



LÄNSTRANSPORTPLAN

NORRBOTTEN

2026-2037

Titel: Länstransportplan Norrbotten 2026-2037

Foto: Fredrik Ludvigsson (**omslagsbild, s.34**), Ulrica Nilsson (**s.10**),
Kent Norberg (**s.28**), Maria Groth/Scandinav (**s.36, 42**),
Susanne Lindholm (**s.47**), Matilda Mariadotter (**s.51**).

Illustrationer: The Noun Project (**s.4, 11, 15, 25, 29, 35, 37, 43, 45, 47**)

Grafisk form: Avdelningen för regional utveckling, Region Norrbotten

Kontakt: www.utvecklanorrbotten.se

Innehåll

Inledning.....	4
Norrbottnens transportsystem	5
Mål och syfte	11
Vad är en Länstransportplan?	11
Framtagande av planen.....	13
Åtgärdsplanering.....	15
Planens politiska inriktning	15
Utgångspunkter	16
Åtgärdsbehovet i Norrbotten.....	16
Åtgärdsområden och budgetramar	17
Sammanställning åtgärdsplan och fördelning	24
Genomförande och uppföljning	25
Samarbeten och samordning	25
Utredningar	26
Genomförande av planen	27
Mål och strategier som påverkar länstransportplanen	29
Internationella	29
Nationella	30
Regionala	32
Kommunala	34
Konsekvenser av planen	35
Avgränsningssamråd	37
Avgränsning	37
Alternativhantering	39
Strategisk miljöbedömning	43
Måloppfyllelse transportpolitiska målen.....	47



Inledning

Norrbotten har ett starkt näringsliv som under decennier bidragit till den svenska tillväxten och välfärden. Norrbotten har en mångfald av livsmiljöer med möjlighet att skapa sig ett rikt liv från fjällen till kusten och allt där emellan. Välplanerad transportinfrastruktur och smarta transportlösningar bidrar till att överbrygga länets långa avstånd, stärka näringslivets förutsättningar, skapa en bredare, mera differentierad arbetsmarknad samt ge ett större och mera lättillgängligt utbud av utbildning, service och kultur.

År 2025 befinner sig Norrbotten mitt i industriomställning, samhällsutveckling och uppbyggnad av totalförsvaret, vilket ställer högre krav än någonsin på länets transportsystem. Utveckling av elnätsinfrastruktur, industrier, gruvor, skogsbruk, bostäder och handel genererar trafik och använder sig av det transportsystemet i Norrbotten, vilket till stora delar består av det regionala vägnätet. Nya arbetstillfällen förväntas generera inflyttning till länets kommuner likväl som det skapar nya pendlingsmönster. Fler, tyngre och längre transporter på vägarna ska samsas med de boende och besökare som rör sig i samhällen kring väginfrastrukturen. Järnvägssystemet och tillgängligheten till hamnar är särskilt viktig för industriernas tunga transporter och med industriomställningen och det geopolitiska läget kommer transportbehovet att öka markant.

Upprustningen av totalförsvaret innebär även förändrad användning av transportinfrastrukturen till Norrbottens grannländer Norge och Finland. Redan idag behöver Norge använda Sveriges transportsystem för transporter av varor och gods. Finland och Sverige behöver säkerställa transporter till och från Atlanthamnarna. Därför blir det särskilt viktigt att stärka öst-västliga stråk och kopplingar vid våra gränsövergångar likväl som att rusta transportsystemet för ett ökat behov i våra nord-sydliga stråk. Samtidigt innebär utvecklingen med fler transporter längst det regionala vägnätet en påverkan på rennäringen och det rörliga friluftslivet. Fler tunga transporter och höga hastigheter kan skapa större risker för att röra sig som oskyddad efter väginfrastrukturen. Särskild inverkan har detta på renskötarna i länet som arbetar efter transportinfrastrukturen.

I rollen som regionalt utvecklingsansvarig har Region Norrbotten uppdraget att upprätta och fastställa en länstransportplan för den regionala transportinfrastrukturen. Länstransportplanen ska vara ett verktyg för att skapa attraktiva och trygga livsmiljöer i Norrbotten. Den möjliggör för infrastrukturinvesteringar, som underlättar för människor att leva, besöka och arbeta i hela länet. Planen är förhållandevis liten utifrån ett ekonomiskt perspektiv sett till Norrbottens stora geografi. Samtidigt har den möjlighet att göra stor skillnad på lokal nivå som i sin tur stärker det regionala systemet.

Trafikverket har uppdraget att ta fram den nationella transportplanen, vilken omfattar investeringar på de nationella vägarna (E4, E10, E45) och i statliga järnvägar. Nationella planen innefattar all drift och underhåll, trimnings- och miljöåtgärder samt bärighetsåtgärder, även på det regionala vägnätet. Trafikverket är den myndighet som ansvarar för att genomföra åtgärder i både den nationella transportplanen och länstransportplanen. Oavsett vilken plan som finansierar en åtgärd så är de grundläggande målsättningarna om ett sammanhängande system gemensamma och framtagande av planerna genomförs parallellt.

När Länstransportplanen för 2026–2037 antas pågår eller planeras ett antal åtgärder som har beslutats under planperioden 2022–2033. Dessa åtgärder kommer att fortsätta belasta planramen under planperiodens första år och därför begränsa antalet ”nya” objekt som kan komma in i planen totalt sett. Brister och åtgärder som inte kommer med i planen sparas som underlag för nästkommande planrevidering.

Norrbottens transportsystem

Norrbottens transportsystem består av vägar, gång- och cykelvägar, järnvägar, hållplatser, flygplatser, hamnar och sjöfartsleder. Transportsystemet sträcker sig över stora ytor. Från Bottenviken i öster, över gränsen till Finland, till Norge och Atlanten i väster. Alla delar i transportsystemet spelar en viktig roll. Dels individuellt men framför allt som en samspelande helhet. Det är viktigt att beakta att transportsystemet inte har något egenvärde, utan det finns där för att det finns ett behov av förflyttning inom och utanför länets gränser. Olika aktörer kan ha olika behov, men generellt är det av vikt att beakta ett hela resan perspektiv både utifrån resenärer som transporter av gods. Bytespunkter mellan infrastruktur- och trafikslag blir viktiga noder för resande och omlastning.

Vägnätet

Norrbottens vägnät innefattar allt från statliga nationella och regionala vägar, kommunala vägar och enskilda vägar. Vägarnas storlek i landskapet, funktion och roll kan skilja sig åt men i de flesta fall används alla nivåer av vägnätet vid en längre resa eller transport.

Det finmaskiga **enskilda vägnätet** knyter ihop landsbygd och stad och är avgörande för beredskap, landsbygdsutveckling, renskötsel, skogs- och jordbruk, besöksnäring och vardagsresor. Enligt Lantbrukarnas riksförbund är det enskilda vägnätet centralt för att företag inom de gröna näringarna ska kunna bedriva och utveckla sina verksamheter. Såväl

Jordbruksverket som regeringen har konstaterat ett behov av ökad livsmedelsproduktion i de norra delarna av landet då Norrbotten har unika förutsättningar för att producera livsmedel. Det förändrade klimatet påverkar det enskilda vägnätet på liknande sätt som övriga vägar, skillnaden är att dessa många gånger ägs och underhålls av vägföreningar som kan ha svårare att hantera tjälskador, ras, skred och erosion. Det enskilda vägnätet har liknande behov av utökad bärighet till följd av allt tyngre och längre transporter.

Kommunala vägar innefattar det vägnät som kommunerna äger, drifvar och underhåller, ofta finns dessa vägar inom eller i anslutning till tätorter där det finns tätare bebyggelse. Det innebär att det kommunala vägnätet inte är lika omfattande som det statliga eller enskilda vägnätet. Däremot kan det kommunala vägnätet spela en stor roll i människors vardag på grund av att det är en stor del av befolkningen i Norrbottens om bor inom eller i anslutning till en tätort. Det kommunala vägnätet kan även innefatta gång- och cykelvägar som hållplatser för kollektivtrafik.



Figur 1: Väginfrastrukturen i Norrbotten uppdelat utifrån väghållare. Baskarta från Lantmäteriet.

Statliga regionala vägar innefattar riksvägar (tvåsiffriga) och länsvägar (tresiffriga). I Norrbotten, med sina stora avstånd och varierande geografi, är detta samspel avgörande för både invånarnas vardag och regionens utveckling. Det statliga regionala vägnätet har en viktig funktion för exempelvis vardagspendling och samhällsservice men också för skogsbruk, rennäring och besöksnäringen. Det statliga regionala vägnätet underhålls på samma sätt som det nationella vägnätet, av Trafikverket.

I det regionala vägnätet är väg 97 mellan Luleå-Boden och väg 373 viktiga pendlingssträckor med höga trafikmängder. Sträckorna är numer mötesseparerade tack vare investeringar från Länstransportplanen. Väg 94 mot Älvsbyn och väg 97 Boden-Jokkmokk är pendlingsstråk där vissa sträckor ligger på gränsvärdet för höga flöden. Dessa har utretts för mötessepareringar. Av riksvägarna är det väg 95 som är en viktig gränsöverskridande koppling mot Norge och väg 99 som går längs Tornedalen, parallellt med finska gränsen till Karesuando. Efter väg 99 finns många viktiga broförbindelser till Finland. Riksväg 98 förbinder Överkalix till Övertorneå.

I det statliga regionala vägnätet finns motstående intressen i framkomlighet för långväga godstransporter och en trygg trafikmiljö för oskyddade trafikanter. Något som behöver hanteras vid genomförande av länstransportplanen. Behov av investeringar i det regionala statliga vägnätet innefattar i huvudsak trafiksäkerhetsåtgärder som viltstängsel, passager, gång- och cykelvägar och korsningsåtgärder.

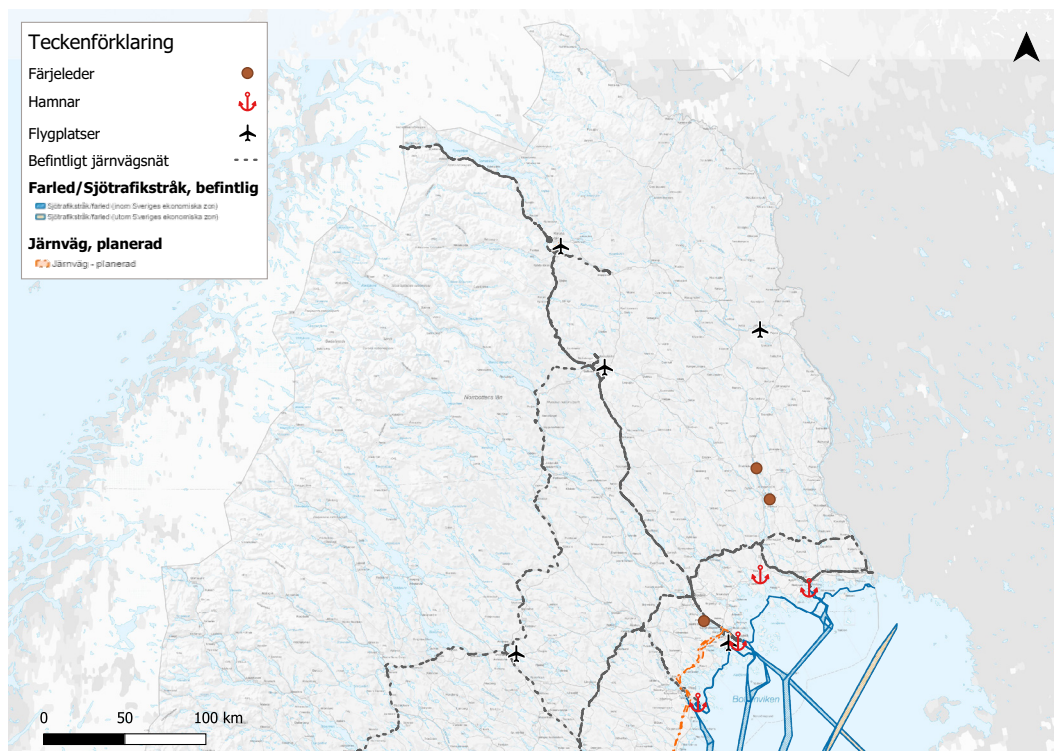
Statliga nationella vägar är landets stamnät, här ingår Europavägarna. Europavägarna är en del av det internationella vägnätet och förbinder länderna inom Europa. Dom är viktiga för långväga transporter och byggs för hög kapacitet och säkerhet. E4 och E10 är pulsådern för gods- och persontrafik som knyter ihop norra Sverige, norra Norge och norra Finland med södra Sverige och övriga Europa. E4 knyter ihop orterna längs Norrlands-kusten medan E10 är länken mellan kusten, Kirunafjällen och Norge. E4 är en av de mest trafikerade vägarna i Norrbotten där de mest trafikerade sträckorna finns omkring Piteå och Luleå. Större delen av E4 i Norrbotten är idag mötesseparerad men däremot återstår längre sträckor söderut mot Umeå. På E10 varierar trafikmängderna kraftigt med den högsta trafiken kring Kiruna och Luleå. E10 har en stor andel tung trafik och endast kortare sträckor som är mötesseparerade

E45 fyller en viktig funktion för inlandet som binder ihop orter som Jokkmokk, Gällivare och Karesuando samtidigt som det är en länk mot nordligaste Finland och Norge. Längs E45 är trafikmängden låg och saknar sträckor med mötesseparering.

