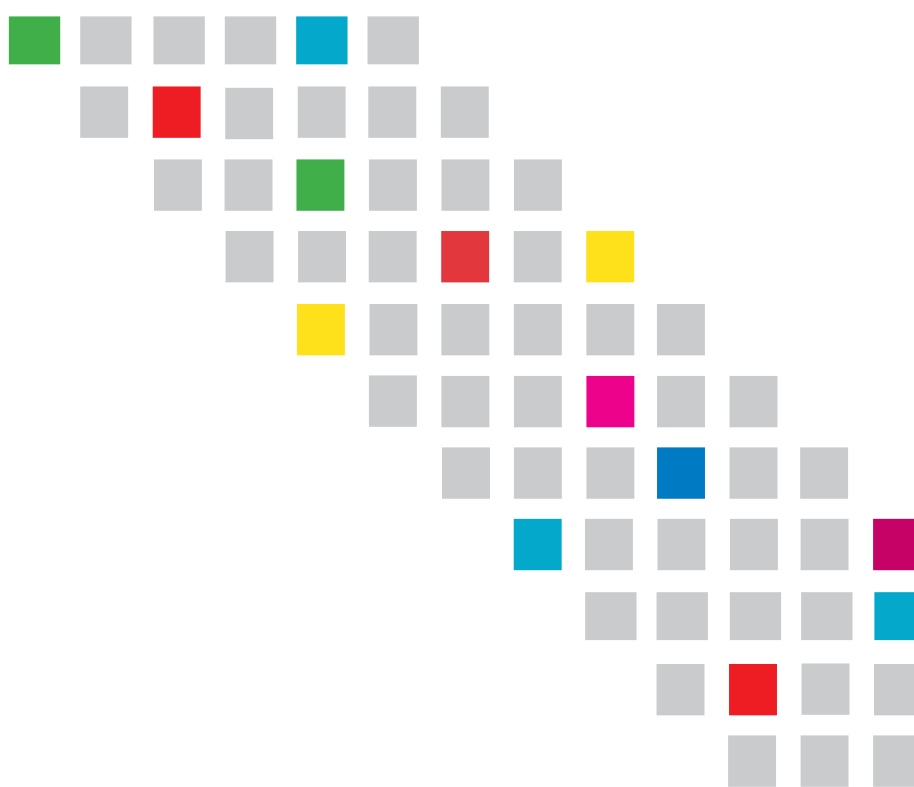


Regional transportplan för Västernorrlands län 2010 - 2021

Fastställd 28 juni 2010



Layout

Therese Rönnbäck

Fotografer

Framsida: Ida Lundmark, Lena Ottebo

Sidan 6: Lena Ottebo

Sidan 16: Oskar Norrgrann

Sidan 23: Lena Ottebo

Sidan 26: Örjan Leek

Sidan 32: Ida Lundmark

Sidan 38: Ulrika Appelberg

Utgiven av Länsstyrelsen Västernorrland

Ingår i publikationsserien ISSN 1403-624X

Rapport nr 2010:22

Förord



Länsstyrelsen har utifrån av regeringens fastställda ekonomiska ram på 696 miljoner kronor tagit fram och fastställt regional transportplan för åren 2010-2021. Den regionala transportplanen utgör en del i länets regionala utvecklingsplan (RUP) och skapar förutsättningar för en hållbar regional utveckling

Underlaget har tagits fram under första halvåret 2009, diskuterats med kommuner, landsting, näringsliv, länstrafikbolag och olika intresseföreningar. Arbetet har kontinuerligt förankrats i länets styrgrupp för infrastrukturplanering 2010-2021, bestående av oppositionsråd i Landstinget Hans Hedlund, ordförande i Kommunförbundet Glenn Nordlund, ordförande i Läns trafikbolaget Christer Nilsson och undertecknad.

Arbetet inleddes under 2008 genom framtagande av en regional systemanalys för de fyra norrlandslänen. Systemanalysens prioriteringar av bland annat Botniska Korridoren, Mittnordenkorridoren och Sundsvalls Hamn ligger till grund för prioriteringarna i den regionala transportplanen.

Transportinfrastrukturen i Västernorrland genomgår i början av planperioden stora förändringar. Genom färdigställandet av Botniabanan och Ådalsbanan skapas förutsättningar för nya resandemönster i länet. Nya möjligheter skapas för regionförstoring, ökad attraktivitet, snabbar utveckling och tillväxt. Det blir bättre möjligheter för klimatsmarta resor och transporter. Arbetsmarknaderna breddas och resandet med kollektivtrafik ska öka. Besöksnäringen är en viktig framtidsnäring vars behov ska gynnas. Utbyggnaden av storskaligt vindbruk underlättas genom satsningar på ökad bärighet. Promenader och cykling är det mest hållbara sättet att resa kortare sträckor. Därför har just gång- och cykelvägar lyfts fram som en viktig fråga och prioriterats i planen.

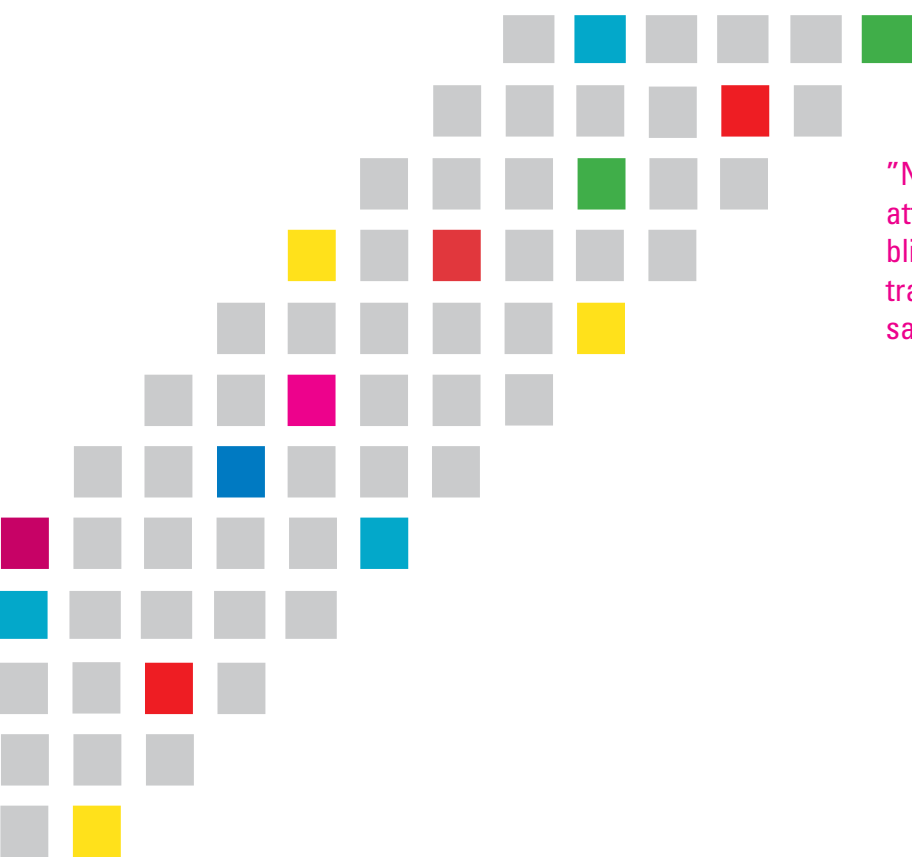
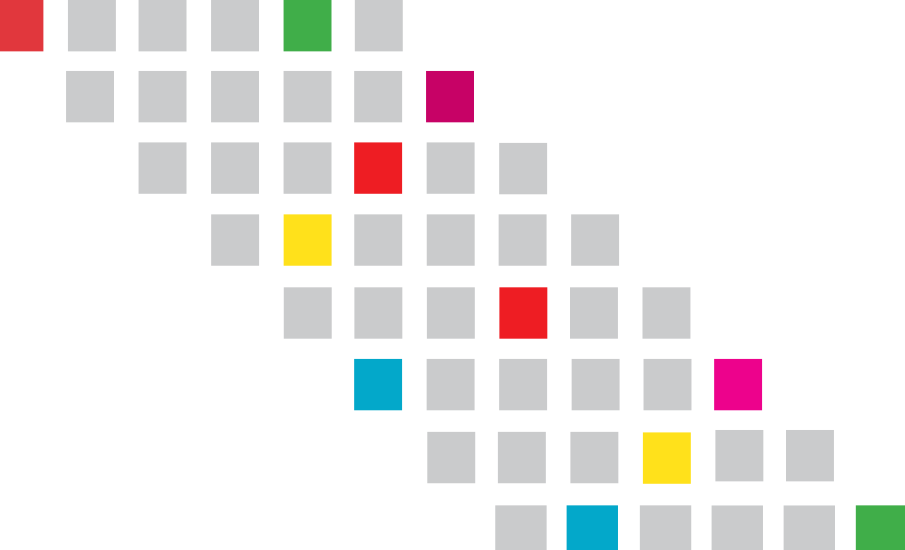
Tillskapandet av triangelspår ökar möjligheterna att effektivt lotsa in volymer från tvärflöden mot Ostkustbanans nord-sydflöde och förbättrar därmed möjligheten att utnyttja järnväg för transport av skogsråvara till fabrikena. Effektivare utnyttjande av regionens hamnar möjliggörs också.

I sammanhanget bör också påpekas att den nya infrastrukturen och ökade volymer av gods och passagerare ytterligare kommer att förvärra bristen på kapacitet på järnvägen mellan Gävle och Härnösand. Denna sträcka är redan idag Sveriges hårdast utnyttjade enkelspår. Frågan om dubbelspår på sträckan är av synnerligen stor betydelse för den nationella godsstrategin, eftersom dubbelspåret är avgörande när det gäller att utnyttja den ökande norrländska råvarutvinningen i svenska och europeiska fabriker. Det blir därför viktigt att beakta denna problematik vid fördelningen av de fria medel under planperioden som ännu står till Trafikverkets förfogande.

Härnösand, 28 Juni 2010

Landshövding Bo Källstrand

	1. Regional Transportplan	7
	1.1 Prioriteringar 2010-2021	7
	Tillkommande behov och kostnadsökningar	7
	Uppföljning	8
	1.2 Regional systemanalys 2010-2021 - De fyra nordligaste länen	8
	Gemensam målbild	8
	Ur missivet	8
	1.3 Beskrivning av länets prioriteringar	9
	Botniska korridoren	9
	Mittnorden korridoren	10
	Prioriterade vägstråk och vägförbättringar	11
	Kollektivtrafik och cykel	12
	Enskilda vägar	15
	Flygdriftbidrag	15
	2. Samlade effekter	17
	2.1 Miljö- och hälsobedömning	17
	Transportplanens innehåll och syfte	17
	Behovet och avgränsning av miljöbedömning	17
	Behov av hälsobedömning	18
	Nollalternativ	18
	Planalternativet	19
	Slutsatser	20
	Uppföljning	21
	2.2 Planens övriga effekter	21
	Fyrstegsprincipen	21
	Arbetsmarknadsregioner och pendlingsmöjligheter	21
	Konkurrenskraftigt näringsliv	22
	Samhällsekonomi	22
	3. Process och styrande dokument	24
	3.1 Bakgrund	24
	3.2 Process	24
	3.3 Nationella riktlinjer	24
	Förordningar	24
	Transportpolitiska mål	25
	Proposition "Framtidens resor och transporter"	25
	Fyrstegsprincipen	25
	Planeringsdirektiv	25
	Medfinansiering	25
	4. Resor och transporter Västernorrland	27
	4.1 Befolkning	27
	4.2 Personresor	27
	Pendling och regionförstoring	27
	Resor ut ett genusperspektiv	27
	Kollektivtrafik och cykel	28
	Flygresor	29
	Besöksnäring	29
	4.3 Godstransporter	30
	Basnäringen	30
	Bärighet	31
	Sjöfart	31
	Obalans i transportbehoven	31
	Bilaga statlig cykelplan	33
	Bilaga Riksvägar och primära länsvägar	36
	Bilaga Västernorrlands infrastruktur	37



"Nya möjligheter skapas för regionförstoring, ökad attraktivitet, snabbare utveckling och tillväxt. Det blir bättre möjligheter för klimatsmarta resor och transporter. Arbetsmarknaderna breddas och resandet med kollektivtrafik ska öka."

1. Regional transportplan

1.1 Prioriteringar 2010-2021

I nedanstående tabell redovisas prioriterade åtgärder i den av regeringen fastställda ekonomiska ramen på 696 miljoner kronor. Planeringsramens årliga fördelning är framtagen av Trafikverket på uppdrag av regeringen. Den verkliga genomförandetakten beror på vilken årlig budget länet får. Budgeten beror både på regeringens totala anslag och på Trafikverkets fördelning mellan länen.

I kolumnen *total kostnad* redovisas en åtgärds totala kostnad, dvs även erforderliga medfinansiering - eller för de projekt som redan startat - även kostnad utanför planperiodens början.

Produktionsstöd ingår i namngivna projekt med maximalt 9 % av investeringskostnaden. Produktionsstöd ingår också som en del i pottorna. Produktionsstödet avser kostnader för utredning, administration i samband

med marklösen, beställning och uppföljning.

Planen innebär inget ställningstagande till de olika projektens utformning, lokalisering och samhällsnytta.

Projekten ska prövas på sedvanligt sätt med tillämpning av gällande lagstiftning. Åtgärderna ska under den fysiska planeringen, prövas i enligt den s.k. fyrstegsprincipen.

Tillkommande behov och kostnadsökningar

Under planeringsperioden kan behov uppstå som inte tagits hänsyn till vid planupprättandet. Handlar det om en smärre åtgärd kan Länsstyrelsen prioritera denna i potten *smärre vägåtgärder*. Större åtgärder leder till att planen revideras. Revideringen hanteras i sådant fall enligt förordningen 1997:263 om länsplaner för regional transportinfrastruktur. Eventuella kostnadsökningar för ett specifikt projekt medför i första hand ny prövning av projektets prioritering i planen, i andra hand en senareläggning av antingen projektet eller andra planerade åtgärder.

Regional transportplan Västernorrland 2010-2021	Total	Summa i planen mkr	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016 - 2018	2019 - 2021	NNK
Väg och järnvägsprojekt	649,5	172	44,5	37,0	22,0	26,0	16,5	16,5	9,5	0,0	
331 Stavreviken planskildhet	30	2	2,0								1,3
90 Bollstabruk-Hällsjö	122	65	36,0	29,0							-0,6
86 Berggsåker-Silje	1,0	1	1,0								
90 GC-port Kramfors	5,5	5	5,5								
335 Gerdal	44,0	44			18,0	26,0					-0,2
622 Cirkulation Birsta	6	4							4		
Sundsvallshamn, Tundalsspåret	329	33					16,5	16,5			2,1
Järnvägsutredning Sundsvall-Härnösand	15	12		8,0	4,0						
90 Cirkulation Kramfors	7	5,5							5,5		
Kollektivtrafik och cykelinfrastruktur	343,0	274	6,0	8,7	15,5	16,0	23,0	25,0	100,8	79,0	
Projekt Bäst Resan (BR)	46,0	2	0,2	1,7							
E4 Kollektivtrafikanläggning vid EON	9,0	7			6,9						
Mittbanan Ånge-Sundsvall	50	27							18	9	0,8
Kollektivtrafik, smärre åtgärder	45	45	1,8	1	0,6	3,0	3,0	4,0	15,8	15,8	
Tillgänglig kollektivtrafik	33	33	4,0	1	2,0	3,0	3,0	3,0	10,0	7,0	
Statlig cykelinfrastruktur Bidrag kommuner TS/miljö	160 exkl medf	160		5,0	6,0	10,0	17,0	18,0	57,0	47,0	2,6
Vägförbättringar	202,0	210	0,0	10,0	14,0	12,6	14,0	14,2	66,2	79,0	
Hastighetsanpassning	110	110		6,0	9,0	9,0	8,0	8,2	25,2	44,6	0,5-3
Bärighet pga vindkraftsetablering	45	45		4,0	5,0	3,0	4,0	4,0	25,0		
Smärre vägåtgärder	55	55				0,6	2,0	2,0	16,0	34,4	
Enskilda vägar	57	40		3,0	3,0	2,0	2,0	3,0	9,0	18,0	
Flygdriftbidrag		x			x	x	x	x	x	x	
SUMMA	1251,6	696	50,5	58,7	54,5	56,6	55,5	58,7	185,5	176,0	

Uppföljning

Varje år ska Trafikverket göra en redovisning till Länsstyrelsen Västernorrland av de åtgärder som genomförts under det gångna året. Uppföljningen ska också innehålla förbrukningen i förhållande till länets planeringsram. Vid samma tillfälle ska Trafikverket också presentera en plan över de åtgärder som kommer att genomföras under det närmaste kommande året med utblick för de därefter närmaste kommande två åren. Eventuella avvikelser och förändringar i förhållande till regional plan, samt förslag till innehåll i potterna ska godkännas av Länsstyrelsen.

”Den skogsbaserade industrin, gruvindustrin och besöksnäringen är de mest prioriterade näringarna vars behov av effektiva transporter och kompetensförsörjning måste tillgodoses. Det är också nödvändigt med betydligt bättre pendlingsmöjligheter för att trygga näringslivets kompetensförsörjning och en positiv utveckling i vår del av landet. Människor vill leva i regioner med attraktiva resmöjligheter för att nå arbete, utbildning och service.”

1.2 Regional systemanalys 2010-2020 -de fyra nordligaste länen¹

Gemensam målbild

Livsmiljön ska utvecklas genom bred attraktivitet, bättre hälsa och livskvalitet, samt minskad miljöpåverkan.

