



Samrådsredogörelse

Regional infrastrukturplan 2022–2033

Innehållsförteckning

Dialoger under processen	3
Remissynpunkter och Region Västernorrlands kommentarer	4
Kommuner och kommunalförbund	4
Härnösands kommun	4
Kramfors kommun.....	6
Sollefteå kommun.....	8
Sundsvalls kommun.....	9
Timrå kommun	12
Örnsköldsviks kommun.....	13
Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län	18
Statliga myndigheter.....	19
Länsstyrelsen Västernorrland	19
Trafikverket	20
Företagsorganisationer.....	22
Handelskammaren Mittsverige.....	22
Intresseföreningar	24
Naturskyddsföreningen Sundsvall Ånge	24
Riksorganisationen Sveriges MotorCyklister, SMC	28

Dialoger under processen

Arbetet med att ta fram en ny regional infrastrukturplan inleddes i mars 2021 med ett inledande kunskapsseminarium om kommande infraplaneringsprocess då även den nya processbaserade arbetsmetoden för strategiska miljöbedömningsprocessen gicks igenom. Till kunskapsseminariet inbjöds regionala transportgruppen, översikts-/trafikplanerare, samt utökad representation från Länsstyrelsen och Trafikverket med kompetens inom miljö och social hållbarhet. Syftet var att ge en gemensam kunskapsbas om vad en regional infrastrukturplan är, hur miljö- och sociala dimensioner integreras i infrastrukturplaneringen genom framtagande av en strategisk miljöbedömningsprocess.

En ekonomisk uppföljning togs fram för åren 2018–2021 och kunskapsunderlag och analyser med betydelse för infrastrukturplaneringen sammanställdes i en promemoria¹. Underlagen diskuterades på dialogmöten med kommunerna, regionala kollektivtrafikmyndigheten, samt Handelskammaren. Syftet var att samla erfarenheter från genomförandet av den gällande planen och diskutera lokala och regionala förutsättningar inför framtagandet av den nya infrastrukturplanen.

Regionala samverkansrådet har fått information om revidering av regionala infrastrukturplanen 2022–2033 vid tre tillfällen: den 16 april 2021 om den kommande processen, den 26 november 2021 om remissversionen, samt den 18 mars 2022 om ändringar efter remissen.

Åtgärdsplaneringen med framtagande av ny nationell och regional infrastrukturplan har varit en stående punkt på regionala transportgruppens möten under 2021 och 2022. Den regionala transportgruppen träffas ungefär en gång i månaden förutom under semesterperioderna. I den regionala transportgruppen ingår tjänstepersoner från kommunerna, kollektivtrafikmyndigheten, Handelskammaren, Trafikverket, Länsstyrelsen, samt LRF.

Förslag till regional infrastrukturplan har varit på remiss under perioden 14 oktober 2021 – 28 januari 2022. I slutet av november inbjöds förtroendevalda och tjänstemän från länets kommuner, Regionen, Kollektivtrafikmyndigheten, Länsstyrelsen, Trafikverket och Handelskammaren till ett dialogmöte om förslag till ny regional infrastrukturplan. Vid dialogmötet diskuterades även remissversionen av den nationella infrastrukturplanen.

Tolv yttranden har inkommit under remissen. Synpunkter har sammanställts och kommenterat i tabellen nedan. Förändringar till följd av inkomna synpunkter har diskuterats vid regionala transportgruppens möten, samt information har getts till regionala samverkansrådet vid möte den 18 mars 2022.

¹ Inför revidering av regional infrastrukturplan för Västernorrland 2022–2033, sammanställning av underlag. Region Västernorrland. 2021.

Remissynpunkter och Region Västernorrlands kommentarer

Kommuner och kommunalförbund

Härnösands kommun	Region Västernorrlands kommentarer
<p>Välkomnar förslaget om att den regionala infrastrukturplanen ska vara mer flexibel i syfte att möta prioriteringar och utmaningar som finns för regional utveckling.</p> <p>Välkomnar samfinansiering av nationell plan som bidrar till utvecklingen av järnvägen Gävle-Härnösand och vidare norrut med målet att finansieringsbesluten i sin helhet är tagna i god tid före år 2030.</p> <p>Välkomnar utveckling av kollektivtrafikanläggningar som möjliggör en mer tillgänglig kollektivtrafik till viktiga målpunkter i regionen och även till länets flygplatser för att bidra med ett mer hållbart transportsystem utifrån ett hela-resan-perspektiv.</p> <p>Påpekar att även ÅVS Härnön är avslutad, avslutades sommaren 2021.</p> <p>Härnösands kommun är angelägen att åtgärder från genomförda åtgärdsvalsstudier prioriteras där Trafikverket pekar på behovet av finansiering från regionala infrastrukturplanen. /.../ÅVS väg 718 oskyddade trafikanter Brunne-Bondsjö/.../ÅVS Hemsöleden /.../ÅVS Härnön.</p>	<p>Bilagan över åvs:er har korrigerats i enlighet med synpunkten.</p> <p>Infrastrukturplanen har kompletterats med förtydligande om att en etappvis utbyggnad av gång- och cykelväg avses för väg 718. I den fortsatta planeringen bör lämplig etappordning stämmas av mellan Trafikverket, Härnösands kommun och Region Västernorrland</p> <p>Eventuella åtgärder i anslutning till Hemsö färjeläger, samt utredning av fast förbindelse får övervägas i Trafikverkets årliga verksamhetsplanering utifrån regionala planens budgetutrymme.</p> <p>Planeringsramen är begränsad och planens genomförandetakt är långsam. Flera av de åtgärder som prioriteras härrör därför från åvs:er som tagits fram för några år sedan. Synpunkterna avseende åvs Härnön kan i dagsläget inte tillgodoses.</p> <p>Region Västernorrland välkomnar ett arbetssätt som innebär att alla aktörer</p>

Ander att Trafikplats Saltvik och Trafikplats Godstjärn behöver anpassas utifrån samtida behov enligt framtagna ÅVS E4 Härnösand och för att skapa förutsättningar för pågående utveckling av både industriområde Saltvik (Västra Saltvik) och Djuphamnen. Härnösands kommun har i dialog med Trafikverket redogjort för att behovet kvarstår där Trafikverket hänvisar att finansiering från regionala infrastrukturplanen krävs för att åtgärder ska kunna genomföras.

Fler regionalt övergripande stråk för vardags- och fritidscyklings behov pekas ut i Härnösand och att det är av särskild stor vikt att samverka kring möjligheterna att hitta finansiering för att realisera den nämnda omvandlingen av den nedlagda järnvägssträckan till utpekade cykelstråk för vardags- och fritidscyklings och vidare norrut

Behov finns för att skapa förutsättningar i regional infrastrukturplan att möta framtida industriinvestering i Antjärn vilken anses vara av stor vikt för den regionala utvecklingen. Ovan beaktas i dialog med Trafikverket i pågående arbete med en avsmalnad järnvägskorridor i relation till Härnösands kommuns samhällsplanering.

som ansvarar för åtgärder i en åvs tar ställning till dessa åtgärder och att åtgärderna följs upp vid gemensamma möten.

Åtgärder i trafikplatserna berör E4 och den nationella infrastrukturplanen. För att en samfinansiering från regionala infrastrukturplanen ska vara aktuell för en nationell åtgärd, så ska åtgärden ingå i Botniska korridoren och/eller Mittstråket, ge regionala systemeffekter samt medföra en tidigareläggning av åtgärden i den nationella infrastrukturplanen. Alternativt ska åtgärden medföra en tillgänglighet till/från en industrietablering/investering som innebär väsentligt ökad sysselsättning med betydelse för den regionala utvecklingen.

Det kartbaserade kunskapsunderlaget över regionala cykelstråk har tagits fram med den så kallade Kågesson modellen. Bedömning av sträckor med potential för ökad cyklings sker utifrån angivna kriterier gällande relationer mellan orter, relationer till arbetsplatser och till kollektivtrafik. Kartunderlaget bör därför inte kompletteras med sträckor som inte fallit ut i analyserna. Däremot kan andra underlag, såsom kommunala cykelplaner eller åvs:er exempelvis gällande brister i samhällen med genomfartsproblematik komplettera kartunderlaget. För att åstadkomma sammanhängande cykelstråk behövs en gemensam planering mellan Trafikverket, Region Västernorrland och respektive kommun.

För att en samfinansiering från regionala infrastrukturplanen ska vara aktuell för en nationell åtgärd, så ska åtgärden ingå i Botniska korridoren och/eller Mittstråket, ge regionala systemeffekter samt medföra en tidigareläggning av åtgärden i den nationella infrastrukturplanen. Alternativt ska åtgärden medföra en tillgänglighet till/från en industrietablering/investering som innebär

<p>Välkomnar åtgärder som minskar trafiksäkerhetsbrister på E4:an och problebackar i regionen samt åtgärder som säkerställer möjligheten till omledning av trafik i Härnösand utan att det påtagligt stör annan lokal trafik och bebyggelse i Härnösand.</p> <p>Ser behov av att frågan om broförbindelserna till Härnön samordnas mellan den nationella och regionala nivån inom infrastrukturuområdet och att samordningen även behöver beakta Forsvarsmaktens närvaro på Härnön.</p> <p>Ser behov av att ramen för regional infrastrukturplan kompletteras med ett utökat statligt stöd [för kostnadstäckning med hänsyn till geologiska förhållanden och klimatanpassning av infrastruktur] för att frigöra det ekonomiska utrymmet för andra brister och behov som finns för att utveckla regionens transportinfrastruktur i den riktning som återfinns i den regionala utvecklingsstrategin.</p>	<p>väsentligt ökad sysselsättning med betydelse för den regionala utvecklingen.</p> <p>Åtgärder på E4 berör den nationella infrastrukturplanen.</p> <p>Broförbindelserna till Härnön är kommunala och kan därför inte, enligt gällande förordningar (1997:263, 2009:239, 2016:169) finansieras av den regionala infrastrukturplanen.</p> <p>De geologiska utmaningar som finns i Västernorrland och dess kostnadsdrivande effekt finns beskrivna i ett av underlagen till infrastrukturplanen: Västernorrland förutsättningar och utmaningar och har sammanfattats i kapitel 1.4. Det finns också med i våra två senaste yttranden över nationell infrastrukturplan.</p>
<p>Kramfors kommun</p> <p>Kramfors kommun har länge efterfrågat olika åtgärder, såsom vändslingan Västerasby gång- och cykelvägar mellan Frånö-Kramfors och det är mycket positivt att dessa objekt nu finns prioriterade i planen även om det finns fler åtgärder som bör genomföras de kommande tio åren.</p> <p>Standarden för busshållplatser utefter det statliga vägnätet är i många fall relativt låg med avsaknad av väderskydd, säkra passager, säkra anslutningar och belysning. För att kunna få fler att välja länets kollektivtrafik är det viktigt att nya busshållplatser byggs i strategiska lägen samtidigt som befintliga hållplatser måste utvecklas. /.../ E4 Gräta, E4 Gallsäter /.../, E4 Hornöberget /.../ Ullånger</p> <p>Kommunens prioriteringar inför kommande planperiod bygger såldes på den fastställda gång- och cykelplanen, nya behov och uppenbara brister samt regionens material för regionala cykelstråk. /.../ Frånö – Kramfors finns prioriterad och namngiven i infrastrukturplanens remissversion vilket är väldigt positivt. Kramfors – Sandviken är egentligen lika viktig. /.../ samt gång- och cykelväg utefter gamla banvallen mellan Bollstabruk och Nyland /.../ Gång- och cykelväg genom Lunde, trafiksäkerhet Nordingrå – Häggvik, samt sträckan Mäländ - Herrskog - Gallsäter åtgärder utifrån framtagna AVS.</p>	<p>Region Västernorrlands kommentarer</p> <p>Planeringsramen för regionala kollektivtrafikanläggningar höjd i denna plan jämfört med tidigare i syfte att genomföra successiva förbättringar. Hållplatser längs E4 tillhör den nationella infrastrukturplanen.</p> <p>Region Västernorrland ser positivt på utredning av cykelförbindelse mellan Bollstabruk och Nyland i enlighet med de diskussioner som pågår mellan Kramfors kommun, Trafikverket och Region Västernorrland.</p> <p>Synpunkterna avseende åtgärder från övriga ävs:er får övervägas i mån av regionala planens budgetutrymme.</p>