För att öka trafiksäkerheten byggs viltstängsel som syftar till att minska antalet vilt- och renolyckor. Samtidigt krävs samordning av åtgärden för att minimera barriäreffekterna av stängslen som i sin tur kan försvåra för renskötseln då det begränsar möjligheten till fritt strövande. Längs E4 är viltstängsel utbyggt på stora delar i Norrbotten medan däremot E10 i stort sett saknar viltstängsel idag. Under de närmaste åren planerar Trafikverket för utbyggnad av viltstängsel på några sträckor längs E10 samt en kortare sträcka på E45.

Färjelederna i Norrbotten är en ofta förbisedd men avgörande del av transportsystemet och fyller funktionen av en bro. Färjelederna knyter ihop två sidor av ett vatten (i Norrbotten är det framför allt älvar) och har stor betydelse för arbetsresor och kommunal service för boende på båda sidor vattnet, men även för turism och totalförsvar, då de utgör alternativ vid störningar på vägnätet. Trafikverket äger och driftar Norrbottens tre färjelägen, Avanleden, Röduplicken och Bohedenleden.

Järnvägsnätet i Norrbotten innefattar flera olika järnvägar som ansluter till ett sammanhängande nät. Järnvägsnätet i Norrbotten är till stora delar äldre och kräver stora investeringar för att ha en modern banas kapacitet. De flesta av länets järnvägar utvecklades samtidigt som industrin men har inte följt med i utvecklingen sedan dess. Ett exempel är Malmbanan från Boden till Riksgränsen som är över hundra år gammal. Järnvägen utvecklades för gruvnäringen men har inte följt med utvecklingen av allt tyngre och längre tåg som ska frakta malm till hamnarna i Bottenviken och Atlanten.



Figur 2: Utdrag av järnvägsinfrastruktur, färjeleder, farleder, hamnar och flygplatser i Norrbotten.

Stambanan genom övre Norrland fungerar som en länk mellan norra Sverige och Mellansverige. Stambanan ligger innanför kusten men har järnvägsanslutningar till länets hamnar. Den utgör ett centralt stråk för gods och persontrafik, och har stor betydelse för både näringsliv och samhällsutveckling i norra Sverige. Den enkelspåriga banan är kurvig och har branta lutningar, vilket begränsar kapaciteten och ställer särskilda krav på de tunga transporterna som trafikerar. Industriutvecklingen i länet innebär att sträckan Luleå-Boden slår i kapacitetstaket under de närmsta åren och Trafikverket har slagit fast att det behövs ett dubbelspår för att klara den utmaningen.

I Boden som är en knypunkt för järnvägen, ansluter Stambanan till **Malmbanan**, som är en enkelspårig järnväg som sträcker sig till Kiruna och vidare till Narvik (då under namnet Ofotenbanan). Godstransporterna på Malmbanan är i behov av att nå hamnarna i både Luleå och Narvik. Persontransporterna på Malmbanan möjliggör för arbetsresor likväl som besöksnäringens utveckling och ett tillgängligt friluftsliv. Den pågående industriutvecklingen i länet innebär kapacitetsutmaningar på Malmbanan och det är ett stort behov av ökad redundans och robusthet för att klara av störningar som kan uppstå. I Boden ansluter även **Haparandabanan**, som går österut till Haparanda. Där möter svensk järnväg den finska järnväg som har en annan spårvidd än den svenska (europeisk). Haparandabanan har också spåranslutning till Kalix hamn. **Inlandsbanan** går genom Sveriges inland och sträcker sig från Värmland till Gällivare i Norrbotten. Banan är inte elektrifierad och sträckan mellan Arvidsjaur och Jokkmokk har lägst standard. Inlandsbanan och stambanan länkas samman med ett antal tvärbanor. Inlandsbanan används idag främst för turisttrafik under sommarperioden, viss godstrafik och omledning av trafik vid störningar på andra banor. Banan har lyfts fram som en strategiskt viktig del av Sveriges totalförsvar och krisberedskap. Banan ägs av staten men förvaltas av Inlandsbanan AB.

Norrbottniabanan, som byggs mellan Umeå och Luleå, är den sista saknade länken i den kustnära järnvägen genom Norrland. Tillsammans med Nya Ostkustbanan kommer det att finnas ett sammanhängande järnvägsstråk från Gävle till Luleå, vilket möjliggör både snabb persontrafik och effektiva godstransporter. Städer som Skellefteå och Piteå, som idag saknar persontrafik på järnväg, får nya resecentrum. Dessutom planeras för en regional tågsstation i Norrfjärden. Bygget mellan Umeå och Skellefteå pågår och trafikstart på sträckan beräknas enligt Trafikverket till omkring 2032. Planering av sträckan Skellefteå-Luleå pågår men det är ännu oklart när trafikstart beräknas vara möjligt.

EU:s transeuropeiska transportnätverk, **TEN-T**, syftar till att skapa ett sammanhängande och hållbart transportsystem i Europa. I länet omfattar TEN-T:s stomnät flera viktiga järnvägsstråk: Malmbanan till Narvik, Haparandabanan och Norrbottniabanan.

I Norrbotten finns det tre **hamnar**, Luleå, Piteå och Kalix. Luleå hamn är en av Sveriges fem största hamnar och ingår i EU:s stomnät TEN-T. Den är en viktig nod i transportkedjan för gruv- och stålindustrin, med statliga isbrytare stationerade i Luleå som garanterar vintersjöfart i Bottenviken. Piteå hamn är en mångsidig logistikpunkt med fokus på skogsprodukter och projektlaster såsom vindkraftskomponenter, fordon samt containertrafik till stora europeiska hamnar. Kalix hamn är privatägd och hanterar främst skogsprodukter.

Flygplatserna i Norrbotten innefattar, Luleå, Gällivare, Kiruna, Pajala och Arvidsjaur och är viktiga för långväga resor, byten mellan transportslag och interregional kollektivtrafik. Två av flygplatserna är statliga och tre är regionala. Den statliga flygplatsen, Luleå Airport, är en av landets största. Flyg från Norrbotten står för en ungefär en tredjedel av alla inrikesresor till Arlanda. Det visar hur avgörande flygtrafiken från norra Sverige är för att upprätthålla nationell tillgänglighet, särskilt med tanke på de långa avstånden och begränsade alternativ av andra transportslag. Flygplatserna i Luleå, Kiruna, Gällivare och Arvidsjaur är dessutom beredskapsflygplatser med dygnet-runt-beredskap, vilket stärker totalförsvaret och krisberedskapen i ett förändrat säkerhetsläge.

TEN-T omfattar inte bara järnvägar, utan även vägar, hamnar, flygplatser och intermodala terminaler. Dessa trafikslag har en viktig roll i att komplettera järnvägsstråken och skapa ett effektivt, hållbart transportsystem. E4, E10 och E45 ingår i TEN-T:s övergripande nät liksom Piteå hamn och Luleå Airport.





Mål och syfte

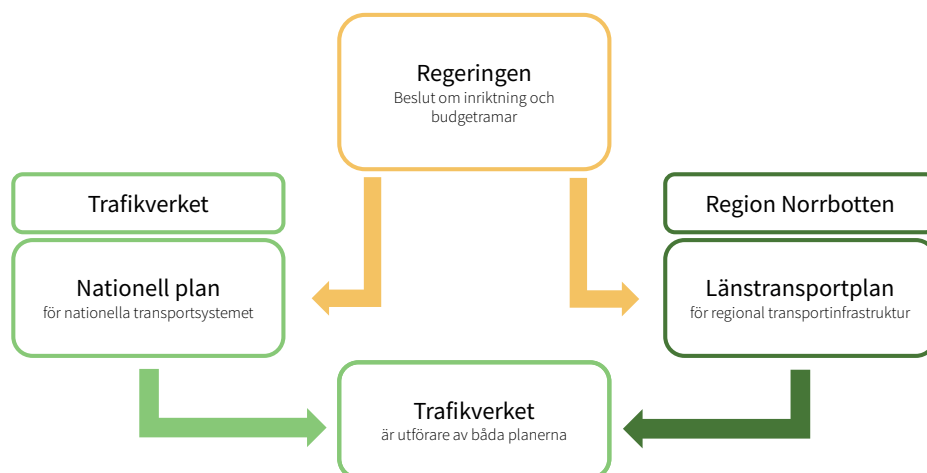
Målet med Länstransportplanen är att utifrån Norrbottens förutsättningar utveckla och upprätthålla väginfrastruktur som möjliggör för goda livsmiljöer och hållbara transporter i länet. Länstransportplanens **syfte** är att för Norrbottens bästa fördela medel till utveckling av transportinfrastrukturen.

Länstransportplanen är ett verktyg för att förverkliga den regionala utvecklingsstrategins vision om Norrbotten 2040. Läs mer om den regionala utvecklingsstrategin under avsnittet med mål och strategier som påverkar länstransportplanen.

Vad är en Länstransportplan?

Den regionala Länstransportplanen ska anta ett regionalt trafikslagsövergripande perspektiv och innehåller i huvudsak **investeringar i regionala statliga vägnätet**. Vad som kan finansieras med länstransportplanen styrs av "Förordning (1997:263) om länsplaner för regional transportinfrastruktur".

Länstransportplanerna tas fram av planupprättarna på regionerna och ses som en del av den nationella transportplaneringen. Parallellt med att Länstransportplanerna utarbetas tas det även fram en nationell plan från Trafikverket. Den nationella planen för transportinfrastruktur beskriver hur den statliga nationella infrastrukturen ska underhållas och utvecklas. Den nationella infrastrukturen innefattar nationella vägar, järnvägar och hamnar. Drift och underhåll, bärighet eller miljöåtgärder som ska genomföras på det regionala vägnätet hanteras även den i den nationella planen.



Figur 3: Processbild för upprättning av de olika planernas och dess genomförande.

Åtgärder som pekas ut i Länstransportplanerna är oftast fokuserade till det statliga regionala vägnätet då planens begränsade medel behöver fokuseras till det som inte hanteras i den nationella transportplanen. Det statliga regionala vägnätet innefattar alla statliga vägar som inte är en del av stamnätet (se figur 2). Det som kan finansieras i Länstransportplanen är exempelvis **investeringsåtgärder** i väginfrastrukturen för person- och godstransporter, åtgärder i väginfrastrukturen kopplat till kollektivtrafikanläggningar, investeringar i gång- och cykelvägar samt åtgärder för trafiksäkerhet.



Figur 4: Regionala statliga vägnätet i Norrbotten.

