

Länstransportplan 2018–2029

Västerbottens län



Innehåll

1.	Sammanfattning	7
2.	Inledning	11
2.1.	Uppdrag från regeringen	11
2.2.	Vad är en länstransportplan?	11
3.	Mål för transportsystemet	12
3.1.	Nationella mål	12
3.2.	Regionala mål	12
4.	Transportsystemet- nuvarande infrastruktur och behov	14
4.1.	Demografisk utveckling och kompetensförsörjning- två stora utmaningar	14
4.2.	Regionens prioriterade funktioner	15
4.3.	Vägtransportsystemet	16
4.4.	Järnvägsnätet	18
4.5.	Öst-västligt perspektiv och Midway Alignment of the Core Network	19
4.6.	Flyget	20
4.7.	Kollektivtrafiken	20
4.8.	Gång och cykel	21
5.	Åtgärdsplanering	22
6.	Strategisk inriktning och prioriteringar	23
7.	Sammanställning av prioriteringar i länstransportplan 2018-2029	25
8.	Prioriterade åtgärder – beskrivning	28
9.	Effektbedömning och måluppfyllelse	38
10.	Planens bedömda effekt	41
11.	Effekter på transportpolitiska mål	42
11.1.	Funktionsmålet om tillgänglighet	42
11.2.	Jämställdhet	42
11.3.	Hänsynsmålet om säkerhet, miljö och hälsa	42
11.4.	Effekter för bostadsbyggandet	43
12.	Samlad miljöbedömning	44
12.1.	Omfattning och detaljeringsgrad	44
13.	Strategiska vägval och alternativa inriktningar av planen	45
14.	Sammanfattande bedömning	46
14.1.	Riktningsanalys	46
15.	Genomförandeplan och uppföljning	49
	Bilagor	50



Infrastruktur för länets utveckling

Infrastruktur och goda kommunikationer är avgörande för regionens utveckling. I vår del av Sverige är avstånden långa, såväl inom regionen som till marknaderna i Europa och övriga världen.

Länstransportplanen för Västerbottens län 2018-2029 lägger fast den gemensamma strategiska inriktningen för hur vår transportinfrastruktur ska utvecklas kommande tolvårsperiod. Planen prioriterar åtgärder för 957 miljoner kronor och syftar till att bidra till en långsiktigt hållbar utveckling av länets vägar, järnvägar, gång- och cykelvägar, terminaler, kombinerat med särskilda miljö- och klimatåtgärder.

Arbetet har varit grannlaga och baserats på en omfattande dialog där satsningarna ska gynna hela regionen. Behoven är också större än tillgängliga medel. Utgångspunkten har varit att satsningarna ska gynna hela regionen.

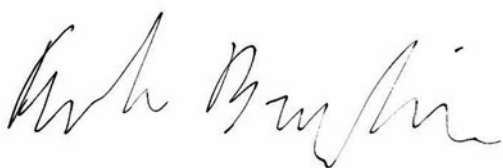
Jag är stolt över att vi med det här dokumentet, gemensamt fattat kloka beslut för hållbara satsningar på utveckling av person- och godstrafiken i Västerbotten. Vi har blivit överens. Satsningarna kommer att stärka näringslivet, ge bättre tillgänglighet och klimat, öka jämställdhet och trygghet. De stimulerar till förbättrad hälsa och utveckling av vår unika natur. Ökad säkerhet för oskyddade trafikanter och framkomlighet för såväl gods- som persontrafik är prioriterade insatser.

Under kommande tolvårsperiod kommer två stora satsningar på infrastruktur och transportsystemet att äntligen vara på plats. Dessa finansieras till största delen utanför länstransportplanen, men Region Västerbotten har dels agerat för deras förverkligande, dels via prioriteringar i tidigare och nuvarande länstransportplan prioriterat medel till stödjande insatser.

Ett första spadtag har tagits för Norrbottenbanan som ett resultat av att regeringen mycket glädjande prioriterat denna i den nationella transportplanen. Det innebär att vi går mot effektivare och miljömässiga transporter längs Norrlandskusten. Satsningen på Norrbottenbanan är därmed en tydlig milstolpe som kommer att få stor betydelse för länets framtida utveckling.

En ny Kvarkenfärja är den andra viktiga satsningen som Region Västerbotten enträget arbetat för. Om några år kommer denna att finnas på plats och bidra till att utveckla de redan starka gränsregionala banden i öst-västlig ledd. Behovet av en uppgraderad färjetrafik över Kvarken har den senaste tiden ytterligare förstärkts i och med de stora investeringar som näringslivet planerar på båda sidor Kvarken. Besöksnäringens betydelse blir allt mer framträdande parallellt med att antalet passagerare och mängden gods som transporteras ökar i betydligt snabbare takt än vad som tidigare förutspåts, vilket starkt talar för de regionala behoven att utveckla denna färdled.

Sammantaget kan vi se att Länstransportplanen för 2018–2029 bidrar till regionförstoring ökade möjligheter för invånarna och näringslivets transportmöjligheter. Detta bidrar i sin tur till ökad hållbar tillväxt och en förbättrad miljö i såväl Västerbotten som landet som helhet.



Erik Bergkvist (s) Regionstyrelsens ordförande



1. Sammanfattning

Länstransportplanen för Västerbottens län 2018-2029 anger den strategiska inriktningen för länets transportinfrastruktur för kommande tolvårsperiod. Utifrån de ramar som fastställts av regeringen finns totalt 957 miljoner kronor att fördela under planperiodens tolv år. Detta innebär i genomsnitt knappt 80 miljoner kronor per år.

Länstransportplanen beskriver fördelningen av investeringsmedel. Den har sin utgångspunkt den regionala systemanalys som arbetades fram i samverkan med Norrbottens län. Den har också haft nytta av den systemanalys som projektet Botnia-Atlantica E12 Transport tagit fram. Båda systemanalyserna tar avstamp i de mål och strategier som finns nationellt, regionalt och lokalt kring regional utveckling, transportsystemet och kollektivtrafiken. Sammantaget ger dessa en bra bild av regionens behov av utveckling av det egna transportsystemet samt kopplat till andra regioner och länder. Planen revideras normalt sett var fjärde år för att kunna möta nya och förändrade behov utifrån utvecklingen av samhällsstrukturer samt färdigställande av objekt.

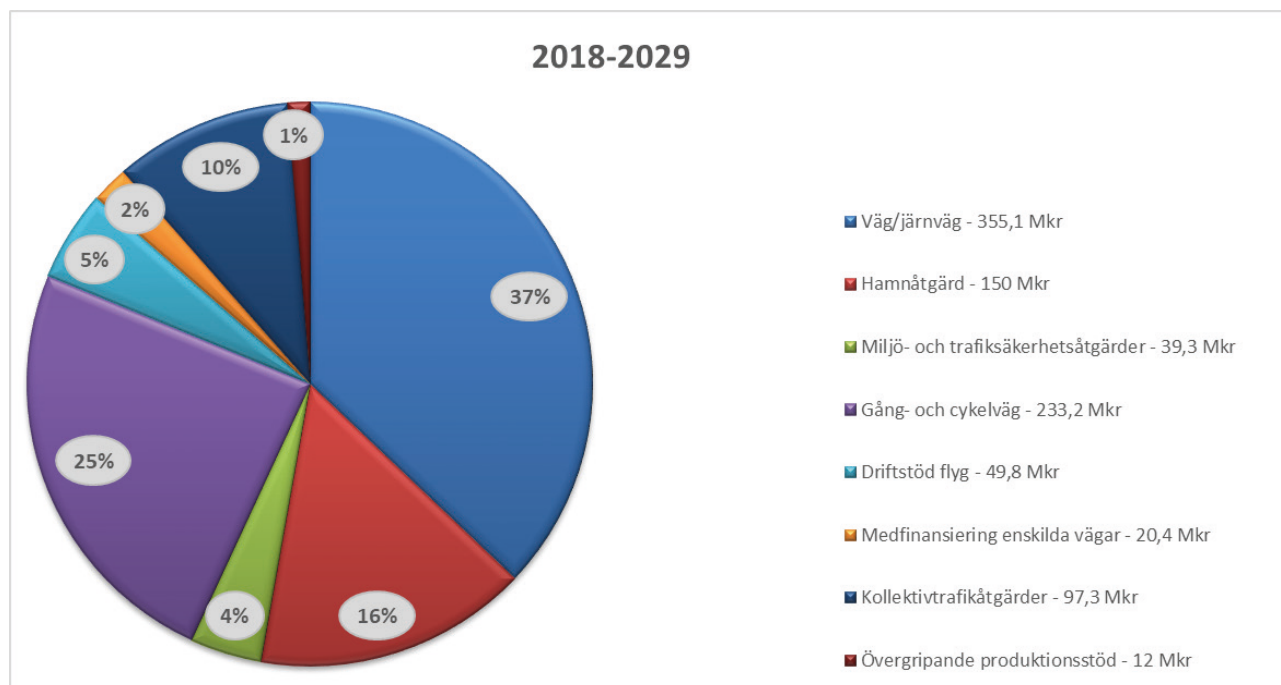
Länstransportplanen lyfter fram fyra prioriterade funktioner som är centrala för jämställd, ekonomisk, miljö- och klimatomfattig hållbarhet samt för att länet skall stå sig stark och växande in i 2030-talet:

- En samspelande region
- Ett samverkande transportsystem
- Tillgänglighet till Sverige och världen
- Kapacitetsstark och robust järnväg

Dessa funktioner har sedan omsatts i de möjligheter länstransportplanen har att bidra till utvecklingen genom en prioritering mot följande fyra huvudsakliga områden:

- Järnvägsrelaterade åtgärder
- Vägåtgärder med inriktning på trafiksäkerhet och hastighetshöjande åtgärder
- Åtgärder i syfte att stärka det öst-västliga samverkansstråket
- Gång- och cykelåtgärder

Fördelningen av planen under hela perioden 2018-2029 beskrivs i figur 1.



Figur 1. Länstransportplan för Västerbotten län 2018-2029. Övergripande fördelning mellan åtgärdsområden.

Inriktningen per fyra-årsperiod framgår av tabell 1.

Åtgärdskategori	2018-2021 mkr	Andel, %	2022-2025 mkr	Andel, %	2026-2029 mkr	Andel, %	2018-2029 Totalt mkr	Andel, %
Väg/järnväg	155,7	48%	74,5	24%	124,9	40%	355,1	37%
Hamnåtgärd	31	9%	93,5	30%	25,5	8%	150	16%
Miljö- och trafiksäkerhetsåtgärder	21,4	7%	9,3	3%	8,6	3%	39,3	4%
Gång- och cykelväg	81	25%	69,6	22%	82,6	26%	233,2	24%
Driftstöd flyg	16,6	5%	16,6	5%	16,6	5%	49,8	5%
Medfinansiering enskilda vägar	6,8	2%	6,8	2%	6,8	2%	20,4	2%
Kollektivtrafikåtgärder	10	3%	40,7	13%	46,6	15%	97,3	10%
Övergripande produktionsstöd	4	1%	4	1%	4	1%	12	1%
Fördelning mellan perioder	326,5	100%	315,0	100%	315,6	100%	957,1	100%

Tabell 1. Fördelning av medel per åtgärdskategori – per fyraårsperiod och totalt – i länstransportplan 2018-2029 för Västerbottens län. *Miljoner kronor

Sett till mer specifika åtgärder återfinns större prioriteringar för att stödja utvecklingen av det öst-västra stråket genom åtgärder riktade mot Umeå hamn. Därigenom skapas goda förutsättningar dels för förverkligandet av den nya innovativa färjeförbindelsen mellan Umeå och Vasa, samtidigt som järnvägsfunktionen i Holmsund och till Umeå hamn förbättras avseende kapacitet och funktionalitet. Totalt prioriteras 150 miljoner kronor (16 procent av planen) till dessa åtgärder.

När det gäller mer vägspecifika åtgärder utgörs dessa av insatser på väg 372 och 364. Totalt prioriteras cirka 140 miljoner kronor (15 procent av planen) för åtgärder på dessa vägar, varav det avsätts 100 miljoner kronor till en eventuell mitträckesåtgärd på väg 372 Skellefteå-Skelleftehamn. Trafikverket har beslutat att de vägar i länet som har en medelårscykeltrafik på mer än 2000 fordon och saknar mitträckeseparering ska ha en hastighetssättning på 80 kilometer i timmen. En mitträckesåtgärd skulle kunna innebära att hastigheten, med bibehållen trafiksäkerhet, skulle kunna höjas till 100 kilometer i timmen.

De genomförda och aviserade hastighetssänkningarna riskerar att minska länets tillgänglighet och därmed konkurrenskraft. Möjligheterna att inom länstransportplanens ramar åtgärda alla de cirka 9 mil länsvägar som fått eller ska få sänkt hastighet till 80 kilometer i timmen är starkt begränsade. För att i viss mån minska hoten för ytterligare hastighetsnedsättningar i länet avsätts 9 miljoner kronor för trafiksäkerhetshöjande åtgärder på viktiga kommunsammanbindande stråk. Vilka åtgärder som ska genomföras tas fram i samråd mellan Region Västerbotten, Trafikverket och länets kommuner.

Tvårbanan Storuman-Umeå får en fortsatt prioritering i länstransportplanen. Totalt avsätts 74 miljoner kronor (8 procent av planen) för åtgärder som dels riktar sig till förbättrad funktion för NLC Storumanterminalen, dels till åtgärder som syftar till att få till stånd en elektrifiering av järnvägen mellan Hållnäs-Storuman.

Gång- och cykelåtgärder är högt prioriterade av länets invånare och detta har också uttryckts i de förslag som kommer från länets kommuner. Totalt satsas drygt 223 miljoner kronor (24 procent av planen) på gång- och cykelvägar, då även inräknat den medfinansiering till kommunala miljö- och trafiksäkerhetsåtgärder som avser gång- och cykelvägar.

För kollektivtrafikåtgärder avsätter planen drygt 93 miljoner kronor (10 procent av planen). När det gäller större objekt är Skellefteå resecentrum än så länge planens enda namngivna objekt, där avsätts 27 miljoner kronor som medfinansiering. En viktig utgångspunkt för länstransportplanen är förverkligandet av Norrbottenbanan. I planens slutfas avsätts därför 30 miljoner kronor för att medfinansiera de resecentrum som blir aktuella att bygga för kommunerna längs Norrbottenbanan i Västerbottens län. Resterade 63 miljoner kronor avsätts för andra kollektivtrafikåtgärder av varierande art och storlek.

Länstransportplanen har analyserats utifrån både miljö och samhällsekonomi. Dessa analyser pekar på att det framför allt är den nationella planen som påverkar länets infrastruktur och därmed också helheten i transportsystemet. Samtidigt konstateras att länstransportplanen har potential att lösa eller bidra till lösningen av vissa problem, medan en rad andra problem inte kan hanteras inom planens ramverk.