I den förslagna infrastrukturplanen finns medfinansiering för vändslingan i Västerasby namngiven /.../ Detta är en mycket välkommen åtgärd som är viktig framförallt ur ett godsperspektiv men även ur ett persontågsperspektiv

Det krävs nya tåglinjer men också upprustade samt nya stationslägen. Upprustning av plattformar i Sollefteå och Långsele (bör ske så fort som möjligt, låg kostnad). Ny plattform och väganslutning i Västerasby. Ny tågstation i Bollstabruk (I samband med upprättande av ny regionalstågstrafik). Ny tågstation i Lunde (I samband med upprättande av ny regionalstågstrafik). Ny tågstation i Birsta (I samband med att Ostkustbanan byggs om)

Infrastrukturbehov ur ett besöksnäringssperspektiv /.../ som behöver hanteras de närmaste åren: Säkra passager över E4 /.../ på fler platser än idag. Hastighetsåtgärder /.../ Docksta/Skule, E4-Käxed-Entré Syd, Mjällom-Norrfällsviken. Trafiksäkrare gång- och cykelvägar efter statliga vägnätet runt om i kommunen. Väg 834 Nordingrå - Häggvik trafiksituationen är inte bra på sommaren. Väg 847 Campingen i Måviken ska utöka med 44 platser /.../ fler mötesplatser behöver byggas. Väg 848 genom Mjällom, vidare mot Norrfällsviken är hårt trafikerad. /.../ Campingen ska bygga ut med 100 platser. Väg 849 och del av 850 trafiksituationen är dålig, branta slänter, räcken, mycket trafik på sommaren, dåligt vägunderhåll. Ny trafikplats/Säker och tydlig avfart från E4 vid Gallsäter – Nordingrå. Busshållplatser för trafiken på E4 i Gräta och Gallsäter samt Hotell Höga kusten. Trafiksituationen i Lövvik är inte optimal. Hög besöksfrekvens och utvecklingsplaner kräver att infrastrukturen ses över. Skyltning och vägvisning till orter och besöksmål bör ses över

Det är i dagsläget inte möjligt att ange vilka åtgärder som kan bli aktuella eller hur stora investeringsbehoven är till följd av den nya Norrtågsstrategin. Synpunkten har dock medfört att planen har kompletterats med principer för prioritering i kapitel 2.1 där noder för resandeutbyte tågstationer lyfts fram, samt beskrivning av finansieringsprinciper för regionala tågstationer i kapitlet om regionala kollektivtrafik-anläggningar.

Åtgärder under 50 miljoner kronor identifierade i åvs:er får övervägas i mån av regionala planens budgetutrymme samt utifrån framtagna prioriterings principer för respektive åtgärdsområden och processer föreslagna i framtagna kollektivtrafik-handbok.

Sollefteå kommun

Sollefteå kommun tillstyrker förslaget med nedan angivna kommentarer. /.../ De åtgärder som föreslås bidrar inte i någon större utsträckning till att uppfylla förhoppningen [RUS:ens] om ett län med lika förutsättningar för dess medborgare, näringsliv och besökare. Sollefteå kommun hade beträffande den regionala transportplanen 2018–2022 synpunkter på det sundsvallsperspektiv som planen gav uttryck för. Denna uppfattning kvarstår. Kommunen anser inte att planen bidrar till att uppfylla vare sig avsikten med, eller prioriteringarna inom, RUS:ens målområden då åtgärderna i stort sett koncentreras till Medelpad. Nästan hälften av planeringsramen, 415 miljoner, läggs på cykelinfrastruktur, varav 176 miljoner avser namngivna åtgärder i Medelpad.

Kommunen har full förståelse för att de åtgärder som beslutades i planen för 2018 – 2029 måste slutföras men tyvärr kan regionens prioriteringar i vissa delar av länet leda till en minskad upplevd närhet till omvärlden i stället för ökad.

Åtgärder för cykelinfrastrukturen i områden med tillfredsställande kollektivtrafik borde få stå tillbaka så länge det inte finns medel till att hålla vägar på landsbygd utan kollektivtrafik i godtagbart skick.

Region Västernorrlands kommentar

Takten med vilka förbättringar i det regionala vägnätet genomförs går långsamt. Det beror på att det ekonomiska utrymmet i den regionala infrastrukturplanen är mycket begränsat. Man behöver gå tillbaka åtminstone 20–25 år i tiden för att kunna se den systematik som gällt för stora investeringar i prioriterade regionala vägstråk. Sedan slutet på 1990-talet har riksväg 90 prioriterats, med bland annat förbifart Sollefteå och investeringar på sträckan Bollstabruk – Hällsjö. Därefter väg 335 Haffsta – Sidsjö som färdigställdes 2018. Nu pågår en etappvis utbyggnad av väg 86 mellan Bergsåker och Kovland som omfattar en stor del av planeringsramen och pågår under flera år.

Många bra och för invånarna betydelsefulla åtgärder kan genomföras med medel från pottorna. En fördel med pottor är att mindre åtgärder är att de kan spridas på fler platser i regionen, vilket också är vår ambition, men som också till viss del beror på ansökningar från kommunerna. Det handlar exempelvis om förbättrade hållplatser, statliga och kommunala cykelvägar, mitträffling och förbättrade sidoområden.

Utbyggnad av gång- och cykelvägar har viktiga samband med kollektivtrafik. Människor går eller cyklar ofta till sin hållplats, busscentral eller resecentrum. Ofta genomförs därför båda typerna av åtgärder samtidigt. Synpunkten beaktas därför inte. Region Västernorrland delar dock uppfattningen om att underhållsstandarderna på landsbygden behöver förbättras. Underhåll av regionala vägar tillhör den nationella infrastrukturplanen.

<p>Genom planens samfinansiering med åtgärder i nationell plan beträffande vändslinga i Västerasby tas ett steg mot ett funktionellt och sammanbundet logistiksystem. Sollefteå kommun ser mycket positivt på att vändslingan Västerasby kommer att bli verklighet. Detta tillsammans med den pågående upprustningen av Övre Ådalsbanan öppnar möjlighet för att återinföra persontrafik på sträckan Västerasby – Långsele. Det finns dock två infrastrukturmässiga förutsättningar som måste uppfyllas för att trafiken ska kunna starta: Den upprustning som nu genomförs och beräknas vara klar i december 2023. Upprustning av plattformarna i Sollefteå och Långsele (samt i Jämtlands län, Ragunda, Bispgården och Kälarne). För att det ska vara möjligt att trafikera Sollefteå och Långsele är det viktigt att dessa upprustningar prioriteras i den föreslagna infrastrukturplanen. /.../ Sollefteå kommun anser därför att åtminstone 10 miljoner bör finnas med i planen för upprustningen av plattformarna i Sollefteå och Långsele.</p>	<p>Det är i dagsläget inte möjligt att ange vilka åtgärder som kan bli aktuella eller hur stora investeringsbehoven är till följd av den nya Norrtågsstrategin. Synpunkten har dock medfört att planen har kompletterats med principer för prioritering i kapitel 2.1 där noder för resandeutbyte tågstationer lyfts fram, samt beskrivning av finansieringsprinciper för regionala tågstationer i kapitlet om regionala kollektivtrafik-anläggningar.</p>
<p>Sundsvalls kommun</p> <p>En stor andel av planen är avsatt till icke namngivna objekt, främst inom cykelinfrastruktur och kollektivtrafikanläggning. En större andel av planen bör avsättas till namngivna objekt för att minska risken med låg uppberedningsgrad utifrån tilldelade medel. Identifierade brister och objekt finns tillgängliga och kan lämpligen lyftas in i planen.</p> <p>Fördelningen av ekonomiska medel under planperioden är baktung. Det finns ytterst begränsade satsningar under perioden 2022–2027, framförallt inom cykelinfrastruktur och kollektivtrafikanläggning. För att genomföra nödvändig omställning till ett hållbart transportsystem, behöver satsningar på cykelinfrastruktur och kollektivtrafikanläggningar komma igång tidigare.</p> <p>Den metod som används för urval av prioriterade brister behöver förtydligas. I kap 1.2 redogörs för utgångspunkter och prioriteringar som planförslaget baseras på. Överlag saknas en transparens och tydlighet om hur metoden tillämpas vid prioritering mellan brister.</p> <p>Framstår det som märkligt att investeringar i förbättrad cykelinfrastruktur och kollektivtrafikanläggningar bedöms ha en försumbar påverkan på klimatet. Dessutom pågår en ständig utveckling inom entreprenadbranschen mot mer miljövänliga material och byggnadstekniker, vilket minskar klimatavtrycket vid själva anläggandet av gång- och cykelvägar.</p>	<p>Region Västernorrlands kommentar</p> <p>Synpunkten har medfört att kapitel 2 i planen har kompletterats med tabeller över åtgärder med en total kostnad under 50 miljoner kronor som tillhör någon av pottorna. Ytterligare åtgärder utifrån pågående ävs:er kan komma att övervägas utifrån det årliga budgetutrymmet.</p> <p>Den årliga planeringsramen beslutas av Trafikverket på uppdrag av Regeringen. Utrymmet för smärre åtgärder begränsas också av namnsatta åtgärder i produktionsskede. Viss justering, exempelvis tidigareläggning kollektivtrafikanläggningar kan dock göras av Trafikverket i den årliga verksamhetsplaneringen.</p> <p>Synpunkten har medfört att principer för prioritering har formulerats i kapitel 2.1.</p> <p>Bedömningarna för cykelvägars koldioxidutsläpp grundar sig på Trafikverkets beräkningar och framgår bland annat av samlade effektbedömningar för namnsatta åtgärder. Regionala kollektivtrafikanläggningar i Västernorrland består till stor del av</p>

