

Regional transportplan för Västernorrlands län 2014-2025



Fotograf: Robert Nordevi

Länsstyrelsen Västernorrlands publikationsserie
Rapport nr 2014:10
ISSN 1403-624X

Denna rapport går att få i alternativt format.

2014-05-28

Dnr 342-1962-13

Förord

En väl utbyggd och trafikslagsövergripande infrastruktur är avgörande för näringslivets utveckling, möjligheten till arbets- och studiependling och den i länet allt mer växande turistnäringen.

Den regionala transportplanen 2014-2025 har i grunden samma struktur som föregående plan 2010-2021 då flertalet av de namngivna objekten är i sin planerings- eller byggstartfas under kommande planperiod. En skillnad mot föregående planperiod är att länsstyrelsen tagit över ansvaret om fördelningen av driftbidrag till ickestatliga flygplatser.

Transportinfrastrukturen i Västernorrland har under senare år genomgått stora förändringar. Färdigställandet och trafikeringen av Botniabanan tillsammans med ökad trafikering längs Mittbanan har medfört ett markant ökande av personresor av järnväg i och genom länet med effekter som regionförstoring och ökad attraktivitet. I början av kommande planperiod kommer E4 söder om Sundsvall att ha fått en delvis ny sträckning med tillhörande bro över Sundsvallsfjärden. Framöver har vi goda förhoppningar att det nationella beslutet om av triangelspårsutbyggnad i Sundsvallsregionen och påbörjandet av dubbelspårsutbyggnad längs Ostkustbanan kommer att förbättra förutsättningarna för regionens näringsliv och möjligheten att utnyttja järnvägen för godstransporter. Kvarstår gör dock en bekymmersam situation av bristande kapacitet och standard för godstransporter på järnväg på flera håll i länet.

De kommande satsningar i den regionala transportplanen fokuserar på att fortsätta utveckla ett trafikslagsövergripande tänk och binda samman stråk med viktiga noder. Bristerna och behoven i länet överstiger långt över den regionala transportplanens tilldelade ekonomiska ram. Det medför svårigheter att på ett tillfredsställande sätt svara upp mot länets tillväxtbehov och ytterligare öka regionens konkurrenskraft.



Bo Källstrand
Landshövding

Sammanfattning

Den regionala transportplanen för Västernorrlands län omfattar åren 2014-2025. Utgångspunkten för den reviderade regionala transportplanen för perioden 2014-2025 är den nuvarande regionala transportplanen för perioden 2010-2021. Nuvarande prioriteringar av specifika objekt kvarstår men har i vissa fall justerats utifrån uppdaterade kostnader eller i tid.

Ambitionen med den regionala transportplanen är att skapa ett transportnät som ökar tillgängligheten för länets invånare och besökare. Mot nuvarande regionala plan läggs ett större fokus på åtgärder kopplade till kollektivtrafik och gång- och cykelåtgärder och därmed förutsättningarna för hållbart resande och hållbara godstransporter. Vi vill tillgängliggöra transportsystemet för fler grupper i samhället där kvinna som man, ung som gammal ska ha samma möjlighet att resa oavsett funktionsnedsättning, ålder eller socioekonomisk tillhörighet.

Länet lämnar ett stort bidrag till den svenska tillväxten. Ett bidrag som har goda förutsättningar att ökad med bland annat av en förbättrad infrastruktur. Länet ligger mitt i den Botniska korridoren som från EU är ett av nio utpekade stamnät för transportinfrastruktur vilket ställer högsta krav på standard och funktion.

För att nå en ökad regional tillväxt vill vi möjliggöra resor och transporter över länsgränserna med förkortade restider, större funktionella arbetsmarknadsregioner på ett långsiktigt och hållbart sätt.

Den regionala transportplanen för Västernorrlands delas in i åren 1, 2, 3, 4-6 samt 7-12 (se avsnitt Prioriteringar 2014-2025). En årlig översyn kommer att ske samt en genomgripande revidering av den regionala planen vart fjärde år.

Innehållsförteckning

Förord	3
Sammanfattning	5
1. Att planera	10
1.1 Regional transportplan	10
1.2 Nationell åtgärdsplan	10
1.3 Nytt planeringssystem	10
1.4 Åtgärdsval och fyrstegsprincipen	11
1.5 Transportpolitiska mål	12
1.6 Nationella riktlinjer – förordningar	12
1.7 Samlad effektbedömning	12
1.8 Processen kring framtagandet av regionala transportplanen	13
1.9 Regional utvecklingsstrategi för Västernorrland	13
1.10 Regional systemanalys 2010-2021	14
1.11 Finansiering och medfinansiering	14
1.12 Uppföljning	14
2. Genomförda insatser 2010-2013	16
3. Prioriteringar 2014-2025	17
4. Beskrivning av länets prioriteringar	19
4.1 Botniska korridoren	19
4.2 Prioriterade åtgärder 2014-2025	21
5. Mittnordenkorridoren	22
6. Prioriterade åtgärder 2014-2025	24
7. Vägar	25
7.1 Prioriterade vägstråk	25
7.1.1 Väg 335 Överhörnäs-Sidensjö	26
7.1.2 Riksväg 86 delen Bergsåker-Silje	27
7.1.3 Riksväg 86 delen Kovland	28
7.1.4 Återbetalningar Väg 622 Cirkulation Birsta och Väg 90 Cirkulation Kramfors	28
7.1.5 Enskilda vägar	28
7.1.6 Ej namngivna brister	28
7.2 Prioriterade åtgärder 2014-2025	29
8. Gång- och cykelvägar	30

8.1	Gång- och cykelvägar på kommunala vägar.....	30
8.2	Plan för gång- och cykelvägar på statliga vägar	30
8.3	Hantering av gång- och cykelplanen under planperioden	31
8.4	Prioriterade åtgärder 2014–2025.....	32
9.	Kollektivtrafik	33
9.1	Tillgänglig kollektivtrafik.....	34
9.2	Arbetsprocess för kollektivtrafikanläggningar	34
9.3	Prioriterade åtgärder 2014-2025	35
10.	Driftbidrag till ickestatliga flygplatser	37
10.1	Prioriterade åtgärder 2014-2025	38
11.	Samlade effekter	39
11.1	Miljöbedömning och miljökonsekvensbeskrivning	39
11.1.1	Sammanfattning	39
11.2	Miljöbedömning och miljökonsekvensbeskrivning	40
11.3	Nationella och regionala miljömål.....	40
11.4	Sammanfattning av regionala transportplanen kopplat till andra planer...	41
11.5	Transportplanens innehåll och syfte	41
11.6	Behovet av avgränsning	42
11.7	Nollalternativ	43
11.8	Planalternativet	45
11.9	Slutsatser	47
11.10	Uppföljning	48
11.11	Planens miljökonsekvenser	48
12.	Förutsättningar för resor och transporter i Västernorrland	49
12.1	Befolkning.....	49
12.2	Näringsliv	49
12.3	Bärighet	50
12.4	Hastighetsöversyn	51
13.	Resor och transporter i Västernorrland.....	52
13.1	Tågtrafik.....	52
13.2	Flygresor	54
13.3	Godstransporter	55
13.4	Sjöfart	55
13.5	Resor ur ett genusperspektiv	56

Bilaga 1 gång- och cykel.....	57
Bilaga 2 miljökonsekvenser	60

Bilagor

Bilaga 1: Gång- och cykel

Bilaga 2: Miljökonsekvenser

1. Att planera

1.1 Regional transportplan

Länsstyrelsen Västernorrland fick i december 2012 uppdrag av Regeringen att ta fram en transportslagsövergripande regional transportplan för perioden 2014-2025. Ett remitterat och sammanställt förslag redovisades till Regeringskansliet den 13 december 2013. Den 8 april 2014 meddelade regeringen beslut om de ekonomiska ramarna gällande den regionala transportplanen för perioden 2014-2025.

Den preliminära totala ekonomiska ramen för Västernorrlands regionala transportplan uppgår till cirka 860 miljoner kronor, varav driftbidraget till ickestatliga flygplatser är 123,6 miljoner kronor. Regionala transportplanen kan finansiera åtgärder på det nationella vägnätet, järnvägsnätet regionala vägnätet, kollektivtrafikanläggningar, gång- och cykelåtgärder och till ickestatliga flygplatser. Åtgärderna kan dessutom ske i form av medfinansiering till projekt, utredningar, planering, marknadsföring, administrativa åtgärder etcetera.

1.2 Nationell åtgärdsplan

I december 2012 fick Trafikverket i uppdrag av regeringen att ta fram ett förslag på en transportslagsövergripande nationell transportplan för perioden 2014-2025. Syftet med den nationella planen är att uppnå effektivitet, robusthet och hållbarhet i transportsystemet. Den ekonomiska ramen för trafikslagsövergripande åtgärder i den statliga transportinfrastrukturen under planperioden ska uppgå till 522 miljarder kronor och omfattar följande delar:

1. 86 miljarder kronor till drift, underhåll och reinvestering av statliga järnvägar
2. 155 miljarder kronor för drift och underhåll av statliga vägar inklusive bärighet, tjälsäkring och rekonstruktion av vägar samt statlig medfinansiering av enskilda vägar
3. 281 miljarder kronor till utveckling av transportsystemet

1.3 Nytt planeringssystem

Från och med 1 januari 2013 råder ett nytt regelverk för planeringen av den fysiska infrastrukturen. Syftet med det nya planeringssystemet är att få effektivare och mer flexibla planeringsprocesser med en tydligare koppling mellan den långsiktiga planeringen av transportsystemet som sker på tolv års sikt och den ekonomiska planeringen som styrs av årliga budgetbeslut.

Den nya modellen för den ekonomiska planeringen innebär en rullande planering för att tillämpas där det finns en möjlighet att årligen ändra i regeringens planbeslut när ny information kommer fram eller när projekt blir fördröjda. De långsiktiga åtgärdsplanerna följs därmed upp genom årliga beslut om vilka åtgärder som ska genomföras med hänsyn till anslagna budgetramar och aktuellt planeringsläge. År 1-3 (2014-2016 i den nya

planen) är projekt som Trafikverket anser vara klara för byggstart. Här är även de ekonomiska ramarna fastställda. År 4-6 (2017-2019) är projekt som är planeringsklara och väntar på att flyttas upp till grupp "år 1-3". År 7-12 beskrivs som projekt som inte är klara för byggstart då varken finansiering eller utredning är fullt klarlagd. De ska istället beskrivas som namngivna brister.

Åtgärdsplaneringen ska spegla den väntade utvecklingen av efterfrågan på resor och transporter inom de olika trafikslagen. Regeringens förslag innebär att planeringen sker i en sammanhållen process istället för som tidigare, process i flera steg, samt att en förberedande studie görs inom ramen för den långsiktiga ekonomiska planeringen. Denna kallas för åtgärdsvalsstudie.

1.4 Åtgärdsval och fyrstegsprincipen

Den fysiska planeringsprocessen ska föregås av en åtgärdsvalsstudie. I åtgärdsvalsstudien tittar berörda aktörer förutsättningslöst på ett problem eller brist i transportsystemet och lösningar inom fyrstegsprincipens alla fyra steg identifieras.

Fyrstegsprincipens process sker enligt nedan:

1. **Tänk om**

Åtgärder som kan påverka behovet av transporter och resor samt valet av transportsätt. Till exempel påverkansåtgärder avseende attityd, ändra transportsätt, telefonmöte istället för resa.

2. **Optimera**

Åtgärder som medför ett effektivt nyttjande av den befintliga infrastrukturen. Till exempel samordning av transporter, kollektivtrafikanpassning av en väg.

3. **Bygg om**

Åtgärder som innebär begränsade ombyggnadsåtgärder. Till exempel ombyggnad av befintlig väg till mötesfri väg, bygga till en gång- och cykelväg längsmed befintlig väg.

4. **Bygg nytt**

Åtgärder som innebär nyinvesteringar och större ombyggnadsåtgärder. Till exempel byggande av väg i ny korridor.

I regionala transportplanen hanteras fyrstegsprincipen på två sätt. Dels ingår principen som en naturlig del i åtgärdsvalsstudierna med identifierade projekt. Dels kan man använda en steg ett- eller tvååtgärd för att förstärka en om- eller tillbyggnad.

Åtgärdsvalsstudier kan därmed sägas vara ett verktyg för att tillämpa fyrstegsprincipen. I de fall fysiska åtgärder som kräver väg- eller järnvägsplan ska genomföras, tas planen fram i en sammanhållen process.

Det nya planeringssystemet innebär också att det ställs högre krav på samråd och regionala och lokala aktörers medverkan.

1.5 Transportpolitiska mål

De 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. Det övergripande målet kan förtydligas genom två jämbördiga delmål. Ett funktionsmål - tillgänglighet - samt ett hänsynsmål – säkerhet, miljö och hälsa.

Funktionsmålet handlar om att skapa tillgänglighet för transporter och resor. Utformning, funktion och användningen av transportsystemet ska medverka till att ge alla en grundläggande tillgänglighet och bidra till utvecklingskraft i hela landet. Transportsystemet ska vara av god kvalitet och jämförbart, det vill säga, likvärdigt svara mot kvinnors och mäns transportbehov.

Hänsynsmålets viktiga aspekter handlar om säkerhet, miljö och hälsa och är något som måste tas hänsyn till om vi ska uppnå ett hållbart transportsystem. Utformning, funktion och användningen ska anpassas så att ingen dödas eller skadas allvarligt. Det ska också bidra till att miljö kvalitetsmålen uppnås och till förbättrad hälsa.