Medfinansiering

Länstransportplanen har även möjlighet att medfinansiera åtgärder i det kommunala och enskilda vägnätet samt till regionala kollektivtrafikanläggningar, enligt ”förordningen (2009:237) om statlig medfinansiering till vissa regionala kollektivtrafikanläggningar m.m.”. Det är den Regionala kollektivtrafikmyndigheten som ansöker för investeringar i regional kollektivtrafik, kommunerna som ansöker för miljö och trafiksäkerhetsåtgärder till det kommunala vägnätet och enskilda vägföreningar som ansöker om åtgärder i det enskilda vägnätet. Ansökan kan genomföras årligen och hanteras av Trafikverket. För Norrbottens del är det först år 2028 som den statliga medfinansieringen kan börja genomföras igen. Länstransportplanen kan även vid behov medfinansiera åtgärder i den nationella transportplanen.

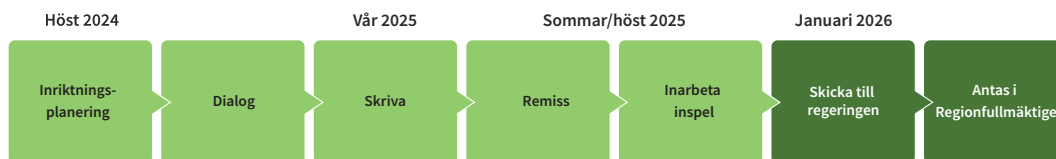
Framtagande av planen

Brister och behov i transportsystemet, kopplat till de regionala vägarna, samlas in av Region Norrbotten och Trafikverket. Åtgärderna som sedan prioriteras av Region Norrbotten i den beslutade länstransportplanen utförs av Trafikverket. I Norrbotten hanteras kollektivtrafikplaneringen av den Regionala kollektivtrafikmyndigheten som i sin tur samlar in synpunkter, brister och behov kopplat till kollektivtrafiken i länet. Det är även kollektivtrafikmyndigheten i Norrbotten som prioriterar och genomför åtgärderna tillsammans med Trafikverket med hjälp av medel från länstransportplanen.

Regionen har som ambition att i så stor utsträckning som möjligt samordna åtgärder i transportsystemet som finns i nationell och regional plan. Dels för att minimera kostnader och tidsåtgång, dels för att minimera påverkan på människa och miljö. Det innebär exempelvis att en gång- och cykelväg i Länstransportplanen kan utvecklas i samband med en bärighetsåtgärd från nationella planen. Därför behöver genomförandet ske i nära samarbete mellan Regionen, Kollektivtrafikmyndigheten i Norrbotten och Trafikverket för ett effektivt och hållbart förverkligande av planen. Men det bygger även in en viss flexibilitet där planering av genomförandet lämnas till de efterföljande processerna.

Tidplan och 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 5: 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 länsplaneprocessen.

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 beaktades vid framtagande av förslag på Länstransportplan. 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. Inkomna synpunkter och de åtgärder som genomförts efter samrådet har sammanställts i en samrådsredogörelse.

Konsultationer har genomförts med 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 sammanställs och diarieförs tillsammans med övrigt underlag till länstransportplanen. Som en parallell process till länstransportplanen utarbetas en strategisk miljöbedömning. Syftet med miljöbedömningen är att underlätta för hållbara beslut för planens inriktning som i sin tur bidrar till utvecklingen av ett hållbart transportsystem. Den strategiska miljöbedömningen har inkluderats som en del av planförslaget.



Åtgärdsplanering

Planens politiska inriktning

Inriktningen för länstransportplan 2026–2037 baseras på behoven som uttrycktes i kommundialogerna. Vid dialogerna framkom att många av länets kommuner har behov av att få ut mindre åtgärder i vägnätet efter att de tidigare planperioderna dominerats av enstaka stora åtgärder på en liten geografisk yta (mötessepareringar mellan Luleå-Boden, Piteå).

Inriktningen beslutades i den regionala utvecklingsnämnden den 28 mars 2025. Inriktningen för länstransportplanen 2026–2037 är att:

- Länstransportplanen ska ge effekt på lokal nivå samtidigt som det bidrar till utveckling av det regionala systemet som helhet.
- Planen inte ska hantera några ”stora namngivna objekt” (>75 milj.kr.) då det inte finns utrymme eller mogna objekt till planen denna period.
- Planen ska fortsatt ha en pott för ”samhällsomställningsåtgärder” för att på ett effektivt sätt kunna hantera tidkänsliga åtgärder kopplat till industri- och samhällsomvandlingen.

Inriktningen antar ett socialt, ekonomiskt och ekologiskt perspektiv då det innebär en tyngd på åtgärder för oskyddade trafikanter som barn, unga och äldre. Det innebär åtgärder som i huvudsak genomförs inom befintligt vägområde, vilket tar lite ny mark i anspråk och därför får en mindre ekologisk påverkan. Det innebär att fler åtgärder kan fördelas ut till en större geografi i Norrbotten, vilket stärker möjligheten till goda livsmiljöer i hela länet.

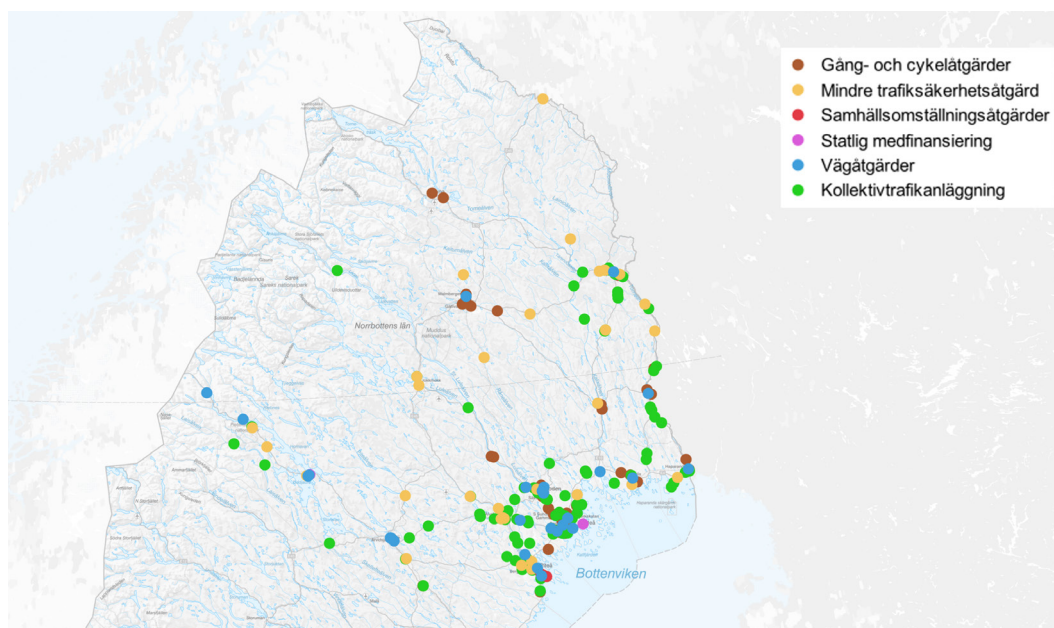
Utgångspunkter

Region Norrbottens arbete med åtgärdsplaneringen ska ta avstamp i följande utgångspunkter och prioriteringsprinciper för att vara resurseffektiv men samtidigt möjliggöra för så stor nytta för norrbottningarna som möjligt.

- Länstransportplanen 2022–2033 ligger som grund för den nya planen, då många av objekten inte kunnat genomföras inom planperioden.
- Länstransportplanen ska bidra till en ökad trafiksäkerhet för alla trafikslag.
- Länstransportplanen ska bidra till och stödja den samhällsomställning som pågår i Norrbotten.
- Länsplanarbetet ska komplettera och påverka den nationella planens investeringar och underhåll för att skapa så stor nytta som möjligt för Norrbotten.
- Trafikverkets fyrstegsprincip ska användas vid åtgärdsplaneringen.

Åtgärdsbehovet i Norrbotten

Norrbotten har stora behov av åtgärder i det regionala vägnätet, mycket innefattar underhållsåtgärder som hanteras av den nationella planen men det finns även ett stort behov av investeringar från länstransportplanen. Kartbilden nedan visar på resultatet av den inventering av åtgärdsbehovet som genomförts inom länsplaneprocessen. Åtgärderna är indelade utifrån planens åtgärdsområden. Materialet i kartan är baserat på de åtgärder som kommunerna har spelat in till Regionen och Trafikverket. Kartan ska ses som ett planeringsunderlag för den fortsatta åtgärdsplaneringen under planperioden och kan studeras i sin helhet i regionens interaktiva karttjänst.



Figur 6: Åtgärdsbehovet i Norrbotten utifrån inventeringsdialog i länsplaneprocessen med kommunerna och Trafikverket.

Åtgärdsområden och budgetramar

I enlighet med regeringens beslut tilldelas Norrbotten 1,574 miljarder kronor för planperioden 2026–2037. Trafikverket justerar de regionala budgetramarna utifrån respektive länsplans tidigare upparbetsgrad (åren 2022–2025). Norrbotten har under dessa år haft en högre upparbetsgrad än vad planens ekonomiska ram anger. Det innebär att planeringsramen för planperioden 2026–2037 har justerats ner i förhållande till den ram som regeringen angett och resulterar därför i en budgetram på 1,441 miljarder kronor enligt 2025 års prisnivå (direktiv 2025–02). Medlen fördelas över planens 12 årsperiod (2026–2037).

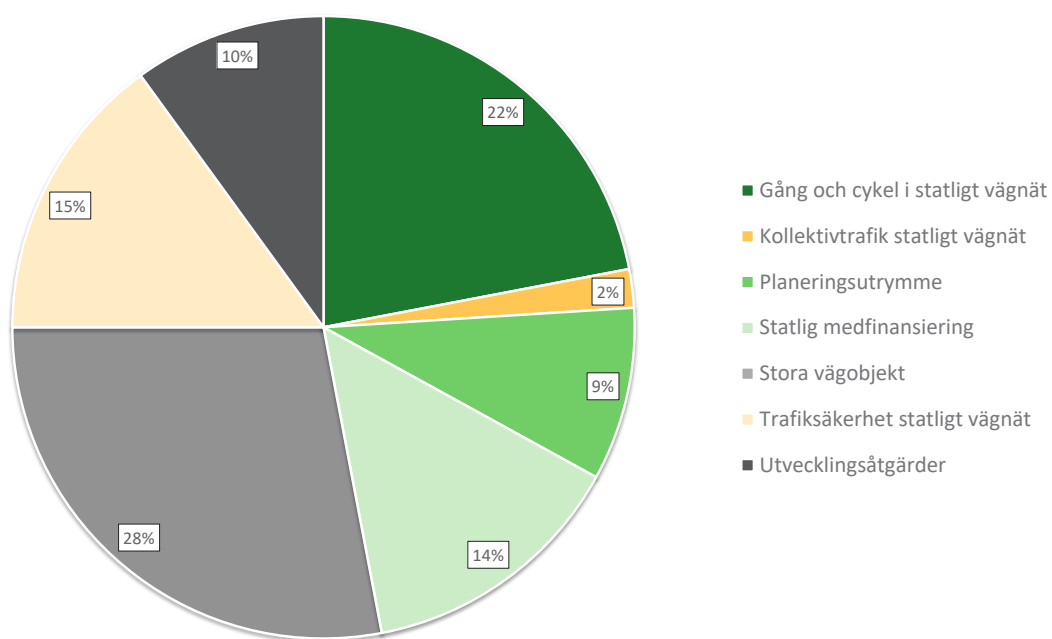
Tabell 1: Budgetramar under planperioden enligt 2025 års prisnivå enligt direktiv 2025–02.

Planperioder	2026–2029	2030–2033	2034–2037	Totalt 2026–2037
Fördelning (Mkr)	296	572	572	1 441

Till länstransportplanen för perioden 2026–2037 väljer Region Norrbotten att dela in åtgärdsområdena utifrån följande kategorier. Fördelningen till åtgärdsområdena baseras på behoven av åtgärder samt planens politiska inriktning.

Tabell 2: Åtgärdsområden och dess fördelning av medel i planen.