Samlad effektbedömning: I traditionella samhällsekonomiska beräkningar väger trafiksäkerhet och framkomlighet tungt, vilket leder till att investeringar för hållbara transportmedel framstår som mindre lönsamma. Metoderna skulle behöva utvecklas för att tydligare visa på nyttorna med investeringar i hållbara transportlösningar och där hälsoeffekterna av aktiva transporter vägs in

Det är positivt att Alnöbron är namngiven som åtgärd inom cykelinfrastruktur. Det behöver dock förtydligas vad som avses med ”cykelåtgärder”. Objektet behöver också tidsättas. För att tillskapa reella möjligheter att gå och cykla till och från Alnö är det även avgörande att trafikplatsen i Johannedal åtgärdas i samband med att cykelåtgärder på Alnöbron genomförs. Vi ser behov av att frågan om en ny broförbindelse till Alnö samordnas mellan den nationella och regionala nivån inom infrastrukturuområdet.

Medel för anläggandet av en regional tågstation i Kvissleby bör därför avsättas i planperioden.

hållplatsåtgärder, vilka har en mycket begränsad effekt på ökat resande med kollektivtrafik. Därav bedömningen om försumbar effekt på klimatet. Nya stationslägen har dock en mer positiv påverkan för klimatet.

Region Västernorrland delar kommunens uppfattning och har genom den strategiska miljöbedömningen försökt föra in hälsoeffekterna på ett tydligare sätt.

Region Västernorrland delar kommunens uppfattning om att även anslutningen för gående och cyklister till och genom trafikplatsen behöver utredas.

Region Västernorrland kan inte i detta skede ta ställning för hur ett kommande finansieringsuppdrag för en ny Alnöbro bör utformas. Ett sådant måste tas fram i dialog mellan Sundsvalls kommun, Region Västernorrland och Trafikverket. Normalt finansieras rekonstruktionsåtgärder av nationella planen.

Det är i dagsläget inte möjligt att ange vilka åtgärder som kan bli aktuella eller hur stora investeringsbehoven är till följd av den nya Norrtågsstrategin. Synpunkten har dock medfört att planen har kompletterats med principer för prioritering i kapitel 2.1 där noder för resandeutbyte tågstationer lyfts fram, samt beskrivning av finansieringsprinciper för regionala tågstationer i kapitlet om regionala kollektivtrafik-anläggningar.

Ett tågstop i Kvissleby behöver också ses utifrån tågstoppet i Njurundabommen som ligger endast tre kilometer söder om Kvissleby. Flera närliggande tågstop påverkar tågets hastighet och restid, vilket riskerar att försämra tågets regionala konkurrenskraft och attraktivitet.

<p>Trafikverket har tillsammans med Sundsvalls kommun tagit fram en bristanalys med förslag på åtgärder längs Bergsgatan i centrala Sundsvall. Bergsgatan bör därför vara ett namngivet objekt i planen.</p> <p>I samband med att tågstationen i Njurundabommen står klar i december 2021 väntas resandet till tågstationen från Njurundabommens omland öka, vilket medför att den bristande trafiksäkerheten längs vägen (väg 563 Mjösund-Skottsund) blir än viktigare att lösa.</p> <p>Det finns därför behov av en gång- och cykelväg mellan väg 562 och Circle K i Stockvik.</p> <p>Det vore därför önskvärt om potten ”Mikroåtgärder vinkhållplatser” breddas till att även inkludera mindre åtgärder som inte enbart syftar till förbättrad trafiksäkerhet för busshållplatser som används av skolbarn. Potten bör även utökas då 50 000 kr inte räcker långt, inte ens för mindre hållplatsåtgärder</p> <p>Vi vill därför uppmana Regionen att tillsammans med kommunerna i länet verka för att finansiering av laddinfrastruktur inryms i framtida direktiv.</p> <p>Cykelåtgärder i väg 86 och väg 622 redovisas samlat under Väg - trafiksäkerhet fordonstrafik. Här skulle cykelåtgärderna kunna särredovisas för att synliggöra att en större andel går till cykelinfrastruktur än vad som förefaller vid första anblicken.</p>	<p>Åtgärder på Bergsgatan dvs E14 tillhör nationella infrastrukturplanen.</p> <p>Synpunkterna tas med i pågående utredningsarbetet om trafiksituationen i Njurundabommen som Sundsvalls kommun, Trafikverket och Region Västernorrland gemensamt arbetar med.</p> <p>För att prioriteras i den regionala planen behöver åtgärderna identifierats i en åvs eller utredning av något slag,</p> <p>Regionala kollektivtrafikanläggningar innehåller flera olika typer av hållplatsåtgärder. Synpunkten har medfört förtydliganden i kapitel 2.6 om dessa olika hållplatsåtgärder. Vilka hållplatser som ska åtgärdas får avgöras i kommande planering. Tanken är att uppnå ett mer strukturerat, strategiskt och långsiktigt arbete för att höja nivån i kollektivtrafikens olika delar, i enlighet med hållplatshandbok. Nivån på potten till mikroåtgärder har satts i samråd med kollektivtrafikmyndigheten och ändras inte i detta läge.</p> <p>Region Västernorrland delar kommunens uppfattning om vikten av laddinfrastruktur. Olika typer av stöd finns tillgängliga för laddinfrastruktur bland annat Naturvårdsverkets klimatklivet och Energimyndighetens regionala piloter för tunga fordon. En förändring av förordningen för infraplanen torde dock vara svårt att uppnå.</p> <p>Synpunkter har medfört att planen har kompletterats med en särskild tabell i kapitel 1.3 i vilken cykelåtgärder i namnsatta väginvesteringar framgår.</p>
--	---

Timrå kommun

Regionens motiv och utgångspunkter för vald inriktning redovisas tydligt i planförslaget. Kommunen har inga synpunkter på den valda inriktningen.

Inledningsvis vill kommunen att regionen snarast ger sin syn på att bidra till finansieringen av en ny trafikplats i Torsboda. Det är den absolut viktigaste frågan för kommunen och absolut en av de viktigaste frågorna för regionen. Det är mycket troligt att en etablering av en energiintensiv etablering kommer att påbörjas inom två till fyra år. En sådan etablering kan skapa tusentals arbetstillfällen och kan starkt bidra till regionens utveckling på samma sätt som nu sker i Norr- och Västerbotten till följd av de ”gröna” industrisatsningar som pågår. Trafikplatsen har preliminärt kostnadsuppskattas till 100 milj. kr.

Kommunen heller inga synpunkter på att påbörjade projekt färdigställs, framför allt riksväg 86 vid Kovland. Det enda projektet som påbörjas och färdigställs under de fyra första åren är väg 622 Ljustavägen-Östra Birsta (inkl. cykelväg) vilket är rimligt med tanke på trafiksituationen i Birsta.

För kommunens del är den enda namngivna åtgärden ”väg 684 centrumåtgärder Söråker” med en planeringsram på 47 milj.kr. Den finns inom åtgärdsområde ”Cykelinfrastruktur statlig väg”. Tyngdpunkten på genomförandet ligger under åren 2026–2027. Det är mycket positivt att åtgärden finns med, men kommunen anser att fortsättningen av vägen mot Tynderö också har stora brister i olika avseenden och behöver prioriteras. /.../ Kommunen anser att ett arbete gällande ny GC-väg från Fagervik- Midlandadeltat-Söråker- Tynderö och Åstön behöver arbetas in och prioriteras i den regionala transportplanen.

Planen innehåller icke namngivna åtgärder avseende trafiksäkerhet för fordonstrafik (36 milj. kr), cykelinfrastruktur statlig väg (106 milj. kr) och kollektivtrafikanläggningar statlig väg (130 milj. kr). Inom dessa ramar anser kommunen att etappvisa satsningar måste göras för att förbättra trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter och fordonstrafikanter längs väg 684 mot Tynderö.

Kommunen ser mycket positivt på att regionen i sitt kunskapsunderlag om potentiella cykelstråk identifierat tre sträckor i länet som bör ges en högre prioritet. En av dessa tre är väg 648 Laggbergsvägen, från väg 631 till Vävlandsvägen. /.../Det är därför angeläget att åtgärden kan genomföras under planperioden inom ramen för icke namngivna åtgärder.

När det gäller behovet av statlig medfinansiering till kommunala gång- och cykelvägar planerar kommunen att

Region Västernorrlands kommentarer

Synpunkten har medfört att ett nytt åtgärdsområde *Samfinansiering för att möta industriinvesteringar behov 10 miljoner kronor* har införts i planen. Åtgärdsområdet omfattar väginvestering såväl som regional kollektivtrafikanläggning.

Synpunkterna gällande vägen mot Tynderö och GC-väg Fagervik-Söråker-Tynderö har inte beaktats. Planens ekonomiska ram är begränsad och prioritering av åtgärder behöver ske. I dagsläget finns inte utrymme för ett genomförande av dessa åtgärder.

GC-väg längs väg 684 mot Tynderö har inte beaktats, se ovan. Eventuellt åtgärder på hållplatser får övervägas i kommande arbetet med kollektivtrafikanläggningar.