1.6 Nationella riktlinjer - förordningar

De regionala planerna för transportinfrastruktur ska vara trafikslagsövergripande. 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 med mera
- Förordning (2009:239) om medfinansiering till enskild väghållning

1.7 Samlad effektbedömning

Samlad effektbedömning är att på ett strukturerat och sammanfattande sätt beskriva en åtgärd inom transportsektorn, dess kostnader och de effekter som åtgärden förväntas få om den skulle genomföras. Bedömningen utgör också ett beslutsunderlag och informationsmaterial för såväl beslutsfattare och tjänstemän som medborgare.

- Finansierade genomförandeplaner som bygger bort de stora flaskhalsarna i regionens kommunikationsinfrastruktur: Dubbelspår Härnösand-Gävle och utvecklad Mittbana/Ådalsbana
- Förutsättningar som underlättar en konkurrenskraftig flygtrafik
- Väl fungerande gods- och persontransporter som bidrar till en hållbar regionförstoring

1.10 Regional systemanalys 2010-2021

Systemanalysens prioriteringar av stråk på övergripande nivå är en av grunderna för prioriteringarna i den regionala transportplanen för perioden 2014-2025. Den regionala systemanalysen är ett dokument som innehåller de fyra nordligaste länens gemensamma behov och prioriteringar för transportinfrastruktur.¹

1.11 Finansiering och medfinansiering

De befintliga ekonomiska ramarna för perioden 2010-2021 tillsammans med de preliminära ekonomiska ramarna för perioden 2022-2025 ska vara utgångspunkten i planeringen. Exakta ramarna för regionala transportplanen fastställs av regeringen. Målsättningen med regionala transportplanen är att få största möjliga nytta av tilldelade medlen genom att välja de åtgärder som är bäst lämpade för att lösa de behov och brister som finns.

Produktionsstöd ingår i namngivna projekt med maximalt 9 procent av investeringskostnaden. Produktionsstöd ingår också som en del i potterna. Produktionsstödet avser kostnader för utredning, administration i samband med marklösen, beställning och uppföljning.

Volymen i planerna kan utökas genom att de statliga satsningarna kombineras med medfinansiering från exempelvis statliga aktörer, kommuner, näringsliv eller genom brukaravgifter. Före genomförande av projekt i den regionala transportplanen ska frågan om medfinansiering prövas utifrån gemensamt intresse och nytta.

1.12 Uppföljning

En årlig revidering av planen kommer att i samband med Trafikverkets verksamhetsplanering. Vid fyra tillfällen per år samlas tjänstemän från Länsstyrelsen Västernorrland, samtliga kommuner, Landstinget Västernorrland, Trafikverket, Kommunförbundet Västernorrland och Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län för att diskutera aktuella frågor kopplat till planeringen av nationell- och regional transportplan och handlingsplanen för infrastruktur inom ramen för den Regionala utvecklingsstrategin (RUS). Till det tillkommer ett seminarium om den regionala transportplanen och som riktar sig till politiker och tjänstemän i länet. I seminariet avses innehållet i den regionala planen och eventuella förändringar från föregående år att presenteras.

¹ Se bilaga 1 för Regional systemanalys 2010-2021

Vid seminariet kommer kommunerna och andra berörda myndigheter att få information om vilka projekt som påbörjats, vilka som är på gång och om det skett några förändringar mot nuvarande plan.

Under planeringsperioden kan behov uppstå som inte tagits hänsyn till vid planupprättandet. 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.

2. Genomförda insatser 2010-2013

I nedanstående tabell redovisas total budget för 2010-2021, utfallet av de insatser som genomförts 2010-2013.

Genomförda insatser	Total summa i planen mkr 2010-2021	Summa i planen mkr 2010-2013	Summa utfall mkr 2010-2013
Väg- och järnvägsprojekt	172	129,5	124,2
331 Stravreviken planskildhet	2	2	0,8
90 Bollstabruk-Hällsjö	65	65	91,1
86 Bergsåker-Silje	1	1	2,2
90 GC-port Kramfors	5,5	5,5	4,6
335 Gerdal	44	44	4,4
622 Cirkulation Birsta	4	4	0
Sundsvalls hamn, Tunadalsspåret	33	0	0
Järnvägsutredning Sundsvall-Härnösand	12	12	13,1
90 Cirkulation Kramfors	5,5	0	0
Kollektivtrafik och cykelinfrastruktur	274	47,2	46,3
Projekt bästa resan	2	2	2
E4 kollektivtrafikanläggning vid EON	7	7	6,9
Mittbanan Ånge-Sundsvall	27	0	0
Kollektivtrafik, smärre åtgärder	45	6,4	2,5
Tillgänglig kollektivtrafik	33	10	0,5
Statlig infracykelstruktur. Bidrag kommuner TS/Miljö	160	21	34,4
Vägförbättringar	210	26,6	19,8
Hastighetsanpassning	110	24	0
Bärighet p g a vindkraftetablering	45	12	15
Smärre vägåtgärder	55	0,6	4,8
Enskilda vägar	40	8	3,7
Driftbidrag till ickestatliga flygplatser	x	x	20,6
Totalt	696	211,3/231,9	194/214,6
		Summa räknad utan/med flygdriftsbidrag	Summa räknad utan/med flygdriftsbidrag

Tabell 1. Uppföljning regional transportplan Västernorrlands län 2010-2013 (löpande priser) i miljoner kronor

3. Prioriteringar 2014-2025

Tabellen nedan redovisar de åtgärder som föreslås i regionala transportplanen för Västernorrland 2014-2025 samt finansiering från regionala transportplanen.

Regional transportplan Västernorrland 2014-2025	Total kostnad mkr	Summa i planen mkr	NNK	2014	2015	2016	2017-2019	2020-2025
Botniska korridoren	929	113,0			10,0	10,0	48,0	45,0
Ostkustbanan: Gävle-Härnösand	200	20,0			10,0	5,0		5,0
Triangelspår Maland inklusive Tunadalsspåret	669	33,0	1,0				33,0	
Ej namngivna utvecklingsinsatser	60	60,0				5,0	15,0	40,0
Mittnordenkorridoren	40	40,0				5,0	15,0	20,0
Åtgärds paket: Mittbanan	40	40,0				5,0	15,0	20,0
Vägar	327	283,1		35,5	52,6	27,8	45,2	102,0
Väg 335 Överhörns-Sidensjö	83	64,5	-0,42	3,5	27,5	33,5		
Riksväg 86 Bergsäker-Silje	39	27,6	0,02	5,8	16,0	5,8		
Riksväg 86 Kovland	26	12,0		1,2	0,6		10,2	
Återbetalning Riksväg 90 Cirkulation Kramfors	7	7,0		7,0				
Återbet. väg 622 Cirkulation Birsta	2	2,0		2,0				
Statligt bidrag till enskilda vägar	40	40,0		1,0	1,0	1,0	5,0	32,0
Ej namngivna brister	130	130,0		15,0	7,5	7,5	30,0	70,0
Gång- och cykelvägar	190	190,0		23,3	16,0	20,0	41,0	89,7
Väg 615/665 Brovägen-Raholmsvägen (Alnö)	12,7	12,7		0,9	7,9	3,9		
Väg 331 Bergforsen Utskovet-Forsmovägen	2,7	2,7		2,7				

Väg 544 Matfors-Specksta	1,4	1,4		0,9	0,4	0,1		
Väg 957 Näsåker	7	7,0		7,0				
Väg 331 Ramsele	6,5	6,5		6,5				
Ej namngivna statliga gång- och cykelvägar	89,7	89,7		0,0	2,7	11,0	26,0	50,0
Kommunala gång- och cykelvägar	70 exkl medf	70,0		5,3	5,0	5,0	15,0	39,7
Kollektivtrafik	110	110,0		5,1	13,7	13,7	32,5	45,0
Kollektivtrafik- anläggningar inom det stat- liga vägnätet	80	80,0		5,0	10,0	10,0	25,0	30,0
Medfinansiering till regional kollektivtrafik- anläggningar	30 exkl medf	30,0		0,1	3,7	3,7	7,5	15,0
Driftbidrag till ickestatliga flygplatser	123,6	123,6		10,3	10,3	10,3	30,9	61,8
Totalt	1 719,6	859,7		74,3	102,6	106,8	212,6	363,5

Tabell 2. Prioriteringar 2014-2025 i miljoner kronor

4. Beskrivning av länets prioriteringar

Nedan följer en sammanställning av de åtgärder som prioriteras i regionala transportplanen utefter transportslag.

4.1 Botniska korridoren

Botniska korridoren har en mycket stor betydelse för såväl godstransporter som persontransporter regionalt, nationellt och internationellt. Nationellt och internationellt så transporteras stora flöden längs Botniska korridoren mellan råvaruproduktionen i Norrland och förädlingsindustri och marknad i mellersta och södra Sverige och övriga Europa. Den länkar samman Northern Axis-korridoren med den så kallade Nordiska triangeln.

Botniska korridoren har prioriterats av EU i kommissionens förslag till TEN-T och Core Network. Kommissionen pekar på korridorens stora betydelse för Europas råvaruförsörjning. Det innebär att Botniska korridoren i sin helhet måste uppfylla alla de krav som kommer att ställas på Core Network och att projekt inom Botniska korridoren kan söka medfinansiering från EU.

Regionalt så länkar Botniska korridoren ihop den befolkningstäta Norrlandskusten och möjliggör regionförstoring och arbetspendling. En utbyggd järnväg längs Botniska korridoren skulle dessutom innebära att tåg blir ett mer attraktivt transportalternativ för besökare att ta sig till och inom Norrland. De stora 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 dubbelspår på Ostkustbanan mellan Gävle och Härnösand och av Norrbotniabanan.

Den tydliga flaskhalsen inom Botniska korridoren är järnvägssträckan mellan Gävle och Härnösand. Mellan år 2000 och 2012 har antalet tåg på vissa sträckor ökat från omkring 30 till 70 tåg per dygn. Trafikverkets prognoser för år 2020 visar att det finns en efterfrågan på cirka 100 tåg per dygn. Den förväntade trafikökningen är i hög grad ett resultat av att trafiken norr om Sundsvall, på Botniabanan, driftsatts. I Trafikverkets rapport Transportsystemets behov av kapacitetshöjande åtgärder (kapacitetsutredningen) från år 2012 föreslår Trafikverket att delar av den framgångsrika regionala persontågstrafiken mellan Gävle och Sundsvall eventuellt måste överföras från tåg till buss på grund av kapacitetsbrist.

Den sex 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 låga hastigheter får persontågstrafiken i denna del av Norrlandskusten svårt att konkurrera med biltrafiken. Under år 2012 och 2013 har en järnvägsutredning, delfinansierat av regionala transportplanen, för sträckan genomförts. Utredningen visar på att restiden mellan Härnösand och Sundsvall kan förkortas avsevärt till cirka 20 minuter för regionaltåg, vilket kan jämföras med restiderna för buss som ligger runt 45 minuter.

Genom en utbyggnad blir persontågstrafiken ett verkligt konkurrenskraftigt alternativ.

För att säkerställa en långsiktigt hållbar lösning på ostkustbanan måste planeringen av en ny dubbelspårslösning påbörjas omgående. Arbetet bör genomföras sammanhållet för ny dubbelspårig järnväg mellan Gävle och Sundsvall samt ny dragning av järnvägen mellan Sundsvall-Härnösand. Den järnvägsutredning som har genomförts på sträckan Sundsvall-Härnösand bör integreras med projekt Samordnad planering och järnvägsutredning Gävle-Sundsvall.

Botniska korridoren måste länkas samman med tvärstråk och strategiska hamnar för att logistiken ska fungera hållbart och effektivt. Triangelspår Bergsäker, triangelspår Maland med elektrifiering av Tunadalsspåret ger tillsammans direktförbindelse mellan Mittbanan, Ådalsbanan och Sundsvalls hamn. Triangelspår Maland och elektrifiering av Tunadalsspåret medför, i kombination med triangelspår Bergsäker, att godshanteringen till och från Sundsvalls hamn effektiviseras avsevärt.

Triangelspår Bergsäker förbinder Ådalsbanan med Mittbanan. Tillkomsten av triangelspår Bergsäker innebär ett slut på tidskrävande tågvändningar i centrala Sundsvall. I dagsläget kan industrin inte flytta över fler rundvirkes transporter från lastbil till järnväg på grund av kapacitetsbrister. Triangelspår Bergsäker ligger med i Trafikverkets nationella plan.

Triangelspår Maland frigör kapacitet på Ådalsbanan, Mittbanan och på det mycket tungt trafikerade vägnätet E14 och E4. Det är en förutsättning för att kunna erhålla full effekt av de stora investeringarna i Sundsvall logistikpark och SCA:s anläggningar i området. Sundsvalls kommun och SCA investerar cirka 1 500 mkr i spår, logistik och hamnanläggningar, som direkt är beroende av investeringarna i Malandstriangeln och Tunadalsspåret. Länsstyrelsen har tillsammans med Trafikverket (Banverket), Sundsvalls kommun och SCA undertecknat ett genomförandeavtal om medfinansiering av triangelspår Maland och elektrifiering av Tunadalsspåret, industrispåranslutningar, kombiterminaler med mera. Triangelspår Maland finns med i Trafikverkets nationella plan och har en nettonuvärdeskvot på + 1,0.

Ett sammanhållet resecentrum i centrala Sundsvall är av stor betydelse för funktionaliteten i det samlade kollektivtrafiksystemet och för tillvarotagande 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.

Andra hinder efter Botniska korridoren är Ådalsbanan, delsträckan Långsele-Nyland, som generellt sett har mycket låg standard och med stora upprustningsbehov. Konsekvenserna av ett dåligt skött underhåll och ej genomförda upprustningsinsatser har inneburit att tillåtna hastighet för tågen har sjunkit, samtidigt som bärigheten för tunga godståg har försämrats. Sträckan är viktig ur två hänseenden. För det första skapar den redundans i järnvägssystemet genom att länka samman norra stambanan och kustbanan. För det andra är det en viktig transportlänk för några av länets större företag, som idag har stora problem att frakta sina varor till-

förlitligt och säkert på järnvägen. Dessutom kan banan även ha betydelse för de regionala kommunikationerna och bland annat medge snabbare och kortare tågförbindelser på sträckan Östersund-Umeå.

