

Länstransportplan 2022–2033

Västerbottens län



Fastställt av Region Västerbottens
regionala utvecklingsnämnd 2022–10–13

Produktion och text: Maud Ericsson, Region Västerbotten
Grafisk form: Helen Bäckman, Region Västerbotten
Omslagsfoto: Klas Sjöberg, Region Västerbotten

Innehåll

| | |
|---|----|
| 1. Sammanfattning | 5 |
| 1.1. Ekonomiska ramar | 5 |
| 1.2. Direktiv för planarbetet | 5 |
| 2. Mål och strategier | 7 |
| 2.1. Nationella mål | 7 |
| 2.2. Regionala mål | 7 |
| 2.3. Mål för transportsystemet | 8 |
| 3. Transportsystemet- nuvarande infrastruktur och behov | 10 |
| 3.1. Kompetensförsörjningen och samhällsomvandlingen – två stora utmaningar | 10 |
| 3.2. Fungerande infrastruktur – en förutsättning för samhällsutveckling | 10 |
| 3.3. Ett robust och kapacitetsstarkt vägnät | 11 |
| 3.4. Järnvägssystemet länkar samman Västerbotten med världen | 12 |
| 3.5. Flyget | 12 |
| 3.6. Hamnarna | 13 |
| 3.7. Kollektivtrafiken | 13 |
| 3.8. Gång och cykel | 14 |
| 4. Åtgärdsplanering | 15 |
| 5. Strategisk inriktning och prioriteringar | 15 |
| 6. Sammanställning av åtgärder och fördelning | 19 |
| 7. Beskrivning av större brister och åtgärdsgrupper | 22 |
| 7.1. Namngivna objekt- investeringar över 50 Mkr | 22 |
| 7.2. Gång och cykelåtgärder längs statligt vägnät | 25 |
| 7.3. Miljö- och trafiksäkerhetsåtgärder längs statligt vägnät | 26 |
| 7.4. Kollektivtrafikåtgärder längs statligt vägnät | 26 |
| 7.5. Statlig medfinansiering | 27 |
| 7.6. Åtgärdsområden – potter | 28 |
| 7.7. Övrigt | 28 |
| 8. Behov av utredningar | 29 |
| 9. Effektbedömning och måluppfyllelse | 30 |
| 10. Planens bedömda effekt | 31 |
| 11. Effekter på transportpolitiska mål | 32 |
| 11.1. Funktionsmålet om tillgänglighet | 32 |
| 11.2. Jämställdhet | 32 |
| 11.3. Hänsynsmålet om säkerhet, miljö och hälsa | 32 |
| 11.4. Effekter för bostadsbyggandet | 32 |
| 12. Samlad miljöbedömning | 33 |
| 12.1. Omfattning och detaljeringsgrad | 33 |
| 13. Strategiska vägval och alternativa inriktningar av planen | 34 |
| 14. Sammanfattande bedömning | 35 |
| 14.1. Riktninganalys | 35 |



Foto: Klas Sjöberg

1. Sammanfattning

Region Västerbotten har regeringens uppdrag att planera för den regionala transportinfrastrukturen. I Region Västerbottens uppdrag som länsplaneupprättare ges möjlighet att, efter direktiv från regeringen, upprätta förslag till en regional plan för transportinfrastruktur som anger den gemensamma strategiska inriktningen för hur länets transportinfrastruktur ska utvecklas under den kommande tolvårsperioden. Trafikverket upprättar samtidigt ett förslag till en nationell trafikslagsövergripande plan för utveckling av transportsystemet. I uppdragets förutsättningar finns ett antal kriterier, riktlinjer och mål att förhålla sig till och dessa beskrivs dels i infrastrukturpropositionen, dels i direktiven för uppdraget. Planerna ska bidra till en långsiktigt hållbar utveckling av landets transportinfrastruktur.

Länstransportplanen anger den strategiska inriktningen för länets transportinfrastruktur för kommande tolvårsperiod och fi den fastställs prioriteringar för en trafikslagsövergripande plan som bidrar till en långsiktigt hållbar utveckling av infrastruktur-nätet. Planen ska samla, tydliggöra, konkretisera och ge en inriktning för Västerbottens transportsystem avseende användning, utveckling och effektivare nyttjande av infrastrukturen. Planeringen av transportsystemet är ett komplext område som kräver att många aktörer samverkar och för dialog i syfte att skapa en god helhetslösning och samsyn kring utvecklingen av transport-infrastruktursystemet.

Länstransportplanen innefattar samtliga statliga vägar, förutom E4, E12 och väg E45. Dessa ingår i det nationella stamvägnätet och investeringar för dessa fastställs i den nationella planen. Det regionala vägnätet innefattar även gång- och cykelvägnätet samt kollektivtrafikanläggningar. Länstransportplanen är också viktig för medfinansiering av infrastruktur på det kommunala vägnätet. Däremot innefattar länstransportplanen inte drift och underhåll eller vidmakthållande av transportsystemet.

1.1. Ekonomiska ramar

Planeringsramen för länstransportplanen i Västerbotten uppgår för samma period till 1054 miljoner kronor vilket innebär en genomsnittlig årlig ram på knappt 90 miljoner kronor. Motsvarande ram för föregående period (år 2018–2029) var 957 miljoner.

Ramen är fördelad på tre perioder för de 12 år som planen gäller år 1–4, år 5–8 och år 9–12. Det verkliga budgetutfallet för planen i genomförandet påverkas av hur den löpande infrastrukturplaneringen går över tid samt Trafikverkets årliga budgettilldelning av regeringen och verksamhetsplanering.

Den planeringsram som tilldelats Region Västerbotten för perioden 2022–2033 är drygt 10 procent högre än planeringsramen för föregående period 2018–2029. Under de senaste åren har kostnaderna för investeringar i transportinfrastrukturen skenat och medfört att de objekt som genomförts blivit i genomsnitt 20 procent dyrare än vad kalkylerna visat. Sett till detta kan det konstateras att de medel som tilldelats länsplanen på intet sätt är tillräckliga för att kunna genomföra de åtgärder i transportsystemet som skulle behövas.

1.2. Direktiv för planarbete

Upprättande av nationell- och regional transportinfrastrukturplan (fortsättningsvis kallad länstransportplanen) för perioden 2022–2033 sker i en sammanhållen process där uppdraget till Trafikverket respektive länsplaneupprättarna presenterades i juni 2021. I regeringens direktiv¹ konkretiseras uppdraget samt förutsättningarna för framtagandet av de nya planerna. Ett remitterat och sammanställt förslag till regional plan, utifrån de preliminära ekonomiska ramarna, ska redovisas till regeringen senast den 30 april 2022.

I regeringens proposition "Framtidens infrastruktur – hållbara investeringar i hela Sverige"² (prop. 2020/21:151) och riksdagens beslut med anledning av propositionen (bet. 2020/21:TU16³, rskr 2020/21:409⁴) anges inriktningen för kommande planperiod.

Enligt regeringens direktiv ska fyrstegsprincipen vara vägledande för den fortsatta planeringen. Fyrstegsprincipen är ett planeringsverktyg som syftar till att påverka behovet av transporter samt valet av transportsätt (steg 1) samt att optimera redan befintlig infrastruktur (steg 2) framför att bygga om (steg 3) eller bygga ny infrastruktur (steg 4). Det ska tydligt framgå hur alla steg, inklusive steg 1- och steg 2-åtgärder bedömts för de åtgärder som föreslås.

Regeringens direktiv lyfter tydligt att prioriteringar ska motiveras och eventuella målsynergier och målkonflikter ska beskrivas och hanteras. Planen ska redovisa åtgärdernas samhällsekonomiska effekter inklusive icke prissatta effekter, hur åtgärderna bidrar till de transportpolitiska målen samt klimatmålen. Planen ska även bidra till etappmålet om minskning med 70 % av växthusgasutsläpp till år 2030 samt att år 2045 är utsläppen i princip noll för transportsektorn. Planen ska redovisa i vilken utsträckning den bidrar till att öka transporteffektiviteten i samhället. Länstransportplanerna ska möta betydande industriinvesteringars behov samt behov av ökat bostadsbyggande. Dessa perspektiv ska vägas tillsammans med de transportpolitiska målen.

Förslaget till Länsplan ska beskriva vilka effekter olika infrastrukturåtgärder väntas ge på förutsättningarna för bostadsbyggandet. I direktivet för nationell plan och länsplaner för åren 2022–2033 pekar regeringen på att nationell plan kan samfinansiera åtgärder med länsplanerna för trafiksäkerhetsåtgärder på regionalt vägnät som förkortar restiden på landsbygden. Till exempel pekar regeringen på åtgärder såsom mittseparering eller andra åtgärder som inte innebär hastighetssänkningar men ändå stärker trafiksäkerheten. I direktivet pekar regeringen också på möjligheten till samfinansiering mellan nationell plan och länsplanerna för cykelåtgärder på statliga vägnätet som ingår inom länsplanernas ansvar.

1. Bilaga 1. Regeringens direktiv

2. Bilaga 2. Regeringens proposition 2020/21:151. Framtidens infrastruktur – hållbara investeringar i hela Sverige

3. Bilaga 3. Framtidens infrastruktur bet. 2020/21:TU16

4. Bilaga 4. Riksdagsskrivelse 2020/21:409



Foto: Jonas Westling

2. Mål och strategier

Länstransportplanen är ett medel för att uppnå såväl nationella som regionala mål och strategier och tar sin utgångspunkt i såväl transportpolitiska mål som regionala strategier och planer.

2.1. Nationella mål

Det av riksdagen övergripande målet för svensk transportpolitik är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgare och näringsliv i hela landet. Under det övergripande målet har regeringen också satt upp funktionsmål och hänsynsmål med ett antal prioriterade områden

Funktionsmålet handlar om att skapa tillgänglighet för människor och gods. Transportsystemets utformning, funktion och användning ska medverka till att ge alla en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet samt bidra till utvecklingskraft i hela landet. Samtidigt ska transportsystemet vara jämställt, det vill säga likvärdigt svara mot kvinnors respektive mäns transportbehov.

Hänsynsmålet handlar om säkerhet, miljö och hälsa. De är viktiga aspekter som ett hållbart transportsystem måste ta hänsyn till. Transportsystemets utformning, funktion och användning ska anpassas till att ingen ska dödas eller skadas allvarligt. Det ska också bidra till det övergripande generationsmålet för miljö och att miljö kvalitetsmålen uppnås, samt bidra till ökad hälsa.

Etappmål under hänsynsmålet

- Växthusgasutsläppen från inrikes transporter – utom inrikes luftfart som ingår i EU:s utsläppshandelssystem – ska minska med minst 70 procent senast 2030 jämfört med 2010.
- Antalet omkomna till följd av trafikolyckor inom vägtrafiken, sjöfarten respektive luftfarten ska halveras till år 2030. Antalet omkomna inom bantrafiken ska halveras till år 2030. Antalet allvarligt skadade inom respektive trafikslag ska till år 2030 minska med minst 25 procent.

I de transportpolitiska målen ingår att transportsystemet ska bidra till att miljö kvalitetsmålen uppnås. Det övergripande klimatmålet innebär att Sverige inte ska ha några nettoutsläpp av växthusgaser år 2045. Nettonollmålet innebär att växthusgasutsläppen från flera sektorer, inklusive transportsektorn, i princip kommer att behöva vara noll senast år 2045.

De transportpolitiska målen visar de politiskt prioriterade områdena inom den statliga transportpolitiken. De är en utgångspunkt för alla statens åtgärder inom transportområdet, exempelvis hur myndigheterna ska prioritera bland olika önskemål och behov när de genomför sina uppdrag. Målen ska även fungera som ett stöd för lokala och regionala transportmål.

2.2. Regionala mål

Transportsystemets utformning, funktion och användning ska bidra till att ge människor och gods en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet. Västerbotten är Sveriges näst största län och präglas av långa avstånd. I Västerbottens län bor närmare 270 000 invånare, varav ungefär 80 procent bor i kustkommunerna. Det finns en stark och växande tjänstesektor som är kopplad både till de traditionella basnäringarna och nya branscher. Gruv-, skogs-, energi- och besöksnäringen är exempel på viktiga tillväxtsektorer i näringslivet som är beroende av god infrastruktur.

Regional utvecklingsstrategi

I regionsammanhang är Västerbotten ett län som sträcker sig från fjällkedjan i Skanderna ner till Bottniska viken och omfattar landskapet Västerbotten samt delar av Lappland och Ångermanland. Regionen har drygt 270 000 invånare fördelade på 15 kommuner, varav 12 har en folkmängd på färre än 10 000 personer. Den regionala utvecklingsstrategin är tillsammans med regionplanen det ledande styrdokument i det regionala utvecklingsarbetet. Den beaktas av statliga myndigheter och styr och påverkar fördelning av regionala och europeiska projektmedel. Strategin utgör även grunden för det nationella och internationella påverkansarbetet. Västerbotten är ett län som är rikt på resurser, men regionens viktigaste resurs är människorna. Med framväxten av kunskapsamhället, där den viktigaste drivkraften för tillväxt är kreativitet och kompetens, blir människans roll central för regional utveckling.

Regionen är en del av Norrland och är Sveriges näst nordligaste region. Inom länet finns delar av det större geografiska området Sápmi som är hemvist för urfolket samerna. Länet delar utmaningar och möjligheter med andra regioner i den glesbefolkade delen av norra Skandinavien. Västerbotten är även en region i Barents och den arktiska delen av Europa. Internationellt delar länet en landgräns med Norge och en sjögräns med Finland, vilket innebär att regionen är en del av EU:s makroregionala Östersjöstrategi.