Trafikverket ansvarar för handläggning och prövning av inkomna ansökningar om medfinansiering. Beslut i de

<p>bygga gång- och cykelväg längs Berglundavägen genom Sörberge.</p> <p>Eftersom nästan hälften (431 milj. kr) av planens 897 milj. kr utgörs av icke namngivna åtgärder/.../Det är därför viktigt att regionen i samråd med Trafikverket, trafikhuvudmannen och länets kommuner kontinuerligt under planperioden identifierar och prioriterar angelägna åtgärder. Det är då glädjande att regionen ska påbörja ett mer strukturerat, strategiskt och långsiktigt arbete så länets parter snabbare och mer effektivt kan höja nivån i kollektivtrafikens olika delar. Det är t.ex. viktigt att hastigt uppkomna behov av så kallade ”vinkhållplatser” kan hanteras och åtgärdas snabbt.</p> <p>Bostadsbyggande och etablering av nya företagsområden ute i kommunerna kan skapa nya behov av transportinfrastruktur som måste hanteras i effektiva processer så att nödvändiga åtgärder kan genomföras vid rätt tidpunkt. /.../vi flagga för ett framtida behov av kollektivtrafikanläggningar på E4 i anslutning till det planerade området för en energiintensiv etablering.</p>	<p>enskilda ansökningarna tas årligen av Trafikverket i dialog med Region Västernorrland.</p> <p>Synpunkten har medfört att ett nytt åtgärdsområde <i>Samfinansiering för att möta industriinvesteringar behov 10 miljoner kronor</i> har införts i planen. Åtgärdsområdet omfattar väg-investering såväl som regional kollektivtrafikanläggning.</p>
<p>Örnsköldsviks kommun</p> <p>Örnsköldsviks är ett nav för bioekonomin i regionen. Transport är en sektor i förändring och måste kraftigt minska sin klimatpåverkan.</p> <p>Om inte grundläggande åtgärder för godstransporter inte inryms i den regionala infrastrukturplanen så tappar vår region möjligheten att ge företagen ett sammanbundet logistiksystem med låg klimatpåverkan. /.../ Det är allvarligt att hamnar och terminaler inom omfattas av den regionala infrastrukturplanen. /R/regionen bör ta fram en strategi för överflyttning av godstransporter från väg till järnväg och sjöfart</p> <p>För att göra regionen mer attraktiv arbetsmarknad behöver regionen se utanför sina gränser för arbetspendling till närliggande städer och regioner.</p>	<p>Region Västernorrlands kommentar</p> <p>Åtgärder som prioriteras högt av industrin i länet: vägunderhåll, tjuvsäkring och bärighetsåtgärder som ingår i den nationella infrastrukturplanen.</p> <p>Ett nytt åtgärdsområde <i>Samfinansiering för att möta industriinvesteringar behov 10 miljoner kronor</i> har införts i planen efter remissen.</p> <p>Det pågående arbetet med regional tillgänglighets(trafik)strategi omfattar såväl personresor som godstransporter. Det är vår ambition att mål och prioriterade åtgärder för godstransporter ska formuleras i nära samverkan med företrädare från näringslivet, så att de strategiska övervägandena för godstransporterna synliggörs.</p> <p>Synpunkten har beaktats genom att arbetsmarknadsregioner i angränsande regioner redovisas på karta i bilaga.</p>

För att stärka regionens växtkraft bör den regionala infrastrukturplanen för Västernorrland innehålla specifika åtgärder som är knutna till projekt för nya bostadsområden.

Jämfört med andra regioner är Västernorrlands finansieringsnivå låg och investeringar ligger sent inom planperioden: Jämför man investering i förhållande med folkmängd med andra regioner ligger Västernorrland på samma nivå som Skåne. Medan Stockholm (+14%) och Uppsala (+32%) är regioner med större investeringar per invånare än Region Västernorrland.

Ingen kvantitativ systematisk analys eller prioritering av projekt har gjorts enligt vår största utmaning – ett fossilfritt transportsystem. CO₂-ekvivalenta besparingar beräknas inte för namngivna vägprojekt som ingår i planen. Det enda undantaget är projektet Väg 622 Ljustavägen - Östra Birsta (inkl. cykelväg) i Sundvalls kommun. Detta innebär att CO₂-ekvivalenta besparing/investeringssumma för ett projekt – det bästa praxismått som Naturvårdsverket infört inte har använts. Denna utvärdering är nödvändig och bör införas snarast så att berörda delmål i Agenda 2030 kan uppfyllas.

Örnsköldsviks kommuns transportinfrastrukturutmaningar syns inte i infrastrukturplanen och finansieringsåtaganden dras in i planen 2022 – 2033. Det finns inget namngivet projekt i Örnsköldsviks kommun under hela 12-årsplanperioden (2022 – 2033). Namngivna projekt inom Örnsköldsviks kommun i regional transportplan 2018–2029 har tagits bort.

Språket och analysteknikerna är traditionella. Tillgänglighet, framkomlighet och trafiksäkerhet är fortsatt viktiga. Men förmågan att ställa om transportsystemet till ett hållbart transportsystem är lika viktigt. Som ett resultat av detta måste kommuner och andra vända sig till andra organisationer för vägledning för transportpolitiken. Närmare bestämt Energimyndigheten, Naturvårdsverket samt Länsstyrelsen. För dessa organisationer är nyckeln och prioriteringen för investeringar minskning av CO₂-ekvivalenter per investeringskrona.

Under vår dialog med kommunerna under framtagandet av planen har inga åtgärder med samband med nya bostadsområden kommit upp. Det finns inte heller några utredningar eller åvs:er i vilka denna typ an infrastrukturåtgärd identifierats. Därför innehåller inte planen denna typ av åtgärder.

Region Västernorrland delar uppfattning att den regionala planeringsramen är för låg.

CO₂-ekvivalterna för namnsatta åtgärder framgår av de samlade effektbedömningarna som bilades i remissen.

Påverkan på klimatet utgör grund för bedömning om planens inriktning och prioritering av åtgärder, vilket framgår av den strategiska miljöbedömningen.

Synpunkten har beaktats genom en förtydligande av planens effekter i kapitel 1.4, där en sammanställning av CO₂-ekvivalenterna för namnsatta åtgärder redovisas.

Synpunkten har medfört att kapitel 2 i planen har kompletterats med tabeller över åtgärder med en total kostnad under 50 miljoner kronor som tillhör någon av pottorna. Ytterligare åtgärder utifrån pågående åvs:er kan komma att övervägas utifrån det årliga budgetutrymmet.

Region Västernorrland delar uppfattning om att omställning av transportsystemet är lika viktigt. För det krävs överflyttning av transporter från väg till järnväg och sjöfart, minskning av transportarbetet vilket inkluderar effektivisering av godstransporter med bland annat längre och tyngre fordon, samt övergång till förnybara drivmedel och eldrift. Effektivisering av transporter och byte av drivmedel ingår dock inte i den regionala transport-

<p>Det finns inget fokus på digital infrastruktur. Digital infrastruktur krävs för framtidens hållbara transportsystem, till exempel webbaserat realtidsinformationssystem och utropsstyrd kollektivtrafik. Planförslagets fördelning mellan trafikslagen är tydlig.</p> <p>Planförslagets geografiska fördelning är otydlig, i bilagan Ekonomisk uppföljning av regional infrastrukturplan för Västernorrland åren 2018 – 2021 är bidrag byggande enskild väg, statsbidrag kollektivtrafikanläggningar samt statsbidrag kommunala gång- och cykelvägar uppdelad i regionens kommuner. Örnsköldsviks kommun anser att hela planförslagets fördelning ska redovisas med en geografisk indelning.</p> <p>Örnsköldsviks kommun konstaterar att av infrastrukturplanens namngivna projekt finns 73% (288 miljoner kr av 398 miljoner kr) i Sundsvall och Timrå.</p> <p>Infrastrukturplanen är "baktung" med majoriteten av investeringarna efter 2026. Under planens första fyra år är budgeten i genomsnitt på 54 mkr/år (2022 – 2025). Under de återstående 8 åren av planen stiger den till i genomsnitt 86 mkr/år (2026 – 2033). Örnsköldsviks kommun vill att fler investeringar läggs in under infrastrukturplanens närmaste fyra år.</p> <p>Örnsköldsviks kommun ställer sig positiva till Vändslinga Västeraspby som förbättrar möjligheten att frakta timmer med järnväg från inland till skogsindustrin vid kusten, till exempel Domsjö och Husum.</p> <p>Örnsköldsviks kommun ser fördelar med att komplettera Botniabanan med en hållplats vid Bjästa. För denna åtgärd bör en åtgärdsvalsstudie tas fram.</p>	<p>planen. Åtgärder som bidrar till överflyttning är exempelvis vändslingan i Västeraspby och noder för resandeutbyte.</p> <p>Synpunkten har beaktats genom komplettering om informationssystem i kollektivtrafiken i kapitel 2.6.</p> <p>Synpunkten har inte beaktats. Uppföljning görs på kommunal nivå, men medlen i den regionala planen fördelas inte mellan kommunerna på det sätt som kommunen efterfrågar. Utgångspunkterna för planen inriktning framgår av kapitel 1 och principer för prioritering framgår av kapitel 2.1.</p> <p>Synpunkten beaktas genom finansiering ur pottorna till följande åtgärder: förbättrad trafiksäkerhet på fem hållplatser i Örnsköldsviks kommun som används av skolbarn, medfinansiering av tre tillgänglighetsanpassade hållplatser, finansiering av åvs:er Köpmanholmen samt oskyddade trafikanter längs timmerstråk. Det är i dagsläget inte möjligt att ange vilka åtgärder som kan bli aktuella eller hur stora investeringsbehoven är till följd av den nya Norrtågsstrategin. Synpunkten har dock medfört att planen har kompletterats med principer för prioritering i kapitel 2.1 där noder för resandeutbyte tågstationer lyfts fram, samt beskrivning av finansieringsprinciper för regionala tågstationer i kapitlet om regionala kollektivtrafikanläggningar.</p>
--	---

I posten Trafiksäkerhet för fordonstrafik 36 miljoner, föreslås mitträffling som en åtgärd. Generellt sett är mittseparering en svår åtgärd på många regionala vägar då de är för smala. Dessa smala vägar är dessutom väldigt farliga för oskyddade trafikanter. Örnsköldsviks kommun anser att region ska utföra en analys över mötesolyckor i länet samt ta fram ett åtgärdsprogram för att minska fordonsolyckorna med tungtrafik inblandad.

Investeringsbidrag enskild väg på 9 miljoner för 250 mil enskild väg är plågsamt lite. Här vill Örnsköldsviks kommun tillsammans med Regionen och Trafikverket ta fram en plan för att få en bättre budget för större underhållsåtgärder på de enskilda vägarna som är viktiga för regionens skogsindustri

Målsättning med att utveckla sammanhängande gång- och cykelvägnät på lokal och regional nivå är bra och kräver en gemensam plan för de stora investeringar som det finns behov av.

Av det regionala kunskapsunderlaget om cykelstråk framgår omfattande brister för cykling längs det statliga regionala nätverket, så det är bra att detta lyfts fram. Örnsköldsviks kommun vill också lyfta fram att för att nå både ökad arbetspendling med cykel och fritidscyklning krävs stora investeringar på lokal nivå.