Behov finns av ett triangelspår, med en kurvradie på 300 meter, för att förbinda Botniabanan med Ådalsbanan mot Långsele. Denna spårslinga skulle underlätta för södergående tåg att åka mot Långsele ut på stambanan eller tvärtom underlätta för tåg som kommer från Långsele och ska norrut på Botniabanan.

4.2 Prioriterade åtgärder 2014-2025

Inom ramen för utveckling av Botniska korridoren är följande åtgärder prioriterade:

- Fortsatt planering av utbyggnad dubbelspår Gävle-Sundsvall och fortsatt integrering av järnvägsutredning sträckan Sundsvall-Härnösand.
 - Total kostnad: cirka 200 mkr
 - Regional transportplan: cirka 20 mkr
- Utbyggnad av Triangelspår Maland inklusive elektrifiering av Tunadalsspåret
 - Total kostnad: 669 mkr
 - Regional transportplan: 33 mkr
- Övriga, ej namngivna, utvecklingsinsatser
 - Regionala transportplan: 60 mkr

5. Mittnordenkorridoren

Mittnordenkorridoren förbinder med väg- och järnväg regionerna kring Trondheim, Östersund och Sundsvall. Förbindelsen är av avgörande betydelse för inlandets koppling till kusten och för att skapa redundans i transportsystemet med kopplingar till det nord-sydliga inlandsstråket. 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. Under de senaste åren har en markant resökning utefter Mittbanan skett och prognoserna tyder på ett möjliggörande av en än större resefrekvens med tåg längsefter stråket.

För att Mittnordenkorridoren ska få en bra och effektiv standard och möjliggöra ökat gods- och personresande krävs att ett antal brister i transportinfrastrukturen åtgärdas. Under året 2013 beslutade den norska regeringen om en elektrifiering av Meråkerbanan. Det innebär att det finns goda möjligheter för en stärkt intermodalitet på Mittnordenkorridoren för bland annat godstrafiken med förutsättningar för ökad terminalkapacitet i Östersund, Ånge och Sundsvallsregionen. På svenska sidan är bristerna i restider påtagliga på Mittbanan, framförallt 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 5 000 per år mellan Sundsvall och Ånge.



Ånge är en viktig nod för framförallt godstransporter på järnväg, men även för persontransporter. Foto: Robert Nordevi

Länsstyrelsen Västernorrland är projektägare för projekt North East Cargo Link II (NECL II) som pågår mellan åren 2011-2013. Målsättningen är att förverkliga en öst-västlig transportkorridor genom Mittnorden, med för-

bindelser till Storbritannien, centrala Europa, Ryssland och Asien. Projektet arbetar bland annat med att skapa förutsättningar för förbättringar på väg, järnväg och hamnar.

Arbetet att skapa förbättringar på och längs med Mittbanan kommer att fortsätta under kommande år, vilket kräver samverkan, och eventuellt samfinansiering, med bland annat Regionförbundet Jämtland, Länsstyrelsen Västernorrland, landstinget, kollektivtrafikmyndigheterna i respektive län och Trafikverket.

Rapporten Mittnabo – vision 2020 beskriver ett antal småskaliga förbättringsåtgärder på Mittbanan med relativt stor effekt för såväl den lokala som regionala nivån på restider och kapacitet på Mittbanan. Exempel på sådana åtgärder på är utveckling av godsbangårdar, huvuddvärgssignal med tillhörande balisgrupp och flyttningar av repeterbalisgrupper.

Sedan hösten 2013 pågår en åtgärdsvalsstudie för Mittstråket. Trafikverket leder arbetet tillsammans med Regionförbundet Jämtland och Länsstyrelsen Västernorrland. Under processens gång är det tänkt att kommuner, myndigheter och organisationer ska ges möjlighet till dialog och inspel i åtgärdsvalsstudien som beräknas vara klar hösten 2014.

6. Prioriterade åtgärder 2014-2025

Inom ramen för utveckling av Mittnordenkorridoren är följande åtgärder prioriterade:

- 40 mkr för åtgärder på Mittbanan. Åtgärdspaketet möjliggör både småskaliga insatser och utredning av större brister på sträckan. Effekterna av åtgärderna förväntas bidra till restidsförkortning, förbättrad standard och ökad tillgänglighet.

7. Vägar

7.1 Prioriterade vägstråk



E4 är ett viktigt vägstråk för lokala personresor och internationella godstransporter.
Foto: Robert Nordevi

Västernorrlands vägnät består av cirka 1 900 mil väg, av vilka drygt 500 mil är statliga och drygt 1 350 mil är kommunala. Dessutom tillkommer det enskilda vägnätet i Västernorrland på 2 400 mil. Europavägarna E4 och E14 sammanbinder tillsammans med riksväg 90, vägarna 83, 87 och 335 länets sju kommunhuvudorter och med huvudorter i grannlänerna. Stråken är viktiga både för gods- och personresor.



E4 kring Sundsvall får i början av planperioden en delvis ny sträckning med bro över Sundsvallsfjärden. Foto: Valter Perselli

Sedan år 2011 har alla kommuner i länet utom Sollefteå dagtågstrafik. För Sollefteås integrering med närliggande arbetsmarknadsregioner är riksväg 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. Väg 622 (Timmervägen) har en allt ökande trafikmängd. Det har lett till att det finns ett behov av att se över tänkbara åtgärder för vägen. För besöksnäringen prioriteras samma vägnät som för arbetspendling och gods. Väg 315 prioriteras också eftersom den sammanlänkar kusten med fjällvärlden.

De namngivna vägätgärdena i den regionala transportplanen omfattar i samtliga fall gång- och cykelväg med ökad trafiksäkerhet och standard som åtgärder.

Slutgiltigt beslut om byggstart av statliga vägätgärder förutsätter att frågan om kommunal medfinansiering har prövats utifrån gemensamma intressen och nytta.

7.1.1 Väg 335 Överhörns-Sidensjö

Väg 335 ingår i stråket Östersund-Sollefteå-Örnsköldsvik-Umeå. Det är en förbindelse mellan Jämtland och nordöstliga delarna av Västernorrland och har stor lokal, regional och interregional betydelse. Tidigare har vägförbättringar genomförts på delen från Sollefteå fram till Sidensjö.



Väg 335 passerar över vattentäkten i Gerdal vilken är huvudförsörjande för Örnsköldsviks tätort. Foto: Robert Nordevi

Avsnittet mellan Överhörns och Sidensjö berör Gerdal vattentäkt vilken är huvudförsörjande för Örnsköldsviks tätort. Åsen har en stor betydelse som grundvattenbildare och utgör den viktigaste grundvattentillgången för Örnsköldsviks tätort. Väg 335 ligger i direkt anslutning till uttagsområdet

och en olycka riskerar att förorena vattentäkten med mycket allvarliga konsekvenser.

I regionala transportplanen 2010-2021 fanns medel avsatta för åtgärder på väg 335 och som innebar en breddning av vägen till 6,5 meter samt ett visst skydd för vattentäkten. En fördjupad vägutredning visade ett behov av utökad skydd av vattentäkten och att en vägstandard på 7,5 meter var att föredra med tanke på vägens regionala betydelse, stråket Östersund-Sollefteå-Örnsköldsvik-Umeå. Det ursprungliga vägförslaget visade sig också mer kostsamt än tidigare beräkningar.

Åtgärden på väg 335 är ett samverkansprojekt mellan länsstyrelsen, Trafikverket och Örnsköldsviks kommun. Enligt det förslag som finns på åtgärder kring väg 335 har länsstyrelsen tillsammans med Trafikverket och Örnsköldsviks kommun en ambition att säkerställa skyddet för vattentäkten och standarden på vägen och utöver det finns 9,5 miljoner kronor till medfinansiering för det utökade vattentäktsskyddet. Projektet har en negativ nettonuvärdeskvot, men då är inte den minskade risken för förorening av vattentäkten med i kalkylen. Investeringen som avser skydd av vattentäkten bedöms som mycket låg i förhållande till de kostnader som kommer att uppstå om vattentäkten skulle bli skadad av föroreningar. Därför bedöms nyttan av samtliga effekter som ej ingår i NNV som positiv. (Trafikverket, Juli 2013) Mot denna bakgrund bedöms åtgärden vara mycket viktig att genomföra.

- Total kostnad väg 335: 83 mkr
- Regional plan: 64,5 mkr
- Trafikverket: 14,5 mkr
- Örnsköldsviks kommun: 4 mkr
- NNK: -0,42.

7.1.2 Riksväg 86 delen Bergsåker-Silje

Riksväg 86 går mellan Sundsvall och Bispgården. Vägen som knyter ihop Sundsvall med de nordvästliga delarna av länet är viktig för arbetspendling och godstransporter med anslutning till Riksväg 87 i norr. Vägen har idag stora brister beträffande bärighet, trafiksäkerhet och oskyddade trafikanter. Bärighetsproblemen för vägen, som är BK1-klassad, finns på flera ställen då den går på hög bank och med branta släntlutningar och tillhörande erosionsproblem. Stabiliteten efter sträckan leder även till hög underhållskostnad för beläggning i och med att det inte blir något varaktigt resultat av de utförda underhållsåtgärderna. I åtgärden byggs gång- och cykelväg längs med vägen. Vägen påverkas mycket av osäkerhetsfaktorer i hastighetsöversynen vilket kan få konsekvenser för arbetspendlingen. Projektet har en mycket svag positiv nettonuvärdeskvot, men vägen bedöms ändå som samhällsekonomiskt lönsam.

- Total kostnad riksväg 86 delen Bergsåker-Silje: 39 mkr
- Regional plan 27,6 mkr
- Trafikverket 11,4 mkr
- NNK: 0,02

7.1.3 Riksväg 86 delen Kovland

Delen Kovland är i stora behov av åtgärder. Vägsträckan är enligt Trafikverkets prioriteringsutredning från 2013-01-09 för Riksväg 86, Bergsaker-Kävsta, högprioriterad på grund av allvarliga olyckor, bristande geometri och erosionsrisk. Längsmed stora delar av Riksväg 86 är bristerna stora beträffande bärighet, trafiksäkerhet och oskyddade trafikanter. Bärighetsproblemen för vägen, som är BK1-klassad, finns på flera ställen då den går på hög bank och med branta släntlutningar och tillhörande erosionsproblem. Stabiliteten efter sträckan leder även till hög underhållskostnad för beläggning i och med att det inte blir något varaktigt resultat av de utförda underhållsåtgärderna. I åtgärden byggs gång- och cykelväg. Vägen påverkas mycket av osäkerhetsfaktorer i hastighetsöversynen vilket kan få konsekvenser för arbetspendlingen.

- Total kostnad riksväg 86 delen Kovland: 26 mkr
- Regional plan 12 mkr
- Trafikverket 14 mkr

7.1.4 Återbetalningar Väg 622 Cirkulation Birsta och Väg 90 Cirkulation Kramfors

Två objekt är medfinansierade genom förskottering; väg 622, Cirkulation Birsta och Riksväg 90, Cirkulation Kramfors. Återbetalning av förskotteringen sker genom överskottsmedel år 2014.

7.1.5 Enskilda vägar

Det enskilda vägnätet i Västernorrland är omfattande och utgör cirka 2 400 mil. Dessa vägar är ett viktigt komplement till det allmänna vägnätet. Framkomligheten är viktig för möjligheten att pendla till arbetet och skola, men också för näringslivets transporter och besöksnäringen. De enskilda vägarna är viktiga för både gods- och persontransporter. Det statliga bidraget kan som mest omfatta högst 75 procents stöd till enskilda väghållare. Det enskilda bidraget regleras via förordningen om statligt bidrag till enskild väghållning (1989:891).

7.1.6 Ej namngivna brister

Västernorrlands vägnät är omfattande och bitvis av låg standard, inte minst med tanke på den omfattande lastbilstrafiken på länets vägar. Det finns således kontinuerliga behov av att förbättra vägsystemet. Bristerna och behoven kan se olika ut med olika grad av omfattning. Det kan handla om alltifrån kurvrätningar, korsningsåtgärder, utöka antalet rastplatser, åtgärder för farligt gods, hastighetsanpassning, förbättrad trafiksäkerhet, nationella miljömål, förbättrad bärighet för vindkraftsetablering och behov av anpassning för utveckling (eller etablering) av näringslivsverksamheter.

Dessutom kan oförutsedda och uppkomna brister behöva utredas. Grundidén är att skapa ett handlingsutrymme för vägåtgärder. Behoven är stora och prioriteringen av vägåtgärder är av strategisk betydelse och kommer i första hand att beröra länets viktiga stråk för bland annat godstransporter och arbets- och studiependling.

7.2 Prioriterade åtgärder 2014-2025

Inom ramen för utveckling av länets vägnät är följande åtgärder prioriterade:

- Väg 335 Överhörnas-Sidensjö inklusive vattentäktsskydd
 - Total kostnad: 83 mkr
 - Regional transportplan: 64,5 mkr
- Riksväg 86 Bergsåker-Silje inklusive gång- och cykelväg
 - Total kostnad: 39 mkr
 - Trafikverket: 11,4 mkr
 - Regional transportplan: 27,6 mkr
- Riksväg 86 Kovland inklusive gång- och cykelväg
 - Total kostnad: 26 mkr
 - Regional transportplan: 12 mkr
- Återbetalning Riksväg 90 Cirkulation Kramfors
 - Regional transportplan: cirka 7 mkr
- Återbetalning Väg 622 Cirkulation Birsta
 - Regional transportplan: cirka 2 mkr
- Statligt bidrag till enskilda vägar
 - Regional transportplan: cirka 40 mkr
- Ej namngivna brister
 - Regional transportplan: cirka 130 mkr

8. Gång- och cykelvägar

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

Cykeltrafik har en allt större betydelse för den starka och allt mer växande besöksnäringen i länet. Jämfört med gällande planperiod har arbetet med att ta fram kommunala cykelplaner i länet intensifierats. Det finns ett stort behov av gång- och cykelvägar längs såväl kommunala som statliga vägar i länet.