Regionen ska vidmakthålla och vidareutveckla långsiktig hållbar tillväxt med väl fungerade arbetsmarknadsregioner.

Näringslivet ska vara fortsatt konkurrenskraftigt. Basnäringarnas bidrag till Sveriges och övriga EU:s ekonomi ska bibehållas och utvecklas. Näringslivet behöver differentieras och dess framtidsinriktning behöver stärkas genom tryggad kompetensförsörjning, forskning, utveckling och högkompetenta tjänsteföretag.

Besöksnäringen ska attrahera människor såväl inom länen, som nationellt och internationellt, samt bidra till differentierade arbetsmarknader och i breda avseenden intressant region och god närmiljö för alla i samhället.

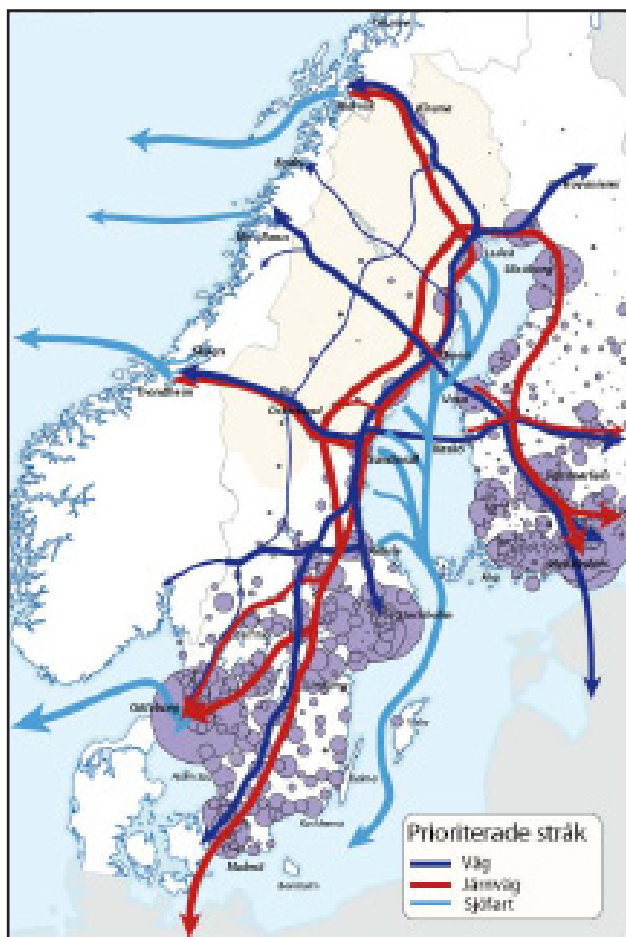
¹ Regional transportplan innehåller de allra viktigaste delarna och slutsatserna i systemanalysen. För ytterligare information och underlag, se dokumentet Regional systemanalys 2010-2020, De fyra nordligaste länen.

Ur missivet

”Den skogsbaserade industrin, gruvindustrin och besöksnäringen är de mest prioriterade näringarna vars behov av effektiva transporter och kompetensförsörjning måste tillgodoses. Det är också nödvändigt med betydligt bättre pendlingsmöjligheter för att trygga näringslivets kompetensförsörjning och en positiv utveckling i vår del av landet. Människor vill leva i regioner med attraktiva resmöjligheter för att nå arbete, utbildning och service. Norrtågsförsöket, som bygger på ett långtgående samarbete mellan länen är ett stort steg i rätt riktning för att uppnå hållbar regionförstoring.

När det gäller järnvägsinfrastruktur vill vi särskilt lyfta betydelsen av satsningar i den Botniska Korridoren – framförallt Norrbotten, Ådalsbanan och Ostkustbanan. Även de öst – västliga förbindelserna är nödvändiga med medvetna satsningar i Northern Axis, delen Narvik-Haparanda-Tornio samt i Mittnordenkorridoren Trondheim-Östersund-Sundsvall med anslutning mot Finland. Ytterligare en öst-västlig förbindelse med utvecklingspotential är väg E12, Mo i Rana-Umeå-Vasa.

För att trygga framtidens vägtransportsystem krävs fortsatta kraftfulla satsningar på bärighetshöjande åtgärder på det finmaskiga vägnätet.”



Källa: ÅF-Infrastruktur AB



”Flaskhalsarna i den Botniska korridoren är kännbara och hämmar idag näringslivets konkurrenskraft och den regionala utvecklingen. Det är nödvändigt att under planeringsperioden påbörja utbyggnad både av Ostkustbanan mellan Gävle och Härnösand och av Norrbottenbanan.”

1.3 Beskrivning av länets prioriteringar

Systemanalysens prioriteringar av stråk på övergripande nivå ligger till grund för prioriteringarna i den regionala transportplanen. Underlaget beskrivs endast kortfattat i den regionala transportplanen.

Länet berörs av både Botniska korridoren och Mittnorden korridoren. Botniska korridoren består på svensk sida av Haparandabanan, Norrbottenbanan, Botniabanan, Ådalsbanan, Ostkustbanan, Godsstråket genom Bergslagen samt Norra Stambanan och Stambanan genom Övre Norrland. Botniska korridoren genomkorsar på finsk sida städer som Torneå, Uleåborg och Helsingfors samt binder samman öst-västliga och nord-sydliga transnationella axlar i Sverige, Finland, Norge och Ryssland. Mittnorden korridoren består på järnvägssidan av Mittbanan och Meråkerbanan.

Botniska korridoren

Botniska korridoren har en mycket stor betydelse för godstransporter till och från Norrland. Den länkar samman Northern Axis-korridoren med Nordiska Triangeln. Stora flöden transporteras längs Botniska korridoren mellan råvaruproduktionen i Norrland och förädlingsindustri och marknad i mellersta och södra Sverige och övriga Europa. Botniska korridorens betydelse motiverar en plats bland EU:s prioriterade TENT projekt. Botniska korridoren sammanlänkar den befolkningstäta Norrlandskusten och möjliggör regionförstoring och arbetspendling ett helt annat sätt än idag. En högklassig järnväg längs Botniska korridoren innebär dessutom att tåg blir ett mer attraktivt transportalternativ för besökare att ta sig till och inom Norrland.

Flaskhalsarna i den Botniska korridoren är kännbara och hämmar idag näringslivets konkurrenskraft och den regionala utvecklingen. Det är nödvändigt att under planeringsperioden påbörja utbyggnad både av Ostkust-

banan mellan Gävle och Härnösand och av Norrbottenbanan.

Den tydliga flaskhalsen i **järnvägen mellan Gävle och Härnösand** verkar hämmande på utvecklingen av såväl industrin som arbetsmarknader. Mellan Gävle och Sundsvall har kapacitetstaket slagit i taket och läget är akut. Den 22 mil långa enkelspårsträckan svarar inte mot de behov och efterfrågan som finns varken på kapacitet eller snabba pendlingsförbindelser.

Åtgärder på sträckan finns med i regeringens beslut om närtidssatsningen med 170 miljoner kronor för ökad kapacitet.



Källa: ÅF-Infrastruktur AB

Satsningarna på mötesstationer är klart otillräckliga och ett dubbelspår är den enda långsiktiga lösningen. En första etapp ligger på i storleksordningen 4 miljarder kronor och har en god samhällsekonomisk lönsamhet med en nettonuvärdeskvot (NNK) på 0,7.

Den 6 mil långa **järnvägssträckan mellan Sundsvall och Härnösand** är i särklass den svagaste länken restidsmässigt mellan Stockholm och Umeå. Sträckans slingrande standard är låg jämfört anslutande sträckor i norr och söder. Med hastigheter på runt 100 km per timme får persontågstrafiken i denna del av Norrlandskusten svårt att konkurrera med biltrafiken. Restiderna

med tåg har en kritisk effekt på det regionala tågresandet, vilket också framgår tydligt i de prognoser som tagits fram av projekt Norrtåg.

Bristerna hämmar en överflyttning av befintlig pendlande med bil och buss till tåg, och potentialen nyttillkommande resande utnyttjas inte. Det finns en stark enighet i länet om att obalansen i hastighetsstandarden måste åtgärdas. Förstudien Sundsvall-Härnösand, visar att dagens restid med tåg på 45 minuter kan minskas till 20 minuter för regionaltåg och 15 minuter för X2000, vilket kan jämföras med restiderna för buss som ligger runt 35-40 minuter. Det finns därmed stora restidseffekter att hämta hem. Genom en utbyggnad blir persontågstrafiken ett verkligt konkurrenskraftigt alternativ. Målsättningen är en etapputbyggnad av en modern järnväg mellan Sundsvall och Härnösand.

Det är av största vikt att planeringsarbetet för järnvägen Sundsvall-Härnösand drivs vidare och också omfattar studie över olika finansieringslösningar, exempelvis brukaravgifter.

- Total kostnad järnvägsutredning 15 mkr
- Regional transportplan 12 mkr
- Medfinansieringar 3 mkr
- Avsiktsförklaring är undertecknat

Ett sammanhållet **resecentrum i centrala Sundsvall** av stor betydelse för funktionaliteten i det samlade kollektivtrafiksystemet och för tillvaratagande av regionens resandepotential. Ett centralt placerat resecentrum förbättrar möjligheten att dra nytta av gjorda investeringar i järnvägssystemet och bidrar i förlängningen till regionens ekonomiska tillväxt. Det gemensamma utredningsarbete som Sundsvalls kommun och Banverket bedrivit sedan 2007 är nu nära genomförandeskedet. Fördjupad översiktsplan påbörjas under 2009 och detaljplan förväntas kunna påbörjas under 2010. Åtgärderna genomförs genom finansiering från Nationell plan och Sundsvalls kommun.

Upprustning av **Nyland-Långsele och triangelspår Nyland** skulle ge betydligt bättre omledningsmöjligheter mellan Stambanan och Botniabanan. Upprustning Nyland-Långsele finns med i Trafikverkets planering 2010-2012, men triangelspåret i Nyland finns inte prioriterad denna planeringsomgång.

Botniska korridoren måste länkas samman med tvärstråk och strategiska hamnar för att logistiken ska fungera hållbart och effektivt. **Triangelspår Bergåker**, triangelspår Maland och elektrifiering av Tunadalsspåret ger tillsammans direktförbindelse mellan Mittbanan, Ådalsbanan och Sundsvalls Hamn. Malandstriangeln medför i kombination med Bergsåkerstriangeln, att godshantering till och från Sundsvalls hamn effek-

tiviseras avsevärt. Triangelspår Bergåker förbinder Ådalsbanan med Mittbanan. Tillkomsten av triangelspår Bergåker innebär ett slut på tidskrävande tågvändningar i centrala Sundsvall. I dagsläget kan industrin inte flytta över fler rundvirkestransporter från lastbil till järnväg pga av kapacitetsbrister. Triangelspår Bergåker kostar ca 163 mkr och har en nettonuvärdeskvot (NNK) på 2,1 vilket visar på mycket bra samhällsnytta. Triangelspår Bergåker ligger med i trafikverkets Nationella plan.

Triangelspår Maland ger en direktförbindelse från Ådalsbanan söderifrån till Sundsvalls Hamn och de stora industrier som är lokaliserade där. Triangelspår Maland ger mycket stora effekter för godstågstrafiken till och från hamnen genom att godstågen från Sundsvall slipper ta omvägen via Timrå för att vända. Det handlar om 39 minuter tidsbesparing per tåg. En förutsättning för Malandstriangeln är att Tunadalsspåret, en sträcka på ca 11 km mellan Timrå station och Sundsvalls Hamn, elektrifieras och rustas. Åtgärderna är nödvändiga för omställning till en effektiv och långsiktigt hållbar godshantering, lediggöra kapacitet på järnvägen Sundsvall-Timrå, samt för skogsindustrins planerade miljardinvesteringar i området. Länsstyrelsen har tillsammans med Banverket, Sundsvalls kommun och SCA undertecknat ett genomförandeavtal om medfinansiering av triangelspår Maland och elektrifiering av Tunadalsspåret, industrispårsanslutningar, kombiterminaler, m.m. Triangelspår Maland finns med i Trafikverkets Nationella plan.

- Total kostnad Sundsvallshamn, Tunadalsspåret 329 mkr (exkl. reinvestering)
- Regional transportplan 33 mkr
- Nationell plan 66 mkr
- Övrig medfinansiering 230 mkr (SCA och Sundsvalls kommun)
- NNK 2,0
- Genomförandeavtal är undertecknat

Mittnorden korridoren

Mittnordenkorridoren förbinder med väg och järnväg regionerna kring Trondheim, Östersund och Sundsvall. Förbindelsen är av avgörande betydelse för inlandets koppling till kusten. Samarbeten mellan exempelvis universitet, sjukhus och näringsliv är beroende av de östvästliga transporterna. Besöksnäringen i de attraktiva fjällområdena i och kring Åre har en stark tillväxt som ställer särskilda krav på infrastrukturen. För att Mittnordenkorridoren ska få en bra och effektiv standard krävs att ett antal brister i transportinfrastrukturen åtgärdas. Framförallt skulle en elektrifiering av Meråkersbanan i Norge och en ökad intermodalitet med terminalkapacitet i Östersund och Sundsvallsregionen avsevärt förbättra förutsättningarna för godstrafiken. På svenska sidan är bristerna i restider påtagliga på **Mittbanan mellan Ånge och Sundsvall**. Genom samordning av åtgärder som exempelvis tätare tågtrafik, bättre

anslutningar till tågen med buss och/eller cykel, leder restidsförkortningen till att antalet resor kan öka med 5000 per år mellan Sundsvall och Ånge².

Länsstyrelsen Västernorrland leder 2011-2013 projektet **North East Cargo Link (NECL)** inom Interreg Östersjöprogrammet. Målsättningen är att förverkliga en öst-västlig transportkorridor genom Mittnorden, med förbindelser till Storbritannien, centrala Europa, Ryssland och Kina. Projektet kommer arbeta med att skapa förutsättningar för förbättringar på väg, järnväg och hamnar.

Förbättringar på Mittbanan och pendlingsparkeringar i anslutning till järnvägen, planeras av Länsstyrelsen Jämtland, Länsstyrelsen Västernorrland och Trafikverket. Västernorrlands regionala transportplan innehåller satsningar på åtgärder som minskar restiden för persontågstrafiken längs Mittbanestråket med 7-10 minuter mellan Sundsvall och Ånge. Trafikverket planerar motsvarande åtgärder. Det är mycket viktigt med etappvis åtgärder för ökad pendling under planeringsperioden.

- Total kostnad Mittbanan Sundsvall-Ånge 50 mkr,
- Regionala transportplan 27 mkr
- Nationell plan 23 mkr
- NNK 0,8

Prioriterade vägstråk och vägförbättringar

I länet finns ca 1900 mil vägar, av vilka 500 mil är statliga. **E4** och **E14** sammanbinder tillsammans med **riksväg 90**, **väg 83**, **87** samt **335** länet sju kommunhuvudorter med varandra och med huvudorter i grannlän. Stråken är viktiga både för gods och personresor. Från 2011 får alla kommuner i länet utom Sollefteå dagtågstrafik. För Sollefteås integrering med närliggande arbetsmarknadsregioner är riks väg 90 av mycket stor betydelse. **Vägarna 86, 331 och 622** (Timmervägen) är viktiga för arbetspendling och godstransporter och tillhör också det prioriterade vägnätet i länet. För besöksnäringen prioriteras samma vägnät som för arbetspendling och gods, samt länets utpekade tre besöksdestinationer, framförallt Höga kusten och Birsta. Väg 315 prioriteras också eftersom den sammanlänkar kust med fjäll.

Riksväg 90 Bollsta-Hällsjö

Riksväg 90 mellan Bollstabruk och Hällsjö har idag en låg standard och trafiksäkerhet. Vägen har dålig bärlast, skymd sikt och flera delsträckor med låg hastighet med 70 km/h på större delen av sträckan. Väg 90 är en viktig transportled för skogsråvara och andelen tung trafik är stor, 16%. Mellan Bollstabruk och Sollefteå är godsflödet 2,8-3,2 miljoner ton/år, vilket är den största mängden på någon väg inom länet.



Länsstyrelsen Västernorrland. © Bakgrundskartor Lantmäteriet, dnr 106-2004/189-Y

² Minskade restider på Mittbanan – en idéstudie. Banverket, Länsstyrelsen Västernorrland m.fl. 2009

Vägen är också av avgörande betydelse för Sollefteås integrering med närliggande arbetsmarknader och är den högst prioriterade vägen efter E4 och E14.

- Total kostnad rv 90 Bollsta-Hällsjö: 122 mkr
- Regional transportplan: 65 mkr
- Nationell plan: 35 mkr
- Nedlagda kostnader före 2010, 22 mkr
- NNK -0,6

Väg 335 Gerdal

Väg 335 ingår i stråket Östersund – Sollefteå - Örnsköldsvik – Umeå. Det är en förbindelse mellan Jämtland och nord-östliga delarna av Västernorrland. Vägförbättringar har genomförts på delen från Sollefteå fram till Sidensjö. Avsnittet mellan Överhörnäs och Sidensjö berör Gerdal vattentäkt som försörjer 70 % av Örnsköldsviks tätort. Åsen har stor betydelse som grundvattenbildare och utgör en stor grundvattentillgång. Väg 335 ligger i direkt anslutning till uttagsområdet och en olycka riskerar att förorena vattentäkten med mycket stora konsekvenser som följd. Projektet har negativ nettonuvärdeskvot, men då är inte den minskade risken för förorening av grundvattentäkten med i kalkylen. Grundvattentillgången utgör en mycket stor tillgång för samhället och åtgärden bedöms mot denna bakgrund vara samhällsekonomiska lönsamt.

