

Avsändarens tjänsteställe/handläggare

Regional utveckling

Nina Loberg

Handläggare/er beteckning

Datum
2020-05-22

Dnr
20RS4047

Sida
1(5)

Remiss av förslag till ändring av Regional transportplan för Västernorrland 2018-2029

Den nu gällande regionala transportplanen för Västernorrland 2018-2029¹ fastställdes i oktober 2018 utifrån en planeringsram som beslutats av regeringen. Trafikverket - som ansvarar för att genomförandet - har meddelat kostnadsökningar för väg 86. Dessa kostnadsökningar innebär att omprioriteringar och/eller bortprioriteringar är nödvändiga. Enligt förordningen 2009:239, ska Regionen ändra den regionala transportplanen vid väsentliga avvikelser i fråga om innehållet. Region Västernorrland bedömer att kostnadsavvikelserna för väg 86 är en väsentlig avvikelse och avser därför fatta beslut om en ändring av transportplanen under hösten 2020. Innan ett sådant beslut om ändring fattas, vill vi inhämta yttranden från kommuner, kollektivtrafikmyndighet, länsstyrelse och andra organisationer, som lämnade synpunkter då transportplanen upprättades.

Remisstid: 25 maj – 14 september 2020

Yttrandet skickas till: region.vasternorrland@rvn.se med kopia till nina.loberg@rvn.se

Skicka en omgång av yttrandet i **Word-format**.

Ange vårt diarienummer **20RS4047** i e-postens ämnesrad.

Eftersom transportplanen är i ett genomförandeskede, så förhåller sig ändringen till det verkliga kostnader under de första två åren av planeringsperioden, det vill säga år 2018 och 2019. Utöver detta finns även andra förändringar som denna remiss inte kommenterar eller omfattar. Det handlar om förändringar i tid och kostnader för andra åtgärder, exempelvis så har *Ej namngivna åtgärder i Mittstråket*, tidigare lagts för att genomföras i samband med EU projektet Mittstråket. Det handlar även om två projekt (*väg 86 Bergsåker-Silje*, samt *544 Matfors-Specksta*) som skulle vara slutförda under den föregående transportplanen 2014-2025, men som har haft kvarstående arbeten och därmed också kostnader som belastar denna planeringsperiod.

Den regionala transportplanen anger en inriktning av åtgärdsområden och åtgärder som ska genomföras. I vilken takt transportplanen sedan genomförs beror till stor del av den årliga budgettilldelningen. Exempelvis har budgeten under de inledande åren, varit högre än den angivna planeringsramen. Produktionen av åtgärder och åtgärdsområden sker därför inte nödvändigtvis vid just de år som anges i transportplanen, utan justeringar görs kontinuerligt i verksamhetsplaneringen utifrån aktuella förutsättningar.

Har du/ni frågor på remissen går det bra att vända sig till nina.loberg@rvn.se eller 0611-845 23.

Vänliga hälsningar

Nina Loberg, Infrastruktursamordnare

¹ [Regional transportplan för Västernorrland 2018-2029](#)

Förslag till ändring av regional transportplan 2018-2029, tabell över prioriterade åtgärder