Under förra planeringsperioden har de flesta cykelobjekten i prioriteringsgrupp ett i cykelplanen endera genomförts eller påbörjats.

Länsstyrelsen anser att det är motiverat att i utredningsskedet även pröva en enklare standard på cykelvägar i vissa stråk, så kallade barmarksvägar framförallt för fritidscykling och/eller satsningar på cykelturism. Förhoppningen är att på det sättet åstadkomma fler gång- och cykelvägar inom de givna ekonomiska ramarna.

8.1 Gång- och cykelvägar på kommunala vägar

När behovet av ny gång- och cykelväg ska bedömas måste potentialen till ökad cykling vara en tungt vägande faktor. Medfinansiering till gång- och cykelåtgärder på kommunala vägar sker enligt liknande prioriteringsgrund som cykelvägar på statliga vägar, det vill säga efter de uppsatta kriterier som presenteras nedan. För kommuner är det möjligt att söka bidrag (statlig medfinansiering) för gång- och cykelvägar. Bidraget uppgår till maximalt 50 procent.

8.2 Plan för gång- och cykelvägar på statliga vägar

Länsstyrelsen har tillsammans med bland annat kommunerna, Trafikverket, landstinget och kollektivtrafikmyndigheten i länet sett över kriterierna för prioritering av gång- och cykelvägar. Det har bland annat lett till att en gemensam syn på att sammanhängande stråk av gång- och cykelvägar fortsättningsvis ska prioriteras. Kommunernas önskemål om prioriteringar samt sex motiveringsgrunder ligger till grund för prioriteringen.

Kriterierna för prioritering av gång- och cykelvägar är:

- Barns skolvägar (B)
- Arbetspendling (P)
- Viktiga målpunkter (V)
- Koppling till kollektivtrafik (K)
- Sammanhängande stråk (S)
- Trafiksäkerhet (T)

Gång- och cykelplanen är uppdelad i tre prioriteringsgrupper. Prioritetsgrupp två och tre redovisas längst bak i den regionala transportplanen som bilaga gång- och cykelplan.

Prioritet ett innebär att åtgärderna går till utredningsstart med målsättning att samtliga objekt i grupp ett ska vara genomförda under planperioden.

Prioritet två omfattar ett antal projekt med möjlighet att flyttas upp i prioritetsgrupp ett. När det blir aktuellt beror till stor del på tilldelad budget och utfallen av prioritetsgrupp ett.

Prioritet tre omfattar ett antal projekt som inte prioriterats under planperioden. En översyn av objekten kommer att ske på årsbasis.

8.3 Hanteringen av gång- och cykelplanen under planperioden

Målsättningen är att utveckla ett mer sammanhängande gång- och cykelvägnät jämfört med dagens situation. För att det ska uppnås behöver länsstyrelsen, kommunerna och Trafikverket gemensamt samverka och arbeta med gång- och cykelåtgärder.

Slutgiltigt beslut om byggstart av statlig cykelväg förutsätter att frågan om kommunal medfinansiering har prövats utifrån gemensamma intressen och nytta. Medfinansiering prövas i normalfallet för avsedd åtgärd om kommunen avser utformning som är att klassa utöver gemensam standard och nytta. Stat och kommun måste samverka för att inte skapa felande länkar inom nätet samt för att åtgärda befintliga felande länkar. Det är därför viktigt att kommunen har en övergripande strategi för gång- och cykeltrafik. Åtgärder i gång- och cykelinfrastruktur kan med fördel kombineras med attitydpåverkande insatser för ökad användning av infrastrukturen. Länsstyrelsen har som ambition att under planperioden utvärdera användningen av länets gång- och cykelvägnät för att skapa ett mer fokuserat arbete kring utvecklingen av länets gång- och cykelanvändning.

Den kostnadsschablon som den regionala transportplanens gång- och cykelprioriteringar grundar sig på är 4 miljoner kronor per kilometer.² Vissa objekt i prioriteringsgrupp ett överstiger snittkostnaden per kilometer. Det beror på att arbetet med objekten redan är igång och att faktorer som passage över väg/järnväg, sänkning av befintlig sträcka påverkar kostnadsbilden.

² Trafikverket 2013

8.4 Prioriterade åtgärder 2014-2025

Inom ramen för utveckling av länets gång- och cykelvägar är följande åtgärder prioriterade:

- Åtgärder på statliga vägar
 - Regional transportplan: cirka 120 mkr
- Åtgärder på kommunala vägar
 - Total kostnad: cirka 140 mkr
 - Regional transportplan: 70 mkr

Gång- och cykelåtgärder på statliga vägar sker enligt nedanstående prioritering:³

Väg nr	Kommun	Objekt	Motive- ring	Upp- skattad längd i km	Upp- skattad kostnad i mkr ⁴
331	Sollefteå	Ramsele	B	1	6,5
957	Sollefteå	Näsåker	B, P	1,4	7,0
544	Sundsvall	Matfors-Lucksta (Specksta)	B, T	3,2	12,8
615/665	Sundsvall	Brovägen- Raholmsvägen (Alnö)	B, T, V	2,6	12,7
622	Sundsvall	Ljustavägen från Johannedal till Östra Birsta	T, V	1,9	7,6
331	Timrå	Bergeforsen: Utskovet- Forsmovägen	B, P, S	0,6	2,4
83	Ånge	Mallberget-Ånge C	B, P, V, K, S, T	0,5	2
531	Ånge	Ljungaverk	B, K, P	0,6	2,4
352	Örnsköldsvik	Nordanås-Sportvägen	B, T, S	1,3	5,2
1060	Örnsköldsvik	Bodum, Skepparvägen- Dekarsövägen	B, P, T, V	1,2	4,8
Totalt				14,3	63,4

Tabell 3. Gång- och cykelvägar i prioritetsgrupp 1

Kriterierna för prioritering av gång- och cykelvägar är:

Barns skolvägar (B), Arbetspendling (P), Viktiga målpunkter (V), Koppling till kollektivtrafik (K), Sammanhängande stråk (S), Trafiksäkerhet (T)

³ Utöver dessa ingår gång- och cykelåtgärder i vägåtgärderna: Väg 335 Överhörnäs-Sidensjö, Riksväg 86 Bergsåker-Silje och Riksväg 86 Kovland

⁴ Schablonmässig kostnad för gång- och cykelväg är 4 miljoner kronor per kilometer (Trafikverket 2013)

9. Kollektivtrafik

I Västernorrland ska den regionala tillväxten vara hållbar och att utveckla ett hållbart transportsystem är en viktig pusselbit i det arbetet. Om kollektivtrafikresor ersätter bilresor minskar trafikens miljöpåverkan. Ökad regional tillgänglighet till arbetsplatser, skola, rekreation med mera ger dessutom stora samhällsvinster, lokalt, regionalt och nationellt. (Från räls till resande, 2009) En väl fungerande kollektivtrafik ökar tillgängligheten för alla länets invånare, oavsett kön, ålder, socioekonomisk tillhörighet, funktionsnedsättning etcetera.

Västernorrlands möjligheter att öka kollektivtrafikresandet är god, med tanke på den nystartade persontrafiken mellan Sundsvall och Umeå. Antalet resenärer med Norrtåg på sträckan Umeå-Örnsköldsvik-Kramfors-Härnösand-Sundsvall har nästan fördubblats mellan år 2012 och 2013. Tåget skapar möjligheter att pendla längre sträckor än tidigare, och därmed ökar länets arbetsmarknadsstorlek. Tåget binder även samman orter i länet med orter i andra län. Örnsköldsvik-Umeå är ett exempel på det. De två städernas differentierade struktur skapar en komplementaritet som gynnar båda kommunerna.

Busstrafiken är idag stommen i det regionala och lokala kollektivtrafiksystemet med stor betydelse för bland annat studiependling, arbetsresor, sjukresor och privatresor. Ett väl fungerande busslinjenät är viktigt för att koppla samman de delar av länet som inte nås av järnvägen.

Ökad regional tillgänglighet 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.

Att bedriva konventionell kollektivtrafik, som ursprungligen är tätortstrafik, på lands- och glesbygd ses ofta ineffektivt ur ett ekonomiskt- och resandeperspektiv. Länet välkomnar regeringsbeslutet om studie kring lagstiftning för särskilda persontransporter.⁵ Det finns därför behov av att utveckla och testa nya kollektivtrafiklösningar som är särskilt framtagna ur ett landsbygds- och glesbygdsperspektiv. Exempel på lösningar skulle kunna vara organiserade samåkningslösningar, byabussverksamhet och anropsstyrd trafik.

Projekt Bästa Resan genomfördes åren 2008-2012. Inom ramen för projektet genomfördes ett stort antal aktiviteter för att stimulera fler människor att välja det kollektiva transportsättet, bland annat attityd- och beteendepåverkan, pendlingsparkeringar och realtidssystem. Erfarenheterna från Bästa Resan är bland annat att endast investeringar i infrastruktur inte är tillräckligt. Kompletterande insatser såsom att utveckla nya former av kollektivtrafik och satsningar på informations- och kommunikations-

⁵ Regeringen 2013-12-05

insatser för att påverka individens attityd till hållbart resande ger ökade möjligheter till att fler väljer kollektivtrafiken.

9.1 Tillgänglig kollektivtrafik

Många människor har en eller flera funktionshinder. Det kan till exempel handla om hörselnedsättning, rörelsehinder, synnedsättning och astma/-allergi. Äldre personer och personer med funktionshinder har behov som i vissa fall ställer särskilda krav på transporter. Enligt kollektivtrafiklagen ska trafikförsörjningsprogrammet innehålla en redovisning av tidsbestämda mål och åtgärder för anpassning av kollektivtrafik med hänsyn till behov hos personer med funktionsnedsättning samt de bytespunkter och linjer som ska vara fullt tillgängliga för alla resenärer.



Exempel på anpassning av hållplats för personer med funktionsnedsättning. Här i Ånge, vid Ånge Central. Foto: Robert Nordevi

Enligt riksdagens mål ska kollektivtrafiken vara användbar för alla, och anpassningen till en tillgänglig kollektivtrafik vara färdig 2010. Trafikverket har i samverkan med berörda aktörer tagit fram ett så kallat prioriterat nätverk där stationer, fordon, trafik och övrig service är av hög kvalitet och användbart för alla. Utefter Trafikverkets strategi bör arbetet i Västernorrland inriktas på fler viktiga målpunkter och pendlingsstråk, samt förgreningar till ett sådant nät och därefter till hela systemet.

9.2 Arbetsprocess för kollektivtrafikanläggningar

Länsstyrelsen kommer under hösten 2013 att bilda en styrgrupp bestående av representanter från länsstyrelsen, Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län, Trafikverket, Sundsvalls kommun och Landstinget Väster-

norrland med syfte att arbeta fram en detaljerad planering av prioriterade kollektivtrafikanläggningar i länet. Styrgruppen ska, i samverkan med upp-handlad konsult, ta fram målpunkter och pendlingsstråk som ska prioriteras. Detta arbete kommer att ha sin utgångspunkt i den inventering som Trafikverket gjort kring tillgänglig kollektivtrafik, analyser från projektet Bästa Resan, trafikförsörjningsprogrammet samt de underlag som kommunerna har. Samtliga kommuner deltar dessutom i arbetet som en referensgrupp genom Forum för Samhällsplanering, där kommunerna kommer med inspel och synpunkter under arbetets gång. En väl fungerande kollektivtrafik är beroende av att många parter samarbetar och arbetar i samma riktning.

Parallellt med arbetet kommer regionala kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrland arbeta fram en analys och genomgång av den befintliga hållplatsstrukturen i länet. Arbetet inkluderar kategorisering, strukturering och sätta prioriterings- och tillgänglighetsklasser på länets hållplatser (minst 3 000 stycken). Utfallet av hållplatsstudien kommer att vara ett värdefullt underlagsmaterial till prioriteringarna inom regionala transportplanen.

9.3 Prioriterade åtgärder 2014-2025

Insatser riktas i första hand till de stråk som har störst resande och resandepotential, det vill säga tydliga befolknings- och pendlingsstråk och områden med många, stora arbetsplatser och skolor. Syftet med åtgärderna är också att koppla detta mot personer med funktionsnedsättning – vid åtgärder ska det exempelvis vara standard att se över de behov som finns och vilka åtgärder som behövs kopplat tillgängligheten till och från kollektivtrafikanläggningar; kollektivtrafiknoder, hållplatser.

I åtgärden ingår såväl investeringar på det statliga vägnätet som medfinansiering till regionala kollektivtrafikanläggningar med högst 50 procent. Inga av kollektivtrafikanläggningarna överstiger en kostnad på 25 mkr och behöver därmed inte namnges i planen. Inom ramen för insatserna inkluderas möjligheten att medfinansiera större projekt och insatser såsom Bästa Resan där en kombination av fysiska åtgärder och påverkansåtgärder kan genomföras.



110 miljoner kronor avsätts för ökat kollektivt resande till följande insatser:

- Cirka 80 mkr kollektivtrafikanläggningar inom det statliga vägnätet varav cirka 20 mkr till insatser som förbättrar tillgängligheten för funktionshindrade
- Cirka 30 mkr till medfinansiering (max 50 procent) till regionala kollektivtrafikanläggningar

Samtliga åtgärder genomförs i enlighet med den arbetsprocess som presenterades tidigare.

