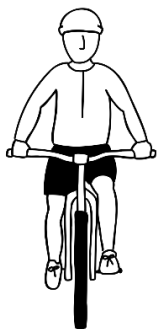


# Samrådsredogörelse

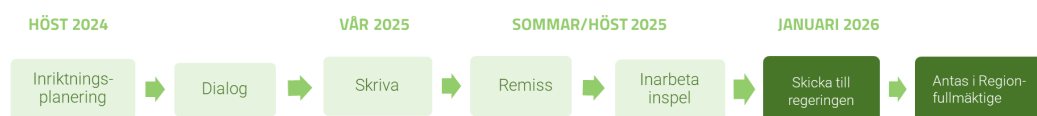
## Länstransportplan 2026–2037



## Delaktighet

Länstransportplanen har arbetats fram under åren 2024–2025 och ska antas i Regionfullmäktige under våren 2026. Innan dess skickas planen till Regeringen den 20 januari 2026.

Arbetet med planen inleddes med ett informationsmöte, där process och tidplan presenterades för deltagande myndigheter, kommuner och regionala aktörer. Trafikverket deltog vid samma tillfälle med information gällande framtagandet av den nationella planen.



Figur 1: Övergripande bild för planprocessen för Länstransportplan 2026–2037

Underlag till länstransportplanen är dels fakta och statistik som Trafikverket bistår med, dels brister och behov som spelas in från kommunerna. Vid revidering av den Regionala utvecklingsstrategin (RUS) genomfördes dialogmöten ute i kommunerna tillsammans med civilsamhället, här lades särskilt fokus på barn, unga, minoriteter och urfolket samerna. Från RUS dialogerna fanns ett omfattande dialogmaterial som även fungerat som underlag i Länsplanprocessen.

Utöver RUS-dialogerna har 13 av Norrbottens 14 kommuner deltagit på enskilda dialoger med Region Norrbotten, med fokus på kommunens behov av infrastruktur kommande planperiod. För att få en politisk förankring hade alla kommuner möjlighet att skriftligen lämna in synpunkter på brister och behov i transportsystemet, 11 av 14 kommuner valde att lämna in synpunkter. Materialet från dialogerna samt de skriftliga synpunkterna har beaktats vid framtagande av Länstransportplanen. Liksom Trafikverkets insamlade brister och behov.

Förslaget till Länstransportplan skickades ut på remiss till berörda myndigheter, kommuner och föreningar. Remissperioden pågick från den 16 juni till den 17 oktober år 2025.

Konsultationer har genomförts med de samiska representanter som anmält intresse som en del i regionens ansvar kopplat till **Lag (2022:66) om konsultation i frågor som rör det samiska folket**. Resultatet av konsultationerna inarbetades och sammanställdes i en konsultationsrapport.

### Remissyttranden

Följande kommuner, föreningar och myndigheter har lämnat synpunkter på länstransportplanen under remisstiden. Alla synpunkter har sammanställts och besvarats. Där det har varit möjligt har det tydligt skrivits ut om synpunkten i fråga har genererat en ändring i planen.

Aktör	Antal	Specificerat
<b>Kommuner</b>	10	Piteå, Kalix, Luleå, Boden, Överkalix, Arvidsjaur, Arjeplog, Gällivare, Pajala, Älvsbyn.
<b>Myndigheter</b>	3	Länsstyrelsen, Trafikverket, Regionala kollektivtrafikmyndigheten.
<b>Övriga aktörer</b>	6	Handelskammaren, Sveriges åkeriföretag, Riksförbundet enskilda vägar, Cykelfrämjandet, Swedavia, Lantbrukarnas riksförbund, Laplands förbund.

## Kommuner

Kommun	Ämne	Synpunkt	Svar
<b>Arvidsjaur</b>	Statlig medfinansiering	Av tabellen på sidan 14 framgår pottar för statlig medfinansiering för kommunala GC-vägar, kollektivtrafikanläggningar och enskilda vägar enligt utdraget nedan. Av texten på sidan 13 framgår nedanstående beskrivning av vad statlig medfinansiering kan gå till: Statlig medfinansiering regleras genom Förordning (2009:237) om statlig medfinansiering till vissa regionala kollektivtrafikanläggningar och innebär att staten kan bidra till genomförande av regionala kollektivtrafikanläggningar samt till åtgärder inom miljö och trafiksäkerhet på kommunala gator och vägar. <b>Kommunen föreslår därför att tabellen på sidan 14 revideras för att även inrymma andra typer av miljö- och trafiksäkerhetsåtgärder. Det bör även förtydligas vilka typer av åtgärder som kommunerna kan ansöka om statlig medfinansiering för.</b>	Region Norrbotten håller med. Synpunkten arbetas in i planen.
<b>Arvidsjaur</b>	Åtgärdsbehov (karta)	Vad gäller kartmaterialet över åtgärdsbehov överensstämmer kartan med återkopplingen från regionen om kommunens inspel. Kartan behöver dock samordnas med den hållplatsbristlista som är under framtagande parallellt med denna process då vissa av åtgärderna på hållplatsbristlistan inte framgår av kartan. Beskrivningarna för varje punkt skulle dock på sikt kunna utvecklas i dialog med kommunen för ökad användbarhet. Kommunens tolkning är att dessa beskrivningar	Kommunens tolkning stämmer bra med regionens tanke. Kartmaterialet var en återkoppling och planeringsunderlag till fortsatt arbete. Kartan kan komma att försvinna från planen för att kunna vara mer levande i digitalt format.

		inte är en del av planförslaget utan att det viktiga i detta skede är att de åtgärder som kommunen lyft fram finns med som punkter på kartan så att en fördjupad diskussion kan ske då en åtgärd blir föremål för diskussion om genomförande.	
<b>Arvidsjaur</b>	Kollektivtrafik	Kommunen ser att det genom åtgärder på det statliga vägnätet skulle kunna tillskapas fler stopp och mer trafiksäkra av- och påstigningsmöjligheter vilket skulle förbättra möjligheterna att åka kollektivt. Exempel på åtgärder skulle kunna vara avsmalningar, hastighetssänkningar eller avkörningsfickor. Kommunen har flera platser i hållplatsbristlistan som avser mindre hållplatser som behöver byggas längs statlig väg. Att dessa kan samspela med exempelvis beläggningsåtgärder från Trafikverkets nationella plan är positivt. En viktig aspekt för att få detta att funka är att det finns en planering och översiktlig projektering av mindre hållplatser så att de i samband med beläggningsarbeten får den utformning som behövs för att bussen ska stanna på ett säkert sätt som är godkänt enligt säker hållplatsutformning.	Det fortsatta arbetet med åtgärder för kollektivtrafiken behöver hanteras i samverkan med Regionala kollektivtrafikmyndigheten. Synpunkten genererar ingen ändring i planen.
<b>Arvidsjaur</b>	Kollektivtrafik	”Regionala kollektivtrafikmyndigheten” bör bytas ut mot ”Kollektivtrafikmyndigheten i Norrbotten”.	Region Norrbotten håller med. Synpunkten arbetas in i planen.
<b>Arvidsjaur</b>	Flygplats	Arvidsjaur flygplats består av en flygoperativ asfaltsyta om ca. 160.000kvm asfalt, asfalten på flygplatsen behöver till följd av naturligt slitage bytas ut. Åtgärden är preliminärt planerad till 2027, det behövs en så kallad omtoppning av banan vilket innebär att befintlig asfalt tas bort och ny beläggning läggs på rullbana, taxibanor och platta. Flygplatsen har även behov av att byta och förnya vissa flygtekniska system för start och landning av flygplan. Vintertid finns även behov av utökade parkeringsmöjligheter på grund av säsongvariationerna för flygplatsens verksamhet. Flygplatsen undersöker även möjligheterna att ordna erbjuda elbilsaddning. <b>Kommunen skulle gärna se att medfinansiering av dessa projekt kunde inrymmas i länstransportplanen.</b>	Förordningen möjliggör för att söka medfinansiering för åtgärder kopplat till flygplatser som inte är statliga. Planen har inte inriktningen den här perioden för att göra flygplatsåtgärder. Samtidigt kan det vara möjligt att söka andra medel för att göra flygplatsåtgärder, regionen uppmuntrar fortsatt dialog i frågan. Synpunkten genererar ingen ändring i planen.

<b>Boden</b>	Övergripande	Bodens kommun har tagit del av remissunderlaget och ser överlag positivt på planens inriktning. Det är positivt att planförslaget betonar vikten av hållbara transportlösningar, ökad trafiksäkerhet samt behovet av att möta de stora förändringar som sker i länet just nu. Den pågående industriomställningen och försvarets tillväxt ställer stora krav på transportsystemet i kommunen. Fler och tyngre transporter ska samsas med boende och besökare som rör sig kring väginfrastrukturen. Det är därför positivt att planen innehåller ett åtgärdsområde för samhällsomställningsåtgärder, i syfte att kunna möta de behov som uppstår. Det är även positivt att Norrbotten nu tilldelas en ökning av medel, efter att länstransportplanen under många år haft ekonomiska begränsningar.	Synpunkten genererar ingen ändring i planen.
<b>Boden</b>	Kollektivtrafik	Trots ökningen motsvarar fördelningen inte fullt ut det faktiska behovet. Av planens medel fördelas 3% till kollektivtrafikanläggningar. För att öka tillgängligheten till kollektivtrafiken och uppnå de transportpolitiska målen är det vår uppfattning att medlen till kollektivtrafikanläggningar bör ökas. Den nuvarande fördelningen riskerar att begränsa möjligheterna att utveckla attraktiva bytespunkter och hållplatser i länet. I Boden finns behov av exempelvis ett utvecklat resecentrum, bättre pendlarparkeringar och tillgänglighetsanpassning.	Regionen saknar idag ett underlag som visar på behovet kopplat till vad planen kan genomföra för typ av åtgärder. Därför ser vi inte att en utökad ram för kollektivtrafik i dagsläget kommer säkerställa ett ökat kollektivt resande. Dock vill vi understryka att kommunen från 2028 kan söka statlig medfinansiering för att göra åtgärder i exempelvis i resecentrum. Synpunkten genererar ingen ändring i planen.
<b>Boden</b>	Totalförsvaret	Med tanke på försvarets tillväxt bör transportinfrastruktur kopplad till totalförsvaret prioriteras tydligare. Boden är en central militärstad med stor verksamhet inom Försvarsmakten och en växande befolkning kopplad till både försvar och industri. Våra vägar och övrig infrastruktur behöver därför fungera bra både i vardagen och vid höjd beredskap. Vi föreslår att planen bättre visar vilka väginvesteringar som stärker Boden i rollen som försvarsnod, till exempel förbättringar på väg 97 eller viktiga kopplingar mot grannkommuner och övriga Sverige.	Regionen har idag inte en samlad bild av vart totalförsvarets behov finns i transportsystemet på ett sådant sätt att vi kan peka ut särskilda stråk/sträckor i planen, mer än vad vi gör i regionens strukturbild exempelvis. Däremot eftersträvas alltid dual-use vid genomförande av planen. Synpunkten genererar ingen ändring i planen.

<b>Boden</b>	Nationell planering	Boden påverkas mycket av stora vägar som E4, E10 och väg 97 både för boende, företag och pendling. Dessa vägar ingår i den nationella planen och hanteras av Trafikverket. I länstransportplanen står det att det är viktigt att samordna den regionala och nationella planeringen men det är otydligt hur det faktiskt ska gå till. <b>Vi föreslår att detta förtydligas ytterligare.</b>	Regionen ser Länstransportplanen som en del av den Nationella planen vilket innebär att det ena inte fungerar utan det andra. Vår roll som regionalt utvecklingsansvariga innebär att arbeta lika mycket med nationella planen som länsplanen. Den regionala länsplanen är ett verktyg för att få ut bra åtgärder till länet, sedan finns det många andra verktyg. Synpunkten genererar ingen ändring i planen.
<b>Boden</b>	Väginfrastruktur	Utöver de behov och brister som noterats i kommunenkäten inför arbetet med länstransportplanen finns ytterligare behov som kan, eller kommer att, bli aktuella. Ett exempel är väg 588 Åbergsleden – Bodsvedjan, som utöver de brister som nämns i enkäten även har stabilitetsproblem, vilket innebär att förstärkningsåtgärder behöver genomföras.	Behovet adderas till beskrivningen om GC som kommunen redan har lyft. Däremot är det svårt att avgöra just nu om det är en bärighetsåtgärd som krävs. Synpunkten arbetas in i planen.
<b>Boden</b>	Gång- och cykel	Ytterligare ett exempel är ett eventuellt gång- och cykelstråk längs väg 356 upp mot korsningen vid Boden Cleantech Center (BCC), med tanke på att det kan bli aktuellt med fler arbetsplatser både inom BCC-området och det framtida verksamhetsområdet Moråsen.	Behovet läggs in i planeringsunderlaget till Länstransportplanen. Synpunkten arbetas in i planen.
<b>Boden</b>	Övergripande	Avslutningsvis ser kommunen positivt på ambitionen att det nya arbetssättet ska generera fler faktiska åtgärder. Samtidigt ser vi en risk med att denna mer övergripande plan kan leda till att kommunerna inte får medel för vissa projekt eller åtgärder, och att insatser uteblir med hänvisning till att de inte finns med i Länstransportplanen. Ett exempel på detta är trafiksäkerhetshöjande åtgärder, där det kan finnas en risk att viktiga insatser inte prioriteras eller finansieras.	Synpunkten genererar ingen ändring i planen.

<b>Gällivare</b>	Återkoppling kommunerna	Gällivare kommun är positiv till att de identifierade bristerna får direkt återkoppling. Det är en utmaning att tydligt se gränsdragningen mellan vad som tillhör Länstransportplanen (Regionen) och vad som ska ingå i Nationellplanen (Trafikverket). Komplexa frågor riskerar flyttas mellan aktörerna utan att någon tar fullt ansvar, vilket kan leda till att viktiga åtgärder försenas eller utelämnas. Ett exempel är de brister som Gällivare kommun rapporterade, många av dessa har tagits bort, då de ansågs tillhöra den Nationella planen, medan endast de som ansågs tillhöra Länstransportplanen inkluderades. Det är avgörande att alla aktörer är medvetna om sitt ansvar för att undvika att viktiga åtgärder faller mellan stolarna, särskilt med tanke på planeringshorisonternas längd.	Regionen ser Länstransportplanen som en del av den Nationella planen vilket innebär att det ena inte fungerar utan det andra. Vår roll som regionalt utvecklingsansvariga innebär att arbeta lika mycket med nationella planen som länsplanen. Den regionala länsplanen är ett verktyg för att få ut bra åtgärder till länet, sedan finns det många andra verktyg. De inspel som vi inte i huvudsak fokuserade på då de klassades mer som nationell plan har spelats till Trafikverket. Vi får fortsätta vidareutveckla arbetet så att det blir tydligt att inget försvinner på vägen. Synpunkten genererar ingen ändring i planen.
<b>Gällivare</b>	Strategisk miljöbedömning	De planerade satsningarna för fordonstrafik bedöms försumbara i den strategiska miljöbedömningen. På kort sikt kan effekterna verka små, men över 20 år är dessa inte försumbara. Varje liten åtgärd bidrar till att fordonstrafiken tagit stora markområden genom åren. Samtidigt har tillgänglighet, säkerhet och framkomlighet för biltrafik förbättrats, medan kollektivtrafik och gång- och cykeltrafik försämrats, vilket påverkar människors resmönster. En risk är att denna bedömning kan leda till att obruten mark inte används till framtida infrastrukturbidrag, vilket kan skapa konflikter mellan olika samhällsintressen, exempelvis folkhälsa, boendemiljö, biologisk mångfald och rennäring, när marken blir mer restriktiv.	Synpunkten genererar ingen ändring i planen.
<b>Gällivare</b>	Strategisk miljöbedömning	I nulägesbeskrivningen av luften i Malmfälten uppfattas beskrivningen som motstridig. Malmfälten nämns inte i början då det framgår att luften är mycket bra i länets tätorter samtidigt som det senare uppges att luftkvaliteten är dålig i Malmfälten. Texten bör	Synpunkten arbetas in i planen.

		förtydligas för att tydliggöra luftkvalitetssituationen.	
<b>Gällivare</b>	Strategisk miljöbedömning	Gällivare kommun uppskattar det fokus som finns på gång- och cykel, men anser att mer bör göras eftersom detta är den del av transportsystemet som har störst brister. Det ojämna infrastrukturella läget och stora resursanvändningen för fordonsinfrastruktur riskerar att kvarstå under lång tid. Ett perspektiv som saknas är att satsningar på gång-, cykel- och kollektivtrafik inte bara förbättrar dessa transportsätt, utan också kan minska biltrafiken och belastningen på exempelvis korsningar. En strategisk satsning på turtäthet eller gång- och cykelvägar kan vara lösningar istället för att bygga om en korsning när problem uppstår. När infrastruktur planeras anpassas gång- och cykelinfrastruktur efter fordonstrafikens behov. Exempelvis kan oskyddade trafikanter tvingas ta omvägar, som att passera runt en rondell, eftersom man inte gör en passage mitt i rondellen.	Region Norrbotten håller med, det finns flera verktyg för att styra mot en ökad användning av gång- och cykel som transportsätt. Själva genomförandet av planen är svårt att styra i planen. Däremot förväntas ett förbättrat samarbete mellan kommun, region och Trafikverket att möjliggöra för bra lösningar som ska uppmuntra fler till att gå och cykla. Synpunkten genererar ingen ändring i planen.
<b>Gällivare</b>	Gång- och cykel	Gällivare kommun är positiv till att en stor del av budgeten avsätts för gång- och cykeltrafik, men är fortfarande oroade över den betydande andelen som går till förbättringar för fordonstrafiken. Generellt saknas ett tillräckligt tydligt fokus på gång-, cykel och kollektivtrafik. Dessa delar bör lyftas fram tydligare för att skapa ett mer hållbart och jämställt transportsystem. Infrastruktur för gång och cykel är ojämnt utbyggd medan biltrafiken ofta har flera alternativa vägar. För att undvika att detta förstärks och för att nå transportpolitiska mål bör planen i högre grad fokusera på åtgärder för gång-, cykel- och kollektivtrafik för att skapa verkliga och märkbara förändringar. En större satsning på hållbara transportsätt kan ge mer effekt för pengarna, eftersom fler skulle välja att låta bilen stå. Detta är en viktig del av omställningen i transportsystemet.	Ibland är trafiksäkerhetsåtgärder för fordonstrafiken, bra lösningar även för oskyddade trafikanter. Synpunkten genererar ingen ändring i planen.
<b>Gällivare</b>	Gång- och cykel	Då delar av implementeringen måste ske via Trafikverket finns det risk att fokus blir på fordonstrafikens framkomlighet, tillgänglighet och säkerhet. Regionen bör tydligt säkerställa	Region Norrbotten håller med och kommer fortsatt vara delaktiga vid utförandet.