Åtgärdsområden	Procent	Summa
Välgångs- och cykelåtgärder	20%	288
Mindre trafiksäkerhetsåtgärder	12%	173
Gång- och cykelåtgärder	35%	506
Kollektivtrafikanläggningar	3%	43
Samhällsomställningsåtgärder	10%	144
Statlig medfinansiering	12%	173
Riskreserv	8%	115
Totalt för planen (Mkr)	100%	1 441



Figur 7: Diagram över fördelningen i åtgärdsområden i procent.

Åtgärdsplan 2026–2037

Norrbottnen har stora behov av åtgärder i det regionala vägnätet, mycket innefattar underhållsåtgärder som hanteras av den nationella planen men även ett stort behov av investeringar från länstransportplanen. **Inriktningen på planen innebär att det inte kommer presenteras några objekt denna planomgång. Åtgärder kommer att genomföras när det finns möjlighet att samordna med nationella planens underhåll alternativt löpande utifrån genomförbarhet och mognadsgrad.**

Varje åtgärdsområdes budgetram styr antalet åtgärder som kan genomföras under en planperiod. För att kunna genomföra fler åtgärder eftersträvas samordning med Trafikverkets underhållsarbete. Det innebär i sin tur att planen behöver ha en inbyggd flexibilitet där genomförandet av åtgärderna inte kan prioriteras i detalj innan underhålls- och verksamhetsplaneringen är klar hos Trafikverket. Underhållsplaneringen genomförs vart fjärde år och verksamhetsplaneringen varje år.

Kartläggningen över länets åtgärdsbehov kommer att vara ett levande planeringsunderlag att hämta åtgärder från under planperioden. Åtgärdernas komplexitet styr genomförbarheten. Vissa kräver vidare utredning och vissa kan genomföras direkt. För att underlätta arbetet vid genomförande av åtgärder finns prioriteringsprinciper som ska vara vägledande för efterföljande arbete. En god dialog mellan Trafikverket, regionen och respektive kommun är mycket viktigt för att arbetet med åtgärderna ska vara förankrat och genomförbart.

De objekt som redan finns med i Trafikverkets verksamhetsplan för genomförande från förra planperioden (2022–2033) nämns vid namn och med en uppskattad tidplan. Dessa kommer att genomföras kommande sex år. Dessa åtgärdsobjekt är:

- E45 - Karesuando tätort
- Väg 750 – Gång- och cykelåtgärd Buddbyn-Svartbjörnsbyn
- Väg 99 - Passage Ikano-Björka
- Väg 95/1992 - Cirkulationsplats Silvermuseet
- Väg 616 - Gång- och cykelåtgärd Gäddvik
- Väg 580 - Gång- och cykelåtgärd och kollektivtrafik Måttsund

Vägåtgärder

Vägåtgärder handlar i planen om att hantera korsningar eller otydligheter i väginfrastrukturen. Kan exempelvis innefatta trafiksäkerhetsåtgärder eller framkomlighetsåtgärder som exempelvis mötteseparering, cirkulationsplatser, korsningar, sidoområdesåtgärder, mitt- och sidoskildhet samt planskildhet på regionala vägar. Ofta är vägåtgärder av större karaktär och kan innefatta ett stråk. Vägåtgärder kan i planen genomföras som ett paket av flera lösningar för att förbättra ett stråk.

Prioritering av åtgärden ska bidra till att uppnå god framkomlighet och trafiksäkerhet i regionalt prioriterade stråk (Funktionellt prioriterat vägnät).

Mindre trafiksäkerhetsåtgärder

Mindre trafiksäkerhetsåtgärder är effektiva sätt att kunna skapa en tryggare trafikmiljö med små medel. Det kan vara hastighetsdämpande åtgärder, skyltning, bygdevägsåtgärder, enklare passager som kan förtydliga vägrummet för dess användare. Exempelvis bygdevägsåtgärder, är en befintlig väg som målas med bredare vägren och skyltas så att det blir tydligare för alla trafikanter att de måste samsas om utrymmet och ta hänsyn till varandra. Många gånger kan det vara en kombination av många mindre åtgärder som ger en bra helhet för ett samhälle. Dessa åtgärder är särskilt viktiga att kombinera med exempelvis belägningsåtgärder från Trafikverkets nationella plan. I Norrbotten finns det många radbyar (längre byar som ofta har hus på båda sidor efter väginfrastrukturen), vissa av dessa byar har genomfartstrafik samtidigt som det är huvudgata och stråk för vardagsmotion. Ibland kan det vara svårare att använda gång- och cykelvägsåtgärder på dessa platser, på grund av exempelvis ekonomiska förutsättningar, avstånd, tillgång till markområden. Här kan mindre trafiksäkerhetsåtgärder i många fall bidra till en tryggare trafikmiljö.

Prioritering av åtgärden ska bidra till förbättrade förutsättningar för att tryggt röra sig inom sin by/samhälle som oskyddad trafikant.

Gång- och cykelåtgärd

Ett transportsystem där alla har möjlighet att förflytta sig utan krav på tillgång till bil, bidrar till ett inkluderande och socialt hållbart samhälle. Att förflytta sig tryggt som oskyddad trafikant är grundläggande för att fler ska uppmuntras och våga röra sig i det offentliga rummet. Särskilt viktigt är det att barn- och unga inom ett rimligt avstånd självständigt kan transportera sig till skola och fritidsaktiviteter. Gång- och cykelåtgärder kan behövas i områden eller stråk där det inte upplevs som tryggt att förflytta sig som oskyddad trafikant. Det kan även vara områden med mycket biltrafik som får högre framkomlighet om

oskyddade trafikanter och biltrafik separeras med exempelvis en gång- och cykelbana. I Norrbotten finns inte cykelpotentialen i regionala stråk mellan kommuner och tätorter på grund av de långa avstånden. I huvudsak finns den stora potentialen i att ansluta och förlänga kommunernas gång- och cykelnät till den tätortsnära landsbygden.

Det stora behovet av gång- och cykelåtgärder går att urskilja i kommunernas inspel om brister och behov till planen, vilket resulterar i att en stor del av budgetramarna fördelas till gång- och cykelåtgärder. Samtidigt har planen för lite medel för att utveckla gång- och cykelvägar på alla platser där det finns ett behov. Platsens beskaffenhet, årsdygnsmedeltrafik, befolkningstäthet, hastighet och typ av trafik behöver påverka vilken typ av åtgärd som används. Enklare åtgärder som kan ge god effekt för trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter klassas under mindre trafiksäkerhetsåtgärder.

Prioritering av åtgärden ska; 1. Bidra till förbättrade förutsättningar för skolresor med gång- och cykel, 2. Förbättrad trafiksäkerhet för gående och cyklister efter regionala vägar för arbetspendling, fritidsaktiviteter och turism. Mångfunktionalitet ska alltid eftersträvas.

Kollektivtrafikåtgärder

Ett av de transportpolitiska målen är att uppnå ett jämlikt och jämställt transportsystem. Det huvudsakliga målet för allmän kollektivtrafik är att uppnå en ökad marknadsandel av de motoriserade resorna som genomförs. För att öka tillgängligheten till kollektivtrafiken behöver åtgärder genomföras för att fler ska ha säker tillgång till bytesnoder som hållplatser och stationer. En infrastruktur i form av hållplatser och vägar till och från dessa som är fysiskt tillgängliga skapar möjlighet att kombinera olika transportslag, vilket stärker kollektivtrafikens attraktivitet ur ett hela resan-perspektiv.

Åtgärdsområdet innefattar fysiska investeringar i kollektivtrafikanläggningar i det regionala vägnätet. Det kan exempelvis innefatta utveckling av regionala noder för kollektivt resande som resecentrum, anslutningar till eller utveckling av hållplatser i det regionala vägnätet. Dessa åtgärder är särskilt viktiga att kombinera med exempelvis beläggningsåtgärder från Trafikverkets nationella plan. Åtgärderna kan oftast genomföras utan att ta fram vägplan.

Under efterföljande planperiod kommer byggandet av Norrbottenbanan mellan Skellefteå och Luleå att startas, i och med finansiering för fortsatt arbete nu finns med i Trafikverkets förslag till nationell plan. På sträckan planeras ett antal resecentrum. Denna typ av åtgärder är ur ett regionalt perspektiv prioriterade och kommer därför kunna söka medfinansiering från länstransportplanen den planperioden. Regionen utgår idag från Trafikverkets tidplan, vilket pekar på en byggstart år 2032. Vid nästa revidering av planen år 2030 kommer medel avsättas för medfinansiering till dessa åtgärder.

Det finns ingen utpekad prioriteringsprincip för kollektivtrafikanläggningar. Det är Kollektivtrafikmyndigheten i Norrbotten som prioriterar med stöd utifrån trafikförsörjningsprogrammet

Samhällsomställningsåtgärder

Ett åtgärdsområde för samhällsomställningsåtgärder avser att snabbt kunna möta såväl näringslivets som samhällets behov i den stora omställningen som pågår i Norrbotten. Medlen avses främst användas för finansiering eller medfinansiering av åtgärder som kan höja transporteffektiviteten i transportsystemet och snabbt svara upp till de behov som uppstår som en del av att klara omställningen såsom mindre åtgärder exempelvis för ökad framkomlighet och trafiksäkerhet i korsningar. Utvecklingen går i snabb takt och analysen om hur transportsystemet kommer att påverkas saknas fortfarande i stora delar. Åtgärder som är av regional betydelse kan möjliggöras genom medel från samhällsomställningsåtgärder. Då kännedom saknas om var behoven kommer uppstå kan åtgärderna omfatta samtliga åtgärdsområden och även samfinansiering av objekt i nationell plan som är av regional betydelse.

Statlig medfinansiering kommunala vägnätet

Statlig medfinansiering för kollektivtrafikanläggningar och kommunala gator och vägar regleras genom Förordning (2009:237) om statlig medfinansiering till vissa regionala kollektivtrafikanläggningar. Den innefattar att staten kan bidra till genomförande av regionala kollektivtrafikanläggningar samt till åtgärder inom miljö och trafiksäkerhet på kommunala gator och vägar. Många gånger är det resecentrum, anslutning till hållplatser och gång- och cykelvägar som ansöks om från den statliga medfinansieringen. Medel för statlig medfinansiering finns avsatta inom länstransportplanen. **Bidraget kan maximalt uppgå till 50 procent av ansökt belopp.**

Prioritering av åtgärder ska innefatta att höja effektiviteten i transportsystemet och svara upp mot den utveckling som länet står inför där små åtgärder kan skapa stor nytta.

Statlig medfinansiering enskilda vägnätet

Länstransportplanen kan medfinansiera åtgärder och investeringar kopplat till det enskilda vägnätet. Det kan innefatta bidrag till byggande av ny enskild väg alternativt standardhöjning på befintlig väg. **Bidraget kan maximalt uppgå till 50 procent av ansökt belopp.**

Prioritering av åtgärderna ska innefatta insatser som är av regionalt intresse eller skapar värde för ett större omland.

Riskreserv

Åtgärdsområdet ska framför allt användas för hantering av osäkerheter och kostnadsökningar inom planerade projekt exempelvis på grund av ändrade förutsättningar. Det innebär att riskreserven fungerar som en buffert för att hantera risker och säkerställa att projekten kan genomföras inom rimliga tidsramar.

Namngivna objekt

Om något objekt inom någon av kategorierna skulle omfatta **kostnader över 75 miljoner kronor** blir dessa åtgärder klassade som **namngivna objekt** i planen (de ska nämnas och beskrivas). Namngivna objekt kräver på grund av sin omfattning fler planeringsunderlag för att vara planmogna, exempelvis samhällsekonomiska bedömningar (SEB) vilket gör att dessa objekt har en längre planeringstid. Länstransportplanen 2026–2037 ska enligt inriktningsbeslutet inte peka ut några namngivna objekt utan fokusera på mindre åtgärder.

Sammanställning åtgärdsplan och fördelning

I följande tabell presenteras åtgärdsområdena med budget fördelat i fyraårsperioder. Här presenteras även de objekt som ligger beställda i Trafikverkets verksamhetsplan. Tabellen är en uppskattning både i kostnader och tid.