Planen kan endast i begränsad utsträckning bidra till att nå klimatmålen. Planen bedöms 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, vilket innebär att länstransportplanen har små möjligheter att bidra till att målen för detta område uppnås.

Sammantaget bedöms länstransportplanen som helhet ge positiva effekter på samhällsekonomin, 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 utgör en liten del av de totala satsningar som görs på transportinfrastruktur via nationella planen och på kommunal nivå.



Foto: Karl Gustafsson



Foto: Michael Erhardsson

2. Inledning

2.1. Uppdrag från regeringen

Upprättande av Nationell transportplan och regional transportinfrastrukturplan (fortsättningsvis kallad länstransportplanen) för perioden 2018-2029 sker i en sammanhållen process där uppdraget till Trafikverket respektive länsplaneupprättarna presenterades i mars 2017. 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 redovisas till regeringen under januari 2018.

De transportpolitiska målen, fyrstegsprincipen samt ett trafikslagsövergripande synsätt och utgör grund för länstransportplanens analyser och åtgärdsinriktning.

I regeringens proposition Infrastruktur för framtiden – innovativa lösningar för stärkt konkurrenskraft och hållbar utveckling² (prop. 2016/17:21) och riksdagens beslut med anledning av propositionen (bet. 2016/17:TU4³, rskr 2016/17:101⁴) anges inriktningen för kommande planperiod. Nytt för denna planeringsperiod är att regeringen betonar infrastrukturens betydelse för bostadsbyggandet och att detta ska finnas beskrivet i planen.

Den ekonomiska ramen för åtgärder i den statliga transportinfrastrukturen för åren 2018-2029 uppgår till 622,5 miljarder kronor. Av dessa ska 333,5 miljarder kronor användas för utveckling av transportsystemet – det vill säga ny infrastruktur – 125 miljarder satsas på järnvägen och resterande 164 miljarder ska användas till drift, underhåll och reinvesteringar i befintlig infrastruktur.

Planeringsramen för länstransportplanen i Västerbotten uppgår för samma period till 957 miljoner kronor vilket innebär en genomsnittlig årlig ram på knappt 80 miljoner kronor. Motsvarande ram för föregående period (år 2014-2025) var 891 miljoner.

2.2. Vad är en Länstransportplan?

Syftet med länstransportplanen är att fastställa prioriteringar för en trafikslagsövergripande plan som bidrar till en långsiktigt hållbar utveckling av infrastrukturnätet. 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 transportinfrastruktursystemet.

Länstransportplanen för Västerbottens län 2018-2029 anger den strategiska inriktningen för länets transportinfrastruktur för kommande tolvårsperiod. Av planen framgår fördelning av investeringsmedel, riktlinjer för prioritering av åtgärder och beslutade objekt, samt en samhällsekonomisk effektbedömning av planförslaget. Planen tar sin utgångspunkt i nationella och regionala mål och bottenar i en systemanalys som genomförts under 2016-2017. Planen revideras vart fjärde år för att kunna möta nya behov, färdigställande av objekt samt förändringar av behov och samhällsstrukturer.

FAKTA - FINANSIERING

Medfinansiering

Gemensam finansiering med hjälp av andra medel än från länsplanen.

Statlig medfinansiering

Finansiering av åtgärder inom det kommunala vägnätet med max 50 procent.

Samfinansiering

Samfinansiering mellan regional- och statlig plan av objekt av särskilt betydande karaktär för regionens utveckling.

1. Bilaga 1. Regerings direktiv

2. Bilaga 2. Regeringens proposition 2016/17:21. Infrastruktur för framtiden innovativa lösningar för stärkt konkurrenskraft och hållbar utveckling

3. Bilaga 3. Infrastruktur för framtiden bet. 2016/17:TU4

4. Bilaga 4. Riksdagsskrivelse 2016/17:101

3. Mål för transportsystemet

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.

3.1. 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 miljökvalitetsmålen uppnås, samt bidra till ökad hälsa.

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.

5. Bilaga 5. Regional utvecklingsstrategi för Västerbottens län 2014–2020

3.2. 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 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

Västerbottens regionala utvecklingsstrategi⁵ är ett viktigt verktyg för att skapa hållbar tillväxt och en attraktiv region. Strategin består av sex strategiska vägval och är en del av ett system av program och strategier för utveckling. Delstrategin "En tillgänglig och utåtriktad region" förstärker de system och strukturer som knyter länets samhällen, företag och medborgare närmare varandra samt närmare andra platser och kulturer.

Västerbottens läns geografiska placering relativt långt från de större marknaderna och större befolkningsskoncentrationer, innebär att länet har särskilt mycket att vinna på att stärka kopplingarna mellan orter och universitet samt företag i andra län, andra länder och inom regionen. Hållbara transportsystem, digital infrastruktur och internationella samarbeten är viktiga verktyg. Länets vidsträckt, spridda befolkningsskoncentrationer, könssegregerade arbetsmarknad och skiftande förutsättningar, innebär att högkvalitativa och tillgängliga persontransporter är en avgörande framtids- och utvecklingsfråga för Västerbotten län.

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.

PRIORITERADE OMRÅDEN:

1. Förbättrad systemfunktion och kapacitet i transportinfrastrukturen.
2. Hållbar och effektiv person och godstrafik.
3. Stärkt samverkan kring internationellt transportsamarbete och strategisk planering.
4. God tillgång till digital uppkoppling.
5. Utveckla och vidare utveckla internationellt samarbete.

Trafikförsörjningsprogrammet

Länstransportplanens medel är viktiga för att utveckla kollektivtrafikens infrastruktur och därigenom bidra till målen för den regionala kollektivtrafikens utveckling som är beslutade i Regionalt Trafikförsörjningsprogram för Västerbottens län 2016-2019⁶. Infrastrukturen har särskilt stor betydelse för målet att öka kollektivtrafikens marknadsandel från 11,9 procent år 2010 till 18 procent år 2020. Målet är att ökar antalet regionala kollektivtrafikresor från cirka 11 miljoner år 2011 till cirka 16 miljoner resor år 2020 och att den geografiska tillgängligheten förbättras. Dessutom har infrastrukturen betydelse för målen att bidra till bland annat god livsmiljö, utveckling i alla länsdelar, jämlikhet, kundnöjdhet och tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning. Flera av de åtgärder som pekas ut i trafikförsörjningsprogrammet för att uppnå målen kräver insatser inom infrastrukturuområdet. Till exempel fortsatt utveckling av den regionala tågtrafiken, utveckling av busstationer och resecentrum samt förbättring av busshållplatsmiljöerna. I Trafikförsörjningsprogrammet ges en utförligare beskrivning av hur länstransportplanen bidrar till den regionala kollektivtrafikens utveckling och måluppfyllelse.



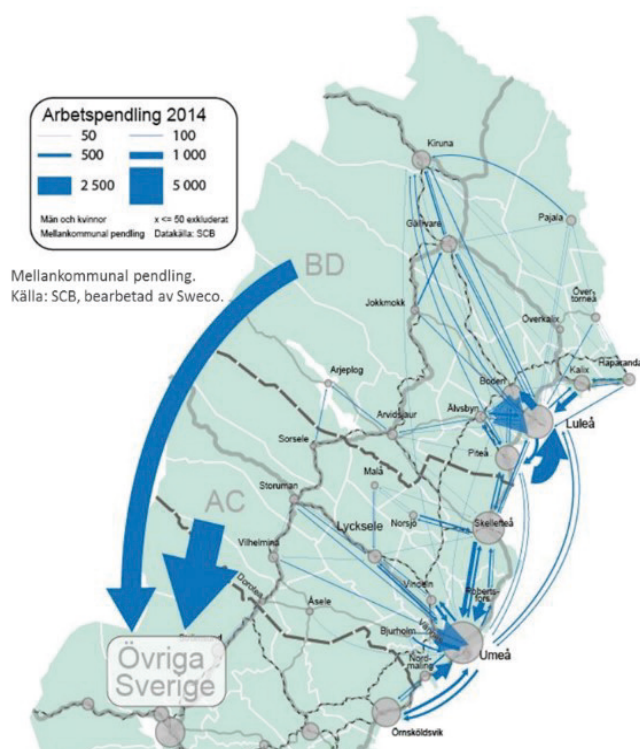
Foto: Michael Erhardsson

6. Bilaga 6. Regionalt Trafikförsörjningsprogram för Västerbottens län 2016-2019

4. Transportsystemet

– nuvarande infrastruktur och behov

Länstransportplanen tar avstamp i den regionala systemanalys som arbetades fram i samverkan med Norrbottens län⁷. Inom projektet Botnia-Atlantica E12 Transport⁸ har också en systemanalys utarbetats med särskilt fokus på det öst-västliga stråket. Båda systemanalyserna utgår från de mål och strategier som finns nationellt, regionalt och lokalt kring den regionala utvecklingen, transportsystemet och kollektivtrafiken. Sammantaget ger dessa båda systemanalyser en bra bild av regionens behov av utveckling av det egna transportsystemet samt behoven kopplade till andra regioner och länder. En systemanalys kan förenklat beskrivas som en bred nulägesbeskrivning, en grundlig målformulering och beskrivning av vilka åtgärder och strategier som styr mot den gemensamma målbilden för regionen.



Figur 2. Arbetspendling för kvinnor och män sammantaget. Övriga resor följer liknande struktur. Kvinnors resande är något lägre och har generellt kortare reslängd

4.1. Demografisk utveckling och kompetensförsörjning – två stora utmaningar

Regionen har, liksom stora delar av landet, utmaningar vad gäller befolkningsutveckling och kompetensförsörjning. Länet präglats av en urbanisering från småorter till tätorter, och från mindre tätorter till större orter. Närmare hälften av alla tätorterna har haft en befolkningsökning, framförallt orter i närheten av Umeå och Skellefteå. Kopplat till denna utveckling har också bostadsbyggandet koncentrerats till kustområdena och till vissa delar av fjällkedjan. De stora avstånden och skillnaderna i befolkningsstorlek mellan länets orter påverkar möjligheterna på arbetsmarknaden.

Det finns stora utmaningar när det gäller kompetensförsörjningen inom såväl näringsliv som offentlig sektor. Under kommande tioårsperiod uppskattas åldersavgångarna på Västerbottens arbetsmarknad uppgå till drygt 40 000 personer. Många av dessa tjänster ska återbesättas med ny arbetskraft med en utbildningsnivå och utbildningsinriktning som möter länets behov. Detta beskrivs utförligt i rapporten 40 000 nya medarbetare behövs fram till 2025⁹. Samtidigt har kraven på utbildning blivit allt viktigare för att kunna konkurrera på alltmer specialiserade arbetsmarknader vilket gör att tillgängligheten till utbildning och fortbildning är av central betydelse. Könslundna studieval och könsssegregerade arbetsmarknader är ett ytterligare hot mot kompetensförsörjningen och begränsar kvinnors och mäns livsmöjligheter, särskilt på orter med smala arbetsmarknader.

Denna utveckling innebär en särskilt stor utmaning för ett län med stora avstånd med svårigheter för arbetsmarknaderna att komplettera varandra. Detta tydliggörs av figur 2 som visar på de relativt avgränsade pendlingsströmmarna inom regionen. Det befolkningstäta kuststråket har det största dagliga arbetsresandeutbytet och innefattar viktiga målpunkter för service, utbildning och tjänsteresande för hela regionen. Även inom kuststråket finns relativt stora orter som har ett förhållandevis lågt pendlingsutbyte på grund av tidsavstånden med dagens resmöjligheter. För att skapa en robust arbetsmarknad i regionen som kan attrahera rätt kompetens krävs därför goda möjligheter till pendling över dagen.

7. Bilaga 7. Regional systemanalys Norrbotten och Västerbotten 2016

8. Bilaga 8. Systemanalys E12 Botnia-Atlantica transport

9. Bilaga 9. 40 000 nya medarbetare behövs fram till 2025

4.2. Regionens prioriterade funktioner

De högst prioriterade funktionerna som transportsystemet i Västerbottens län behöver tillhandahålla för att bidra till jämställd, ekonomisk, miljö- och klimatomässig hållbarhet och för att länet skall stå sig stark och växande in i 2030-talet sammanfattas i fyra övergripande prioriterade funktioner:

En samspelande region – hög tillgänglighet mellan regionens orter för att kunna leva och samverka inom hela regionen med goda kopplingar till angränsande regioner och länder. Målet är att säkerställa goda möjligheter till regionalt samspel för kompetensförsörjning, utbildning och service samt förbättra utbytet av gränsregional samverkan och förstärka de mellankommunala stråken.

Ett samverkande transportsystem – effektiva kopplingspunkter för ett hållbart och funktionellt samverkande transportsystem. Målet är att omlastningsnoder och bytespunkter mellan olika transportslag är av hög kvalitet samt att optimera transportsystemet genom att möjliggöra valet av det mest effektiva transportslaget för varje enskild transport.

Tillgänglighet till Sverige och världen – möjlighet till resor över dagen till Arlanda flygplats för nationell och internationell tillgänglighet. Målet är att utveckla och stärka företagandet för en rad intressenter, däribland besöksnäringen, samt möjliggöra en bättre matchning på arbetsmarknaden. Med ökad tillgänglighet till Arlanda skapas möjligheter att kunna arbets- eller studiependla längre sträckor samt för effektivare tjänsteresor såväl nationellt som internationellt. Nationell och global tillgänglighet ökar ortens attraktivitet.

Kapacitetsstark och robust järnväg – en kapacitetsstark och robust järnväg inom Botniska korridoren. Målet är att stärka transportkorridoren i sin helhet för att tillgodose nutida och framtida behov av gods- och persontransporter och åstadkomma en regionförstoring. Detta bidrar till regionförstoring och utveckling av arbetsmarknadsregionerna, vilket är viktigt för att säkra kompetensförsörjningen och tillgängliggöra utbildning, service och boende.

Västerbottens län utgör en mycket viktig del av Sveriges ekonomi, bland annat genom den omfattande råvaruförsörjningen till såväl den nationella som den europeiska industrin. Sveriges och Europas välfärd är starkt beroende av länets och hela norra Sveriges transportintensiva näringsliv, med ett tydligt behov av robusta och kapacitetsstarka transportsystem inom samtliga transportslag.