- Total kostnad väg 335 Gerdal: 44 mkr
- Regional plan 44 mkr
- NNK -0,2

Hastighetsanpassning

I den pågående hastighetsöversynen anpassas den skyltade hastigheten till rådande säkerhetsstandard och mål om minskad klimatpåverkan. För 80 eller 90 km/h kan det till exempel behövas flacka och röjda sidoområden och någon form av mittseparering. I regional transportplan prioriteras åtgärder som innebär att vägen får rätt säkerhetsstandard i förhållande till skyltad hastighet. Åtgärder inriktas på stråk viktiga för arbetspendling, kollektivtrafik och besöksnäring. Vägar som i första hand prioriteras för åtgärder samband med pågående hastighetsöversyn är riksväg 90, vägarna 86 och 331. Därefter kan övriga primära länsvägar bli aktuella för åtgärder. Genom att oskyddade trafikanter får tillgång till cykelvägar minskar behovet av att sänka skyltad hastighet. Utbyggnad av cykelvägar hänger därmed också samman med hastighetsöversynen, se vidare under rubriken ”cykelinfrastruktur”.

- Total kostnad hastighetsanpassning 110 mkr
- Regional transportplan 110 mkr
- NNK uppskattas till 0,5 – 3

Bärighetsåtgärder pga vindkraftsetablering

Sverige har en målsättning på 50 procent förnybar en-

ergi till år 2020. En kraftfull satsning på vindkraft är nödvändig för att Sverige ska klara av detta. I regionen planeras etablering av storskaligt vindbruk till en investeringskostnad på - i ett första steg - 20 miljarder kronor. Vindkraftssatsningarna beräknas ge 2500- 3000 årsarbeten under en 5-8 års byggtid. Satsningarna på storskaligt vindbruk är av avgörande betydelse för att regionens mycket energiintensiva processindustri (skogsindustri, smältverk, kemisk produktion) ska kunna ställa om till förnybar energianvändning och samtidigt behålla sin konkurrenskraft på världsmarknaden. Infrastrukturen till etableringsområdena för vindbruk utgör i dagsläget en uppenbart begränsande faktor. Förbättringar är av strategisk betydelse särskilt i etableringarnas inledningsfas, men är till nytta under lång tid vid löpande reinvesteringar och underhållsåtgärder. Utöver nyttan för vindkraftsutbyggnaden innebär vägförbättringar att tillgängligheten ökar för skogsråvara för virkes- och bränsleproduktion.

Mot bakgrund av den vikt som tillskrivs utbyggnaden av storskaligt vindbruk på nationell och regional nivå så finansieras utökat underhåll och förbättrad bärighet i samband med storskalig vindkraftsutbyggnad med 45 miljoner kronor.

- Total kostnad bärighetsåtgärder vindkraftetablering: 45 mkr
- Regional transportplan 45 mkr

Smärre vägatgärder

Det finns kontinuerliga behov av smärre förbättringar av vägsystemet. Exempel korsningsåtgärder, kurvrätning, förbättrad sikt, fler och förbättrade rastplatser, etc. För besöksnäringen är det viktigt med en god standard på vägunderhållet, en sammanhållen vägvisning och rastplatser för vila och upplevelser.

- Total kostnad smärre vägatgärder 55 mkr
- Regional transportplan 55 mkr

Pågående vägprojekt

Väg 331 Stavreviken, riksväg 90 Bollstabruk-Hällsjö, väg 86 Bergsäker-Silje, samt riksväg 90 cykelport i Kramfors, är pågående projekt som belastar planeringsramens första år med sammanlagt 81 mkr.

Kollektivtrafik och cykel

Projekt Bästa Resan

Projektet har hållbart regionförstoring och ökad kollektivtrafik som målsättning. Ur den regionala transportplanen är 1,9 miljoner kronor avsatta till projektet. Projektets budget uppgår till totalt 46 miljoner kronor, varav hälften är finansierat från EU:s regionala fond. Projekt Bästa resan har som målsättning att påverka attityder och beteenden till resor med kollektivtrafik, dvs. steg 1 åtgärder enligt fyrstegsprincipen. Den största de-

len av projektets budget avsätts till beteendepåverkan. Projektet genomför också fysiska kollektivtrafikåtgärder för ca 15 miljoner kronor i form av hållplatser, pendlingsparkeringar, samt realtidssystem.

- Total kostnad Bästa Resan 46 mkr
- Regional transportplan 2 mkr
- Övrig medfinansiering 44 mkr

Kollektivtrafikanläggning vid EON arenan

Projektet omfattar motorvägshållplatser på E4:an i höjd med EON-arenan, samt medfinansiering till kommunens investeringar av cykeltunnel och cykelvägar till motorvägshållplatsen. Projektet medför förbättrad pendling mellan Sundsvall, Timrå och Härnösands kommuner och även för elever i skolområdet i Sörberge där bl.a. gymnasieelever från Härnösand och Sundsvall studerar.

- Total kostnad EON arena: 8,9 mkr
- Regional transportplan 6,9 mkr
- Medfinansiering Timrå kommun 2 mkr

Kollektivtrafik

Om kollektivtrafik ersätter bilresor minskar trafikens miljöpåverkan. Ett nationellt övergripande mål för kollektivtrafiken är en fördubblad kollektivtrafik från 2005 till 2020. Länet har bra förutsättning att öka kollektivtrafikresandet särskilt med tanke på den kommande tågtrafiken mellan Sundsvall och Umeå. En studie framtagen av projekt Bästa resan visar att en ökad tillgänglighet till den nya tågtrafiken ger mycket stora samhällsvinster. Tillgängligheten kan uppnås både genom en planering av bostäder och verksamheter i anslutning till kollektivtrafikstråk och en förbättrad turtäthet och ett attraktivt trafikutbud. Tillgängligheten uppnås också genom samordning med andra transportslag vid funktionella pendlar- och cykelparkeringar och hållplatser. En medveten satsning på höjd standard och tillgänglighet vid bytespunkter medför ökad attraktivitet för kollektivtrafiken.

”Insatser riktas i första hand till de stråk som har störst resande och resandepotential, dvs. tydliga befolknings- och pendlingsstråk och områden med många, stora arbetsplatser och skolor”

Insatser riktas i första hand till de stråk som har störst resande och resandepotential, dvs. tydliga befolknings- och pendlingsstråk och områden med många, stora arbetsplatser och skolor. De viktigaste stråken i länet för kollektivtrafik är samma som för arbetspendling och godstransporter, se karta ovan. Mycket viktigt är riksväg 90 samt att en **pendlingsparkering och busshållplats anordnas vid tågstationen Kramfors-Sollefteå flygplats**. Pendlingsparkeringen och busshållplatsen planeras via projekt Bästa resan och tas därför inte med i den regionala transportplanen.

I åtgärden ingår såväl investeringar på det statliga vägnätet som medfinansiering till regionala kollektivtrafikanläggningar med högst 50 %. Inga av kollektivtrafikanläggningar överstiger en kostnad på 25 mkr och behöver därmed inte namnges i planen. En preliminär uppskattning är att ca 30 mkr till kollektivtrafikanläggning på statligt vägnät och 15 mkr till medfinansiering.

Ambitionen i den regionala transportplanen är att åtgärda runt 120 hållplatser á 100 000 kr/styck och 12 pendlings- och cykelparkering á 1,5 mkr/styck under planeringsperioden.

- Total kostnad kollektivtrafik 45 mkr
- Regional transportplan 45 mkr

Tillgänglig kollektivtrafik

Många människor har någon eller flera funktionshinder. Det kan till exempel handla om hörselnedsättning, rörelsehinder, synnedsättning och astma/allergi. Äldre och personer med funktionshinder har behov som i vissa fall ställer särskilda krav på transporter. Riksdagens mål är att kollektivtrafiken ska användbart för alla 2010 och att arbetet med att göra transportsystemet tillgängligt ska intensifieras. Arbetet inriktas på ett prioriterat nätverk där stationer, fordon, trafik och övrig service är av hög kvalitet och användbart för alla. Ett sådant nät har pekats ut och finns redovisat på www.priونات.se. Mittbanan och Botniabanestråket utgör stommen av nätet i Västernorrland, samt riksvägar och primära länsvägar, se kartbilaga, och ett antal bytespunkter. Flygtrafiken täcker in det långväga resandet och Sundsvall-Härnösands och Örnsköldsviks flygplatser tillhör också det utpekade nätet.

” Riksdagens mål är att kollektivtrafiken ska användbart för alla 2010 och att arbetet med att göra transportsystemet tillgängligt ska intensifieras. Arbetet inriktas på ett prioriterat nätverk där stationer, fordon, trafik och övrig service är av hög kvalitet och användbart för alla ”

Ombyggnader av busshållplatser pågår, men mycket kvarstår att göra. Troligen kommer det att finnas en del kvarvarande åtgärder på det nationella nätet även efter 2010. Trafikverket har påbörjat en inventering av vad som behöver göras för att klara målet till 2010, samt klargöra behovet 2010-2021. Efter 2010 ska även hållplatser med mindre än 20 påstigande tas med i en fortsatt ökning av kollektivtrafiksystemets användbarhet. Strategin i Västernorrland bör inriktas på fler viktiga målpunkter och pendlingsstråk, samt förgreningar till ett sådant nät och därefter till hela systemet.

Under planeringsperioden förbättras tillgängligheten på ca 150 stycken hållplatser samt en handfull mellanstora

bytespunkter för personer med funktionshinder i länets prioriterade kollektivtrafikstråk.

- Total kostnad tillgänglig kollektivtrafik 33 mkr
- Regional transportplan 33 mkr

Arbetsprocess för kollektivtrafikanläggningar

Länsstyrelsen tar på sig ansvaret att under hösten 2010 bilda en arbetsgrupp bestående av representanter från Länsstyrelse, Länstrafiken och Trafikverket. Syftet är att arbeta fram en mer övergripande planering av kollektivtrafikanläggningar i länet. Arbetsgruppen ska ta fram målpunkter och pendlingsstråk som ska prioriteras. Detta arbete kommer att ha sin utgångspunkt i den inventering som Trafikverket har påbörjat, analyser från projektet Bästa Resan, samt de underlag som kommunerna har. Kommunerna kommer även att inbjudas under arbetets gång, med inspel och synpunkter kring målpunkter och pendlingsstråk.

Statlig cykelinfrastruktur, bidrag kommuner TS/miljö

Promenader och cykling är de mest hållbara sättet att resa kortare sträckor. Många korta bilresor kan ersättas med gång och cykling och sammanhängande cykelvägnät+ behövs för att möjliggöra byte från bil till cykel. Cykelvägar är också en del av regionförstoringen och arbetspendling eftersom många resor börjar eller slutar med att man går eller cyklar. Då oskyddade trafikanter får tillgång till cykelvägar minskar behovet av att sänka skyltad hastighet och cykelinfrastruktur är på så sätt även kopplat till pågående hastighetsöversyn. Cykeltrafik har också en växande betydelse för besöksnäringen genom inte att den blir en alltmer viktig del i den turistiska upplevelsen. Det finns ett mycket stor behov av cykelvägar längs statliga vägar i länet. Trafikverket uppskattar behovet till 30-40 mil eller runt 600 mkr utifrån Vägverkets inventering från 2007.

Under förra planeringsperioden har få cykelåtgärder genomförts på det statliga vägnätet i länet, mycket beroende på att det inte varit en prioriterad åtgärd. En uppföljning visar att sex stycken cykelvägar på ca 20 km, har byggts till en sammanlagd kostnad på drygt 30 mkr.

Länsstyrelsen anser det motiverat att under planperioden även pröva en **enklare standard på cykelvägar i vissa stråk, s.k barmarksvägar** framförallt för fritidscyklning och/eller i satsningar på cykelturism.

Till åtgärdsområdet cykelinfrastruktur avsätts totalt 160 mkr, varav preliminärt ca 120 mkr till statliga cykelvägar och ca 40 mkr till bidrag (statlig medfinansiering) till kommuner för cykelvägar och miljöåtgärder i tätorter. Det sistnämnda ska främst ske i kommuner som har en övergripande strategi för cykeltrafik omfattande stråk på både kommunal och statlig väg. Fördelning mellan statlig väg och bidrag kommun TS/miljö, tas kontinuerligt.

" Beslut om byggstart av statlig cykelväg förutsätter att kommunal medfinansiering prövats utifrån gemensamt intresse och nytta. Det är viktigt att kommunen har en övergripande strategi för cykel, och är aktiv när det gäller ex. attitydpåverkan och cykelparkeringar"

Beslut om byggstart av statlig cykelväg förutsätter att kommunal medfinansiering prövats. Länsstyrelsen uppskattar att denna medfinansiering kan komma att uppgå till ca 20%, dvs ca 24 mkr.

Bidrag (statlig medfinansiering) till kommuner för cykelvägar och miljöåtgärder i tätorter uppgår till max 50%. Ett statligt bidrag på ca 40 mkr innebär alltså att kommunen själva går in med motsvarande, dvs en kommunal egenfinansiering på ca 40 mkr.

- Total kostnad cykelinfrastruktur inkl medfinansiering, ca 224 mkr
- Regional transportplan 160 mkr
- Medfinansiering till statlig cykelväg ca 24 mkr
- Kommunal egenfinansiering ca 40 mkr
- NNK 2,6

Statlig cykelplan 2010-2021

Cykelplanen är en inriktning för statlig cykelinfrastruktur under perioden 2010-2021. Kommunernas prioriteringar samt fem övriga motiveringsgrunder ligger till grund för prioriteringen.

- Kommunens prioritering
- Prioriterade stråk
- Felande länkar
- Barns säkra vägar
- Pendling
- Samordning med andra åtgärder

Cykelplanen är uppdelad i två prioriteringsgrupper. Prioritet 1 innebär utredningsstart. Byggstart kan bli aktuell förutsatt att frågan om kommunal medfinansiering är säkerställd.

Prioritet 2 omfattar ett större antal projekt som successivt kommer att flyttas upp i prioritet 1, dvs utredningsstart. När detta kan bli aktuellt beror till stor del på tilldelade budget, men en översyn kommer att ske på årsbasis. Det finns också ett antal projekt som inte prioriteras under planeringsperioden, dessa redovisas i bilagan

Hanteringen av cykelplanen under planperioden

Målsättningen är att skapa ett sammanhängande cykelvägnät på både statlig och kommunal väg. För att klara denna målsättning måste Länsstyrelsen, kommunerna och Trafikverket samverka och arbeta gemensamt med

cykelätgärder i ett bredare perspektiv.

Cykelplanen kommer att ses över och i samband med Trafikverkets årliga verksamhetsplanering.

Slutligt beslut om byggstart av statlig cykelväg förutsätter att frågan om kommunal medfinansiering prövats utifrån gemensam intresse och nytta. Det är också viktigt att kommunen har en övergripande strategi för cykel och är aktiv när det gäller exempelvis attitydpåverkan och cykelparkeringar. Stat och kommun måste samverka för att inte skapa felande länkar inom nätet samt för att åtgärda befintliga felande länkar.

Enskilda vägar

Det enskilda vägnätet utgör ett komplement till det allmänna vägnätet. I länet finns nära 1300 mil enskild väg, varav 270 mil har statsbidrag och hålls öppna för allmänheten. Framkomligheten är viktig för möjligheten att pendla till arbetet och skola, men också för besöksnäringen och näringslivets transporter. Statsbidraget till enskild väghållning är en ersättning för att vägarna hålls öppna för allmän trafik och uppgår till högst 75 % av investeringskostnaden. Beslut om statsbidrag prövas av Trafikverket.

Under 2010 ska Trafikverket ta fram en plan för bidrag och byggande (inkl. upprustning) av enskild väg. Planen ska samrådats med Länsstyrelsen och kommunerna.

Den förra femårsplanen för enskilda vägar i Väster-norrland låg på nivån 1,2 mkr per år i bidrag. Regional transportplan 2010-2021 innehåller satsningar på totalt 40 mkr under hela planeringsperioden, vilket innebär en ökning jämfört med idag.

- Total kostnad enskilda vägar ca 57 mkr
- Regional transportplan 40 mkr
- Övrig medfinansiering vägföreningar 17 mkr

Flygdriftbidrag

I regeringens beslut om ett basutbud av statliga flygplatser ingår ingen av länets flygplatser. Luftfartsverket har uppdrag att förhandla med kommuner om ett övertagande av de flygplatser som är tänkt att överföras från statligt huvudmannaskap till regionalt. I landet berörs totalt 6 stycken flygplatser, varav två ligger i Väster-norrland: Örnsköldsvik och Sundsvall-Härnösands flygplatser. Det innebär att länet troligen kommer att få tre icke-statliga flygplatser, dvs. flygplatser som ägs och drivs av exempelvis kommuner. Från och med 2012 ändras också driftbidragssystemet för icke-statliga flygplatser så att endast de flygplatser vid vilka Rikstrafiken har upphandlad flygtrafik ska kunna få driftbidrag, detta driftbidrag hanteras i den Nationella planen. Driftbidrag till icke-statliga flygplatser införs samtidigt som en möjlig åtgärd i de regionala transportplanerna. Från och med

2012 ska de regionala transportplanerna att förstärkas ekonomiskt genom en överföring av medel från Nationell plan. Hur stor denna överföring blir och hur fördelningen ser ut över landet är i dagsläget inte klarlagt.