Åtgärdsområden	Procent	Summa	2026–2029	2030–2033	2034–2037
Väggåtgärder	20%	288	60	114	114
Väggåtgärder fordonstrafik		244	33	96	114
• Väg 95/1992 - Cirkulationsplats Silvermuseet		39	27	12	0
• E45 - Karesuando tätort		7	0	7	0
Mindre trafiksäkerhetsåtgärder	12%	173	35	69	69
Gång- och cykelåtgärder	35%	504	104	200	200
Åtgärder statlig gång- och cykelväg		396	-6	200	200
• Väg 750 - Gång- och cykelåtgärd Buddbyn - Svartbjörnsbyn		49	49	0	0
• Väg 616 - Gång- och cykelåtgärd Gäddvik		35	35	0	0
• Väg 580 - Gång- och cykelåtgärd och kollektivtrafik Måttsund		13	13	0	0
• Väg 99 - Passage Ikano - Björka		13	13	0	0
Kollektivtrafikanläggningar	3%	43	9	17	17
Samhällsomställningsåtgärder	10%	144	30	57	57
Statlig medfinansiering	12%	173	35	69	69
Kommunala vägar		140	28	56	56
Kommunala kollektivtrafik-anläggningar		12	2	5	5
Enskilda vägar		21	4	8	8
Riskreserv	8%	115	23	46	46
Totalt för planen (Mkr)	100%	1 441	296	572	572

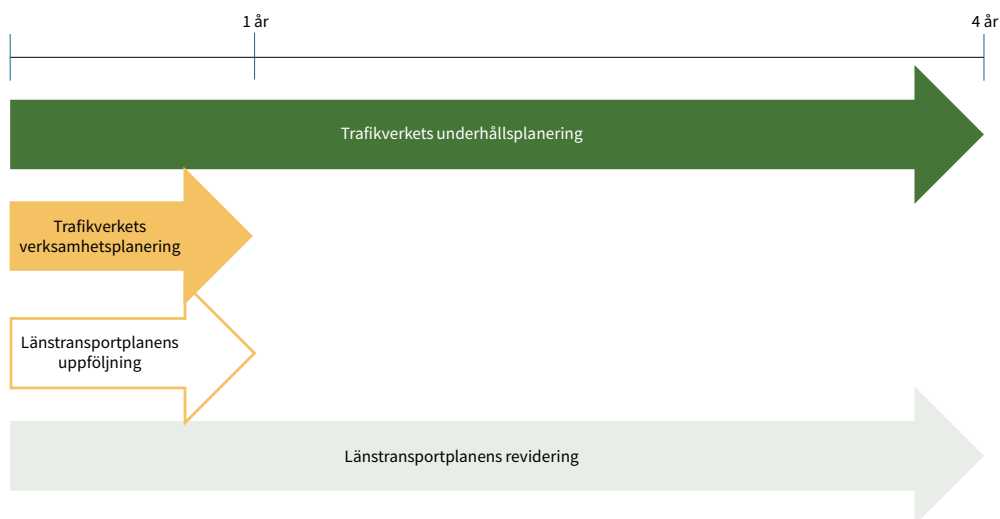
Figur 8: Fördelning av medel till åtgärdsområdena, uppdelat på fyraårsperioder. I tabellen visas även objekt från planperioden 2022–2033 som är beställda och kommer genomföras planperioden 2026–2037.



Genomförande och uppföljning

Samarbeten och samordning

Trafikverket är ansvarig för att genomföra åtgärderna i länstransportplanen. Att ta fram planen och följa upp arbetet görs av Region Norrbotten tillsammans med Trafikverket. Att vara effektiva med åtgärder är särskilt viktig för Norrbotten, då ekonomiska planramen historiskt har varit för liten för länets behov. Ett sätt att få fler åtgärder genomförda är att i högre grad samordna åtgärder inom eller mellan nationella- och regionala transportplaneringen. Det kan exempelvis vara att bygga en planerad gång- och cykelbana när nationella planen gör bärighetsåtgärder eller utveckla ett hållplatsläge när en korsning byggs om. Att samordna åtgärder är en komplex process vilket kräver fortsatt goda samarbeten mellan Region Norrbotten, Kollektivtrafikmyndigheten i Norrbotten, länets kommuner och Trafikverket. Det är särskilt viktigt att Trafikverkets underhållsplanering förhåller sig till en beslutad länstransportplan i dialog med planupprättarna.



Figur 9: Visualisering av Trafikverkets och Länstransportplanens processer.

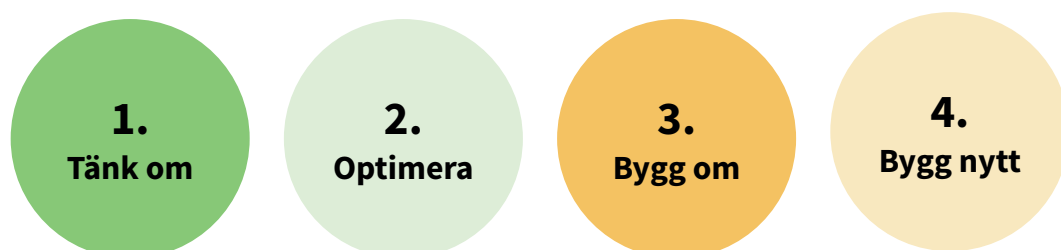
För att skapa ett välfungerande och attraktivt transportsystem i Norrbotten krävs en bättre samordning mellan olika insatser. Genom att kombinera resurser från flera håll kan man förstärka och utveckla de åtgärder som behövs för att uppnå en helhetslösning. Det finns externa finansieringsmöjligheter som kan komplettera de regionala satsningarna, till exempel EU:s regionala strukturfonder. Dessa fonder är ett verktyg för EU att stödja utvecklingen i sina regioner och syftar till att främja tillväxt och sysselsättning. I Övre Norrland utgår stödet från regionens egna strategier och prioriteringar. Strukturfonderna har redan bidragit till viktiga projekt i regionen, såsom utvecklingen av hamnarna i Piteå och Luleå för att förbättra intermodal transport, samt etableringen av ett nytt resecentrum i Kalix.

Det finns även andra typer av utlysningar, till exempel från Vinnova eller LEADER, som kan vara relevanta särskilt för utvecklingsprojekt på landsbygden. Dessa utlysningar fokuserar sällan på att genomföra konkreta objekt eller åtgärder i länstransportplanen. I stället handlar de ofta om att förbättra platser eller stråk, förändra beteenden eller främja landsbygdsutveckling. Styrkan ligger i att samordna dessa projekt med de åtgärder som redan planeras i länstransportplanen, vilket gör det möjligt att växla upp länstransportplanens medel och skapa större effekt.

Utredningar

De åtgärder som finns i planen kräver i olika utsträckning utredningar innan de genomförs. Typ av utredning är beroende av komplexitet och hur mogen åtgärden är. I många fall är det inspelade brister som behöver ses över och definieras tydligare innan de kan beställas för att åtgärdas. Innefattar det en enklare utredning genomförs denna när Trafikverket beställer åtgärden. Innefattar det en större utredning kan det innebära exempelvis en åtgärdsvalsstudie eller behov av en samhällsekonomisk analys.

I vissa av länets stråk har det genomförts åtgärdsvalsstudier (ÅVS) för att ta fram ett kunskapsunderlag och helhetsbild på brister och hållbara lösningar. Vid en ÅVS är det flera aktörer som deltar som även tar ansvar för att genomföra åtgärderna. Initiativtagare till en åtgärdsvalsstudie kan vara Trafikverket, en kommun, en region eller en annan aktör. Vid genomförande av en åtgärdsvalsstudie används ofta Trafikverkets fyrstegsprincip. Länstransportplanen kan bara finansiera ”typ 3 och 4 åtgärder” det vill säga, bygga om och bygga nytt.



Figur 10: Trafikverkets fyrstegsprincip.

Inför nästa planperiod ska behovet av större regionala utredningar definieras. Det kan vara att ta fram vilka behov som länet har på lång sikt, utifrån allt som händer under planperioden, exempelvis vilka behov kommer Norrbottniabanan att generera, industriomvandlingen eller uppbyggnaden av totalförsvaret. Det kan även vara att ta fram systemanalys tillsammans med andra regioner eller att definiera ett särskilt ämne, i exempelvis en regional cykelplan. Rennäringen har spelat in behovet av att utreda viltstängsel och informations-skyltning efter de regionala vägarna, vilket föreslås hanteras tillsammans med Trafikverket under planperioden då Länstransportplanen exempelvis inte kan finansiera skyltning.

Genomförande av planen

Planen visar på att Norrbottens väginfrastruktur har en hel del brister och behov. Vissa av dessa brister behöver hanteras genom länsplaneprocessen. Andra åtgärder kan genomföras i andra processer, av eller tillsammans med andra aktörer. Ett exempel är trafiksäkerhet efter regionala väginfrastrukturen inom och mellan våra byar och mindre samhällen. Här kan gestaltning och utformning bidra till en ökad trafiksäkerhet, i vissa fall kan hastighetsdämpning i kombination med skyltning och bygdevägsmålning ha stor effekt för hur trafikanter kör genom byn. I andra fall kan exempelvis slyröjning efter en väg påverka sikten samt hur en sträcka upplevs, vilken i sin tur påverkar hur den används. Det finns utredningar inom trafikplaneringen som har studerat större stråk i länet exempelvis efter väg 99. Utredningen visar på vilken typ av åtgärder som kan påverka hur ett stråk upplevs ur trafiksäkerhetssynpunkt samt vem som har rådighet att genomföra åtgärden.

En annan viktig aspekt i trafikplaneringen att beakta är Norrbottens växande besöksnäring. Det finns stor utvecklingspotential i att skapa platser som är attraktiva och tilltalande i stråk och noder där många reser eller förflyttar sig. Det finns vissa stråk i Norrbotten som är särskilt använda av våra besökare, här bör gestaltning av vägmiljön prioriteras likväl som mångfunktionalitet. Exempelvis kan en gång- och cykelväg eller förbättrad skyltning vara viktig för lokalbefolkningen samtidigt som det har stor betydelse för besöksnäringen.

Rennäringen påverkar och påverkas av hur vägnätet används, utformas och utvecklas. Länstransportplanens inriktning under perioden gör det svårt för rennäringen att uttala sig om planens inverkan. Därför är det av vikt att dialog förs med respektive sameby vid planering av en åtgärd i vägnätet vid genomförande av planen. Åtgärder som lyftes särskilt under konsultationen var utvecklingen av rastplatser, viltstängsel och underhåll som resulterar i djupa diken, byten av trummor eller annat som kan påverka fritt strövande för renarna. Norrbottens väginfrastruktur är även arbetsmiljö för många renskötare som under vissa delar av året rör sig som oskyddade trafikanter efter vägarna. Förbättrad sikt, lägre hastigheter och hänsyn är viktigt för en bättre arbetsmiljö för renskötarna.

Uppföljningsprocessen

För att effektivisera planeringsprocessen behöver planeringen av Norrbottens transportsystem genomföras kontinuerligt. Arbetet med Länstransportplanen ska följa planeringscykeln på fyra år, där genomförande och förberedelse för kommande revidering pågår fram till nästa revideringsperiod. En viktig del i processen för en kontinuerlig planering och en transparens mot länets aktörer är uppföljning.

Uppföljningen av länstransportplanen ska genomföras årligen tillsammans med Trafikverket och Kollektivtrafikmyndigheten i Norrbotten. Resultatet från uppföljningen ska publiceras på regionens hemsida och i den mån det går presenteras för länets olika aktörer att ta del av. Uppföljningen ska kortfattat hantera vilka åtgärder som har genomförts utifrån de olika åtgärdsområdena och ligga till grund för revideringar av planen nästkommande planperiod.





Mål och strategier som påverkar länstransportplanen

Länstransportplanen är ett medel för att uppnå såväl internationella, nationella som regionala mål och strategier. Efterföljande avsnitt lyfter ett urval av de viktigaste att beakta och bidra till.