		att medel riktas mot de avsedda åtgärderna och granska Trafikverkets argument och utredningar. Det är tydligt att fokus är på ett nationellt perspektiv, men att lösningarna ska ske regionalt. Utgångspunkterna saknar tillräckligt fokus på att utveckla transportsystemet, vilket borde vara det huvudsakliga målet.	Synpunkten genererar ingen ändring i planen.
<b>Gällivare</b>	Trafiksäkerhet	Det är positivt att länstransportplanen ska samordnas med den nationella planen, men risken är att många länsdelar inte får tillräckliga medel, särskilt för hållbara transportsätt, där behoven ofta är störst. Frågetecken finns kring hur Regionen ska säkerställa att medlen fördelas rättvist och där behoven är som störst. Gällivare kommun delar resonemanget att framkomlighet, trygghet och trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter är otillfredsställande på flera sträckor i länet, och undrar varför inte mer medel avsätts till dessa åtgärder, då behoven ofta är större än för fordonstrafik.	Den inriktning som planen har för perioden innebär att åtgärder kommer genomföras där det även genomförs underhåll från nationella planen. Det innebär i sin tur att det inte alltid kommer bli där behovet är som störst utan där det är planerat underhåll. Regionen har en förhoppning att det under planperioden kommer fördelas någorlunda jämnt över länet. Annars kommer ny inriktning behövas för nästa planperiod. Synpunkten genererar ingen ändring i planen.
<b>Gällivare</b>	Kollektivtrafik	Vad gäller exempel på åtgärder som kan göras gällande kollektivtrafikåtgärder är Gällivare kommun positiv till utveckling av bytespunkter. Dock saknas fokus på möjligheterna med förbättrade bytesmöjligheter mellan cykel och kollektivtrafik, exempelvis bytespunkter för pendlarparkeringar. Sådana lösningar kan underlätta för fler att välja hållbara färd sätt och bör lyftas fram tydligare i planen	Här hänvisar länsplanen till Regionala kollektivtrafikmyndighetens arbete med att prioritera och peka ut hållplatser som är särskilt lämpliga att utveckla för ändamålet. Synpunkten genererar ingen ändring i planen.
<b>Gällivare</b>	Utredningar	Det framgår vidare att åtgärder som finns i planen kräver olika typer av utredningar i olika utsträckningar innan åtgärderna genomförs. Frågetecken finns hur Regionen hanterar detta för att få kommunernas synpunkter. Trafikverket har nyligen publicerat en utredning där Gällivare inte delar slutsatserna. Förslag tenderar att fokusera på förbättringar för fordonstrafik, medan åtgärder för oskyddade trafikanter ofta förbises.	Olika aktörer kan initiera utredningar, Trafikverket, regionen och kommunerna. Trafikverket genomför utredningar i rollen som statlig väghållare längst både regionala och nationella vägar. Regionen deltar i och tar del av utredningarna i så stor mån som det går. Särskilt när det gäller regionala statliga vägnätet och åtgärder ska till länstransportplanen. Region

			Norrbotten är gärna delaktiga i fortsatta processer. Synpunkten genererar ingen ändring i planen.
<b>Piteå</b>	Övergripande	I samband med Utveckla Norrbottens återkoppling till kommunernas inspel i enkäten till åtgärdsplaneringen framgår att: <i>"Regionens ambition är att Norrbotten kommer att få mer fokus under nästa planperiod då processen med järnvägsplanerna kommit längre. Det är i dagsläget svårt att veta vilka delar av Norrbotten som kommer hanteras inom det projektet och vad som kommer behöva hanteras av Länstransportplanen"</i> . Där menar Piteå kommun att den frågan gärna kan belysas/förtydligas mer i länstransportplanen.	Regioner Norrbotten avser att komplettera planen med en beskrivning av transportsystemet där Norrbottenans funktion tydliggörs. Synpunkten genererar ingen ändring i planen.
<b>Piteå</b>	Övergripande	Samma gäller frågan om väg 505 Haraholmsvägen, där anges i återkopplingen att: <i>"Bristen är noterad i underlaget för åtgärder till Länstransportplanen. För bästa effekt bör bristen hanteras tillsammans med Norrbotten"</i> . Haraholmsvägen har stor betydelse för både kommun och region vad gäller tillgång till hamnen, detta gäller såväl näringslivsutveckling så som robusthet vid kriser. Vägens betydelse behöver belysas i länstransportplanen, och så även vikten av en planskild korsning mellan järnväg och väg 505 för att säkerställa fungerande flöden både längs väg och järnväg till och från Piteå hamn.	Piteå kommunen har ansökt om medfinansiering från EU (ERUF) för ett genomförande av en planskild korsning. Beslut fattas av Tillväxtverket i december. Synpunkten genererar ingen ändring i planen.
<b>Piteå</b>	Övergripande	Piteå kommun står bakom inriktningen i Länstransportplanen 2026-2037. Punkten "Samhällsomställningsåtgärder" är särskild viktigt då stor samhällsomvandling sker i Norrbotten. Fokus på mindre åtgärder i vägnätet i synnerhet "Trafiksäkerhetsåtgärder" och "Gång- och cykelvägsinfrastruktur" ser vi som högt prioriterat kopplat till Länstransportplanen och dess åtgärder.	Synpunkten genererar ingen ändring i planen.

<b>Piteå</b>	Samplanering	Piteå kommun är positiv till att åtgärder i Länstransportplanen ska samordnas med underhållsåtgärder från Nationella planen. Vi anser dock att det är väldigt viktigt att detta styrs upp, planeras och återkopplas på ett strukturerat sätt och att det sker årligen. Alla parter (Trafikverket, Region Norrbotten och kommunerna) ska vara involverade i prioriteringen och urvalet av åtgärder. Förslagsvis kan Region Norrbotten delta på "kommunmötena" med Trafikverket för att bli delaktig i vilka frågor som är aktuella i respektive kommun. Piteå kommun har tillsammans med Trafikverket tagit fram en digital "bristlista" som utgör en bra grund till åtgärdsbehovet och som bör tas i beaktning vid planering och prioritering. Piteå kommun ser att behov och åtgärder behöver samordnas och styras upp på ett bra sätt för att inte riskera att nedprioriteras.	Region Norrbotten öppnar för att delta på kommunmötena med Trafikverket. Återkoppling kommer genomföras årligen till kommunerna. Synpunkten genererar ingen ändring i planen.
<b>Piteå</b>	Statlig medfinansiering	Vi tycker det är positivt att möjligheten till statlig medfinansiering återupptas igen från år 2028. Särskilt då möjligheten att söka bidrag från Stadmiljöavtalet har upphört. Bidraget är en viktig del för att öka möjligheten till att främja hållbara transporter inom Piteå kommun.	Synpunkten genererar ingen ändring i planen.
<b>Piteå</b>	Utredningar	På sida 16 under rubrik Utredningar stycke tre, står det om arbetet med större regionala utredningar inför nästa planperiod. Piteå kommun anser att det behöver tydliggöras när utredningarna ska påbörjas om utförandet för eventuella större åtgärder ska utföras i nästa planperiod från 2037. <b>Vi ser en farhåga att det kan dra ut på tiden med utförandet om inte arbetet med utredningar för dessa objekt påbörjas under denna planperiod. Exempelvis kommer både utredningar och en del utförande av åtgärder kopplat till Norrbotniabanan med största sannolikhet behöva ske innan år 2037.</b>	Region Norrbotten håller med om att utredningar kan bli en flaskhals om de inte inleds i tid eller att det saknas utredningsresurser. Samtidigt tänker vi att ett gott samarbete mellan Trafikverket, Regionen och kommunerna ska minimera den här risken. Sedan ska det tilläggas att när vi menar nästa plan så menar vi om 4 år, inte om 12 år. Synpunkten genererar ingen ändring i planen.
<b>Piteå</b>	Åtgärdsobjekt befintlig plan	Sidan 11 finns listade åtgärdsobjekt från befintlig Länstransportplan 2022-2033. Där är Väg 509 Passage för oskyddade trafikanter vid Granvägen, Öjebyn med. Den har utförts nu i sommar. Då åtgärden är utförd föreslår vi att den plockas bort.	Granvägen tas bort ur listan då den är genomförd. Synpunkten arbetas in i planen.

<b>Piteå</b>	Åtgärdsplan	I Figur 6 sida 14 beskrivs Åtgärdsplan och fördelning. Under punkt Kollektivtrafikanläggningar står åtgärd ”Väg 509 Passage för oskyddade trafikanter vid Granvägen, Öjebyn”. Denna åtgärd har ingen koppling till Kollektivtrafikanläggningar och åtgärden utfördes år 2025. Åtgärden bör i stället vara ”Väg 509 Passage för oskyddade trafikanter vid Framnäsvägen, Öjebyn”. Trafiksituationen vid Grans naturbruksgymnasium är varken trafiksäker eller trygg. Aktuell åtgärd gäller både kollektivtrafikanläggning/hållplats samt passage över Nya Älvvägen väg 509. Piteå kommun ser gärna åtgärder för detta i planen.	Granvägen tas bort ur listan i planen då den är genomförd. Då listan i planen representerade Trafikverkets Verksamhetsplan kan vi inte lägga in nya objekt till listan. Passage för oskyddade trafikanter vid Framnäsvägen, Öjebyn finns med som åtgärdsbehov utifrån kommunens tidigare inspel. Synpunkten genererar ingen ändring i planen.
<b>Piteå</b>	Gång- och cykel	På sida 11 under rubrik Gång- och cykelåtgärder i stycke två står det om gång- och cykelmöjligheter på landsbygden. Generellt är stycket bra men det saknas information om skolvägar och barnperspektivet.	Region Norrbotten håller med. Synpunkten arbetas in i planen.
<b>Piteå</b>	Gång- och cykel	På sida 16 under Viktigt att beakta vid genomförande av planen beskrivs det hur trafiksäkerheten kan öka med skyltning. Denna text står vi inte bakom och den är även motstridig mot texten på sida 11 under rubrik Gång- och cykelåtgärder i stycke två. Vi anser inte att en skylt som visar att en by börjar ökar trafiksäkerheten.	Region Norrbotten håller inte med, gestaltning och utformning har visat ha effekt tillsammans med hastighetsdämpande åtgärder. Synpunkten genererar ingen ändring i planen.
<b>Piteå</b>	Åtgärdskartan	Sida 10 Figur 5 bör förtydligas. Förslagsvis bör det finnas en bilaga med kartor med åtgärdsbehov för varje kommun alternativ en länk till en digital karta. Detta för att åtgärdena lättare ska kunna identifieras.	Region Norrbotten kommer se över planeringsunderlagskartan och i vilken form den kommer vara med i planen. Eller enbart hänvis till karttjänsten. Synpunkten arbetas in i planen.
<b>Piteå</b>	Planeringsutrymme	Sida 9 beskrivs Planeringsutrymme. Benämningen på åtgärdsområdet bör ses över då det handlar om en ”ekonomisk buffert” för pågående projekt och enligt vår tolkning inte planering av utredningar för kommande planperiod. Vi anser dock att det är bra att man tagit höjd för åtgärdsområdet men benämningen är oklar	Synpunkten arbetas in i planen. Planeringsutrymme byter namn till riskreserv.
<b>Piteå</b>	Kollektivtrafik	Sida 8 under Kollektivtrafikanläggningar i rutan är texten inte komplett och bör ses över.	Synpunkten arbetas in i planen.
<b>Piteå</b>	Utredningar	Sida 16 under Utredningar stycke två. I sista meningen är det syftningsfel som bör ses över.	Synpunkten arbetas in i planen.

<b>Luleå</b>	Gång- och cykel	I återkopplingen till kommunen är det otydligt om väg 616 GC genom Gäddvik och kommunens inspel om Gång- och cykelväg Bergnäset Älvsbrovägen – Väg 616 Gäddvik cirkulationsplats – Karlsvik – Storheden i återkopplingen har samma omfattning. Sträckan Gäddviksbron och infarten till Karlsvik är viktig med hänsyn till att stora målpunkter i stråket är Storhedens handelsområde, Arcushallen, Karlsvik camping och badplats samt rörligt friluftsliv/leder i skogsterrängen. Stråket har potential till att öka tillgängligheten till höga rekreativvärden samt öka möjligheten till motions- och fritidscyklning i hela Luleå tätort.	Båda sträckorna finns med som underlag till planen. Region norrbotten verkar för att försöka få ihop ett sammanhängande stråk både till Karlsvik och anslutningen mot Sörbyarna. Efterföljande planering behöver utreda i vilken form dessa anslutningar blir. Synpunkten genererar ingen ändring i planen.
<b>Luleå</b>	Åtgärdsbehov	Luleå kommuns inspel till Länstransportplanen 2025-02-10 innehåller förutom objekten väg 616 GC genom Gäddvik och väg 580 GC och kollektivtrafik Måttsund följande prioriteringar, dessa är: - Norrleden, ny möjlig länk för transporter Luleå Hamn – E4 - Resecentrumområdet Luleå C - Väg 607 Ängesbyn, busshållplats vid E4 - Gång- och cykelväg väg 596 Bensbyn - Lisatorpet - Gång- och cykelväg väg 968 Rutvik – Gammelstad - Gång- och cykelväg väg 580 Kallax – Måttsund – Antnäs - Passage för gång- och cykeltrafik väg 94 Alvik och cirkulationsplats väg 94/582 - Säkrare anslutningsväg till busshållplats E4 Jämtön samt pendlarparkering - Pendlarparkering Sundom - Pendlarparkering Råneå busstation - Busshållplats väg 691 Högsön - Busshållplats väg E4 Strömsund - Gång- och cykelväg väg 968 cirkulationsplats Gäddvik – E4 trafikplats Gäddvik södra - Gång- och cykelväg väg 596 Lisatorpet – Öarna – Brändön - Resecentrum Antnäs	Behoven finns med i planeringsunderlaget för åtgärdsbehov för Luleå kommun. Bra att kommunen har en tydlig prioritering. Synpunkten genererar ingen ändring i planen.
<b>Luleå</b>	Väginfrastruktur	Vad gäller förbindelsen E4 – Luleå Hamn och Norrleden ser kommunen positivt på Region Norrbottens arbete med att bevaka programskrivningar för kommande	Synpunkten genererar ingen ändring i planen.

		programperiod 2027 inom europeiska regionalfonden ERUF.	
<b>Luleå</b>	Kollektivtrafik	Luleå kommun förordar insatser för att möjliggöra lokal och regional arbetspendling med tåg. För detta behövs satsningar på nya och befintliga stationer och hållplatslägen. Det är för Luleå kommuns del särskilt viktigt att en ny station i Antnäs blir realiserad, samtidigt som stationerna i Notviken och Sunderbyn utvecklas, samt generell utveckling av hållplatslägen längs Norrbotniabanan, Malmbanan och Haparandabanan.	Synpunkten genererar ingen ändring i planen.
<b>Luleå</b>	Kollektivtrafik	Vad gäller stationsområdet Luleå C och resecentrum Antnäs ser kommunen att Region Norrbotten har en viktig roll i att arbeta för funktionella stationslägen som bidrar till den regionala utvecklingen. Kommunen ser positivt på att Region Norrbotten ser statlig medfinansiering som en del i detta arbete. Industrins omställning medför ett ökande behov av nya områden för bostäder och arbetsplatser i Luleå kommun, Antnäs utgör en betydande pusselbit som ett av Luleås framtida större utvecklingsområden. Resecentrum i Antnäs har utretts i bland annat NOD-projektet, antalet påstigande 2040 har prognosticerats till omkring 177 800 årligen, vilket blir cirka 300 per vardagsdygn. I prognoserna ingår dock endast resande i stråket Norrbotniabanan, möjliga reserelationer mellan Norrbotniabanan, Malmbanan och Haparandabanan saknas här.	Region Norrbotten håller med. Synpunkten genererar ingen ändring i planen.
<b>Luleå</b>	Kollektivtrafik	Pendlarparkering Råneå Busstation har av Luleå kommun satts i drift under sommaren 2025, denna prioritering utgår därmed.	Synpunkten genererar ingen ändring i planen.
<b>Luleå</b>	Kollektivtrafik	Vad gäller Väg 607 Ängesbyn, busshållplats vid E4, säkrare anslutningsväg till busshållplats E4 Jämtön samt pendlarparkering och pendlarparkering Sundom tar kommunen dialogen vidare med Trafikverket eftersom de hör till nationell plan för infrastruktur.	Synpunkten genererar ingen ändring i planen.
<b>Luleå</b>	Kollektivtrafik	Vad gäller busshållplats väg E4 Strömsund ser kommunen positivt på att Region Norrbotten vidareförmedlat bristen till Regionala Kollektivtrafikmyndigheten.	Synpunkten genererar ingen ändring i planen.