Det finns en mycket tydlig bas inom samtliga transportslag som utgår från norra Sverige för att sedan vidareförädlas och byggas på i kedjan ut mot resten av Europa, vilket illustreras av figur 3. För att de olika transportslagen ska kunna komplet-



Figur 3. Godsflöden i ton fördelade på de olika transportslagen. Källa: Norrbottenbanan – underlag till

tera och stärka varandra i hela produktions- och logistikkedjan krävs ett samspel mellan såväl vägar, järnvägar, sjöfart och flyg samt goda möjligheter till omlastningar mellan dessa. Detta är avgörande för att ge näringslivet möjlighet att välja det mest konkurrenskraftiga och miljövänliga transportalternativet för varje enskild transport. Det behövs omfattande åtgärder för ökad effektivitet, förbättrad kollektivtrafik och övergång från väg till järnväg och sjöfart. Samtidigt krävs också kraftfulla styrmedel och satsningar på teknikutveckling för att uppnå klimatmålen. Erfarenheter historiskt, till exempel införandet av krav på avgasrening, visar också på betydelsen att ge marknaden tydliga spelregler. Kraven på avgasrening satte fart på utvecklingen, som skedde både snabbare och till sammantaget lägre kostnader än vad som först bedömdes.

Utmaningarna är också stora. Globaliseringen och klimatmålen i Agenda 2030 innebär att det krävs insatser för att utveckla transportsystemet. Det krävs ökad effektivitet och tillgänglighet till marknader inom Sverige, Norden, Europa och den övriga världen. Arbetsmarknadernas funktion har under de senaste decennierna varit en viktig fråga när det gäller transportsystemet. Med ökade krav på arbetstagarnas kompetens blir matchningen en central del i näringslivets utvecklingsmöjligheter. I Västerbottens län, och övriga norra Sverige, innebär detta stora utmaningar med våra långa avstånd mellan kommunernas centralorter och andra tätorter, där restiderna för arbetspendling är av central betydelse.

Åtgärder i länets tätorter har stor betydelse för att nå klimatmål samt hänsynsmål miljö och hälsa. Även om åtgärdernas effekter framför allt är lokala är de inte desto mindre viktiga. Kommunernas satsningar på gång, cykel och kollektivtrafik har i det sammanhanget stor betydelse. Likaså satsningar på omställning till förnybara drivmedel likt den omfattande satsning på fullelektriska snabbbladdningsbara bussar som görs i Umeå eller på biogas i Skellefteå.

Det finns en generell strävan att öka andelen hållbara färdmedel i större tätorter. Detta gäller alltså även i norra Sverige. Flera av städerna längs Norrlandskusten dras med luftkvalitetsproblem. I Västerbottens län gäller detta framför allt i förorter i Umeå och Skellefteå kommuner. Samhällsplaneringen blir därför ett viktigt verktyg för att främja gång-, cykel- och kollektivtrafik.

4.3. Vägtransportsystemet

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. Vägtransportsystemet i länet är relativt välutvecklat och vitt förgrenat, men har inte alltid högsta hastighetsstandard, trafiksäkerhetsstandard eller bärighetsklass. För Västerbottens län är vägnätets kvalitet nära sammankopplad med utvecklingsmöjligheterna inom bland annat besöksnäringen och skogsindustrin. 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 av denna europaväg. I Skellefteå tätort behövs en förbifart för att säkerställa miljömålen. Då det saknas mitträckan på cirka sju mil av stråket har Trafikverket i tidigare beslut aviserat kommande hastighetssänkningar på denna sträcka.

För E4:an innebär det att dessa cirka sju mil mellan Umeå och Skellefteå får en sänkt hastighet från dagens 90 kilometer i timmen till 80 kilometer i timmen. I den tidigare nationella planen 2014-2025 prioriterades nybyggnad av mitträcke för cirka 7 kilometer. Utbyggnadstakten behöver alltså öka avsevärt för att avsnittet i sin helhet ska åtgärdas.

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.

Utöver detta finns ett behov av ett antal ytterligare åtgärder dokumenterat. Särskilt viktigt är breddning och andra trafiksäkerhetsåtgärder på vägavsnitt mellan Storuman och Tärnaby/Hemavan. Dessa vägavsnitt har också säsongsmässigt mycket höga trafikflöden som är kopplade till besöksnäringen i anslutning till E12:an. 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 regionförminskande 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.

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 underhållsåtgärderna av dessa vägar har 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 betydande del av vägkapitalet brutits ned under senare decennier utan att tillräckliga medel förts 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

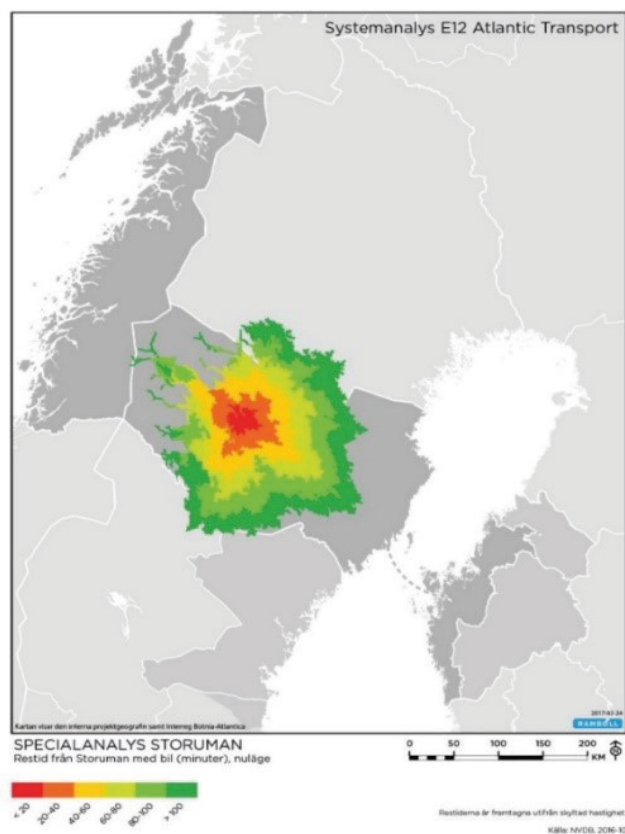
Hastighetsöversynen

Under år 2016 genomförde Trafikverket en hastighetsöversyn med förslag till åtgärder för systematisk anpassning av hastighetsgränserna till vägnas trafiksäkerhetsstandard i Västerbottens län (TRV 2016/19427)¹⁰.

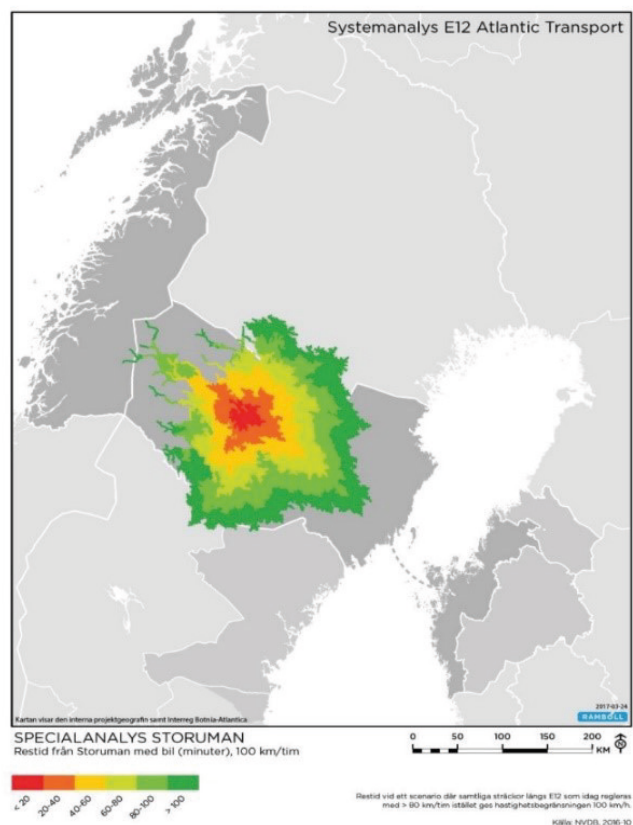
Utöver de i avsnittet ovan beskrivna hastighetsnedsättningar på E4:an mellan Umeå och Skellefteå planeras även hastighetsnedsättningar på avsnittet E12 Umeå-Vännäs, på länsvägnätet väg 372 Skellefteå-Skelleftehamn, väg 531 Umeå-Holmsund samt väg 363 Umeå-Vindelns. Samtliga av dessa sänkningar ökar det tidsmässiga avståndet mellan viktiga arbetsmarknader och får därmed negativ effekt för länets utveckling. Behovet av åtgärder på europavägarna måste hanteras inom den nationella planen. När det gäller länsvägarna blir det en fråga för länstransportplanen. Med nuvarande ekonomiska ramar för länstransportplanen finns inte ekonomiskt utrymme till några mer omfattande åtgärder för att via mitträckesåtgärder höja hastigheterna.

Projektet E12 Atlantica transport har i sin systemanalys undersökt hur en ändrad hastighetsreglering skulle kunna komma att påverka restiden. Figur 5-7 illustrerar hur restiden från Storuman kan komma att påverkas av en hastighetsreglering på väg E12.

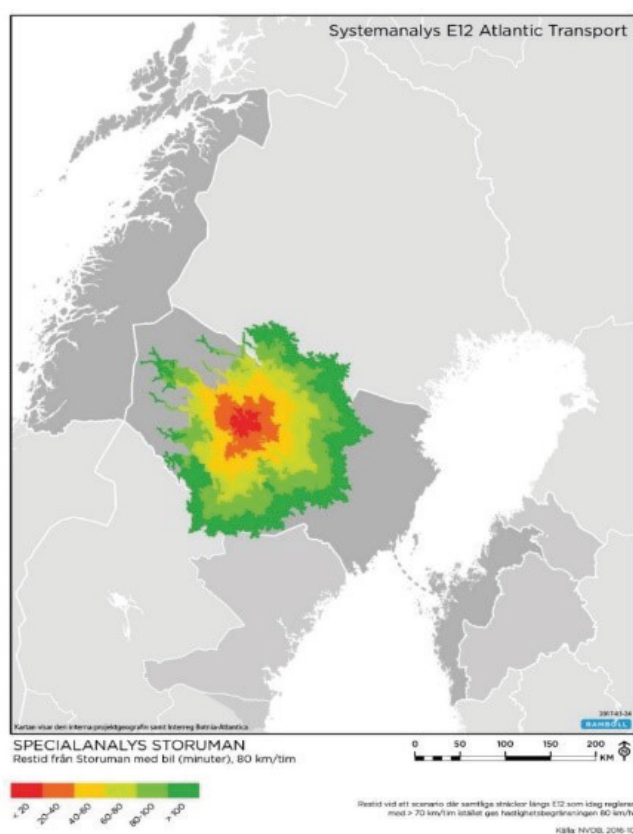
10. Bilaga 10. Åtgärder för systematisk anpassning av hastighetsgränserna till vägnas trafikstandard Västerbottens län TRV 2016/19427



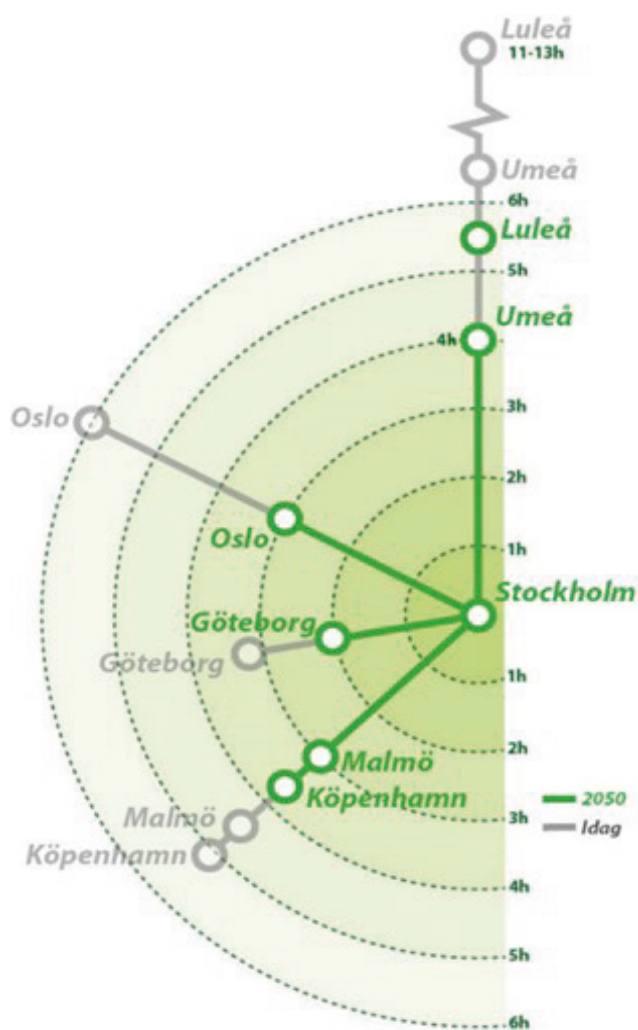
Figur 5. Nuvarande restid. I huvudsak 90 km/h.
Källa: Botnia-Atlantica E12 Transport.



Figur 6. Restider med i huvudsak 100 km/h.
Källa: Botnia-Atlantica E12 Transport.



Figur 7. Restider med i huvudsak 80 km/h.
Källa: Botnia-Atlantica E12 Transport.



Figur 8. Möjliga restidsförkortningar. Källa: Järnväg 2050
- En vision om

4.4. Järnvägsnätet

Järnvägsnätet utgår till stora delar från en gammal struktur som byggdes under 1800-talet eller det tidiga 1900-talet. Nätet är därmed samtida med industrialismens intåg. Järnvägen har varit strukturbildande för de samhällen och stationsorter som växt upp utmed denna. Stambanan genom övre Norrland som sträcker sig genom hela Västerbottens län i nord-sydlig riktning har en stor betydelse för länet och Sverige som helhet. Betydande godsmängder från och till Skellefteå, Norrbottens län och Narvik färdas längs denna och utvecklingen inom länet har under senare år har också inneburit växande godsflöden via etableringen av en virkesterminal i Bastuträsk i Norsjö kommun samt ökade godsvolymer på tvärbanan Hällnäs-Storuman som går vidare både söderut och norrut längs stambanan.

Järnvägsinfrastrukturen har idag stora brister, där den mest påtagliga i Västerbottens län är avsaknaden av en komplett kustnära järnväg. För att Sverige ska utvecklas hållbart, och för att norra Sveriges förutsättningar ska nyttjas på allra bästa sätt, behöver järnvägssystemet längs kusten utvecklas för en ökande gods- och persontrafik. För att möta prognostiserade öknings av persontransporter och godsflöden på järnvägen som helhet krävs kraftiga investeringar i järnvägsnätet både för att möta kapacitetsbehovet, men också för tillförlitlighet genom bland annat möjlighet att vid behov leda om trafik. En utbyggnad av järnvägen med ett modernt järnvägssystem längs Norrlandskusten leder till att hela kuststräckan knyts ihop till större arbetsmarknader och möjliggör markant kortare restider, vilket illustreras av figur 8.



Figur 9. Norrbotniabanan. Visualisering av restidsförkortningen efter kusten mellan Umeå och Uleåborg.