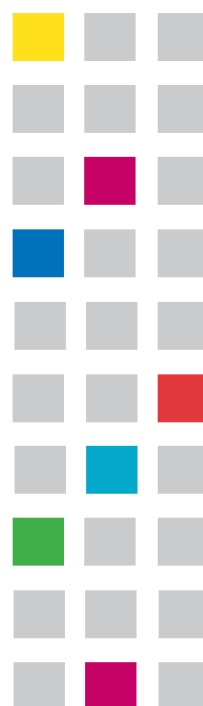
Länets exportintensiva industri innebär stort utrikesresande och krav på frekventa och snabba till/från Arlanda för vidare resor ut i världen. Andelen utrikestransfer för flera företag i länet ligger på mellan 50 och 90 procent. Tillgängligheten till avsättningsmarknaderna för att möta kunder eller nå huvudkontor är av väsentlig betydelse för dessa företag. Flyg är av tidsskäl det enda realistiska alternativet för dessa resenärer. Också för mindre företag, myndigheter och andra organisationer är tillgängligheten till Stockholm och Arlanda viktig. Restiden till/från Stockholm från länet är

När Botniabanan tas i trafik kommer orterna längs stora delar av Norrlandskusten att få helt nya tågförbindelser. Denna förändring påverkar naturligtvis andra färdmedel som exempelvis flyget. Botniabanans tillkomst förbättrar den generella tillgängligheten till flygplatser för de flesta kommuner i länet genom att man lättare når andra flygplatser än den egna då restiderna förkortas. Människor resval kommer att förändras som exempelvis att välja tåg istället för flyg eller att ta tåg till en annan flygplats än den egna. Men restiden mellan länet och Stockholm blir utan flyget betydligt längre, jämfört med exempelvis Luleå i Norrbotten. Detta faktum ger naturligtvis en betydande konkurrenssnackdel för länet jämfört med övriga landet.

Det är i dagsläget oklart i vilken utsträckning länets flygplatser påverkas av förändrade resvanor. Restiderna med tåg från länets södra delar till Stockholm-Arlanda kommer inte att förbättras på mycket lång sikt, utan snare försämrats. Det innebär att flyget i även länets södra delar kommer att vara av avgörande betydelse under överskådlig tid.

Vi har att förhålla oss till en rad oklarheter rörande - de medel som ska överföras från Nationell plan till regional plan år 2012 och framåt, pågående förhandlingar mellan berörda kommuner och Luftfartsverket, samt Botniabana- trafikens påverkan på länets flygplatser – vilket medför att vi inte har ett tillräckligt underlag för att kunna ta med driftbidrag ur ordinarie planeringsram eller kunna fördela ev medel som överförs till regional plan 2012.

"Länets exportintensiva industri innebär stort utrikesresande och krav på frekventa och snabba till/från Arlanda för vidare resor ut i världen. Andelen utrikestransfer för flera företag i länet ligger på mellan 50 och 90 procent. Tillgängligheten till avsättningsmarknaderna för att möta kunder eller nå huvudkontor är av väsentlig betydelse för dessa företag."



2. Samlade effekter

2.1 Miljö- och hälsobedömning

Enligt Miljöbalken ska den regionala transportplanen miljöbedömas. Tanken med miljöbedömningen är att miljöaspekter ska integreras i planeringsarbetet så att en hållbar utveckling främjas. Av bedömningen ska det framgå alternativ som beaktats samt motiv till varför det valda alternativet förordas. Värdering av alternativ bör ske med utgångspunkt från mål om säkrad nationell och regional tillväxt samt förbättrad miljö, vilket bland annat innebär en begränsad klimatpåverkan, möjligheter till arbetspendling och effektiva godstransporter, minskad sårbarhet, valfrihet avseende transportlösningar samt ett jämlikt transportsystem.

Genom miljöbedömningen i planeringen ska potentialer för miljöförbättringar identifieras och risker för betydande negativa effekter belysas. Alla miljöförhållande tas inte upp, utan avgränsningen ska leda till att de mest väsentliga frågorna ingår som utgångspunkt för planeringen.

I miljö- och hälsobedömningen redovisas ett nollalternativ och ett planalternativ. Alternativen ska ge en bild över utvecklingen av miljön och göra det lättare förstå om planens prioriterade åtgärder medverkar till en förbättring eller försämring. Metodiken är inte att utvärdera projekten, utan att föra ett resonemang över framtidsbilder och trender som kan bidra till meningsfulla jämförelser. Det kan handla om att identifiera trender som påverkas av planen i liten utsträckning. Det kan också handla om att peka på områden där planen har en verklig betydelse.

Transportplanens innehåll och syfte

Transportinfrastruktur planeras och prövas i flera steg, från övergripande systemanalyser och ekonomiska investeringsplaner, till myndighetsprövning av enskilda projekt, samt drift och tillsyn av olika miljömyndigheter. I flera av stegen gör någon form av miljöanalys och bedömning. Detta dokument är en mindre del av hela den statliga långsiktiga infrastrukturplaneringen. Vilken inriktningen som bör eftersträvas framgår i regeringens infrastrukturproposition, som också anger ekonomiska ramar för kommande investeringsbeslut.

Syftet med den strategiska infrastrukturplaneringen är att ta fram ett beslutsunderlag för hur transportinfrastruktur bör utvecklas för att de nationella transportmålen ska uppnås, se kapitel 3.3. De statliga investeringsplanerna ger också finansiellt stöd till investeringsbeslut hos kommuner och trafikhuvudmän (länstrafikbolag)

vilka står för en väsentlig del av transportinfrastrukturen och trafikeringsplaneringen. Planen innebär inget ställningstagande till de olika projektens utformning och lokalisering. Projekten ska under den fysiska planeringsprocessen prövas på sedvanligt sätt med tillämpning av gällande lagstiftning.

Prioriteringarna i länets regionala transportplan har sin utgångspunkt i prioriteringarna i den regionala systemanalysen, dvs Botniska korridoren, Mittnordenkorridoren och Sundsvalls Hamn. Prioriteringarna är gemensamma för övriga tre norrlandslän. Planen innehåller därför satsningar på förbättrad anslutning till Sundsvalls Hamn och utredning av ny järnväg mellan Sundsvalls och Härnösand. Storskalig vindkraftsetableringen är angelägen ur både ett nationellt och regionalt perspektiv och planen innehåller nödvändiga vägupprustningar för att klara transporterna. En stor del av planen går till förbättrad tillgänglighet för persontransporter, såsom kollektivtrafikåtgärder, cykelinfrastruktur, vägförbättringar i utpekade pendlingsstråk och åtgärder på Mittbanan. Insatserna i planen syftar till att stödja möjligheten att välja klimatsmarta transporter för personer och gods. Planeringsarbetet utgår också från de nationella transportpolitiska målen, infrastrukturpropositionen och regeringens planeringsdirektiv.

Behovet och avgränsning av miljöbedömning

Den regionala transportplanen har en styrande inverkan på det fortsatta planeringsarbetet där prövning av Miljöbalken ska ske. Planen behandlar transportsystemet och dess utveckling på regional nivå, vilket har en stor bäring på miljön. Därmed uppfylls de kriterier som gäller för antagande om betydande miljöpåverkan och behovet av en miljöbedömning enligt MB 6 kap 11§.

Miljöbedömningen är avgränsad till Västernorrlands län och de åtgärder som planen har rådighet över. inom och avgränsas i tid till det slutår som planperioden har, dvs 2021. Klimatmålen är satta till 2020 så i dessa fall kan även 2020 tillämpas som horisont. I möjligaste mån beaktas dock ett längre tidsperspektiv eftersom anläggningarnas livslängd och strukturell påverkan oftast är betydligt längre än till planperiodens slutår.

Miljöbedömningen avgränsas till de frågor som påverkar urvalet av åtgärder i planen utifrån den betydande miljöpåverkan som kan bli följden av enskilda objekt eller den sammantagna effekten en viss typ av åtgärder. Planens sammantagna miljökonsekvenser bedöms också.

För att fokusera på de miljöfrågor som är relevanta är miljöbedömningen avgränsad till de områden som vi bedömer kan medföra en betydande miljöpåverkan:

- Begränsad klimatpåverkan.
- Risker vid transport av farligt gods, förorening av yt- och grundvatten och för människors hälsa från luftföroreningar och buller.
- Påverkan på landskapet.
- Negativ påverkan på naturmiljö, kulturmiljö eller rekreativvärden.

Behov och avgränsning av hälsobedömning

I miljöbedömningar finns miljörelaterade hälsokonsekvensbedömningar, men den sociala aspekten på hälsa saknas ofta. Miljöbedömningen har därför kompletterats med en övergripande hälsobedömning i syfte att få

- en samlad bild över både den miljömässiga och sociala dimensionen i hållbar utveckling
- ökad kunskap om hur beslutet påverkar hälsan hos exempelvis barn och funktionshindrade
- kunskap om hur beslutet påverkar jämställdheten

Länsstyrelsen har avgränsat hälsobedömningen till grupperna barn, personer med funktionshinder och äldre. Hälsobedömningen avgränsas också till tre folkhälsomål:

- Trygga och goda uppväxtmiljöer
- Sunda och säkra miljöer och produkter (till exempel trafiksäkerhet, oro och otrygghet i trafikmiljön, samt risk för olycka med farligt gods)
- Ökad fysisk aktivitet

Nollalternativ

Med nollalternativet avses länets transportinfrastruktur år 2021. Det är ett teoretiskt referensalternativ som utgår från situationen 31 december, 2009 och att inga nya åtgärder görs i transportinfrastrukturen efter det datumet, förutom drift och underhållsåtgärder. Miljökonsekvenser av pågående investeringar ingår i nollalternativet. Den pågående hastighetsöversynen ska, enligt tidplanen, ha beslutats och genomförts före 31 december, 2009 och ingår därför i nollalternativet. Transportarbetet kommer att fortsätta att öka vilket betyder försämrad framkomlighet, trafiksäkerhet och klimatpåverkan.

Länets regionala miljömål och uppföljningen av dessa är intressant för att bedöma om transportplanen följer målens ambitioner eller inte. Länets miljömålsuppföljning har därför fått fungera som nollalternativ. Ett problem är dock att transportplanens och miljömålens målar inte alltid överstämmer. Det är trots detta ändå intressant att bedöma om transportplanen förstärker eller motverkar målen, dvs. om transportplanen till sin karaktär överensstämmer med uppsatta miljömål. I nollalternativet görs

försök att föra ett resonemang om hur utvecklingen ser ut oavsett planen, i syfte att identifiera drivkrafter där planen har liten betydelse. Detsamma gäller för folkhälsomålen. Enligt miljömålsbedömningen 2008 går det inte att se någon tydlig utvecklingstrend för tillståndet i länets miljö. Inom fem av miljömålsområden är utvecklingen positiv. Utmaningar kvarstår bland annat att minska klimatpåverkan globalt. På regional nivå bedöms målen begränsad klimatpåverkan, frisk luft, god byggd miljö och grundvatten av god kvalitet, kunna nås inom tidsramen förutsatt att ytterligare åtgärder sätts in och miljömålsarbetet övergår i en mer aktivare fas. Utvecklingsinriktningen för tillståndet i miljön gällande målet om begränsad klimatpåverkan är negativ, främst beroende på att det är mycket svårt att nå målen om minskad förbrukning av fossila drivmedel och ökad användning av biodrivmedel till år 2020.

De åtgärder som genomförs inom miljömålsarbetet i Västernorrland är inte tillräckliga för att kunna påverka tillståndet. Det är framförallt inom områdena produktion av kraft och transporter som utsläppen av växthusgaser globalt fortsätter att öka. Transportsektorns utsläpp ökar med stigande trafikvolym. Måluppfyllelse bygger på en ökad kollektivtrafikandel och begränsad trafikökning. Enligt målet för frisk luft ska inte utsläpp från industrier, kommunala anläggningar eller trafik ge upphov till klagomål på besvärande lukt år 2020. Halten av luftföroreningar ska inte överskrida lågrisknivåer för cancer eller riktvärden för skydd mot sjukdomar eller påverkan på växter, djur, material eller kulturföremål.

Det finns angivna miljö kvalitetsnormer och riktvärden för utomhusluft som berör transporter, bl.a. partiklar, kväveoxid och ozon. När det gäller frisk luft går det inte att se någon tydlig utvecklingsinriktning för tillståndet i miljön. Luften i tätortsmiljöer har förbättrats under de senaste decennierna och jämfört med andra delar av landet är luften i länet relativt ren. Investeringar inom industrin kommer i stor utsträckning att bidra till en förbättrad luftkvalitet fram till 2008. Luftföroreningar orsakar dock fortfarande miljö- och hälsoproblem samt luktstörningar i länet. Totalt sett så minskar bränsleförbrukningen för nya personbilar och andelen miljöbilar ökar. Samtidigt ökar andelen dieslbilar så den samlade bedömningen är osäker. Viktiga åtgärder är exempelvis internationella överenskommelser om miljökrav på fordon, överföring av långväga godstransporter på väg till fartyg eller järnväg och minskat val av bilen som transportmedel. För en överföring till järnväg och sjöfart krävs dock en ökad spår- och terminalkapacitet samt bättre intermodalitet. Förbifarter genom Sundsvall och Örnsköldsvik skulle förbättra luftföroreningssituationen i dessa tätorter, i vilka man periodvis har så pass höga halter att de medför hälsorisker. Hastighetsanpassningen, som ingår i nollalternativet, innebär minskade utsläpp av växthusgaser och ger till viss del bättre luft.

God bebyggd miljö innehåller delar om landskapsbarriärer, ett väl utvecklat och tryggt kollektivtrafiksystém, gång- och cykelvägar och hållbar regionförstoring. Barns behov och tillgänglighet ska tillgodoses i den bebyggda miljön och de förbättringar som behövs för att barns behov av lek och rörelse i en trygg miljö ska tillgodoses. Tillgängligheten för funktionshindrade är bristfällig i den bebyggda miljön och behöver förbättras. Målet handlar också om människors tillgång till kultur- och naturmiljöer, återvinning av hushållsavfall och bebyggelsens energianvändning. Regionalt bedöms miljö kvalitetsmålet God bebyggd miljö som möjligt att nå till år 2020 om ytterligare åtgärder sätts in. En stor del av arbetet vilar på kommunerna och deras arbete för en hållbar statsutveckling. I länet pågår projekt för att öka kollektivtrafikresandet och stora investeringar görs i järnvägsinfrastrukturen som verkar i rätt riktning.

Risker vid transport av farligt gods och förorening av yt- och grundvatten och buller bedöms vara oförändrat eller minska något i nollalternativet beroende på hastighetsöversynen. Förändringen är dock mycket marginell. I nollalternativet är oskyddade trafikanter längs det statliga vägnätet hänvisade till blandtrafik i samma utsträckning som idag. Inom tätort längs kommunala gator förbättras säkerheten och tryggheten främst genom lokala insatser i trafikmiljöerna hos kommunerna. Det medför att minskad oro och otrygghet. Särskilt utsatta grupper är barn, äldre och personer med funktionshinder i rollen som oskyddade trafikanter. I nollalternativet förbättras förhållanden för dessa grupper till viss del. Barn får successivt förbättrade skolvägar samt trygga och goda uppväxtvillkor eftersom dessa åtgärder främst åvilar kommunerna. Minst förbättring i nollalternativet får funktionshindrade som kollektivtrafikresenärer eftersom de som grupp i högre grad använder eller skulle kunna använda regional och interregional kollektivtrafik förutsatt att den är tillgänglighetsanpassad. I nollalternativet ingår inga sådana åtgärder. Äldre och barn använder i större utsträckning lokal kollektivtrafik för vilken kommuner har ett ansvar för och får därigenom troligen större förbättringar. Risken för skador ökar då trafikarbetet ökar. Den positiva effekten av hastighetsöversynen överväger dock och ger minskade skador i trafiken tack vare lägre hastigheter på vägnätet. Oron på grund av risker bedöms vara oförändrad. Nollalternativet innehåller inga förändringar på systemnivå gällande frågor om buller och luft. Däremot på lokal nivå kan förbättringar ske genom insatser på kommunal nivå.

Stödande miljöer för fysisk aktivitet är svårbedömt i nollalternativet. Den pågående centralisering av bostäder, skolor och fritidsaktiviteter som sker i många områden medför ökat bilberoende. Möjligheten för barn att på egen hand nå skola och lek och idrott i hemmakvarteret minskar därigenom. Samtidigt sker vissa förbättringar genom utbyggnad av cykelstråk längs kommunala

gator. Tidsbrist och otrygghet påverkar barns möjligheter att självständigt ta sig till och från olika aktiviteter. I nollalternativet kvarstår barriärer längs statliga vägar som kan sägas hämma fysisk aktivitet.

Planalternativet

Av de regionala miljömålen framgår att för att uppnå ett mer energi- och transportsnålt samhälle behövs fler och bättre cykelvägar och fler bostäder och service i anslutning till kollektivtrafik. Planalternativets miljömässiga styrka är att det innehåller betydande satsningar på kollektivtrafik, cykelinfrastruktur och järnvägsinvesteringar. Nära 500 miljoner kronor, eller drygt 70 %, av planeringsramen, investeras i åtgärder som medför minskade koldioxidutsläpp. Det handlar om åtgärder som leder till överflyttning från lastbilstransporter till järnväg och sjöfart, samt överflyttning från bil till buss och cykel. Det handlar om i storleksordning 300 ton/år i minskade koldioxidutsläpp. Planens karaktär stämmer på så sätt överens med målen om begränsad klimatpåverkan. Detsamma gäller för målen om frisk luft och minskad buller.

Satsningar i kollektivtrafik och cykel är också positiva för målet om god bebyggd miljö. Tillsammans med pågående järnvägsutbyggnad ger planförslaget ett märkbart mervärde. Sundsvallshamn, Tunadalsspåret förväntas ge stor positiv påverkan på målet om begränsad klimatpåverkan. Projektet innebär att det blir möjligt för företag i området att flytta över transporter från lastbil till järnväg samt att godståget övergår från dieseldrift till el.