<b>Luleå</b>	Gång- och cykel	Vad gäller gång- och cykelväg väg 596 Bensbyn – Lisatorpet, gång- och cykelväg väg 968 Rutvik – Gammelstad, gång- och cykelväg väg 580 Kallax – Måttsund – Antnäs, passage för gång- och cykeltrafik väg 94 Alvik och cirkulationsplats väg 94/582, busshållplats väg 691 Högsön, gång- och cykelväg väg 968 cirkulationsplats Gäddvik – E4 trafikplats Gäddvik södra samt gång- och cykelväg väg 596 Lisatorpet – Öarna – Brändön så kvarstår den prioritering som kommunen beskrivit i inspelet till länstransportplanen.	Synpunkten genererar ingen ändring i planen.
<b>Luleå</b>	Samplanering	Länstransportplanen beskriver den samordning som kan ske mellan åtgärder i regional och nationell plan. Luleå kommun är mycket positiv till arbetssättet som ger ökad möjlighet till flexibilitet och effektivitet, särskilt vad gäller underhållsåtgärder och åtgärder för gång- och cykeltrafik. Luleå kommun efterfrågar möjlighet att delta med inspel för att bidra till fler och bättre effekter av dessa kombinationsåtgärder. Behoven kan förändras över tid och en planerad underhållsåtgärd kan lyfta aktualiteten att genomföra en åtgärd inom samma område, här finns möjliga samordningsvinster att hämta, när resurser från flera håll samordnas finns större potential till goda helhetslösningar.	Regionen ser positivt på att Luleå kommun vill delta i processen. Synpunkten genererar ingen ändring i planen.
<b>Luleå</b>	Utredningar	Planen beskriver att regionen avser att ta sig an behovet av större regionala utredningar av behoven i transportsystemet. Luleå kommun ser positivt på regionala (tematiska) systemanalyser, men som samtidigt kan generera konkreta åtgärdsförslag för genomförande. Kommuner har lokalkännedom om brister och behov kan bidra i dessa systemanalyser för att öka kunskapen om vilka utmaningar som finns och vad som bedöms vara viktigast att åtgärda.	Regionen ser positivt på att Luleå kommun vill delta i processen. Synpunkten genererar ingen ändring i planen.
<b>Luleå</b>	Gång- och cykel	Kommunen ser potential i en gemensam övergripande plan för cykelutvecklingen inom regionen som kan ge samordningsvinster mellan regionala/kommunala aktörer och öka andelen hållbara resor. Det skulle även tydliggöra var det finns störst potential för utveckling och vilka prioriteringar som behöver göras för att öka cyklingen. Det finns möjlighet till samarbeten med andra regioner eller internationella partners där mycket	Regionen ser positivt på att Luleå kommun vill delta i processen. Synpunkten genererar ingen ändring i planen.

		<p>kunskap och inspiration finns att hämta. I Norrbotten finns det nationella leder för cykel som bland annat pekas ut av EuroVelo, ett europeiskt samarbete. Dessa utpekade stråk är en god grund för prioritering av framtida cykelvägar, söka finansiering för genomförande samt för att prioritera bland åtgärder, ett lokalt behov som sammanfaller med EuroVelo är t ex Kallax-Måttsund-Antnäs samt Bensbyn-Lisatorpet-Örarna.</p>	
<b>Luleå</b>	Kollektivtrafik	<p>I remissversionen redovisas en satsning på 3 % till kollektivtrafikåtgärder. Det är en budget som storleksmässigt är ungefär lika stor som Luleå kommuns årliga budget för infrastrukturåtgärder för kollektivtrafik. För att möta behovet av ett förväntat ökat hållbart resande i Sverige ser Luleå kommun att andelen ekonomiska medel som är avsedda för kollektivtrafiken bör öka. Det finns dels stora utmaningar med befintliga hållplatser längs det statliga vägnätet, dels behov av att skapa bättre lösningar för skolbarn som idag inte har en bra busshållplats att kliva på och av vid. Här önskar Luleå kommun att det finns en större ekonomisk ram som är avsedd för att utveckla kollektivtrafiken i regionen.</p>	<p>Regionen saknar idag ett underlag som visar på behovet kopplat till vad planen kan genomföra för typ av åtgärder inom kollektivtrafikområdet. Därför ser vi inte att en utökad ram för kollektivtrafik i dagsläget kommer säkerställa ett ökat kollektivt resande. Dock vill vi understryka att kommunen från 2028 kan söka statlig medfinansiering för att göra åtgärder i exempelvis för kollektivtrafik. Synpunkten genererar ingen ändring i planen.</p>
<b>Luleå</b>	Strategisk miljöbedömning	<p>Den strategiska miljöbedömningen, avsnittet Bedömning av måluppfyllelse transportpolitiska mål redovisar att Samhällsomställningsåtgärder ger en försumbar påverkan på klimataspekten. Bedömningen är svår att göra på denna nivå, men Luleå kommun vill kommentera att de åtgärder i transportsystemet är möjliggörare och förutsättningsskapande för industrins omställning och sätta klimatmål. Eftersom det är betydelsefullt och centralt att transportsystemet underlättar för industrins logistik både i byggskedet och driftsskedet föreslår Luleå kommun att bedömningen av klimataspekten i dokumentet Strategisk miljöbedömning sidan 16 lyfts till Positiv.</p>	<p>Regionen har inte nog med underlag för att tydligt kunna visa på att hela kategorin kan lyftas till positiv utifrån industrins omställning. Synpunkten genererar ingen ändring i planen.</p>

<p><b>Överk alix</b></p>	<p>Inriktning</p>	<p>Överkalix kommun saknar en sammanhållen och tydlig vision i remissversionen av Länstransportplanen. Planen redovisar ramar, åtgärdsområden och prioriteringsprinciper, men den svarar inte fullt ut på frågan var vi vill med länets transportinfrastruktur. Vad är målsättningen för länets invånare, näringsliv och besökare på 10–15 års sikt, och hur ska Länstransportplanen bidra till att nå dit? Vi ser behovet av ett tydligare resonemang om:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Vilken vision som ska präglade berörda delarna av Norrbottens infrastruktur.</li> <li>- Vilka mål som är uppsatta och hur de kopplas till åtgärder i denna och kommande planperioder.</li> <li>- Hur den regionala planen på ett tydligare sätt samspelar med kommunernas översiktsplaner och övriga planeringsunderlag.</li> </ul> <p>En sådan inriktning skulle underlätta för kommunerna att planera långsiktigt, samordna resurser och kommunicera utvecklingsmålen med sina invånare.</p>	<p>Länsplanen förhåller sig och är ett verktyg för att förverkliga den regionala utvecklingsstrategin (RUS). Kommande planperioder kan planen komma att förtydligas i mer kvantitativa målsättningar. Kommunernas översiktsplaner tillsammans med dialoger ihop med kommunernas planerare om åtgärdsbehov är ett vitkigt underlag för länstransportplanen. Planen kan kompletteras med en tydligare skrivning kring det sistnämnda.</p>
<p><b>Överk alix</b></p>	<p>Väginfrastruktur</p>	<p>Trafiksäkerhet längs E10 - E10 är ett livsnervsstråk som berör många kommuner. För Överkalixbornas del är trafiksäkerheten på E10 av central betydelse, både för bilburna och icke bilburna trafikanter. Vi ser behov av fler hastighetsdämpande åtgärder, tryggare passager i byar samt parallella gång- och cykelvägar. Detta är avgörande för skolresor, vardagsresor och för att minska barriäreffekterna i våra samhällen. Därutöver vill vi understryka behovet av mitträcken och andra trafiksäkerhetshöjande åtgärder på de mest trafikerade sträckorna av E10. En kombination av fysiska säkerhetslösningar och hastighetsdämpande insatser är nödvändig för att minska olycksriskerna, särskilt med tanke på den ökade mängden tunga transporter i länet. Idag saknas kontinuerlig information och kommunikation kring de insatser som sker och planeras att ske på och i anslutning till E10, vilket skapar osäkerhet och försvårar den lokala samordningen och planeringen.</p>	<p>Regionen vidarebefodrar frågan till Trafikverket, samtidigt kommer regionen försöka hjälpa till att kommunicera information som kommer till oss gällande E10. Synpunkten genererar ingen ändring i planen.</p>

<b>Överk alix</b>	Samplanering	Bättre samordning mellan olika trafikslag. För att skapa ett robust transportsystem krävs en ökad samordning mellan väg, järnväg och kollektivtrafik. En integrerad planering skulle stärka möjligheterna till kombinerade resor, till exempel bil eller buss till tåg. Morjärv är ett konkret exempel där bättre koppling mellan olika trafikslag kan realiseras. Kommunen efterlyser därför att Länstransportplanen tydligare anger hur samverkan mellan regional, nationell och kommunal nivå ska ske i praktiken.	Exempel på samordning är planens inriktning, dvs. samordna nationella åtgärder i underhåll på väginfrastrukturen med regionala infrastrukturinvesteringar i exempelvis gång- och cykelvägar. Sedan finns även samordning mellan Regionala kollektivtrafikmyndigheten i Norrbotten och Region Norrbotten kopplat till investeringar i hållplatser och anslutningar av gång- och cykelvägar. Synpunkten genererar ingen ändring i planen.
<b>Överk alix</b>	Kollektivtrafik	Hållplats för tågtrafik i Morjärv och anslutning till Överkalix - Överkalix kommun ser en framtida hållplats i Morjärv som en strategiskt viktig del i ett sammanhängande transportsystem i östra Norrbotten. Morjärv utgör en naturlig bytespunkt för persontågstrafik för boende i Överkalix, men även för delar av Pajala och Övertorneå kommuner. Kommunen vill att Länstransportplanen tydligare belyser den regionala betydelsen av en sådan station och möjliggör för anslutningar med elektrifierade bussar och fordon mellan Morjärv och Överkalix. Detta skulle skapa nya pendlingsmönster, stärka arbetsmarknaden och ge ett fossilfritt alternativ för långväga resor.	Länstransportplanen är en del av Nationella transportplanen och det förutsätter en samverkan mellan planerna. Region Norrbotten har förståelse för att kommunerna ser behovet av ett stationsläge i Morjärv. Region Norrbotten tar inga beslut om nya stationslägen i Länstransportplanen, utan kan bara fördela medel till redan beslutade stationslägen. Synpunkten genererar ingen ändring i planen.
<b>Överk alix</b>	Väginfrastruktur	Färjelederna i Norrbotten är en ofta förbisedd men avgörande del av transportsystemet. De har stor betydelse för: - Arbetsresor och kommunal service för boende på båda sidor om älvarna. - Besöksnäring och turism, där färjorna är en del av upplevelsen av Norrbotten. - Krisberedskap och totalförsvaret, då de utgör alternativ vid störningar på vägnätet. Överkalix kommun anser att färjelederna behöver ges en tydligare plats i transportplaneringen, både vad gäller långsiktig	Inledningen i länsplanen kompletteras med information kring färjelederna. Synpunkten arbetas in i planen.

		finansiering och samordning med övriga trafikslag.	
<b>Överk alix</b>	Rastplatser	Rastplatserna vid Polcirkeln har stor betydelse ur flera perspektiv: - De är viktiga servicepunkter för långväga trafik, inklusive tung trafik och turisttrafik. - De är attraktiva besöksmål och symboliska platser för besöksnäringen, med potential att utvecklas till nav för både lokal och regional turism. - De fungerar som säkerhetsresurser längs de långa transportsträckorna i inlandet. <b>Vi vill att Länstransportplanen bidrar säkerställer långsiktig drift, utveckling och upprustning av dessa rastplatser som en del av infrastrukturen för både näringsliv och besökare.</b>	Länsplanen har inte rådighet över drift och underhåll av dessa rastplatser samt att vissa av dessa finns på nationellt statligt vägnät. Regionen har inte föravsett att under den här planperioden fokusera på utveckling av rastplatserna, däremot kan det vara ett lämpligt projekt om involverar flera aktörer. Regionen uppmanar till fortsatt dialog i frågan. Synpunkten genererar ingen ändring i planen.
<b>Överk alix</b>	Övergripande	Planens nuvarande upplägg med "flytande år" för åtgärder innebär planeringssvårigheter för kommunerna. Samtidigt uppstår otydlighet kring åtgärdsplanen, då materialet i form av åtgärdssammanställningen är svårläst och man fastställer att alla åtgärder inte kommer kunna hanteras. Hur prioriteringen mellan åtgärderna och vilka som löper störst risk att inte genomföras går inte att på något sätt förutsäga. För Överkalix kommun, liksom för andra kommuner med begränsade resurser, försvårar det budgetarbete och lokal samordning när det inte är tydligt vilka objekt som faktiskt blir genomförda och när. Här finns behov av tydligare prioriteringslistor och åtgärdstabeller som kan användas som konkret planeringsstöd för kommunerna.	Region Norrbotten förstår att den nya inriktningen kan komma att bli otydligare för kommunerna. Samtidigt ser vi att det är viktigt att ta tillvara på den Nationella planens satsningar på underhåll på bästa sätt. Regionen ska försöka minimera problemen för kommunerna genom tidiga dialoger och återkopplingar årligen. Synpunkten genererar ingen ändring i planen.
<b>Överk alix</b>	Samhällsomställning såtgärder	Överkalix kommun noterar att Länstransportplanen innehåller särskilda medel för samhällsomställningsåtgärder. Vi delar bilden av att den pågående industri- och samhällsomvandlingen i Norrbotten ställer stora krav på transportsystemet. Samtidigt vill vi framhålla att kostnaderna för denna omställning i första hand bör bäras av staten. De	Länsplanens medel kommer från regeringen. Samhällsomställningspotten ska bland annat användas för att minimera utvecklingens undanträngningseffekter lokalt hos kommunerna. Synpunkten

		<p>stora industriinvesteringarna är nationella intressen och deras behov av transportinfrastruktur är en direkt följd av beslut och satsningar på nationell nivå. De begränsade resurserna i Länstransportplanen bör därför i högre grad reserveras för åtgärder som förbättrar vardagsresandet, tillgängligheten och livsmiljön för länets invånare.</p>	<p>genererar ingen ändring i planen.</p>
<b>Överkalix</b>	Övergripande	<p>Överkalix kommun har antagit ambitiösa klimatmål där transportsektorn är central. För att uppnå dessa krävs en kombination av lokala insatser, regional samverkan och nationella styrmedel och investeringar. Vi ser därför behovet av att Länstransportplanen förstärker sitt klimatperspektiv och aktivt främjar fossilfria transporter, särskilt längs de betydande stråk som E10. Detta inkluderar både elektrifiering, laddinfrastruktur och satsningar på gång-, cykel- och kollektivtrafik. Genom att tydligare koppla åtgärderna i Länstransportplanen till klimatmålen kan regionen bidra till att Norrbotten blir en föregångare i omställningen mot ett hållbart transportsystem.</p>	<p>Planens övergripande inriktning och natur gör det mycket svårt att koppla och följa upp mot särskilda mål. Den är styrd av förordningar om vad och hur åtgärder kan göras. Dess inverkan på miljöaspekter av relevans hanteras i den strategiska miljöbedömningen. Synpunkten genererar ingen ändring i planen.</p>
<b>Överkalix</b>	Övergripande	<p>Överkalix kommun välkomnar Länstransportplanens inriktning men ser behov av:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Ett tydligare visionsarbete och målbild för länets gemensamma transportplanering.</li> <li>- Förstärkta trafiksäkerhetsåtgärder längs E10.</li> <li>- Ett tydligare erkännande av färjelederna i planeringen.</li> <li>- En bättre samordning mellan trafikslag samt mellan regional och kommunal planering.</li> <li>- Tydligare prioriteringar i åtgärdsplanen för att underlätta kommunernas budgetprocesser.</li> <li>- Att kostnaden för samhällsomställningsåtgärder i första hand bör bäras av staten.</li> <li>- Ett mer genomgående klimatperspektiv som knyter an till såväl nationella som kommunala klimatmål.</li> </ul> <p>Överkalix kommun ser fram emot fortsatt dialog och samverkan i arbetet med att utveckla Norrbottens transportsystem.</p>	<p>Regionen ser framemot ett fortsatt samarbete.</p>