Norrbotniabanan – en del av EU:s stomjärnvägsnät

Ur ett europeiskt perspektiv är järnvägssystemet i norra Sverige av särskild betydelse. Norrbotniabanan, som är klassad som stomjärnväg av EU och är en del av Botniska korridoren, har en central betydelse för att möta den ökade efterfrågan på transporter och bidrar till en hållbar utveckling. Botniska korridoren är en strategiskt viktig länk i det nationella och europeiska transportsystemet i såväl Sverige som Finland samt knyter samman regionerna i öst-västlig och nord-sydlig riktning, både nationellt och transnationellt.

Förverkligandet av Norrbotniabanan längs kusten mellan Umeå, Robertsfors, Skellefteå, Piteå och Luleå kommer att få mycket stor betydelse då den bidrar till att säkerställa regionens konkurrenskraft. Norrbotniabanan, tillsammans med Haparandabanan, Botniabanan och Ostkustbanan, knyter samman det befolkningstäta kuststråket längs med hela norrlandskusten. Detta ger samverkansmöjligheter som vägsystemet inte klarar av på grund av för långa restider med bil eller buss.

Samtidigt innebär en utbyggnad av järnvägssystemet väsentlig kapacitetsförstärkning för näringslivets godstransporter. Idag drabbas detta hårt av brister både på grund av eftersläpande underhåll och att det inte finns några reella möjligheter till omledning av tågtrafiken när den enkelspåriga Stambanan genom övre Norrland drabbas av funktionstörningar på avsnittet Vännäs-Boden. Det finns även anledning att lyfta fram att Sverige har ett tydligt och bindande åtagande gentemot EU-kommissionen, EU-parlamentet och EU:s ministerråd att utveckla det europeiska stomjärnvägsnätet, TEN-T. I detta åtagande framgår tydligt att Norrbotniabanan ska vara färdigställd senast år 2030.

Funktionen för Botniska korridoren som helhet behöver också säkerställas. Botniabanan är idag endast utrustad med ERTMS vilket innebär att de lok eller motorvagnar som ska trafikera banan måste vara anpassade till ERTMS med särskild utrustning. Det är en stor konkurrenssnackdel då kostar operatörerna som vill använda Botniabanan många miljoner kronor om befintliga lok och motorvagnar måste utrustas i efterhand.

Avsaknaden av omledningsmöjlighet mellan Botniabanan och Ådalsbanan i Västeråsby vidare till Långsele och norra Stambanan är en väsentlig brist där också banstandarden till Långsele är mycket låg. Ådalsbanan söder om Västeråsby har också bristfällig standard, där delen Härnösand-Sundsvall är särskilt dålig. Konsekvensen blir att tåget får en restid som är betydligt längre än den för personbils- och busstrafiken på denna sträcka vilket ger negativa effekter för persontrafikresanden längs hela stråket.

Tvärbanan Storuman-Hällnäs

Tvärbanan är också en väsentlig del av det öst-västliga stråket. I tidigare länstransportplan har prioriteringar gjorts för att utveckla funktionen för tvärbanan Storuman-Hällnäs. Medfinansiering har skett av NLC Storuman-terminalen och vissa smärre hastighetshöjande åtgärder på järnvägen har skett. Under senare år har fokus legat vid att få till stånd en elektrifiering av järnvägen mellan Hällnäs och Storuman. Detta för att öka godstrafikens effektivitet och säkerställa en eftersträvarsvärd persontrafik på tvärbanan. En övergång från dieseldrift till eldrift ger också betydande miljövinster. Järnvägen hanteras i grunden avseende såväl drift, underhåll som investeringar i den nationella planen. Region Västerbotten har

inom ramen för länstransportplanen tidigare beslutat om att genomföra inledande arbeten med järnvägsplan för elektrifiering för tvärbanan mellan Hällnäs och Storuman. Därmed skapas en god beredskap att snabbt kunna genomföra en elektrifiering om denna prioriteras i den kommande nationella transportplanen.

Inlandsbanan

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 tvärbanorna. Under sommartid pågår också en relativt omfattande turisttrafik som har stor betydelse för besöksnäringen i Västerbottens inland. I närtid sker en utveckling av trafikledningssystemet genom utbyggnad av fjärrstyrd tågklarering. I Västerbottens län pågår planeringen för att skapa en förbättrad koppling mellan Inlandsbanan och tvärbanan Storuman-Hällnäs genom en ny länk till NLC Storumanterminalen. Därmed erhålls också i funktionell mening en triangelspårslösning som minskar miljöpåverkan i Storumans tätort och ökar effektiviteten för samspelet Inlandsbanan och tvärbanan Storuman-Hällnäs.

4.5. Öst-västligt perspektiv och Midway Alignment of the Core Network

Det nord-sydliga perspektivet behöver kompletteras med en tydligare utveckling av det för hela Västerbottens län allt viktigare öst-västliga utvecklingsperspektivet. Den allt starkare integrationen när det gäller näringsliv, kultur, besöksnäring och arbetsmarknaderna i Sverige, Norge och Finland leder till att framförallt E12:an i samspel med tvärbanan Storuman-Umeå och färjeförbindelsen mellan Umeå och Vasa behöver utvecklas. Inom ramen för det av Europeiska Unionen medfinansierade projektet "Midway Alignment of the Core Network" framgår behoven av nödvändiga investeringar i såväl anslutande landinfrastruktur som en ny innovativ färjelösning för att säkerställa sjöfartskopplingen mellan Umeå och Vasa. Denna länk utgör idag den enda fungerande internationella färjelänken norr om Stockholm. Utan denna förbindelse skulle viktiga delar av näringslivet och många medborgare drabbas hårt. Samtidigt skulle också miljön och trafiksäkerheten försämrats då transporter av gods och personer skulle tvingas till långa omvägar – antingen via Haparanda/Tornio eller via Stockholm. Länken har också en transeuropeisk funktion i och med dess koppling till EU:s prioriterade transportnätverk TEN-T (Core), samt en del av väg E12 (Comprehensive) mellan Mo i Rana och Helsingfors.

I Skellefteå hamn pågår en positiv utveckling. I närtid planeras omfattande åtgärder genom utveckling av ny kaj samt tillhörande terminaltytor för att höja kapaciteten och skapa nya förutsättningar för näringslivet.

4.6. Flyget

Västerbottens län är en del av den arktiska regionen som blir allt viktigare i ett globalt perspektiv. I kombination med ett starkt exportberoende näringsliv 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. Arlanda flygplats funktion som nationellt och internationellt nav har central betydelse och måste säkerställas. Flyget är en stark drivkraft för ekonomisk tillväxt, jobb, handel och rörlighet och spelar en viktig roll för EU:s ekonomi. De senaste 20 åren har avregleringen av den inre flygmarknaden, globaliseringen och den kraftigt ökade efterfrågan på flygtransporter gjort att flyget har expanderat kraftigt i Europa.

Samtidigt har flygtrafiken en negativ påverkan på klimatet genom utsläpp av växthusgaser. Åtgärder för att successiv införa mer långsiktigt hållbara drivmedel är därför av yttersta vikt för att flygtrafiken ska kunna behållas och utvecklas.

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 målorter 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 verkningsgraden 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.

4.7. Kollektivtrafiken

Den fysiska transportinfrastrukturen har stor betydelse för tillgänglighet och hållbart resande i länet. Järnvägar, vägar, hållplatser och resecentrum samt deras kvalitet påverkar vilken kollektivtrafik som kan bedrivas, hur attraktiv trafiken är och hur tillgängliga olika delar av länet blir. Infrastrukturen 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 väldigt viktigt att utveckla den transportinfrastruktur som kollektivtrafiken använder. Delar av transportinfrastrukturen delar kollektivtrafiken med till exempel privatbilstrafik och godstrafik. Andra delar av infrastrukturen är särskilt tillägnad kollektivtrafiken, framför allt buss-hållplatser, plattformar, resecentrum och busstationer.

Länets kollektivtrafikutbud, resandeunderlag och kollektivtrafikens infrastruktur beskrivs i länets regionala trafikförsörjningsprogram Regionalt trafikförsörjningsprogram 2016-2019. Programmet innehåller även de mål och åtgärder som styr utvecklingen av länets regionala kollektivtrafiksystem.

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

- Medfinansiering av kollektivtrafikåtgärder och kollektivtrafikplanläggningar. Denna kategori kan användas för medfinansiering upp till 50 procent av investeringskostnaden för till exempel hållplatser efter kommunal väg, och resecentrum.
- Finansiering av hållplatser för kollektivtrafik längs det statliga regionala vägnätet. Åtgärderna upp till marknivå finansieras till 100 procent via Länstransportplanen.

Under perioden ligger fokus främst på en utveckling av persontrafiken på järnväg, men även utveckling av resecentrum och hållplatser längs vägnätet. Till de större insatserna under kommande tolvårsperiod hör bygget av ett nytt resecentrum i Skellefteå samt utveckling av ett antal resecentrum inom Västerbottens län längs den kommande Norrbottenbanan.

Länstransportplanen innebär en förstärkning av medel för hållplatser för kollektivtrafik längs det statliga regionala vägnätet, och för medfinansiering av kollektivtrafikåtgärder och kollektivtrafikplanläggningar. Detta är viktigt och välmotiverat huvudsakligen av tre skäl:

- Norrbottenbanans byggande Umeå-Skellefteå ställer krav på satsningar i resecentrum under perioden.
- Resandet i kollektivtrafiken i Västerbotten ökar snabbt just nu, särskilt i busstrafiken. Därför används bytespunkterna av allt fler.
- Det finns utifrån hållplatsinventeringen och utifrån kända brister vid resecentrum ett stort behov att lyfta kvalitén på länets hållplatser, resecentrum och busstationer.

Det finns en förbättrad struktur för att på regional nivå planera för och ta tillvara potentialen med investeringar i hållplatser, kollektivtrafikåtgärder och kollektivtrafikplanläggningar. En ökad satsning bidrar till hållbar regionförstoring och resande vilket är viktigt för en hållbar och attraktiv region från kust till fjäll.

Mer om kollektivtrafikens strategier och behov kan tillgodoses av länstransportplanen finns att läsa i bilaga 4¹¹.

11. Bilaga 4. Kollektivtrafikens strategier och behov

4.8. 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 uttryckts tydligt genom att länets kommuner de senaste åren inkommit med mycket omfattande förslag på utbyggnad av nya gång- och cykelvägar.

Under år 2013 utarbetades Åtgärdsvalsstudie cykel¹² i samarbete mellan Trafikverket, Region Västerbotten och länets kommuner. Studien visade på att en satsning 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 för de oskyddade trafikanterna genom att gång- och cykeltrafiken separeras från fordonstrafiken eller leds till lågtrafikerade vägar.



Foto: Mårten Edberg

12. Bilaga 12. Åtgärdsvalsstudie cykel

5. Åtgärdsplanering

Långsiktig åtgärdsplaneringen ska enligt nya planeringssystemet från år 2013 föregås av en trafikslagsövergripande åtgärdssvalstudie där fyrstegsprincipen ska vara vägledande. Åtgärdssvalstudier är det första steget i planeringsprocessen och sker genom dialog mellan flera aktörer. Åtgärdssvalstudier 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 kostnadseffektiva åtgärder. De åtgärder som blir utfallet av en åtgärdssvalstudie 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.

Däremot är det i dagsläget inte möjligt att i länstransportplanen finansiera steg 1 och 2 åtgärder eller utredningar för dessa.

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



Foto: Mårten Edberg

6. Strategisk inriktning och prioriteringar

Planeringsramen för länstransportplanen i Västerbotten uppgår för planeringsperioden 2018-2029 till 957 miljoner kronor inklusive särskilt driftbidrag. Den årliga ramen är i genomsnitt knappt 80 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 en frekvent 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 och dels enskilda objekt.

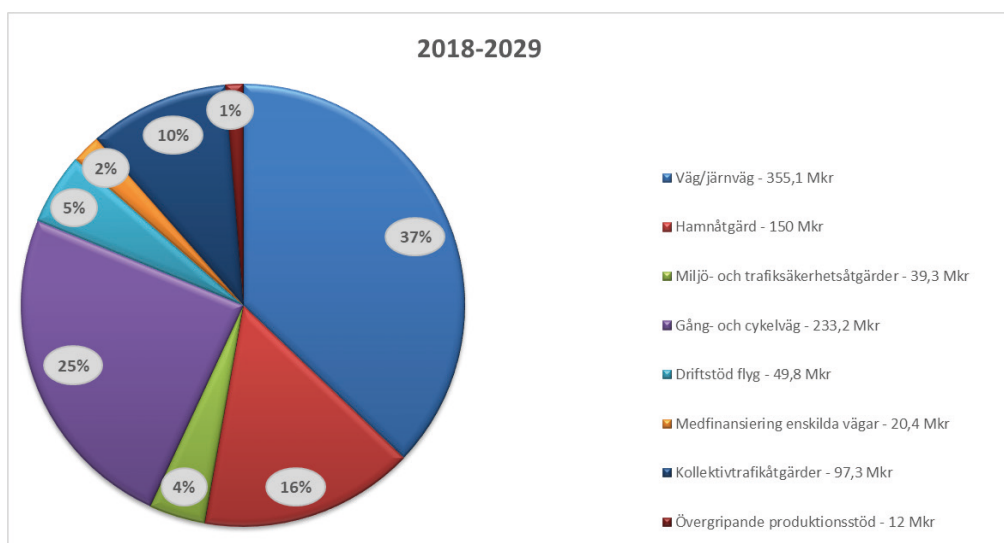
Länstransportplanen syftar sammantaget till att utifrån ett helhetsperspektiv lyfta länets resurser och stärka förutsättningarna för att bo och leva i hela Västerbottens län.

Länstransportplanen har fyra huvudsakliga prioriteringsområden:

- Järnvägsrelaterade åtgärder
- Vägåtgärder med inriktning på trafiksäkerhet och hastighetshöjande åtgärder
- Stärka det öst-västra samverkansstråket
- Gång- och cykelåtgärder

Planen har ett 12- års perspektiv och omprioriteringar mellan såväl objekt som åtgärds kategorier kan komma att behöva göras under planperioden utifrån ändrade behov och förutsättningar.

Fördelningen mellan åtgärds kategorier för hela planperioden framgår av figur 10 och tabell 2. Cirkeldiagram per fyraårsperiod finns även bilaga 6¹³.



Figur 10. Fördelning av medel per åtgärds kategori i länstransportplan 2018-2029 för Västerbottens län. Miljoner kronor och andel i procent.