De flesta av åtgärderna i planen sker längs befintliga väg- eller järnvägssträckningar och påverkar landskapsbilden i liten eller mycket liten utsträckning. Projektet rv 90 Bollsta-Hällsjö ger en obetydligt till måttlig påverkan av landskapsbilden. Under projekteringen har gestaltungsprogram och terrängmodeller använts för att passa in vägen i landskapet. Även val av utrustning exempelvis vägräcken och släntutformning planeras utifrån landskapsbild under genomförandet. Sundsvallshamn, Tunadalsspåret ger tillsammans med planerade åtgärder inom industriområdet betydande påverkan i landskapet. Projektet bedöms ge en mycket påtaglig industridominans i området. Den historiska uppdelningen med industri vid vatten och jordbruk i dalgångar och skogklädda höjder ska dock bevaras. Problemet och åtgärder hantearas i den fortsatta fysiska planeringsprocessen. Cirkulationsplats i Kramfors ger en viss positiv ur stadsmiljö. Övriga projekt bedöms ha mycket ringa påverkan. Hastighetsanpassning och cykelinfrastruktur påverkar landskapet i viss utsträckning genom sidoområdesåtgärder och eventuella breddningar. Planförslagets sammanlagda barriäreffekter bedöms som ringa. Planen innebär viss påverkan på kulturmiljö- och friluftsområden.

När det gäller naturvärden så finns det inga stora biolo-

giska värden i området kring projektet Sundsvallshamn, Tunadalsspåret. En stor del av marken är redan kraftigt påverkad av människan. Vattenkontakten minskar dock och bullernivåerna ökar, vilket är till nackdel för vilt- och smådjur. Rv 90 Bollsta-Hällsjö berör riksintresset Ångermanälvens vattensystem, och bedömningen är att projektet ger en måttlig påverkan av vilt och fauna, samt skogsmark. Inga nyckelbiotoper berörs dock. Visst intrång i skogsridå mellan å och väg har inte kunnat undvikas. Väg 335 Gerdal ger endast en liten påverkan genom ett ökat markintrång. Grundvattentillgången i Gerdal får ökad skydd. Planen medför därför förbättring av dricksvattnet i-och-med minskad risk för förorening av Gerdal vattentäkt. Övriga namngivna projekt berör inga kända naturvärden och bedöms inte ge någon påverkan. Projekt inom de olika potterna bedöms ge ingen till ringa påverkan eftersom de handlar om åtgärder längs befintlig sträckning.

Planen medför en viss förbättrad trafiksäkerhet med en total minskning med 2 döda under en tioårsperiod. Inget av projekten medför fler döda i trafiken. Satsningen på cykelinfrastruktur medför 11 färre cykelolyckor per år i länet. Hastighetsanpassningen medför en förbättrad trafiksäkerhet genom sidoområdesåtgärder, mm. Kollektivtrafikåtgärder ger inga direkta effekter på trafiksäkerheten. Planen bedöms som helhet inte leda till några stora förändringar vad gäller bullersituationen. Störst försämring ger Sundsvallshamn, Tunadal som medför ökade bullerstörning av bostadsområden samt idag helt opåverkade områden. Cirkulationsplatser i tätortsbebyggelse leder till en viss ökning vilket leder till att bullerskydd utförs på enstaka bebyggelse. Rv 90 Bollsta-Hällsjö flyttas delvis från bebyggelse till skogsområde vilket gör att färre personer blir bullerstörda. Mittbanan ger oförändrade buller när det gäller maxinivåerna.

Väg 335 Gerdal kan eventuellt beröra enstaka fornlämningar, men bedöms ge små konsekvenser. Sundsvallshamn, Tunadal berör bevarandebeståndet för kulturhistoriska värden och medför stor påverkan. Det handlar om kulturmiljöer, intressanta byggnader, mm. Avvägningar och planering av åtgärder för minskade effekter tas fram framgent under den fysiska planeringsprocessen. Övriga projekt och potter innebär ingen eller lite påverkan av kulturmiljön.

Enligt en rapport från naturvårdsverket (2005) är den samhällsekonomiska nyttan av att en person som inte cyklar börjar cykla, mycket positiv. Minskade kostnader till följd av mindre sjukvård, produktionsbortfall uppgår till ca 12 000 kronor/år och person. En övergång till cykel innebär också att luftföroreningar och buller minskar, vilket också har en positiv effekt på människors hälsa. De omfattande satsningarna på cykelinfrastruktur i planförslaget är särskilt bra som stödande miljöer för

fysisk aktivitet och hälsa. Åtgärder för hastighetsanpassning leder till minskad risk för trafikskadade. Särskilt utsatta grupper som oskyddade trafikanter, barn, äldre och personer med funktionshinder gynnas av planförslagens riktade åtgärder i cykelinfrastruktur, kollektivtrafik och tillgänglig kollektivtrafik. Störst förbättringar får personer med funktionshinder genom förslagens satsning på riktade åtgärder för att öka tillgängligheten i kollektivtrafiken.

En svaghet i planen är att det finns en inneboende målkonflikt mellan tillgänglighet och miljömål. Ett exempel på detta är satsningar på åtgärder för att bibehålla hastigheten i utpekade vägstråk. Åtgärderna medför att koldioxidutsläppen inte minskar i samma utsträckning som i nollalternativet. Även bärighetsåtgärderna som innebär ökad tillgänglighet leder till fler lastbilstransporter och ökade koldioxidutsläpp, partiklar, m.m. Samtidigt är syftet med de bärighetsåtgärderna i den regionala planen, att klara utbyggnaden storskaligt vindbruk. Bärighetsåtgärderna blir därigenom en del av miljömålet om förnybar energi.

Slutsatser

För att måluppfyllelse av de regionala och nationella miljö kvalitetsmålen behövs åtgärder inom fler sektorer än transportområdet. Till exempel så ställer målet om en minskning av växthusgaser krav på ökad användning av förnybar energi och minskad elanvändning, särskilt i för länets elintensiva industri.

Samtidigt kommer vissa av miljömålen inte att uppnås utan åtgärder inom transportsektorn. Det gäller framförallt målen begränsad klimatpåverkan, frisk luft, och god bebyggd miljö. De åtgärder som behövs inom transportområdet ligger dock till viss del utanför ramen för den regionala transportplanen, exempelvis att fossila drivmedel i hög grad ersätts av biodrivmedel.

Slutsatsen är att det är relativt små direkta miljöeffekter av den regionala transportplanen, men att åtgärderna i planen till sin karaktär på ett bra sätt stämmer överrens med miljömålen. En stor andel av planen investeras i åtgärder som följer miljö kvalitetsmålen ambitioner. Planens prioriteringar fungerar också som katalysator för betydelsefulla åtgärder som i huvudsak finansieras på annat sätt. Tillkomsten av cykelinfrastruktur har marginell effekt på den globala klimatpåverkan, men stor betydelse för hälsan. Planens insatser på kollektivtrafik behövs ur miljösynpunkt, men får störst effekt för människors tillgänglighet och trygghet. Planen är särskilt betydelsefull ur ett folkhälsoperspektiv. Sett ur regionförstoringsperspektivet bidrar cykelinfrastruktur och bättre hållplatser till begränsad klimatpåverkan och frisk luft förutsatt att människor väljer att gå, cykla och ta bussen till resecentrum istället för att ta bilen.

När infrastrukturen finns på plats handlar det om människors vilja att verka för att minska transporternas klimatpåverkan eftersom människors värderingar och attityder påverkar hur man reser och fraktas gods. De fysiska åtgärderna gör det möjligt att välja ett miljö- och hälsovänligt sätt att resa eller transportera varor. Valet styrs sedan av värderingar och ekonomiska förutsättningar.

Uppföljning

Syftet med uppföljningen är att myndigheten som antar planen ska få skaffa sig kunskap om den betydande miljöpåverkan som genomförandet av planen i realiteten medför. Det ska göras så att myndigheten tidigt ska få kännedom om sådan betydande negativ miljöpåverkan som tidigare inte identifierats så att lämpliga åtgärder för avhjälpande kan vidtas. Det yttersta ansvaret för uppföljningen har den myndighet som har antagit planen, i detta fall länsstyrelsen. Det inbegriper det ekonomiska ansvaret för uppföljningen. Det är viktigt att myndigheten säkerställer en långsiktig fungerande uppföljning med återkommande rapporteringar eftersom det kan ta flera år innan en miljöpåverkan uppstår. Det finns enligt naturvårdsverkets publikation 2009:1 – Handbok med allmänna råd om miljöbedömning av planer och program” inga närmare bestämmelser för hur uppföljningen ska gå till exempelvis gällande tider, frekvenser eller metoder. Uppföljning av den regionala transportplanen görs vid planperiodens slut utifrån följande tre områden:

- Klimat: utsläpp av koldioxid
- Hälsa: buller, luft och dricksvatten
- Landskap, natur och kulturmiljö



”Särskilt utsatta grupper som oskyddade trafikanter, barn, äldre och personer med funktionshinder gynnas av planförslagets riktade åtgärder i cykelinfrastruktur, kollektivtrafik och tillgänglig kollektivtrafik.”

2.2 Planens övriga effekter

Den regionala transportplanen bedöms ge positiva effekter på samhällsekonomin och tillgängligheten för människor och gods. Nedan finns redogörelse för effekter avseende på fyrstegsprincipen, och de mål om pendlingsmöjligheter och konkurrenskraftigt näringsliv som finns beskriva i den gemensamma målbilden i kapitel 1.2 Regional systemanalys för de fyra nordligaste länen.

Fyrstegsprincipen

Enligt nationella riktlinjer ska åtgärderna som prioriteras analyseras enligt den s.k. fyrstegsprincipen för att uppnå hushållning med resurser och minska transportsystemets miljöpåverkan. Fyrstegsprincipen beskrivs i kapitel 3.3 Nationella riktlinjer. Åtgärderna har analyserats utifrån fyrstegsprincipen och endast 17 % tillhör steg 4. Hela 83 % av planen är steg 1-3 åtgärder enligt fyrstegsprincipen, vilket är positivt sett till målsättningen, nämligen att finna lösningar på ett problem genom enklare och mindre kostsamma lösningar än nybyggnad. Planförslaget innehåller steg 1 åtgärder Attityder, dvs. att påverka själva efterfrågan av transporter. Projekt Bästa resan, som ingår med 2 miljoner kronor i den regionala transportplanen, har som huvudsaklig målsättning att påverka attityder och beteenden när det gäller kollektivresor i Västernorrland och Västerbotten. Totalt satsas runt 30 miljoner kronor av projektets budget på 46 miljoner kronor under en 3 års period påverkansåtgärder.

Arbetsmarknadsregioner och pendlingsmöjligheter

Arbetsmarknadsregionernas storlek påverkas främst genom insatser i järnvägsinfrastrukturen. Genom utbyggnad av snabbtågstrafik uppnås betydligt större arbetsmarknadsregioner än vad som är möjligt med vägtransporter. Den regionala transportplanens direkta effekter på arbetsmarknadsregionerna i länet bedöms ur detta perspektiv vara begränsad eftersom förslaget inte innehåller omfattande järnvägsinvesteringar. De stora effekterna på länets arbetsmarknadsregioner kommer först när järnvägen mellan Gävle och Härnösand

åtgärdats. Restidsbesparingar längs Mittbanan är dock positivt för regionförstoringen och järnvägsutredningen Sundsvall-Härnösand ett nödvändigt steg i rätt riktning

Betydande satsningar görs på kollektivtrafik och cykeltrafik. Av hela planförslaget satsas 69 % på riktade åtgärder som underlättar pendling och indirekt regionförstoring. Det handlar om bättre och rätt lokaliserade hållplatser, ökad tillgänglighet i kollektivtrafiksystemet och cykelåtgärder. Åtgärder som innebär stora förbättringar för resor med länets kollektivtrafik. De fysiska åtgärderna ger dock ensamma inte så stora effekter, utan ska ses ur ett helhetsperspektiv med förbättrad kollektivtrafiktrafikering och insatser för att påverka attityder och beteenden.

Pågående åtgärder längs riksväg 90 innebär minskade restider på väg mellan Sollefteå och kusten. Så länge pendling med dagtågstrafik saknas till/från Sollefteå är vägstandarden, tillsammans med anslutning med expressbuss samt en funktionell bytespunkt vid järnvägen av stor betydelse för inlandets regionintegrering.

Hastighetsanpassning i prioriterade stråk för arbetspendling medför att restiderna inte ökar i så stor utsträckning som annars skulle vara fallet.

Konkurrenskraftigt näringsliv

Knappt 40 % av den totala regionala planeringsramen går till åtgärder som har en direkt koppling till näringslivets transportbehov. Det är mindre än halva planeringsramen och kan uppfattas som en alltför liten del. Insatserna sker dock i samverkan med andra aktörer, vilket innebär att den verkliga omfattningen är betydligt större. Innehållet i den regionala planen bör bedömas av helheten, dvs. den totala investeringsvolymen som den regionala transportplanen medfinansierar, samt de effekter som insatserna ger. Näringslivet och basindustrin gynnas av planförslagets insatser på järnvägsanslutningen till Sundsvalls Hamn och bärighetsåtgärder i samband med storskalig vindkraftsetablering. Triangelsspår i Maland och elektrifieringen av Tunadalsspåret ger betydligt bättre godsflöden, lägre kostnader och minskade transporttider till/från Sundsvalls Hamn och industrierna där.

Besöksnäringens gynnas av de åtgärder i planen som riktas mot persontransporter, exempelvis kollektivtrafikåtgärder, minskade restider med persontågstrafik och allmänna förbättringar av vägnätet och trafiksäkerheten. Detta eftersom besöksnäringen till stor del är beroende av vägnätet för sin verksamhet och efterlyser ett förbättrat vägunderhåll, vägvisning och kollektivtrafik för sina kunder. Planen omfattar dock endast mycket små riktade åtgärder direkt kan hänföras till besöksnäringens behov, såsom rastplatser.

En av svaghetererna med den regionala transportplanen är otydligheten gällande flygplatsfrågan. Näringslivet efterlyser klara förutsättningar när det gäller möjligheten att nå andra delar av världen för arbetsresor och kundbesök. De oklarheter som råder bland annat gällande förhandlingar mellan Luftfartsverket och kommunerna, storleken på de medel som förs över från Nationell plan till regional transportplan 2012.

Samhällsekonomi

I den regionala transportplanen finns fem projekt som har en samhällsekonomisk kalkyl, samt två pottar som har en översiktlig beräkning av nyttan. Tre av dessa har positiva till mycket positiva samhällsnyttan med nettonuvärdeskvoter mellan 0,8 och 2,1. Den kvantitativa största vinsten är minskade res- och transporttider.

Väg 335 har en något negativ kvot på -0,2. Åtgärden på väg 335 bedöms trots detta vara samhällsekonomiskt lönsam eftersom den avser ökad skydd och minskade risker för en stor kommunal vattentäkt. Nyttan av vattentäkten eller vattenförekomsten ingår inte i den samhällsekonomiska kalkylen, men är en samhällstillgång med ett stort värde.

Väg 90 har en negativ nettonuvärdeskvot på -0,6. Åtgärden har prövats i den ordinarie planeringsprocessen avseende standard och kostnader. Bedömningen är att åtgärden trots detta är motiverad bl.a. för inlandets koppling till kusten.

Potter cykelinfrastruktur har en beräknad nettonuvärdeskvot på 2,6 enligt Trafikverkets modeller.

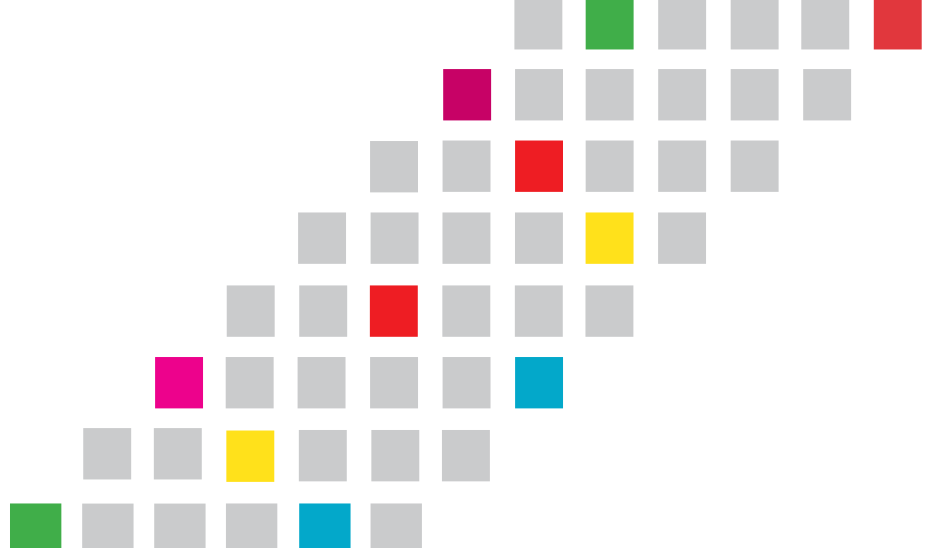
För åtgärder kopplat till hastighetsöversynen har trafikverket vissa schablonvärden att tillgå. Utifrån trafikmängd och vägbredd indikeras en samhällsnyttan med NNK 0,5-3 för länets pott för hastighetsanpassning.

Potten för bärighetsåtgärder i samband med vindkraftsetablering har inte nyttoberäknats.