Det geografiska läget, med de utmaningar och möjligheter som det för med sig, har uppmuntrat till samarbete och samverkan, såväl lokalt som nationellt och internationellt. För att främja länets utveckling fram till år 2030 finns det utrymme för och behov av en ökad internationell närvaro samt att fördjupa och utveckla gränsöverskridande samarbeten och samverkan.

Regionala utvecklingsinsatser syftar till att stärka förmågan till förändring i regionen. Det ska sedan resultera i de önskvärda samhällsförändringar som finns formulerade i övergripande mål, inriktningar och prioriteringar.

Tillgänglighet för invånare och företag till samhällsfunktioner och service är en förutsättning för att kunna erbjuda jämlika och jämställda hållbara livsmiljöer. För att kunna vara en hälsofrämjande region behövs även tillgänglighet för att invånare ska nå vård och omsorg, liksom att verksamheter ska kunna nå sina brukare.

Tillgänglighet behövs på flera nivåer. Det handlar om grundläggande samhällsfunktioner, som post, dagligvaror och fritidsaktiviteter, men även mer avancerade funktioner, som utbildning och sjukvård. För såväl invånare och arbetsgivare som organisationer är tillgängligheten avgörande för breddade arbetsmöjligheter inom regionen. Hållbara färd- och digitala lösningar skapar möjligheter att vara bosatt i Västerbotten och samtidigt vara en del av den globala marknaden.

Västerbotten är rikt på naturresurser. I länet finns naturresursbaserade näringar, som skogs-, mineral-, ren- och besöksnäring, som alla är beroende av tillgänglighet inom och utanför regionen. Detsamma gäller för tillverknings-, livsmedels- och byggindustrin samt olika tjänstenäringar.

Transportsystemen omfattar den fysiska infrastrukturen i form av vägar, gång- och cykelbanor, järnvägar, flygplatser samt farleder och hamnar. För ett fungerande transportsystem behövs även fordon, resecentrum, hållplatser och tekniska lösningar som på olika sätt underlättar användningen. Att det finns ett brett och väl fungerande transportsystem samt en digital infrastruktur, som knyter ihop städer, lands- och glesbygder i Västerbotten med varandra och vidare till omvärlden, är en nyckelfaktor för att kunna nå målen i de övriga prioriteringarna.

Både transportsystemet i sig och användningen av det, påverkas av de omvärldsförändringar som pågår och har idag en påverkan på naturmiljöer, klimat och livsmiljöer. Därmed behövs en omställning till ett hållbart system och en successiv övergång till hållbara drivmedel, för att kunna bibehålla och utveckla transportsystemet i framtiden.

Delprioriteringar:

Kapacitet för samverkan och samhandling –

Samverkan underlättar länets möjligheter att gemensamt kunna utveckla länet till en nära tillgänglig region. I Västerbotten finns samarbeten inom länet och med andra regioner, inom Sverige och internationellt, för att tillsammans med nationell nivå och EU-nivå utveckla transportsystemen och användningen av dem. De omvärldsförändringar som sker i form av klimatförändringar, urbanisering, globalisering samt digitalisering och teknikutveckling påverkar transportsystemen och användningen.

Investeringar i hållbara transportsystem –

Fungerande transportsystem är en förutsättning för en säker och trygg mobilitet. Västerbottens transportsystem är en del av Botniska korridoren som sträcker sig utmed Norrlandskusten över till Finland. Sträckningen genom Sverige upp till Narvik ingår i det europeiska TEN-T Core Network.

De regionala transportsystemen omfattar även sträckningen i öst–västlig riktning som knyter ihop Västerbotten med Norge och Finland via förbindelsen över Kvarken. I länets västra del finns anslutande kopplingar till det nationella väg- och järnvägs-systemet i nord–sydlig riktning. Länets hamnar och terminaler har tillsammans med de fem flygplatserna med reguljär trafik, också strategisk betydelse för att upprätthålla god tillgänglighet för länet som helhet.

Hållbar mobilitet –

Överflyttning till hållbara transporter innebär att belastningen på hälsa, miljö, klimat och ekonomi ska minska, men det finns geografiska och socioekonomiska skillnader i förutsättningar för detta. Utbudet av transportlösningar skiljer sig mellan olika geografiska områden. Dessutom finns det andra restriktioner som gör att det kan vara svårare att som företag, verksamhet eller individ göra en överflyttning till en fullständig hållbar användning.

En överflyttning till hållbar mobilitet handlar om att hitta andra lösningar än dagens, liksom bättre samordning. Det handlar även om att en större andel av transporterna sker med transportsätt som ger mindre negativ påverkan. Förutom byte av transportsätt kan en hållbar användning även innebära byte till mindre belastande fordon och utvecklade logistiklösningar.

God infrastruktur möjliggör bland annat regionförstoring med ökad tillgång till arbetstillfällen, utbildning samt kultur och fritid. Tillgängligheten kan öka genom att förbättra den befintliga infrastrukturen. Samtidigt krävs också nyinvesteringar av olika omfattning för att skapa ett bidrag till omställningen mot hållbart resande och transporter i hela Västerbottens län.

Trafikförsörjningsprogrammet

Länstransportplanens medel är viktiga för att utveckla kollektivtrafikens infrastruktur såsom hållplatser och resecentrum, och därigenom bidra till målen för den regionala kollektivtrafikens utveckling som är beslutade i Regionalt Trafikförsörjningsprogram för Västerbottens län 2020–2025. Infrastrukturen har särskilt stor betydelse för Mål 1 att kollektivtrafikens marknadsandel av det motoriserade resandet ska vara 30 % år 2030 och 25 procent år 2025. Kollektivtrafikens attraktivitet påverkas av kollektivtrafikens infrastruktur och därför påverkas också möjligheterna att uppnå mål 3, som handlar om tillgången till kollektivtrafik. Länstransportplanens medel har också stor betydelse för att uppnå mål 4, om kollektivtrafikens tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning, och särskilt indikatorn att det ska finnas minst 30 bytespunkter anpassade för personer med funktionsnedsättning, minst enligt en minimumnivå i hållplatshandbok eller motsvarande. Se vidare i själva programmet. Kollektivtrafiken i sin tur påverkar kapacitetens tillräcklighet på vägarna, genom att styra en del resande från personbil till kollektivtrafik, där fler kan resa på ett effektivt sätt.

2.3. Mål för transportsystemet

Region Västerbotten ska verka för att man ska kunna bo och verka i hela länet genom att:

- ha en hög standard på vägarna vad gäller framkomlighet och trafiksäkerhet
- ha ett väl fungerande järnvägssystem för såväl gods- som personresor
- ha goda flygförbindelser till- och från länets flygplatser
- ha en god tillgänglighet till kollektivtrafik genom satsningar på bytespunkter, hållplatser och resecentrum
- fortsätta satsningar på att bygga ut gång- och cykelinfrastrukturen
- bidra till att minska fossila utsläpp från fordon och att klimatmålen uppnås



Foto: Klas Sjöberg

3. Transportsystemet – nuvarande infrastruktur och behov

3.1. Kompetensförsörjningen och samhällsomvandlingen – två stora utmaningar

Norra Sverige står inför en historisk utveckling. Industrin investerar mer än 1 070 miljarder kronor i nya anläggningar och ny teknik i norra Sverige. Det är investeringar för jobb, tillväxt, exportintäkter och ökad hållbarhet. Den omfattande industriella utvecklingen som pågår i norra Sverige är kopplad till fossilfri produktion och elektrifiering till gagn för klimatomställningen och gör att norra Sverige kan bli ledande i den klimatomställning som är på gång i hela världen. Etableringarna och expansionerna är en följd av flera samverkande faktorer. Den viktigaste är företagets beslut att ställa om till fossilfria processer eller ta fram produkter som stödjer en mer klimatanpassad utveckling. Det i sin tur är en kombination av att företagen ser ökade krav hos slutkonsumenterna och att de tar sitt ansvar för en mer hållbar utveckling.

Sammantaget beräknas detta innebära ett behov av 100 000 nya jobb i regionen fram till 2035. En sådan explosionsartad utveckling riskerar öka konkurrensen på arbetsmarknaden där en snabb och ökad rörlighet kan uppstå vilket skapar en ökad konkurrens om kompetenser mellan företag, branscher och offentlig sektor. Ny-industrialiseringen leder också till en förändrad roll i den svenska samhällsekonomin för norra Sverige och ställer också stora krav på kompetensförsörjning och samhällsutveckling.

Utöver de nya etableringarna finns omfattande kompetensförsörjningsutmaningar kopplat till den pågående generationsväxlingen. De största utmaningarna återfinns inom branscherna utbildning, hälsovård, sjukvård och social omsorg, men efterfrågan på kompetens är stor även inom industri och IT-sektorn. För att säkra tillgången på kompetens är det mycket viktigt att erbjuda möjligheter för både personer som behöver höja sin kompetensnivå, såväl som för personer som behöver utöka eller komplettera sina kompetenser. Det är inte bara Västerbotten som upplever en period av minskande befolkning i arbetsför ålder, det gäller samtliga regioner som inte ligger i närheten av storstäder. Små och medelstora företag i Västerbotten har en längre period visat på en stark tillväxt inom såväl befintlig som ny industri. Regionens stora företag agerar draglok för tillväxten som i sin tur skapar öppningar och möjligheter men även utmaningar för små och medelstora företag som idag har en unik möjlighet att möta de behov som uppstår och ta position som underleverantörer till dessa, i sig en språngbräda till ytterligare internationella marknader. För Västerbottens verksamheter och organisationer är det viktigt med tillgång till rätt kompetens för ökad konkurrenskraft och för att kunna tillhandahålla samhällsfunktioner i en region glest befolkade områden och långa avstånd. Detta ställer höga krav på ett väl fungerande, robust och kapacitetsstarkt transportinfrastrukturnät som möjliggör för gods- och persontransporter såväl inom som till och från länet med samtliga transportslag.

Med anledning av de stora industriinvesteringarna i Norrbotten och Västerbotten såg regeringen ett behov av att öka tempot och tidigarelägga infrastruktursatsningar. Därför gav regeringen i slutet av september i uppdrag åt Trafikverket att utreda förutsättningarna för att tidigarelägga redan beslutade infrastrukturinvesteringar med anledning av de stora företagsetableringarna i Norrbotten och Västerbotten. I uppdraget ingick även att utreda eventuella brister och flaskhalsar i infrastrukturen som kan uppkomma med anledning av de omfattande etableringarna som nu pågår och planeras. Av uppdragsredovisningen framgår att det med finns stora investeringsbehov i transportinfrastrukturen kring Skellefteå för att möta upp den samhällsomvandling som nu sker i Skellefteå med omnejd. För att anpassa vägsystemet till de nya förutsättningarna bedömer Trafikverket att det, förutom förbifart Skellefteå (E4), behövs satsningar på de regionala vägnäten för omkring 600 mkr. Pengar som idag inte finns att tillgå i länsplanen. Att utöka ramarna i länsplanen är ett alternativ men ett bättre alternativ skulle vara att detta läggs som ett separat uppdrag.

3.2. Fungerande infrastrukturer en förutsättning för samhällsutveckling

Fungerande infrastruktur är centralt för nationell och regional konkurrenskraft och attraktivitet. Infrastrukturplaneringen ska bidra till att skapa förutsättningar för effektiva, kapacitetsstarka och hållbara gods- och persontransporter i hela landet. Långsiktig samhällsplanering är ett viktigt verktyg för att med förutsägbarhet och systematik verka för att uppnå denna utveckling på nationell, regional och lokal nivå.

De regionala transportsystemen omfattar även sträckningen i öst–västlig riktning som knyter ihop Västerbotten med Norge och Finland via förbindelsen över Kvarken. I länets västra del finns anslutande kopplingar till det nationella väg- och järnvägs-systemet i nord–sydlig riktning.

Länets hamnar och terminaler har tillsammans med de fem flygplatserna med reguljär trafik, också strategisk betydelse för att upprätthålla god tillgänglighet för länet som helhet.

Kalla vintrar påverkar transportsystemens kvalitet och långa avstånd innebär stora investeringskostnader för underhåll och nyinvesteringar. Samtidigt finns ett behov av hög kvalitet i transportsystemet, för att minska restiderna för ett till ytan stort län. Därför behövs fysiska investeringar för att utveckla ett mer tillgängligt transportsystem, som behöver vara anpassade för förutsättningarna i Västerbotten samt dra nytta av den snabba teknikutvecklingen och utvecklingen av nya lösningar.

3.3. Ett robust och kapacitetsstarkt vägnät

Vägnätet har en avgörande betydelse för att länets orter ska kunna dra nytta av varandras styrkor och överbrygga befintliga svagheter såväl inom länet som mot angränsande län. Detta är särskilt viktigt i de mer glest befolkade delarna, där det också är svårt att skapa alternativa transportmöjligheter till bil och lastbil. Vägtransportssystemet i länet är relativt välutvecklat och vitt förgrenat, men har inte alltid högsta hastighetsstandard, trafik-säkerhetsstandard eller bärighetsklass. För Västerbottens län är vägnätets kvalitet nära sammankopplad med utvecklingsmöjligheterna inom bland annat besöksnäringen och skogsindustrin.

Europavägarna

Vägnätet i Västerbottens län innefattar de tre europavägarna E4, E12 och E45 som alla är viktiga stråk för regionen.