Tabell 2. Fördelning av medel per åtgärds kategori – per fyraårsperiod och totalt – i länstransportplan 2018-2029 för Västerbottens län. *Miljoner kronor

Åtgärds kategori	2018-2021 mkr	Andel, %	2022-2025 mkr	Andel, %	2026-2029 mkr	Andel, %	2018-2029 Totalt mkr	Andel, %
Väg/järnväg	155,7	48%	74,5	24%	124,9	40%	355,1	37%
Hamnåtgärd	31	9%	93,5	30%	25,5	8%	150	16%
Miljö- och trafiksäkerhetsåtgärder	21,4	7%	9,3	3%	8,6	3%	39,3	4%
Gång- och cykelväg	81	25%	69,6	22%	82,6	26%	233,2	24%
Driftstöd flyg	16,6	5%	16,6	5%	16,6	5%	49,8	5%
Medfinansiering enskilda vägar	6,8	2%	6,8	2%	6,8	2%	20,4	2%
Kollektivtrafikåtgärder	10	3%	40,7	13%	46,6	15%	97,3	10%
Övergripande produktionsstöd	4	1%	4	1%	4	1%	12	1%
Fördelning mellan perioder	326,5	100%	315,0	100%	315,6	100%	957,1	100%

13. Bilaga 13. Cirkeldiagram- Fördelning av medel i plan



Foto: Mårten Edberg

7. Sammanställning av prioriteringar i Länstransportplan 2018-2029

Kategori	Avsnitt	Åtgärd	Status	2018-2021	2022-2025	2026-2029	Totalt
Väg/järnväg	8.1	Medfinansiering av järnvägsplaner Norrbottenabanan, Umeå - Skellefteå.	Planering pågår.	10	0	0	10
Väg/järnväg	8.2	Medfinansiering av terminalåtgärder längs Inlandsbanan.	Åtgärder planeras av Inlandabanan AB.	6,5	0	0	6,5
Väg/järnväg	8.3	Medfinansiering av strukturfondsprojekt avseende industrispår och öppen godsterminal i Rundvik.	Ansökan godkänd. Projektgenomförande till och med 2020-04-30.	5,5	0	0	5,5
Väg/järnväg	8.4	Väg 372. Skelleftehamnsvägen - Etapp 3 Svedjevågen.	Bygghandlingar framtagna. Nya förutsättningar kan innebära viss förskjutning av genomförandet.	19,3	0	0	19,3
Väg/järnväg	8.5	Väg 364. Burträskvägen. Väg 774-	Vägplan under framtagande.	20,4	0	0	20,4
Väg/järnväg	8.6	Medfinansiering av strukturfondsprojekt avseende anslutningsspår mellan NLC Storumanterminalen och Inlandsbanan.	Projektsökans till strukturfonden för Övre Norrland planeras inlämnas under år 2018.	29	0	0	29
Väg/järnväg	8.6	Tvärstråket Storuman-Umeå. Framtagande av underlag för järnvägsplan avseende elektrifiering	Förberedande arbete för att ta fram järnvägsplan för elektrifiering pågår.	10	0	0	10
Väg/järnväg	8.6	Tvärstråket Storuman-Umeå. Utvecklingsåtgärder järnväg.	Åtgärd beroende av beslut i nationell transportplan.	35	0	0	35
Väg/järnväg	8.7	Väg 372. Skellefteå-Skelleftehamn, eventuell mitträckesåtgärd.	Processen med åtgärdsvalsstudie påbörjad.	0	74,5	25,5	100
Hamnåtgärd	8.8	Midway Aligment of the Core Network - åtgärder i Umeå hamn.	Kopplad till förväntat beslut om ny färjelösning Umeå-Vasa.	31	19	0	50
Hamnåtgärd	8.9	Fortsätta åtgärder för att förstärka det östvästliga stråket genom att säkerställa funktionen till/från och i Umeå hamn.	Kopplad till förväntat beslut om ny färjelösning Umeå-Vasa.	0	74,5	25,5	100
Gång- och cykel	8.10	Väg 363. Gång- och cykelväg/parallellväg Forslunda-Hissjö samt ytterligare trafiksäkerhetsåtgärder.	Vägplan under framtagande.	38	50	0	88
Gång- och cykel	8.11	Väg 805. Gång- och cykelväg Åbyn -	Slutförande under år 2018.	4	0	0	4
Gång- och cykel	8.12	Väg 370. Gång- och cykelväg Malå - Nolviken - delfinansiering.	Åtgärden avses hanteras i samband med planerat	6	0	0	6
Gång- och cykel	8.13	Väg 523. Gång- och cykelväg Röbbäck-	Plan inlämnade för fastställelse.	14,4	0	0	14,4
Gång- och cykel	8.14	Medfinansiering av breddning GC-väg över Norrbottenabanan - infartsväg från E4 till Däva företagspark.	Hanteras inom planläggning för Norrbottenabanan.	4	0	0	4
Miljö- och trafiksäkerhetsåtgärd	8.15	Rastplats i Åsele vid korsningspunkt vägarna 90 och 92.	Projektering pågår. Planerad byggstart senast år 2019.	7,2	0	0	7,2
Miljö- och trafiksäkerhetsåtgärd längs statlig väg	8.16	Trafiksäkerhetsåtgärder längs kommunsammanbindande stråk. Objekt tas fram löpande i samråd med	Löpande hantering.	3	3	3	9
Kollektivtrafikåtgärder	8.17	Medfinansiering Skellefteå	Ej påbörjat.	0	27	0	27
Kollektivtrafikåtgärder	8.18	Medfinansiering av tillkommande resecentrum längs Norrbottenabanan, delen Umeå-Skellefteå.	Ej påbörjat.	0	0	30	30
Kollektivtrafikåtgärder längs statlig väg.	8.19	Genomförande av 20 objekt.	Se tabell.	3	3	2,4	8,4
Kollektivtrafikåtgärder, medfinansiering	8.20	Genomförande av 26 objekt.	Se tabell.	3	9	5,4	17,4
Miljö- och trafiksäkerhetsåtgärder längs statlig väg	8.21	Genomförande av 5 objekt samt medel för akuta mindre åtgärder.	Se tabell.	5,5	6,1	2	13,6
Miljö- och trafiksäkerhetsåtgärder,	8.22	Genomförande av 17 objekt.	Se tabell.	6,3	6,4	1,2	13,9
Gång- och cykelvägar.	8.23	Genomförande av 13 objekt.	Se tabell.	0	13	81,8	94,8
Medfinansiering byggande av enskilda	8.24	Genomförande av 7 objekt.	Se tabell.	6,8	6,8	0	13,6
Driftstöd flyg.	8.25	Driftstöd Skellefteå Airport.		16,6	16,6	16,6	49,8
Övergripande produktionsstöd	8.26	Övergripande produktionsstöd		4	4	4	12
Åtgärdsområden - potter							
Väg/järnväg	8.27	Ej ännu definierade objekt.		20	0	99,4	119,4
Gång- och cykel	8.27	Ej ännu definierade objekt.		10	0	0	10
Kollektivtrafikåtgärder	8.27	Ej ännu definierade objekt.		4	1,7	8,8	14,5
Miljö- och trafiksäkerhetsåtgärder	8.27	Ej ännu definierade objekt.		4	0	3,6	7,6
Medfinansiering enskilda vägar	8.27	Ej ännu definierade objekt.		0	0	6,8	6,8
SUMMA							
				326,5	314,6	316	957,1

Tabell 3. Prioriteringar i länstransportplan för Västerbottens län 2018-2029. *Miljoner kronor.

Länstransportplanen har ett antal bundna objekt under planperioden. Dessa omfattar totalt 797 miljoner kronor av planens totala ram på 957 miljoner kronor. 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 2022. I länstransportplanen finns avsatt 160 miljoner kronor för senare prioriteringar.

De brister av mer omfattande betydelse avseende väg- eller järnvägsnätet som i nuläget bedöms som viktiga att beakta inför denna kommande prioritering redovisas i tabell 4. 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
Väg/järnväg	Väg 363 Forslunda-Hissjö, mitträckesåtgärd.
Väg/järnväg	Väg 620. Botsmarksvägen. Utfart Vindelns tätort.
Väg/järnväg	Väg 364. Skellefteå-Burträsk. Eventuell breddning m.m.
Väg/järnväg	Väg 531. Umeå-Holmsund, eventuell mitträckesåtgärd.
Väg/järnväg	Väg 370/1005. Trafiksäkerhetsåtgärder korsning Lillholmträsk
Väg/järnväg	Väg 363. Puckdalen-4 km mot Umeå, eventuella mitträckesåtgärder.
Väg/järnväg	Väg 774. Huvudtillfart Skellefteå Airport. Trafiksäkerhetsåtgärder, ev breddning mm.
Väg/järnväg	Väg 95. Trafiksäkerhetsåtgärder och framkomlighetshöjande åtgärder.

Tabell 4. Brister som i nuläget bedöms som viktiga att beakta inför kommande prioriteringar.



Information

↑ Utgång Exit

Avgångar/Departures		Ny tid 1
Linje	Destination	
08:03	Skövde	1
08:04	Örebro via Västerås	2
08:05	Örebro	1
08:06	Västerås via Västerås	2
08:06	Torshälla via Hövden	1
08:11	Örebro via Västerås	2
08:14	Örebro via Västerås	1
08:15	Örebro	2
08:15	Höveden via Västerås	1
08:16	Västerås via Hövden	2
08:16	Skövde	1
08:18	Skövde	2
08:24	Örebro via Västerås	1
08:24	Örebro via Hövden	2
08:25	Örebro	1
08:25	Umeå Airport	2

8. Prioriterade åtgärder – beskrivning

Nedan ges en kort beskrivning av planens prioriteringar avseende såväl särskilda objekt som åtgärdsgrupper. I viss mån finns även fördjupade beskrivningar som går att ta del av via bilagor som ligger på Region Västerbottens hemsida.

8.1 Medfinansiering av järnvägsplaner Norrbotten, delen Umeå–Skellefteå

Inom ramen för länstransportplanen 2014–2025 avsattes 80 miljoner kronor som medfinansiering i ett planeringsprojekt för Norrbotten, delen Umeå–Skellefteå. I länstransportplanen för Norrbottens län avsattes 20 miljoner kronor. Dessa sammantaget 100 miljoner kronor utgjorde den svenska medfinansieringen i ett EU-projekt. Då regeringen redan inför kommande revidering av den nationella transportplanen aviserade en tidig byggstart av Norrbotten, har detta planeringsprojektet en stor betydelse för att uppnå detta mål.

Under planeringsprojektets gång har det visat sig att de avsatta medlen inte är tillräckliga. Då det i den nationella transportplanen för åren 2014–2025 saknats särskilda medel för Norrbotten, delen Umeå–Skellefteå, har det visat sig nödvändigt att länsplanerna i Västerbotten och Norrbotten behöver utöka det finansiella åtagandet. För Västerbottens län handlar det om ytterligare 48 miljoner kronor, varav en större del kunnat hanteras inom budgetramen för år 2017. Länstransportplanen i Norrbotten deltar med ytterligare 12 miljoner kronor.

Länstransportplanen finansierar med cirka 10 miljoner kronor.

8.2 Medfinansiering av terminalåtgärder längs Inlandsbanan

Inlandsbanan är en del av järnvägssystemet och går genom ett råvaruintensivt område. Inlandsbanan har betydelse för omledningen av trafik i samband med störningar på stambanan genom över Norrland. Längs Inlandsbanan finns ett antal stationer, linjeplatser och befintliga terminaler som efter upprustning kan tillgodose skogsbolagens behov av utlastningsmöjligheter av såväl rundvirke som flisade skogsbränslen. För att skogsbruket i inlandet ska få tillgång till den stora marknaden i Mellansverige för skogsbränsle krävs effektiva järnvägstransporter.

Med stigande dieselpriiser och högre miljökrav blir regionala transporter av skogsråvaror och skogsbränslen på järnväg från inlandet till kust allt mera intressant. Denna nya efterfrågan kräver terminaler för omlastning och flisning av bränslen. Inlandsbanan kan också komma att få betydelse för transporter kopplade till gruvverksamhet.

Länstransportplanen medfinansierar med 6,5 miljoner kronor.

8.3 Medfinansiering av industrispår och öppen godsterminal i Rundvik

Rundvik ligger cirka fem kilometer söder om Nordmaling och har ett väletablerat industriområde med två större industriföretag. I dag transporteras stora mängder gods, både råvara och förädlade produkter. Ambitionen finns hos företagen att hantera större mängder gods med järnvägstransporter.

Botniabanans mötesstation i Rundvik är förberedd för en industrispårsanslutning. Nordmalings kommun, SCA och Massonite har i ett gemensamt projekt översiktligt projekterat ett förslag på godsterminal med anslutning till Botniabanan.

Åtgärden innebär nybyggnad av cirka 700 meter industrispår med lastmöjlighet utmed hela ytan. Elektrifiering utförs av den första delen av anläggningen. Utformningen medger utbyggnad med ytterligare etapp mot hamnområdet i Rundvik. Transportvägar byggs skilt från infartsväg till samhället. Anläggningen kommer att utföras så att den blir tillgänglig för olika aktörer. Terminalen innebär ett relativt omfattande utökat markanspråk, eftersom 700 meter ny järnväg ska anläggas, huvudsakligen genom skogs- och industriområde. Nordmalings kommun har beviljats medfinansiering från strukturfonden Övre Norrland.

Länstransportplanen medfinansierar med 5,5 miljoner kronor.

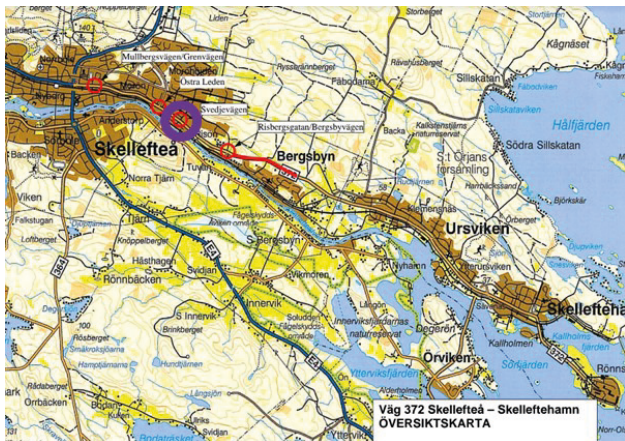
8.4 Väg 372. Skelleftehamnsleden – Etapp 3 Svedjevägen

Väg 372 är viktig för de som pendlar till sitt arbete mellan Skelleftehamn/Rönnskär och Skellefteå och utgör även en viktig transportled till och från Rönnskärsverken och Näsuddens industriområde. Vägen Skellefteå (E4) –Skelleftehamn, är utpekad som mycket olycksdrabbad med många dödade och svårt skadade. Dessutom utgör väg 372 en barriär för gång- och cykeltrafiken då den korsas i plan.

Den aktuella korsningen utgör en av infarterna till industriområdet Hedensbyn norr om väg 372 med ett separat körfält för vänstersvängande från väg 372. Korsningen har inte fullgod säkerhetsstandard.