10. Driftbidrag till ickestatliga flygplatser

Regeringen beslutade 2012-03-22 om fördelning av driftbidrag till ickestatliga flygplatser där staten inte upphandlar transportpolitiskt motiverad flygtrafik. Västernorrland hade vid beslutsdatumet två ickestatliga flygplatser, Örnsköldsvik Airport och Höga Kusten Airport, vilka inkluderas i regeringens beslut. Däremot innebär beslutet att tilldelningen till Västernorrlands regionala transportplan under planperioden 2014-2025 inte ännu inkluderar Sundsvall-Timrå Airport som numera har övergått i kommunalt ägande.

Fördelningen av medel baseras på den fördelningsmodell som Trafikverket använt sig av. Fördelningen av driftbidraget sker regionalt via den regionala transportplanen. För Västernorrlands del gäller att regionala transportplanen tillskjuts årligen 10,3 mkr fram till år 2025, genom Örnsköldsvik Airport och Höga Kusten Airport. De medel som tillförs länet kan användas till drift till kommunalägda (ickestatliga) flygplatser eller andra åtgärder inom de regionala trafiksystemen som inryms i den regionala transportplanen. En uträkning genomförd av Trafikverket, och enligt föreslagen modell, visar att Sundsvall-Timrå Airport skulle öka de regionala ramarna med mellan 1-2 mkr årligen. Medel som alltså inte kommer Västernorrland (och flygplatsen) till gagn enligt regeringens beslut.

Länsstyrelsen har under sommaren 2013 beställt en rapport från WSP där olika fördelningsmodeller för flygplatsbidraget tas fram. Fördelningsmodellen avser att beskriva en fördelningsnyckel som kan utgöra en riktlinje för underskottstäckningen. En sådan rimlig fördelningsnyckel utgörs av den långsiktiga och ekonomiska nyttan för respektive kommun av att flygplatsen finns kvar. Denna nytta kan då lämpligen beräknas med en tillväxtmodell, med vars hjälp man kan uppskatta den långsiktiga ekonomiska utvecklingen av att flygplatsen stängs och verksamheten upphör. Då får man ett mått på förlusten av inkomster och sysselsättning.

Fördelningsmodellerna som tas fram kommer att med hjälp av olika fördelningsnycklar visa på hur tilldelningen av flygplatsbidraget kan skilja sig åt beroende på hur flygplatsernas verksamhet utvecklas. Modellen kommer att visa på sju olika kombinationer av tänkbara bidragsstrukturer. Eftersom flygplatsernas geografiska upptagningsområden är delvis överlappande och olikartade, kommer nyttan för respektive kommun att variera. Flygplatsbidragets procentuella fördelning blir beroende på de sju typfallen.

Slutrapporten kommer länsstyrelsen tillhanda i oktober 2013, varav diskussioner med berörda parter genomförs för hur fördelningen från och med 2017 kommer att se ut.

10.1 Prioriterade åtgärder 2014-2025

För flygplatsernas verksamhetsår 2013-2016 kommer fördelningen av flygplatsbidrag att ske enligt följande:⁶

År	Höga Kusten Airport	Sundsvall-Timrå Airport	Örnsköldsvik Airport
2013	5,5	0	4,8
2014	5,5	0	4,8
2015	5,5	0	4,8
2016	5,5	0	4,8

Tabell 4. Fördelning av driftbidrag 2013-2016 i miljoner kronor

Fördelningen av flygdriftbidrag kan komma att förändras. Länsstyrelsen Västernorrland för en kontinuerlig dialog med Regeringskansliet om att Sundsvall-Timrå Airport också ska inkluderas i systemet gällande driftbidrag till ickestatliga flygplatser. Om regeringen beslutar att utöka ramarna för driftbidraget kommer Sundsvall-Timrå Airport att erhålla den summa som utökningen innebär under perioden 2013-2016.

⁶ Utbetalning av driftbidrag sker så under första kvartalet följande år och belastar således detta budgetår. Exempelvis betalas driftbidrag för verksamhetsår 2013 ut under första kvartalet 2014 (budgetår).

11. Samlade effekter

11.1 Miljöbedömning och miljökonsekvensbeskrivning

11.1.1 Sammanfattning

Länsstyrelsen Västernorrland har, på uppdrag av regeringen, upprättat ett förslag till transportslagsövergripande plan för regional transportinfrastruktur för perioden 2014-2025.

De flesta hushåll och många företag är beroende av transporter i olika former. Transportsektorn har idag stor påverkan på miljön i Sverige. Transportsektorns andel av de svenska utsläppen av koldioxid är mer än 30 procent. Sektorn är dessutom nästan helt beroende av fossila bränslen.

Föreliggande förslag till regional transportplan är i allt väsentligt en revidering av den plan som upprättades år 2010. I den tillhörande miljökonsekvensbeskrivningen (MKB) gjordes en avgränsning för att koncentrera arbetet på de frågor som är mest relevanta för transportplanen. I denna MKB har vi bedömt att den avgränsning och det samråd som genomfördes då är relevant även för den nu reviderade planen. Planens redovisade miljöeffekter (positiv, negativ eller ingen påverkan, relateras till om ingen åtgärd genomförs (nollalternativ).

En regional transportplan anses medföra en betydande miljöpåverkan på grund av de efterföljande åtgärderna. Planen bedöms ändå i olika omfattning bidra positivt till de nationella miljömålen klimat och hälsa. Syftet med miljöbedömningen är att integrera miljöaspekter i den regionala transportplanen så att en hållbar samhällsutveckling i Västernorrlands län kan främjas.

Regionala transportplanens enskilt mest omfattande satsning utgörs av investeringar i gång- och cykelvägar, som totalt omfattar 190 miljoner kronor. Åtgärden bedöms ge positiva bidrag till de regionala hälso- och klimatmålen.

Regionala transportplanen bedöms kunna medföra miljöpåverkan inom följande områden:

- Klimatpåverkan och energianvändning
- Påverkan på människors hälsa
- Påverkan på landskapet

Avgränsningen bygger på en analys utifrån de nationella och regionala miljö kvalitetsmålen samt miljöbalkens kapitel 6, 12§, punkt 6. Syftet med en miljöbedömning är att påverka planeringens innehåll och resultat så att en hållbar utveckling främjas.⁷

⁷ Miljöbalken (SFS 1998:808), 6 kap. 11§.

Miljöbedömningen avser något förenklat den process som ska resultera i en miljökonsekvensbeskrivning. Den ska integreras i planarbetet och ske parallellt med planprocessen. Arbetet försiggår parallellt på två olika plan; ett nationellt som trafikverken ansvarar för och ett regionalt där regioner, regionala självstyrelseorgan eller länsstyrelser har ansvaret.

Den nationella planen omfattar i huvudsak investeringar i statliga järnvägar, nationella vägar, miljöförbättrande åtgärder utmed statliga vägar och järnvägar samt andra större och övergripande strategiska åtgärder inom transportsystemet. Länsplanerna för regional transportinfrastruktur får i princip omfatta alla övriga åtgärder som berör transportsystemet. Den kan även omfatta insatser på det statliga järnvägsnätet och det statliga stamvägnätet som inte prioriterats i den nationella planen.

11.2 Miljöbedömning och miljökonsekvensbeskrivning

Regionala transportplanens miljökonsekvensbeskrivning för gällande plan 2010-2021 utgör underlag för denna plan då det strukturellt inte är några större förändringar. Planerade åtgärder i den här planen kommer sannolikt att marginellt påverka miljökonsekvenserna jämfört med tidigare plan.

11.3 Nationella och regionala miljömål

Riksdagen tog den 22 juni 2010 beslut om en ny målstruktur för det nationella miljöarbetet med en ny organisation och ny bedömningsgrund för miljö kvalitetsmålen. Målstrukturen utgörs numera av:

- Miljö kvalitetsmål
- Etappmål
- Generationsmål

Miljö kvalitetsmålen beskriver det tillstånd i den svenska miljön som miljöarbetet ska leda till. Det finns även preciseringar av varje miljö kvalitetsmål. Preciseringarna förtydligar målen och används i det löpande uppföljningsarbetet av miljömålen.

Etappmålen som nu ersätter de tidigare delmålen identifierar en önskad inriktning/omställning i samhället. De anger steg på vägen för att nå det uppsatta generationsmålet och ett eller flera miljö kvalitetsmål. Etappmålen ska däremot inte ange ett miljö tillstånd eftersom det är fastlagt i miljö kvalitetsmålen med sina respektive preciseringar.

Generationsmålet är ett övergripande inriktningsmål för den nationella miljöpolitiken. Huvudsyftet med målet är att det ska ge vägledning om de värden som ska skyddas för framtiden och den samhällsomställning som krävs för att nå önskad miljö kvalitet. För att nå detta krävs en ambitiös och god miljö politik i Sverige, inom EU, men också i internationella sammanhang. Generationsmålet ska vara vägledande för miljöarbetet på alla nivåer i samhället.

Generationsmålet innebär att förutsättningarna för att lösa miljöproblemen ska nås inom en generation. Miljöpolitiken ska därför fokusera på att:

- Ekosystemen har återhämtat sig, eller är på väg att återhämta sig, och deras förmåga att långsiktigt generera ekosystemtjänster är säkrad.
- Den biologiska mångfalden och natur- och kulturmiljön bevaras, främjas och nyttjas hållbart.
- Människors hälsa utsätts för minimal negativ miljöpåverkan samtidigt som miljöns positiva inverkan på människors hälsa främjas.
- Kretsloppen är resurseffektiva och så långt som möjligt fria från farliga ämnen
- En god hushållning sker med naturresurserna.
- Andelen förnybar energi ökar och att energianvändningen är effektiv med minimal påverkan på miljön.
- Konsumtionsmönstren av varor och tjänster orsakar så små miljö- och hälsoproblem som möjligt.

11.4 Sammanfattning av regionala transportplanen kopplat till andra planer

Regionala transportplanen hänger samman med den nationella transportplanen. Den kan samtidigt ses som ett av länets styrdokument för hållbar utveckling, under den övergripande Regionala utvecklingsstrategin (RUS) för Västernorrlands län. Kommunalt formuleras övergripande ambitioner för transportplaneringen främst i översiktsplaneringen. Infrastrukturplaneringen resulterar i planer för olika objekt.

11.5 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 inriktning 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. De statliga investeringsplanerna ger också finansiellt stöd till investeringsbeslut hos kommuner och trafikmyndigheter (länstrafikbolag) vilka står för en väsentlig del av transportinfrastrukturen och trafikeringen. 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, det vill säga; 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 ett dubbelspår på järnväg mellan Härnösand och Gävle. Mot den före-

gående regionala transportplanen görs en än större satsning på en 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. Vidare är en vägåtgärdsinvestering direkt avgörande för skyddet av vattenförsörjningen för Örnsköldsviks tätort. Planeringsarbetet utgår också från de nationella transportpolitiska målen, infrastrukturpropositionen och regeringens planeringsdirektiv.

11.6 Behovet av avgränsning

Den regionala transportplanen har en styrande inverkan på det fortsatta planeringsarbetet där prövning av miljöbalken (MB) ska ske. Planen behandlar transportsystemet och dess utveckling på regional nivå, vilket har en stor bäring på miljön. 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. 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 och avgränsas i tid till det slutår som planperioden har, det vill säga år 2025. Klimatmålen är satta till 2020 så i dessa fall kan även 2020 tillämpas som horisont även om regionala transportplanen sträcker sig till och med 2025. 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
- Påverkan på landskapet
- Påverkan på naturmiljö, kulturmiljö eller rekreativvärden

Avgränsningen bygger på en analys utifrån de nationella miljö kvalitetsmålen.

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.

Den geografiska avgränsningen är primärt påverkan i Västernorrlands län. Bedömningen omfattar gång och cykel, järnväg, väg, flyg och åtgärder kring dessa.

11.7 Nollalternativ

Med nollalternativet avses länets transportinfrastruktur år 2025. Det är ett teoretiskt referensalternativ som utgår från situationen 31 december, 2013 och att inga nya åtgärder görs i transportinfrastrukturen efter det datumet, förutom drift och underhållsåtgärder. Miljökonsekvenser av pågående investeringar ingår i nollalternativet. Transportarbetet kommer att fortsätta att öka vilket betyder försämrade framkomlighet, trafiksäkerhet och klimatpåverkan.

De nationella miljömålen är intressanta för att bedöma om transportplanen följer målens ambitioner eller inte. Ett problem är dock att transportplanens och miljömålen tidsperiod inte alltid överensstämmer. Det är trots detta intressant att bedöma om transportplanen förstärker eller motverkar målen, det vill säga om transportplanen till sin karaktär överensstämmer med uppsatta nationella 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. 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 bebyggd 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

lågriksnivåer 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, bland annat 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 från och med 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 Härnösand och Örnsköldsvik skulle förbättra luftföroreningsituationen i dessa tätorter, i vilka man periodvis har så pass höga halter att de medför hälsorisker. E4-bron över Sundsvallsfjärden kommer tillsammans med det åtgärdspaket som Sundsvalls kommun under hösten 2013 arbetar fram för att nå de gällande miljömålskraven bidra till att Sundsvalls tätort under planperioden har möjligheten att nå acceptabel luftkvalitet.

God bebyggd miljö innehåller delar om landskapsbarriärer, ett väl utvecklat och tryggt kollektivtrafiksystem, 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. 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 kunna ge stora negativa följder för Örnsköldsviks tätort om inte vattentakten i Gerdal ges skydd. 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 avilar 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. 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 svarbedömt 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.

11.8 Planalternativet

Planalternativets miljömässiga styrka är att det innehåller betydande satsningar på kollektivtrafik, cykelinfrastruktur och järnvägsinvesteringar. Minst 450 miljoner kronor 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. Några av de föreslagna vägatgärderna innehar även planerade gång- och cykelätgärder.