E4 genom länet har på avsnittet mellan Skellefteå och Umeå de tillgänglighets- och säkerhetsmässigt sämsta avsnitten i landet längs denna europaväg. Då det saknas mitträcken på cirka sju mil av stråket har Trafikverket genomfört hastighetssänkningar på denna sträcka. Det pågår för närvarande en utbyggnad av mitträcke på dessa sträckor men utbyggnadstakten behöver öka avsevärt för att kunna få en bra funktion för såväl gods- som persontransporter på sträckan. E4:s sträckning genom Skellefteå stad medför barriärverkan men också en påtaglig miljöbelastning redan i dag. E4 förbifart Skellefteå är ett objekt som i åtgärdsplaneringen (gällande NTP) som låg i + 20 procentens alternativet. Sedan underlaget gjordes har Skellefteå kommun genomgått en stor förändring och belastningen på sträckan att öka markant och sträckan är en betydande flaskhals i transportsystemet.

För väg E12 har det i en åtgärdsvalsstudie identifierats ett antal möjliga åtgärder. Bland annat åtgärdandet av en tidigare aviserad satsning på komplett mötesfrihet mellan Umeå och Vännäs som är väl motiverad utifrån vägens funktion för arbetsmarknadssamverkan och dess höga trafikflöden. Detsamma gäller på E12 mellan Umeå och Holmsund där trafikflödena är höga och en stor del är tung trafik till och från hamnen.

E12 har säsongsmässigt mycket höga trafikflöden som är kopplade till besöksnäringen i fjällkedjan. Vägen är mycket smal vilket förvärras under vintersäsongen. Hela väg E12 är också ett viktigt stråk för skogsnäringen vilket gör att den trafikeras av en hög andel tung trafik. Under kommande år färdigställs Västra länken i Umeå. Denna länkar samman de båda europavägarna E12 och E4 i en ringled runt de centralare delarna av Umeå tätort och får därmed en stor betydelse för trafik- och miljösituationen i tätorten.

E45 fyller en mycket viktig funktion i Sveriges inland för såväl person- som godstransporter. Även här ligger ett latent hot i form av ytterligare hastighetsnedsättningar som skulle innebära allvarliga regionförminsande konsekvenser i en redan gles del av Sverige. Därför blir den för Västerbottens län mest väsentliga åtgärden därför att säkerställa nuvarande hastighetsnivå och fullgott drift- och underhåll för E45:an.

Statliga vägnätet

Västerbottens län har cirka 10 procent av Sveriges statliga vägnät. Utöver europavägarna och delar av det regionala vägnätet är transportarbetet relativt måttligt. Samtidigt har dessa mer lågtrafikerade vägar en mycket viktig funktion för de medborgare och näringsliv som använder sig av dem. Drift- och underhållsätgärderna av dessa vägar är av störst betydelse och behöver säkerställas. Medlen för drift och underhåll hanteras av Trafikverket inom ramen för den nationella transportplanen. Då många av vägarna i grunden inte byggts för den allt tyngre godstrafiken, har en bytande del av vägkapitalet brutits ned under senare decennier utan att tillräckliga medel först till drift och underhåll. Om man till detta lägger att senaste årens ändrade väderförhållanden med mildare vintrar, som en del bedömer är kopplade till klimatförändringarna, slits vägnäten än hårdare. Det innebär att om inte ökade resurser förs till drift och underhåll av vägnätet riskeras stora kapitalvärden och till slut.

Vägnätet är, särskilt avseende det finmaskiga, av undermålig kvalitet och standard vilket skapar tillgänglighetsproblem. Det finns en stark oro att vägnätet under kommande planperiod kommer att försämrats ytterligare om inte mer medel avsätts för vidmakthållande.

Det finns ett stort behov av vägförbättrande åtgärder som ökar tillgänglighet som miljö- och trafiksäkerhet - framför allt på de större pendlingsstråken samt kopplat till de nya företagsetableringar som sker men även med anledning av företag som expanderar. Northwolt, Boliden, SCA Obbola och Setra är bara några exempel som kommer att generera ökade transportflöden. Behoven av väginvesteringar i Västerbotten är dels kopplat till hastighetsförändringarna, dels till industrins ökade behov av såväl ökade godsmängder som att möjliggöra för att köra tyngre transporter, vilket kan vara effektivt ur både kostnads- och hållbarhetsperspektiv genom ett effektivare nyttjande av befintligt transportsystem. Cirka 18 mil av länsvägnätet och de nationella vägarna i länet har fått hastighetssänkningar och behöver mitträckesinvesteringar för att det ska vara möjligt att höja hastigheten från 80 km/h till 100 km/h och förbättra trafiksäkerheten, en fråga som är särskilt angelägen för många länsinvånare som dagligen färdas på vägarna.

Enskilda vägnätet

Det enskilda vägnätet i Västerbotten är landets största enskilda vägnät och utgör därmed en viktig del av det finmaskiga vägnätet tillsammans med statens allmänna vägnät. Dessa mer lågtrafikerade vägar fyller en mycket viktig funktion för medborgare, samhällsfunktioner och näringsliv. De väghållare som har ansvar för enskilda vägar är ofta en organisation, till exempel vägförening, samfällighetsförening eller vägsamfällighet och i vissa enstaka fall en enskild markägare. Trafikverket betalar ut statligt driftbidrag till enskilda vägar bland annat för att vägen ska hållas öppen för allmän trafik och för att underlätta för boende och näringsliv i glesbygden.

3.4. Järnvägssystemet länkar samman Västerbotten med världen

Bristerna i järnvägssystemet är på sina håll mycket stora, det finns ett flertal flaskhalsar där avsaknaden av en kustnära modern järnväg mellan Umeå och Luleå, dubbelspår mellan Umeå C och Umeå samt avsaknaden av elektrifiering av Tvärstråket Hällnäs-Storuman är bara några.

Stambanan genom övre Norrland sträcker sig genom länet i nord-sydlig riktning och har en stor betydelse för övre Norrland och Sverige som helhet. Betydande godsmängder till- och från övre Norrland fraktas längs denna. I nord-sydlig riktning finns även Inlandsbanan och Botniabanan. Dessa kompletteras i och med färdigställandet av Norrbotniabanan mellan Umeå och Luleå där den första etappen är påbörjad. Norrbotniabanan är en viktig länk som idag saknas, bland annat för att stärka kapaciteten vad gäller godstransporter och för att förbättra människors mobilitet.

De nord-sydliga järnvägsstråken kompletteras i öst-västlig riktning av tvärbanorna Storuman-Lycksele-Hällnäs, Bastuträsk-Skellefteå-Skelleftehamn och Umeå-Holmsund. Det finns stora brister i järnvägssystemet i form av avsaknad av elektrifiering på vissa sträckor, brister i signal- och säkerhetssystem, flaskhalsar, brist på mötesplatser och uppställningspår samt behov av dubbelspår på vissa sträckor.

Hällnäs-Storuman har en betydande funktion i järnvägssystemet och är en mycket viktig länk i det öst-västliga stråket både när det gäller godstransporter och arbetspendling. Sträckan trafikeras idag med diesellok då den saknar elektrifiering vilket är negativt såväl när det gäller transporter som ur miljö och klimathänseende. En elektrifiering av Tvärbanan är nödvändig för att uppnå full effekt av Norrbotniabanan och för att få ett välfungerande sammanlänkat järnvägssystem. Region Västerbotten finansierar via länstransportplanen en förstudie för att möjliggöra en elektrifiering av stråket i närtid. Studien har delats in i två etapper där etapp ett sträckan Hällnäs-Lycksele slutfördes under föregående planperiod och studien av etapp två sträckan Lycksele-Storuman kommer att genomföras under denna planperiod. Under föregående planperiod samfinansierade även Region Västerbotten ett triangelspår som länkar samman Tvärbanan med Inlandsbanan på ett effektivt sätt. Inlandsbanan, som ägs av staten men förvaltas av Inlandsbanan AB, har betydelse för godstransporter av främst skogsråvara och länkar samman till det övriga järnvägssystemet via sina tvärbanor. Under sommardag pågår också en relativt omfattande turisttrafik som har stor betydelse för besöksnäringen i Västerbottens inland. I närtid sker en utveckling av trafikledningsystemet genom utbyggnad av fjärrstyrd tågklarering.

EU arbetar för att det ska finnas fungerande gods- och passagerarflöden i hela Europa. EU-kommissionen, medlemsstaterna och vårt grannland Norge har tillsammans pekat ut ett gemensamt transportnät. Transportnätet, som kallas TEN-T, är avgörande för att stärka EU:s konkurrenskraft och göra det möjligt för alla medborgare och företag att ta del av den inre marknaden. Botniska korridoren, som bland annat, innefattar den ännu ej färdigbyggda Norrbotniabanan är en viktig del av

det europeiska stomnätet för transporter (TEN-T) som knyter samman Europa. Botniska korridoren utgör Sveriges enda järnvägskoppling till Finland, och är en av EU:s viktigaste kopplingar till Norge och Arktis via Malmbanan. Botniska korridoren kopplar även samman norra Sverige med den europeiska kontinenten och sedan sommaren 2021 ingår den Botniska korridoren i Scandinavian-Mediterranean Corridor som är en del av EU:s stomnät. Transportnätet ska erbjuda snabba och konkurrenskraftiga transporter på järnväg genom hela Europa. För att uppnå detta har Sverige förbundit sig att till 2030 bygga bort kvarvarande flaskhalsar i stomnätet där Norrbotniabanan är en mycket viktig del.

Norrbotniabanan är en 27 mil lång järnväg som är under produktion. Den ingår i den Botniska korridoren som i sin tur är en del av det europeiska stomnätet TEN-T. Banan kommer att gå mellan Umeå och Luleå, över Robertsfors, Skellefteå och Piteå. Norrbotniabanan byggs med modern standard som tillåter både snabba och tunga transporter. Norrbotniabanan kommer att göra det möjligt att ha både persontrafik och godstransporter längst kusten. Den kommer att öka kapaciteten för godstrafik och sänka transportkostnaderna. Restiden mellan Umeå och Luleå kommer att halveras.

Införandet av det europeiska tågsäkerhetssystemet European Rail Traffic Management System (ERTMS) innebär vissa förbättringar men utgör samtidigt ett potentiellt hinder för vissa tågoperatörer på grund av de relativt höga kostnaderna i förhållande till nyttan. Detta kan innebära en suboptimering när det gäller nyttjandet av de delar som enbart förlitar sig på ERTMS som signalssystem.

För att kunna möta prognostiserade ökning av persontransporter och godsflöden på järnvägen som helhet krävs investeringar i järnvägsnätet. Utöver det som nämnts ovan utgör sträckan Umeå C-Umeå Ö reda idag en betydande flaskhals i järnvägssystemet. Avsaknaden av dubbelspår på sträckan ställer redan idag till med stora problem och under de närmsta åren bedöms problemet att eskalera. Även längs sträckan Umeå Ö-Holmsund finns stora behov av åtgärder för att möta det ökade behovet av, framför allt godstransporter, men för att på sikt även möjliggöra för persontrafik på sträckan.

Järnvägen mellan Bastuträsk-Skellefteå-Skelleftehamn behöver rustas upp med framför allt ERTMS samt mötesplatser då sträckan har potential att bli en viktig länk mellan Stambanan Övre Norrland och Skellefteå för såväl gods som persontrafik.

3.5. Flyget

Västerbottens län är en del av den arktiska regionen som blir allt viktigare i ett globalt perspektiv. I kombination med ett starkt exportberoendenäringsliv och en växande besöksnäring med tydliga utvecklingsmöjligheter blir den nationella och internationella tillgängligheten allt viktigare för länet. På grund av avstånden till och från Västerbottens län kan denna tillgänglighet till stor del endast tillgodoses genom flyget.

Flygtrafiken har en mycket negativ påverkan på klimatet genom utsläpp av växthusgaser. Åtgärder för att ställa om till mer långsiktigt hållbara drivmedel pågår. Ett exempel på omställningen är den snabba utvecklingen inom elflyg och drönerverksamhet. Redan idag pågår testverksamhet inom både elflyg och flyg med drönare och flera framgångsrika projekt som bidrar till utvecklandet pågår i länet. Ny teknik och elektrifiering av luftfarten kan bidra till en hållbar tillgänglighet i länet. Detta kan komma att medföra behov av en utveckling av infrastrukturen på flygplatserna både vad gäller möjligheten att tillhandahålla flera olika typer av bränslen men även landningsplatser för drönare.

Trafikverket upphandlar och finansierar flygtrafik till ett antal kommuner i Västerbottens inland, samt mellan Östersund och Umeå, för att förbättra tillgängligheten. Trafikverkets målsättning är att förbättra tillgängligheten för kommuner till/från viktiga samhällsfunktioner och orter inom länet, regionen, nationellt och internationellt.

Tillgänglighetsanalysen som ligger till grund för Trafikverkets insatser bygger på åtta kriterier. I modellen konstateras att tillgängligheten till bland annat Stockholm för många kommuner, framför allt i inlandet, är bristfällig. De tidsmässiga avstånden är helt enkelt för långa för att det ska vara rimligt att använda andra trafikslag än flyg. Sedan år 2015 har Trafikverket dessutom tillsammans med aktörer i Västerbottens län försökt utöka verkningssgraden av flyget genom att tillskapa anropsstyrda kollektivtrafiklösningar för att ytterligare förbättra tillgängligheten för kommuner utan egen flygplats. Om de trafikpolitiska målen om grundläggande tillgänglighet ska uppnås, måste även anslutningstrafik till flygplatserna säkras från de kommuner som inte har egna flygplatser. Utan detta säkerställande försvinner flygets karaktär av kollektivtrafik och den tillgänglighet som beskrivs enligt modellen kan inte uppnås.