<b>Arjeplog</b>	Vägåtgärd	Gällande återkoppling kommunerna, sidan 4, punkt 4. Det kan inte vara Arjeplog kommuns sak att ordna tillfällig parkering när Riksväg 95 stängs för trafik under vinterhalvåret. Vid utfarten från Arjeplog sitter första skylten om trafiksituationen över fjället mot norska gränsen. Med ett förändrat klimat stängs vägen allt längre ned, Trafikverket har nu en bom för avstängning även i Jäckvik, 6 mil från centralorten, som har nyttjats ett antal gånger. Vid extremväder är det en klar fördel för samhället om långväga genomfartstrafik kan stå säkert i närheten av grundläggande samhällsservice när vägen stängs en längre tid. Därför anser Arjeplogs kommun att detta ska vara med i Länstransportplanen. Parkering behöver inte vara i tätorten men vid tätorten för att få fördelar för genomfartstrafiken.	Regionen föreslår att den här frågan behöver hanteras tillsammans mellan kommunen, Trafikverket och Regionen för att hitta en bra lösning. Synpunkten genererar ingen ändring i planen.
<b>Arjeplog</b>	Åtgärdsplan	Länstransportplanen har ingen pott för klimatanpassningsåtgärder men här anser Arjeplogs kommun att åtgärder för klimatanpassningar, som denna bör falla in under potten för samhällsomställningsåtgärder. Att helt enkelt vidga beskrivningen till att även innehålla anpassningar mot ett förändrat klimat.	Region Norrbotten vill hänvisa klimatanpassningsåtgärder till den nationella planen som hanterar "miljöåtgärder" oavsett om det är regionala statliga vägar eller nationella statliga vägar och järnvägar. Synpunkten genererar ingen ändring i planen.
<b>Kalix</b>	Vision	Ett resonemang om vad regionen vill med Länstransportplanen och dess medel och valda åtgärder skulle förtydliga planen. Vad är Visionen för berörda delar av Norrbottens infrastruktur, vilka mål är uppsatta och vilka åtgärder behöver genomföras med denna planperiod och kommande planperioder för att nå visionen.	Länsplanen förhåller sig och är ett verktyg för att förverkliga den regionala utvecklingsstrategin (RUS). Kommande planperioder kan planen komma att förtydligas i mer kvantitativa målsättningar.
<b>Kalix</b>	Övergripande	Kommunerna är ålagda att i omfattande demokrati- och utrednings/planeringsprocesser fastställa kommundäckande översiktsplaner. Översiktsplanen är viktig för kommunernas interna arbete och för medborgarnas förståelse för den önskade utvecklingen i kommunen. Det svenska plansystemet saknar regionalplaner varför dokument som Länstransportplanen och liknande planer blir extra viktiga för sin påverkan på kommunernas utvecklingsmöjligheter. Här är det önskvärt att regionala instanser vid framtagande av	Kommunernas översiktsplaner beaktas och studeras i de samhällsplaneringsprocesser som Region Norrbotten deltar i, här ingår även Länstransportplanen. Kalix kommun är till exempel den kommun vars utvecklingsinriktning som finns presenterad i den regionala digitala kartvisaren ( <a href="https://planeringskarta-">https://planeringskarta-</a>

		<p>regionala planer tar del av och beaktar/använder berörda delar av kommunernas översiktsplaner. Det kan med fördel förtydligas om så skett i arbetet med denna plan. Likväl som Länstransportplanen är ett verktyg för kommunerna bör kommunernas översiktsplaner vara en god faktakälla som används av regionala myndigheter.</p>	<p>norr.swedencentral.cloudapp.azure.com/). Synpunkten genererar ingen ändring i planen.</p>
<b>Kalix</b>	Övergripande	<p>Denna plan bör på ett bra sätt samverka kring gemensamma intressen och sökta utvecklingar med den nationella planen. En större förändring berör ofta både den nationella planen och den regionala planen, möjliga samverkansformer mellan planerna bör beskrivas bättre. Här kan exemplifieras med en hållplats i Morjärv som blir en nationell angelägenhet men även en närmaste bytespunkt i det regionala systemet från buss/bil till tåg för boende i norra delen av Kalix kommun, boende i Överkalix kommun/delar av Pajala kommun och som alternativ bytespunkt för boende i Övertorneå för resor med persontåg vidare på det svenska järnvägsnätet och upp mot Narvik via Boden. Kalix kommun har lyft frågan i sina yttranden och ett resonemang om hur den regionala nivån kan arbeta för en persontågshållplats och hur samverkan kan ske vore av värde.</p>	<p>Länstransportplanen är en del av Nationella transportplanen och det förutsätter en samverkan mellan planerna. Region Norrbotten har förståelse för att kommunerna ser behovet av ett stationsläge i Morjärv. Region Norrbotten tar inga beslut om nya stationslägen i Länstransportplanen, utan kan bara fördela medel till redan beslutade stationslägen. Synpunkten genererar ingen ändring i planen.</p>
<b>Kalix</b>	Övergripande	<p>Planens upplägg med mer flytande år för genomförande av åtgärder innebär planeringsutmaningar för kommunerna och deras avsättning av medel för satsningar som behöver göras synkroniserat med Läns-transportplanens åtgärder. Kommunerna kommer även fortsättningsvis att behöva en framförhållning för sina politiskt beslutade budgetprocesser för att kunna säkerställa sin finansiering. Många av kommunerna är i en tuff ekonomisk situation och prioriteringar måste genomföras ständigt, medel låses ogärna för satsningar som inte kan bestämmas i tid. Utöver tidsåtgången för beslutsprocesserna tillkommer även den tid som behövs för offentliga upphandlingar etc.</p>	<p>Region Norrbotten förstår att den nya inriktningen kan komma att bli ottydligare för kommunerna. Samtidigt ser vi att det är viktigt att ta tillvara på den Nationella planens satsningar på underhåll på bästa sätt. Regionen ska försöka minimera problemen för kommunerna genom tidiga dialoger och återkopplingar årligen. Synpunkten genererar ingen ändring i planen.</p>
<b>Kalix</b>	Övergripande	<p>Processen kring materialet har varit informativ, inbjudande och bra. Det har funnits goda möjligheter att lämna synpunkter och det har varit väl tilltagna tidsramar. Även det</p>	<p>Synpunkten genererar ingen ändring i planen.</p>

		<p>Sammanfattande dokumentet med återkoppling till kommunerna utgör en bra arbetsform.</p>	
<b>Kalix</b>	Övergripande	<p>Läsbarheten på ett dokument av denna typ bör vara god, höga krav kan ställas då det avser nyttiggörande av stora belopp av skattemedel (1,441 miljarder kronor enligt regeringens beslut) som tillförs för hela regionens utveckling. Rapporten bör ge en god heltäckande bild över hur medlen avses att användas och vilka grunder och beslut som leder fram till detta. I sin nuvarande form ger inte planen denna tydlighet och en förståelse av planen kräver både tillgång till rapportdelen och en nätbaserad karttjänst. Samtidigt är det något otydligt om vilka åtgärder som faktiskt blir genomförda. Det gör att den blir svårtillgänglig för de personer som inte har tillgång till dialogerna med regionens tjänstemän. Det försvårar för regionens medborgare och beslutsfattare. Förtroendevalda får utmaningar i att kunna ta del av vad som satsas/genomförs i den egna kommunen och när, här finns förbättringspotential. Den karttjänst som nu erbjuds och ersätter en heltäckande rapport behöver utvecklas om den ska tillföra en nytta som motiverar denna uppdelning i separata faktakällor. Med rapportens nuvarande utförande och omfattning kan inte en förtroendevald som läst rapporten svara en medborgare om vilka åtgärder som är utpekade i den egna kommunen och när åtgärderna i så fall blir genomförda. Rapporten och åtgärdsplanen nämner endast 7 objekt i remissversionen. Rapporten bör kompletteras med kartor och åtgärdstabeller där man tydligare kan utläsa vad som kommer att utföras under perioden respektive åtgärder som är i "reservläge" kan då listas för att följa det resonemang om en mer flexibel prioritering under perioden om högre prioriterade åtgärder faller ut av något skäl.</p>	<p>Region Norrbotten förstår att den nya inriktningen kan komma att bli otydligare för kommunerna. Samtidigt ser vi att det är viktigt att ta tillvara på den Nationella planens satsningar på underhåll på bästa sätt. Regionen ska försöka minimera problemen för kommunerna genom tidiga dialoger och återkopplingar årligen. Synpunkten genererar ingen ändring i planen.</p>

<b>Kalix</b>	Nationell planering	Kalix kommun berörs av flertalet hamnar, farleder, sjötrafikstråk, nationella vägar och Haparandabanan. Delar berörs av TEN-T och riksintresse för kommunikationer. Kommunen har därför ett starkt intresse för samverkan mellan transportslag. Frågan är viktig och bör belysas/beskrivas, många delar berör Trafikverkets nationella plan men samplanering med den regionala och kommunala nivån behövs för ett fungerande och robust transportnät med god funktion i fred och under kriser och påfrestningar.	Regionen håller med om att det är viktigt att få till en god samverkan mellan transportslag, bytes- och omlastningspunkter. Länsplanen kommer förtydligas i sin inledande beskrivning kring Norrbottens transportslag. Synpunkten arbetas in i planen.
<b>Kalix</b>	Totalförsvaret	Totalförsvaret nämns endast i förbigående, säkerligen av goda skäl men det försvårar en helhetsbild av hur Länstransportplanen bidrar till att uppnå ett robust, sammanhängande och samverkande infrastrukturensystem med kompletterande/alternativa anläggningar/funktioner. Det rådande omvärldsläget gör att Sverige behöver komma i gång med detta infrastrukturbyggande där många parter har ett delansvar.	Region Norrbotten förespråkar "dual-use" för ett förbättrat totalförsvaret kopplat till transportsystemet. Kommande planperiod får utvisa länsplanens roll i arbetet. Synpunkten genererar ingen ändring i planen.
<b>Kalix</b>	Åtgärdsplan	Sid 4, första stycket, informationen upplevs otydlig då man inte skriver ut vilka tidigare åtgärder som avses. Det är bättre att i klartext redovisa de prioriteringar som gjorts likt sista stycket på sid 6 som har en tydligare och rakare skrivning. Sid 7, första punkten för utgångspunkterna är otydlig och lämnar läsaren frågande. Sid 9, första stycket under Budgetramar och fördelning kan med fördel förtydligas.	Sidan 4 - Då det är en sammanfattning ser regionen inte behovet av att beskriva åtgärderna tydligare. Kommer senare i dokumentet på ett flertal ställen. Sidan 7 - exempelvis kan det innefatta att skapa en ökad trafiksäkerhet på en lokal plats efter ett regionalt stråk. Det ger förbättrad trafikmiljö lokalt, samtidigt som det kan förbättra för stråket i sin helhet. Skrivningens övergripande karaktär kommer ur att inte låsa in planen i specifika åtgärder. Sidan 9 - Synpunkten arbetas in i planen.

<p><b>Pajala</b></p>	<p>Övergripande</p>	<p>Pajala kommun anmärker och påtalar att i återkopplingsunderlaget har man inte fångat upp den problembild som avser trafikmiljön i området, i korsningen mellan väg 99 och Sommarvägen där oskyddade trafikande rör sig. De två planseparerade undergångarna fångar dessvärre inte upp trafiksäkerhetsaspekter i miljön och naturliga rörelsemönster hos de bosatta i området. Att hänvisa de bosatta att nyttja de två utpekade planskilda passagerna, undergångarna skulle för de bosatta innebära att de får ta en lång omväg vilket kan få till följd att man istället väljer att ta en annan väg.</p> <p>Pajala kommun framhåller fortsatt att: Korsningarna mellan väg 99 och Genvägen och mellan Sommarvägen/Ringvägen upplevs som otrygga och en passage är önskvärd här. Höga hastigheter råder (hastighetsbegränsningen är 60 km/h), belysningen är undermålig och här finns många barn &amp; unga som korsar korsar väg 99, när de ska till ishall/sporthall. I underlaget skrev vi även: <i>”En förbättrad övergång från norr om Genvägen och längs vissa delsträckor utmed vägen skulle förbättra trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter. OKQ8 som ligger sydväst om rondellen är ett attraktivt besöksmål”</i> och för ökad trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter samt förbättrad tillgänglighet bör GC-väg anläggas längs väg 99 från korsningen Sommarvägen/Ringvägen till rondellen vid OKQ8. Pajala kommun framhåller att dessa önskemål fortsatt bör tas med, inom ramen för LTP inriktade trafiksäkerhetshöjande åtgärder i centrala Pajala.</p> <p>Gällande övergången på väg 99 vid Soukolovägen påpekar Pajala kommun att den refug där man ska stanna inte fungerar eftersom den är för smal. Vintertid när plogningen har utförts bristfälligt och det anhopas snö vid denna blir det svårt med framkomligheten vid denna refug som resulterar i att oskyddade trafikanter tvingas ut på vägbanan.</p> <p>En passage är även önskvärd vid väg 99 korsningen och Teknikvägen.</p>	<p>Dessa synpunkter får hanteras i dialog mellan Pajala kommun, planupprättaren och Trafikverket. Synpunkten genererar ingen ändring i planen.</p>
----------------------	---------------------	--	--

		<p>Sammantaget skulle föreslagna åtgärder bidra till ett mer funktionellt promenadstråk och kraftigt förbättrad trafiksäkerhet för samtliga och Pajala kommun önskar att man på nytt värderar området utifrån ett helhetsperspektiv och att även hänsyn ska tas till "Barnperspektivet" enligt Barnkonventionen.</p>	
<b>Pajala</b>	Övergripande	<p>Pajala kommun anser att det är en påtaglig brist att inlämnade synpunkter i löptexten, sidorna 9 – 10 inte har besvarats av remittenten.</p>	<p>Region Norrbotten har läst och tagit med sig kommunens synpunkter på sidorna 9-10 i enkäten, däremot är det svårare att besvara övergripande beskrivningar i löptext. Synpunkten genererar ingen ändring i planen.</p>
<b>Pajala</b>	Enskilda vägar	<p>Pajala kommun önskar framhålla att det finns ett stort ekonomiskt behov/stöd till kommunens vägföreningar, och att dessa inte förglöms.</p>	<p>Medel finns avsatta för investeringar i enskilda vägar. Synpunkten genererar ingen ändring i planen.</p>
<b>Pajala</b>	Trafiksäkerhet	<p>Pajala kommun önskar framhålla att Det är viktigt att medel som avsätts för trafiksäkerhetshöjande åtgärder, t.ex. GC-vägar och säkra busshållplatser, att detta också kommer landsbygden till godo.</p>	<p>Medel finns avsatta både till gång- och cykel, mindre trafiksäkerhetsåtgärder och kollektivtrafikåtgärder. Synpunkten genererar ingen ändring i planen.</p>
<b>Älvsbyn</b>	Övergripande	<p>Älvsbyns kommun har deltagit i planarbetet genom dialog med planförfattarna samt genom att besvara den enkät som Region Norrbotten skickade ut till kommunerna under vintern 2024/25 (KS 2025-03-24 §73). De brister som kommunen lyft fram har noterats och synliggörs i den karta som ingår i planen. Kartan visar var i länet det finns behov av infrastrukturåtgärder som kan finansieras via Länstransportplanen. Mot bakgrund av planens inriktning görs bedömningen att medel ur planen kommer att kunna användas för att åtgärda brister och behov i infrastrukturen i Älvsbyns kommun, liksom i övriga delar av Norrbotten. Detta kommer att gynna både invånare, näringsliv och besökare. Planen möjliggör även effektiviseringsåtgärder i transportsystemet vid eventuell framtida etablering, genom den särskilda potten för samhällsomställningsåtgärder.</p>	<p>Synpunkten genererar ingen ändring i planen.</p>

RUN-00601-2024

<b>Kiruna</b>	Åtgärdsbehov	<p>Behov av gång- och cykelväg till flygplatsen. Vår prioritering är</p> <ol style="list-style-type: none"><li>1) Väg 875 mellan Kauppinen-korsningen och Laxforsen. En anslutande gång- och cykelförbindelse behöver iordningställas för att gång- och cykelvägen från Kiruna till Jukkasjärvi ska bli komplett.</li><li>2) Bidrag till kommunalt vägnät. Ekonomiskt stöd behövs för att i Kiruna centralort kunna genomföra trafiksäkerhetsåtgärder samt utveckla gång- och cykelvägnätet.</li><li>3) Kollektivtrafik. Behov av att utveckla den transportinfrastruktur som kollektivtrafiken använder.</li><li>4) Nyetablering gränshandel Riksgränsen. Kommande behov av gång- och cykelväg. Regionen föreslår att vänta en planperiod för att se om och hur etableringen ska hanteras.</li><li>5) Väg 874 mellan Kurravaara och Kiruna centralort. Potential för ökat cyklande, behov av gång- och cykelväg.</li><li>6) Turism – Säkra fotoplatser. Behov av rastplatser längs E10 mot Riksgränsen samt längs väg 870 mot Nikkaluokta.</li><li>7) Flygfältsvägen. En anslutande gång- och cykelförbindelse behöver iordningställas.</li><li>8) Dubbelspår efter hela Malmbanan</li><li>9) Mötesfria zoner och viltstängsel efter hela E10</li><li>10) Vi stödjer Gällivares synpunkter gällande E 45</li></ol>	<p>Gång- och cykelbana till flygplatsen läggs till i åtgärdsbehoven. Bra att Kiruna har en tydlig prioritering av åtgärder. Synpunkten genererar ingen ändring i planen.</p>
---------------	--------------	---	--