Prioriterat regionalt cykelstråk är: Bjästa – Köpmanholmen, väg 352 Sportvägen – Nordanås. Exempel på cykelsatsningar på lokalnivå är: Sund, Domsjövägen. Medfinansiering till kommunala cykelvägar med 80 miljoner kronor täcker inte regionens behov. Prioritering bör ske tillsammans med kommuner och deras långsiktiga planering enligt tex översiktsplan eller cykelstrategi.

Särskilda insatser [kollektivtrafikanläggningar] som behöver lyftas är: ombyggnation av Örnparken; navet för Örnsköldsviks lokaltrafik, förbättrad service och infrastruktur i Örnsköldsviks kommuns noder för landsbygdstrafik, ny hållplats längs Botniabanan vid Bjästa.

Synpunkten har beaktats genom redovisning i kapitel 2.3 av sträckor som har trafiksäkerhetsbrister (röd klass enligt Trafikverket klassning) trots en hastighetsbegränsning på 80 km/tim.

Synpunkterna har inte beaktats. Planeringsramen för enskilda vägar i regionala planen har inte ändrats. Bärighetsåtgärder på enskilda vägar genomförs med medel från nationell plan.

Andra underlag avseende cykelinfrastruktur, såsom kommunala cykelplaner eller åvs:er gällande brister i samhällen med genomfartsproblematik kan komplettera kartunderlaget över regionala cykelstråk. För att åstadkomma sammanhängande cykelstråk behövs en gemensam planering mellan Trafikverket, Region Västernorrland och respektive kommun.

Det är i dagsläget inte möjligt att ange vilka åtgärder som kan bli aktuella eller hur stora investeringsbehoven är till följd av den nya Norrtågsstrategin. Synpunkten har dock medfört att planen har kompletterats med principer för prioritering i kapitel 2.1 där noder för resandeutbyte lyfts fram, samt beskrivning av finansieringsprinciper för regionala tågstationer i kapitlet om regionala kollektivtrafikanläggningar.

Örnsköldsvik kommun konstaterar att bidraget är oförändrat på en för låg nivå. Regionens flygplatsutredning visar att flygplatsernas värde för regionen är mycket högre och då bör driftsbidraget vara högre. Specifikt för Örnsköldsvik så har flyget en avgörande betydelse för vårt exportinriktade näringsliv, då alternativa kommunikationer till Stockholm och vår omvärld via exempelvis järnväg har allt för långa restider.

Örnsköldsviks kommun kan konstatera att den ekonomiska ramen för Region Västernorrland är lägre än det behov av investeringar och satsningar som behövs för att nå målen i den regionala utvecklingsstrategin.

Planeringsdirektiv Vilka typer av åtgärder får ingå? Rubriken blir lite vag: vilka typer av åtgärder får ingå. Örnsköldsviks kommun anser att listan med åtgärder är åtgärder som ska ingå i den regionala infrastrukturplanen. Med det synsättet blir regionen behov tydligare.

Enligt planeringsdirektivet ska förutsättningar för att möta betydande industriinvesteringars behov samt ökat bostadsbyggandes behov vägas in vid framtagandet av planen. Detta arbete behöver förbättras och förtydligas för att säkerställa att regionen kan växa samtidigt som omvandlingen av transportsektorn till en hållbar sektor sker.

Föreslår att regionen även samordnar en åtgärdslista med åtgärder med lägre totalkostnad än 50 miljoner kronor. Detta för att kunna prioritera bland regionens alla mindre investeringar som har stor påverkan på omställningen av transportsektorn.

Anser att regionen ska sammanställa en åtgärdslista med regionens behov av åtgärder inom cykelinfrastruktur och trafiksäkerhet som kan samfinansieras i nationell plan kan detta öka möjligheten för fler investeringar i regionen.

I rapporten Infrastruktur för framtidens gods, som Örnsköldsviks kommun har tagit fram, redovisas transportbehovet för industrin i Örnsköldsviks kommun. Det är stora investeringar i infrastrukturen som krävs och Örnsköldsviks kommun behöver hjälp av regionen med att hitta finansiering till dessa investeringar. Investeringar som är viktiga för regionens näringsliv och tillväxt.

Nivån på driftbidraget baseras på samma beräkningsmodell som ligger till grund för den utökning av den regionala planeringsramen som regeringen beslutade 2012. Därefter har ingen ytterligare justering av den regionala planeringsramen skett. För detta krävs att statens ekonomiska engagemang i regionala flygplatser ökar.

Synpunkten har beaktats.

Synpunkten har beaktats genom att ett nytt åtgärdsområde har införts i planen: Samfinansiering för att möta industriinvesteringars behov, 10 miljoner kronor.

Synpunkten har beaktats genom kompletteringar i kapitel 2 med tabeller över prioriterade åtgärder under 50 miljoner kronor. Tabellen kan kompletteras utifrån pågående åvs:er.

En statlig medfinansiering till cykelåtgärder och trafiksäkerhetsåtgärder medför att prioriterade åtgärder kan genomföras i ett snabbare. Finns behov av komplettering så kommer åtgärdslistan fyllas på utifrån pågående åvs:er

Region Västernorrland ser mycket positivt på Örnsköldsviks kommuns arbetet med att utveckla hamn och terminalinfrastrukturen. Åtgärder i hamn och terminal kan enligt gällande förordningar inte inrymmas i regionala infrastrukturplanen. Däremot har Europaforum Norra Sverige EFNS framfört till EU-kommissionen inför

förslag till ny förordning om TEN-T att hamn och terminal i Örnsköldsvik bör inkluderas i det transeuropeiska transportnätet. Det skulle medföra möjligheter till EU-medfinansiering och en snabbare grön omställning av transportsektorn.

Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län

Det är positivt att planen anger; en höjd ram för cykel och kollektivtrafik, att hållplatser och cykelinfrastruktur utvecklas i samband med väginvesteringar och ombyggnation av vägar, att cykelinfrastruktur byggs till hållplatser och viktiga bytespunkter, att bytespunkter mellan alla transportslag lyfts fram

Ett nytt [trafikförsörjningsprogram] är under framtagande och beräknas antas i slutet av år 2022 efter remiss. Trafikförsörjningsprogrammet ska bland annat innehålla en redovisning av tidsbestämda mål och åtgärder för anpassning av kollektivtrafik med hänsyn till behov hos personer med funktionsnedsättning, de bytespunkter och linjer som ska vara fullt tillgängliga för alla resenärer. Utifrån dessa mål finns behov av en nära koppling mellan den regionala infrastrukturplaneringen och trafikförsörjningsprogrammet då en förutsättning för måluppfyllelse kan vara behov av investeringar via den regionala infrastrukturplanen.

Vi är positiva till den föreslagna processen för identifiering och prioritering av hållplatsinvesteringar och denna process bör inledas under 2022. Som en del i denna process avser Din Tur att fastställa en hållplatshandbok utifrån det förslag som togs fram inom projekt KOLL2020. Initiativ kommer att tas för förbättrad samverkansstruktur och prioritering av hållplatser under 2023.

/.../ större förändringar sker framför allt när trafiken startar i nya trafikavtal och ger åren innan dess investeringsbehov i bytespunkter, pendlarparkeringar, signalprioritering och hållplatser mm. Investeringsbehoven bedöms öka mellan 2024 och till tillträdet i de nya trafikavtalen 2026/2027. /.../ Vi föreslår därför att planen blir mer framtung med högre nivåer för åren 2024 - 2027 till kollektivtrafikinvesteringar än nuvarande förslag.

Som framgår av bilagan på sidan 16 i planförslaget så har en stor mängd åtgärdsvalsstudier gjorts under senare år i länet. Eftersom dessa brukar kompletteras med avsiktsförklaringar så föreslås att tabellen uppdateras så att det framgår om sådana teknats och mellan vilka parter. Det skulle ge överblick över hur ansvaret är fördelat

Region Västernorrlands kommentar

Region Västernorrland håller med om denna synpunkt om de nära sambanden mellan trafikförsörjningsprogrammet och den regionala infrastrukturplanen.

Region Västernorrland ser fram emot att hållplatshandboken fastställs och att föreslagna processer för hållplatsinvesteringar kommer på plats.

Planeringsramens årliga fördelning beslutas av Trafikverket på uppdrag av Regeringen. Trafikverket kan dock göra viss justering och tidigareläggning av kollektivtrafikanläggningar i sin verksamhetsplanering utifrån tillgängligt budgetutrymme.

Det hade varit bra, men har inte varit tidsmässigt möjligt att ta fram en sådan redovisning. Region Västernorrland välkomnar dock ett arbetssätt som innebär att alla aktörer som ansvarar för åtgärder i en åvs tar ställning till dessa åtgärder och att åtgärderna följs upp vid gemensamma möten.

<p>Region Västernorrlands insatser för utvecklad järnvägsinfrastruktur har stor betydelse för regional tillväxt så att en överflyttning av resande från bil till järnväg blir möjlig och att regionens invånare kan nå arbete och studier inom större områden. Åtgärden vändslinga Västerasby har betydelse för förbättrade kommunikationer med tåg i regionen.</p> <p>Vi föreslår att den regionala infrastrukturplanen kompletteras med en bilaga som visar möjligheter till annan finansiering, te x via energimyndigheten eller via stadsmiljöavtal.</p> <p>Din Tur föreslår att punkt 4 på sidan sju i remissen förändras till: I syfte att nå satta luftkvalitetsmål så krävs en minskning av transportarbetet samt en övergång till utsläppsfri drift”. Kollektivt resande är ett sätt att uppnå båda dessa mål.</p> <p>Under rubriken Kollektivtrafikanläggningar statlig väg. 130 miljoner kronor beskrivs att ett strategiskt arbete påbörjas för att successivt höja standarden på busshållplatser. Din Tur föreslår att meningen ”Nivå på fordon, information och infrastruktur bör höjas samtidigt” ändras till; även fordonsstandard och informationssystem behöver anpassas. Det finns bland annat behov av hållplatsutrop och informationssystem i landsbygdstrafiken.</p> <p>Den regionala infrastrukturplanen och dess bilagor är lättläst, tydlig och redovisar föreslagna investeringar och prioriteringar på ett bra sätt.</p> <p>Den regionala kollektivtrafikmyndigheten ser därför att behov av åtgärder för kollektivtrafik alltid bör prövas som en del i utredningar för investeringar i annan infrastruktur.</p> <p>Förslaget om att i planen avsätta ett mindre belopp för att kunna skylta upp så kallade vinkhållplatser är mycket positivt. Begreppet vinkhållplats bör dock bytas mot mindre hållplatser eller sträckor med avsaknad av hållplatser. /.../Den föreslagna finansieringen är mycket välkommen och ger möjlighet att med små medel genomföra förbättringar i framförallt landsbygd.</p>	<p>Synpunkten har inte beaktats.</p> <p>Stycket har kompletterats med ”Renhållning och dammbindningsåtgärder på vårvintern är viktiga åtgärder för att minska problem med luftföroreningar i form av höga partikelhalter.”</p> <p>Synpunkten har beaktats</p> <p>Region Västernorrland delar denna uppfattning.</p> <p>Synpunkten har beaktats.</p>
---	---