3.6. Hamnarna

Umeå hamn

Umeå hamn är en av de största hamnarna i norra Skandinavien med en årlig godshantering på för närvarande cirka 2,5 miljoner ton. Hälften av de produkter som passerar hamnen kommer från skogen såsom kraftliner, trävaror med mera. Övrigt gods är olja, foder och projekttransporter, som till exempel vindkraftskomponenter. Hamnens containervolymer ökar stadigt, för närvarande hanteras ca 40 000 TEU årligen. Hamnen ligger strategiskt vid den naturligt kortaste vägen över norra Bottenhavet och har goda förbindelser till Finland, kontinenten och Storbritannien. Umeå hamn är en året runt hamn med goda förutsättningar för vinterperioden.

Nu är även den nya färjan M/S Aurora Botnia på plats för att trafikera Umeå-Vasa. Färjan är specialtillverkad och utrustad med den absolut senaste miljötekniken och drivs av el och förnybara bränslen. Inredningen i de publika utrymmena och hytterna är baserade på återvunna material.

Port of Skellefteå

Skellefteå hamn

är en året runt-hamn inom hamnområdet lastas och lossas varje år ca 1,6 miljoner ton gods, vilket gör hamnen till en av Sveriges 20 största. Volymerna består i huvudsak av bulk och skogsprodukter, smältmaterial och färdigprodukter till/från Rönnskärsverken samt stålämnen, skrot och sågade trävaror. Hamnen har kort insegling och goda förbindelser med både E4:an och stambanan, vilket gör hamnen attraktiv för många industrier. En annan viktig fördel är dess närhet till hamnar i norra Finland.

Skellefteå Hamn är även omlastningsterminal för allt gods som kommer och går med järnväg till Skellefteå. Det lastas även container på järnväg för vidaretransport ut i världen.

För närvarande pågår en utveckling på norra sidan inför den kaj som ska byggas 2024. Hela området kommer att bli ca 15 ha stort och en kaj på ca 275 meter har börjat projekteras. I detta område kan Port of Skellefteå erbjuda lagring och logistikfunktioner.

Närheten till Northvolts batterifabrik och nya industrietableringar och industriområden har möjliggjort för Wallenius/Sol att trafikera Port of Skellefteå med veckotrafik för container och roro. Hamnen förbättrar även möjligheterna att kunna utveckla järnvägs-verksamheten med nya stickspår och lastplatser, till viss del redan nu men framför allt till när Norrbotniabanan är färdigbyggd.

3.7. Kollektivtrafiken

Den fysiska transportinfrastrukturen har stor betydelse för tillgänglighet och hållbart resande i länet. Järnvägar, vägar, gång- och cykelvägar, hållplatser och resecentrum samt deras kvalitet påverkar vilken kollektivtrafik som kan bedrivas, hur attraktiv trafiken är och hur tillgängliga olika delar av länet blir. Hållplatser, resecentrum, buss- och tågstationer är dessutom kollektivtrafikens "skyltfönster" och en viktig del av många människors livsmiljö och vardag.

För att uppnå ökad tillgänglighet och en större andel hållbart resande i länet är det därför strategiskt viktigt att utveckla den transportinfrastruktur som kollektivtrafiken använder. Norrbotniabanans byggande Umeå-Skellefteå ställer krav på satsningar i resecentrum under perioden. Det finns ett stort behov att lyfta kvalitén på länets hållplatser, resecentrum och busstationer.

Delar av transportinfrastrukturen delar kollektivtrafiken med till exempel privatbilstrafik och godstrafik. Andra delar av infrastrukturen är särskilt tillägnad kollektivtrafiken, framför allt busshållplatser, plattformar, resecentrum och busstationer. Länets kollektivtrafikutbud, resandeunderlag och kollektivtrafikens infrastruktur beskrivs i länets regionala trafikförsörjningsprogram Regionalt trafikförsörjningsprogram 2020–2025. Programmet innehåller även de mål och strategier som styr utvecklingen av länets regionala kollektivtrafiksystem.

Region Västerbotten har utvecklat arbetet med hållplatsbrister och hållplatsåtgärder och samarbetet med Länstrafiken, Trafikverket och kommunerna kring dessa. En hållplatshandbok är under arbete i skrivande stund, och det finns en så kallad hållplatsbristlista som uppdateras årligen i samråd med kommunerna. Därutöver anordnar Trafikverket regelbundna möten för att diskutera hållplatsbristerna och planera insatser.

Genom länstransportplanen kan åtgärder i kollektivtrafikens infrastruktur genomföras. Framför allt gäller detta genom:

- Medfinansiering av kollektivtrafikåtgärder och kollektivtrafikläggningar. Denna kategori kan användas för medfinansiering upp till 50 procent av investeringskostnaden för till exempel hållplatser efter kommunal väg, och för busstationer och resecentrum. Under perioden kommer kommuner årligen kunna söka denna medfinansiering.
- Finansiering av hållplatser för kollektivtrafik längs det statliga regionala vägnätet. Åtgärderna upp till marknivå finansieras till 100 procent via Länstransportplanen. Medlen är fördelade på en del som avser ett begränsat antal namngivna hållplatsobjekt, och en del som används genom att göra urval i regionens hållplatsbristlista. Till de större insatserna under kommande tolvårsperiod hör utveckling av ett antal resecentrum inom Västerbottens län längs den kommande Norrbottenbanan på sträckan Umeå-Skellefteå.

En ökad satsning bidrar till hållbar regionförstoring och resande vilket är viktigt för en hållbar och attraktiv region från kust till fjäll.

3.8. Gång och cykel

Framkomlighet, trygghet och trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter är otillfredsställande på flera sträckor i länet. Bristen på tillgänglighet gör att korta resor i hög grad sker med bil vilket inte är förenligt med målet om ett hållbart resande. Satsningar på gång- och cykelåtgärder är ett viktigt verktyg i arbetet med att åstadkomma ett hållbart resande. Behovet av nya gång- och cykelvägar är stort i hela länet och i många fall en förutsättning för att på ett trafiksäkert vis kunna förflytta sig mellan två målpunkter. Detta behov har även uttrycks tydligt genom att länets kommuner de senaste åren inkommit med mycket omfattande förslag på utbyggnad av nya gång- och cykelvägar.

Satsningar på gång- och cykelvägar bidrar till ett antal positiva effekter. Gång- och cykelvägar bidrar bland annat till ökad framkomlighet och tillgänglighet för oskyddade trafikanter, positiva hälsoeffekter samt ökad trafiksäkerhet.

Insatserna för gång- och cykel handlar i de större tätorterna ofta om att lösa ett specifikt transportbehov och samt minska trängsel och miljöeffekter från bilismen. I mindre tätorter och på landsbygden är åtgärden viktig framför allt ur generell trafiksäkerhetssynpunkt. Längs med trafikerade vägar med stor pendlingstrafik kan också tillgängligheten öka då de oskyddade trafikanterna separeras från motorfordonstrafiken genom att gång- och cykeltrafiken separeras från fordonstrafiken eller leds till lågtrafikerade vägar.



Foto: Märten Edberg



Foto: Jonas Westling

4. Åtgärdsplanering

All långsiktig åtgärdsplaneringen ska föregås av en trafikslags-övergripande åtgärdsvalsstudie där fyrstegsprincipen ska vara vägledande. Åtgärdsvalsstudier är det första steget i planeringsprocessen och sker genom dialog mellan flera aktörer. Åtgärdsvalsstudier är uppbyggda för att vara ett verktyg vid tillämpandet av fyrstegsprincipen. Med hjälp av fyrstegsprincipen kan valet av trafikslag och åtgärder påverkas redan på idéstadiet. Valet av åtgärder handlar om att lösa problem och tillgodose behov och på så sätt bidra till en hållbar samhällsutveckling genom kostnads-effektiva åtgärder. De åtgärder som blir utfallet av en åtgärdsvalsstudie kan vara allt från steg 1 till steg 4 åtgärder enligt fyrstegsprincipen. I de fall fysiska åtgärder som kräver väg- eller järnvägsplan ska genomföras, det vill säga steg 3 och 4 enligt fyrstegsprincipen, tas de planerna fram i en sammanhållen process.

Fakta - fyrstegsprincipen

Tänkbara åtgärder ska analyseras i följande fyra steg:

- **Tänk om**

Det första steget handlar om att först och främst överväga åtgärder som kan påverka behovet av transporter och resor samt valet av transportsätt.

- **Optimera**

Det andra steget innebär att genomföra åtgärder som medför ett mer effektivt utnyttjande av den befintliga infrastrukturen.

- **Bygg om**

Vid behov genomförs det tredje steget som innebär begränsade ombyggnationer.

- **Bygg nytt**

Det fjärde steget genomförs om behovet inte kan tillgodoses i de tre tidigare stegen. Det betyder nyinvesteringar och/eller större



Foto: Klas Sjöberg

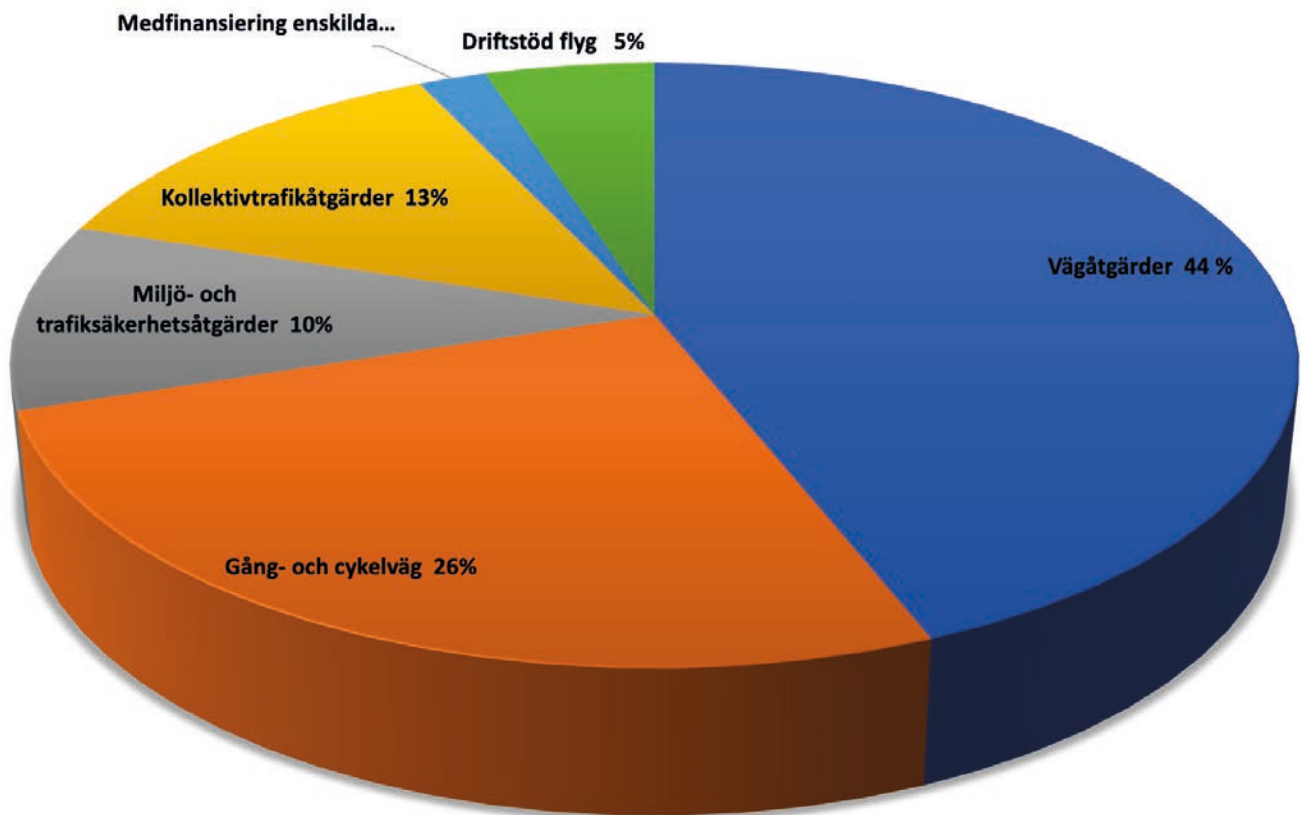
5. Strategisk inriktning och prioriteringar

Planeringsramen för länstransportplanen i Västerbotten uppgår för planeringsperioden 2022–2033 till 1054 miljoner kronor inklusive särskilt driftbidrag. Den årliga ramen är i genomsnitt knappt 90 miljoner kronor för hela planperioden och denna fördelas mellan ett antal åtgärdsområden. Fördelningen av planens tillgängliga medel bygger på regeringens direktiv, de transportpolitiska målen, den övergripande målbilden för Västerbottens transportinfrastruktursystem och dialog med framför allt länets kommuner. Det samlade behovet av åtgärder överstiger vida de ekonomiska ramarna och därför krävs en hård prioritering mellan dels åtgärds-kategorier, dels enskilda objekt. Länstransportplanen syftar sammantaget till att, utifrån ett helhetsperspektiv, lyfta länets resurser och stärka förutsättningarna för att bo och verka i hela Västerbottens län.