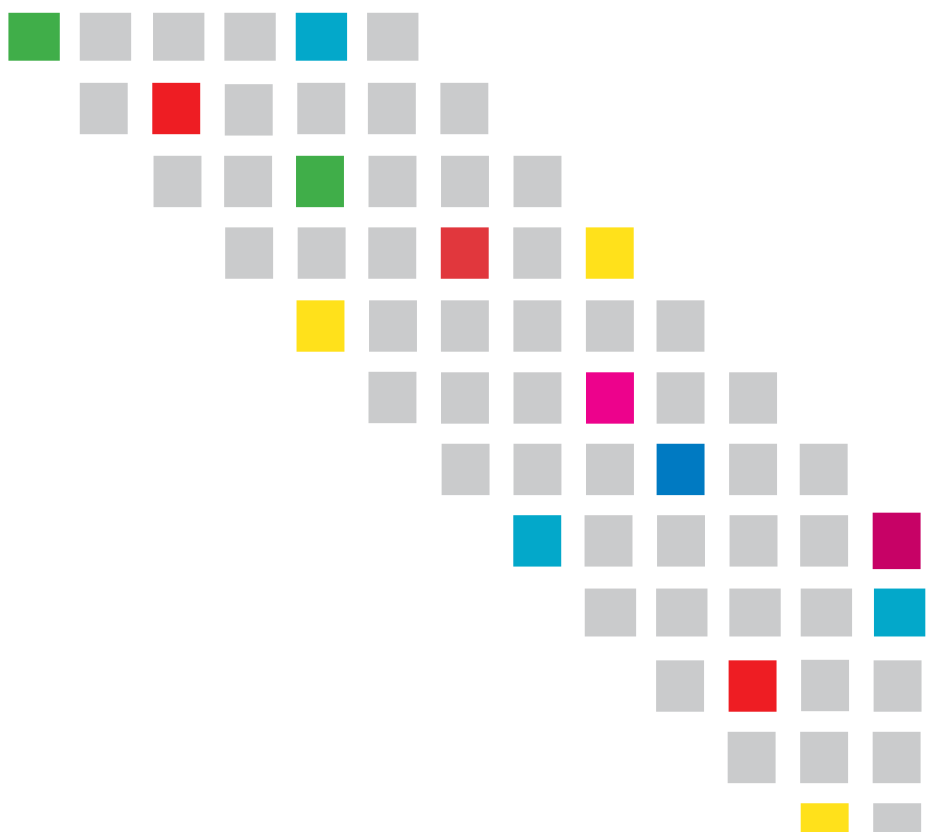
Det är viktigt att samhällsekonomiska bedömningar görs för de enskilda projektet under utredningsskedet. Det finns en uttalad vilja att pengarna ska användas där det ger störst effekt.

Sammantaget bedöms den regionala transportplanen, mot beskrivningen ovan, vara samhällsekonomiskt lönsam och förväntas ge god avkastning på investerade medel.





"Hela 83 % av planen är steg 1-3 åtgärder enligt fyrstegsprincipen, vilket är positivt sett till målsättningen, nämligen att finna lösningar på ett problem genom enklare och mindre kostsamma lösningar än nybyggnad."



3. Process och styrande dokument

3.1 Bakgrund

Länsstyrelsen fick i januari 2009 regeringens uppdrag att ta fram transportslagsövergripande regional transportplan för perioden 2010-2021. Planen skulle förankras politiskt i varje län och ta hänsyn till regeringens politik. Den preliminära ekonomiska ramen för Västernorrlands regionala plan uppgick till 696 miljoner kronor. I uppdraget ingick att redovisa åtgärder för 25 procent högre och 25 procent lägre än denna nivå.

Regeringen uppdrog till Banverket, Vägverket, Transportstyrelsen och Sjöfartsverket att upprätta ett gemensamt förslag till Nationell plan för 2010-2021. Den ram som tilldelats infrastrukturen 2010-2021 uppgår till total 417 miljarder kronor.

Under 2008 tog Länsstyrelsen fram en regional systemanalys som ligger till grund för arbetet. Den regionala systemanalysen togs fram gemensamt av de fyra nordligaste länen och mynnade ut i en gemensam målbild och prioriteringar på övergripande nivå.



”Länsstyrelsen har haft som målsättning att planeringen ska ske i nära dialog med andra myndigheter och aktörer i länet. Vi har genomfört dialogmöten och träffar med många olika organisationer för diskussioner kring förslagens prioriteringar”

3.2 Process

Arbetet och inriktningen har förankrats med en styrgrupp för infrastrukturplaneringen 2010-2021, bestående av landshövdingen och politiska företrädare från Landstinget Västernorrland, Västernorrlands läns Trafik AB, och Kommunförbundet Västernorrland.

Länsstyrelsen har haft som målsättning att planeringen ska ske i nära dialog med andra myndigheter och aktörer i länet. Vi har genomfört dialogmöten och träffar med många olika organisationer för diskussioner kring

förslagets prioriteringar. Organisationer som vi träffat är bl.a. kommuner, landsting, länstrafikbolag, Naturskyddsföreningen, intresseföreningar för personer med funktionshinder, representanter för näringslivsorganisationer, grannlän, vägverket och banverket.

Förslaget till regional transportplan remitterades under perioden 1 juli – 16 september, 2009. Utifrån inkomna synpunkter bearbetades därefter planen och skickades till regeringen den 2 november 2009.

Regeringen fastställde den slutliga ekonomiska planeringsramen den 30 mars 2010 varefter Länsstyrelsen fastställde slutlig plan den 28 juni.



”De åtgärder som prioriteras ska vara samhällsekonomisk effektiva, bidra till ett klimateggetivt och konkurrenskraftigt transportsystem för tillväxt och utveckling samt bidra till uppfyllelse av de transportpolitiska målen.”

3.3 Nationella riktlinjer

Vägledande för prioritering av åtgärder ska vara åtgärdernas uppfyllelse av de transportpolitiska målen, samhällsekonomisk effektivitet samt de samlade effektbedömningen för föreslagna åtgärder. Samhällsekonomiska analyser och miljöbedömningar ska spela en viktig roll vid prioriteringar av åtgärder. Analys av åtgärder ska ske enligt den s.k. fyrstegsprincipen.

Förordningar

Den långsiktiga statliga infrastrukturplaneringen regleras av följande förordningar:

- Förordning (2009:236) om en nationell plan för transportinfrastruktur
- Förordning (1997:263) om länsplaner för regional transportinfrastruktur
- Förordning (2009:237) om statlig medfinansiering till vissa regionala kollektivtrafikanläggningar m.m.
- Förordning (2009:239) om medfinansiering till enskild väghållning

Transportpolitiska mål

De nya transportpolitiska målen beslutades av riksdagen våren 2009. Det övergripande målet är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgare och näringslivet i hela landet.

Transportsystemets utformning, funktion och användning ska medverka till att ge alla en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet samt bidra till utvecklingskraft i hela landet. Transportsystemet ska vara jämställt, det vill säga likvärdigt svara mot kvinnors respektive mäns transportbehov. Transportsystemets utformning, funktion och användning ska anpassas till att ingen ska dödas eller skadas allvarligt. Det ska också bidra till att miljö kvalitetsmålen och ökad hälsa uppnås.

Proposition "Framtidens resor och transporter"

I regeringens proposition anges inriktningen för utveckling av det svenska transportsystemet under perioden 2010-2021. De åtgärder som prioriteras ska vara samhällsekonomiskt effektiva, bidra till ett klimateffektivt och konkurrenskraftigt transportsystem för tillväxt och utveckling samt bidra till uppfyllelse av de transportpolitiska målen. Propositionen lyfter fram samspelet mellan utvecklingen av transportsystemet och utvecklingen mot mer hållbara städer och regioner. Utvecklingen av bebyggelsestruktur spelar långsiktigt en mycket stor roll för möjligheterna att utveckla transportsystemet i linje med de transportpolitiska målen. Ett effektivt transportsystem är å andra sidan en förutsättning för att kunna nå generella samhällsmål som regional utveckling och hållbar tillväxt.

De växande klimatproblemen accentuerar behovet av hållbar utveckling av städer och tätorter. Mot bakgrund av behovet av regionförstoring och utvidgade arbetsmarknadsregioner är det nödvändigt att stads- och trafikplanering också inkluderar landsbygden. Klimatutmaningen kommer att öka efterfrågan på effektiva kollektivtrafiklösningar. Att skapa förutsättningar för kollektivtrafikens utveckling är en strategisk och långsiktig uppgift som kräver samordnad stads- och trafikplanering. Regeringen förväntar sig bland annat följande förbättringar under åren 2010-2021:

- Transportsystemet bidrar till tillväxten och fler människor kommer i arbete i fler och växande företag.
- Arbetsmarknadsregionerna för kvinnor och män vidgas.
- Infrastrukturen säkras för att klara klimatförändringarna.
- Det blir säkrare att färdas på våra vägar.
- Hela resekedjan och transporten blir bättre samordnad och anpassad till användarnas behov.
- Klimateffektiva resor och transporter underlättas

vilket bidrar till att uppnå de klimatpolitiska målen.

- Samhällsnyttan av satsningar i infrastrukturen kommer att öka.

Fyrstegsprincipen

Åtgärderna som prioriteras bör analyseras enligt den s.k. fyrstegsprincipen för att uppnå hushållning med resurser och minska transportsystemets miljöpåverkan. Principen innebär stegvis analysera hur ett transportproblem kan lösas. Första steget handlar om att påverka själva efterfrågan av transporter, exempelvis försöka ändra attityder. Andra steget innebär att befintligt transportsystem används mer effektivt, exempelvis ändra hastigheten eller trafikledning. Tredje steget innebär mindre förbättringar och ombyggnader. Sista steget är nybyggnad och större ombyggnadsåtgärder.

Fyrstegsprincipen sammanfattas

1. Attityder
2. Effektiv
3. Mindre åtgärder
4. Större åtgärder

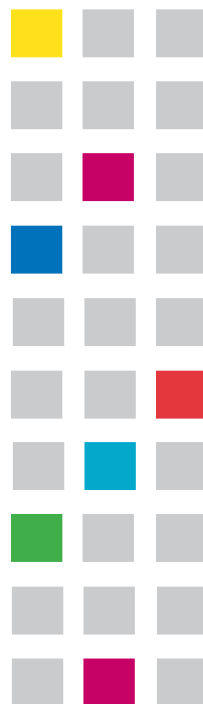
Planeringsdirektiv

I regeringens planeringsdirektiv framgår att både den nationella och de regionala infrastrukturplanerna ska ha ett transportslagsövergripande synsätt och att kopplingen mellan de olika trafikslagen bör bli tydligare. De regionala transportplanerna ska innehålla åtgärder som främjar cykling. Infrastrukturplanerna ska:

- Ta hänsyn till regeringens beslutade och aviserade politik, som klimatpropositionen och de nya transportpolitiska målen.
- Beskriva hur ett prioriterat nätverk som är tillgängligt för alla, ska utvecklas och systematiseras under planeringsperioden.
- Beakta införandet av ett nytt hastighetssystem på det statliga vägnätet, vid prioritering av åtgärder.
- De regionala planerna ska omfatta åtgärder som främjar användningen av cykel.

Medfinansiering

Volymen i planerna kan utökas genom att de statliga satsningarna kombineras med medfinansiering från kommuner, näringsliv eller brukaravgifter. I regional transportplan medfinansieras bland annat järnvägsutredning Sundsvall-Härnösand och anslutningen till Sundsvallshamn, Tunadalsspåret. Före genomförande av projekt i den regionala transportplanen ska frågan om medfinansiering prövas utifrån gemensamt intresse och nytta.



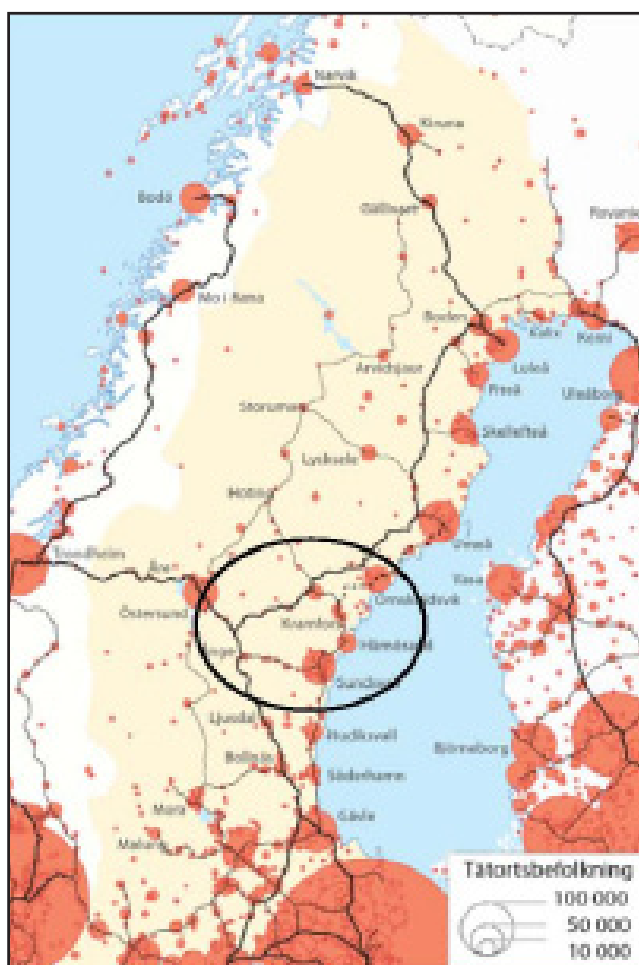
"I regional transportplan medfinansieras bland annat järnvägsutredning Sundsvall-Härnösand och anslutningen till Sundsvallshamn, Tunadalsspåret. Före genomförande av projekt i den regionala transportplanen ska frågan om medfinansiering prövas utifrån gemensamt intresse och nytta."

4. Resor och transporter Västernorrland

4.1 Befolkning

I Västernorrland bor sammanlagt 244 000 personer eller 11 invånare per kvadratkilometer, vilket kan jämföras med rikets snitt på 22 invånare per kvadratkilometer. Länet är glest befolkad, men det finns på samma gång en täthet genom att befolkningen till stor del är koncentrerad i ett nord-sydligt stråk längs Norrlands-kusten. 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, samt om några år 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.



Källa: ÅF-Infrastruktur AB



”Restiden med bil och buss mellan orterna i länet är alltför långa för att de lokala arbetsmarknaderna ska kunna fungera enbart med bil eller buss. Reseavståndet mellan orterna är däremot mycket lämpligt för pendling med snabbtåg.”

4.2 Personresor

Pendling och regionförstoring

Restiden med bil och buss mellan orterna i länet är alltför långa för att de lokala arbetsmarknaderna ska kunna fungera enbart med bil eller buss. Reseavståndet mellan orterna är däremot mycket lämpligt för pendling med snabbtåg. I och med att orterna är länkade till varandra i ett linjärt system får man högre resandevolymer mellan orterna jämfört med städer med motsvarande storlek får i södra och mellersta Sverige. Att förkorta restiderna genom en utbyggnad av snabbtågstrafik skapar möjligheter till regionförstoring.

Av länets förvärvsarbetande nattbefolkning pendlar cirka fem procent till arbete utanför länet. Av dessa är 64 procent män och 36 procent kvinnor. Det är fler personer som pendlar från länet (5 390 stycken år 2007¹) än de som pendlar till (4 713 stycken år 2007). Inom detaljhandel och transport sker den största pendlingen både till och från länet. Stora branscher med pendling till/från länet är tillverkningsindustrin, byggverksamhet, samt kredit och fastighetsförvaltning. Av länets kommuner är pendlingen störst i Timrå, där mer än hälften pendlar till arbete i en annan kommun. Minst andel pendlare har Örnsköldsvik, där cirka sex procent pendlar över kommungränsen. När det gäller pendling mellan länets kommuner är det könsbundna mönstret påtagligt i samtliga kommuner, med viss reservation för Timrå där kvinnor och män pendlar i nästan lika stor utsträckning.²

Resor ur ett genusperspektiv

Flera undersökningar visar skillnader i kvinnors och mäns resmönster. Män gör fler och längre resor per

1 SCB, registerbaserad arbetsmarknadsstatistik

2 SCB, registerbaserad arbetsmarknadsstatistik

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 till fots oftare än män. Kvinnor gör fler kombinerade resor än män; de gör stopp på vägen för att handla, hämta barn och liknande. 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 också mer i jobbet.

En risk med regionförstoring är att det könsmissiga mönstret kan förstärkas så att kvinnor arbetar närmare hemmet med ett ökat ansvar för barn och hem som följd, medan männen börjar pendla långa sträckor. En väl utbyggd och snabb kollektivtrafik, friare arbetsformer och ett målmedvetet arbete för att bryta traditionella könsroller är åtgärder som kan minska många av nackdelarna som en regionförstoring kan medföra.³

Kollektivtrafik och cykel

I Västernorrland görs ca 9,5 miljoner resor årligen med kollektivtrafik. Kollektivtrafiken skapar värden för den som reser och för samhället i form av ökad tillgänglighet, trafiksäkerhet och minskad klimatpåverkan. Kollektivtrafiken är betydelsefull för ungdomars möjligheter att ta sig till och från fritidsaktiviteter och skola. I livsmiljöbokslutet 2006 uppgav 40-50 procent av ungdomarna att de var missnöjda med kollektivtrafiken och var fjärde uppgav att de måste stanna hemma från kvälls- och helgaktiviteter minst en gång i veckan för att de saknar möjlighet att transportera sig dit eller hem. Kollektivtrafiken ses som mycket viktig för en god boendemiljö i en attitydundersökning som genomfördes i

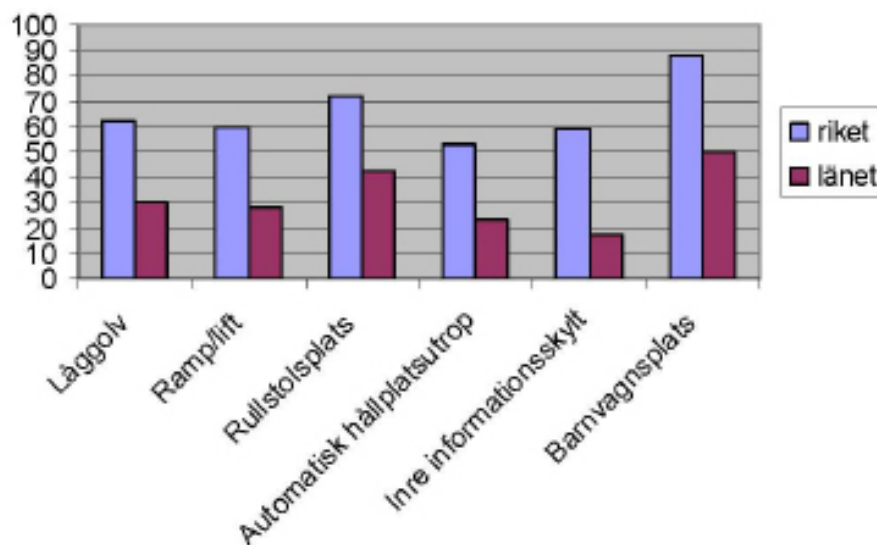
länet under 2008. En tillgänglig kollektivtrafik leder till ökad attraktivitet och utveckling för en region.