Statliga myndigheter

<p>Länsstyrelsen Västernorrland</p> <p>Ser positivt på den regionala infrastrukturplanens inriktning mot ökad prioritering av cykelinfrastruktur och kollektivtrafikanläggningar.</p>	<p>Region Västernorrlands kommentar</p>
--	--

<p>Den regionala infrastrukturplanen väntas bidra positivt på målområdena boendemiljö och hälsa samt social hållbarhet, vilket är angeläget. Det är däremot beklagligt att den regionala infrastrukturplanens ordinarie åtgärder har svårt att bidra till en minskad klimatpåverkan från transporter i länet /.../ Transportpolitikens etappmål under hänsynmålet, att växthusgasutsläppen från inrikes transporter ska minska med minst 70 procent senast 2030 jämfört med 2010, behöver få ett tydligare genomslag i effekterna av Västernorrlands regionala infrastrukturplan. /.../Förbättringar av vägar leder generellt till att biltrafiken ökar. Samtidigt vet vi att transportarbetet med bil, vid sidan av övergång till fossilfria drivmedel, även behöver effektiviseras och minska till förmån för kollektiva och icke-motoriserade transporter.</p> <p>Länsstyrelsen ser ett behov av att ännu närmare koppla målsättningar för Västernorrland, utifrån de förutsättningar som beskrivs i underlaget, med prioriteringarna kring de åtgärder som föreslås i planen. Åtgärder som ger stor faktisk nytta för olika målområden bör prioriteras.</p> <p>I bilagan till planen, om Västernorrlands förutsättningar, skulle länsstyrelsen gärna se en komplettering med följande i slutet av kapitel 1; Landskap, geologi och klimat. Trafikverket är en av flertalet myndigheter som omfattas av förordning (2018:1428) om myndigheters klimatanpassningsarbete. Den ger myndigheten uppdraget att: ”Inom sitt ansvarsområde och inom ramen för sina uppdrag initiera, stödja och utvärdera arbetet med klimatanpassning. Om myndigheten förvaltar eller underhåller statlig egendom, ska myndigheten också anpassa den verksamheten till ett förändrat klimat.”</p> <p>Länsstyrelsen ser på ett övergripande plan positivt på att förslaget till regional infrastrukturplan allokera mer medel till åtgärder inom kollektivtrafik och gång- och cykel. Det är utifrån underlagen dock svårt att få en bild av hur effekterna fördelar sig mellan olika målgrupper. Utifrån ett jämställdhetsperspektiv behöver det exempelvis framgå hur planens effekter fördelas mellan kvinnor och män.</p>	<p>Den regionala infrastrukturplanen är en investeringsplan och åtgärder är fysiska byggåtgärder, förutom flygplatsdriftbidraget. Under byggskedet sker utsläpp av koldioxid vilket har en negativ påverkan på klimatet. Även cykelinfrastruktur och anläggningar för kollektivtrafik är fysiska byggåtgärder som medför klimatpåverkan under byggskedena. Steg 1 åtgärder beteendepåverkande åtgärder får enligt gällande förordningar inte ingå. Förbättringar i vägar leder dock inte till att biltrafiken ökar. Trafikökningen sker till följd av den demografiska och ekonomiska utvecklingen.</p> <p>Region Västernorrland delar denna uppfattning och det är vår ambition i det fortsatta arbetet med genomförandet av planen.</p> <p>Synpunkten har beaktats.</p> <p>Synpunkten har beaktats genom en mer utförlig beskrivning av planens effekter i kapitel 1.4.</p>
<p>Trafikverket</p> <p>Trafikverket anser att planen har ett mycket bra upplägg med utförligare texter i bilagor som gör att själva planen blir mer överskådlig och lättläst. TRV bedömer att de upptagna åtgärderna går mot rätt ändamål</p> <p>Det är mycket bra att det är tydligt att RUS och andra strategier har varit styrande i processen</p>	<p>Region Västernorrlands kommentar</p>

<p>Planupprättaren skulle kunna komplettera planen med att beskriva förhållningssättet till fyrstegsprincipen vid prioritering av olika slags åtgärder som har utretts i ÅVS: er.</p> <p>En TS-pott finns med som utgör en grund för att t.ex. kunna genomföra TS-åtgärder som steg 2- och 3-åtgärder (t.ex. räffling, bygdeväg etc.) med kort framförhållning för att kunna samordna med TRV:s underhållsåtgärder</p> <p>Det finns en åtgärd i planförslaget som föreslås samfinansieras med nationell plan; Vändslingen i Västerasby. TRV bedömer att den åtgärden utifrån genomförbarheten är synkroniserad med hur den är föreslagen i nationell plan (2028–2033).</p> <p>Det finns inga föreslagna steg 1-åtgärder i planförslaget. Det finns dock möjligheter att använda investeringsmedel till steg 1-åtgärder i byggskedet för investeringsprojekt som ligger i planen. Steg 2 åtgärder kan genomföras inom ramen för den föreslagna potten för TS-åtgärder, t.ex. för mitträfflor och bygdeväg. Då länsplanen inte får finansiera övriga steg 1-åtgärder är det av vikt att kommuner och regionen kan stödja de föreslagna fysiska åtgärderna i länsplanen med bland annat mobility management åtgärder för en högre måluppfyllelse.</p> <p>Trafikverket bedömer att planen följer den fördelning av länsplaneramar som finns framtagen. Angiven genomförandetid och kostnad för respektive åtgärd som anges i länsplanen är preliminär</p> <p>Godkända anläggningskostnads kalkyler finns för alla namngivna objekt som omnämns i remissversionen av länsplan för Västernorrland.</p> <p>De pottar som ingår i LTP ska räknas om med KPI.</p> <p>Totalkostnad inkluderar även redan förbrukade medel, förutom att redovisa summa i plan bör objektens totalkostnad redovisas.</p> <p>Alla namngivna objekt har godkända SEB:ar. Det finns objekt i planförslaget som har negativ samhällsekonomisk nytta. Utgångspunkten vid val av åtgärder är dock SEB samt andra regionala överväganden.</p> <p>Det finns ett objekt i planen som har medfinansiering; Väg 684 Centrumåtgärder Söråker. Det framgår av planen att Timrå kommun kommer att medfinansiera åtgärden, men inte att det finns en skriven avsiktsförklaring mellan Timrå kommun och Trafikverket om detta. Där framgår det att Timrå kommun kommer att stå för halva kostnaden av en cirkulationsplats i Söråkers centrum.</p> <p>Medel för åtgärdsvalsstudier och utredningar tas från respektive länsplan. Prioritering av vilka ÅVS: er/ utredningar som ska utföras sker i dialog mellan Trafikverket och Regionen.</p>	<p>Synpunkten har beaktats genom kompletterande beskrivning i kapitel 1.4.</p> <p>Synpunkten har beaktats genom ett förtydligande om regler och inriktning för steg 1 åtgärder under rubriken <i>Fyrstegsprincipen och åtgärdsvalsstudier</i> i kapitel 1.4</p> <p>Synpunkten har beaktats genom ett förtydligande under rubriken <i>Tider för genomförande</i> i kapitel 1.2.</p> <p>Region Västernorrland emotser Trafikverkets stöd för denna beräkning. Synpunkten har beaktats, totalkostnader framgår i tabell 1.</p> <p>Synpunkten har beaktats.</p> <p>Synpunkten har beaktats. Kapitlet om åvs:er har utvecklats i kapitel 1.4.</p>
---	--

<p>I utkast till regional plan finns det åtgärder för cykel som skulle kunna ta del av den föreslagna samfinansieringsmöjligheten [från nationell plan]. I vilken omfattning det kan bli klargjort först efter att den nationella planen beslutats av regeringen.</p> <p>Det bör framgå av den beskrivande texten att prioritering av åtgärder [regionala kollektivtrafikanläggningar] sker i samråd med planupprättaren.</p> <p>I Region Mitt /.../ har under senare år ingen statlig medfinansiering betalats ut till miljöåtgärder, vilket kan peka på behov av att tydligare synliggöra denna möjlighet.</p> <p>Det bör framgå av den beskrivande texten att prioritering av åtgärder [investeringsbidrag till enskilda vägar] sker i samråd med planupprättaren.</p> <p>Trafikverkets övriga detaljsynpunkter på planförslaget återfinns i bilaga 1.</p>	<p>Synpunkten har beaktats. Detta har beskrivits i kapitel 1.3.</p> <p>Synpunkten har beaktats.</p> <p>Synpunkten har beaktats</p> <p>Synpunkten har beaktats</p> <p>Dessa detaljsynpunkter har till största del beaktats.</p>
---	--

Företagsorganisationer

<p>Handelskammaren Mittsverige</p> <p>Handelskammaren Mittsverige delar den bild som Regionen ger av utmaningarna i infrastrukturens olika delar och nuläge i remissutgåvan tillsammans med den samlade effektbedömning som bilaga. Det framgår för oss med största tydlighet att utrymmet för investeringar via regionala transportplanen är begränsade. Nycklarna till hur pengar fördelas nationellt till de regionala transportplanerna för landsbygd och glesbygd måste ses över och finna bättre struktur för att matcha de stora behoven som finns.</p> <p>De delar i förslaget till regional transportplan som handlar om att färdigställa objekt som påbörjats i tidigare planering, är i det här läget en mycket klok avvägning. Exempelvis de beslut som fattades för upprustningen av rv 86.</p> <p>Den övergripande föreslagna fördelningen av medel (totalt ca 38% för väginvesteringar och 46% till gång- och cykelvägar) tycker vi inte är tillräckligt balanserad och ger rättvisande bild av behoven. Att säkerställa tillgängligheten till vägnätet och för industri- och besöksnäringen viktiga stråk, samt vidta nödvändiga åtgärder för vägunderhåll på det vägnät som regionala transportplanen täcker in borde ha en mycket högre prioritet än den ambition som Regionen nu föreslår</p>	<p>Region Västernorrlands kommentarer</p> <p>Region Västernorrland delar denna uppfattning.</p> <p>Åtgärder som prioriteras högt av industrin i länet: vägunderhåll, tjälsäkring och bärighetsåtgärder som ingår i den nationella infrastrukturplanen.</p> <p>Ett nytt åtgärdsområde <i>Samfinansiering för att möta industriinvesteringar behov 10 miljoner kronor</i> har införts i planen efter remissen.</p>
---	---

Vi vill gärna se en utförligare beskrivning av avsnittet för väg- och trafiksäkerhet för fordonstrafik. Vi saknar beskrivningar av åtgärder för att effektivisera transporter på vägnätet. Ett led i det arbetet är utvecklingen mot längre fordon på utvalda större stråk i landet, ett annat är den fortsatta utbyggnaden av BK4 i regionen, framförallt för att stödja kommunernas arbete med att stärka det enskilda vägnätet samt vissa delar av det kommunala vägnätet.