	Nuvarande plan mkr	Ändring plan mkr	Utfall 2018	Utfall 2019	Utfall 2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029
Regional transportplan Västernorrland 2018-2029														
Järnväg	146	151	23	68	5	1	0	0	0	0	34	21	0	0
Järnvägsspår i Mälard och Tundalsspåret	33	33		33										
Ej namngivna insatser i Botniska korridoren	56	56				1					34	21		
EU-projekt Mittstråket Mittbanan	41	62	23	35	5									
Ej namngivna insatser i Mittstråket	17	ingår ovan												
Vägar och tätortsgenomfarter	301	420	50	27	50	33	45	46	42	46	28	49	2	2
Väg 335 Sidensjö-Överhörnäs	22	42	33	8	2									
Väg 86 Kovaland (inkl gång och cykel, hållplatser)	41	78	5	4	5	17	40	7	0					
Väg 86 Silje - Kovaland (inkl gång och cykel, hållplatser)	41	131	0	5	15	3	6	6	6	40	10	47		
Väg 86 Kovaland - Kävssta	81	0												
Väg 86 Bergsäker - Silje, kvarstående från transportplan 2014-2025	0	5	2	3	1									
Väg 652/559 Njurundabommen (inkl gång- och cykel)	14	39	4	5	20	9								
Väg 622 Ljustavägen - Östra Birsta (inkl gång- och cykelväg)	44	65	1	2	2		30	31						
Väg 864 Centrumåtgärder Söråker	16	29				2	3	0	3	4	18			
Väg 622 Timmervägen	2													
Ej namngivna brister statlig väg	4	6	2			2								
Bidrag till byggande av enskilda vägar	38	25	3	2	5	1	2	1	2	2	1	2	2	2
Gång- och cykelvägar	198	140	9	10	35	18	6	5	2	2	1	1	6	45
Väg 544 Matfors - Specksta GC-väg, kvarstående från transportplan 2014-2025	0	4	4	0	0									
Väg 83 gång- och cykelväg Östavall (inkl hållplatser)	9	18	1	0	0	16	1							
Väg 1060 gång- och cykelväg Bodum-Skepparvägen (inkl hållplatser)	10	16	1	3	12									
Väg 531 gång- och cykelväg Ljungavägen (inkl hållplatser)	8	16	1	2	13	1								
Ej namngivna statliga gång- och cykelvägar	101	53				1	3	4	0				3	42
Medfinansiering till kommunala gång- och cykelvägar	70	33	3	5	10	1	2	1	2	2	1	1	1	3
Kollektivtrafikanläggningar	116	101	5	16	3	8	29	3	7	1	4	3	20	4
Kollektivtrafikanläggningar statlig väg	63	58			1	6	27		6		2	2	17	
EU-projekt KOLL2020	14	22	4	16	2									
Väg 562 busshållplatser Resecentrum Sundsvall	1	1				1								
Medfinansiering regionala kollektivtrafikanläggningar	38	19	0	0	0	2	2	3	1	1	2	1	3	4
Driftbidrag till icke statliga flygplatser	136	80	11	10	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6
TOTALT	897	891	97	131	99	66	85	60	57	55	73	79	34	56
Åtgärdsvalsstudier, AVS	ingår ovan	6												

Postadress

871 85 Härnösand

Besöksadress

Storgatan 1
Härnösand

Telefon

0611-800 00

E-post

region.vasternorrland@rvn.se

Beskrivning

Regionstyrelsen har beslutat om prioriteringarna i den regionala transportplanen, utifrån en av regeringen fastställd ekonomisk ram. Trafikverket ansvarar för genomförandet och de ekonomiska medlen utifrån en nationell årlig budgettilldelning. Västernorrland har under de inledande åren av planeringsperioden fått en högre genomförandebudget än vad som angavs i planeringsramarna.

De kostnader som finns upptagen i transportplanen är förknippade med osäkerheter. Ofta tas kalkyler fram i ett tidigt i planeringsskede, då det saknas djupare kunskap över de specifika förhållandena och förutsättningarna. I takt med att utredningar tas fram och kunskapen ökar, sker förändringar i utformning och omfattning. Dessutom kan olika risker och osäkerheter förknippade exempelvis med mark- och vattenförhållandena, leda till förändrade kostnader. Även rådande konjunkturläge påverkar prisläget jämfört med vad som beräknats i planeringsskedet. Under senaste åren har det rådande konjunkturläget medfört betydande prisökningar för flera åtgärder i transportplanen.

Väg 86

Väg 86 är en riksväg för kommunikationer och ett prioriterad stråk för både personresor och godstransporter. Vägen förbinder tätorter i Jämtland och Västernorrlands inland, såsom Bispgården, Liden och Holm, med Sundsvall med dess utbud av arbetsplatser, utbildning, sjukhus och annan service.

Vägen har brister gällande oskyddade trafikanter, trafiksäkerhet och bärighet, stabilitet och erosion vid höga flöden. Vägen är smal, runt sju-åtta meter och går bitvis på hög bank med branta slänter. Det är dålig sikt och sidoområdena har låg säkerhetsstandard. Trafikmängderna varierar mellan 2700 och ca 4000 fordon per dygn och är som störst på delen mellan Silje och Kovland, för att sedan minska längre västerut. Hastigheten mellan Silje och Kovland är 70 kilometer per timme. Under 2019 sänkte Trafikverket den tillåtna hastigheten från 90 till 80 kilometer per timme på sträckan mellan Kovland och Indal i syfte att uppnå en bättre överensstämmelse till vägens standard och därigenom minska riskerna för olycka, framförallt mötesolycka, med svår skadeföljd.