Länstransportplanen följer samma i stort samma strategiska inriktningar som den förra planen för perioden 2018–2029. Planen har ett fortsatt fokus på att utveckla de östvästliga stråken, utveckla pendlingsstråken samt bytespunkter och resecentrum för kollektivtrafiken för att möjliggöra för regionens innevånare att kunna bo och verka i hela länet. Den satsning på gång- och cykelvägar som inleddes under planperioden 2018–2029 fortgår och 26 procent av planens budget är avsatt för detta och det har även skett ett tillskott av budgetmedel till kollektivtrafikåtgärder för att främja resandet med kollektivtrafik genom satsningar på hållplatsåtgärder och resecentrum.

Planen har ett 12-årsperspektiv och omprioriteringar mellan såväl objekt som åtgärds-kategorier komma att behöva göras under planperioden utifrån ändrade behov och förutsättningar. Fördelningen mellan åtgärds-kategorierna för hela planperioden 2022–2033 framgår av figur 2 och tabell 1.

Fördelning av investeringsmedel per åtgärdskategori perioden 2022–2033



Figur 1. Fördelning av medel per åtgärdskategori i länstransportplan 2022-2033 för Västerbottens län.

| Åtgärdskategori | 2022-2025 mkr | 2026-2029 mkr | 2030-2033 mkr | 2022-2033 Totalt mkr |
|---|------------------|------------------|------------------|-------------------------|
| Vägåtgärder | 161 | 250 | 52,8 | 463,8 |
| Gång- och cykelväg | 235,5 | 24 | 15 | 274,0 |
| Miljö- och trafiksäkerhetsåtgärder | 34,4 | 48 | 23 | 105,4 |
| Kollektivtrafikåtgärder | 40,3 | 54,3 | 42,4 | 137,0 |
| Medfinansiering enskilda vägar | 7,1 | 7 | 7 | 21,1 |
| Driftstöd flyg | 17,5 | 17,6 | 17,1 | 52,7 |
| Fördelning mellan perioder (Angivet i Mkr) | 495,8 | 400,9 | 157,3 | 1054,00 |

Tabell 1. Fördelning av medel per åtgärdskategori – per fyraårsperiod och totalt – i länstransportplan 2022-2033 för Västerbottens län. *Miljoner kronor



Foto: Jonas Westling

6. Sammanställning av åtgärder och fördelning

| | 2022-2025 | 2026-2029 | 2030-2033 | Totalt |
|--|-----------|-----------|-----------|--------|
| Namngivna objekt > 50 Mkr | | | | |
| Väg 364. Burträskvägen. Väg 774-Ljusrotet. Etapp 3 | 49 | | | 49 |
| Väg 363. Gång- och cykelväg Forslunda-Hissjö | 120 | | | 120 |
| Väg 363 mitträckesåtgärd Forslunda- Håkmark | | 150 | | 150 |
| Väg 372. Skellefteå-Skelleftehamn | 50 | 50 | | 100 |
| Fortsatta åtgärder för att förstärka det östvästliga stråket genom att säkerställa funktionen till/från och i Umeå hamn. (Beräknad kostnad 200 mkr tot varav 50 %, max 100 mkr samfinansieras genom LTP) | 50 | 50 | | 100 |
| Tillkommande resecentrum längs Norrbotniabanan, delen Umeå-Skellefteå. (Statlig medfinansiering. 70 mkr medfinansieras av LTP) | 20 | 30 | 20 | 70 |
| Totalt: | 289 | 280 | 20 | 589 |
| | 2022-2025 | 2026-2029 | 2030-2033 | Totalt |
| Gång- och cykelvägar längs statligt vägnät | | | | |
| Väg E12. Gång- och cykelväg Betsle by. Samfinansiering vägplan. | 4 | | | |
| Väg 512. Gång- och cykelväg från befintlig gång- och cykelväg i Röbäck till Skravelsjö. | 26 | | | |
| Väg 1088. Gång- och cykelväg från Hotell Granen till Hotell Kittelfjäll. Etapp 1. | 22,5 | | | |
| Väg 522. Gång- och cykelväg Sörmjölle-Åheden. | 30 | | | |
| Väg 570. Gång- och cykelväg till avfarten ned mot Lagnäset, som en förlängning av etapp 3 för GC-väg ut mot Nyby samt en början till Gång- och cykelväg mot Önskanäs, Petnäset. | 8 | | | |
| Väg 523. Förlängning av befintlig gång- och cykelväg till Stöcke bygdegård, samt norrut från idrottsplatsen till planlagt bostadsområde vid Stöcksjö Tallskogsväg. | 25 | | | |
| Väg 855. Gång- och cykelväg Skellefteå-Medle. Etapp 1 | | 24 | | |
| Väg 363. Gång- och cykelväg Forslunda-Hissjö (120 mkr ingår i namngivna objekt >50 mkr) | | | | |
| Totalt: | 115,5 | 24 | | 139,5 |
| Miljö- och trafiksäkerhetsåtgärder längs statligt vägnät | | | | |
| Breddning gång- cykelväg över Norrbotniabanan, Dåva. (Medfinansiering 4 mkr LTP) | 4 | | | 4 |
| Väg 513. Trafiksäkerhetsåtgärder Hamngatan- Levaråkern. | 2,4 | | | |
| Torsgatan cirkulationsplats (Medfinansiering 3,5 mkr LTP) | 3,5 | | | |
| Väg 370. Säkrare övergångar och fartsänkande åtgärder i Malå tätort. | 3 | | | |
| Lillholmträsk | 8 | | | |
| Väg 651. Gångfartsområde i Robertsfors tätort. | | 10 | 8 | |
| Cirkulationsplats i Sorsele tätort. | | 17 | | |
| Totalt: | 20,9 | 27 | 8 | 55,9 |

| Kollektivtrafikåtgärder längs statligt vägnät | 2022-2025 | 2026-2029 | 2030-2033 | Totalt |
|--|--------------|--------------|--------------|--------------|
| Braxsele. Kombinerad rastplats, busshållplats och pendlarparkering. | 1 | | | |
| Björksele | 1 | | | |
| Bjurträsk | 3 | | | |
| Boliden 95 | 3 | | | |
| Boliden hälsocentral | | 2 | | |
| vsk Yttersjö. | | 1 | | |
| Strömbäck | | 3 | | |
| Saxnäs översyn hållplatser | | | 2 | |
| Vännäsby skola | | | 2 | 2 |
| Statlig medfinansiering till kommunala kollektivtrafikanläggningar- resecentrum längs Norrbotniabanan, delen Umeå-Skellefteå.(70 mkr ingår i namngivna objekt >50 mkr) | | | | |
| Totalt: | 8 | 6 | 4 | 18 |
| Åtgärdsområden - potter | | | | |
| Vägåtgärder | | | 52,8 | 52,8 |
| Gång- och cykelåtgärder längs statlig väg | | | 15 | 14,5 |
| Miljö- och trafiksäkerhetsåtgärder längs statligt vägnät- | 10 | 16 | 10 | 36,0 |
| Kollektivtrafikåtgärder längs statlig väg | 9 | 15 | 15 | 39,0 |
| Statlig medfinansiering miljö- och trafiksäkerhet, max 50 procent bidrag | 3,5 | 5 | 5 | 13,5 |
| Statlig medfinansiering kollektivtrafikanläggningar, max 50 procent bidrag | 3,3 | 3,3 | 3,4 | 10,0 |
| Medfinansiering enskilda vägar, max 70 procent bidrag | 7,1 | 7 | 7 | 21,1 |
| Totalt: | | | | 186,9 |
| Övrig finansiering | | | | |
| Driftstöd flyg. | 17,5 | 17,6 | 17,1 | 52,2 |
| Tvärstråket Storuman-Umeå. Framtagande av underlag för järnvägsplan avseende elektrifiering Hällnäs-Storuman. Etapp 2 | 12 | | | 12 |
| Totalt: | 495,8 | 400,9 | 157,3 | 1054 |

Tabell 2. Prioriteringar i länstransportplan för Västerbottens län 2022-2033

I länstransportplanen finns avsatt 88,8 miljoner kronor för senare prioriteringar.

Det innebär att det under kommande år blir aktuellt att prioritera vilka åtgärder som ska läggas in vid nästkommande revidering av länstransportplanen. Denna revidering bedöms ske år 2026. I länstransportplanen finns avsatt 88,8 miljoner kronor för senare prioriteringar.

De brister av mer omfattande betydelse avseende vägnätet i nuläget bedöms som viktiga att beakta inför denna kommande prioritering redovisas i tabell 2. De åtgärder som redovisas som möjliga i tabellen blir föremål för diskussion de närmaste åren. Denna diskussion kan även leda till att listan kompletteras med andra brister/möjliga åtgärder.

| Kategori | Möjliga större åtgärder i slutet av planperioden eller i nästkommande plan |
|-------------|--|
| Vägåtgärder | Väg 827. Sundgrundsleden, trafiksäkerhets- och framkomlighetshöjande åtgärder. |
| Vägåtgärder | Väg 95. Trafiksäkerhetsåtgärder och framkomlighetshöjande åtgärder. Ev mitträckesseparering. |
| Vägåtgärder | Väg 620. Botsmarksvägen. Utfart Vindelns tätort. |
| Vägåtgärder | Väg 531. Umeå-Holmsund |
| Vägåtgärder | Väg 363. Vindeln Innovation park-Tavelsjö, trafiksäkerhets- och framkomlighetshöjande åtgärder. Ev mitträckesåtgärder. |
| Vägåtgärder | Väg 363. Puckdalen-4 km mot Umeå, eventuella mitträckesåtgärder. |
| Vägåtgärder | Anslutning Skellefteå airport |

Tabell 3. Brister att utreda samt att beakta inför kommande revidering av länstransportplanen





Foto: Mårten Edberg

7. Beskrivning av större brister och åtgärdsgrupper

Nedan ges en beskrivning av planens prioriteringar åtgärder.

7.1. Namngivna objekt-investeringar över 50 mkr

| | 2022-2025 | 2026-2029 | 2030-2033 | Totalt |
|--|------------|------------|-----------|------------|
| Namngivna objekt > 50 Mkr | | | | |
| Väg 364. Burträskvägen. Väg 774-Ljusrotet. Etapp 3 | 49 | | | 49 |
| Väg 363. Gång- och cykelväg Forslunda-Hissjö | 120 | | | 120 |
| Väg 363 mitträckesåtgärd Forslunda- Håckmark | | 150 | | 150 |
| Väg 372. Skellefteå-Skelleftehamn | 50 | 50 | | 100 |
| Fortsatta åtgärder för att förstärka det östvästliga stråket genom att säkerställa funktionen till/från och i Umeå hamn. (Beräknad kostnad 200 mkr tot varav 50 %, max 100 mkr samfinansieras genom LTP) | 50 | 50 | | 100 |
| Tillkommande resecentrum längs Norrbotniabanan, delen Umeå-Skellefteå. (Statlig medfinansiering. 70 mkr medfinansieras av LTP) | 20 | 30 | 20 | 70 |
| Totalt: | 289 | 280 | 20 | 589 |

Tabell 4. Namngivna objekt- investeringar över 50 mkr

Väg 364 Burträskvägen. Väg 774–Ljusrotet

Vägen har på sträckan Ljusrotet–Långviken (längs väg 774) bitvis mycket dålig profilstandard med randbebyggelse och många utfarter. Objektet har genomförts i etapper så större delen är färdigställd. Etappen som återstår är Västra Hjoggböle- Lappvattnet.

På sträckan Ljusrotet–väg 774, som omfattar 21,4 km, finns det trafiksäkerhets- och framkomlighetsproblem. En del av detta problem är också att det finns ett antal anslutningar av mindre vägar och ägovägar, vilket innebär att de krav som ställs på trafiksäkerhet och framkomlighet inte kan uppfyllas. Planstandarderna är relativt god samtidigt som det finns brister i profilstandarderna.

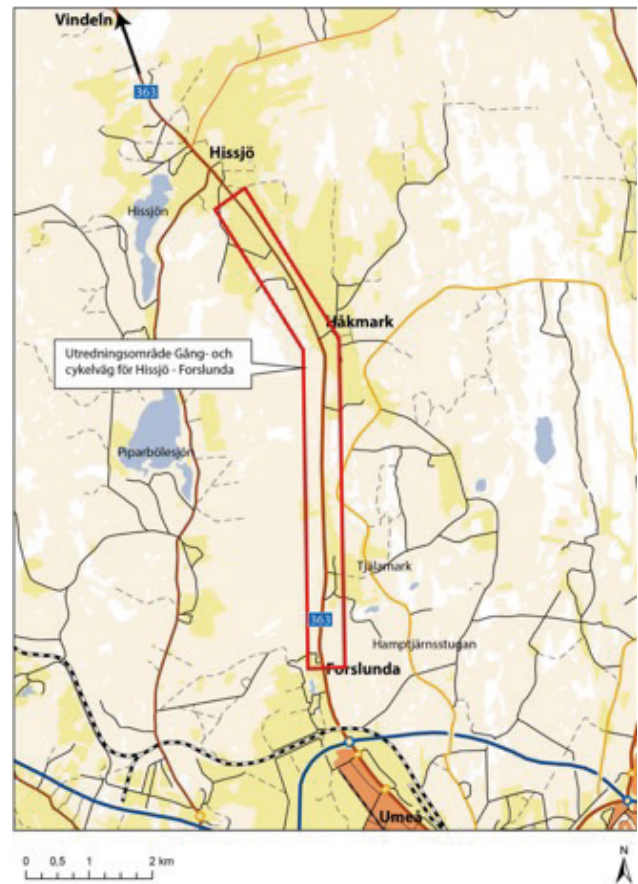
Trafikmängden på studerad sträcka uppgår idag till cirka 1500 fordon (årsmedelsdygn) och andelen tung trafik är 8 procent. Hastigheten längs sträckan varierar idag och den högsta tillåtna hastigheten är 90 km/h. Vägbredden varierar mellan 6,5 och 7 meter.