## Myndigheter

Myndighet	Ämne	Synpunkt	Svar
-----------	------	----------	------

<b>Länsstyrelsen</b>	Övergripande	<p>Länsstyrelsen kan inledningsvis konstatera att Region Norrbotten verkar haft som ambition att denna gång ta fram en betydligt mindre omfattande Länstransportplan. Till skillnad från tidigare planer så saknas i princip helt en beskrivning om förutsättningarna i länet avseende till exempel befolkning, pendling, näringsliv, arbetsmarknad, framtida trafik och så vidare och utifrån det en bild av tillståndet och bristerna avseende transportinfrastrukturen, tillgänglighet och trafiksäkerhet. Det innebär att planen blir betydligt mer lättläst, tillgänglig och mer direkt på sak. Men samtidigt kräver det också att läsaren har en ganska god insikt om förhållandena i länet för att förstå planen i sitt sammanhang.</p> <p><b>Länsstyrelsen ser en risk att planen med denna utformning förlorar möjligheten att också användas som ett påverkans dokument och ett förklarande dokument över varför Norrbotten behöver en hög medelstillelning. Det blir helt enkelt inte lika tydligt vad planens roll och betydelse är i den samhällsomvandling som sker till följd av de mycket omfattande industriella investeringar som pågår kopplat till bland annat den gröna omställningen.</b></p> <p>Där fyller planen enligt Länsstyrelsen mening en viktig uppgift för bland annat ett ökat hållbart resande och social inkludering gällande den regionala statliga transportinfrastrukturen och dess koppling till den kommunala transportinfrastrukturen och kollektivtrafik.</p>	<p>Region Norrbotten håller med, men anser samtidigt att det händer mycket i Norrbotten för tillfället vilket gör att skriven information i ett antaget dokument snabbt kan bli inaktuell och således alltså ändå inte fungera som påverkansunderlag. Region Norrbotten tar vid behov fram de underlag som behövs för att driva de frågor som är av störst vikt för stunden. Trots detta kommer inledningen i planen att kompletteras med lite basinformation om Norrbottens transportsystem. Synpunkten arbetas delvis in i planen.</p>
----------------------	--------------	---	--

<p><b>Länsstyrelsen</b></p>	<p>Klimat mål</p>	<p>Det nationella klimatmålet som även gäller Norrbotten innebär att Norrbotten ska reducera sina växthusgasutsläpp från inrikes transporter med minst 70 procent senast 2030 jämfört med 2010 samt uppnå klimatneutralitet 2045. Transporter är ett av insatsområdena i Norrbottens energi- och klimatstrategi 2025-2030 eftersom transporter står för en betydande del av länets territoriella växthusgasutsläpp där dom utgör den tredje största utsläppskällan med 9%, men räknar man bort de stora industrierna (LKAB, SSAB, Boliden, Luleå kraftvärmeverk) så står inrikes transporterna för 51% av Norrbottens växthusgasutsläpp. Vad gäller konsumtionsbaserade utsläpp är transporter den största utsläppskällan med 35% och minskningen från basåret 2010 uppgår 2022 till cirka 35% och därmed en bra bit kvar till målet för 2030. <b>Länsstyrelsen kan konstatera att de föreslagna åtgärderna i planen endast till en mycket liten del bedöms bidra till minskade koldioxidutsläpp. Det är bekymmersamt även om Länsstyrelsen är medveten om att planen i sammanhanget har små resurser, är förhållandevis styrd till att hantera trafiksäkerhetsåtgärder på det omfattande regionala vägnätet. Men för att lyckas med klimatomställningen i länet anser Länsstyrelsen att det är viktigt att angränsande strategier och planer i länet, såsom exempelvis Länstransportplanen ska bidra till klimatomställningen.</b></p>	<p>Region Norrbotten håller med men anser samtidigt att planen utifrån sina möjligheter och inriktningsbeslut uppmuntrar till en överflyttning till aktiva transporter så som gång- och cykel istället för bil. Synpunkten genererar ingen ändring i planen.</p>
<p><b>Länsstyrelsen</b></p>	<p>Inriktning</p>	<p>Länsstyrelsen anser att Region Norrbotten gjort kloka avväganden för planens inriktning, inte minst utifrån att stora delar av länet under en följd av år fått stå tillbaka avseende åtgärder på grund av stora men nödvändiga investeringsåtgärder inte minst i Luleå, Boden och Piteå.</p>	<p>Synpunkten genererar ingen ändring i planen.</p>

<b>Länsstyrelsen</b>	Åtgärdsplan	<p>En tydlig utgångspunkt i planens prioriteringar är att inom flertalet av åtgärdsområdena prioritera objekt som kan utföra i kombination med att Trafikverket utför underhålls- och beläggningsåtgärder för att få ut mer för pengarna. Det anser Länsstyrelsen vara klokt, inte minst eftersom det kommer att ske ganska omfattande reinvesteringar via den Nationella planen de kommande åren. Däremot så skapar denna prioriteringsprincip en minskad tydlighet i vilka fysiska objekt som kommer att prioriteras vilket delvis gör planen mer oförutsägbar. Genom planens inriktning att under planperioden inte påbörja några nya större investeringsåtgärder så ökar planens medel till bland annat mindre trafiksäkerhetsåtgärder och vägåtgärder, gång- och cykelåtgärder, medfinansiering till det kommunala vägnätet. Enligt Länsstyrelsen är detta väl motiverat utifrån att dessa åtgärdsområden dels fått stå tillbaka under många år då de stora namngivna projekten genomförts, dels är detta små effektiva åtgärder som tydligt kan bidra till nödvändiga förbättringar av transportsystemet i människors boendemiljö samt där stora samhällsförändringar pågår med anledning av industrins expansion i länet.</p>	<p>Region Norrbotten förstår att den nya inriktningen kan komma att bli otydligare. Samtidigt ser vi att det är viktigt att ta tillvara på den Nationella planens satsningar på underhåll på bästa sätt. Regionen ska försöka minimera problemen genom tidiga dialoger och återkopplingar årligen. Synpunkten genererar ingen ändring i planen.</p>
<b>Länsstyrelsen</b>	Gång- och cykel	<p>Länsstyrelsen ser mycket positivt på att det i planen avsätts 35 procent av budgeten på förbättrade möjligheter att cykla och gå, vilket är positivt både ur klimat- och energisynpunkt och folkhälsa. I Norrbotten väljer man bilen även i stor del för kortare sträckor och bättre förutsättningar att gå eller cykla har potential att ersätta sådana resor samt att det tydligt gynnar grupper som är mer utsatta såsom barn och unga, äldre och funktionshindrade.</p>	<p>Synpunkten genererar ingen ändring i planen.</p>

<b>Länsstyrelsen</b>	Kollektivtrafik	<p>Däremot så konstaterar Länsstyrelsen att det hade varit önskvärt med en större satsning på kollektivtrafikåtgärder med tanke på de utmaningar som finns för transportsektorn och behovet av ökad transporteffektivitet och att bygga ett attraktivt samhälle för alla. En väl fungerande kollektivtrafik och infrastruktur kopplat till denna är av stor betydelse för många samhällsgruppers möjligheter att vara delaktiga i samhället och även för att till exempel möta de demografiska utmaningarna med en åldrande befolkning men även för att attrahera nya människor att flytta till Norrbotten. En ökad satsning på kollektivtrafik såväl som på gång- och cykelåtgärder ger också ökade förutsättningar att nå flertalet miljö kvalitetsmål, inte minst Begränsad klimatpåverkan, Frisk luft och God bebyggd miljö men även till exempel Giftfri miljö och Ingen övergödning. Länsstyrelsen är däremot medveten om att de medel som satsas i planen på kollektivtrafik också kräver engagemang och resurser från fler aktörer för att kunna omsättas i realiteten och dessa överväganden har inte Länsstyrelsen insyn i. Om detta varit en begränsning för en ökad satsning på kollektivtrafik så är det önskvärt att det framgår. <b>Kopplat till kollektivtrafikåtgärder så kan Länsstyrelsen konstatera att länets kanske högst prioriterade infrastrukturensatsning – Norrbottniabanan kommer allt närmare en byggstart i länet, vilket påtagligt kommer att förändra kollektivtrafikresandet i länet. Detta nämns inte i planen vilket vi gärna hade sett att det funnits ett resonemang kring och att åtgärder kopplat till resecentrum kommer att prioriteras i slutet av planperioden. Det skulle vara ett strategiskt val med ett tydligt symbolvärde som visar att</b></p>	Region Norrbotten kommer komplettera planen med mer information om Norrbottniabanan. Synpunkten arbetas in i planen.
----------------------	-----------------	---	--

		<b>aktörerna i Norrbotten förväntar sig ett färdigställande av Norrbottenbanan så snart möjligt.</b>	
<b>Länsstyrelsen</b>	Gång- och cykel	Länsstyrelsen har i tidigare yttranden över länstransportplaner efterlyst ett proaktivt arbete med att ta fram en kollektivtrafikstrategi samt en cykelstrategi för länet. Detta för att skapa en tydligare beredskap och förståelse för vilka strategiska åtgärder som bör prioriteras inom dessa områden eftersom de är en viktig del i det transporteffektiva samhället. Länsstyrelsen ser fortsatt detta behov.	Region Norrbotten har för avsikt att ta fram en gång- och cykelstrategi under planperioden. Regionala kollektivtrafikmyndigheten behöver initiera kollektivtrafikstrategier, men Region Norrbotten deltar gärna i ett sådant arbete. Synpunkten genererar ingen ändring i planen.
<b>Länsstyrelsen</b>	Strategisk miljöbedömning	Länsstyrelsen konstaterar att de synpunkter som vi lämnade på avgränsningssamrådet har beaktats. Den strategiska miljöbedömningen av en Länstransportplan är alltid på en övergripande nivå och förknippad med många osäkerheter. Länsstyrelsen kan konstatera att miljöbedömningen av denna plan blir på en än mer övergripande nivå än tidigare planer och därmed blir osäkerheterna större då det saknas konkreta objekt att bedöma. Bedömningen sker helt utifrån åtgärdsområden med en låg kännedom om de faktiska objektens beskaffenhet och geografiska placering.	Synpunkten genererar ingen ändring i planen.

<p><b>Länsstyrelsen</b></p>	<p>Strategisk miljöbedömning</p>	<p>Länsstyrelsen anser att miljöbedömningen ger en bra bild av prioriteringsprinciperna inom respektive åtgärdsområde samt beskrivning av tänkta åtgärder inom de olika åtgärdsområdena. <b>Däremot har Länsstyrelsen svårt att se någon tydlighet gällande hur prioriteringarna gjorts mellan de olika åtgärdsområdena och det blir oklart om och hur prioriteringarna gjorts med utgångspunkt i de i miljöbedömningens utpekade fokusområdena.</b> Det i sig påverkar den alternativgenerering som ska framgå i en strategisk miljöbedömning. <b>I miljöbalken framgår det i 6 kap. 11 § punkt 6 att, det ska finnas en sammanfattning av de överväganden som har gjorts, vilka skäl som ligger bakom gjorda val av olika alternativ och eventuella problem i samband med att uppgifterna sammanställdes. Länsstyrelsen anser därmed att alternativhanteringen med överväganden mellan de olika åtgärdsområdena bör förtydligas.</b> Länsstyrelsen håller inte med i Regionens slutsats att ”Alternativhanteringen kommer i huvudsak att hanteras i den efterföljande planeringen exempelvis vid åtgärdsvalsstudier”, utan anser att det på en övergripande nivå hör hemma i den strategiska miljöbedömningen.</p>	<p>Synpunkten arbetas in i planen.</p>
<p><b>Länsstyrelsen</b></p>	<p>Strategisk miljöbedömning</p>	<p>Länsstyrelsen anser att motiveringarna avseende inverkan på miljöfaktorer och måluppfyllelse för miljö kvalitetsmål i många fall kunde varit mer specifika och utförliga, även om bedömningarna sker på en övergripande nivå och för hela åtgärdsområden. Det är i många fall svårt att riktigt förstå varför påverkan har bedömts som den gjorts. Ett exempel är bedömningen av vägåtgärders påverkan på Landskap, natur och kulturmiljö där motiveringen i</p>	<p>Region Norrbotten håller inte med, dagens utformningskrav och länsplanens fokus mot gestaltning så bör åtgärderna generellt tillföra/anpassas/höja upplevelsen av landskapet.</p>

		<p>Bilaga 1 lyder ”Generellt kan det antas att utveckling av små åtgärder i befintligt vägnät bidrar till en förbättrad landskapsbild.” <b>Enligt Länsstyrelsen mening saknas motivet det är otillräckligt för att kunna bedöma påverkan som positiv.</b></p>	
<b>Länsstyrelsen</b>	Klimat anpassning	<p>Målet med Länstransportplanen är att utifrån Norrbottens förutsättningar utveckla och upprätthålla väginfrastruktur som möjliggör för goda livsmiljöer och hållbara transporter i länet. För att uppnå detta i ett långsiktigt tidsperspektiv är det viktigt att beakta effekter av de pågående klimatförändringarna i syfte att möjliggöra anpassning till dem. De åtgärder som görs i planen innebär i många fall att dessa ska brukas under en lång tidsperiod. <b>Vi konstaterar att beaktandet av klimatförändringarnas effekter och behovet av klimatanpassning i stort sett saknas i planen och miljöbedömningen. Konsekvenserna av klimatförändringarna upplevs redan idag, samtidigt som det är en gradvis process som kommer att innebära stora konsekvenser mot slutet av århundradet. Det är därför viktigt att beakta och synliggöra dessa risker tidigt i processen. I den strategiska miljöbedömningen framkommer inte vilka klimatfaktorer som kan påverka länets transportutveckling, eller att riskreducerande åtgärder kan behöva utföras inom ramen av planen. I beskrivningen av jämförelsealternativet anses detta alternativ innebära sämre möjligheter till klimatanpassning eftersom inga åtgärder förutom normala drift- och underhållsåtgärder genomförs. Samtidigt finns det ingen beskrivning i planen av behovet att genomföra eller vilka klimatanpassningsåtgärder som kan komma att behöva genomförs.</b></p>	<p>Riskreducerande åtgärder ingår i Nationella planens miljöåtgärder. Region Norrbotten prioriterar inte en medfinansiering till nationella planen kopplat till miljöåtgärder denna period. Därför blir det ingen skillnad i den frågan. Synpunkten genererar ingen ändring i planen.</p>

		<b>Det finns därför ingen tydlig skillnad mellan föreslagen Länstransportplan och jämförelsealternativet.</b>	
<b>Länsstyrelsen</b>	Kollektivtrafik	<b>I kapitlet "Åtgärdsplan 2026-2037" på sidan 10 finns en bild som geografiskt sammanställer de åtgärdsbehov som framkommit och dessa är också klassificerade utifrån åtgärdsområden.</b> Länsstyrelsen tycker att det är en värdefull bild som visar spridningen såväl geografiskt som typ av åtgärd. Däremot hade det varit önskvärt om bilden hade bättre upplösning då den blir svår att läsa. Den väcker också funderingar med tanke på att den visar många kollektivtrafikåtgärder samtidigt som vi varit inne på i tidigare synpunkter, det åtgärdsområdet fått ganska lite del av planen.	Det är ett stort behov av hållplatsåtgärder, där inte alla åtgärder kan hanteras av Länstransportplanen. Region Norrbotten har idag inget tydligt underlag för prioritering av åtgärder kopplat till kollektivtrafiken för planperioden (Regionala kollektivtrafikmyndigheten i Norrbotten behöver ta fram den). Regionen ser inte att en utökad budget för området är prioriterat den här perioden. Synpunkten genererar ingen ändring i planen.
<b>Länsstyrelsen</b>	Budgetram	I kapitlet "Budgetramar och fördelning" i såväl huvuddokumentet som miljöbedömningen så har storheten på åtgärdsområdenas ramar blivit fel. Till exempel så har gång- och cykel inte en ram på ca 504 000 miljoner kr utan 504 miljoner kr.	Stämmer bra, har blivit fel. Synpunkten arbetas in i planen.
<b>Länsstyrelsen</b>	Strategisk miljöbedömning	I kapitlet "Avgränsning" beskrivs de fokusområden/miljöfaktorer som ingår i miljöbedömningen. Där saknas Social hållbarhet som sedan dyker upp i sammanställningen över den strategiska miljöbedömningen.	Synpunkten arbetas in i planen.
<b>Länsstyrelsen</b>	Nationella mål	De i planen uppräknade internationella och nationella mål och strategier som påverkar länstransportplanen upplevs relevanta enligt vår mening och det är bra att Agenda 2030 omnämns. <b>Däremot</b>	Synpunkten arbetas in i planen.

		<b>anser Länsstyrelsen att Regeringens Strategi för nyindustrialiseringen och samhällsomvandlingen i Norrbottens och Västerbottens län (KN2024/01434) också bör finnas med.</b>	
<b>Länsstyrelsen</b>	Regionala mål	Under Regionala mål och strategier finns "Strukturbild Norrbotten 2040" med. Om strukturbilden har använts som ett prioriteringsunderlag bör det tydliggöras på vilket sätt den har eller ska användas för framtagande av planen, särskilt för de mindre åtgärderna då de stora investeringarna redan är utförda. Länsstyrelsen vill också påtala att synpunkter gällande själva strukturbilden har lämnats till Regionen i särskild ordning. <b>Under samma avsnitt om Regionala mål så bör "Energi och klimatplan" ändra "Norrbottens Energi- och klimatstrategi 2025-2030". Strategin har beslutats och publiceras inom kort så till den slutliga Länstransportplanen bör texten ändras till att strategin är framtagen under 2025.</b>	Det som är prioriterat i Strukturbilden är finns det regionala politiska beslut på sedan tidigare. Regionen ändrar texten om klimatstrategin. Synpunkten arbetas in i planen.
<b>Länsstyrelsen</b>	Kommunala mål	När det gäller Kommunala mål och strategier så vore det önskvärt att beskrivningen om kopplingen till översiktsplanarbetet utvecklades och vikten av att Länstransportplanen arbetas in i översiktsplaneringen kontinuerligt.	Regionen ska förtydliga avsnittet kring kommunala mål och strategier. Synpunkten arbetas in i planen.
<b>Trafikverket</b>	Budgetram	Planen redovisar hur de ekonomiska ramarna för planperioden enligt avsnitt 3.2 ska fördelas på olika åtgärder och typer av åtgärder. Åtgärder som beräknas kosta under 75 miljoner kronor behöver inte anges i förslagen till länsplaner.	Synpunkten genererar ingen ändring i planen.
<b>Trafikverket</b>	Prioriteringskriterier	Planen redovisar vilka prioriteringar som planförslagen baseras på. Detta med reservation för att beskrivning att trafiksäkerhet bör prioriteras enligt regeringens uppdrag. Regionens remissversion lägger en stor tyngd på åtgärder för förbättrad trafiksäkerhet	Synpunkten genererar ingen ändring i planen.