Internationella

Agenda 2030

Det internationella hållbarhetsarbetet präglas av FN:s 17 globala hållbarhetsmål i Agenda 2030. De globala målen definierar det hållbara samhället och omfattar de olika hållbarhetsaspekterna. De är kvantifierade och tidsatta för att visa att det behövs ett högre tempo i förändringen. De är högt prioriterade av den svenska regeringen. Flera av målen i Agenda 2030 är i hög grad relevanta kopplat till transportsystemet där infrastrukturplaneringen har stora möjligheter att påverka mål inom alla de tre hållbarhetsdimensionerna.



Figur 11: TEN-T korridorer för vägar.

Källa: Europeiska kommissionen.

EU-fonder. Norrbotten har delar av TEN-T nätet i Scandinavian Mediterranean-korridoren. Dessutom ingår Norrbotten i North Sea Baltic korridoren som sträcker sig från Centraleuropa genom de baltiska staterna och till norra Finland för att ansluta till Luleå hamn i Norrbotten. Dessutom finns finansieringsmöjligheter till infrastrukturinvesteringar från EU genom europeiska regionalfonden (ERUF).

Nationella

Nationella transportpolitiska mål

Riksdagen har fastställt nationella transportpolitiska mål. Det övergripande målet för svensk transportpolitik är att säkerställa en samhällsekonomisk effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgare och näringsliv i hela landet. Det övergripande målet förtydligas genom två jämbördiga delmål, funktionsmålet och hänsynsmålet.

TEN-T

Ett viktigt mål för EU:s transportpolitik är att möjliggöra den inre marknaden genom ett väl fungerande hållbart, multimodalt och gränsöverskridande transportsystem. Det transeuropeiska transportnätverket TEN-T (TransEuropean Transport Network) är det viktigaste instrumentet. Förordningen bygger på medlemslänarnas infrastrukturplanering och merparten av utbyggnad bekostas således av medlemsländerna (genom de nationella transportplanerna eller motsvarande), men denna nationella finansiering kan även kompletteras med EU-medel. Alla transportslag (järnväg, väg, sjö- och luftfart) omfattas av förordningen, som också innehåller krav på infrastruktur och kapacitet.

Det viktigaste finansieringsverktyget för genomförandet av TEN-T nätet är Connecting Europe Facility (CEF), fonden för ett sammanlänkat Europa, som definierar de korridorer som ska prioriteras med bidrag från olika

Funktionsmålet ska medverka till en grundläggande tillgänglighet för transporter och resor samt bidra till utveckling i hela landet. Transportsystemet ska vara av god kvalitet och jämställt. Hänsynsmålet innebär att transportsystemets utformning, funktion och användning ska anpassas till att ingen ska dödas eller skadas allvarligt. Bidra till att det övergripande generationsmålet för miljö och miljö kvalitetsmålen nås samt bidra till ökad hälsa.

Infrastrukturpropositionen

Regeringen redovisar inför varje ny planeringsomgång en proposition med förslag till inriktning på satsningar i transportinfrastrukturen för den aktuella planperioden. Propositionen innehåller förslag till ekonomiska ramar och vägledning för prioritering av åtgärder i den åtgärdsplanering som följer efter riksdagens beslut. I infrastrukturpropositionen (Prop. 2024/25:28) pekar regeringen ut fem punkter för kommande infrastrukturplanering:

- Hela Sverige ska fungera
- Vårda det befintliga transportsystemet och prioritera underhåll
- Transportsystemet behöver utvecklas
- Effektivt genomförande och god kostnadskontroll
- Alternativ finansiering av transportinfrastruktur ska prövas

Miljö och klimat

Miljöpolitiken utgår från de nationella miljö kvalitetsmålen och det generationsmål för miljöarbetet som beslutats av riksdagen. Miljömålen är en viktig utgångspunkt för Sveriges nationella genomförande av FN:s Agenda 2030 med sina 17 globala mål för hållbar utveckling. Miljömålen kopplar även till andra tvärssektoriella mål som till exempel EU:s mål om klimat och energi samt EU:s energi- och klimatramverk.

Begränsad klimatpåverkan är ett av de sexton miljö kvalitetsmålen som riksdagen har antagit. Klimatmålet för transportsektorn innebär att växthusgasutsläppen från inrikes transporter, utom inrikes luftfart, ska minska med minst 70 procent senast 2030 jämfört med 2010. Ska klimatmålet nås behöver funktionsmålet i huvudsak utvecklas inom ramen för hänsynsmålet. Med detta avses att den samlade utvecklingen inom transportsystemet ska leda till att klimatmålet för transporter nås. Det innebär inte att varje enskild åtgärd som vidtas i transportsystemet måste bidra till att uppfylla klimatmålet.

Regeringens strategi för nyindustrialiseringen och samhällsomvandlingen i Norrbottens och Västerbottens län (KN2024/01434)

Regeringen har fattat beslut om en samlad strategi för att stärka utvecklingen i Norrbottens och Västerbottens län. Strategin innehåller insatser inom sju områden som regeringen bedömer som särskilt viktiga för att nyindustrialiseringen och samhällsomvandlingen ska gå i takt. Genom strategin lägger regeringen en grund för stärkt konkurrenskraft, effektiv samverkan och attraktiva samhällen i norra Sverige. Avsnitt 3.4 berör behovet av *"Förstärkt transportinfrastruktur"*.

Barnkonventionen

Sedan årsskiftet 2019/2020 är Barnkonventionen lag i Sverige. Den innebär bland annat att i alla frågor som rör barn ska det som anses bäst för barnen beaktas i första hand. Alla människor upp till 18 år är barn. Att barnkonventionen är lag ökar kraven på transportplaneringen och på att transportsystemet måste beakta barns och ungdomars varierande trafik- och transportbehov.

Skyldigheter mot Sveriges urfolk

Den nationella och regionala transportplaneringen ska också ta i beaktande sina skyldigheter mot Sveriges urfolk och åtaganden som Sverige gjort mot internationell rätt. Det kan exempelvis vara vid planering av åtgärder eller utveckling av ny transportinfrastruktur i transportsystemet i Norrbotten.

Regionala

Norrbottensstrategin 2040

Den regionala utvecklingsstrategin, Norrbottensstrategin (RUS), är ett viktigt styrdokument för länets fortsatta utveckling. Under 2025 har en ny RUS utarbetats vilket innebär att framtående av länstransportplanen och RUS kommer löpa parallellt. Länstransportplanen för Norrbotten ses som en handlingsplan för att förverkliga Norrbottensstrategins intentioner.

Strukturbild Norrbotten

Som en del i att ta fram en ny regional utvecklingsstrategi för Norrbotten ska regionen utarbeta en Strukturbild, med beskrivningar och riktning för det rumsliga perspektivet i den regionala samhällsplaneringen. I strukturbilden pekas funktionella samband på regional nivå ut, ett funktionellt samband innefattar stråk som är viktiga för arbetspendling, transporter av gods, men även innehåller mjuka värden som samhällen, kulturupplevelser och besöksmål. Arbetet kommer att löpa parallellt med Länstransportplanen, men ska i så stor mån det är möjligt beaktas i åtgärdsplaneringen när strukturbilden är antagen.



Figur 12: Remissversion på Strukturbild Norrbotten.

Regionalt trafikförsörjningsprogram 2023–2035

Trafikförsörjningsprogrammet antogs av Kollektivtrafikmyndigheten i Norrbotten år 2023. Målen i trafikförsörjningsprogrammet bygger på tre målområden för resenären, tillgängligheten och miljön. Trafikförsörjningsprogrammet är kollektivtrafikmyndighetens övergripande styrdokument och anger mål och strategier för dess strategiska arbete. Eftersom investeringar i transportsystemet inom ramen för Länstransportplanen påverkar kollektivtrafikens utvecklingsförutsättningar är det viktigt att kollektivtrafikmyndigheten inkluderas i arbetet. Likväl som att trafikförsörjningsprogrammet beaktas.

Kollektivtrafikmyndigheten i Norrbotten samlar in brister och behov kopplat till kollektivtrafiken och dess infrastruktur i länet. Dessa brister och behov har beaktats och inkluderats i arbetet med revidering av länstransportplanen.

Norrbottens Energi- och klimatstrategi 2025–2030

Länsstyrelsen i Norrbotten har antagit Energi- och klimatstrategi för åren 2025–2030 med tillhörande handlingsplan för elektrifiering av transportsektorn. Arbetet löper parallellt och kommer inkluderas i arbetet med den regionala transportplaneringen.

Kommunala

Kommunernas översiktsplaner

I kommunernas översiktsplaner pekas den framtida mark- och vattenanvändningen ut för hela kommunens yta, men även vad som är viktigt att beakta för att nå dit. Översiktsplanerna tar ofta avstamp i de målsättningar som finns för hållbar utveckling, likväl som hänsyn till behoven för lokalt. Länstransportplanen blir ett verktyg för att förverkliga de kommunala översiktsplanernas intentioner. Kommunernas översiktsplaner ska beaktas vid prioritering eller val av åtgärder till länstransportplanen. Att studera översiktsplanerna ersätter inte en god dialog mellan Trafikverket, Regionen och kommunerna i trafikplaneringen.





Konsekvenser av planen

En länstransportplan antas alltid medföra betydande miljöpåverkan och därför ska en miljöbedömning göras för planen enligt miljöbalkens miljöbedömningsförfordning (2017:966). Inom ramen för en miljöbedömning ska en miljökonsekvensbeskrivning (MKB) upprättas. I MKB:n ska den positiva och negativa betydande miljöpåverkan som genomförandet av planen kan antas medföra identifieras, beskrivas och bedömas.

Syftet med en miljöbedömning är enligt 6 kap. 1 § miljöbalken att integrera miljöaspekter i planering och beslutsfattande för att främja en hållbar utveckling. För att kunna integrera miljöaspekter i åtgärdsplaneringen kommer arbetet med miljöbedömningen av länstransportplanen ske parallellt med framtagandet av själva planförslaget. Miljöbedömningen görs på en strategisk och övergripande nivå och tar inte upp frågor som lämpligare bedöms senare i planeringsprocessen.

I miljöbalken 6 kap. 11–12 § framgår de krav som avgränsningen av miljökonsekvensbeskrivningens innehåll, omfattning och detaljeringsgrad utgår ifrån. I processen för framtagandet av avgränsning ingår det att samråda om omfattningen av och detaljeringsgraden för miljökonsekvensbeskrivningen. Avgränsningssamråd sker därför med de kommuner, länsstyrelser och andra myndigheter som på grund av sitt särskilda miljöansvar kan bli berörda av länstransportplanen på olika vis (6 kap. 9–10 § i miljöbalken, 1998:808).

Miljöbedömningen av Länstransportplanen är en av flera miljöbedömningar i en kedja av planeringssteg från översiktlig nivå till alltmer detaljerad nivå. Länstransportplanens miljöbedömning koncentreras på de frågor som påverkar urvalet av åtgärder i planen utifrån den betydande miljöpåverkan som kan bli följden av enskilda objekt eller den sammantagna effekten av en viss åtgärdstyp. Planens sammantagna miljökonsekvenser bedöms också på en översiktlig nivå. Miljökonsekvenser som uppstår i samband med lokalisering och utformning av åtgärderna behandlas efterföljande planering, exempelvis vägplan eller järnvägsplan.

Parallellt med upprättandet av Länstransportplanen upprättas också den nationella transportinfrastrukturplanen som Trafikverket ansvar för. Den nationella planen omfattas också av en strategisk miljöbedömning. De regionala planupprättarna och Trafikverket kommer att samarbeta i hela åtgärdsplaneringsprocessen. Trots det är det svårt att göra en gemensam bedömning av de båda planernas sammanvägda effekter.





Miljöbedömningsprocessen

Arbetsprocessen med den strategiska miljöbedömningen har löpt parallellt med processen för länstransportplanen. Något som möjliggjort för att hållbarhetsperspektiv och målsättningar har varit delaktiga i planens utformning och vägval.

Avgränsningssamråd

Region Norrbotten har i enlighet med 6 kapitlet i miljöbalkens genomfört ett avgränsningssamråd. I avgränsningssamrådet presenterades hur omfattningen och detaljeringsgraden av miljökonsekvensbeskrivning ska avgränsas. Förslaget på avgränsningen av miljöbedömningen remitterades till länets kommuner, Länsstyrelsen Norrbotten och Naturvårdsverket. Yttranden på avgränsningen lämnades från tre kommuner (Piteå, Pajala och Haparanda), Naturvårdsverket och Länsstyrelsen. Inkomna synpunkter och yttranden under avgränsningssamrådet har utvärderats samt i relevanta delar inarbetats i den strategiska miljöbedömningen.