Flyget har parallellt med vägnätet och järnvägen en avgörande betydelse för regionens näringsliv, såväl besöksnäringen som tjänsteföretag och andra delar av näringslivet med marknad utanför regionen. Vi vet också från regionala studier vad regionala flygplatser har för betydelse för arbetstillfällen inom industri och besöksnäring med attraktiva avgångar i ett nationellt och internationellt perspektiv. Vi saknar och skulle gärna se, att Regionen utvecklar de delar som kopplar an till den samhällsnytta som flygplatsen utgör för bl.a. brand- och ambulansflyg

Skogsindustrin och transportnäringen är angelägen om att den planerade utbyggnaden fortsätter i den takt som medlen tillåter. Här har angringen till hamnar, terminaler och industri- verksamheter en avgörande betydelse för hela vägnätets funktion för tyngre transporter och möjliggör BK4 från skogen till industrin/hamn eller terminal. Då önskar vi också att den regionala transportplanen kommenterar utvecklingen och även lyfter fram potentialen i att effektivisera godstransporter med längre fordon.

I dokumentet Västernorrland förutsättningar och underlag, konstaterar Regionen att: Vi är långt ifrån att nå målen om att begränsad transportsektorns klimatpåverkan, klara anpassning till ett förändrat klimat, samt förbättra folkhälsan. Det krävs en minskning av transportarbetet i länet samt överflyttning till förnybara drivmedel och eldrift. Här anser vi att det saknas en målbild och riktade medel för att stimulera ex. elektrifiering och bygga ut laddinfrastrukturen, med tydligt definierade delmål och insatser som driver den utvecklingen framåt.

Om den föreslagna fördelningen till vägtrafik blir verklighet som andel av totala anslaget, och i förhållande till cykel- och gångvägar, kommer stora delar av vägnätets tillgänglighet att ytterligare försämrats och trafiksäkerheten påverkas under perioden 2022–2033. Det tycker vi är en olycklig prioritering som för näringslivet får stora konsekvenser på kort- och lång sikt. Vi anser därför att en viktning 70/30 med tyngdpunkt på vägnätets investeringar vore mer rimlig utifrån de mål som är framtagna gemensamt med regionens aktörer.

Synpunkten har beaktats genom kompletterande beskrivning i kapitel 1.4.

Synpunkten har beaktats genom en kompletterande beskrivning i kapitel 2.7.

Synpunkten har beaktats genom en kompletterande beskrivning i kapitel 1.4.

Synpunkten har beaktats genom en kompletterande beskrivning i kapitel 1.4. av arbetet för ökad elektrifiering. Regionala infrastrukturplanen omfattar dock inte laddinfrastruktur varför inte heller målsättningar kopplat till laddinfrastruktur och elektrifiering inte formulerats i planen. Däremot kan detta vara möjligt att formulera i kommande regionala tillgänglighets(trafik)strategi i vilket målsättningar för transport-systemets utveckling ska formuleras.

De vägåtgärder som prioriteras av industrin och näringslivet i länet handlar om vägunderhåll, framkomlighet året runt det vill säga tjälsäkring samt förbättra bärighet. Dessa åtgärder ingår dock i den nationella infrastrukturplanen, inte i den regionala.

<p>När det kommer till utveckling för arbetsmarknadsregionen regionalt och lokalt så tycker vi att det är positivt med en ambition för hur persontrafiken kan utvecklas med tåg. Tågoperatören har ambitioner att öka resmöjligheterna och det ser vi som väldigt positivt för företagen som kämpar med stora utmaningar i kompetensförsörjningen. Vi ser gärna att Regionen fortsätter att stötta och driva utvecklingen i den positiva riktningen. Några reflektioner i transportplanen i frågan är motiverad.</p> <p>Omställningen av transportsystemet för att nå klimatmålen för sektorn, övriga näringslivet och hela samhället är och blir en rejäl utmaning. Handelskammaren vill se ett större fokus i frågan med målet hållbara transporter. Samverkan på en del av områdena har inletts, och vi deltar gärna i den processen fortsättningsvis tillsammans med Region Västernorrland och andra berörda myndigheter. En regional godstransportstrategi tycker vi är ett steg i rätt riktning, och ser fördelar med den nationellt antagna strategin med en riktning, utmaningar och mål väl beskrivna för att stärka näringslivets konkurrenskraft.</p>	<p>Kompetensförsörjning nämns i kapitel 1.4 om utgångspunkter för planens inriktning. Synpunkten har medfört en komplettering av kartor över arbetsmarknadsregionerna i bilaga.</p> <p>Det pågående arbetet med regional tillgänglighets(trafik)strategi omfattar såväl personresor som godstransporter. Det är vår ambition att mål och prioriterade åtgärder för godstransporter ska formuleras i nära samverkan med företrädare från näringslivet, så att de strategiska övervägandena för godstransporterna synliggörs.</p>
--	---

Intresseföreningar

<p>Naturskyddsföreningen Sundsvall Ånge</p> <p>Pågående åtgärder på Ostkustbanan mellan Sundsvall och Hudiksvall skapar förutsättningar för en utökad regional tågtrafik med stationsuppehåll i Njurundabommen. /.../ Samtal med de aktuella tågoperatörerna (främst SJ, X-trafik och Norrtåg) bör ske för att få till ett samordnat trafikutbud som ger möjligheter till arbetspendling. Man bör även försöka få bidrag till beteendepåverkande åtgärder (Fyrstegsprincipens steg 1) för att få fler att välja att åka kollektivt.</p> <p>När det gäller sträckan från Sundsvall och norrut är det mycket viktigt att få till stånd en ny järnväg mellan Sundsvall och Härnösand. Nuvarande järnväg är helt otillräcklig och ger alltför långa restider. Detta är en fråga för den nationella infrastrukturplanen, men bör drivas från regionens sida.</p> <p>Även Mittbanan bör rustas upp för att ge kortare restider till Stöde, Ånge och andra orter i Ljungandalen. Också Ådalsbanan bör rustas upp för att möjliggöra ett återupptagande av persontrafiken. Även dessa åtgärder ligger i den nationella planen, och regionen bör driva frågan. Förslaget till transportplan är relativt ambitiöst i detta avseende [cykel och kollektivtrafik], men vi menar att man skulle satsa ännu mer, främst på cykeltrafik i tätorterna. Här krävs ett nära samarbete med kommunerna för att få optimal nytta av de medel som satsas.</p>	<p>Region Västernorrlands kommentarer</p> <p>Det vore önskvärt att beteendepåverkansåtgärder (steg 1 åtgärder) fick finansieras med medel från regionala infrastrukturplanen, men i dagsläget är det inte möjligt. Synpunkten har medfört att planen kompletterats med en beskrivning av det i kapitel 1.4</p> <p>Region Västernorrland delar denna uppfattning och bedriver ett omfattande arbete via bolaget Nya Ostkustbanan för att detta ska kunna genomföras. Region Västernorrland deltar även i Partnerskap Mittstråket i syfte att utveckla Mittstråket.</p> <p>Region Västernorrland eftersträvar en mer gemensam planering mellan Trafikverket, Regionen och kommunernas i syfte att uppnå sammanhållande stråk för ökad cykling.</p>
--	---

Luftföroreningar är ett stort problem i länet. /.../. Det allvarligaste problemet är partiklar från dubbdäck. Här borde regionen driva krav på begränsning av användningen av dubbdäck genom avgifter enligt det mönster som varit framgångsrikt i Norge/.../ Även beteendepåverkande information kan göra en viss nytta. Här borde åtgärder kunna finansieras som steg 1-åtgärder enligt Trafikverkets Fyrstegsprincip

Transportplaneringen måste på ett tydligare sätt påvisa olika åtgärders effekter på folkhälsan och inte enbart fokusera på trafikolyckor. Åtgärder som försämrar folkhälsan totalt måste undvikas, även om de medför färre dödade i trafikolyckor.

När det gäller ökat bussresande, kommer större delen av de nytillkommande resenärerna från dem som tidigare gick eller cyklade. Kollektivtrafiken bör därför främst inriktas på något längre resor, över 3 – 5 kilometer, där den främst konkurrerar med biltrafiken. Taxan bör anpassas till detta, så att korta resor blir relativt sett dyrare, medan långa resor blir relativt sett billigare.

Förslaget till regional transportplan är baktungt. 512 av de 897 miljonerna i planen ligger under åren 6-12, d.v.s. efter nästa revideringstillfälle. Detta gäller särskilt cykeltrafik och kollektivtrafik, medan åtgärderna för biltrafik till större del ligger tidigt i planen. Den relativt positiva fördelningen mellan trafikslagen är därför delvis en synvilla och det finns inga garantier för att åtgärderna för cykeltrafik och busstrafik i planens senare halva verkligen kommer att genomföras. Vi skulle därför vilja se en omfördelning, så att åtgärder för cykel- och kollektivtrafik inte ligger senare än åtgärder för biltrafik.

I remissförslaget avser 291 av planens 897 miljoner kronor åtgärder som borde ligga i den nationella planen. Det gäller triangelspår i Västeråsby (55 Mkr), cykelåtgärder längs statliga vägar (106 Mkr) och kollektivtrafikåtgärder längs statliga vägar (130 Mkr). /.../ Regionen borde kräva att dessa åtgärder finansieras via den nationella planen. Genom att finansiera dem i den regionala planen befriar man staten från sitt ansvar att se till hela landets transportförsörjning.'

Det [driftbidrag regionala flygplatser] bidrar till att öka flygresandet, inte till att minska det. Dessa 70 miljoner kronor borde användas till åtgärder för att skapa ett mer hållbart transportsystem, inte till att hålla det mest klimatpåverkande transportmedlet under armarna. Utöver det principiellt tvivelaktiga att påstå att driftbidrag till flygplatser kan bidra till att uppfylla planeringsdirektivens mål att "säkerställa effektiva och långsiktigt hållbara lösningar, ekonomiska, socialt och miljömässigt" är hanteringen av flygplatsbidragen ytterst

Synpunkten handlar om påverkansarbete, vilket inte ingår i den regionala infrastrukturplanen.