När kollektivtrafiken blir mer tillgänglig ökar möjligheterna för alla att resa. Tillgång till bussar med låggolv, automatiskt hållplatsutrop och liknande ökar möjligheten för alla att använda kollektivtrafik. Nedanstående figur visar andelen bussar i länet och i riket som har tillgång till olika faktorer som påverkar tillgängligheten. Länet ligger under rikssnittet, se figur 4.1 nedan. I den senaste upphandlingen som blir gällande från 2010 ställs dock krav på att alla fordon ska ha ramp/ lift eller annan anordning samt rullstolsplats.

I länet finns 19 stycken⁴ pendlingsparkeringar, med varierande standard. Även hållplatserna är av varierande standard och mycket kvarstår innan riksdagens mål om tillgänglighet för personer med funktionshinder uppnås i länets kollektivtrafiksystem.

De nationella riktlinjerna lyfter fram vikten av att allt fler ska kunna välja cykel som alternativ till bil vid kortare resor, framförallt när det gäller arbetspendling. Barn ska också kunna cykla till skolan eller fritidsaktiviteter på ett tryggt sätt. Folkhälsan blir bättre eftersom motion är en viktig del i människans välmående och vinner på om fler väljer att cykla och gå i stället för att ta bilen. För att gång och cykel ska upplevas som ett bra alternativ till bilen är även drift- och underhållsstandarden längs cykelvägarna betydelsefull.

Den inventering som Vägverket Region Mitt tog fram 2008 visar att behovet av cykelstråk i länet i anslutning till det statliga vägnätet är omfattande. Ett stort antal sträckor pekas ut där ett verkligt behov och potential för ökad gång och cykeltrafik. Det handlar om närliggande områden där det sker en omfattande arbetspendling,



Andel bussar med tillgänglighetshöjande faktorer. Källa Svenskkollektivtrafik och Dintur AB

3 SOU (2003/04:19) Långtidsutredningen, bilaga 3, Regional utveckling

4 Ibid

och som därmed är en potential för arbetspendling med cykel delar av året. Det kan också handla om områden där barn inte på ett trafiksäkert sätt kan nå skolor och fritidsaktiviteter Uppskattningsvis handlar det om i storleksordningen 600 miljoner kronor eller ca 30-40 mil väg.

Flygresor

I Västernorrland finns tre flygplatser: de två statliga Sundsvall-Härnösand och Örnsköldsviks flygplatser, med ca 321 000 respektive 153 000 passagerare år 2008, samt den kommunalt ägda flygplatsen Kramfors-Sollefteå, med knappt 15 000 passagerare år 2008. Sundsvall-Härnösand, har idag året runt trafik till Arlanda, Bromma, Göteborg och Luleå. Under sommarhalvåret finns även direktflyg till Visby. Därutöver finns sex direktcharterlinjer till internationella destinationer kring Medelhavet och Kanarieöarna. Flygplatsen har en hög andel transfertrafik på 44 procent och uppskattningsvis är lite drygt 80 procent av passagerarna företagsresenärer. Kramfors-Sollefteå, betjänar Kramfors kommun, men i stor utsträckning även Sollefteå kommun. Flygplatsen bedömer att närmare 70 procent av flygplatsens passagerare ska till/från Sollefteå. Flygplatsen har trafik till Stockholm/Arlanda.

Kramfors-Sollefteå flygplats är i dagsläget den enda längs Botniabanestråket får ett stationsläge i anslutning till flygplatsen.

Örnsköldsvik flygplats har linjetrafik till Arlanda och direktcharter till Turkiet. I dagsläget är det Höga Kusten flyg som trafikerar flygplatsen. På grund av kommunens exportintensiva industrier har flygplatsen en hög andel transfertrafik till utlandet och andelen företagsresenärer är bland de högsta i landet.

snabba kontakter med tillhörande centrala staber och ledningar, i regel lokaliserade i Stockholm. Denna förutsättning möjliggörs med flyget. Men för att Västernorrland ska kunna bli inflyttningsslän krävs också att privatresandet kan få snabba förbindelser till besöksmål och befintliga centra i storstäderna.

Flygbusstrafik finns mellan Örnsköldsvik flygplats och Örnsköldsvik centrum, samt mellan Sundsvall-Härnösands flygplats och Sundsvall. Tillgängligheten till länets flygplatser med bil är god, i synnerhet i kustområdet. Restiden för de boende i länet till närmaste flygplats ligger mellan 0 till 60 minuter förutom för boende i de inre delarna av länet.

Besöksnäring

Besöksnäringen är en näring på tillväxt och kan bli en viktig komplettering till länets traditionella basnäringsar. I länet omsätter besöksnäringen runt 2 miljarder kronor och sysselsätter nära 2000 årsanställda. Inkluderas den regionala handeln i Birsta köpstad uppgår den totala omsättningen till 3,4 miljarder kronor och antalet helårsarbeten till ca 2 400. Följande tre destinationer prioriteras i länets strategi för besöksnäringen: Världsarvet Höga Kusten, Sundsvallsområdet med Birsta köpstad, samt Skogslandet med älvdalarna. Idag är besöksnäringen starkt koncentrerad till Sundsvallsområdet med fokus på affärs- och konferensturism. Höga Kusten har ett starkt varumärke. Flera stora insatser pågår för att utveckla och förbättra tillgängligheten både i Höga Kusten med dess olika målpunkter och i Birsta.

Besöken i länet sker idag ofta med bil eller buss och längs det vägnät som även används för arbetspendling och gods. Botniabanetrafiken kommer att öppna upp för fler besökare som kommer med tåg. Länet har också

	Passagerare	Destinationer, linjetrafik	Charterresenärer	Destinationer, charter
Sundsvall-Härnösand	321 000	7	23 304	5
Örnsköldsvik	153 000	1	2 680	1
Kramfors-Sollefteå	15 000	1	0	0

Tabell 4.2 Antal passagerare, charterresenärer, samt destinationer vid länets flygplatser 2008⁵

Källa: Transportstyrelsen

Västernorrland ligger i toppen bland de mest exportintensiva länen i landet mätt per regioninvånare. Industrin bakom detta är helt beroende av snabba förbindelser med flyg till utlandet via Arlanda eller annan transferflygplats. Tillgängligheten till avsättningsmarknaderna för att möta kunder eller nå huvudkontor är för dessa företag av väsentlig betydelse, Förutsättningarna för de 7 000 statligt anställda i länet är också frekventa och

många mindre företagare med verksamhet utanför tätorterna längs det mindre vägnätet. En enkätundersökning bland besöksnäringen i länet 2008 visar att förbättrad vägstandard, god vägvisning samt anslutning med kollektivtrafik är åtgärder som i första hand efterfrågas. En stor del av besökarna i länet är på genomresa och rastplatser för vila och upplevelser är en viktig del av reseupplevelsen. Det är nödvändigt med infrastrukturåtgärder för att klara fullgoda satsningar på dessa besöksdestinationer

En viktig aspekt är människor möjligheter att semestra

⁵ Transportstyrelsen samt Luftfartsverket

USA/Canada/ Storbritannien

Flöden 2000

På lång sikt

Miljoner nettoton per km²

- < 1
- 1
- 5.0

0 100 200 300 400 km

Resor och transporter Västernorrland

Godstrafiken i länet är omfattande och det nord-sydliga stråket är helt dominerande för godstransporterna. Den stora metallproduktionen i Norra Norrland innebär tillsammans med utflöden av färdigprodukter från pappersindustrin, Nordens största flöden på järnväg från norra Norrland, genom Västernorrland till Västeuropa. Även vägsidan uppvisar samma mönster med stora trafikvolymen på E4:an som förbinder Norrlandskusten med Stockholm, Sydsverige och Europa. Länets industri är strakt beroende av väg, järnväg och sjöfart för sina godstransporter. Samspelet mellan transportslagen är avgörande för en effektiv logistik. Terminaler och hamnar utgör viktiga noder i transportsystemet. Den nuvarande bristen på terminalkapacitet i Sundsvall hämmar en fortsatt utveckling av transporter på järnväg.

Länets näringsliv domineras av en stark knytning till skog och vattenkraft. Inom den kapitalintensiva basindustrin arbetar mer än var tredje industrisysselsatt i länet vilket är tre gånger fler än för riket. Den kapitalintensiva industrin i länet genererar stora ekonomiska värden och betydande exportinkomster för landet. Västernorrland ligger därför bland de högsta i landet (fjärde plats) avseende bruttoregionprodukten per invånare och per sysselsatt. Ser man till skogsindustrin (pappers- och pappersmassaindustrins) landtransporter 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 pappers- och

pappersmassaindustrier samt flera av de stora sågverken är lokaliserade. Timmertransporter på exempelvis vägarna 331, 86 och E14 är därför betydligt högre än på E4. Färdigvarorna går sedan med land- eller sjötransport till kunden söderut eller i Europa.

Bärighet

Skogsindustrin i Västernorrland har mycket stora transportbehov till följd av de stora avverkningsmängderna som ligger bland de högsta i landet. Västernorrland står för nära hälften av de skogsbaserade intäkterna i de fyra Norrlandslänen, 20 miljarder kronor av totalt 42,4 miljarder kronor (källa: SCB). Trots detta har Västernorrland fortfarande mycket stor omfattning av vägar med mycket låg bärighet och standard. Alternativa omvägar saknas ofta och slitaget på vägnätet är extremt högt pga de tunga råvarutransporterna. 18,5 % eller ca 100 mil av länets vägnät har BK 2 eller BK 3 standard. En strategi för att åtgärda vägnätets standard så att det hamnar i nivå med övriga landet är därför nödvändigt och detta måste avsegla sig i fördelningen av bärighets och underhållsmedel till länet. Målet är att vägarna i Västernorrland ska hålla samma bärighetsstandard som övriga landet. Bärighetsåtgärder ingår i den nationella planen. Beslut om prioritering av vägprojekt tas av vägverket – i samråd med näringsliv och länsstyrelsen - i rullande treårsplaner.

Västernorrlands utmärker sig när det gäller ett stort antal kvarvarande grusvägar. Av länets 530 mil statlig väg är 190 mil grusvägar (36 procent), vilket är en mycket hög andel jämfört med övriga landet. En stor del av dessa vägar har trafikmängder över 250 fordon per dygn, vilket innebär att de är samhällsekonomiskt lönsamma att belägga och förstärka. Att belägga dessa vägar ger positiva effekter framförallt för människor som bor och verkar i landsbygden och för kollektivtrafiken.

Sjöfart

Sjöfarten har stor betydelse för näringslivet i Västernorrland. Det geografiska läget gör länet starkt beroende av sjötransporter för sin utrikeshandel. Sammantaget svarar sjöfarten för ca 60 procent av godstransporterna till och från länet. Runt 7 miljoner ton hanteras över länets hamnanläggningar. Länet domineras av skogsindustrins transporter både i form av insatsvaror samt distribution av sågade trävaror samt pappers- och pappersmassaprodukter.

Länets hamnstruktur skiljer sig från övriga landet genom det stora antalet hamnanläggningar som finns, ett 20-tal stycken i drift. Godstransporterna till och från länet kan därför upplevas som splittrad till sin struktur, och därför inte utgöra en tydlig nod i godstransportsystemet. Det finns dock två större tyngdpunkter Sundsvalls Hamn – Tunadal och Husumfabriken i Örnsköldsvik som hanterar över 2 miljoner ton vardera. Hamnar

och lastageplatser vid industrin eller i dess omedelbara närhet är en betydelsefull infrastruktur som möjliggör import av råvaror till låg kostnad direkt till fabrik. Sundsvalls Hamn är en av tio hamnar i landet som utpekas som strategiska av trafikverken.

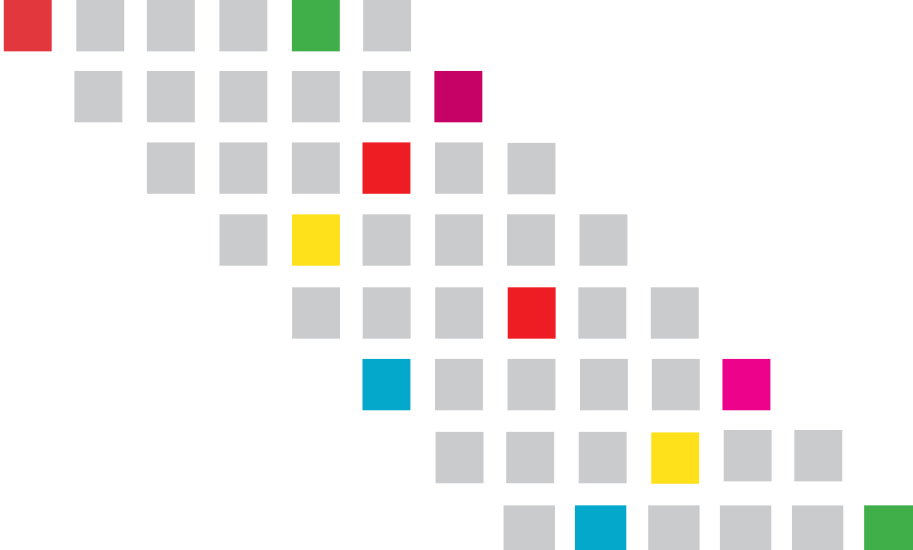
Utvecklingen framöver går mot allt större fartyg utmed Norrlandskusten och ökade kombitransporter och containerisering av industrins transporter. Utvecklingen går också från exklusiva system för respektive industri till mot system som transporterar för tredje part. För att uppnå ett långsiktigt hållbart transportsystem och åstadkomma transporteffektiva lösningar för näringslivet måste sjötransporterna i länet utvecklas och samspelet mellan trafikslagen förbättras. Länet har också betydande transitivolymer från norra Norrland och godset från norra Sverige behöver sjöfart och det räcker inte med enbart väg eller järnväg.

Obalans i transportbehoven

I länet och i Norrland i stort finns en obalans i transportbehoven eftersom exportprodukterna vida överstiger importprodukterna. Importprodukterna i form av konsumtionsvaror kommer dessutom med lastbil till regionen medan exporten går med järnväg och fartyg. Importen kommer ofta från centrallager i Sydsverige och går till butiker och distributionslager i Norrland. Ett sätt att skapa en bättre balans och ett mer hållbart transportsystem är att containerisera produkter som går i nordlig riktning. Det skulle ge två positiva effekter. Biltrafiken på Norrland skulle minska radikalt och industrin i Norrland skulle få större tillgång till containers, vilket skulle reducera industrins kostnader för distributions- eller exporttransporten.

Ett annan viktig steg för att skapa ett långsiktigt hållbart transportsystem är att utnyttja sjöfarten i större utsträckning än idag och koppla väg och järnväg till länets hamnar. Detta skulle ge betydande avlastningseffekter på väg- och järnvägssystemen i mellersta och södra Sverige. Den utveckling vi ser framöver är allt större fartyg utmed Norrlandskusten och ökade kombitransporter och containerisering av industrins transporter.

En svaghet för länets näringsliv och industrier är länets karaktär av en marknadspärr, råvarubaserad och glesbebyggd region. Om inte dessa relativa nackdelar kan reduceras löper länet risk att hamna i en ofördelaktig position. Råvarorna är kostnadskänsliga och tål oftast inte kostnadsökningar. För flera insatsvaror är transportkostnaden för varan, när den ligger vid industrin, den största andelen av varuvärdet. Rationella och kostnadseffektiva transporter liksom effektiv och produktiv hantering är därför nödvändigt för att industrin skall kunna fortsätta att producera i denna del av Sverige. Detta är strategiska frågor för länet.



"I länet och i Norrland i stort finns en obalans i transportbehoven eftersom exportprodukterna vida överstiger importprodukterna. Importprodukterna i form av konsumtionsvaror kommer med dessutom med lastbil till regionen medan exporten går med järnväg och fartyg. Importen kommer ofta från centrallager i Sydsverige och går till butiker och distributionslager i Norrland"

Bilaga cykelplan

Statlig cykelinfrastruktur

Gång- och cykelplanen är en inriktning för statlig cykelinfrastruktur under perioden 2010-2021.

Cykelplanen är uppdelad i två prioriteringsgrupper.

Prioritet 1 innebär i första hand utredningsstart. Byggstart kan bli aktuell förutsatt att frågan om medfinansiering är säkerställd.

Prioritet 2 omfattar ett större antal projekt som successivt kommer att flyttas upp i prioritet 1 nivå och därmed kunna påbörja utredning. När detta kan bli aktuellt beror till stor del på tilldelade budget, men en översyn kommer att ske på årsbasis.