		även om det inte specifikt anges att detta är ett prioriteringskriterie.	
<b>Trafikverket</b>	Samhälsekonomisk bedömning	<b>Det saknas en beskrivning av hur länsplanen beaktar samhällsekonomisk lönsamhet i sin prioritering.</b> Även om Länstransportplanen för Norrbotten inte har några namngivna objekt och SEB för dessa bör de enligt regeringens direktiv 2025-03-20 (LI2025/0064) kapitel 3.1, <b>hänvisa till SEB för typer av åtgärder.</b>	Typ SEB:ar kan komma att användas i efterföljande steg av planeringen som en del i att genomföra länsplanens intentioner. Region Norrbotten ser inget behov av att formulera detta i planen. Synpunkten genererar ingen ändring i planen.
<b>Trafikverket</b>	Övergripande	Fyrstegsprincipen och ett trafikslagsövergripande perspektiv tillämpas i det här planförslagen.	Synpunkten genererar ingen ändring i planen.
<b>Trafikverket</b>	Övergripande	Till stor del uppfylls kravet på redovisning av hur mycket medel som går till åtgärder i infrastrukturen som förbättrar trafiksäkerheten. Till exempel gång- och cykelåtgärder, bidrar till att öka trafiksäkerheten även om dessa inte ingår i redovisningen av medel till trafiksäkerhet. <b>Trafiksäkerhet kan ingå som en av utgångspunkterna på sidan 7.</b> Detta då versionen de fakto lägger tyngd på åtgärder för förbättrad trafiksäkerhet.	Synpunkten arbetas in i planen.
<b>Trafikverket</b>	Samfinansiering	Planen redovisar hur mycket medel som går till samfinansiering av åtgärder i nationell plan samt hur mycket medel som avsätts till statlig medfinansiering.	Synpunkten genererar ingen ändring i planen.
<b>Trafikverket</b>	Strategisk miljöbedömning	Krav på Miljöbedömning uppfylls	Synpunkten genererar ingen ändring i planen.
<b>Trafikverket</b>	Övergripande	Sedan år 2022 pågår stora samhällsförändringar i Norrbotten. Detta bör till viss del inverka på planens analys av den väntade utvecklingen av efterfrågan på resor och transporter. Som utgångspunkter på sidan 7, anges bland annat faktorerna Länstransportplanen för 2022-2033 och Samhällsomställningen i länet. För den senare, utveckla gärna texten om att	Inledningstexterna utvecklas för att förtydliga samhällsomställningens påverkan på transportsystemet. Synpunkten arbetas in i planen.

		analysen om hur transportsystemet kommer att påverkas fortfarande saknas i stora delar osv. Planupprättaren har tagit höjd för detta i och med åtgärdsområdet "Samhällomställningsåtgärder".	
<b>Trafikverket</b>	Övergripande	Region Norrbotten hänvisar till Förordning (1997:263) om länsplaner för regional transportinfrastruktur och säger samtidigt att <b>Länstransportplanen innefattar alla statliga vägar som inte är europavägar. Detta stämmer inte med förordningens text. Det behöver klarläggas om Regionen fattat ett beslut om att inte finansiera åtgärder på europavägarna.</b> Se även bilaga 1 detaljerade synpunkter ang sid 4.	Regionen formulerar om stycket. Synpunkten arbetas in i planen.
<b>Trafikverket</b>	Genomförbarhet	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Region Norrbotten har skapat stor flexibilitet i planen. Det innebär att projekt kan genomföras i den takt som de är mogna för genomförande.</li> <li>• Regionen har återkopplat till kommunerna på inspel avseende beskrivningar av brister, behov och önskemål om åtgärder.</li> <li>• Inför planbygget har länsplaneupprättaren, i dialog med kommunerna, förtydligat vad planen ska användas till och vad som krävs för att kunna prioritera, utreda och skapa en plan med hög genomförbarhet.</li> <li>• Region Norrbotten har ett en klok och tydlig viljeinriktning när det gäller potential att genom samplanering nå kostnadseffektivitet i genomförande av planen." Styrkan ligger i att samordna dessa projekt med de åtgärder som redan planeras i länstransportplanen, vilket gör det möjligt att växla upp länsplanens medel och skapa större effekt".</li> </ul>	Synpunkten genererar ingen ändring i planen.
<b>Trafikverket</b>	Planmognad	Planmognaden bedöms som god. Region Norrbotten har skapat stor flexibilitet i planen vilket innebär att projekt kan genomföras i den takt som de är mogna för genomförande. Detta	Synpunkten genererar ingen ändring i planen.

		gör att det finns goda förutsättningar för en hög framdrift i planen.	
<b>Trafikverket</b>	Samordning av åtgärder	Planförslaget medger goda möjligheter att samplanera åtgärder för ökad kostnadseffektivitet. Detta eftersom att planen har stor flexibilitet vilket innebär att projekt kan genomföras i den takt som de är mogna för genomförande. Planförslaget har en ambition att att växla upp länsplanens medel och samplanera mindre åtgärder med trafikverket, trimning i nationell plan och underhåll, samt med andra regionala utvecklingsinsatser. Eftersom att förslaget till Länstransportplan främst inriktar sig mot mindre åtgärder och inte tycks omfatta samfinansiering av namngivna objekt i den nationella infrastrukturen, bedöms samordning mellan nationella planen och länstransportplanen inte vara något problem.	Synpunkten genererar ingen ändring i planen.
<b>Trafikverket</b>	Övergripande	Medelsfördelningen följer tillgängliga underlag.	Synpunkten genererar ingen ändring i planen.
<b>Trafikverket</b>	Budgetram	Regionen har inte angivit någon prisnivå i tabellen för länsplanen. NTP och LTP ska redovisas i 2025 års prisnivå enligt direktiv 2025-02, enligt Trafikverket.	Synpunkten arbetas in i planen.
<b>Trafikverket</b>	Samhälsekonomisk bedömning	Region Norrbotten har fattat ett inriktningsbeslut om att inte peka ut några namngivna objekt som behöver en samlad effektbedömning. <b>Även om planen inte har några namngivna objekt och SEB för dessa bör de enligt regeringens uppdrag hänvisa till SEB för typer av åtgärder.</b>	Typ SEB:ar kan komma att användas i efterföljande steg av planeringen som en del i att genomföra länsplanens intentioner. Region Norrbotten ser inget behov av att formulera detta i planen. Synpunkten genererar ingen ändring i planen.
<b>Trafikverket</b>	Nationell plan	Det är inte helt tydligt om Länstransportplanen har för avsikt att finansiera åtgärder på nationell väg. I återkopplingen till kommunerna har länsregionen på de flesta ställen hänvisat till att åtgärder på nationell väg till Nationell plan. På motsvarande sätt har man på de flesta ställen hänvisat att brister i korsning mellan nationell väg och regional väg primärt hanteras av	Regionen formulerar om stycket. Synpunkten arbetas in i planen.

		Nationell plan. Ett antal undantag finns, se bilaga 1.	
<b>Trafikverket</b>	Medfinansiering	Region Norrbotten har satt av 152 miljoner kronor till statlig medfinansiering till kollektivtrafikanläggningar. Största delen, 140 miljoner kronor går till åtgärder för förbättrad miljö och trafiksäkerhet i det kommunala vägnätet.	Synpunkten genererar ingen ändring i planen.
<b>Trafikverket</b>	Enskilda vägar	Region Norrbotten har satt av 21 miljoner kronor till Enskilda vägar över hela planperioden.	Synpunkten genererar ingen ändring i planen.
<b>Trafikverket</b>	Trafiksäkerhet	Regeringens uppdrag kap 3.1 anger att ”prioritet bör ges till åtgärder som förbättrar trafiksäkerheten och ska inriktas mot åtgärder i infrastrukturen utan omotiverade inskränkningar gällande framkomlighet eller transporteffektivitet.” <b>Remissversionen lägger en stor tyngd på åtgärder för förbättrad trafiksäkerhet även om det inte specifikt anges att detta är ett prioriteringskriterie. Detta kan ingå som en av utgångspunkterna på sidan 7 i förslaget till länstransportplan. På sida 8 nämns vilka åtgärdsområden och exempel på åtgärder. Där hade vi gärna sett att sidoområdesåtgärder samt mitt- och sidoräffling nämndes som exempel.</b>	Regionen lägger till exemplet. Synpunkten arbetas in i planen.
<b>Trafikverket</b>	Utredningar	Remissförslaget innehåller inte utredningar. Planupprättaren och Trafikverket samverkar och för löpande dialog om behov och planering av utredningar.	Synpunkten genererar ingen ändring i planen.
<b>Trafikverket</b>	Strategisk miljöbedömning	Region Norrbotten har gjort en övergripande miljöbedömning utifrån planens övergripande indelning i åtgärdsområden.	Synpunkten genererar ingen ändring i planen.

<b>Trafikverket</b>	Övergripande	Regionen har återkopplat med svar till kommunerna på deras inspel avseende beskrivningar av brister, behov och önskemål om åtgärder. I återkopplingen har man bland annat bett om förtydliganden avseende de brister och behov som spelats in samt ibland även ställt frågan om det finns alternativa lösningar på bristen. I återkopplingen har man också tydliggjort vad man vill att planen ska användas till. Sammantaget ger detta ett förtydligande av vad planen ska användas till och vad som krävs för att kunna prioritera, utreda och skapa en plan med hög genomförbarhet.	Synpunkten genererar ingen ändring i planen.
<b>Regionala kollektivtrafikmyndigheten</b>	Övergripande	Vi välkomnar planens fokus på trafiksäkerhet, gång- och cykeltrafik samt lokala åtgärder, men ser behov av förstärkningar för att Länstransportplanen ska vara i linje med det gällande Trafikförsörjningsprogrammet och dess mål om ökad kollektivtrafikandel, tillgänglighet och fossilfrihet. Kollektivtrafiken är en central del för att minska koldioxidutsläpp och skapa tillgänglighet, särskilt i en glesbefolkad region som Norrbotten där avstånden är långa och behovet av väl fungerande kollektivtrafik är stort.	Synpunkten genererar ingen ändring i planen.
<b>Regionala kollektivtrafikmyndigheten</b>	Budgetram	Endast 3 % av budgetramen (43 Mkr) avsätts för kollektivtrafikanläggningar. Detta är inte tillräckligt för att nå Trafikförsörjningsprogrammets mål om 15 % kollektivtrafikandel år 2030 och 80-100 % förnybart drivmedel år 2035. Vi föreslår att andelen ökas till minst 8-10 %. I texten anges att Fördelningen till åtgärdsområdena baseras på behoven av åtgärder samt planens politiska inriktning. Det är en ganska tunn och bristfällig förklaring till den procentuella fördelningen som i sin tur styr den ekonomiska tilldelningen och det borde finnas en bättre och mer lättförtålig beskrivning.	Region Norrbotten har idag inget tydligt underlag för prioritering av åtgärder kopplat till kollektivtrafiken för planperioden som reflekterar 8-10%. Regionen ser inte att en utökad budget för området är prioriterat den här perioden. Synpunkten genererar ingen ändring i planen.

<b>Regionala kollektivtrafikmyndigheten</b>	Övergripande	Planen bör prioritera knutpunkter och stråk med störst potential, här kan samlade åtgärder för hållplatser, bytespunkter och pendlarparkeringar skapa störst effekt.	Region Norrbotten håller med, men vet inte vilka RKM anser att dessa är. När RKM och kommunerna ansöker om medel från Länstransportplanen för kollektivtrafikåtgärder så kan RKM välja att göra det för dom knutpunkter och stråk som har mest potential.
<b>Regionala kollektivtrafikmyndigheten</b>	Övergripande	För att stödja fossilfrihet till 2030 behöver Länstransportplanen inkludera laddinfrastruktur, depålösningar och stöd till förnybara drivmedel i kollektivtrafiken.	Planen har inte möjlighet att inkludera dessa typer av åtgärder. Synpunkten genererar ingen ändring i planen.
<b>Regionala kollektivtrafikmyndigheten</b>	Samhällsomställning	Samhällsomvandlingen i Norrbotten kräver flexibel kollektivtrafik vid industrietableringar och inflyttning. Vi föreslår att samhällsomställningspotten även öronmärks för temporära och förstärkta kollektivtrafiklösningar.	Samhällsomställningspotten ska vara flexibel och följa med behov som uppstår från samhällsomställningen, därför öronmärks inte pengar till vissa typer av åtgärder. Synpunkten genererar ingen ändring i planen.
<b>Regionala kollektivtrafikmyndigheten</b>	Kollektivtrafik	Länstransportplanen bör inkludera mål för resenärsstillväxt, kundnöjdhet och integrerade resekedjor (tåg-buss-cykel) i samverkan med Trafikförsörjningsprogrammet.	Där hänvisar länsplanen till Trafikförsörjningsprogrammet. Synpunkten genererar ingen ändring i planen.
<b>Regionala kollektivtrafikmyndigheten</b>	Kollektivtrafik	Det behövs tydligare strategier för att öka kollektivtrafikens attraktivitet och tillgänglighet i hela länet, med särskilt fokus på pendling till och från arbetsplatser och utbildningsorter. Insatser för att förbättra turtäthet, punktlighet och hållplatsanpassningar bör prioriteras. Viktigt att skapa effektiva och välkoordinerade bytespunkter mellan olika trafikslag – exempelvis mellan buss och tåg – för att möjliggöra smidiga och sömlösa resor inom länet och i förbindelse med angränsande regioner. Detta kräver riktade investeringar i infrastruktur, såsom förbättrade hållplatser och tillgänglighetsanpassade tågstationer.	Region Norrbotten håller med, men vet inte vilka RKM anser att dessa är. När RKM och kommunerna ansöker om medel från Länstransportplanen för kollektivtrafikåtgärder så kan RKM välja att göra det för dom knutpunkter och stråk som har mest potential. Synpunkten genererar ingen ändring i planen.
<b>Regionala kollektivtrafikmyndigheten</b>	Övergripande	Vi föreslår att benämningen skrivs ut i sin helhet som Regionala Kollektivtrafikmyndigheten i stället för att använda förkortningen RKM (exempel sida 5 i Länstransportplanen).	Synpunkten arbetas in i planen.

RUN-00601-2024

		Förkortningen är inte allmänt känd och kan skapa förvirring hos läsaren, medan den fullständiga benämningen är tydlig och lättare att förstå för alla målgrupper.	
<b>Regionala kollektivtrafikmyndigheten</b>	Regionala mål	Trafikförsörjningsprogrammet borde också nämnas under rubriken Utgångspunkt (sida 7, punkt 2).	Synpunkten arbetas in i planen.
<b>Regionala kollektivtrafikmyndigheten</b>	Övergripande	Det saknas en del av texten i den gula rutan som avser Kollektivtrafikanläggningar (sida 8).	Synpunkten arbetas in i planen.
<b>Regionala kollektivtrafikmyndigheten</b>	Budgetram	Kollektivtrafikmyndigheten i Norrbotten ser Länstransportplan Norrbotten 2026–2037 som en god grund men betonar vikten av att kollektivtrafiken ges tydligare prioritet och resurser. Länstransportplanen är ett viktigt verktyg för Norrbottens hållbara utveckling, men i nuvarande remissversion riskerar kollektivtrafiken att få en för svag roll. Vi uppmanar därför till en förstärkning av kollektivtrafikåtgärderna och en tydligare koppling till Trafikförsörjningsprogrammet för att nå länets klimat- och tillgänglighetsmål. Länstransportplanen och Trafikförsörjningsprogrammet behöver utvecklas och implementeras i nära samklang. Detta är avgörande för att skapa ett hållbart, tillgängligt och effektivt transportsystem i hela länet. Den fortsatta dialogen med kommuner och andra aktörer kommer att vara avgörande för att planens mål ska kunna uppnås. Kollektivtrafikmyndigheten i Norrbotten ser fram emot fortsatt samarbete och dialog för att tillsammans utveckla ett hållbart och tillgängligt transportsystem som svarar mot länets invånares behov och bidrar till regionens långsiktiga utveckling.	Synpunkten genererar ingen ändring i planen.