Åtgärden och etapp nummer 3, markerat i lila i figur 11, innebär upprättande av en cirkulationsplats vid Svedjevägen samt gång- och cykelport under väg 372. Åtgärden syftar till att ge ökad trafiksäkerhet och minskad barriäreffekt för gång- och cykeltrafik.

Länstransportplanen finansierar med 19,3 miljoner kronor.



Figur 11. Väg 372, Skelleftehamnsleden.

8.5 Väg 364. Burträskvägen. Väg 774–Ljusrotet

Vägen har på sträckan Ljusrotet–Långviken bitvis mycket dålig profilstandard med randbebyggelse och många utfarter. En del av objektet är redan ombyggt, sträckan förbi Hjöggböle. Sträckorna som återstår är etapperna Lappvattnet–Västra Hjöggböle och Hjöggböle–väg 774.

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 Ängsbäcken med en botenlängd på cirka 46 meter byggs om och två rörbroar byts. I projektet ingår även en gång- och cykelport samt ombyggnad av sju mindre plankorsningar.

Länstransportplanen finansierar med 20,4 miljoner kronor.

8.6 Tvärstråket Storuman–Umeå; tre namngivna objekt

Ett viktigt utvecklingsområde för transportinfrastrukturen i regionen är att stärka systemeffekterna av Botniabanan och den nya godsterminalen i Umeå. I Västerbottens län finns många etablerade företag som idag har behov av bättre öst-västliga transporter, och som genom ökande konkurrens ständigt måste optimera sina transportlösningar. En ökad efterfrågan av godstransporter i östvästlig riktning, inte minst på järnväg, har ökat intresset och förväntningarna på utvecklad godstrafik på Tvärbanan. En stor utmaning ligger i att prioritera åtgärder, infrastrukturellt och systemmässigt, så att både gods och persontrafik nu kan utvecklas utan att skapa begränsningar sinsemellan.

En åtgärdsvalsstudie har genomförts under åren 2012 och 2013. Denna har identifierat vilka åtgärder som är mest effektiva för att utveckla stråket Storuman–Umeå.

I länstransportplanen 2018–2029 finns tre namngivna objekt kopplat till tvärstråket Storuman–Umeå. Objektet är:

- Medfinansiering av strukturfondsprojekt avseende anslutningsspår mellan NLC Storumanterminalen och Inlandsbanan.
- Framtagande av underlag för järnvägsplan avseende elektrifiering Hällnäs–Storuman.
- Utvecklingsåtgärder järnväg.

Länstransportplanen finansierar de tre objekten med sammanlagt 74 miljoner kronor.

8.7 Väg 372 Skellefteå–Skelleftehamn, eventuell mitträckesåtgärd

Väg 372 är viktig för de som pendlar till sitt arbete mellan Skelleftehamn/Rönnskär och Skellefteå och utgör även en viktig transportled till och från Rönnskärsverken och Näsuddens industriområde. Vägen Skellefteå (E4)–Skelleftehamn, är utpekad som mycket olycksdrabbad med många dödade och svårt skadade.

Eventuell mitträckesåtgärd för väg 372 (Skellefteå–Skelleftehamn) skulle innebära anläggande av 2+1 väg med mitträcke för att säkerställa trafiksäkerheten längs sträckan samt att en hastighet på 100 km i timmen möjliggörs. Detta skulle innebära förbättrad trafiksäkerhet och ökad tillgänglighet i området då den aktuella vägen är ett viktigt pendlingsstråk. Målet är att åtgärderna ska bidra till ökad konkurrenskraft samt till hållbar regional utveckling och tillväxt.

En åtgärdsvalsstudie för sträckan kommer att genomföras och först i samband med fördjupade studier för objektet kan en mer exakt kalkyl för de exakta kostnaderna för möjliga åtgärder göras. Det innebär att det i nuläget avsätts ett belopp som framgent kan komma att justeras i samband med slutgiltig prioritering av åtgärderna.

Länstransportplanen avsätter 100 miljoner kronor för kommande åtgärder.

8.8 Midway Alignment of the Core Network – åtgärder i Umeå hamn

Projektet Midway Alignment of the Core Network utarbetat ett koncept för en ny och innovativ färja med tillhörande infrastruktur för Kvarkenlänken mellan Umeå och Vasa. Kvarkenlänken är helt avgörande för att det ska vara möjligt att stärka det öst-västliga perspektivet och den skapar förutsättningar för arbetsresor, nöjesresor och godstransporter. Den är därmed mycket viktig att stort antal aktörer i samhället i såväl Västerbottens län som omgivande län inom och utom Sverige. Den nya färjelösningen kommer att bidra till att sänka transporttiderna och innebär också att transportkostnaderna minskar för såväl person- som godstransporter. Satsningen bedöms i rapporten *The potential for a new economy and wealth creation in the Kvarken region*¹⁴, som är framtagen på uppdrag av Kvarkenrådet, skapa möjligheter för 50 000 nya arbetstillfällen inom Kvarkenregionen.

Länstransportplanen medfinansierar med 50 miljoner kronor till stödjande infrastrukturinsatser för den nya färjelösningen.

8.9 Fortsatta åtgärder för att förstärka det östvästliga 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 behöver ses över.

¹⁴ Bilaga 14. *The potential for a new economy and wealth creation in the Kvarken region*

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. Ansvaret att genomföra åtgärderna fördelas på olika parter, men behöver ske i en sammanhållen process.

Länstransportplanen medfinansierar med 100 miljoner kronor.

8.10 Väg 363. Gång- och cykelväg/ parallellväg Forslunda-Hissjö samt ytterligare trafiksäkerhetsåtgärder

Vägsträckan mellan Vindelns kommun och Umeå kommun är cirka 55 kilometer lång och är en del av länets viktigaste transport- och pendlingsstråk. Under de senaste åren har hastighetssänkningar genomförts på grund av bristande trafiksäkerhet, vilket inneburit ökade restider. Pendlingsstrafiken har behov av ökad trafiksäkerhet och förkortad restid. Även de boende längs vägen har behov av ökad trafiksäkerhet då de i nuläget måste röra sig till fots eller med cykel i blandad trafik på vissa sträckor.

Den dagliga trafikmängden på väg 363 är i genomsnitt cirka 3 000 fordon per dag. Vägbredden är mellan 6 och 9 meter. Hastigheten längs sträckan är i huvudsak 90 km/tim med kortare delsträckor av 70 respektive 50 km/tim. Trafiken på väg 363 är tät med många tunga fordon och det innebär att oskyddade trafikanter känner sig otrygga i trafiken.

För att förbättra trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter, samt förbättra säkerhet, framkomlighet och restid för arbetspendling och godstrafik planeras följande åtgärder genomföras under planperioden.

- Gång- och cykelväg/parallellväg längs sträckan Forslundagymnasiet–Hissjö, totalt cirka 11 kilometer.
- Trafiksäkerhetsåtgärder för oskyddade trafikanter på tre platser längs väg 363 mellan Vindeln – Umeå.

Länstransportplanen finansierar med cirka 88 miljoner kronor.

8.11 Väg 805. Gång- och cykelväg Åbyn-Burträsk

Väg 805, Kamvägen, utgör den enda förbindelsen mellan byarna Åbyn och Burträsk i Skellefteå kommun, Västerbottens län. Vägen är en relativt högt trafikerad genomfartsled med tung trafik, men fungerar också som ett stråk för oskyddade trafikanter och upplevs som osäker för dessa. Längs den aktuella vägsträckan, som är cirka en kilometer lång, saknas idag möjlighet för oskyddade trafikanter att färdas på ett tra-

fiksäkert sätt. Åtgärden, som innebär en nybyggnad av kantsförförhöjd gång- och cykelväg mellan Åbyn och Burträsk, har påbörjats under tidigare planperiod och fullföljs under 2018/2019.

Länstransportplanen finansierar slutförandet av åtgärden med cirka 4 miljoner kronor.

8.12 Väg 370. Gång- och cykelväg Malå-Nölviken – delfinansiering

Vid södra infarten till Malå samhälle slingrar sig väg 370 längs en grusås där utrymmet mellan väg och ytterslänt är litet, vägen planeras därmed att flyttas. Vägens flytt, som finansieras av särskilda riskmedel inom Trafikverket, möjliggör också en samordning med byggande av ny gång- och cykelväg utmed den befintliga vägen, mellan Malå tätort och campingplatsen i Nölviken.

Länstransportplanen delfinansierar med 6 miljoner kronor.

8.13 Väg 523. Gång- och cykelväg Röbäck – Stöcksjö

Projektet omfattar anläggande av en gång- och cykelväg på 2,5 kilometer mellan Röbäck och Stöcksjö i Umeå kommun. Åtgärden innebär att oskyddade trafikanter får en säkrare trafiksituation. Gång- och cykelvägen främjar även rörligheten och möjligheten till friluftsliv och rekreation.

Länstransportplanen finansierar med 14,4 miljoner kronor.

8.14 Medfinansiering av breddning gång- och cykelväg över Norrbotniabanan – infartsväg från E4 till Dåva företagspark

Sträckan kan idag ses som en vanlig landsväg dimensionerad för små flöden. En lösning där vägen förläggs på bro över Norrbotniabanan har i nuvarande planeringsskede anpassats efter dagens förhållanden. För att säkerställa att även kommande gång- och cykeltrafik ska kunna använda överfarten på ett trafiksäkert sätt, krävs en breddning som inte inrymts inom befintliga medel för Norrbotniabanan. Utöver de medel som avsätts i länstransportplanen finansieras åtgärden av Umeå kommun.

Länstransportplanen medfinansierar med 4 miljoner kronor.

8.15 Rastplats i Åsele vid korsningspunkt mellan vägarna 90 och 92

Cirkulationsplatsen mellan väg 90 och 92 vid södra infarten till Åsele tätort är ett nav mellan större vägar och har ett strategiskt bra läge mellan kust och fjäll. Syftet med projektet är att skapa en rastplats som ökar trafiksäkerheten genom möjlighet

till vila och avkoppling. Detta gäller såväl semestertrafik som yrkesmässig trafik.

Länstransportplanen finansierar med 7,2 miljoner kronor.

8.16 Trafiksäkerhetsåtgärder längs sammanbindande stråk

För att mota risken för fortsatta hastighetsnedsättningar finns ett behov av att förbättra trafiksäkerheten på viktiga sammanbindande stråk i länet, antingen mellan kommuner eller viktiga inom en kommun. Åtgärderna tas successivt fram i samråd mellan Region Västerbotten. Trafikverket och länets kommuner.

Länstransportplanen finansierar med totalt 9 miljoner kronor.

8.17 Medfinansiering av Skellefteå resecentrum

Dagens trafiklösningar i Skellefteå har brister och det finns stora möjligheter att förbättra situationen. Den befintliga busstationen har betydande kapacitetsproblem, gång- och cykelvägar till och från busstationen är dåligt planerade och trafikproblem uppstår ofta i samband med rusningstrafik. Nyttjandegraden är idag låg och samordningen mellan transportslagen är starkt eftersatt.

En viktig effekt av ett fullt utbyggt resecentrum i Skellefteå är ökad samordning av befintliga transportslag och av anslutande trafik. Detta ger stora positiva effekter för det framtida kapacitetsutnyttjandet. Detta bidrar till att näringslivets konkurrenskraft och attraktivitet kommer att öka. Den regionala utvecklingen gynnas också när bättre förutsättningar för hållbart resande skapas. Ett nytt resecentrum leder även till effektivare godshandlingen och ökade förutsättningar för konkurrenskraftiga och miljövänliga transporter, samt ökad tillgänglighet för alla män och kvinnor i alla åldrar.

Länstransportplanen medfinansierar med 27 miljoner kronor, eller maximalt 50 procent.

8.18 Medfinansiering av tillkommande resecentrum längs Norrbotniabanan, delen Umeå–Skellefteå

Länstransportplanen utgår från att Norrbotniabanan kommer att påbörjas under planperioden samt färdigställas avseende delen Umeå–Skellefteå. Region Västerbotten avser att medfinansiera med maximalt 50 procent av investeringskostnaden för de resecentrum som kommer att byggas i kommunal regi längs Norrbotniabanan 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.

Länstransportplanen medfinansierar med 30 miljoner kronor.

8.19 Kollektivtrafikåtgärder längs det statlig väg. Genomförande av 20 objekt

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, anslutningsvägar till hållplats för oskyddade trafikanter, uppställningsplatser för cyklar samt anläggning av samåkningsparkeringar med motorvärmare.

Länstransportplanen finansierar med 8,4 miljoner kronor.

Prioriterade objekt framgår av tabell 5.

8.20 Kollektivtrafikåtgärder – medfinansiering av kommunala åtgärder. Genomförande av 26 objekt

Medfinansieringsåtgärderna för kollektivtrafik handlar främst om åtgärder inom det kommunala vägnätet där åtgärderna innebär anpassning och vidareutveckling längs kollektivtrafikstråk. Med en stärkt kollektivtrafik förbättras möjligheterna till ett klimatsmart resande som minskar bilberoendet. Anpassningsåtgärder för tillgänglighet för personer med olika funktionshinder ingår inom denna pott. Medfinansiering av kollektivtrafikanläggningar syftar till att stärka förutsättningarna för kollektivtrafik i länet. Medel från länstransportplanen medfinansierar investeringsobjekt med maximalt 50 procent av objektets totala investeringskostnad.

Länstransportplanen medfinansierar med 17,4 miljoner kronor.

Prioriterade objekt framgår av tabell 6.

Prioritering	Objekt	Kommun	Belopp
1	Väg 365. Tuvträsk.	Lycksele	200 000 kr
2	Väg 544. Vännäsby.	Vännäs	200 000 kr
3	Svanström vid korsning Väderskydd, cykelställ och belysning.	Skellefteå	300 000 kr
4	Väg 523. Stöcke skola.	Umeå	400 000 kr
5	Väg 523. Strömbäck.	Umeå	400 000 kr
6	Väg 372 Morön och Getberget. . Väderskydd, cykelställ och belysning.	Skellefteå	220 000 kr
7	Ersmark Ö busshållplats. Båda sidor.	Skellefteå	1 000 000 kr
8	Vännäsvägen vid GC-bro Knorren. Ersätter Dressyrgatan.	Umeå	1 000 000 kr
9	Vid cirkulation Bomvägen-Ridvägen. Ersätter Dragonfältet	Umeå	1 000 000 kr
10	Bygdsiljum, ombyggnad.	Skellefteå	500 000 kr
11	Kittelfjäll, förbättring.	Vilhelmina	200 000 kr
12	Kristineberg.	Lycksele	400 000 kr
13	Boliden Vårdcentral.	Skellefteå	500 000 kr
14	Hössjö.	Umeå	300 000 kr
15	Vännäsby (Circle K) vid Företagsvägen. Riktning Umeå.	Vännäs	300 000 kr
16	Gäddträsk.	Lycksele	300 000 kr
17	Stöcksjö fyrvägs-korsning.	Umeå	300 000 kr
18	Hällnäs.	Vindeln	300 000 kr
19	Sörfors skola.	Umeå	300 000 kr
20	Braxsele. Kombinerad rastplats, busshållplats och pendlarparkering.	Bjurholm	300 000 kr
		Totalt	8 420 000 kr

Tabell 5. Kollektivtrafikåtgärder längs det statliga vägnätet.