Åtgärden syftar till att öka framkomligheten och förbättra trafiksäkerheten. Ombyggnaden innebär breddning av vägen från dagens 6,5 meter till 9 meter. Hela körbanan får ny beläggning. De flesta anslutningsvägarna stängs, plankorsningar byggs om, en ny trafikplats byggs samt ombyggnad sker av en befintlig trafikplats. Bron över Ängesbäcken med en bottenlängd på cirka 46 meter byggs om och två rörbroar byts. I projektet ingår även en gång- och cykelport samt ombyggnad av sju mindre plankorsningar.

Väg 363 Gång- och cykelväg Forslunda-Hissjö

På sträckan mellan Forslundagymnasiet och Hissjö saknas det idag parallellt vägnät som kan nyttjas för gång och cykling vilket medför att fotgängare och cyklister i nuläget måste färdas längs väg 363. Den aktuella sträckan är smal, kurvig och har dålig sikt, vilket gör att få nyttjar cykel för att transportera sig. Trafiken uppmättes år 2013 till 3440 fordon/dygn, varav 240 tunga fordon och sedan dess har en avsevärd ökning skett. Från Forslundagymnasiet och in till centrala Umeå går en separat gång- och cykelväg på västra sidan av väg 363. Gång- och cykelvägen kommer att fungera som pendlingsstråk för gående och cyklister samt för fastighetsägares nödvändiga transporter till respektive fastighet. Gång- och cykelvägen planeras för att i en framtid, med mötesfri landsväg utbyggd, även tillåta mopeder klass I och långsamtgående fordon (exempelvis EPA- och A-traktorer).

Projektet bidrar till nytta för lokalsamhället och den regionala utvecklingen genom en förbättrad trafiksäkerhet för de oskyddade trafikanterna eftersom de skiljs från fordonstrafiken med en separerad gång- och cykelväg. Projektet bidrar till att knyta ihop befintlig gång- och cykelväg från Umeå till Tjälmark, Håkmark och Hissjö.



Väg 363 Mitträckesåtgård Forslunda-Hissjö

Väg 363 är ett av de viktigaste pendlingsstråken i Västerbotten och vägen trafikeras tidvis mycket intensivt av såväl persontrafik som tung trafik och trafiken väntas öka framgent. Vägen är smal och har dålig standard i profil och plan. Det råder en omfattande pendlingstrafik och hastigheterna är ofta högre än beslutat och flera allvariga olyckor har skett på sträckan. Åtgärder behöver genomföras för att öka hastigheten och samtidigt öka säkerheten för bland annat oskyddade trafikanter längs vägen. Trafiksäkerheten är i dagsläget bristande och hastigheten har sänkts i omgångar vilket har lett till ökade res- och transporttider. Vägsträckan mellan Forslundagymnasiet och Håkmark är ca 5 km med en vägbredd på 7 m och hastighetsgräns på 80 km/h. Mittseparering av trafiken mellan Forslundagymnasiet och Håkmark medför att hastigheten på sträckan kan höjas samtidigt som trafiksäkerheten förbättras.

Åtgärden bedöms skapa bättre förutsättningar för regional utveckling och innebär ett positivt bidrag till social hållbarhet genom att öka trafiksäkerheten och framkomligheten längs väg 363. Det krävs dock en fördjupad utredning av sträckan inför byggstart.

Väg 372 Skellefteå-Skelleftehamn

Väg 372 är en viktig pendlingsväg mellan Skellefteå och Skelleftehamn som ansluter mot hamnen och Rönnskärsverken. Vägen är sedan tidigare utpekad som en av de 100 farligaste i Sverige. Problemen härrör främst till korsningsolyckor varför åtgärdande av korsningar pågår. Korsningarna vid Mullbergsvägen och Risbergsgatan är ombyggda till cirkulationer. Korsningen Svedjevägen byggs om till cirkulation under 2019.

De stora industrisatsningarna i Skellefteå kommun sker inom industriområden på Hedensbyn och Bergsbyn intill väg 372. Här kommer behov av hög transportkapacitet med möjlighet till elektrifiering och snabbbladdning för tunga fordon vara stor. Dessutom är stråket föremål för projekt med digitalisering och automation. Väg 372 leder till hamnen där industrins godstransporter sammanstrålar med stor potential för intermodalitet med sjöfart samt väg- och järnvägstransporter. Vägen saknar idag funktionell koppling till befintlig E4, det är bristande trafiksäkerhet längs med hela sträckan, brister i utformning med varierande sektion, sidoområden och korsningar, saknar säkra passager för oskyddade trafikanter.

Trafikmängd på delen Skellefteå-Bergsbyn ca 10 000 – 15 000 fordon ÅDT. Förväntad ökning till 15 000 - 20 000 ÅDT till 2040 baserat på tillväxtscenarios. Det finns en relativt nyligen framtagen åtgärdsvalsstudie för sträckan som behöver uppdateras.



Samfinansiering av fortsatta åtgärder för att förstärka det öst-västra stråket genom att säkerställa funktionen till/från och i Umeå hamn

Umeå hamn är som enda hamn i regionen klassad som Comprehensive port enligt EU:s definition. Tillsammans med väg E12, som också tillhör EU:s övergripande nät, har dessa funktioner en strategisk särställning som öst-västligt stråk, vilken måste befästas och vidareutvecklas för att möta upp kommande revidering av nätet. Det handlar bland annat om att utveckla multimodaliteten, investera i miljövänligare tekniska lösningar samt att höja säkerheten i olika funktioner och system.

Hanteringen av containers i hamnen har ökat kraftigt under de senaste åren. Sjöfartens framtida volymökningar bedöms generellt utgöras av containers vilket särskilt gäller Umeå hamn där en fortsatt stor ökning av containers förutspås, delvis på bekostnad av enhetslaster. Att möta denna omstrukturering av marknaden samt att sjöfarten generellt bedrivs med allt större fartyg, fordrar anpassningar i Umeå hamn. Testkörningar av transporter med större fartyg pågår i Umeå hamn. Utvecklingen av färjetrafiken och järnvägsinfrastrukturen i hamnen bidrar också till att strukturen inom hamnområdet måste ses över.

Trafikverket har slutfört en åtgärdsvalsstudie för sträckan mellan Umeå godsbangård och Holmsund som visar på ett antal brister och behov i järnvägsnätet. I studien redovisas fördelarna med att möjliggöra för genomgående tåg på Holmsunds bangård samt att flytta ner funktionerna från Holmsunds bangård till den nya överlämningsbangården på Hillskär. Utöver bättre funktion på järnvägsnätet skapas även förutsättningar för fortsatt samhällsutveckling i Holmsund. Ansvar för att genomföra åtgärderna fördelas på olika parter, men måste ske i en sammanhållen process.

Medfinansiering av tillkommande resecentrum längs Norrbottanbanan, delen Umeå–Skellefteå

Arbetet med att bygga Norrbottanbanan mellan Umeå och Luleå pågår för fullt. Region Västerbotten avser att medfinansiera med maximalt 50 procent av investeringskostnaden för de resecentrum som kommer att byggas i kommunal regi längs Norrbottanbanan i Västerbottens län. Vilka dessa resecentrum slutgiltigt kommer att bli samt kostnaderna för dessa är ännu inte klarlagt. Den summa som avsätts i länstransportplanen kan därmed både komma att justeras nedåt eller uppåt.

7.2. Gång och cykelåtgärder längs statligt vägnät

Framkomlighet, trygghet och trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter är otillfredsställande på flera sträckor i länet. Det finns många fördelar med att gå och cykla. Bristen på tillgänglighet gör att korta resor i hög grad sker med bil vilket inte är förenligt med målet om ett hållbart resande och har en negativ klimatpåverkan. Ett väl utbyggt nät av gång- och cykelvägar skulle därför kunna bidra till ett långsiktigt hållbart samhälle och förbättra miljön. Att skapa goda förutsättningar i transportsystemet där alla har möjlighet att förflytta sig utan krav på tillgång till bil, bidrar starkt till ett inkluderande samhälle. Gång- och cykelvägar har stor betydelse för att alla, oavsett ålder, kön eller ekonomi, ska kunna bruka transportsystemet. Satsningar på gång- och cykelåtgärder är ett viktigt medel i arbetet med att åstadkomma ett hållbart resande och förbättrad säkerhet för oskyddade trafikanter är positivt ur ett socialt perspektiv.

I direktivet pekar regeringen på möjligheten till samfinansiering mellan nationell plan och länsplanerna för cykelåtgärder på statliga vägnätet som ingår inom länsplanernas ansvar. Detta gör att Region Västerbotten förlägger byggstarten för merparten av investeringar i gång- och cykelvägar under den första fyraårs-perioden (2022-2025) för att sedan löpande prioritera de objekt som ligger i tabellen utan ännu tilldelade medel.

Förra planperioden (2018-2029) inledde Region Västerbotten en satsning på gång- och cykelåtgärder. Denna planperiod avsågs totalt 274 000 000 kr till byggande av nya gång- och cykelvägar i länet. Det finns ett behov av att ta ett större mer samlat grepp kring länets behov av gång- och cykelvägar. Behovet av gång- och cykelvägar i länet är stort och Region Västerbotten välkomnar därför den samfinansieringen som nu skjuts till från nationell plan.

| Gång-och cykelvägar längs statligt vägnät | Kommun | Totalt |
|---|---------------|-----------------------|
| Väg E12. Gång- och cykelväg Betsele by. Medfinansiering vägplan. | Lycksele | 4 000 000 kr |
| Väg 512. Gång- och cykelväg från befintlig gång- och cykelväg i Röbbäck till Skravelnsjö. | Umeå | 26 000 000 kr |
| Väg 1088. Gång- och cykelväg från Hotell Granen till Hotell Kittelfjäll. Etapp 1. | Vilhemina | 22 500 000 kr |
| Väg 522. Gång- och cykelväg Sörmjöle-Åheden. | Umeå | 30 000 000 kr |
| Väg 570. Gång- och cykelväg till avfarten ned mot Lagnäset, som en förlängning av etapp 3 för GC-väg ut mot Nyby samt en början till Gång- och cykelväg mot Önskanäs, Petnäset. | Bjurholm | 8 000 000 kr |
| Väg 523. Förlängning av befintlig gång- och cykelväg till Stöcke bygdegård, samt norrut från idrottsplatsen till planlagt bostadsområde vid Stöcksjö Tallskogsväg. | Umeå | 25 000 000 kr |
| Väg 855. Gång- och cykelväg Skellefteå-Medle. Etapp 1 | Skellefteå | 24 000 000 kr |
| Gång- och cykelåtgärder längs statlig väg- ännu ej kalkylberäknade objekt | | 14 500 000 kr |
| | Totalt | 154 000 000 kr |
| Väg 363. Gång- och cykelväg Forslunda-Hissjö | Umeå | 120 000 000 kr |
| Totalt gång- och cykel | | 274 000 000 kr |
| Gång- och cykelväg längs Umevägen i Vännäsby | Vännäs | - kr |
| Gång- och cykelväg utmed Storgatan/E45 från centrum till Storbergets industriområde. Etapp 1. | Dorotea | - kr |
| Gång- och cykelväg från Ånäset centrum till busshållplats vid väg E4 | Robertsfors | - kr |
| Väg 363. Förlängning av befintlig gång- och cykelväg från Granvägen till infarten till Vindelforsarnas Friluftsområde. | Vindeln | - kr |
| Väg 855. Gång- och cykelväg Skellefteå-Medle Etapp 2 | Skellefteå | - kr |
| Väg 1088. Gång- och cykelväg från Hotell Granen till Hotell Kittelfjäll. Etapp 2. | Vilhelmina | - kr |
| Väg 642/685. Gång- och cykelväg : Täfteå-Innertavle | Umeå | - kr |

Tabell 5. Gång- och cykelvägar längs det statliga vägnätet

7.3. Miljö- och trafiksäkerhetsåtgärder längs statliga vägnät

Åtgärder inom miljö- och trafiksäkerhet ska till att förbättra tryggheten och tillgängligheten i transportsystemet. Det kan vara åtgärder som planskilda korsningar, rastplatser, säkra passager för oskyddade trafikanter, cirkulationsplatser, stigningsfält och korsningsåtgärder.

| Miljö- och trafiksäkerhetsåtgärder | Kommun | Belopp |
|--|-------------------------|-----------------------|
| Torsgatan cirkulationsplats | Skellefteå | 3 500 000 kr |
| Lillholmträsk | Norsjö | 8 000 000 kr |
| Trafiksäkerhetsåtgärder Hamngatan- Levaråkern. Väg 513. | Nordmaling | 2 400 000 kr |
| Cirkulationsplats i Sorsele tätort. Vägarna 363/E45/Burevägen. | Sorsele | 17 000 000 kr |
| Säkrare övergångar och fartsänkande åtgärder i Malå tätort. Väg 370. | Malå | 3 000 000 kr |
| Gångfartsområde i Robertsfors tätort. Väg 651. | Robertsfors | 18 000 000 kr |
| Trafiksäkerhetsåtgärder längs statlig väg - pott | | 40 000 000 kr |
| | Totalt statlig | 91 900 000 kr |
| Statlig medfinansiering till kommunala trafiksäkerhetsåtgärder- pott | Total medfinans. | 13 500 000 kr |
| Totalt miljö- och trafiksäkerhet | | |
| | | 105 400 000 kr |

Tabell 6 Miljö- och trafiksäkerhetsåtgärder längs statlig väg.