Slutligt beslut om byggstart förutsätter att frågan om kommunal medfinansiering prövats utifrån gemensam intresse och nytta.

MOTIVERINGSGRUNDER	P = Pendling
Prioriterade stråk enligt länstransportplanen	B = Barns säkra skolvägar
Felande länkar	F = Felande länkar
Barns säkra vägar	T = Tätortsnära utflyktsmål
Pendling	S = Samordning
Samordning med andra åtgärder	
Kommunernas prioriteringar	

Prioritet 1

Sorterat på kommun och vägnummerordning

Väg nr	Kommun	Objekt	Motivering
346	Sollefteå	Junsele, Köpmangatan etapp 1 och 2	S
957	Sollefteå	Näsåker etapp 1 och 2	P, B, Slitna vägmiljöer
86	Sundsvall	Bergsåker-Kovland, etapp 1	P, B
544	Sundsvall	Matfors-Lucksta	P, F
615	Sundsvall	Brovägen-Raholmsvägen-Skärsgårdsvägen (Alnö)	T, B, S, Förutsätter samordning med läggning av nytt VA
331	Timrå	Bergeforsen	P, B, S
507	Ånge	Ringdalen-Alby	B
335	Örnsköldsvik	Gerdal	B, S

Prioritet 2

Sorterat på kommun och
vägnummerordning

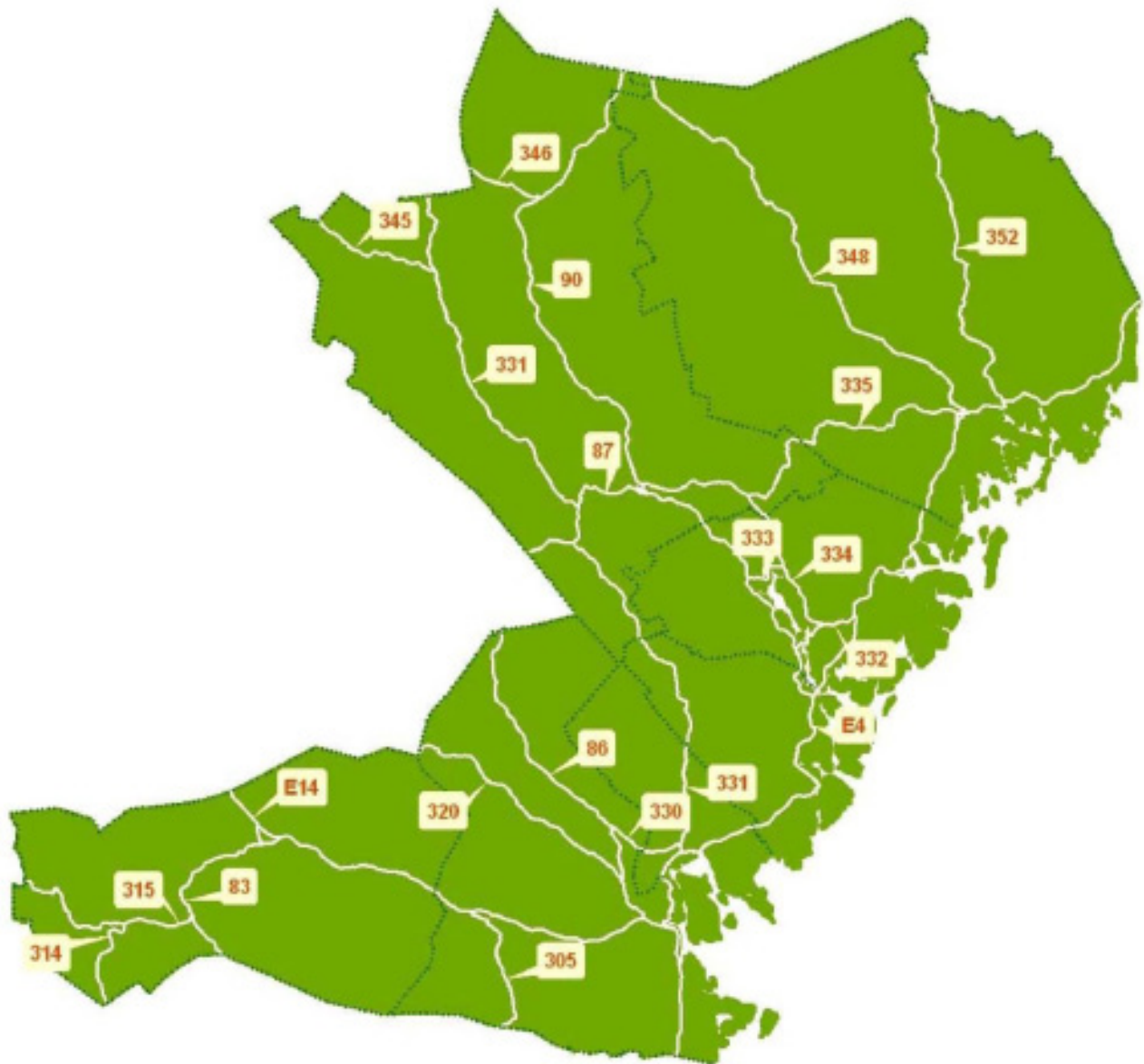
Väg nr	Kommun	Objekt	Motivering
718	Härnösand	Stigsjövägen (del av)	P, T, B
720	Härnösand	Smitingen	T (sommarsväg)
90	Kramfors	Kramfors-Frånö	P
90	Kramfors	Ödskurvorna	P, Proektet genomförs i samband med eventuell mittseparering.
333	Kramfors	Bollstabruk-Nyland	P, B
331	Sollefteå	Ramsele	B, slitna vägmiljöer
563	Sundsvall	Mjösundsvägen inkl nya Harabergsbron (Njurunda)	B
566	Sundsvall	Juniskärsvägen	P
615	Sundsvall	Alnöbron	GC-väg över alnöbron
622	Sundsvall	Ljustavägen	P
665	Sundsvall	Skärgårdsvägen (södra Alnön del av)	P, T
684	Timrå	Väg 684, gång- och cykelväg genom Söråkers centrum, samt ev anslutning till E4	B, P
83	Ånge	Ånge-Campingen	T
83	Ånge	Mallberget-Ånge Centrum	P, B, F
531	Ånge	Ljungäverk	B, P, F
532	Ånge	Torpshammar-Gim	B, P
553	Ånge	Fränsta-Ålsta	B, F
348	Örnsköldsvik	Förbi Bredbyn	B
352	Örnsköldsvik	Björnavägen	Cykelväg till Lomsjöbadet
352	Örnsköldsvik	Nordanås-Grävlingsv	B
884	Örnsköldsvik	Hummelviksvägen i centrala och södra Köpmanholmen	B
908	Örnsköldsvik	Sidensjö, bank-skolan genom samhället	B
1035	Örnsköldsvik	V om Bredbyn	Säkerhet
1075	Örnsköldsvik	Husum	B

Ej prioriterade

Sorterat på kommun

Väg nr	Kommun	Objekt	Motivering
719	Härnösand	Solumshamn	
718	Härnösand	Stigsjövägen (del av)	B, P, T
90	Kramfors	Lungvik-Strinne	
90	Sollefteå	Hågesta-Gamla hundskolan	
673	Sundsvall	Alnövägen norr om Brovägen	
665	Sundsvall	Skärgårdsvägen (södra Alnön del av)	
544	Sundsvall	Vattjom-Matfors	
570	Sundsvall	Medskogsbron-Allsta	
663	Sundsvall	Förbi Selångers kyrka	
551	Sundsvall	Ängomvägen genom Njurundabommen	
559	Sundsvall	Skedlovägen	
565	Sundsvall	Nylandsvägen	
560	Sundsvall	Njurundabommen-Bergafjärden	
648	Timrå	Timrå-Laggarberg	B
553	Ånge	Torpshammar-Vildhussen	B, F
553	Ånge	Torpshammar-Backetjärn	T, B
587	Ånge	Borgsjö	B, F, T
552	Ånge	Ålsta-Backetjärn	
	Ånge		
1080	Örnsköldsvik	Gideå	B
1060	Örnsköldsvik	Bodum	B
348	Örnsköldsvik	Solberg	B
352/1075	Örnsköldsvik	Björna	B
908	Örnsköldsvik	Sidensjö, mot grindnäset	B
335	Örnsköldsvik	Sidensjö, mot By-badet	
925	Örnsköldsvik	Gullvik	
E4	Örnsköldsvik	Åtebadet	
348	Örnsköldsvik	Billsta	
	Örnsköldsvik	Cykelspåret Ystad-Haparanda Söderut Näskekrog- Skulnäs	T, Ny GC-väg väster om E4 pga mitträcke
	Örnsköldsvik	Gideälven-Godmersta	T, Ny GC-väg öster om E4
1080	Örnsköldsvik	Gideåvallen-Skallberget	GC-väg till grottorna
884	Örnsköldsvik	E4 -Näske, Nationalparken	GC-väg till Nationalparken
E4	Örnsköldsvik	S:rondellen-lasarettsgatan	P
E4	Örnsköldsvik	Länkg-Smedjebacken (GC-bro över E4)	P
E4	Örnsköldsvik	Idbyn	B

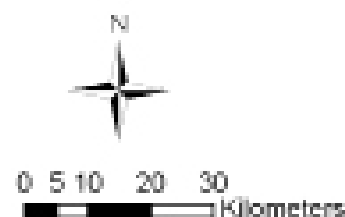
Bilaga Riksvägar och primära länsvägar

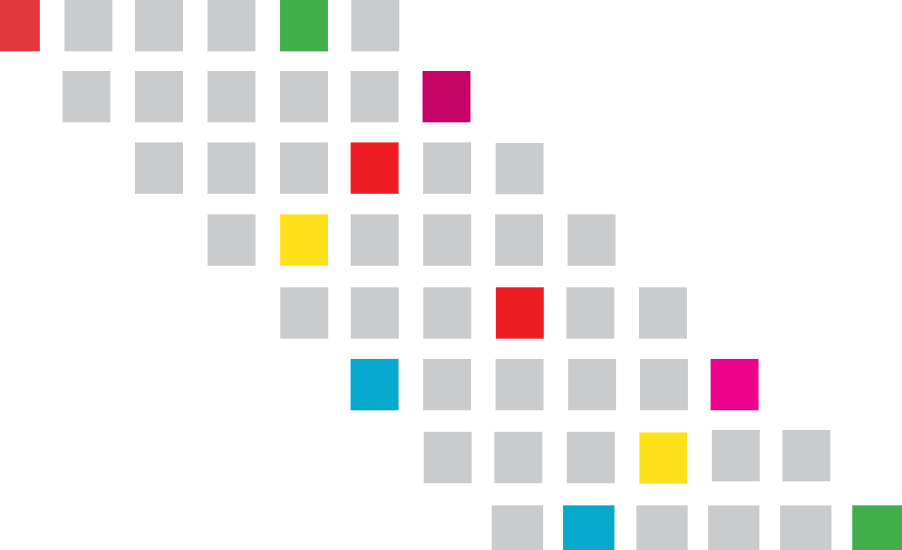


Bilaga Västernorrlands infrastruktur

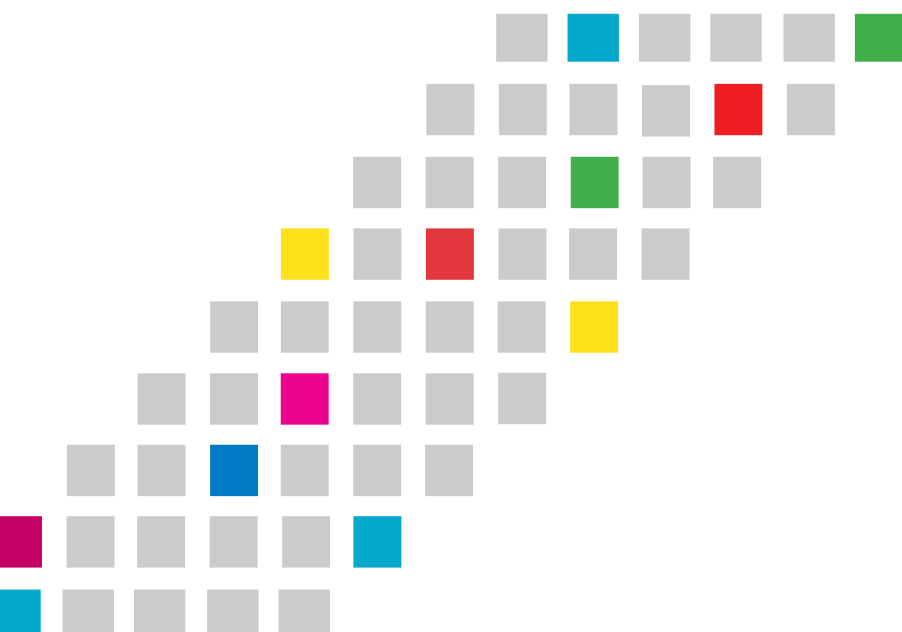


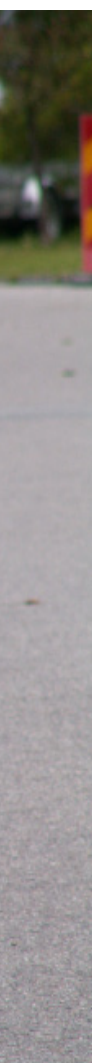
© Lantmäteriet, 2006. Ur GSD-Produkter serien 106-2004/188-Y

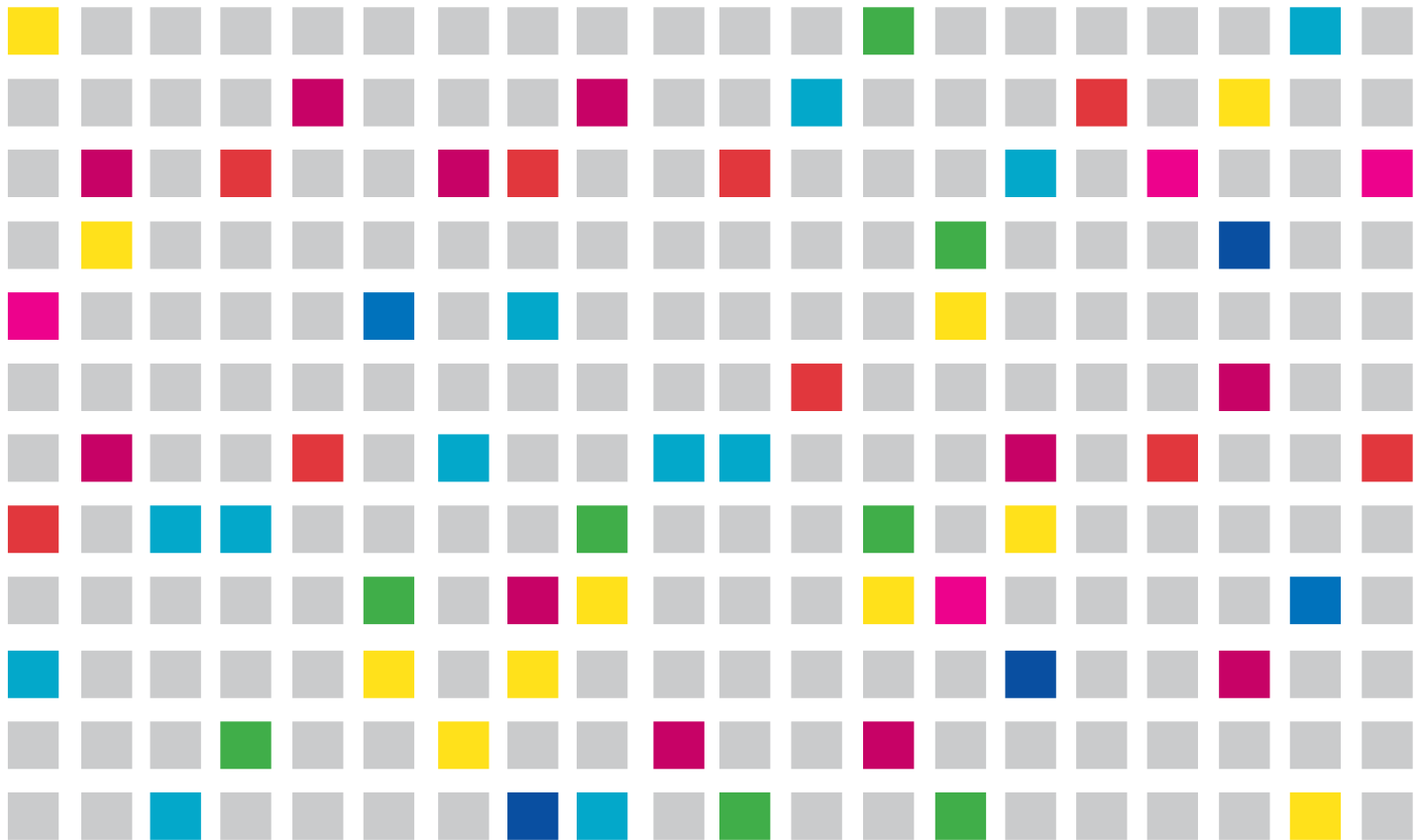




”Promenader och cykling är de mest hållbara sättet att resa kortare sträckor. Många korta bilresor kan ersättas med gång och cykling och sammanhängande cykelvägnät behövs för att möjliggöra byte från bil till cykel. Cykelvägar är också en del av regionförstoringen och arbetspendling”







LÄNSSTYRELSEN
VÄSTERNORRLAND

Länsstyrelsen Västernorrland | 871 86 Härnösand
Besöksadress: Nybrogatan 15 och Pumpbacksgatan 19 | Telefon: 0611-34 90 00
www.lansstyrelsen.se/vasternorrland