Den regionala transportplanen har i dagsläget ingen möjlighet att ta höjd för implementeringen av svaveldirektivet från 1 januari 2015 då det saknas analyser över de effekter som införandet av direktivet förväntas att få. Genom bland annat en rapport från projektet NECL II kan det dock konstateras att en förskjutning från sjöfart till väg och järnväg är trolig i och med ökade priser på bland annat diesel. 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. Triangelspår Maland inklusive upprustningen av Tunadalsspåret förväntas ge stor påverkan på målet om begränsad klimatpåverkan. Projektet innebär att det blir möjligt för företag i området att flytta över fjärr- och regionala 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. Om landskapspåverkan sker är det främst i direkt anslutning till vägområde eller om gång- och cykelätgärd också ingår. Projektet Rv86

Bergsäker-Silje ger en obetydligt till måttlig påverkan av landskapsbilden. Väg 335 ger även den en obetydlig 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. Miljöpåverkan som följd av tillkomsten av Sundsvall Logistikpark har bedömts i lagakraftvunnen detaljplan för Logistikparken och har även blivit belyst i miljöprovningen. I aktuell miljökonsekvensbeskrivning redovisas miljökonsekvenser av åtgärder enligt regionala transportplanen.

Den historiska uppdelningen med industri vid vatten och jordbruk i dalgångar och skogklädda höjder ska dock bevaras. Problemet och åtgärder hanteras i den fortsatta fysiska planeringsprocessen. Övriga projekt bedöms ha mycket ringa påverkan. Cykelinfrastruktur påverkar landskapet i viss utsträckning genom sidoområdesåtgärder och eventuella breddningar. Planförslagets sammantagna barriäreffekter bedöms som ringa. Planen innebär viss påverkan på kulturmiljö- och friluftsområden.

Gällande naturvärden finns det inga stora biologiska värden i området kring projektet Triangelspår Maland inklusive upprustningen av 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. Väg 335 Överhörns-Sidensjö (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. Vattentäkten i Gerdal är huvudförsörjande för Örnköldsviks tätort. Kostnaderna för att inte säkra upp vattentäkten bedöms som avsevärt högre i fall ett tillbud som påverkar täktens vattenkvalitet. Övriga namngivna projekt berör inga kända naturvärden och bedöms inte ge någon påverkan. Projekt inom de olika pottorna bedöms ge ingen till ringa påverkan eftersom de handlar om åtgärder längs befintlig sträckning. Potten, ej namngivna brister (väg), är ett exempel på ett åtgärds paket som inte bedömas då det i planen inte är klarlagt vilka åtgärder som kommer att vitas.

Satsningarna på gång- och cykelåtgärder medför en förbättrad trafiksäkerhet genom sidoområdesåtgärder med mera. Kollektivtrafikåtgärder ger inga direkta effekter på trafiksäkerheten. Planen bedöms som helhet inte leda till några stora förändringar vad gäller bullersituationen.

Triangelspår Maland inklusive upprustningen av Tunadalsspåret medför ökad bullerstörning. Bullerproblemet kommer att studeras i kommande järnvägsplanarbete. Bullerstörning från Sundsvalls logistikpark kommer att prövas särskilt. Området i Maland kan inte anses vara helt opåverkade områden enligt Miljöbalken, däremot är det möjligt att vissa delar av det område som blir berört av åtgärden, inte påverkas av tågtrafikbuller idag. Mittbanan ger oförändrade buller när det gäller maxinivåerna, men här finns också ett åtgärds paket med ej preciserade åtgärder vilka konsekvenserna inte kan bedömas mer ingående.

Gällande ansvaret för fördelning av driftbidrag till ickestatliga flygplatser har detta förflyttats till länsplaneupprättande regional myndighet. För detta har länsplaneupprättarna tilldelats en särskild tilldelning utefter kriterier som arbetats fram av trafikverket. För Västernorrlands handlar det om 10,3 mkr årligen.

Väg 335 Överhörns-Sidensjö kan eventuellt beröra enstaka fornlämningar och därmed kan det uppstå konflikter, men bedöms ge små konsekvenser. Triangelspår Maland inklusive upprustningen av Tunadalsspåret har i samband med detaljplaneprocessen för Sundsvall Logistikpark prövat bevarandeintressena inom området för Sundsvalls Logistikpark. De bedömdes inte ha så stort bevarandeintresse att det övervägde intresset för att utveckla en logistikpark. Avvägningar och planering av åtgärder för minskade effekter tas fram framgent under den fysiska planeringsprocessen. Övriga projekt och pottar 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. 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 stödjande miljöer för fysisk aktivitet och hälsa. Särskilt utsatta grupper som oskyddade trafikanter, barn, äldre och personer med funktionshinder gynnas av planförslagets riktade åtgärder i cykelinfrastruktur, kollektivtrafik och tillgänglig kollektivtrafik. Störst förbättringar får personer med funktionshinder genom förslagets 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 väg-åtgärder i utpekade stråk vilket kan medföra hög bibehållen hastighet. Åtgärderna medför att koldioxidutsläppen inte minskar i samma utsträckning som i nollalternativet. Huruvida åtgärderna i potten, ej namngivna brister (väg) leder till fler lastbilstransporter och ökade koldioxidutsläpp, partiklar med mera, återstår att se utefter de åtgärder som kan komma att bli av.

11.9 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 miljökvalitetsmålen 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 människors hälsa. 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.

11.10 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

11.11 Planens miljökonsekvenser

För beskrivningar av den miljöpåverkan som föreslagna åtgärder i den regionala transportplanen bedöms ge upphov till, se bilaga 2 miljökonsekvenser.

12. Förutsättningar för resor och transporter i Västernorrland

12.1 Befolkning

I Västernorrland bor cirka 242 000 personer eller 11 invånare per kvadratkilometer, vilket kan jämföras med rikets snitt på 21 invånare per kvadratkilometer. Länet är glesbefolkat men har på samma gång en täthet genom att befolkningen till stor del är koncentrerad i ett nord-sydligt stråk längs Norrlandskusten. Det gör att de flesta av städerna är länkade till varandra i ett linjärt trafiksystem som på vägsidan utgörs av E4:an och på järnvägsidan av Ostkustbanan, Ådalsbanan och Botniabanen.



E14 och Mittbanan binder samman kust och inland. Foto: Robert Nordevi

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.

12.2 Näringsliv

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 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. Skogsråvaru-transporterna 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.

Efter 1990-talets krisår, har det skett en väsentlig effektivisering inom länets industri samtidigt som tjänsteproduktionen har fått allt större betydelse. Från mitten av 2000-talet ökade sysselsättningstillväxten inom företagsinriktade tjänster mer än riksgenomsnittet. En gradvis pågående omställning från industri till tjänstesamhälle påverkar också behovet av persontransporter. Således har Västernorrlands län ökade behov av såväl persontransporter som godstransporter.

Besöksnäringen är en näring på tillväxt och är idag ett viktigt komplement till länets traditionella basnäringar. För att säkerställa en fortsatt tillväxt inom besöksnäringen och en ökad sysselsättning, är en god infrastruktur avgörande. 2012 omsatte besöksnäringen runt 6,5 mdkr och sysselsatte cirka 4 500 årsanställda i länet. Besöksnäringen är främst koncentrerad till städerna Sundsvall och Örnsköldsvik samt Höga Kustenområdet.

Besöken i länet sker idag ofta med bil eller buss och längs det vägnät som även används för arbetspendling och gods. Det är idag för tidigt att säga vilka effekter Botniabanans tillkomst medfört besöksnäringen, men det råder helt klart en stor potential med fokus på hållbart resande vilket öppnar upp för att allt fler besökare kommer med tåg. En enkätundersökning bland besöksnäringen i länet år 2012 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 människors möjligheter att semestra och besöka när-områden, kust och fjäll, samt internationella charterdestinationer. Att chartertrafik finns från länets flygplatser, innebär en ökad tillgänglighet för länets medborgare till olika resmål utrikes. Sundsvall-Timrås Airport har ett särskilt bra destinationsutbud i förhållande till antalet passagerare.

12.3 Bärighet

Skogsindustrin i Västernorrland har mycket stora transportbehov till följd av de stora avverkningsmängderna som ligger bland de högsta i landet. Västernorrland står för en stor del av de skogsbaserade intäkterna i de fyra Norrlandslänen. 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 råvaru-transporterna. Cirka 20 procent, eller cirka 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 avspegla 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.

Västernorrland utmärker sig när det gäller ett stort antal kvarvarande grusvägar. Av länets 530 mil statliga vägar är ungefär en tredjedel grusvägar, 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 sannolikt 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.

12.4 Hastighetsöversyn

Ett nytt hastighetssystem för Sveriges vägar håller på att införas med syfte att anpassa hastigheterna till vägarnas hastighetsstandard. På vägar utan mittseparering bör hastigheterna enligt Trafikverket inte vara högre än 80 km/h.

Ombyggnation och upprustning av vägnätet för att klara 100 km/h är kostsamt och på många sträckor inte samhällsekonomiskt motiverat. För att minska de regionala effekterna i gleset befolkade delar av landet föreslår Trafikverket att dessa regioner ges möjlighet att på viktiga stråk med låga trafikflöden tillåta lägre standard än mittbarriär.

Under planperioden 2014-25 undantas vägar med lägre flöden än 2 000 fordon/dygn från hastighetsöversyn. Vid planeringen skall den totala koldioxidemissionen från vägtrafiken beaktas och får inte öka inom planområdet. Inriktningen på åtgärder sker därför mot stråk, viktiga för arbets- och studiependling, kollektivtrafik och besöksnäring.

13. Resor och transporter i Västernorrland

13.1 Tågtrafik

Järnvägen uppvisar stora flöden av gods från norra Norrland och söderut. Tågtrafiken har ökat kraftigt på Ostkustbanan mellan Gävle och Sundsvall under det senaste decenniet. Ostkustbanan tillhör Sveriges längsta och mest belastade enkelspår och har redan idag allvarliga kapacitetsproblem.

Den stora belastningen har medfört längre restider och ökade förseningar. Restiden från Sundsvall till Stockholm har sedan år 2000 ökat från 3 timmar till 3 timmar och 40 minuter. För att säkerställa en långsiktigt hållbar lösning måste planeringen av en ny dubbelspårslösning påbörjas omgående. Arbetet bör genomföras sammanhållet för hela sträcket Nya Ostkustbanan, ny dubbelspårig järnväg mellan Gävle-Härnösand.

Järnvägen efter Ostkustbanan från Gävle till Härnösand har idag stora kapacitets- och hastighetsproblem. En utbyggnad till dubbelspår skapar förutsättningar för en integrerad arbetsmarknad och betydande överflyttningar från lastbilstransporter till järnväg för näringslivet, med betydande ekonomiska möjligheter.

I öst-västlig riktning bildar Mittbanan och Meråkerbanan ett viktigt järnvägsstråk med utvecklingspotential för både gods- och persontransporter. Den största bristen består av låg hastighetsstandard för persontrafik större delen av banan Sundsvall-Östersund-Trondheim. Såväl gods- som persontrafikpotentialen på sträckan är mycket stor vilket inte minst visar genom det mycket ökade antalet personresenärer på sträckan Sundsvall-Storlien som sedan trafikstart i juni 2012 fyrdubblat antalet resenärer till dags dato.⁸

Den norska Meråkersbanan från riksgränsen in i Norge är inte elektrifierad, utan måste trafikeras med diesellok, vilket försvårar såväl gods- som persontrafik. Förbättringar på Meråkersbanan ligger i den norska transportplanen för perioden 2014-2023.

Under 2012 startade trafikbolaget Norrtåg regional dagtrafik med persontåg på sträckan Sundsvall-Örnsköldsvik-Umeå efter Ådalsbanan från Sundsvall till Kramfors och på Botniabanan vidare norrut. I november 2012 startade även SJ snabbtågstrafik sträckan Stockholm-Sundsvall-Umeå. Viss godstrafik går även efter Ådalsbanan/Botniabanan men eftersom flertalet godståg fortfarande saknar det nya tillämpade trafikstyrningssystemet ERTMS är godstransporterna mycket begränsade.

⁸ Norrtåg AB Augusti 2013

På järnvägssträckan Härnösand-Sundsvall är konkurrenskraften för pendlingstrafik relativt liten i förhållande till bil och buss. Järnvägssträckan är 15 kilometer längre jämfört med E4 och har en låg hastighetsstandard även efter tidigare gjord upprustning.



Västernorrlands län har fått förbättrad tillgänglighet i och med Botniabanans tillkomst.
Foto: Robert Nordevi

Andra hinder efter Ådalbanan är efter delsträckan Långsele-Nyland som generellt sett har mycket låg standard och med stora upprustningsbehov. Konsekvenserna av ett dåligt skött underhåll och ej genomförda upprustningsinsatser har inneburit att tillåtna hastighet för tågen har sjunkit, samtidigt som bärigheten för tunga godståg har försämrats. Sträckan är viktig ur två hänseenden. För det första skapar den redundans i järnvägs-systemet genom att länka samman norra stambanan och kustbanan. För det andra är det en viktig transportlänk för några av länets större företag, som idag har stora problem att frakta sina varor tillförlitligt och säkert på järnvägen. Dessutom kan banan även ha betydelse för de regionala kommunikationerna och bland annat medge snabbare och kortare tågförbindelser på sträckan Östersund-Umeå.

Behov finns av ett triangelspår, med en kurvradie på 300 meter, för att förbinda Botniabanan med Ådalsbanan mot Långsele. Denna spårslänga skulle underlätta för södergående tåg att åka mot Långsele ut på stambanan eller tvärtom underlätta för tåg som kommer från Långsele och ska norrut på Botniabanan.