Prioritering	Objekt	Kommun	Belopp
1	Ombyggnation av resecentrum/-Bussgods i Lycksele för att tillgängliggöra resecentrum för tågresenärer.	Lycksele	2 000 000 kr
2	Väderskydd och cykelställ vid Ursvikens skola i Skelleftehamn.	Skellefteå	60 000 kr
3	Väderskydd och cykelställ öster om Amiralsvägen i Skelleftehamn.	Skellefteå	60 000 kr
4	Busshållplats vid Sunnanåskolan, Skellefteå.	Skellefteå	75 000 kr
5	Trottoar längs Skolvägen/Norrgatan i Stensele.	Storuman	50 000 kr
6	Gång- och cykelväg längs Timotejvägen i Storuman.	Storuman	1 285 000 kr
7	Nytt resecentrum i Hemavan för flera trafikslag; flyg, taxi och buss. Bussgods och flygets ankomst- och avgångshall samordnas med resecentrum.	Storuman	3 000 000 kr
8	Signalprioritering av kollektivtrafik Skolgatan-Ängesvägen-Storgatan i Umeå.	Umeå	500 000 kr
9	Östra Prinsgatan. Gång- och cykelkoppling mellan centrum och de västra delarna av staden samt det nyttillkomna bostads-området på Sandåkern.	Umeå	1 400 000 kr
10	Cykelparkeringar med skärmtak i anslutning vid befintliga vid busstation. Fler belysningspunkter.	Bjurholm	25 000 kr
11	Tillgänglighetsåtgärder och väderskydd vid hållplatser längs kollektivtrafikens linjenät.	Skellefteå	250 000 kr
12	Ny hållplats med citykur vid skolan i Rundvik.	Nordmaling	150 000 kr
13	Förhöjd korsning för busstrafik vid IKSU, Peter Leastadius väg.	Umeå	100 000 kr
14	Anslutande GC-väg till nytt resecentrum i Storuman tätort.	Storuman	600 000 kr
15	Samåkningsparkering och cykelparkering. Väg E4 trafikplats med väg 867 i Kåge.	Skellefteå	150 000 kr
16	Samåkningsparkering och cykelparkering i Boliden tätort.	Skellefteå	150 000 kr
17	Samåkningsparkering och cykelparkering i Frostkåge. Väg E4 trafikplats med väg 875.	Skellefteå	150 000 kr
18	Hållplats Olofsdal.	Umeå	25 000 kr
19	Byske busstation, ombyggnad.	Skellefteå	2 500 000 kr
20	Hållplats Rundvik centrum.	Nordmaling	175 000 kr
21	Åsele busstation. Upprustning/renovering alt flytt till ny lokal	Åsele	250 000 kr
22	Boliden busstation. Ombyggnad.	Skellefteå	2 500 000 kr
23	Burträsk busstation. Upprustning.	Skellefteå	1 500 000 kr
24	Lövångers busstation. Upprustning.	Skellefteå	250 000 kr
25	Vid Umestan. Väg 503.	Umeå	200 000 kr
26	Bussfält. Väg 503.	Umeå	25 000 kr
		Totalt	17 430 000 kr

Tabell 6. Kollektivtrafikåtgärder – medfinansiering av kommunala åtgärder.

8.21 Miljö- och trafiksäkerhetsåtgärder längs statlig väg. Genomförande av 5 objekt samt medel för akuta mindre åtgärder

Åtgärder inom detta område kan vara gång- och cykelåtgärder, planskilda korsningar, rastplatser upprustning av existerande gång- och cykelstråk, cirkulationsplatser, korsningsåtgärder, stigningsfält och korsningsåtgärder. Inom denna åtgärdskategori finns även medel för akuta åtgärder av mindre karaktär avsatta. Investeringsobjekt inom detta område finansieras delvis av pengar från länstransportplanen och delvis från den nationella planen.

Länstransportplanen finansierar med 13,6 miljoner kronor.

Prioriterade åtgärder framgår av tabell 7.

Prioritering	Objekt	Kommun	Belopp
1	Medel för akuta mindre åtgärder.	Ospecifierat	5 800 000 kr
2	Väg 363. Passage under väg i Sunnansjö.	Umeå	2 500 000 kr
3	Väg 363/E45/Burevägen. Cirkulationsplats i Sorsele tätort.	Sorsele	4 500 000 kr
4	Väg 370. Säkrare övergångar och fartsänkande åtgärder i Malå tätort.	Malå	200 000 kr
5	Väg 651. Gångfartsområde i Robertsfors tätort.	Robertsfors	500 000 kr
6	Väg 370. Trottoar och avskiljare mot Storgatan.	Malå	100 000 kr
		Totalt	13 600 000 kr

Tabell 7. Miljö- och trafiksäkerhetsåtgärder längs statlig väg.

8.22 Miljö- och trafiksäkerhetsåtgärder – medfinansiering av kommunala åtgärder. Genomförande av 17 objekt

Åtgärder inom detta område kan vara förbättrade/nya buss- hållplatser, gång- och cykelvägar, pendlarparkeringar, bussgator, cirkulationsplatser, miljö-, säkerhets- och tillgänglighetsåtgärder inom tätorter. Medel från länstransportplanen kan medfinansiera investeringsobjekt med maximalt 50 procent av objektets totala investeringskostnad.

Länstransportplanen medfinansierar med 13,9 miljoner kronor.

Prioriterade åtgärder framgår av tabell 8.

Prioritering	Objekt	Kommun	Belopp
1	Hastighetsdämpande åtgärder i Sorsele tätort. Etapp 1	Sorsele	150 000 kr
2	Rastplats i Sorsele tätort med uppställningsytor och parkering med elladdstolpar.	Sorsele	1 000 000 kr
3	Miljö- och trafiksäkerhetsåtgärder i samband med planerad upprustning av Storumans centrum.	Storuman	600 075 kr
4	Gång- och cykelväg i Skellefteå tätort, längs med Klockarbergsvägen.	Skellefteå	2 200 000 kr
5	Gång- och cykelväg från Röbbäck längs Skravelsjövägen till väg 512. Hänger ihop med ny gång- och cykelväg Röbbäck-Skravelsjö.	Umeå	400 000 kr
6	Gång- och cykelväg i Bureå tätort, längs med Norra Ågatan.	Skellefteå	2 000 000 kr
7	Gång- och cykelväg i Vännäs tätort, längs Fritidsvägen.	Vännäs	225 000 kr
8	Hastighetsdämpande åtgärder i Sorsele tätort. Etapp 2.	Sorsele	150 000 kr
9	Gång- och cykelväg i Umeå tätort längs Storgatan, mellan Hovrättsgatan och Renmarkstorget.	Umeå	500 000 kr
10	Gång- och cykelväg i Umeå tätort längs Norra Obbolavägen, mellan Ögatan och Tegsvägen.	Umeå	1 350 000 kr
11	Gång- och cykelväg i Vännäs tätort, mellan Liljaskolan och Vännäs Läger.	Vännäs	1 000 000 kr
12	Gång- och cykelväg i Storuman tätort längs Stationsgatan. Etapp 1.	Storuman	480 000 kr
13	Gång- och cykelväg i Umeå tätort, längs Fläktvägen, mellan Industrivägen och Hissjövägen.	Umeå	925 000 kr
14	Gång- och cykelväg i Vännäs tätort, längs Södra Drottningatan, mellan Umevägen och hälsocentralen.	Vännäs	250 000 kr
15	Gång- och cykelväg i Storuman tätort, längs Stationsgatan, inklusive upphöjd korsning. Etapp 2.	Storuman	375 000 kr
16	Gång- och cykelväg i Umeå tätort längs Kungsgatan, mellan Hedlundavägen och Brogatan.	Umeå	1 500 000 kr
17	Gång- och cykelväg i Kåge tätort, längs med Jörnsvägen.	Skellefteå	800 000 kr
		Totalt	13 905 075 kr

Tabell 8. Miljö- och trafiksäkerhetsåtgärder – medfinansiering av kommunala åtgärder.

8.23 Gång- och cykelvägar längs statlig väg. Genomförande av 13 objekt

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 medel i arbetet med att åstadkomma ett hållbart resande och förbättrad säkerhet för oskyddade trafikanter.

Länstransportplanen finansierar med 94,8 miljoner kronor.

Prioriterade objekt framgår av tabell 9.

8.24 Byggande av enskilda vägar – medfinansiering. Genomförande av 7 objekt

Åtgärder inom detta område syftar till att stärka kapacitet och bärighet på det enskilda vägnätet i Västerbotten. Enskilda vägar är formellt en fristående länsplan men behandlas inom ramen för åtgärdsområden i länstransportplanen. Åtgärdsområdet är aktuellt för medfinansiering och länstransportplanen kan medfinansiera enskilda objekt med upp till 70 procent av investeringskostnaden.

Länstransportplanen medfinansierar med 13,6 miljoner kronor.

Prioritering	Objekt	Kommun	Belopp
1	Väg E12. Gång- och cykelväg Betsle.	Lycksele	4 000 000 kr
2	Väg 512. Gång- och cykelväg från befintlig gång- och cykelväg i Röback till Skravelsjö.	Umeå	9 000 000 kr
3	Gång- och cykelväg utmed Storgatan/E45 från centrum till Storbergets industriområde. Etapp 1.	Dorotea	6 000 000 kr
4	Väg 1088. Gång- och cykelväg från Hotell Granen till Hotell Kittelfjäll. Etapp 1.	Vilhemina	6 000 000 kr
5	Väg 522. Gång- och cykelväg Sörmjöle-Åheden.	Umeå	17 400 000 kr
6	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	1 104 000 kr
7	Väg 598. Gång och cykelväg delen Hedlunda – Berglunda för att skapa ett sammanhållet stråk mellan målpunkterna Lycksele tätort och Lycksele flygplats.	Lycksele	400 000 kr
8	Upphöjd gång- och cykelväg från centrum till busshållplats vid väg E4 alternativt målad GC-väg från centrum till busshållplats vid väg E4.	Robertsfors	4 500 000 kr
9	Väg 523. Förlängning av befintlig gång- och cykelväg till Stöcke bygdegård, samt norrut från idrottsplatsen till planlagt bostadsområde vid Stöcksjö Tallskogsväg.	Umeå	13 800 000 kr
10	Väg 363. Förlängning av befintlig gång- och cykelväg från Granvägen till infarten till Vindelforsarnas Friluftsområde.	Vindeln	2 100 000 kr
11	Gång- och cykelväg mellan Sörbyn och Skolgatan. Väg 785.	Norsjö	4 560 000 kr
12	Väg 513. Gång och cykelväg Hamngatan- Levaråkern.	Nordmaling	1 980 000 kr
13	Väg 855. Gång- och cykelväg Skellefteå-Medle	Skellefteå	24 000 000 kr
		Totalt	94 844 000 kr

Tabell 9. Gång- och cykelvägar längs det statliga vägnätet.

Prioriterade åtgärder för perioden 2018-2025 framgår av tabell 10.

Prioritering	Objekt	Kommun	Belopp
1	Bärighetshöjande åtgärder i Kultmark längs vägarna 10980, 11630 och 11081.	Skellefteå	3 262 000 kr
2	Nybyggnad av enskild väg för möjliggörande av passage av skrymmande transporter under Botniabanan längs väg E12.	Umeå	1 225 000 kr
3	Upprustning av bro längs väg 11085 i norra Ammarnäs.	Sorsele	490 000 kr
4	Bärighetshöjande åtgärder i Östanbäck-Furugrund längs väg 11908.	Skellefteå	2 884 000 kr
5	Bärighetshöjande åtgärder i Göksjölidens längs väg 11577	Skellefteå	2 975 000 kr
6	Insatser kopplade till Norrbotniabananens första etapp, Ersboda-Ersmark längs väg 11524.	Umeå	1 700 000 kr
7	Delfinansiering av ombyggnad i Sillviken längs väg 11777	Umeå	1 000 000 kr
		Totalt	13 536 000 kr

Tabell 10. Byggnad av enskilda vägar – medfinansiering.

8.25 Driftstöd flyg

I samband med att Swedavia avvecklade sitt ägande av Skellefteå flygplats kompengerade staten detta genom att tillföra extra medel på 4,16 miljoner kronor per år 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.

Länstransportplanen avsätter sammanlagt 49,8 miljoner kronor som driftstöd till Skellefteå Airport.

8.26 Övergripande produktionsstöd Trafikverket

De åtgärder som prioriteras av länstransportplanen och som kommer att genomföras i Trafikverkets regi finansieras samtliga kostnader som är kopplade till objektets genomförande. I viss grad kan kostnaderna för inledande planering inte härledas till ett enskilt projekt, varför det finns skäl att avsätta medel för dessa inte specificerade åtgärder som belastar länstransportplanens ramar.

Länstransportplanen finansierar med 12 miljoner kronor.

8.27 Åtgärdsområden – potter

Under planperioden finns ett litet utrymme att hantera ännu inte definierade brister eller åtgärder. Därför finns 120 miljoner kronor avsatta i slutet av planperioden.

Dessa fördelas i länstransportplanen enligt tabell 11.

Åtgärdskategori	Beskrivning	2018-2021 mkr	2022-2025 mkr	2026-2029 mkr	Belopp mkr
Väg/järnväg	Ej ännu definierade objekt.	20	0	99,4	119,4
Gång- och cykel	Ej ännu definierade objekt.	10	0	0	10
Kollektivtrafik-åtgärder	Ej ännu definierade objekt.	4	1,7	8,8	14,5
Miljö- och trafik-säkerhetsåtgärder	Ej ännu definierade objekt.	4	0	3,6	7,6
Medfinansiering enskilda vägar	Ej ännu definierade objekt.	0	0	6,8	6,8
	Totalt	38	1,7	118,6	158,3

Tabell 11. Åtgärdsområden – potter. *Miljoner kronor

9. Effektbedömning och måluppfyllelse

Effektbedömningen är utförd på planförslaget för både namngivna objekt och åtgärdsområden, under hela planperioden 2018-2029.

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 åtgärdsområdena samt för planen som helhet har Trafikverkets regionöverskridande beslutsunderlag och en samlad bedömning av åtgärderna använts som underlag.

I figur 12 visas den samlade effektbedömningen.



Foto: Mårten Edberg

[illegible]

Figur 12. Samlad effektbedömning av de objekt som prioriterats i länstransportplanen enligt gällande samhällsekonomiska kalkylunderlag/samlade effektbedömningar.
Källa: Trafikverket, bearbetning Sweco.