Det finns boenden nära vägen och många utfarter från fastigheter och enskilda vägar. Det relativt korta avståndet mellan Sundsvall och Kovland innebär att det även finns potential för cykling. Det saknas dock alternativ för de som går och cyklar, vilket innebär att oskyddade trafikanter hänvisas till en smal eller obefintlig vägren. Busshållplatserna brister i utformning och det är svårt att ta sig till och från dem på ett säkert sätt.

Kostnadsökningarna för väg 86 beror på att det behövs betydligt mer omfattande åtgärder, än vad som bedömdes under det tidiga planeringsskedet. Väg 86 är i väsentligt sämre skick än väntat, terrängförhållandena är besvärliga med risker för ras och skred, samt rådande konjunktur medför ökade kostnader. Åtgärderna på väg 86 finansieras med medel från både regional transportplan (investering) och nationell transportplan (bärighet). Trafikverkets kalkyler framgår nedan, där befintlig kalkyl är den kalkyl som redovisas i transportplanen.

Väg 86, Silje-Kovland

- Befintlig kalkyl: 70 miljoner kronor, varav 41 miljoner kronor i regional transportplan
- Ny kalkyl: 195 miljoner kronor, varav **131 miljoner kronor i regional transportplan**
- Kostnadsökning som berör regional transportplan 90 miljoner kronor

Väg 86, Kovland

- Befintlig kalkyl: 65 miljoner kronor, varav 41 miljoner kronor i regional transportplan
- Ny kalkyl: 128 miljoner kronor, varav **78 miljoner kronor i regional transportplan**
- Kostnadsökning som berör regional transportplan 37 miljoner kronor

Väg 86 Kovland-Kävsta

- Befintlig kalkyl: 116 miljoner kronor, varav 81 miljoner kronor i regional transportplan
- Ny kalkyl är under framtagande: Trafikverkets preliminära bedömning: 250-300 miljoner kronor, varav övervägande del berör regional transportplan

Det ekonomiska utrymmet i den regionala transportplanen räcker inte för dessa kostnadsökningar, vilket innebär att omprioritering är nödvändiga. Region Västernorrlands föreslår att etapperna Silje-Kovland² samt Kovland³ genomförs i oförändrad omfattning, eftersom behoven är som störst denna sträcka, till kostnader på 131 respektive 78 miljoner kronor, samt att sista etappen Kovland-Kävsta, inte längre prioriteras i den regionala transportplanen.

Det innebär att det kommer att finnas kvarstående brister på delen mellan Kovland och Kävsta, såsom sidområden, vägbredd och busshållplatser, men även för utformning av korsningar och utfarter från kringliggande bostäder, etcetera.

Planerade förstärknings- och beläggningsåtgärder för väg 86 påverkas inte av förslag till ändring, utan kan genomföras genom finansiering från den nationella transportplanen. Befintliga brister i bärighet och stabilitet leder till höga underhållskostnader i och med att det inte blir något varaktigt resultat av utförda underhållsåtgärder, varför det är viktigt att en förstärkning av vägen kan genomföras. Förstärkningsåtgärderna innebär också att väg 86 kommer att kunna upplåtas för trafik upp till 74 ton, det vill säga höjas från bärighetsklass 1 (BK1) till bärighetsklass 4 (BK4), vilket är av väsentlig betydelse för industrins möjligheter att effektivisera och minska antalet tunga fordon och fordonskilometer.

En fråga som ställts under arbetet inför remissen är hur trafiksäkerheten påverkas om bärigheten höjs till BK4, utan förbättringar i vägens plan- och profil. I Trafikverkets⁴ utredning *Tyngre fordon på det allmänna vägnätet* framgår att olycksrisken med tunga fordon framförallt bestäms av förekomsten av dem (exponeringen). Större fordon innebär färre fordon och exponeringen minskar. Krockvåldet ökar med ökad vikt, men sambandet planar ut när viktskillnaden mellan krockande fordon överskrider 1:10. I praktiken innebär det att en personbil utsätts för jämförbart krockvåld oavsett om den krockar med en 16 tons lastbil eller ett 74 tons HCT-ekipage. Transportstyrelsen har tagit fram tekniska krav⁵ för de nya tyngre fordonen i syfte att behålla en hög trafiksäkerhet på vägarna. Kraven gäller bland annat stabilitet för att minska risken för vältnings och sladd och att bromsar ska vara dimensionerade för fordonstågets vikt.