7.4. Kollektivtrafikåtgärder längs statliga vägnät

Kollektivtrafikåtgärder är, tillsammans med gång- och cykelvägarna, ett viktigt verktyg i arbetet för ett hållbart resande i närmiljön. Med en stärkt kollektivtrafik förbättras möjligheterna till ett klimatsmart resande som minskar bilberoendet, förbättrad kapacitet i vägsystemet samt ökad trafiksäkerhet. De planerade åtgärderna längs det statliga vägnätet är i första hand åtgärder som hållplatsfickor, anslutnings-vägar till hållplats för oskyddade trafikanter, uppställningsplatser för cyklar samt anläggning av samåknings-parkeringar med motorvärmare.

Utöver de objekt som återfinns i tabell 7 kommer en löpande prioritering att ske utifrån den hållplatsbristlista som arbetats fram i samverkan mellan Regionala Kollektivtrafikmyndigheten, Länsstrafiken i Västerbotten och Trafikverket Nord.

| Objekt | Kommun | Belopp |
|---|--------------------------|-----------------------|
| Braxsele. Kombinerad rastplats, busshållplats och pendlarparkering. | Bjurholm | 1 000 000 kr |
| Björksele | Lycksele | 1 000 000 kr |
| Bjurträsk | Norsjö | 3 000 000 kr |
| Boliden 95 | Skellefteå | 3 000 000 kr |
| Boliden hälsocentral | Skellefteå | 2 000 000 kr |
| vsk Yttersjö. | Umeå | 1 000 000 kr |
| Strömbäck | Umeå | 3 000 000 kr |
| Saxnäs översyn hållplatser | Vilhelmina | 2 000 000 kr |
| Vännäsby skola | Vännäs | 2 000 000 kr |
| Kollektivtrafikåtgärder längs statlig väg- pott | | 39 000 000 kr |
| | Totalt statlig | 57 000 000 kr |
| Statlig medfinansiering till kommunala kollektivtrafikanläggningar- resecentrum längs Norrbotniabanan, delen Umeå-Skellefteå. | | 70 000 000 kr |
| Statlig medfinansiering till kommunala kollektivtrafikanläggningar- pott | | 10 000 000 kr |
| | Totalt medfinans. | 80 000 000 kr |
| Totalt kollektivtrafik | | 137 000 000 kr |

Tabell 7. Kollektivtrafikåtgärder längs det statliga vägnätet.

7.5. Statlig medfinansiering

Statlig medfinansiering regleras genom Förordning (2009:237) om statlig medfinansiering till vissa regionala kollektivtrafikanläggningar m.m.⁵ och innebär att staten kan bidra till genomförande av regionala kollektivtrafikanläggningar samt till åtgärder inom miljö och trafiksäkerhet på kommunala gator och vägar. Medel för statlig medfinansiering finns avsatta inom ramarna för de regionala planerna för transportinfrastruktur, de så kallade länsplanerna, och inom nationell plan för transportsystemet. Bidraget kan maximalt uppgå till 50 procent av ansökt belopp.

Statlig medfinansiering kan inte beviljas retroaktivt. Åtgärden får därför inte ha byggstartat – "spaden i backen" – innan beslut fattas. Aktiviteter som får ha förekommit när beslut är förberedande aktiviteter såsom planering, projektering samt avslutad upphandling. Eventuell kontraktsteckning med entreprenör görs på sökandens egen risk innan beslut fattats.

Region Västerbotten har delat in finansieringen i 2 olika potter, en för miljö- och trafiksäkerhet och en för kollektivtrafikåtgärder. Ett årligt ansökningsförfarande kommer att tillämpas genom att Region Västerbotten årligen (i februari) skickar ut en inbjudan där kommunerna ges möjlighet att ansöka om medfinansiering. Det förslag som inlämnas bör innehålla en beskrivning av vilka brister eller möjligheter som åtgärden syftar till att

hantera, en karta som anger geografisk belägenhet, eventuell koppling till relevanta strategier eller planeringsdokument, samt annat som bedöms vara relevant för att ett urval och prioritering ska kunna göras.

Vid större åtgärder där det sökta medfinansieringsbeloppet (bidragsbeloppet) väntas överstiga 3 000 000 kr önskar Region Västerbotten även fortsättningsvis få det inspelat i samband med planrevideringen som vanligtvis sker vart fjärde år för att ha möjlighet att avsätta medel i planen.

Statlig medfinansiering till miljö- och trafiksäkerhetsåtgärder längs kommunalt vägnät

Statlig medfinansiering för åtgärder inom miljö och trafiksäkerhet på det kommunala väg och gatunätet kan vara gång- och cykelvägar, pendlarparkeringar, säkra passager för oskyddade trafikanter, miljö-, säkerhets- och tillgänglighetsåtgärder inom tätorter. Medel från länstransportplanen kan medfinansiera investeringsobjekt med maximalt 50 procent av objektets totala investeringskostnad.

5. https://www.riksdagen.se/sv/dokument-lagar/dokument/svensk-forfattningssamling/forordning-2009237-om-statlig-medfinansiering_sfs-2009-237

Statlig medfinansiering till regionala kollektivtrafikanläggningar

Statlig medfinansiering kan beviljas tillför investeringar i kollektivtrafikanläggningar, spårfordon och fartyg. Ett effektivt kollektivtrafiksystem bidrar till att utveckla och stärka arbetsmarknadsregioner och förbättrar därmed möjligheterna till regional tillväxt. Medfinansieringen ska bidra till att göra kollektivtrafiken mer tillgänglig, attraktiv och säker för att öka resandet med kollektivtrafik samt öka dess konkurrenskraft. Den regionala kollektivtrafiken ska möjliggöra resenärernas vardagsresande, till exempel arbetspendling, och således tillgodose ett allmänt kommunikationsbehov och bidra till att öka möjligheten för personer med funktionsnedsättning att använda transportsystemet. Medel från länstransportplanen kan medfinansiera investeringsobjekt med maximalt 50 procent av objektets totala investeringskostnad.

Medfinansiering av byggande av enskilda vägar

De enskilda vägarna utgör den största delen av Sveriges vägnät. De väghållare som har ansvar för enskilda vägar är ofta en organisation, till exempel vägförening, samfällighetsförening eller vägsamfällighet och i vissa enstaka fall en enskild markägare. Vägarna är ett viktigt komplement till de allmänna vägarna för framkomlighet och tillgänglighet i hela landet. Region Västerbotten ger årliga bidrag för byggande och rekonstruktion av enskilda vägar. Kommuner, organisationer, till exempel vägförening, samfällighetsförening eller vägsamfällighet och i vissa enstaka fall en enskild markägare kan som enskild väghållare ansöka om bidrag på maximalt 70 procent av investeringskostnaden. Ansökan sker löpande. För mer information kontaktas länsplanerupprättaren på Region Västerbotten. Totalt finns 21,1 miljoner kronor (1,76 mkr/år) avsatta för perioden 2022-2033.

7.6. Åtgärdsområden-potter

Under planperioden finns ett litet utrymme att hantera ännu inte definierade brister eller åtgärder. Därför finns 189,6 miljoner kronor avsatta under planperioden. Dessa fördelas i länstransportplanen enligt tabell 8.

| Åtgärdsområden - potter | 2022-2025 | 2026-2029 | 2030-2033 | Totalt |
|--|-----------|-----------|-----------|--------------|
| Vägåtgärder | | | 52,8 | 52,8 |
| Gång- och cykelåtgärder längs statlig väg | | | 15 | 14,5 |
| Miljö- och trafiksäkerhetsåtgärder längs statligt vägnät- | 10 | 16 | 10 | 36,0 |
| Kollektivtrafikåtgärder längs statlig väg | 9 | 15 | 15 | 39,0 |
| Statlig medfinansiering miljö- och trafiksäkerhet, max 50 procent bidrag | 3,5 | 5 | 5 | 13,5 |
| Statlig medfinansiering kollektivtrafikanläggningar, max 50 procent bidrag | 3,3 | 3,3 | 3,4 | 10,0 |
| Medfinansiering enskilda vägar, max 70 procent bidrag | 7,1 | 7 | 7 | 21,1 |
| Totalt: | | | | 186,9 |

Tabell 8. Åtgärdsområden -potter

7.7. Övrigt

Driftstöd flyg

I samband med att Swedavia avvecklade sitt ägande av Skellefteå flygplats kompengerade staten detta genom att tillföra extra medel till dåvarande länstransportplan. Detta extra tillskott finns även anvisade för den nya planperioden med samma årliga belopp som gällde tidigare. Medlen kan användas fritt av planupprättaren. Region Västerbotten prioriterar dessa i sin helhet som driftbidrag till Skellefteå Airport. Totalt finns 52,2 miljoner kronor (4,35 mkr/år) avsatta för perioden 2022-2033.

Framtagande av underlag

Regionala utvecklingsnämnden fattade 2020-02-20 beslut att uppdra till Trafikverket att starta upp förstudien av etapp 2 sträckan Lycksele-Storuman enligt tidigare beslut fattat 17 maj 2017 av Region Västerbottens Förbundsstyrelse. Etapp 1, sträckan Hällnäs-Lycksele, färdigställdes under 2019. För detta finns 12 miljoner kronor avsatta i planen.

| Övrig finansiering | 2022-2025 | 2026-2029 | 2030-2033 | Totalt |
|---|-----------|-----------|-----------|--------|
| Driftstöd flyg. | 17,5 | 17,6 | 17,1 | 52,2 |
| Tvärstråket Storuman-Umeå. Framtagande av underlag för järnvägsplan avseende elektrifiering Hällnäs-Storuman. Etapp 2 | 12 | | | 12 |

Tabell 9. Övrig finansiering



Foto: Klas Sjöberg

8. Behov av utredningar

Skellefteå kommun haft en bättre samhällsutveckling än tidigare prognoser och både befolkning och sysselsättning har ökat i stället för att minska. För närvarande etablerar Northvolt AB en storskalig produktionsanläggning för litiumjonbatterier. Anläggningen, belägen inom Hedensbyns-Bergsbyns industriområde ska vara i produktion under 2021 och fullt utbyggd 2025 ha 3 000 anställda. Samtidigt har ett antal andra industriföretag och underleverantörer till Northvolt, som planerar efterfråga 600 medarbetare, inlett sina etableringar i området. Northvolt AB bedömer att industrietableringen med underleverantörer, service- och underhållstjänster samt logistik och transporter kommer att innebära totalt 5 000–6 000 arbetstillfällen i Skellefteå. Ett industriarbetstillfälle bedöms generera 1–1,5 ytterligare arbetstillfällen inom andra samhällssektorer varför Skellefteå kommun bedömer att sysselsättningen kommer att öka med 10 000–15 000 arbetstillfällen. Etableringarna och den utveckling de medför bedöms av Skellefteå kommun innebära investeringar på över 100 miljarder kronor de kommande 10–15 åren. För att anpassa vägsystemet till de nya förutsättningarna bedömer Trafikverket att det behövs satsningar på de regionala vägnäten för omkring 600 mkr. Vidare utredning krävs.

Pendlingsstråken Umeå-Holmsund (väg 531) och Umeå -Vindeln (väg 363) är båda i behov av fortsatta och fördjupade utredningar för att kunna säkerställa trafiksäkerhet- och framkomlighet.





Foto: Klas Sjöberg

9. Effektbedömning och måluppfyllelse

Effektbedömningen är utförd på planförslaget för både namngivna objekt och åtgärdsområden, under hela planperioden 2022-2033.

Den samlade bedömningen är en kombinerad värdering av samhällsekonomiska kalkylvärden för åtgärderna, effekter som inte ingår i de samhällsekonomiska kalkylerna samt en kombination av funktionsmål och hänsynsmål. Den samlade effektbedömningen utgår från den målstruktur som finns inom svensk transportpolitik i enlighet med den transportpolitiska propositionen "Mål för framtidens resor och transporter" (Prop. 2016/09:93). Det övergripande målet är "att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet". Under det övergripande målet finns ett funktionsmål och ett hänsynsmål. Funktionsmålet syftar till att skapa en grundläggande tillgänglighet och bidra till utvecklingskraft i hela landet. Hänsynsmålet syftar till högre trafiksäkerhet samt förbättrad miljö och hälsa.

Trafikverket har där det varit möjligt bistått med samhällsekonomiska beskrivningar och kalkyler för de enskilda objekten. Att det inte finns kalkyler framtagna för alla planerade åtgärder beror främst på att betydande delar av planeringsramen avsätts till åtgärdsområden, där specifika åtgärder ännu ej beslutats mer än för planens inledande år, samt till åtgärdsvalsstudier.

En fullständig presentation av den samlade effektbedömningen för de objekt som prioriterats i länstransportplanen, för åtgärdsområdena samt för planen som helhet återfinns i bilaga 6. För åtgärdsområden samt för planen som helhet har Trafikverkets regionöverskridande beslutsunderlag och en samlad bedömning av åtgärderna använts som underlag.