+	Positiv påverkan
o	Ingen eller oklar påverkan
-	Negativ påverkan
	Ei bedömt



10. Planens bedömda effekt

Övergripande bedöms Länstransportplanen för Västerbotten framförallt 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 2018- 2021 finns åtgärder med hög mognadsgrad och därför mycket hög sannolikhet att de genomförs samt inom beräknade kostnadsramar. År 2022-2029 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 samhällsekonomin, 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 liten del av de totala satsningar som görs på transportinfrastruktur via nationella planen samt även på kommunal nivå.



Foto: Johan Günséus

11. Effekter på transportpolitiska mål

Planens bidrag till de transportpolitiska målen specificeras avseende funktionsmålet om tillgänglighet och hänsynmålet. Den fullständiga miljöbedömningen återfinns i bilaga 7¹⁵ och rikttningsanalysen i bilaga 7.1¹⁶

11.1. Funktionsmålet om tillgänglighet

Länstransportplanen stärker tillgängligheten inom länet såväl som till andra regioner. Detta sker dels genom större systemövergripande satsningar och 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 och näringsliv. Genom åtgärder för ökad tillgänglighet bedöms länstransportplanen för åren 2018-2029 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 2018-2029 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 bedöms kunna öka andel manliga resande, vilket bidrar positivt till målet om ökad jämställdhet. En kvantifiering av utfallet är dock inte möjligt att göra, men planens positiva rikttningsdrivande effekter bedöms 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. Hänsynsmålet och säkerhet, miljö och hälsa

Åtgärderna i länstransportplanen bedöms bidra till att möta hänsynsmålet. De ingående vägobjekten 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 bedöms detta bidra till minskade utsläpp från transportsektorn. Samtidigt finns även ett antal objekt som främjar ökad vägtrafik.

Länstransportplanens har en stor summa avsatt till de mer flexibla åtgärdsområdena som gör det möjligt att möta behov som uppkommer under hela planperioden. Exempelvis satsas över 258 miljoner kronor på trafiksäkerhetsåtgärder och gång- och cykeltrafik på kommunala och statliga vägar.

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.

15. Bilaga 15. Samlad effektbedomning

16. Bilaga 15.1 Samlad effektbedomning - tabell

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 Tvärstråket Storuman–Umeå och Norrbottenabanan de åtgärder som bedöms ha störst betydelse för ett ökat bostadsbyggande.

Investeringsåtgärderna för väg 363 och mitträckesåtgärderna längs väg 372 ger även vissa effekter på bostadsbyggande till följd av att det ökar tillgänglighet och trafiksäkerhet på ett tydligt sätt i ett område med attraktivt boende. 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 betydande effekt på ökat bostadsbyggande då de primärt har andra syften.

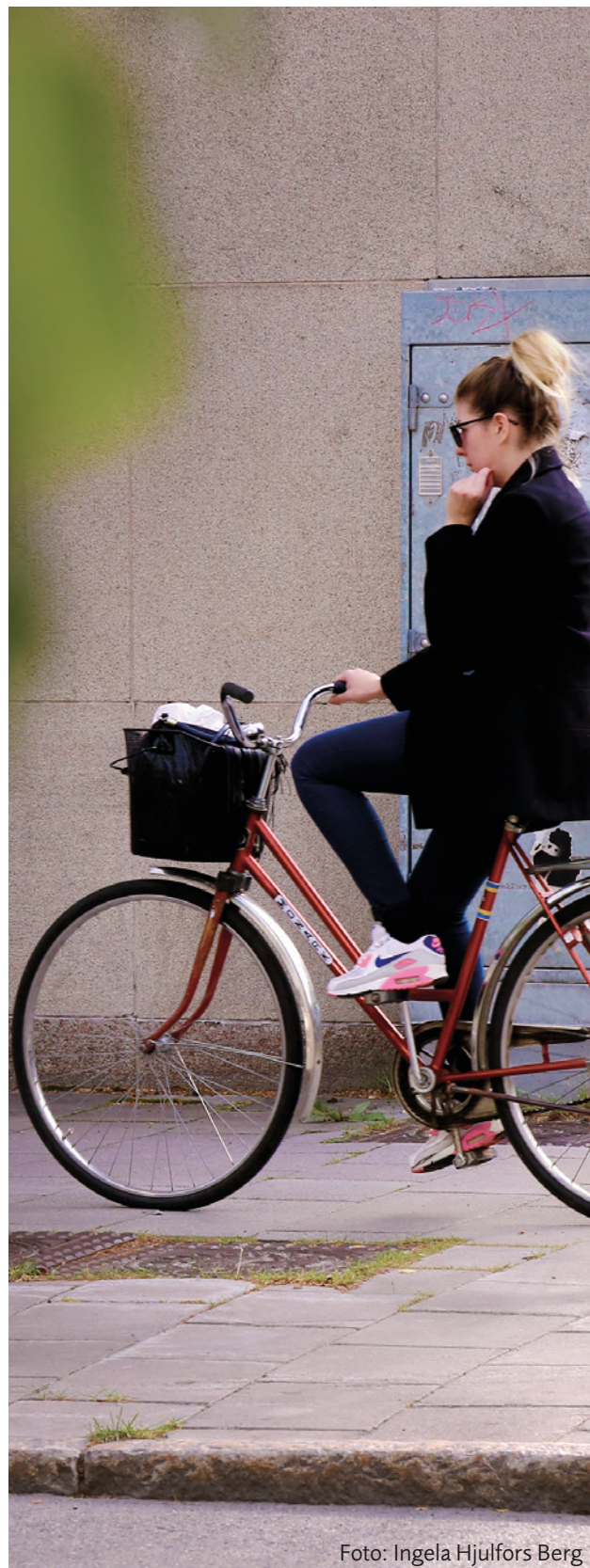


Foto: Ingela Hjulfors Berg

12. Samlad miljöbedömning

Syftet med miljöbedömningen är att integrera miljöaspekterna i planeringsprocessen så att en hållbar utveckling främjas. Den fullständiga miljöbedömningen återfinns i bilaga 8¹⁷ samt 8.1¹⁸.

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.

17. Bilaga 16. Samlad miljöbedömning

18. Bilaga 16.1. Samlad miljöbedömning - tabell



Foto: Ingela Hjulfors Berg

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 bedöms ha 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: Mårten Edberg

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

Länstransportplanens investeringar har delats in i åtta investeringsområden. Dessa kan vidare grovt delas in i tre huvudområden; Järnvägsrelaterade åtgärder, 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. Figur 13 visar länstransportsplanens samlade miljöbedömning i form av en riktninganalys. Majoriteten 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 järnvägsrelaterade åtgärder, åtgärder för kollektivtrafik och utbyggnad av gång- och cykelstråk bedöms ge tydligt positiva attitydeffekter, som främjar ett hållbart resande.

Samlad miljöbedömning - riktninganalys Länstransportplan Västerbottens län 2018- 2029	KLIMATPÅVERKAN	HÄLSA	a. Luftföroreningar	b. Föroreningar av dricksvatten	c. Buller	LANDSKAPET	a. Påverkan på natur-, kultur-, och frilufsvärden	b. Påverkan på landskapsbilden
Medfinansiering av terminalåtgärder längs Inlandsbanan								
Medfinansiering industrispår och godsterminal i Rundvik.								
Väg 372. Skelleftehamnsvägen - Etapp 3 Svedjevägen.	-		0	0	0		0	0
Väg 364 Burträskvägen. Väg 774-Ljusrotet.	0		0	0	0		0	0
Tvärstråket Storuman - Umeå. Anslutningsspår mellan NLC Storumanterminalen och Inlandsbanan								
Tvärstråket Storuman - Umeå. Framtagande av underlag för järnvägsplan avseende elektrifiering Hällnäs-Storuman								
Tvärstråket Storuman - Umeå. Utvecklingsåtgärder järnväg	+		+	0	+		0	-
Väg 372 Skellefteå-Skelleftehamn, eventuell mitträckesåtgärd.	-		-	0	0		-	0
Väg 363. Gång- och cykelväg/parallellväg Forslunda-Hissjö samt ytterligare trafik- säkerhetsåtgärder.	-		+	0	0		0	0
Hamnåtgärder	+		0	0	0		0	0
Pott: Gång- och cykelåtgärder	+		+	0	+		0	0
Pott: Miljö- och trafiksäkerhetsåtgärder	+		+	+	+		0	0
Pott: Driftstöd flyg								
Pott: Medfinansiering av enskilda vägar								
Pott: Kollektivtrafikåtgärder	+		0	0	0		0	0
Länstransportplan Västerbottens län 2018-2029								

Tabell 13. Miljöbedömning gällande Länstransportplanens miljöpåverkan. En del av de i analysen bedömda negativa effekterna kan hanteras genom åtgärder under detalj- och projekteringsfasen.

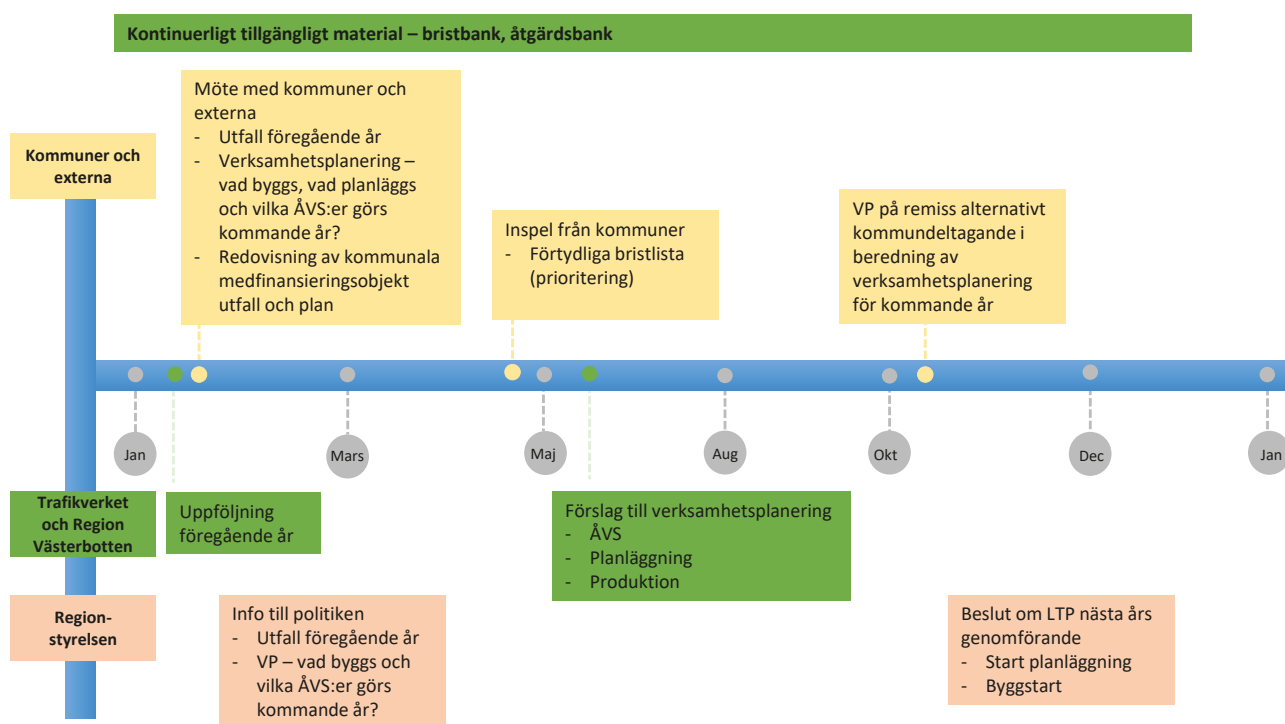
	Positiv påverkan
	Ingen eller oklar påverkan
	Negativ påverkan
	Ej bedömt



15. Genomförandeplan och uppföljning

Planens genomförande kommer kontinuerligt att följas upp av Region Västerbotten i dialog med Trafikverket. I början av varje år ska en dialog ske mellan Region Västerbotten och Trafikverket för att följa upp föregående år. Trafikverket ska redovisa hur genomförandet av länstransportplanen fortskrider avseende utpekade objekt och medel i pottarna. I nära anslutning till denna träff arrangerar Region Västerbotten länskonferens för transport- och infrastruktur. På konferensen redovisas utfall av föregående år, inriktning och prioriteringar för kommande verksamhetsår och aktuella objekt för genomförande och åtgärdsvalsstudier. Utöver detta ska även en skriftlig information om planens genomförande ges till förbundsstyrelsen.

Varje vår startar trafikverket sin planering för nästkommande verksamhetsår och Trafikverket tar i dialog med regionförbundet fram ett förslag till verksamhetsplan för nästkommande år. Av förslaget ska framgå vilka åtgärdsvalsstudier som ska genomföras, vilka objekt som kommer att planläggas samt vilka objekt ska byggas. Länets kommuner ska ges möjlighet att under april månad föreslå nya brister till Region Västerbotten och kan då även lyfta fram ändringar av tidigare inlämnade förslag. Förslaget skickas under hösten ut på remiss till kommunerna och beslut om kommande års genomförande av objekt i länstransportplanen fattas i slutet av året.



Figur 14. Årshjul för arbetet med genomförande av länstransportplanen.

Bilagor

Bilagorna finns en mapp som nås via denna länk

Bilaga 1. Regeringens direktiv

Bilaga 2. Infrastruktur för framtiden-innovativa lösningar för stärkt konkurrenskraft och hållbar utveckling

Bilaga 3. Infrastruktur för framtiden.

Bilaga 4. Riksdagsskrivelse.

Bilaga 5. Regional utvecklingsstrategi för Västerbottens län 2014–2020

Bilaga 6. Regionalt Trafikförsörjningsprogram för Västerbottens län 2016-2019

Bilaga 7. Systemanalys E12 Atlantica transport

Bilaga 8. Systemanalys för Västerbotten och Norrbottens län

Bilaga 9. 40 000 nya medarbetare behövs fram till 2025

Bilaga 10. Åtgärder för systematisk anpassning av hastighetsgränserna till vägarnas trafikstandard Västerbottens län

Bilaga 11. Kollektivtrafikens strategier och behov som kan tillgodoses av länstransportplanen

Bilaga 12. Åtgärdsvalsstudie cykel

Bilaga 13. Cirkeldiagram- fördelning av medel i plan

Bilaga 14. The potential for a new economy and wealth creation in the Kvarken region

Bilaga 15. Samlad effektbedömning

Bilaga 15.1. Riktningsanalys

Bilaga 16. Samlad miljöbedömning

Bilaga 16.1. Miljöbedömning

Produktion och text: Mårten Edberg och Maud Ericsson, Region Västerbotten
Grafisk form: Helen Bäckman, Region Västerbotten
Omslagsfoto: Patrick Trägårdh