## Övriga aktörer

Aktör	Ämne	Synpunkt	Svar
Handelskammaren	Övergripande	Det är av särskild vikt att länsplanen kompletterar den nationella planen genom att peka ut regionalt prioriterade noder stråk och korridorer norr-söder men även i öst-västliga korridorer, exempelvis: Fortsätta utveckla intermodala transporter till och från industrierna till hamnarna för att på bästa sätt nyttja varje transportsätts unika fördelar, såsom järnvägens kapacitet och lastbilens flexibilitet, för att skapa mer effektiva, hållbara och ekonomiska logistiklösningar och därmed konkurrenskraft för näringslivet. Fortsätta arbetet med bärighetsklass BK4 i hela länet till noder som terminaler, industrier och hamnar. Prioritera Norrleden en ny möjligväg mellan E4:an och Luleå hamn. Norrleden är viktig i såväl regionalt, nationellt som internationellt sammanhang, samtidigt som den har stora nyttor för Luleås utvecklingsmöjligheter och för hela länets näringslivs konkurrenskraft framåt. Verka för en effektiv samordning mellan regional och nationell nivå dvs länstransportplanen och nationell infrastrukruplan samt prioritera resurser som ger direkt och långsiktig nytta för näringslivets konkurrenskraft och för fortsatt utveckling i Norrbotten.	Region Norrbotten håller med Handelskammaren och har som ambition att verka för dessa frågor kommande planperiod. Synpunkten genererar ingen ändring i planen.
Sveriges åkeriföretag	Övergripande	Laddinfrastruktur: Omställningen tar fart och åkerinäringen är inte sen på bollen. Åkeriföretagen är positiva och vill vara en del av lösningen och behöver därför rätt förutsättningar för att kunna göra sina investeringar. Idag finns det lastbilar att köpa, men att kunna ladda vid åkeriet eller terminalen är svårare. Elnätet behöver byggas ut för att ge företagen nog med effekt för att kunna ladda sina fordon.	Länsplanen har inte möjlighet att bygga laddinfrastruktur. Däremot deltar region Norrbotten tillsammans med andra aktörer i projekt och processer som hanterar framtidens energiförsörjning- och utvecklingsbehov.

		<p>Åkerinäringen behöver först och främst högre effekt och en bättre distribution i elnätet, speciellt till områden där åkerierna finns och verkar. I andra hand behövs laddning i hög effekt under kortare tider längs med våra större vägstråk. <b>Det är en absolut nödvändighet för omställningen till el för åkerinäringen och Sveriges Åkeriföretag finns behjälpliga för regionen i identifieringen av strategiska platser där nätkapaciteten behöver förbättras. Här kan regionen vara en drivande röst mot elnätsleverantörerna och driva på kommunerna att upplåta mark för laddningsplatser och laddinfrastruktur. Regionen kan ha en samordnande funktion i tillståndsprocesserna när det gäller att bygga laddinfrastruktur i de olika kommunerna.</b></p>	<p>Synpunkten genererar ingen ändring i planen.</p>
Sveriges åkeriföretag	Övergripande	<p>Bärighetsklasser och NVDB: Trots att bärighetsklasserna som speglas i Nationell vägdatabas(NVDB) inte är direkt kopplat som ett ansvar hos regionen så är det av stor vikt för utvecklingen av regionen att dialogen med kommuner och deras uppdatering i NVDB även finns från Regionens sida. Med lägre bärighetsklasser hämmas samhället i form av högre transportkostnader, lägre trafiksäkerhet samt sämre miljöprestanda.</p>	<p>Region Norrbotten levererar idag inte in data till NVDB. Däremot håller Region Norrbotten med om behovet att fortsätta investera i BK4 nätet i Norrbotten. Synpunkten genererar ingen ändring i planen.</p>
Sveriges åkeriföretag	Övergripande	<p>Längre fordon: Kort och gott så blir det mer transporteffektivt med längre fordon som kan få med sig mer gods. Likt punkten ovan om bärighet så har regionen även här ett ansvar att föra dialog för att öppna upp vägar för längre fordon.</p>	<p>Region Norrbotten hänvisar till Trafikverket kopplat till att upplåta längre och tyngre fordon där det finns ett behov från näringen. Region Norrbotten kan fortsatt lyfta frågan om att det är viktigt för Norrbotten och behovet av ökad</p>

			kapacitet, däremot är det viktigt att det i framtiden framgår vart det här behovet finns om Regionen ska kunna driva frågan framåt. Synpunkten genererar ingen ändring i planen.
Sveriges åkeriföretag	Övergripande	Uppställningsplatser för släp intill tätorter: Vid lossning av gods i tätorter är det ofta så att det inte finns någon laglig lämplig plats att ställa av ett släpfordon för att åka in och lossa i tätorten. Detta resulterar ofta i böter för våra åkeriföretag. Sveriges Åkeriföretag önskar att Regionen tar en samordningsroll i upprättandet av temporär uppställning av släpfordon intill tätorter. Uppställningsplatser bör vara tidsbestämd på förslagsvis 4 timmar. För att kunna bibehålla den transporteffektivitet som idag finns är uppställningsplatserna nödvändiga.	Regionen har inte möjlighet att idag hantera den typen av frågor, då vi varken har planmonopol eller är markägare i tätorterna utan hänvisar till kommunerna att i sin översiktsplanering utreda vart dessa platser är mest lämpliga. Synpunkten genererar ingen ändring i planen.
Sveriges åkeriföretag	Övergripande	Vägunderhåll: Det är av yttersta vikt att våra vägar är farbara. Ett starkt och tillförlitligt transportsystem förutsätter att ansvariga myndigheter säkerställer såväl vinterväghållning som det generella vägunderhållet på en nivå som motsvarar de faktiska behoven under årets mest krävande månader, med hög beredskap, särskild hänsyn till tung trafik samt effektiv regional samordning.	Region Norrbotten håller med, men underhåll och vinterväghållning utförs av Trafikverket, kommunen eller den enskilda vägföreningen. Synpunkten genererar ingen ändring i planen.
Sveriges åkeriföretag	Övergripande	Rastplatser: Åkerinäringen är i behov av rastplatser för att kunna ta sin lagstadgade vila. Tyvärr så har kontrollplatser och rastplatser stängts ner, trots att det redan finns för få för att fylla behovet. För att regionen ska kunna vidareutvecklas så behövs rastplatser, uppställningsplatser och säkra rastplatser i anknötning till industri och längs våra vägar. För att säkerställa ett effektivt logistikflöde	Regionen är tillgängliga för dialoger gällande dessa behov med både Trafikverket och Kommunerna. Synpunkten genererar ingen ändring i planen.

för det lokala näringslivet och samtidigt avlasta rastplatserna längst huvudvägnätet är det av stor vikt att kommunerna tillhandahåller rast- och uppställningsplatser i närhet till strategiska industriområden. Detta bör ske i samordning med regionen för att uppnå bästa möjliga planering och resursutnyttjande.

Sveriges Åkeriföretag	Övergripande	Åkerinäringens roll för beredskap: Sveriges Åkeriföretag samarbetar nära Försvarsmakten om beredskap för transporter i Sverige. Regionerna har ansvar att logistiken fungerar vid samhällsstörning och att vägar är farbara och infrastruktur fungerar. Befolkningen måste försörjas även vid en eventuell samhällsstörning. Vi uppmanar att regionerna samverkar för att undvika komplikationer som kan uppstå vid varje regions individuella lösning samt skapa kompatibilitet över regiongränserna. Vidare uppmanar Sveriges Åkeriföretag regionerna att söka kontakt med försvaret om de logistiklösningar som just nu upprättas och dra nytta av de strukturerna.	Regionen är införstådd i situationen och bevakar och deltar i processer som rör totalförsvaret och länets roll i detta. Synpunkten genererar ingen ändring i planen.
Riksförbundet Enskilda Vägar	Enskilda vägar	Riksförbundet konstaterar att förslaget till länstransportplan avsätter 21 Mkr av totalt 1443 Mkr för åtgärder på enskilda vägar under perioden 2026-37. Det är en bråkdel av vad som behövs sett till de utmaningar som det enskilda vägnätet står inför. Som jämförelse kan nämnas Västerbottens län som avsätter mer än dubbla summan, utan att för den skull framstå som ett föredöme. Uttryckt i relativa termer avsätter Norrbottens län minst pengar till enskilda vägar av de fyra nordliga länen.	Region Norrbotten noterar att det finns behov av mer medel till enskilda vägar och kommer därför arbeta ihop med Trafikverket kommande period för att få en tydligare bild om hur stort behovet är i förhållande till mängden ansökningar om statlig medfinansiering från planen. Regionen återkommer gärna till förbundet för fortsatt dialog. Regionen kommer även belysa behovet till

nationell nivå kopplat till totalförsvaret, klimatanpassning och livsmedelsförsörjning. Synpunkten genererar ingen ändring i planen.

Riksförbundet Enskilda Vägar	Enskilda vägar	Av Förordningen (1997: 263) om länsplaner för regional transportinfrastruktur framgår av 2 § att länsplanen skall upprättas med hänsyn till de samlade transportbehoven inom en region, vidare kan i läsa 3 a § läsas att länsplanen även får avse byggande och drift av enskilda vägar (Förordning 2010:137). <b>De signaler som Riksförbundet nåtts av från såväl våra egna experter som Trafikverkets utredare för enskild vägghållning visar ett stort behov av medel för bärighetshöjande åtgärder, se nedan angående BK4-reformen, och även för upprustning av broar. Regionen bortser i länsplanen helt från att tilldela det enskilda vägnätet medel för att bidra till en godtagbar robusthet. Länsplanens högtflygande ambitioner missar därmed stora delar av Norrbottens län.</b>	Region Norrbotten tilldelar medel till enskilda vägar under planperioden. Det finns från 2028 möjlighet att söka dessa medel för att göra åtgärder. Region Norrbotten håller med om behovet av BK4 och upprustning av broar. Samtidigt är det ett problem som finns i hela Sverige. Regionen efterfrågar ett nationellt stöd för att hantera dessa frågor, då länsplaneramen inte har ekonomiskt utrymme att ta alla dessa åtgärder. Regionen hänvisar även på denna till svaret ovan. Synpunkten genererar ingen ändring i planen.
Riksförbundet Enskilda Vägar	Enskilda vägar	Det omfattande enskilda vägnät som finns inom länet har avgörande betydelse för boende och näringsliv utanför tätorter med kommunal eller statlig vägghållning. Därför krävs en rejäl genomlysning av behovet av regionala medel för underhåll och upprustning av det enskilda vägnätet. En viktig del härav är att näringslivet	Region Norrbotten håller med och förtydligar därför vissa skrivningar i planen. Regionen håller med om att skogsnäringen, som många andra är av regionalt intresse. Synpunkten arbetas in i planen.

och främst åkeribranschen ska kunna dra nytta fullt ut av BK 4-reformen.

**Avslutningsvis vill Riksförbundet peka på de åtgärdsområden och prioriteringsprinciper som tas upp i länstransportplanen. Där saknas helt förslag riktade mot det enskilda vägnätet, vilket vi ser som ett stort minus. Under punkten statlig medfinansiering lyfts endast "åtgärder av regionalt intresse eller nytta" utan särskild förklaring om vad som avses. Här måste rimligen skogsnäringen ingå som har stort behov av fungerande enskilda vägar.**

Cykelfrämjandet	Gång- och cykel	Utifrån detta finns det saker och underlag som vi saknar i remissen som vi har delat upp i 5 grupper. 1: Hur har fördelningen varit över tid? 2: Vad har styrts valen av cykelobjekt? 3: Bidrar satsningarna till en ökad cykeltrafik? 4: Ökad trafiksäkerhet. 5: Behov av en samlad bild för länet	Dessa frågor kommer att hanteras i kommande cykelstrategi för Norrbotten då Länsplanen hålls övergripande. Synpunkten genererar ingen ändring i planen.
Cykelfrämjandet	Gång- och cykel	På sidan 14 i remissen finns en tabell med förslaget på fördelning på olika områden och objekt. Vi saknar att det inte framgår hur andelarna har utvecklats över tid. Ta exemplet med Gång- och cykelinfrastruktur som har fått 35 % av den totala potten som innebär 506 Mkr som är en mycket kraftig ökningen. Hur står sig dessa siffror i förhållande till gällande och tidigare länsplaner? Har gång och cykel fått en större eller mindre del av kakan genom åren? Genom att visa på dessa uppgifter blir det tydligare hur prioriteringen ser ut än bara visa på ett belopp som i kronor kan vara större än gällande plan, men mindre om man tittar på andelen som har avsatts.	I den strategiska miljöbedömningen går det att utläsa fördelningen för förra planperioden. På grund av att potternas benämningar har ändrats samt en lång tid av "avbetalning" av mötessepareringsåtgärder anser regionen att det inte tillför något att lägga in information om historisk fördelning. Den blir inte jämförbar på ett enkelt sätt. Synpunkten genererar ingen ändring i planen.

Cykelfrämjandet	Gång- och cykel	<p>Vi kan inte hitta vilka kriterier som ligger bakom de namngivna gc-vägarna på det statliga vägnätet. För att ta ett exempel så har regionen inriktningen att prioritera skolvägar men vilka av cykelobjekten har detta som fokus och vilken effekt kan de få på cyklandet? Som bilaga har vi ett förslag på uppgifter som vi anser nödvändiga för att kunna prioritera bland de önskemål som kommunerna och Trafikverket lämnar in på ett jämförbart sätt. Utan denna information försvåras möjligheten för oss att tillföra kunskap som hade kunnat bidra till en mer objektiv bedömning. Ett konkret exempel gäller gång- och cykelinfrastrukturen där Väg 616 Gäddvik finns angivet. Vår bedömning är att denna sträcka endast genererar ett begränsat tillskott av cykeltrafik, då underlaget främst utgörs av boende längs vägen. För att uppnå långsiktig nytta behöver en koppling finnas mot stadsdelarna Antnäs, Bälinge och Karlsvik. Den mest kostnadseffektiva åtgärden finns på Väg 968, där den 13 meter breda körbanan kan smalas av till en mycket låg kostnad för att rymma en gc-väg. Detta gjorde Trafikverket när E4 fick en ny sträckning förbi Öjebyn. För att ett cykelvägsobjekt ska få en effekt är det viktigt att det finns en tydlig koppling till befintliga stråk med tanke på att planen sträcker sig till år 2037.</p>	<p>De objekt som ligger namngivna i planen hänger med från tidigare planperioder. Regionen har för ambition att ta fram en regional cykelstrategi. Där kommer en prio att genomföras utifrån planens prioordning. Cykelfrämjandet kommer att involveras i processen. Synpunkten genererar ingen ändring i planen.</p>
Cykelfrämjandet	Gång- och cykel	<p>En annan sak som oroar oss och det är att den redovisade kostnaden har ökat så mycket. De statliga gc-vägar har ökat med minst 130 % från den nu gällande planen till den förslagna. Som exempel var cykelvägen i Gäddvik beräknad till 26,9 Mkr men har nu ökat till 35 Mkr. Det låter orimligt om Trafikverket kommer in med kostnader som har ökat med 30 % på</p>	<p>Region Norrbotten kan bara utgå från de kostnadsuppskattningar som Trafikverket tar fram, då Trafikverket genomför åtgärderna. Trafikverket förhåller sig i sin tur till riktlinjerna i VGU. Däremot lyfter regionen behovet av att få göra</p>

tre år om inte det detta finns kommenterat. En högre standard, kostnadsökning mm. Regionen måste ha höga krav att de kostnadsunderlag som lämnas in håller sig inom en vettig kostnadsökningsnivå.

avsteg från VGU och genomföra billigare åtgärder som baseras mer på behovet och användandet av stråket. Synpunkten genererar ingen ändring i planen.

Cykelfrämjandet	Gång- och cykel	<p>I transportplanen har 506 miljoner kronor avsatts för det statliga vägnätet och 140 miljoner för det kommunala GC-vägar. För den sistnämnda gruppen förutsätter detta att kommunen bidrar med samma summa, 50% medfinansiering. Tar man bort den kommunala delen från diagrammet går närmare 80 procent av statens medel till det statliga cykelnätet. Vi har svårt att se hur detta kan bidra till planens mål att fler ska kunna gå och cykla till skola, arbete, fritidsaktiviteter och kollektivtrafik?</p> <p>Vi saknar att det inte finns uppgifter vilka cykelvägsobjekt kommunerna avser att bygga där det finns relevanta uppgifter om:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Bidrar objektet till de mål kommunen själv har för cykeltrafiken?</li><li>• Vilka parametrar ligger bakom kommunens prioritering av sin önskelista?</li><li>• Vilken typ av cykling (t.ex. arbetsresor, fritid, skolresor) bidrar objekten främst till?</li><li>• Ses cykeln i planeringen som ett eget trafikslag?</li><li>• Har de olika cykelprojekten utgått från nationella eller egna krav för utformning?</li></ul> <p>Då den prioritering som regionen måste göra då medlen alltid är mindre än behovet är det viktigt att cykelob-</p>	<p>Region Norrbotten håller med, kommande gång- och cykelstrategi kan innefatta kommunernas viljeinriktningar och cykelprioriteringar om det finns ett intresse för det. Samtidigt behöver kommunerna få hantera sin planering med stöd från länsplanen. Synpunkten genererar ingen ändring i planen.</p>
-----------------	-----------------	---	---

jekt kan jämföras och utvärderas på ett objektivt sätt.

Cykelfrämjandet	Gång- och cykel	Cykelfrämjandet har under många år genomfört granskningar av hur cykelvägar har byggts, både på eget initiativ och på uppdrag av kommuner. Vår erfarenhet visar att verkligheten ofta lämnar mycket att önska. Vi ser exempel där cykelvägar byggs så smala att två cyklister inte kan mötas, utformningen innebär försämringar för cyklister jämfört med tidigare förhållanden, gång- och cykelbanor byggs så att biltrafik kan använda dom som tillfällig uppställningsplats och där nya trafiksäkerhetsrisker för cyklister byggs in. Vi menar att statliga medel endast bör användas när cykeln behandlas som ett fullvärdigt trafikslag. De normer och kvalitetskrav som gäller för bilvägar måste även tillämpas på cykelinfrastrukturen.	Region Norrbotten håller med. Synpunkten genererar ingen ändring i planen.
Cykelfrämjandet	Gång- och cykel	Riksrevisionen har nyligen konstaterat att regeringen, Transportstyrelsen och Trafikverkets åtgärder inte varit effektiva för att nå riksdagens mål, och att utvecklingen går åt fel håll. Regionerna har här en central roll, eftersom de stora satsningarna på cykel sker i länstransportplanerna.	Synpunkten genererar ingen ändring i planen.