Avgränsning

Juridisk avgränsning

Miljökonsekvensbeskrivningen hanterar det som kan finansieras inom ramen för förordningen (1997:263) om länsplaner för regional transportinfrastruktur och miljöbalken (1998:808).

Avgränsning i tid

Planförslaget omfattar åtgärder för perioden 2026–2037. Baserat på planens inriktning föreslås att miljöbedömningen i första hand kommer att omfatta miljöeffekter som uppstår under den aktuella planperioden.

Avgränsning i rum

Region Norrbotten föreslår att miljöbedömningen begränsas till att primärt omfatta miljökonsekvenser inom Norrbottens län. För de miljöaspekter (främst klimatpåverkan) där konsekvenserna berör ett större geografiskt område än det egna länet kan bedömningen även hantera detta.

Avgränsning i sak

Länstransportplanens miljöbedömning koncentreras på de frågor som påverkar urvalet av åtgärder i planen utifrån den betydande miljöpåverkan som kan bli följden av enskilda objekt eller den sammantagna effekten av en viss åtgärdstyp. Planens sammantagna miljökonsekvenser bedöms också på en översiktlig nivå.

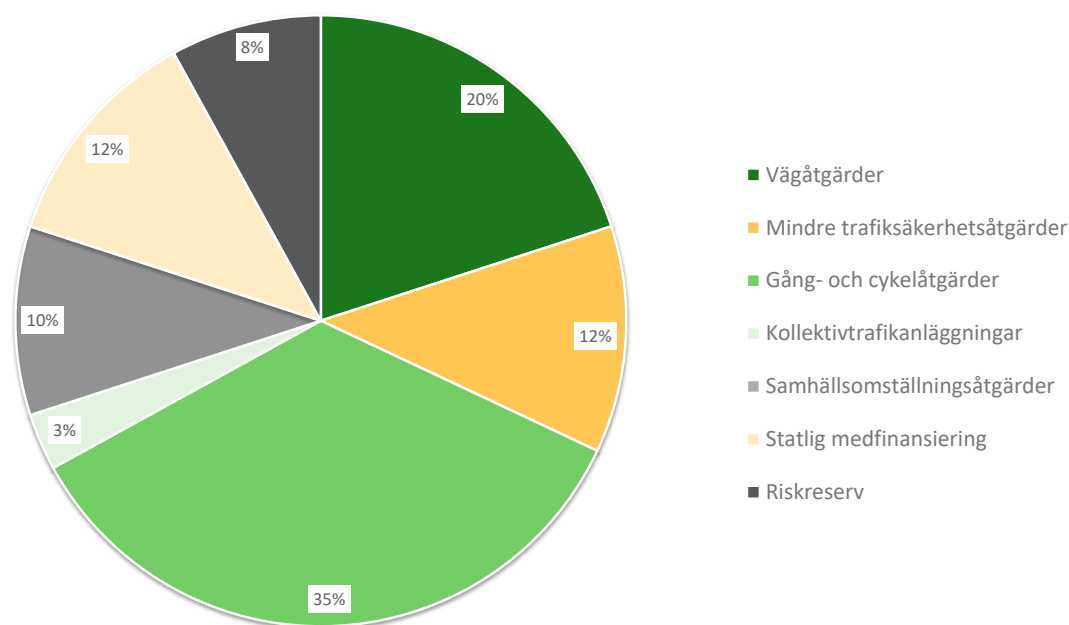
Region Norrbottens bedömning är att Länstransportplanen kan medföra betydande miljöpåverkan inom följande fokusområden:

- Klimat
- Landskap
- Hälsa och livskvalitet
- Hushållning av resurser
- Social hållbarhet

Fokusområden	Miljöaspekter	Beskrivning
Klimat	Klimat	Utsläpp från den förändrade trafiken, från byggande, drift och underhåll samt hur åtgärden passar in i ett transporteffektivt samhälle.
Landskap	Landskap	Landskapets skala, struktur och visuella karaktär.
	Kulturmiljö	Riksintressen och kulturresevat, landskapets kulturvärden, infrastrukturens kulturvärden, forn- och kulturlämningar. Bebyggelse.
	Naturmiljö och biologisk mångfald	Riksintressen och naturreservat, barriäreffekter, artrika infrastrukturmiljöer, invasiva arter samt biologisk mångfald.
Hushållning av resurser	Mark och areella näringar	Jordbrukets-, skogsbrukets- och rennäringens förmåga att bedriva sin verksamhet.
	Vatten	Områden för dricksvattenförsörjning och andra värdefulla vatten.
Hälsa och kvalitet	Hälsa	Trafikbuller, trafiksäkerhet och fysisk aktivitet (cykling och gång).
	Luft	Påverkan på luftkvalitet.
	Befolkning	Påverkan på de människor som lever, verkar och använder transportsystemet
Social hållbarhet	Jämställt och jämlikt för samhällets målgrupper	Påverkan på olika befolkningsgrupper samt jämställd- och jämlikhet inom transportsystemet.

Alternativhantering

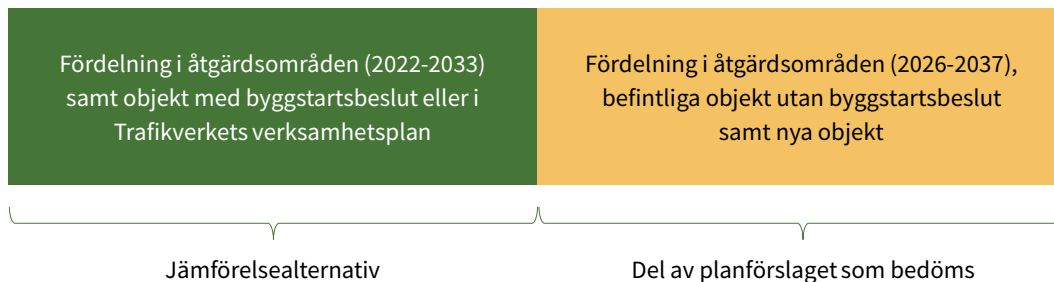
Enligt 6 kap. 11 § miljöbalken ska en identifiering, beskrivning och bedömning av rimliga alternativ med hänsyn till planens eller programmets syfte och geografiska räckvidd göras. Alternativdiskussionen i miljöbedömningen nås främst genom att formulera och diskutera strategiska vägval samt alternativa åtgärdsinriktningar vid utformningen av planen med beaktande från de lösningar som också finns avseende olika åtgärdsprioriteringar. Planförslagets politiska inriktning är baserad utifrån länets rådande behov. En stor andel av planramen fördelas till gång- och cykelåtgärder, mindre trafiksäkerhetsåtgärder och statlig medfinansiering anledningen till detta är att behovet av trafiksäkra miljöer för oskyddade trafikanter har ökat under de tidigare planperioderna när få av dessa åtgärder kunnat genomföras. Regionens ambition med fördelningen är att fler åtgärder för oskyddade ska kunna genomföras under slutet av kommande planperiod. Fördelningen till vägåtgärder är fortfarande hög men mindre än förra planperioden, det kommer från att det fortfarande finns behov av åtgärder som ökar framkomligheten hos kommunerna, exempelvis cirkulationsplatser efterfrågas. Fördelningen till kollektivtrafikåtgärder är fortsatt låg. Det är grundar sig dels på bristen av underlag kopplat till vad länstransportplanen kan genomföra för åtgärder, dels på en förväntad satsning på kollektivtrafiken nästa planperiod (Utveckling av Norrbottniabanan).



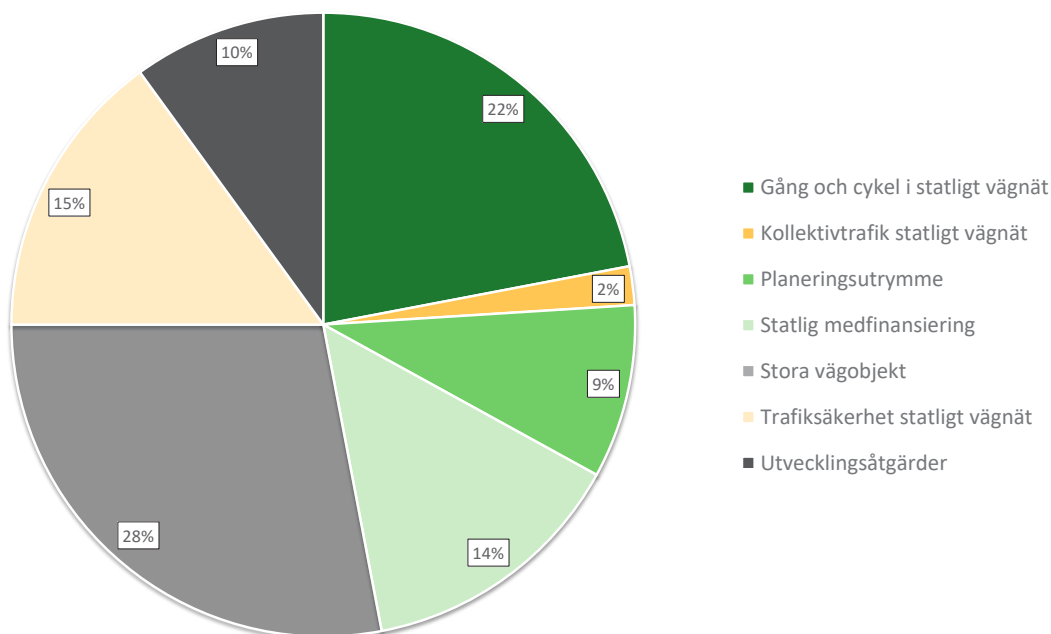
Figur 13: Länstransportplanens fördelning i åtgärdsområden.

Jämförelsealternativ

Enligt kapitel 6 § 11 i miljöbalken anges att miljökonsekvensbeskrivningen ska innehålla en beskrivning av miljöförhållandena och miljöns sannolika påverkan om planen inte genomförs, i denna länstransportplan kallad jämförelsealternativ. Utvecklingen i jämförelsealternativet blir därför den referens som utvecklingen enligt planen jämförs mot.



Jämförelsealternativet föreslås beskriva en framtida situation år 2037 utifrån fördelning till åtgärdsområden samt objekt med byggstartsbeslut i Länstransportplan för 2022–2033. Planen för 2022–2033 och 2026–2037 överlappar varandra i tid. Bedömningen av planförslaget blir utifrån ett framtida scenario 2037 baserat på fördelning i åtgärdsområden, objekt utan byggstartsbeslut samt nya tillkomna objekt. De stora skillnaderna mellan länstransportplanen för 2022–2033 och förslag på plan för 2026–2037 är inriktningen för planen. Tidigare planperiod har fokuserat på att färdigställa det stora namngivna objekt (mötessepareringarna mellan Luleå – Boden och i Piteå) och inte haft medel för att investera i exempelvis gång- och cykelåtgärder och kollektivtrafik.



Figur 14: Fördelning i åtgärdsområden för Länstransportplan 2022–2033 (jämförelsealternativet).

Jämförelsealternativets namngivna objekt har varit viktiga för att säkerställa trafiksäkerheten i länets mest trafikerade stråk. Samtidigt är mötessepareringar stora ingrepp i landskap och miljö. Förbättrade pendlingsstråk har god inverkan på arbetspendlingen i länet, samtidigt innebär det som oftast en ökning av vägtrafiken i stråket. Investeringar i mötessepareringarna begränsade satsningarna på gång- och cykel samt kollektivtrafikåtgärder vilket i sin tur leder till ökade utsläppsmängder från vägtrafiken och mindre möjligheter till förbättrad folkhälsa genom aktiva transporter. Detta resulterar i att eftersträfvade positiva effekter för hänsynsmålen säkerhet, miljö och hälsa inte kan uppnås.