Andra vägåtgärder

Utöver väg 86 finns andra vägåtgärder som ännu inte startat för produktion. Ett alternativ skulle kunna vara att dessa stryks ur transportplanen. Vårt förslag är dock att dessa vägåtgärder ska vara fortsatt prioriterade, utifrån befintliga brister och behov längs dessa sträckor. Dessutom räcker inte det ekonomiska utrymmet från dessa vägåtgärder till väg 86 Kovland-Kävsta.

² [Trafikverket väg 86 Silje - Kovland planbeskrivning](#)

³ [Trafikverket väg 86 Kovland fastställelsehandling](#)

⁴ [Trafikverket 2014:102, Tyngre fordon på det allmänna vägnätet](#)

⁵ [Transportstyrelsen om nya regler för 74 ton](#)

Väg 622 Ljustavägen-Östra Birsta, 64 miljoner kronor, har trafikflöden på mer än 9000 fordon per dygn och brister i trafiksäkerhet för samtliga trafikslag, bland annat brister i utformning av korsning och bristande säkerhet för gående och cyklister. Eftersom vägplanen är fastställd och har vunnit lagakraft så bedöms åtgärden vara en låsning.

Väg 684 centrumåtgärder Söråker, 29 miljoner kronor, syftar till att minska vägens barriär i Söråkers centrum och öka trafiksäkerheten och tillgängligheten för gående och cyklister. En avsiktsförklaring finns mellan Trafikverket och Timrå kommun eftersom medfinansiering behövs från Timrå kommun då de är väghållare för korsande väg.

Bidrag till byggande enskild väg, under åren 2023-2029 uppgår summan till 12 miljoner kronor. Bidraget går till större underhållsåtgärder på enskilda vägar och broar som upplåts för allmän trafik. Stora behov på grund av de geologiska förhållandena i länet med jordarter som innebär risker för ras och skred och en utsatthet för tjäle som bryter ner vägarna. Dessutom medför klimatförändringar försämrad markstabiliteten och bärighet.

Fördelning mellan åtgärdsområden

I den regionala transportplanen fördelas medel mellan ett antal olika åtgärdsområden. Beslut om fördelningen utgör en inriktning för den regionala infrastrukturens utveckling. För att inte ändra eller påverka den beslutade inriktningen bör avvikelser i görligaste mån hanteras inom budgetutrymmet för respektive åtgärdsområde. Detta framgår också av våra interna riktlinjer för genomförandet av den regionala transportplanen.

Förslaget innebär trots detta en förändrad fördelningen mellan åtgärdsområdena, vilket är svårt att undvika när så pass omfattande projekt som väg 86 ökar i kostnader. Även om väg 86 Kovland-Silje inte prioriteras, så medför kostnadsökningar för kvarstående vägåtgärder att planeringsramen för åtgärdsområdet vägar ökar, medan den minskar för gång- och cykelvägar, samt till viss del även för kollektivtrafikanläggningar. Viktigt i sammanhanget är att de vägåtgärder som prioriteras i den regionala transportplanen syftar till ökad trafiksäkerhet och även omfattar gång- och cykel samt förbättrade hållplatser.

Vår bedömning är att det inte är rimligt att genomföra en total omfördelning i syfte att finansiera väg 86, så att kvarstående medel från övriga åtgärdsområden (järnväg 55 mkr, gång- och cykelvägar 86 mkr, kollektivtrafikanläggningar 77 mkr, driftbidrag flyg 52 mkr) tillfaller åtgärdsområde vägar.

Åtgärdsområde	Andel av befintlig plan, %	Andel av föreslagen plan, %
Järnväg	16	17
Väg*	30	44
Gång- och cykelvägar	26	19
Kollektivtrafikanläggningar	13	11
Driftbidrag flygplatser**	15	9

*Schablonkostnad för gång- och cykelvägar som genomförs i namngivna vägprojekt ingår i åtgärdsområde gång- och cykel i tabellen.

**Förändringen beror på att driftbidrag för Höga Kusten flygplats övergått till nationell transportplanen