I nuvarande nationell transportplan 2010-2021 finns ingen etapp/del på Ostkustbanan/Ådalsbanan med. I Trafikverkets kapacitetsutredning har dock sträckan Gävle-Sundsvall på Ostkustbanan lyfts som en sträcka med stora kapacitetsproblem. I förslaget till nationell transportplan för perioden 2014-2025 har Trafikverket inte avsatt några särskilda medel för dubbelspårutbyggnad på Ostkustbanan. Detta trots att EU i juni 2012 tog ett beslut att lägga till hela den Botniska korridoren från Hallsberg-Gävle till

Sundsvall-Helsingfors inom CEF-fonden. Vilket innebär att möjligheterna för medfinansiering till nya projekt ökar.

13.2 Flygresor



Höga Kusten Airport. Foto: Robert Nordevi

I Västernorrland finns tre flygplatser för kommersiell trafik som samtliga är ickestatliga: Höga Kusten Airport med cirka 17 000 passagerare år 2013, Sundsvall-Timrå Airport med cirka 272 500 passagerare år 2013 och Örnsköldsviks Airport med cirka 80 000 passagerare för år 2013.⁹ Samtliga flygplatser är flygplatser där staten inte upphandlar transportpolitiskt motiverad trafik.

Flyget är vid många tillfällen det enda realistiska alternativet vid resor från länets olika delar till Stockholm/Arlanda.

Höga Kusten Airport hade cirka 17 000 passagerare och 988 landningar av trafikflyg år 2013. Flygplatsen ligger i Kramfors kommun, men tillgodoser även i stor utsträckning invånarna i Sollefteå kommun. Flygplatsen bedömer att närmare 70 procent av flygplatsens passagerare ska till/från Sollefteå. Höga Kusten Airport har linjetrafik till Stockholm/Arlanda och Gällivare. Flygplatsen är den enda flygplatsen längs norrlandskusten med en tågstation i anslutning till flygplatsen.

Sundsvall-Timrå Airport hade år 2013 cirka 272 500 passagerare varav 243 500 passagerare inrikes och 29 000 utrikes. Det gjordes totalt 3 830 landningar av trafikflyg, varav 86 landningar av utrikesflyg. Flygplatsen har linjetrafik till Arlanda, Bromma, Göteborg och Luleå. Under sommar-

⁹ Källa: <http://www.transportstyrelsen.se>

halvåret finns även direktflyg till Visby. Därutöver finns direktcharterlinjer till internationella destinationer kring Medelhavet och Kanarieöarna.

Örnsköldsvik Airport hade cirka 80 000 passagerare år 2013, varav 76 500 inrikes, och 1 206 totalt landningar varav 30 landningar av utrikesflyg. Flygplatsen har linjetrafik till Arlanda och direktcharter till Kroatien. Höga Kusten Flyg trafikerar flygplatsen. På grund av kommunens exportintensiva industrier har flygplatsen en hög andel anslutningsresor (så kallade transferresor) transfertrafik till utrikestrafik från Arlanda.

Trafikflygplatser i länet	Höga Kusten Airport	Sundsvall-Timrå Airport	Örnsköldsviks Airport
Landningar utrikes	-	109	30
Landningar inrikes	988	3 782	1 176
Totalt antal landningar	988	3 891	1 206
Passagerare utrikes	-	28 791	3 443
Passagerare inrikes	16 890	243 571	76 680
Totalt antal passagerare	16 890	272 362	80 123

Tabell 5. Antal landningar och passagerare. Transportstyrelsen (2013)

13.3 Godstransporter

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 trafikvolymerna på E4:an som förbinder Norrlandskusten med Stockholm, Sydsverige och Europa. Länets industri är starkt 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.

13.4 Sjöfart

Idag står sjöfarten för merparten av basindustrins transporter. Den står för 71 procent av transportererna av papper och massa och för 65 procent av transportererna av trävaror. Kemi- och metallindustrin är än mer beroende av sjötransporter, både för in- och utförsel av produkter och råvaror. Implementeringen av svaveldirektivet (KOM 2011) i svensk nationell rätt innebär att svavelutsläppen från fartyg i svenska farvatten ska sänkas kraftigt från och med 2015. Den tillåtna svavelhalten i fartygsbränslen i Östersjön sänks från 1,0 till 0,1 procent. Transportkostnaderna för basindustrin i regionen förväntas öka påtagligt på grund av svaveldirektivet. Sjöfartsverket bedömer att ökningen uppgår till mellan 20 och 28 procent eller mellan 20 och 100 kronor per ton. Detta kommer enligt Sjöfartsver-

kets bedömning att leda till att andelen godstransporter med båt minskar med 7 procent medan transporterna på väg och järnväg ökar med 2 respektive 8 procent. Insatser krävs för att dessa förändringar inte ska påverka regionens tillväxt negativt. Sjöfarten har stor betydelse för näringslivets utrikeshandel.

Projektet NECL II med Länsstyrelsen Västernorrland som huvudman har som målsättning att implementera en Mittnordisk Grön Transportkorridor i nära samarbete med myndigheter och industri. Korridoren sträcker sig över nationsgränserna mellan Norge, Sverige, Finland och in i Ryssland. En tanke med korridoren är att kunna avlasta de nuvarande huvudstråken som enligt kapacitetsutredningen kommer att vara överbelastade under över-skådlig framtid.

Genom att godset kan välja alternativa vägar så minskar det trycket i hela systemet nationellt. Samtidigt så ligger Trondheim utanför SECA-området¹⁰, vilket innebär att under ett antal år kommer det vara möjligt att trafikera med nuvarande svavelhalter för sjöfarten. Dessutom är hamnarna isfria året om vilket underlättar sjöfarten. Arbetet bedrivs genom studier, påverkan av olika myndigheter och befattningshavare så att nödvändiga nationella investeringsbeslut i de olika länderna formellt fattas under projekttiden.

Projektet bidrar även till en miljövänligare transportattityd som harmonierar med EU:s intentioner till att hantera klimatutmaningen. NECL II projektet startade formellt under senare delen av 2010 och pågår fram till slutet av 2013.

13.5 Resor ur ett genusperspektiv

Flera undersökningar visar skillnader i kvinnors och mäns resmönster. Män gör fler och längre resor per dag än kvinnor. Både män och kvinnor åker oftast bil, men män åker generellt mer bil medan kvinnor åker mer kollektivt. Det är också kopplat till inkomst, höginkomsttagare åker generellt mer bil än låginkomsttagare. Färre kvinnor än män har körkort och tre fjärdedelar av alla bilar är registrerade på män. Män flyger oftare än kvinnor. Kvinnor cyklar, reser kollektivt eller går 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 tillsammans med en väl utbyggd och robust IT-infrastruktur för att bryta traditionella könsroller är åtgärder som kan minska många av nackdelarna som en regionförstoring kan medföra.

¹⁰ Sulphur Environment Control Area, som omfattande Östersjön, Västerhavet och Engelska kanalen.

Bilaga 1 gång- och cykel

Prioritet 2	Sorterat på kommun			
Väg nr	Kommun	Objekt	Uppskattad längd i km	Motivering
Väg 718	Härnösand	Bondsjöhöjden-Byåker	1,2	B, K, P, S, T, V
Väg 718	Härnösand	Byåker kors-Billstabro kors	4,3	
Väg 718	Härnösand	Brunne	2,2	
Väg 720	Härnösand	Kappelsberg-Kors Smitingen	1,7	
90	Kramfors	Frånö-Kramfors	6	B, P, T
90	Kramfors	Kramfors-Sandviken	7,5	B, P, T
86	Sundsvall	Silje-Kovland	2,8	P, T
Väg 563	Sundsvall	Mjösundavägen	4,9	B, P, T
Väg 566	Sundsvall	Juniskärsvägen	4,1	P, T
Väg 665	Sundsvall	Skärgårdsvägen (Södra Alnön)	15	B, T, V
Väg 684	Timrå	Del av Centrumvägen genom Söråker	0,6	
Väg 684	Timrå	Söråker Centrum-Tynderö	12	
83	Ånge	Östavall	0,9	S, T, V
83	Ånge	Ånge-Tallbacken	0,2	B, S, T
Väg 331	Örnsköldsvik	Sidensjö; mellan banken och skolan genom samhället	0,3	B, S, T, V
Väg 348	Örnsköldsvik	Förbi Bredbyn (i första hand säkras passagen 348-1032 mot Fanbyn)	2,1	P, S, T
Väg 352	Örnsköldsvik	Björna, väg 352 och väg 1075	1,2	B, T
Väg 352	Örnsköldsvik	Nordanås-Björnavägen, GC till Lomsjöbadet	1,2	S, T, V
Väg 884	Örnsköldsvik	Hummelsviksv, söder om Köpmanholmavägen och södra Köpmanholmen	0,8	B, S, T
Väg 886	Örnsköldsvik	Bruksvägen (mellan Åmynnesv Hummelviksv samt Hummelviksv (mellan Bruksv-Köpmanholmsv)	2,3	B, V
Väg 1080	Örnsköldsvik	Gideå, GC genom samhället till skolan	1,2	B, S

Prioritet 3	Sorterat på kommun			
Väg nr	Kommun	Objekt	Uppskattad längd i km	Motivering
Väg 719	Härnösand	Nickebostrand-Solumshamn	4,6	
Väg 720	Härnösand	Ångströmsgatan-Kappelsberg	0,9	
90	Kramfors	Bollstabruk-Nyland	5,9	
Väg 334	Kramfors	Lugnvik-Strinne		
90	Sollefteå	Hågesta-Gamla hundskolan		
Väg 305	Sundsvall	Stöde-Fanbyn	1,1	T
Väg 511	Sundsvall	Fanbyvägen (Stöde)	2,3	B, T
Väg 536	Sundsvall	Stöde	0,7	T
Väg 537	Sundsvall	Fanbyn	2	T
Väg 540	Sundsvall	Matfors	1,6	B, T
Väg 542	Sundsvall	Matfors	2	T
Väg 544	Sundsvall	Matfors	1,3	B, T
Väg 544	Sundsvall	Vattjom-Matfors 1	3,1	B, T
Väg 544	Sundsvall	Vattjom-Matfors 2	0,6	B, T
Väg 551	Sundsvall	Ångonsvägen genom Njurundabommen	1,2	B, T
Väg 559	Sundsvall	Skedlovägen (Forsa-Njurundabommen)	0,9	B, T
Väg 560	Sundsvall	Njurundabommen-Bergafjärden (Löran)	3,7	
Väg 562	Sundsvall	Njurundavägen, Bommen-Myre	2,6	T
Väg 567	Sundsvall	Essviksvägen	3	B
Väg 568	Sundsvall	Matfors	4,4	T
Väg 568	Sundsvall	Tunavägen (Nolby)	3,1	T
Väg 570	Sundsvall	Medskogsbron-Allsta	5,7	P, T
Väg 580	Sundsvall	Vattjom	4,7	T
Väg 586	Sundsvall	Stöde	0,8	T
Väg 615	Sundsvall	Alnöbron	1,9	P, S, T
Väg 622	Sundsvall	Timmervägen (Hulivägen-Bergsåker)	1,8	P, T
Väg 642	Sundsvall	Ånåsvägen (Kovland)	0,9	B, T
Väg 663	Sundsvall	Förbi Selångers kyrka	1,5	B, T
Väg 671	Sundsvall	Norra Alnön	2,5	T
Väg 673	Sundsvall	Norra Alnön	0,9	T
Väg 674	Sundsvall	Norra Alnön	2	
Väg 648	Timrå	Timrå-Laggarberg	1,7	
Väg 684	Timrå	Söråker tpl-Söråker Centrum	2,5	
Väg 511	Ånge	Ridskolan-Forsön runt	0,4	B, S, T
Väg 525	Ånge	Hammar-Byforsen	0,6	B, P, S, T

Väg 531	Ånge	Fränsta-Ålsta	0,4	B, S
Väg 532	Ånge	Torpshammar-Glim	0,6	B, P
Väg 553	Ånge	Fränsta-Torpshammar	0,2	B, P, S, T
Väg 587	Ånge	Borgsjö	19	B, S, T
Väg 591	Ånge	Torpshammar-eljusspåret		T, V
Väg 348	Örnsköldsvik	Norr om Billsta, GC till Ljusterbadet		T, V
Väg 884	Örnsköldsvik	E4-Näske, Nationalparken		T, V
Väg 925	Örnsköldsvik	Gullvik	6,5	S
Väg 925/926	Örnsköldsvik	Nötbolandet, Vårby-Nötbolandet		B, T
Vägnr oklart	Örnsköldsvik	Norrut Gideälven-Godmersta		T, V

Bilaga 2 miljökonsekvenser

En avgränsning har gjorts för vilka miljöaspekter som beaktas utifrån De och avser således områdena; klimat, hälsa och landskap. För de olika objekten redovisas en bedömning av åtgärdernas påverkan i jämförelse med nollalternativet utifrån följande schabloner;

+, ++, +++	Åtgärden bedöms i ökande grad ge en positiv miljöpåverkan
-, --, ---	Åtgärden bedöms i ökande grad ge en negativ miljöpåverkan
-/+	Åtgärden bedöms inte ge en miljöpåverkan
?	Åtgärdens konsekvenser är inte klarlagda

Antalet minus- eller plustecken ger en indikation av vilken miljöpåverkan som kan förutses utifrån olika aspekter.