10. Planens bedömda effekt

Övergripande bedöms Länstransportplanen för Västerbotten framför allt ge positiva effekter på tillgängligheten för människor och gods, trafiksäkerhet och hälsa.

När det gäller bedömningen av länstransportplanen ska man däremot ha i åtanke att direktiven och syftet med planen till stor del riktar sig mot väg- och järnvägsåtgärder vilket även återspeglar sig i valet av åtgärder. En bedömning av en länstransportplan innehåller också väldigt många osäkerheter. En väsentlig del av länstransportplanens satsningar är medfinansiering via bidragsåtgärder, vilket i sin tur ger ytterligare effekter och kraft i investeringen. För perioden 2022–2025 finns åtgärder med hög mognadsgrad och därför mycket hög sannolikhet att de genomförs samt inom beräknade kostnadsramar. År 2026–2033 innehåller mer osäkerhet och fördelningen mellan åtgärdsområdena kan därmed komma att omprioriteras.

Regeringens direktiv till länstransportplanen, bilaga 1, anger att de samhällsekonomiska kalkylerna ska ges stor betydelse, men det anges också att de kan kompletteras av ytterligare bedömningar av åtgärdernas betydelse där så krävs.

Eftersom det inte är möjligt att presentera en komplett samhällsekonomisk kalkyl för alla objekt i planen bedöms icke värderbara effekter och andra bedömningar vara viktigare i detta fall. Utifrån det perspektivet bedöms länstransportplanen som helhet ge positiva effekter på samhällsökonomin, tillgängligheten för människor och gods samt ge ett väsentligt bidrag för att uppfylla de transportpolitiska målen om ett långsiktigt hållbart transportsystem. De bedömda effekterna ska slutligen också sättas i ett sammanhang, där länstransportplanen endast utgör en mycket liten del av de totala satsningar som görs på transportinfrastruktur via nationella planen men även på kommunal nivå.

11. Effekter på transportpolitiska mål

Planens bidrag till de transportpolitiska målen specificeras avseende funktionsmålet om tillgänglighet och hänsynmålet.

11.1. Funktionsmålet om tillgänglighet

Länstransportplanen stärker tillgängligheten inom länet såväl som till andra regioner. Detta sker dels genom större systemövergripande satsningar, dels genom mer lokala satsningar. Samma objekt kan dessutom ha varierande inverkan på tillgängligheten på de olika nivåerna beroende på olika delåtgärder inom objekten.

Åtgärderna bidrar till ökad tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet för såväl människor som näringsliv. Genom åtgärder för ökad tillgänglighet bedöms länstransportplanen för åren 2022–2033 bidra till ökade möjligheter till arbetspendling, vilket kan främja bättre systemkopplingar mellan existerande arbetsmarknadsregioner. Detta förväntas stärka förutsättningarna för att Västerbotten ska kunna fortsätta utvecklas och attrahera inflyttare, arbetskraft och investeringar.

Satsningarna på kollektivtrafik, gång- och cykelstråk ger ökad flexibilitet för persontrafiken. Flera av de namngivna objekten innebär förbättringar avseende trafiksäkerhet och framkomlighet för flera transportslag.

Vissa lokala barriäreffekter skapas genom enskilda investeringsobjekt, men planen ger som helhet en ökad tillgänglighet genom gång- och cykelvägsatsningar.

Planens åtgärder och inriktning bedöms stödja en fortsatt stark näringslivsutveckling i Västerbotten. Skogs- och gruvnäring och vindkraftsutbyggnad ställer krav på transportinfrastrukturen. Åtgärder för att öka kapacitet, tillförlitlighet, transportkvalitet, framkomlighet och tillgänglighet bedöms bidra väsentligt till ett fortsatt konkurrenskraftigt näringsliv.

Länstransportplanen för 2022–2033 bedöms sammanfattningsvis stärka tillgängligheten i transportsystemet som helhet.

11.2. Jämställdhet

För att uppfylla funktionsmålet krävs ett jämställt transportsystem, det vill säga att systemet likvärdigt ska svara mot kvinnors respektive mäns transportbehov. Satsningarna som planen beskriver bidrar till förbättrade transportmöjligheter för både kvinnor och män. Planens effekter för jämställdhet bedöms positiv. En stor del av åtgärderna främjar kollektivtrafiken, vilken till större del används av kvinnor. Förbättrad kollektivtrafikstandard genom kortare restider och ökad tillgänglighet med förbättrade resecentrum bidrar även till ökad andel manliga resande, vilket bidrar positivt till målet om ökad jämställdhet. En kvantifiering av utfallet är dock inte möjligt att göra, men planens positiva riktningssdrivande effekter är tydliga.

Hela resekedjan kommer att utvecklas och bli bättre anpassad efter användarnas behov. Genom åtgärder såsom gång- och cykelvägar bedöms länstransportplanen få positiva effekter för barn och unga, som får lättare att ta sig till skola/skolskjuts på egen hand.

11.3. Hänsynmålet om säkerhet, miljö och hälsa

Åtgärderna i länstransportplanen bidrar till att möta hänsynsmålet. De ingående vägoobjekten har en tydlig positiv effekt på trafiksäkerheten genom breddning av väg, montering av mitträcken samt omkörningsfält och säkrare vägar för oskyddade trafikanter. Planen innehåller objekt som på sikt kommer leda till överflyttning från väg till järnväg. Detta minskar trafikintensiteten på väg och därmed minskar även olycksrisken. Dessutom bidrar det till minskade utsläpp från transportsektorn. Samtidigt finns även ett antal objekt som främjar ökad vägtrafik.

Åtgärdsområdena för gång- och cykelvägar och kollektivtrafikfrämjande åtgärder bedöms ge positiva hälsoeffekter genom att dessa transportmedel ofta är förknippade med fysisk aktivitet. Utbyggnaden av gång- och cykelnät möjliggör överflyttning från kollektivtrafik och bil och därmed hälsofrämjande effekter och ökad säkerhet för inte minst barn och unga.

Merparten av objekten i planen ligger i direkt anslutning till existerande infrastruktur vilket minskar påverkan på landskapet jämfört med nysträckningar. Vissa objekt innebär dock en negativ påverkan då ny mark till viss del tas i anspråk.

Länstransportplanen som helhet bedöms ha en positiv påverkan på hänsynsmålet om säkerhet, miljö och hälsa.

11.4. Effekter för bostadsbyggandet

Av de namngivna investeringsobjekten som finns i den regionala planen är det åtgärder på väg 372 och Norrbottenbanan som bedöms ha störst betydelse för ett ökat bostadsbyggande. Investeringsåtgärderna för väg 363 bedöms kunna ge vissa effekter på bostadsbyggande till följd av att det ökar tillgänglighet och trafiksäkerhet på ett tydligt sätt i ett område och på så sätt bidrar till en med attraktivare boendemiljö. Därutöver bedöms de åtgärder som kopplar till åtgärdsområdena som innefattar miljö- och trafiksäkerhetsåtgärder på statliga vägar och kommunala vägar samt gång- och cykelåtgärder, ge vissa effekter på bostadsbyggandet i länet genom att möjliggöra förbättrade pendlingsmöjligheter med kollektivtrafik och cykel. I övrigt bedöms åtgärderna inte ge någon direkt effekt på ökat bostadsbyggande då de primärt har andra syften.



Foto: Klas Sjöberg

12. Samlad miljöbedömning

Syftet med miljöbedömningen är att integrera miljöaspekterna i planeringsprocessen så att en hållbar utveckling främjas.

Miljöbedömningen är en process med samrådsförfarande som genomförs integrerat med framtagandet av en plan eller ett program. Miljöbedömningen dokumenteras i en miljökonsekvensbeskrivning (MKB) som en del av analysen av strategiska vägval och åtgärder. Miljöbedömningen görs på en strategisk och övergripande nivå och ska inte ta upp frågor som lämpligare bedöms senare i planeringsprocessen.

Upprättandet av en länstransportplan ska enligt 4 §. 1 st, i förordningen (1998:905) om miljökonsekvensbeskrivningar alltid medföra en betydande miljöpåverkan. Eftersom miljöbedömningen är obligatorisk för länstransportplaner behöver samråd inte genomföras för en behovsbedömning utan endast för avgränsningen av miljöbedömningen.

Miljöbedömningsprocessen regleras av bestämmelserna i kap 6, 11–18 §§ miljöbalken och 4–8 §§ förordning (1998:905) om miljökonsekvensbeskrivningar.

12.1. Omfattning och detaljeringsgrad

Miljöbedömningen av länstransportplanen är en av flera miljöbedömningar i en kedja av planeringssteg från översiktlig nivå till en alltmer detaljerad nivå. I den inledande fasen, inriktningsplaneringen, bedöms olika inriktningar, bland annat avseende miljöpåverkan, dock utan att någon formell miljöbedömning enligt miljöbalken genomförs.

Inför varje åtgärd som Trafikverket ska utföra görs tidigt i planeringsprocessen en åtgärdsvalsstudie med fyrstegsprincipen som utgångspunkt. Denna process tar med olika aspekter och aktörer och leder fram till vilka åtgärder som är relevanta för att lösa en specifik brist. Där klargörs också behov av särskild miljökonsekvensbeskrivning.

Kunskapen om olika åtgärders miljöpåverkan varierar beroende på hur långt framskriden den fysiska planeringen är kring respektive projekt. Kunskapen om de objekt som har en långt framskriden fysisk planering är större än för de objekt som fortfarande är i ett tidigt utredningsskede. Länstransportplanens miljöbedömning bygger i stor utsträckning på den befintliga kunskap som finns om enskilda objekt. Miljökonsekvenser av den närmare lokaliseringen och utformningen för enskilda åtgärder behandlas i respektive åtgärds miljökonsekvensbeskrivning. Bedömningen baseras även på typiska miljökonsekvenser kopplade till en viss åtgärdstyp.



Foto: Jonas Westling

13. Strategiska vägval och alternativa inriktningar av planen

Den nationella planens innehåll påverkar länets infrastruktur och därmed också helheten i transportsystemet. Länstransportplanen har potential att lösa vissa problem och bidra till lösningen av vissa problem, medan en rad andra problem inte kan lösas inom planens ramverk.

Planen kan endast i begränsad utsträckning bidra till att nå klimatmålen. Planen kan till viss del bidra till att nå målen som rör människors hälsa, främst och buller och minskade risker med transporter av farligt gods. Hälsoproblem beroende på luftutsläpp är främst en tätortsfråga, varför planen har små möjligheter att nå målen för detta område.

Tänkbara inriktningar på planen kan vara att satsa på järnvägstrafik, kollektivtrafik, gång- och cykeltrafik, att vidmakthålla och förbättra befintlig väginfrastruktur och satsa på ny infrastruktur. De olika inriktningarna har i varierande grad positiva och negativa effekter på miljömålen.



Foto: Klas Sjöberg

14. Sammanfattande bedömning

Bedömningen av betydande miljöpåverkan är en helhetsbedömning av planen, inte av de enskilda objekten. Riktninganalysen genomförs på ett generellt plan och visar endast en översiktlig bedömning av objektens miljöpåverkan. En länstransportplan sträcker sig över så lång tid, och inkluderar objekt i många olika stadier, att en rättvisande och helt korrekt miljöbedömning är svår att genomföra. Att jämföra miljöeffekterna av ett objekt som är klart att bygga och färdigutrett med ett objekt som ännu är i ett tidigt utredningsskede ger missvisande resultat. Effekterna av ett objekt kan även påverkas av tidpunkten för dess genomförande. Exempelvis kan en förbifart påverka trafiken på vägen tillräckligt för att det inte längre ska finnas ett behov av en gång- och cykelväg.

På grund av dessa faktorer presenteras här inte en statisk bedömning av länstransportsplanens effekt, utan en bedömning av planens inriktning och miljöpåverkan.

14.1. Riktninganalys

De åtgärder som finns i länstransportplanen är i mycket begränsad utsträckning ny transportinfrastruktur utan bygger på utveckling och trimning av redan befintlig, vilket bedöms ge begränsad påverkan på natur- och kulturmiljö. Huvuddragen i länets infrastruktur är också etablerade sedan lång tid. Flertalet av planens åtgärder handlar om att effektivisera den befintli-

ga infrastrukturen för att åstadkomma en ökad trafiksäkerhet, samt att förstärka de positiva systemeffekter som Botniabanan givit upphov till.

Länstransportplanens investeringar har delats in i sju investeringsområden. Dessa kan vidare grovt delas in i två huvudområden; Trafiksäkerhet på väg och Hållbart resande i närmiljön. Åtgärderna inom de olika områdena överlappar och förstärker till viss del varandra.

Det är inte möjligt att på ett säkert sätt kvantifiera planens miljöeffekter. Däremot är det rimligt att föra en diskussion utifrån de olika åtgärdsområdena och genomföra en riktninganalys för respektive åtgärd. Majoritet av åtgärderna i planen är begränsade förbättringsåtgärder av befintlig infrastruktur. Kombinerat med åtgärdernas fokus på trafiksäkerhet, överflyttning av transporter från väg till järnväg och hållbart resande i närmiljön, så har Länstransportplanen en tydlig riktning mot ett mer hållbart samhälle.

Avsaknaden av direkta steg 1 och steg 2-åtgärder i planen innebär inte en avsaknad av steg 1 och steg 2-effekter genom planens objekt. Den omfattande satsningen på åtgärder för kollektivtrafik och utbyggnad av gång- och cykelstråk bedöms ge tydligt positiva attitydeffekter, som främjar ett hållbart resande.