Det vore önskvärt att beteendepåverkansåtgärder (steg 1 åtgärder) fick finansieras med medel från regionala infrastrukturplanen, men i dagsläget är det inte möjligt. Synpunkten har medfört att planen kompletterats med en beskrivning av det i kapitel 1.4

Region Västernorrland har lyft planens effekter på hälsan på ett tydligare sätt denna gång, inte minst genom den strategiska miljöbedömningen.

Kollektivtrafikplanering och taxor ingår inte i den regionala infrastrukturplanen.

Planeringsramens årliga fördelning beslutas av Trafikverket på uppdrag av Regeringen. När stora åtgärder är i byggskedet begränsas utrymmet för mindre åtgärder som riskerar att senareläggas. Det är dock vår målsättning att alla åtgärdsområden ska genomföras i ungefär samma takt. Väginvesteringar innehåller också viktiga åtgärder för kollektivtrafik- anläggningar och cykelinfrastruktur. Cykelåtgärder och kollektivtrafik- anläggningar längs statliga regionala vägar ingår i den regionala planen enligt gällande förordning (2009:239). Samfinansiering av vändslangan i Västeråsby syftar till att åtgärden ska prioriteras tidigare i nationella planen. Synpunkten beaktas inte.

Driftbidraget handlar inte om att utveckla infrastrukturen, utan om flygplatsens skötsel. Driftbidraget har därför ingen påverkan på ökat eller minskat flygresande. Driftbidragets effekter handlar om infrastrukturens tillstånd, såsom rullbanans jämnhet och friktion. Det är dessa effekter som

märklig. I den effektbedömning av åtgärderna, som enligt direktiven ska göras, ingår inte flygtrafikens inverkan på klimatet. Flygets negativa externa effekter värderas inte heller och värderingen av flygplatsernas nytta bygger på mycket lösa grunder. Inga andra åtgärder i planen är lika dåligt underbyggda som driftbidragen till flygplatserna. Bidraget är dessutom i stort sett försumbart för resenärerna. Örnsköldsviks 50 000 resenärer per år subventioneras med 96 kronor per resa medan Midlandas 250 000 resenärer får nöja sig med 4 kronor per resa. Vi har väldigt svårt att tro att regionens företag står eller faller på grund av denna subvention av flygresor. Företagen kan säkert betala dessa extra kronor i de fall de bedömer att det är nödvändigt att välja flyg i stället för annat färd sätt.

För att öka cykeltrafiken är det inte minst viktigt att förbättra vinterväghållningen för gående och cyklister. Investeringar i gång- och cykelförbindelser bör göras med stor omsorg om möjligheterna att hålla dem framkomliga även vintertid. Cykelbanor som avskiljs från körbanan endast med kantsten är regelmässigt mindre framkomliga vintertid än friliggande cykelbanor med en skiljeremsa mot körbanan.

Regionen bör öka arbetet för att minska viltolyckorna. Fler viltstängsel är en åtgärd. Regionen bör även verka för att älgstammen minskas och kan genom arbetet i länets Viltförvaltningsdelegation påverka denna.

En annan märklig anomali i Västernorrlands transportsystem är avgiften på Sundsvallsbron. Avgifter på infrastruktur bör användas för att styra bort trafik från de gator och vägar som man vill minska trafiken på, till gator och vägar som är mer trafiktåliga. Broavgiften i Sundsvall fungerar tvärtom. Den medför att färre trafikanter väljer bron och i stället kör genom centrala Sundsvall, inte på den bro man vill att trafiken ska välja. Risker är uppenbara att en framtida ny trafiklösning i Örnsköldsvik, genom en tunnel under Åsberget, kommer att finansieras på samma sätt. Och i Örnsköldsvik kommer undanträngningseffekten av en avgift att bli större än i Sundsvall genom att tidsvinsten av den nya tunneln blir mindre. Det ligger därför i hela regionens intresse att ifrågasätta denna finansieringsform.

ligger till grund för bedömning av påverkan på de olika målområdena.

Flygtrafiken på Örnsköldsviks och Sundsvalls flygplatser drivs på kommersiell basis. I Västernorrland är det endast flygtrafiken på Höga Kustens flygplats som upphandlas och därmed subventioneras. Det är Trafikverket som upphandlar denna trafik utifrån Sollefteås brister i den grundläggande tillgängligheten.

Flyget har utmaningar när det gäller klimatpåverkan. Det framgår av den nyligen framtagna rapporten Samhällseffekter av flygverksamhet i Västernorrland, Sweco (2021). I rapporten framgår även flygets betydelse för sysselsättning, företag och samhällsberedskap i Västernorrland. Region Västernorrland delar uppfattningen om vägunderhållets betydelse för gående och cyklister. Vi har tillsammans med Trafikverket påbörjat en regional samverkan om ökad säker cykling tillsammans med kommunerna.

Viltstängsel ingår i både den nationella och den regionala planen. Synpunkten tas med i dialogen med Trafikverket om trafiksäkerhetsåtgärder på det regionala vägnätet. Synpunkten om Viltförvaltningsdelegationen berör påverkansarbete vilket inte ingår i den regionala planen. Synpunkterna berör inte den regionala infrastrukturplanen.

<p>Regionen bör redan nu börja fundera på denna fråga, gärna tillsammans med övriga glest befolkade regioner i landet. En kilometerskatt som beror av var man kör skulle också göra det lättare att finansiera infrastrukturinvesteringar typ Sundsvallsbron på ett mer rättvist och rationellt sätt.</p> <p>Regionen bör göra klart för Trafikverket att det inte behövs någon ny sträckning av E14 för de ytterst få trafikanter (800 fordon per dygn) som färdas i relationen E4 söder – E14 väster. I synnerhet inte som de alternativ som återstår ger längre körsträcka och längre körtid än den befintliga sträckningen via Bergsgatan. Inget av alternativen bidrar heller till att minska trafikmängd eller trafikstörningar på Bergsgatan.</p> <p>Regionen bör alltså tacka nej till eventuella statliga pengar till E14 genom Sundsvall. De pengar som på så sätt inte behövs till detta projekt kan i stället användas till andra, mer prioriterade, åtgärder på det statliga vägnätet i regionen.</p>	<p>Synpunkterna berör inte den regionala infrastrukturplanen.</p> <p>Synpunkterna om E14 berör den nationella infrastrukturplanen, inte den regionala. Medel kan inte föras från en nationell åtgärd till åtgärder i den regionala infrastrukturplanen.</p>
--	---

Riksorganisationen Sveriges MotorCyklister, SMC

Det saknas helt åtgärder som handlar om att öka säkerheten för dem som färdas på MC och moped i underlaget. Tvåhjuliga motorfordon kan bidra till förbättrad framkomlighet i regionen om pendling ökar med motorcykel och moped klass I och II på sträckor som är för långa för promenad och cykling och där kollektivtrafik saknas. förklarande text: Nollvisionen accepterar att olyckor inträffar, men inte att de leder till allvarliga personskador. ”Oskyddade trafikanter är enligt VGU: ”gående, cyklande, den som färdas på en moped eller motorcykel utan karosseri samt sådana trafikanter som avses i {1 kap. 4 § trafikförordningen (1998:1276)”. De flesta olyckorna med motorcyklar sker på det lågtrafikerade vägnätet. De vanligaste olycksplatserna är kurvor och korsningar. Varje gång en 2+1-väg byggs installeras fasta hinder som innebär ökad skaderisk för alla oskyddade trafikanter som krockar med det. Räcken är det vanligaste krockvåldet i singelolyckor med dödlig utgång på tvåhjulig MC och var tionde svensk motorecyklister dör i krock med räcke.

SMC föreslår att en del av de medel som finns avsatta för att kunna genomföra åtgärdsvalsstudier och andra utredningar används för att undersöka hur MC-säkerheten kan öka i regionen. SMC står till regionens förfogande i att ta fram den handledning som beskrivs i Trafikverkets rapport till regeringen (4). SMC står till regionens förfogande i den dialog med länsplaneupprättarna som beskrivs i Trafikverkets rapport till regeringen (4).

SMC föreslår att regionen ser på säkerheten för alla trafikanter vid ombyggnation till 2+1-väg, även de oskyddade på moped klass I och II samt MC.

SMC föreslår att regionen inte ensidigt ser på mittseparering genom mitträcken utan även utreder möjligheten att använda mitträfflor.

SMC ber regionerna att ändra i all text som rör GCM-väg så att regionen nämner alla trafikanter som har rätt att färdas där; fotgängare, cyklister och mopedister och att förtydliga var moped klass II ska framföras för att öka deras säkerhet.

SMC ber också regionerna att vara uppmärksamma så att inte GCM-vägar ändras så att moped klass II stängs ute från dessa vägar, varken på det statliga eller kommunala vägnätet.

Region Västernorrlands kommentarer

Regionala planen innehåller inga mittsepareringsåtgärder. Däremot ingår mitträffling och förbättrade sidoområden samt för ett antal sträckor om som framgår i kapitel 2.3. Inom ramen av en överenskommelse mellan Region Västernorrland och Trafikverket i vilken trafiksäkerhet en av de frågor som finns specificerade, så kommer frågan om MC-säkerheten att diskuteras utifrån en fördjupad rapport om trafiksäkerhet för Västernorrland. Vi tackar för erbjudandet om stöd.

Frågan tas med i den fortsatta planeringen av de enskilda åtgärderna.

Den regionala infrastrukturplanen tar inte ställning till frågor om utformning. Det ingår i den fysiska planeringsprocessen som Trafikverket ansvarar för. Den regionala planen innehåller inte några väginvesteringar med mittseparering.

Den regionala planen innehåller inte några väginvesteringar med mittseparering. Däremot finns en pott avsedd för mitträffling och sidoområden, vilket framgår av kapitel 2.3.

Synpunkten handlar om påverkansarbete vilket inte ingår i den regionala infrastrukturplanen.

Synpunkten handlar om påverkansarbete vilket inte ingår i den regionala infrastrukturplanen.

SMC ber regionerna att se över möjligheten att hänvisa tvåhjulig moped klass I och mopedbilar från 2+1-vägar och liknande högtrafikerade stråk till alternativa mindre vägar samt undersöka om tvåhjulig moped klass I skulle kunna få framföras på GCM-väg på dessa sträckor.

Synpunkten handlar om påverkansarbetet, vilket inte ingår i den regionala infrastrukturplanen.