Åtgärd	Ostkustbanan: Dubbelspår Gävle-Härnösand (fortsatt järnvägsplanering)	
	Miljöbedömning	
Målområde	Miljöpåverkan	Kommentar
Klimatpåverkan och energianvändning	++ Bedöms ge positiv miljöpåverkan	Åtgärdens syfte är att bidra till ett förverkligande av dubbelspår på sträckan Gävle-Härnösand år 2027. De totala utsläppen koldioxid förväntas minska.
Människors hälsa	+ Bedöms ge positiv miljöpåverkan	Kopplingen till kollektivtrafiknoder och gång- och cykelvägar kan få positiv påverkan.
Påverkan på landskap	? Miljöpåverkan är inte klarlagd	En dubbelspårsutbyggnad innebär påverkan på landskapet. Hur stor påverkan beror på resultatet av de arkeologiska utgrävningarna samt samordning mellan beställare och utförare. Kommunernas planhandläggning för järnväg är här av stor betydelse.

Åtgärd	Triangelspår Maland inklusive upprustning av Tunadalsspåret	
Miljöbedömning		
Målområde	Miljöpåverkan	Kommentarer
Klimatpåverkan och energianvändning	++ Bedöms ge positiv miljöpåverkan	Triangelspår Maland frigör kapacitet bland annat och på det mycket tungt trafikerade vägnätet E14 och E4. Andelen godstransporter på järnväg förväntas öka genom åtgärden.
Människors hälsa	-/+ Bedöms inte ge någon miljöpåverkan	Färre godstransporter på väg bidrar till bättre luftkvalitet. Triangelspår Maland inklusive upprustningen av Tunadalsspåret medför ökad bullerstörning. Bullerproblemet kommer att studeras i kommande järnvägsplanearbete.
Påverkan på landskap	-- Bedöms ge negativ miljöpåverkan	Triangelspår Maland inklusive upprustningen av Tunadalsspåret ger betydande påverkan i landskapet.

Åtgärd	Ej namngivna utvecklingsinsatser (Botniska korridoren)	
Miljöbedömning		
Målområde	Miljöpåverkan	Kommentarer
Klimatpåverkan och energianvändning	? Miljöpåverkan är inte klarlagd	Åtgärder på järnväg har i regel en positiv klimatpåverkan, men i vilken utsträckning de ej namngivna utvecklingsinsatserna får gå inte att påvisa.
Människors hälsa	? Miljöpåverkan är inte klarlagd	Färre godstransporter på väg bidrar till bättre luftkvalitet.
Påverkan på landskap	? Miljöpåverkan är inte klarlagd	Effekterna av åtgärder på landskapet kopplat till utvecklingsinsatser längsmed Botniska korridoren går ej att bedöma. Åtgärder på järnväg har i regel en negativ landskapsinverkan.

Åtgärd		Åtgärds paket Mittbanan	
Miljöbedömning			
Målområde	Miljöpåverkan	Kommentarer	
Klimatpåverkan och energianvändning	? Miljöpåverkan är inte klarlagd	Samlad effektbedömning från Trafikverket saknas. Åtgärder på järnväg har i regel en positiv klimatpåverkan.	
Människors hälsa	+ Bedöms ge positiv miljöpåverkan	Samlad effektbedömning från Trafikverket saknas. Möjliga åtgärder kopplat till förkortade restider attraherar arbets- och studiependling kopplat till ökat gång- och cykelflöde. Svag positivt.	
Påverkan på landskap	? Miljöpåverkan är inte klarlagd	Samlad effektbedömning från Trafikverket saknas. Effekterna av åtgärder på landskapet kopplat till Åtgärds paket Mittbanan går ej att bedöma. Möjliga åtgärder i paketet handlar främst om mindre trimningsåtgärder.	

Åtgärd		Väg 335 Överhörns-Sidensjö	
Miljöbedömning			
Målområde	Miljöpåverkan	Kommentarer	
Klimatpåverkan och energianvändning	+ Bedöms ge positiv miljöpåverkan	Något förbättrade möjligheter för GC-trafik samt ökad standard på busshållplatser.	
Människors hälsa	+++ Bedöms ge positiv miljöpåverkan	Åtgärden för att skydda vattentäkten i Gerdal som försörjer en mycket stor del av Örnsköldsvik med vatten minskar riskerna för att föroreningar sprids i området. Åtgärden skapar förutsättningar för att trygga vattenförsörjningen för Örnsköldsviks tätort för en lång tid framöver.	
Påverkan på landskap	- Bedöms ge negativ miljöpåverkan	Kan eventuellt uppstå konflikter med fornlämningsområden, annars små effekter.	

Åtgärd		Riksväg 86 Bergsåker-Silje
Miljöbedömning		
Målområde	Miljöpåverkan	Kommentarer
Klimatpåverkan och energianvändning	-/+ Bedöms inte ge någon miljöpåverkan	Åtgärden bedöms inte någon påverkan på resegenerering och resmönster, men färdmedelsval kan göra så att fler går och cyklar. Ur en negativ aspekt kan drivmedelsförbrukningen öka.
Människors hälsa	+ Bedöms ge positiv miljöpåverkan	Förhållandena för oskyddade trafikanter förbättras, kan leda till att fler går och cyklar. Utsläppen kan minska.
Påverkan på landskap	-/+ Bedöms inte ge någon miljöpåverkan	Marginell påverkan på landsbygdsdelen då vägområdet inte utökas väsentligt. I Bergsåker får vägen en mer stads- mässig karaktär. Forn- lämningar i omedelbar anslutning kan komma att påverkas.

Åtgärd		Riksväg 86 Kovland
Miljöbedömning		
Målområde	Miljöpåverkan	Kommentarer
Klimatpåverkan och energianvändning	-/+ Bedöms inte ge någon miljöpåverkan	Samlad effektbedömning från Trafikverket saknas. Koldioxidutsläppen kan antas öka marginellt av förbättringsåtgärden, bland annat om medeldygnstrafiken och hastigheten ökar.
Människors hälsa	? Miljöpåverkan är inte klarlagd	Samlad effektbedömning från Trafikverket saknas.
Påverkan på landskap	? Miljöpåverkan är inte klarlagd	Samlad effektbedömning från Trafikverket saknas. Om åtgärderna blir inom befintligt vägområde blir påverkan marginell.

Åtgärd		Återbetalning Riksväg 90 Cirkulationsplats Kramfors	
Miljöbedömning			
Målområde	Miljöpåverkan	Kommentarer	
Klimatpåverkan och energianvändning	? Miljöpåverkan är inte klarlagd	Samlad effektbedömning från Trafikverket saknas.	
Människors hälsa	? Miljöpåverkan är inte klarlagd	Samlad effektbedömning från Trafikverket saknas.	
Påverkan på landskap	? Miljöpåverkan är inte klarlagd	Samlad effektbedömning från Trafikverket saknas.	

Åtgärd		Återbetalning Väg 622 Cirkulation Birsta	
Miljöbedömning			
Målområde	Miljöpåverkan	Kommentarer	
Klimatpåverkan och energianvändning	? Miljöpåverkan är inte klarlagd	Samlad effektbedömning från Trafikverket saknas.	
Människors hälsa	? Miljöpåverkan är inte klarlagd	Samlad effektbedömning från Trafikverket saknas.	
Påverkan på landskap	? Miljöpåverkan är inte klarlagd	Samlad effektbedömning från Trafikverket saknas.	

Åtgärd		Statligt bidrag enskilda vägar	
Miljöbedömning			
Målområde	Miljöpåverkan	Kommentarer	
Klimatpåverkan och energianvändning	-/+ Bedöms inte ge någon miljöpåverkan	Samlad effektbedömning från Trafikverket saknas, men åtgärden bedöms ge marginella effekter.	
Människors hälsa	-/+ Bedöms inte ge någon miljöpåverkan	Samlad effektbedömning från Trafikverket saknas, men påverkan bedöms i huvudsak bli oförändrad. Trafikfarliga platser kan åtgärdas.	
Påverkan på landskap	-/+ Bedöms inte ge någon miljöpåverkan	Samlad effektbedömning från Trafikverket saknas, men landskapet kan vidarehållas öppet med biologisk mångfald som följd om detta leder till att människor kan bo kvar och verka i området. En viss negativ påverkan på mark och vatten kan komma att ske.	

Åtgärd	Ej namngivna brister (väg)	
Miljöbedömning		
Målområde	Miljöpåverkan	Kommentarer
Klimatpåverkan och energianvändning	?	Samlad effektbedömning från Trafikverket saknas. Effekterna av klimatpåverkan och energianvändning kopplade till ej namngivna brister (väg) går ej att bedöma.
Människors hälsa	?	Samlad effektbedömning från Trafikverket saknas. Åtgärder inom ej namngivna brister (väg) går ej att bedöma utifrån människors hälsa.
Påverkan på landskap	?	Samlad effektbedömning från Trafikverket saknas. Effekterna på landskapet kopplade till åtgärder på ej namngivna brister (väg) går ej att bedöma. Beroende på åtgärder kan exempelvis konflikt med fornlämningar, vattentäkter etc uppstå.

Åtgärd	Statliga gång- och cykelvägar	
Miljöbedömning		
Målområde	Miljöpåverkan	Kommentarer
Klimatpåverkan och energianvändning	++ Bedöms ge positiv miljöpåverkan	Cykelbanor bedöms ha stor miljö- och klimatnytta. Åtgärden stimulerar till en överflyttning från bil till cykel.
Människors hälsa	++ Bedöms ge positiv miljöpåverkan	Åtgärden leder sannolikt till minskade utsläpp för berörda investeringsområden. Det påverkar också trafiksäkerheten positivt. Cyklandet främjar folkhälsa.
Påverkan på landskap	- Bedöms ge negativ miljöpåverkan	Effekterna av åtgärder på landskapet genom byggnation av nya gång- och cykelvägar kan ge negativ landskapspåverkan.

Åtgärd	Kommunala gång- och cykelvägar	
Miljöbedömning		
Målområde	Miljöpåverkan	Kommentarer
Klimatpåverkan och energianvändning	++ Bedöms ge positiv miljöpåverkan	Cykelbanor bedöms ha stor miljö- och klimatnytta. Åtgärden stimulerar till en överflyttning från bil till cykel.
Människors hälsa	++ Bedöms ge positiv miljöpåverkan	Åtgärden leder sannolikt till minskade utsläpp för tätorterna. Det påverkar också trafiksäkerheten positivt. Cyklandet främjar folkhälsa.
Påverkan på landskap	-/+ Bedöms inte ge någon miljöpåverkan	Effekterna av åtgärder på landskapet genom byggnation av nya gång- och cykelvägar kan ge negativ landskapspåverkan. Markanspråk och påverkan av utpekade värden är främst områden som kan beröras.

Åtgärd	Kollektivtrafikanläggningar inom det statliga vägnätet	
Miljöbedömning		
Målområde	Miljöpåverkan	Kommentarer
Klimatpåverkan och energianvändning	++ Bedöms ge positiv miljöpåverkan	Åtgärderna kopplade till kollektivtrafiktrafik-anläggningar bedöms i allmänhet ge stor miljö- och klimatnytta.
Människors hälsa	+ Bedöms ge positiv miljöpåverkan	Stöd till kollektivtrafik-åtgärder leder i allmänhet till minskade utsläpp i och kring tätorterna. Kollektivtrafikresenären rör sig också mer än bilisten.
Påverkan på landskap	- Bedöms ge negativ miljöpåverkan	Investeringar kopplade till åtgärder inom kollektivtrafikområdet kan ge landskapspåverkan till följd av markanspråk. Bedöms som svagt negativ.

Åtgärd	Medfinansiering till regionala kollektivtrafikanläggningar	
Miljöbedömning		
Målområde	Miljöpåverkan	Kommentarer
Klimatpåverkan och energianvändning	++ Bedöms ge positiv miljöpåverkan	Åtgärderna kopplade till medfinansiering till kollektivtrafiktrafik-anläggningar bedöms i allmänhet ge stor miljö- och klimatnytta.
Människors hälsa	++ Bedöms ge positiv miljöpåverkan	Stöd till kollektivtrafikåtgärder leder i allmänhet till minskade utsläpp i och kring tätorterna. Kollektivtrafikresenären rör sig också mer än bilisten.
Påverkan på landskap	- Bedöms ge negativ miljöpåverkan	Investeringar kopplade till åtgärder inom kollektivtrafikområdet kan ge landskapspåverkan till följd av markanspråk. Bedöms som svagt negativ.

Åtgärd	Tillgänglig kollektivtrafik	
Miljöbedömning		
Målområde	Miljöpåverkan	Kommentarer
Klimatpåverkan och energianvändning	++ Bedöms ge positiv miljöpåverkan	Åtgärderna kopplade till tillgänglig kollektivtrafiktrafik bedöms i allmänhet ge stor miljö- och klimatnytta.
Människors hälsa	++ Bedöms ge positiv miljöpåverkan	Stöd till kollektivtrafikåtgärder leder i allmänhet till minskade utsläpp i och kring tätorterna. Kollektivtrafikresenären rör sig också mer än bilisten.
Påverkan på landskap	- Bedöms ge negativ miljöpåverkan	Investeringar kopplade till åtgärder inom kollektivtrafikområdet kan ge landskapspåverkan till följd av markanspråk. Bedöms som svagt negativ.

Åtgärd	Driftbidrag till ickestatliga flygplatser	
Miljöbedömning		
Målområde	Miljöpåverkan	Kommentarer
Klimatpåverkan och energianvändning	-- Bedöms ge negativ miljöpåverkan	Klimatpåverkan för åtgärden bedöms som klart negativ.
Människors hälsa	-/+ Bedöms inte ge någon miljöpåverkan	Sammantagen bedömning av människors hälsa bedöms som oförändrad. Resor till och från flyget betyder att folk i regel rör på sig. De positiva effekterna av detta tas dock upp av möjlig påverkan av utsläpp.
Påverkan på landskap	- Bedöms ge negativ miljöpåverkan	Fysiska investeringar kan bli en följd av stödet, vilket kan ge negativ landskapspåverkan.



**Länsstyrelsen
Västernorrland**

Postadress: 871 86 Härnösand
Telefon: 0611-34 90 00
www.lansstyrelsen.se/vasternorrland