RUN-00601-2024

Cykelfrämjandet	Gång- och cykel	<p>Cirka 75–80% av polisrapporterade cykel-bilolyckor sker i tätort, där korsningar står för den största andelen – i vissa studier över 60 %. För att stärka trafiksäkerheten har Trafikverket utvecklat indikatorer baserade på en klassificering av alla gång- och cykelpassager i landet. Passagerna delas in i god, mindre god och låg trafik-säkerhetsklass. Målet är att successivt öka andelen passager med god standard både på det kommunala och statliga vägnätet. <b>Vi anser att arbetet i första hand måste inriktas på att minska de passager som idag har låg standard. Figuren visar var dessa är belägna i Norrbotten. Detta bör prioriteras inom ramen för länstransportplanen, under åtgärdsgruppen Mindre trafiksäkerhetsåtgärder.</b></p>	Region Norrbotten håller med. Synpunkten genererar ingen ändring i planen.
Cykelfrämjandet	Gång- och cykel	<p>Många regioner däribland Norrbottens saknar en cykelstrategi/cykelplan. Man kan likna en sådan till en guide till ett mer cykelvänligt samhälle. Den innehåller en tydlig vision – en målbild för cyklingens framtida roll i länet. Den omsätts till mätbara mål kopplat till hur cyklingen ska öka och cykelolyckor minska. Eftersom ansvaret är uppdelat på olika aktörer måste man klargöra hur samverkan och rollfördelningen ska vara. <b>Kärnan blir att identifiera och peka ut ett sammanhängande nät av regionala cykelstråk som är snabba, gena och säkra pendlingsstråk med en koppling till det kommunala cykelnätet.</b> Då länet är så stort i yta ser vi inte att det finns någon naturlig länk för regionala stråk mellan kommunerna. Avståndet är för långa för att attrahera pendlingscyklister, utan behovet är snarare för en ökad turismcykling. <b>Fokus behöver istället vara att</b></p>	Region Norrbotten tar med synpunkterna till arbetet med cykelstrategin. Synpunkten genererar ingen ändring i planen.

**skapa sammanhängande nät från tätorter in till målpunkter i centralorten eller mellan tätorter utanför centralorten inom 1 mil.** Detta avstånd finns med som ett förslag på mål som ligger på regeringens bord. **En cykelstrategi behöver vara tydligt på att cykelns ska ses som ett eget trafikslag på samma sätt som man gör för bilen. Till detta kopplas målbilder för vilken standard som cykelns infrastruktur ska ha. Andra saker handlar om drift och underhåll, hur ska man se på cykelparkeringar, möjligheten att kombinera cykel med buss/tåg, hur beteendepåverkan kan göras och sist men inte minst finansiering och uppföljning.**

Cykelfrämjandet	Gång- och cykel	Sammanfattning: För att satsningarna på cykelinfrastruktur ska bidra till planens mål krävs: <ul style="list-style-type: none"><li>• Den behövs en cykelstrategi som beskriver möjligheterna.</li><li>• Tydlig redovisning av vilka parametrar som styr urvalet av objekt.</li><li>• Fokus på stråk och kopplingar som ger störst effekt.</li><li>• Att statliga medel används där cykeln ses och behandlas som ett fullvärdigt eget trafikslag.</li><li>• Prioritering av åtgärder med störst potential för ökad cykling och förbättrad trafiksäkerhet, särskilt i tätort och vid korsningar.</li></ul>	Region Norrbotten tar med synpunkterna till arbetet med cykelstrategin. Synpunkten genererar ingen ändring i planen.
Swedavia	Flygplatser	Sammantaget menar vi att Swedavias två flygplatser i Norrbotten borde beskrivas mer i länstransportplanen och att, om några, åtgärder som främjar tillgänglighet till och från flygplatserna anges. Vi menar att transportsystemet ska planeras som en helhet där trafikslagen integreras och sammankopplas.	Synpunkten arbetas in i planen.

RUN-00601-2024

Swedavia	Planens inriktning	Vi noterar att regionen och kommunerna beslutat att länstransportplanen för Norrbotten ska ha en inriktning på mindre och lokala åtgärder som enligt planen ska bidra positivt till den regionala helheten. Den beslutade inriktningen medför att det är svårt för Swedavia att ha synpunkter på länstransportsplanens innehåll vad gäller åtgärder eftersom de är av en karaktär att de inte presenteras i planen. Vår bedömning är att det är positivt att ett flertal åtgärder föreslås i stället för ett fåtal större, utifrån tilldelat anslag och den stora geografiska yta som regionen ansvarar för. Länstransportplanen hade dock tjänat på en tydligare beskrivning av åtgärderna.	Regionen förstår att inriktningen på planen gör den otydlig, samtidigt är det otydligheten som skapar flexibiliteten den här planperioden. Vid nästa revidering kommer inriktningen att utvärderas. Synpunkten genererar ingen ändring i planen.
Swedavia	Gång- och cykel	Swedavia ser ett antal åtgärder som bör ges prioritet och ingå i länstransportplanen. Gemensamt för Kiruna Airport och Luleå Airport är flygplatsernas stadsnära läge. Det medför potential för gång-, cykel- och mikromobilitetstransport till flygplatserna och därmed fossilfria resor, vilket är i linje med Swedavias strategiska arbete. För att förverkliga potentialen behövs attraktiva och trygga gång- och cykelvägar.	Regionen uppmuntrar Swedavias ambitioner om fossilfria och aktiva resor till och från flygplatserna. Synpunkten genererar ingen ändring i planen.
Swedavia	Vägåtgärd	Flygplatsen och nya Kiruna centrum ligger intill varandra. Därtill planeras för flytt av järnvägsstationen till nytt läge i området mellan flygplatsen och centrum. Närheten till centrum och järnvägsstationen menar vi motiverar att åtgärder som förbättrar gång-, cykel och biltrafik till och från flygplatsen. Exempel på åtgärder är att ersätta korsningen väg E10 och Flygfältsvägen med en cirkulationsplats för förbättrade trafikflöden. Vidare kan redundans skapas om ytterligare en tillfart finns	Regionen förstår Swedavias behov av ännu en tillfart, cirkulationsplats och gång- och cykelväg till flygplatsen. Fortsatta dialoger med Kiruna kommun behöver klargöra prioriteringen för dessa åtgärder i förhållande till andra behov. Synpunkten genererar ingen ändring i planen.

till flygplatsen, idag är flygplatsen beroende av befintlig tillfart.

Swedavia	Gång- och cykel	Det gång- och cykelstråk som planeras mellan Kiruna och Jukkasjärvi anser vi ska kopplas ihop med ett gång- och cykelstråk längs Flygfältsvägen. I och med flygplatsens närhet till Kiruna förekommer viss gångtrafik till och från flygplatsen i en miljö med låg trafiksäkerhet. Olyckor på Flygfältsvägen kan försvåra för ambulans, polis samt räddningstjänst att nå flygplatsen vid en flygsäkerhetsrelaterad händelse. Vidare bör, vid en flytt av järnvägsstationen till området mellan centrum och flygplatsen, ny gång- och cykelväg och bilväg koppla samman de tre målpunkterna. Därigenom förbättras tillgängligheten dem emellan och luftfart och järnväg dra nytta av varandra.	Gång- och cykelväg till flygplats har lagts till bland åtgärdsbehoven då även Kiruna kommun spelat in detta. I övrigt genererar synpunkten ingen ändring i planen.
Swedavia	Vägåtgärd	Exempel på åtgärder är ytterligare en tillfartsväg till terminalen för redundans. En större olycka som blockerar dagens tillfart riskerar att stoppa all trafik från att ta sig till eller från Luleå Airport.	Regionen förstår Swedavias behov av ännu en tillfart till flygplatsen. Fortsatta dialoger med Luleå kommun behöver klargöra prioriteringen för denna åtgärd i förhållande till andra behov.
Swedavia	Gång- och cykel	Flygplatsen saknar gång- och cykelväg året runt, befintlig väg snöröjs inte, vilket är en brist som bör vara prioriterad att åtgärda genom ny länk längs Lulviksvägen till flygplatsens civila del. Vidare menar vi att både skyltning av gång- och cykelvägar mellan centrum och flygplatsen bör förbättras och på vissa sträckor även belysning.	Länsplanen har inte rådighet över snöröjning och skyltning, hänvisar därför frågan till Luleå kommun.

RUN-00601-2024

Lantbrukarnas  
riksförbund

Enskilda  
vägar

Det finmaskiga allmänna och enskilda vägnätet på landsbygden är helt avgörande för att företag inom de gröna näringarna ska kunna bedriva och utveckla sina verksamheter. Det är också viktigt ur beredskapssynpunkt och för en levande landsbygd. För att vi ska klara en grön omställning, beredskap och en ökad livsmedelsproduktion behöver hela vägnätet rustas upp så att det klarar allt tyngre transporter i ett klimat som utsätter vägnätet för stora påfrestningar. Det enskilda vägnätet utgör ca 75 procent av Sveriges totala vägnät. Det sammanlagda värdet för det enskilda vägnätet uppskattas till 100 miljarder kronor. Ca 20 procent (75 000 km) av de enskilda vägarna får bidrag för drift av Trafikverket, medan övriga 80 procent finansieras helt av ägarna, trots att de oftast hålls öppna även för allmänheten. Nio av tio av LRFs medlemmar är beroende av en enskild väg, och 90 procent av transportererna inom skogsbruket startar utmed en enskild väg. I Norrbotten är skogsbruket en förutsättning även för livsmedelsproduktion då dessa båda näringar är starkt integrerade. Såväl Jordbruksverket som regeringen har konstaterat ett behov av ökad livsmedelsproduktion i de norra delarna av landet. Norrbotten har unika förutsättningar att möta en ökad produktion av livsmedel, för detta är det småskaliga och enskilda vägnätets status avgörande. **LRF i Norrbotten kan med fördel ses som en viktig dialogpart gällande brister, förslag till åtgärder samt prioriteringar i länsplanerna, inte minst vad gäller det lågtrafikerade och enskilda vägnätet. LRF i Norrbotten vill här understryka att det inte finns något**

Region Norrbotten håller med och är positiva till att LRF vill delta i dialogerna framöver om behov av åtgärder. Region Norrbotten har avsatt medel i planen för medfinansiering till investeringar och förbättringsåtgärder på enskilda vägar. Synpunkten genererar ingen ändring i planen.

**hinder för att infoga insatser för det  
enskilda vägnätet i Länsplanen.**

Lantbrukarnas riksförbund	Enskilda vägar	<p>Såväl LRFs medlemmar som Trafikverket och Försvarsmakten behöver breda och långsiktiga överenskommelser. LRF har bedrivit påverkansarbete i frågan under lång tid. LRF vill se en bred, politisk överenskommelse kring infrastruktur som skapar tydlighet och trygghet för berörda aktörer. Infrastrukturprop. 2024/25:28, med inriktning 2026-2037, bör ligga till grund för en ännu mer långsiktig överenskommelse med följande mål: - <b>Prioritera vägunderhåll framför nyinvesteringar med målet att återta underhållsskulden i hela vägnätet, såväl det allmänna som det enskilda. Arbetet bör starta med det finmaskiga vägnätet på landsbygden.</b></p> <p>- <b>Prioritera klimatanpassning av väginfrastrukturen och underhåll av avvattningsanläggningar, broar och trummor. Arbetet bör starta med de platser där det finns kända problem eller som har pekats ut som riskområden för översvämningar av MSB.</b></p> <p>- <b>Prioritera fortsatt ökad bärighet och utbyggnad till BK4. Det är en viktig fråga ur beredskapshänseende men också för en robust livsmedelsproduktion.</b></p>	Region Norrbotten håller med LRF gällande vikten av att genomföra underhåll, klimatanpassnings- och bärighetsåtgärder i hela vägnätet i Norrbotten. Synpunkten genererar ingen ändring i planen.
------------------------------	-------------------	--	--

RUN-00601-2024

Lantbrukarnas riksförbund	Enskilda vägar	Det är av yttersta vikt att det enskilda vägnätet ges särskild prioritering, inte minst för att klara beredskapsmål och sett ur de pågående klimatförändringarna med ökad förekomst av skyfall och frånvaro av tjäle. Därmed behövs ett kraftigt ökat stöd till enskilda vägar och ett speciellt bidrag till underhåll av broar och trummor.	Region Norrbotten håller med om att det finns ett ökat behov och ett särskilt stöd från nationell nivå för att hantera den här typen av åtgärder. Synpunkten genererar ingen ändring i planen.
Lantbrukarnas riksförbund	Gång- och cykel	LRF i Norrbotten vill understryka behovet av att fortsatt satsa på belysta cykel- och gångvägar längs de större vägar som sammanbinder ett flertal närliggande byar. Vägarna har stor andel tung trafik vilket gör behovet särskilt stort. Här kan man med fördel se Finland som förebild vad gäller satsningar på detta.	Region Norrbotten håller med och har därför prioriterat gång- och cykel åtgärder högt den här planperioden. Synpunkten genererar ingen ändring i planen.
Lantbrukarnas riksförbund	Övergripande	LRF i Norrbotten delar uppfattningen om att viltstängsel har en viktig säkerhetsstärkande funktion. Dock behöver öppningarna för avfarter måste anpassas till den användning som den anslutande vägen har. Återkommande rivs stängslen i avfarterna sönder av virkesbilar och större maskiner till följd av att öppningarna gjorts alltför trånga.	Det är en utformningsfråga som behöver adresseras till Trafikverket då dessa genomför och utformar dessa öppningar för avfarter. Synpunkten genererar ingen ändring i planen.
Lantbrukarnas riksförbund	Övergripande	LRF i Norrbotten ser stora olycksrisker i de fall där mitträcken ger till följd att tillgängligheten till jordbruksmark och skogsmark försvåras avsevärt. För jord- och skogsbruk innebär detta förutom långa omvägar att man riskerar farliga trafiksituationer med trafikstockningar när traktorer och tunga maskiner måste passera vägen. Detta kan enkelt återställas genom en öppning i mitträcket i direkt anslutning till redan befintlig anslutande väg. Alternativt lösningar med tunnel under vägen med	Det är en utformningsfråga som behöver adresseras till Trafikverket då dessa genomför och utformar dessa öppningar för avfarter. Region Norrbotten uppmanar att LRF lyfter behovet och möjligheterna med att behålla eller utveckla parallellvägar vid stora mötessepareringsprojekt. Synpunkten genererar ingen ändring i planen.

tillräcklig bredd för jord- och skogsbrukets maskiner.

Lantbrukarnas  
riksförbund

Övergripande

Vid passage av mindre havsvikar och sund har man i besparingssyfte lagt små trummor istället för mindre broar. Det medför att den naturliga havsströmmen bryts eller kraftigt försvagas. Det leder till försumpning, sly och den naturliga miljön för fisken, exempelvis gädda, abborre och andra arter försvagas. Det påskyndar även landhöjningen på den instängda delen och försämrar den biologiska mångfalden i havsmiljön. Det jag kan påvisa är vägen från E4 till Seskarö, finns säkert flera ex.

Det är en utformningsfråga som behöver adresseras till Trafikverket då dessa genomför och utformar dessa. Synpunkten genererar ingen ändring i planen.

Lapplands förbund

Övergripande

Lapplands förbund anser att den regionala trafikplanen är väl utformad och motsvarar även Lapplands mål vad gäller internationella transportkorridorer. Enligt Lapplands trafikstrategi, som godkänts av landskapsstyrelsen, är ett av huvudmålen att främja planeringen av Fjällbanan med europeisk spårvidd på sträckan Kolari–Kittilä–Sodankylä–Kemijärvi–Rovaniemi, där det också är centralt att banan fortsätter från Kolari till den svenska sidan mot Kiruna. Dessutom ska järnvägsförbindelsen via Torneå–Haparanda till Narviks hamn utvecklas. Utvecklingen av förbindelser till Sverige och Norge kan stärka Lapplands och hela Finlands koppling till det internationella transportnätet. Lapplands förbund anser att Figur 10: Remissversion av Strukturbild

Lapplands förbunds synpunkter fokuseras mot Strukturbilden som tas fram i ett parallellt projekt. Synpunkten genererar ingen ändring i planen.

Norrbotten bör kompletteras med de viktigaste transportrelaterade helheterna från Finland och Lappland. Dessa tillägg inkluderar till exempel att landförbindelsen (Samband på land) sträcker sig längs riksväg 21 till den norska gränsen och vidare till Tromsö. På kartan bör även Ryöttä hamn i Torneå anges, utöver Kemi hamn. När det gäller järnvägar bör visionkartan kompletteras med järnvägsförbindelsen från Torneå till Kolari samt från Laurila till Rovaniemi. För flygplatser saknas Enontekis flygplats på kartan, som bör läggas till, och namnet på Kemi flygplats bör korrigeras till Kemi-Torneå flygplats. Lapplands förbund anser att det är mycket viktigt att samarbetet fortsätter för att utveckla smidiga gränsöverskridande transporter. Enligt Lapplands trafikstrategi är målet att utveckla en verksamhetsmodell som stärker samarbetet mellan Finland, Sverige och Norge för att utveckla transportinfrastrukturen och transporttjänsterna i de nordliga delarna av länderna, med särskilt fokus på näringslivets behov, militär mobilitet och försörjningsberedskap. Dessutom ska en gemensam trafiksystemplan för de nordliga områdena i Finland, Sverige och Norge tas fram.