Klimat

Moderniseringen av bilparken med effektivare motorer som bidrar till att minska koldioxidutsläppen och fortsatt ökad andel elfordon, laddhybrider och fossilfria bränslen, kan medföra minskning av klimatpåverkande utsläpp från vägtrafiken. Samtidigt förväntas mängden vägtrafik att öka, vilket minskar de positiva effekterna av omställningen av bilflottan. De begränsade investeringarna i kollektivtrafik- och gång- och cykelåtgärder som jämförelsealternativet presenterar påverkar även de klimatet negativt under byggfas.

Landskap

Jämförelsealternativets mötessepareringar är stora ingrepp i landskapsbilden. Båda sträckorna består bitvis av jordbrukslandskap som har stora landskapsmässiga värden. Mötessepareringar blir även barriärer i landskapet. Där möjligheten för människor, djur och växter att flytta sig i landskapet begränsas. Särskilt rennäringens fria strövande begränsas kraftigt av dessa typer av åtgärder. Jämförelsealternativets begränsade övriga investeringar till antalet, innebär att påverkan på landskapet blir oförändrat.

Hälsa och livskvalitet

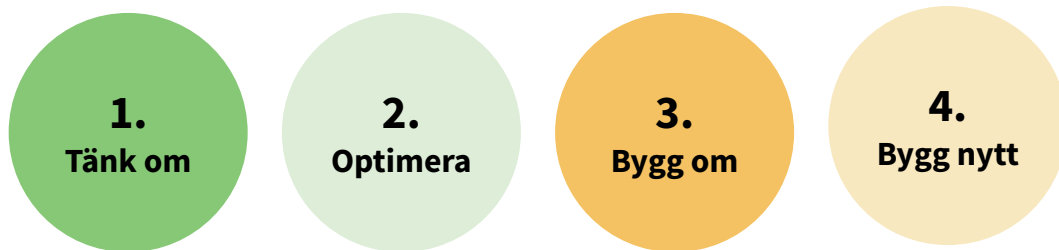
En ökning av andelen vägtrafik bedöms resultera i fler luftföroreningar och partiklar och buller som påverkar hälsa och livskvalitet för dem som bor kring väginfrastrukturen. De uteblivna satsningarna inom kollektivtrafik, gång- och cykelåtgärder samt på det kommunala vägnätet är negativt för miljö och hälsa då möjligheterna till fysisk aktivitet inte förstärks. Med motsvarande resonemang så kvarstår eller ökar bristerna för trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter. Samtidigt blir trafiksäkerheten högre för bilister i ett av länets viktiga pendelstråk.

Hushållning av resurser

Färdigställandet av mötessepareringarna har inneburit att mark har tagits i anspråk, då mötessepareringar många gånger blir ett intrång i markområdet för exempelvis planskildheter. Detta i ett landskap som till stora delar bestod av åkermark.

Klimatanpassning

Jämförelsealternativet bedöms innebära sämre möjligheter till klimatanpassning eftersom inga åtgärder i det regionala vägnätet förutom normala drift- och underhållsåtgärder genomförs.



Figur 15: Trafikverkets fyrstegsprincip.

Osäkerheter

Bedömningar av detta slag i tidigt skede och på övergripande nivå är förknippade med en rad osäkerheter som inte kan undvikas. Miljöbedömningen utgår från aktuella och idag kända förhållanden och antaganden om rådande trenders förhållanden framöver. Då det inte är enskilda objekt som bedöms utan inriktning och fördelning i åtgärdsområden kan bara vägval och förväntade konsekvenser beskrivas övergripande vilket skapar osäkerheter. Därför är det viktigt att konsekvenser av en specifik åtgärd studeras i efterföljande steg i planeringsprocessen.





Strategisk miljöbedömning

I det här avsnittet görs en bedömning av länstransportplanen 2026–2037 miljöpåverkan. Bedömningen av betydande miljöpåverkan är en helhetsbedömning av planens inriktning och fördelning i åtgärdsområden, inte av de enskilda objekten. Miljöbedömningen genomförs på ett generellt plan och visar endast en översiktlig bedömning av objektens miljöpåverkan. En länstransportplan sträcker sig över så lång tid, och inkluderar objekt i många olika stadier, att en rättvisande och helt korrekt miljöbedömning är svår att genomföra. Det finns dessutom osäkerheter kring planens skeden och vilka objekt som kommer att genomföras vilket gör planen svårbedömd.

Länstransportplanens inriktning fokuserar på social hållbarhet och en ökad trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter, skapa förutsättningar för hållbart resande och goda livsmiljöer i hela Norrbotten. Sammantaget bedöms konsekvenserna av länstransportplanen 2026–2037 ha en övervägande positiv inverkan på miljöfaktorerna och i andra fall innebär planförslaget varken negativ eller positiv inverkan. Nedan visas bedömningsmatrisen med skalan för bedömning, se bilaga 1 för fullständig redovisning av bedömningen.

Miljöfaktorer	Klimat	Landskap	Hälsa och livskvalitet	Hushållning av resurser	Social hållbarhet
Åtgärdsområden plan 2026-2037	<i>Klimat och klimat-anpassning</i>	<i>Landskap, natur- och kulturmiljö.</i>	<i>Hälsa, befolkning och luft.</i>	<i>Mark, vatten, jord och hushållning av naturresurser.</i>	<i>Jämförbart och jämnt för samhällets målgrupper</i>
Väggåtgärder					
Gång- och cykelvägsåtgärder och mindre trafiksäkerhetsåtgärder					
Kollektivtrafikanläggningar					
Samhällsomställningsåtgärder					
Riskreserv					

-  Negativ påverkan
-  Viss negativ påverkan
-  Försumbar påverkan
-  Positiv påverkan
-  Påverkas inte/ej relevant



Måluppfyllelse miljö kvalitetsmål

För tydligheten redovisas görs även en sammantagen bedömning om länstransportplanens åtgärdsförslag har potential att bidra till måluppfyllelse av de nationella miljö kvalitetsmålen.

Miljö kvalitetsmål	Planens potential att bidra till måluppfyllelse	Kommentar
Begränsad klimatpåverkan	Ja	I planen föreslås åtgärder som gynnar gång- och cykeltrafik samt kollektivtrafik och medför bättre förutsättningar för minskad biltrafik. Men även åtgärder som innebär ökad framkomlighet för biltrafik föreslås varför den sammantagna effekten är svår att bedöma.
Frisk luft	Ja	I planen föreslås åtgärder som gynnar gång- och cykeltrafik samt kollektivtrafik och medför bättre förutsättningar för minskad biltrafik i tätorter som idag har dålig luft. Men även åtgärder som innebär ökad framkomlighet för biltrafik föreslås varför den sammantagna effekten är svår att bedöma.
Bara naturlig försurning	Neutral	Planens åtgärder har liten påverkan på den totala trafikmängden och därmed även på utsläpp med försurande påverkan.
Giftfri miljö	Ja	För vägåtgärder som berör beläggning med tjärsfalt eller områden sulfidjordar sker särskild hantering för att minimera risken för negativ påverkan på miljön.
Skyddande ozonskikt	Ej relevant	Målet bedöms inte vara relevant för planen.
Säker strålmiljö	Ej relevant	Målet bedöms inte vara relevant för planen.
Ingen övergödning	Neutral	Planens åtgärder har liten påverkan på den totala trafikmängden och därmed även på utsläpp med som kan ha en övergödande påverkan.

Miljö kvalitetsmål	Planens potential att bidra till måluppfyllelse	Kommentar
Levande sjöar och vattendrag	Ja	Åtgärder som berör vattendrag görs med hänsyn till att vandringshinder ska åtgärdas och att miljö kvalitetsnormer inte ska motverkas.
Grundvatten av god kvalitet	Neutral	Åtgärder som genomförs i närhet av vattenförekomster med försiktighet för att inte negativt påverka dessa. Inga riktade förbättringsåtgärder för vattenkvaliteten genomförs i planen.
Hav i balans samt levande kust och skärgård	Ej relevant	Målet bedöms inte vara relevant för planen.
Myllrande våtmarker	Neutral	Planens åtgärder är i de flesta fall inom befintlig vägfastighet, vilket innebär att det inte tas opåverkad naturmark i anspråk. I utförandet av åtgärderna hanteras även andra miljöfrågor som exempelvis buller, vatten och artskydd.
Levande skogar	Neutral	Planens åtgärder är i de flesta fall inom befintlig vägfastighet, vilket innebär att det inte tas opåverkad naturmark i anspråk. I utförandet av åtgärderna hanteras även andra miljöfrågor som exempelvis buller, vatten och artskydd.
Ett rikt odlingslandskap	Neutral	Planens åtgärder är i de flesta fall inom befintlig vägfastighet, vilket innebär att det inte tas opåverkad natur- eller jordbruksmark i anspråk. I utförandet av åtgärderna hanteras även andra miljöfrågor som exempelvis buller, vatten och artskydd.
Storslagen fjällmiljö	Ej relevant	Målet bedöms inte vara relevant för planen.
God bebyggd miljö	Ja	I planen föreslås åtgärder som innebär fler aktiva resor med gång- och cykel, fler gestaltade och tilltalande vägmiljöer i städer och byar. Tryggare miljöer för barn och unga att självständigt färdas till skola och fritidsaktiviteter.
Ett rikt växt- och djurliv	Neutral	Planens åtgärder är i de flesta fall efter inom befintlig vägfastighet, vilket innebär att det inte tas opåverkad naturmark i anspråk. I utförandet av åtgärderna hanteras även andra miljöfrågor som exempelvis buller, vatten och artskydd.



Måluppfyllelse transportpolitiska målen

En sammantagen bedömning görs att länstransportplanen åtgärdsområden har potential att bidra till att de transportpolitiska Funktionsmålet och Hänsynsmålet uppfylls. Planens inriktning innefattar att fler ska kunna röra sig självständigt efter den regionala väginfrastrukturen både som oskyddad trafikant och som bilist. Länstransportplanens inriktning avser även att uppmuntra norrbottningarna till aktiva transporter med gång- eller cykel där det är möjligt. Detta är exempel på hur planen bidrar till det nationella hänsynsmålet. Planens inriktning fokuserar även på att bidra till framkomlighet och trafiksäkerhet i det regionala nätet för både gods- och persontransporter vilket bidrar till det nationella funktionsmålet.



Miljöfaktorer	Klimat	Landskap	Hälsa och livskvalitet	Hushållning av resurser	Social hållbarhet
Åtgärdsområden plan 2026-2037	<i>Klimat och klimatanpassning</i>	<i>Landskap, natur- och kulturmiljö.</i>	<i>Hälsa, befolkning och luft.</i>	<i>Mark, vatten, jord och hushållning av naturresurser.</i>	<i>Jämställt och jämlikt för samhällets målgrupper</i>
Vägartgärder	Transportsektorn är efter industrin den största utsläppskällan i Norrbottens län. Länets stora geografi kräv på långväga transporter. Då länets gods- och persontransporter inte ryms eller kan transporteras på järnvägen, behöver vägtrafiken fortsatt finnas. Norrbottens spridda befolkning gör det svårt att ha underlag för kollektivtrafik på alla platser där det bor människor som pendlar, vilket innebär att personbilstrafiken fortsatt behöver finnas för att ha en fungerande arbetsmarknad. Att utveckla vägarna så att fler fordon har framkomlighet, kan ha en negativ inverkan på klimatet innan en omställning mot hållbara drivmedel har genomförts i sin helhet.	Vägartgärder i planen innefattar trafik-säkerhet eller framkomlighet för biltrafiken. I planen föreslås bara åtgärder som genomförs i befintligt vägnät vilket sällan blir en påverkan på landskap, natur och kulturmiljöer. Att exempelvis utveckla en cirkulationsplats där det har varit en korsning, kan påverka landskaps-bilden både till det bättre och det sämre, beroende på platsens beskaffenhet och utformning/gestaltning. Generellt kan det antas att utveckling av små åtgärder i befintligt vägnät bidrar till en förbättrad landskapsbild. Om åtgärder skulle påverka kulturmiljö eller naturmiljö kommer det utredas i nästa steg av planprocessen.	Vägartgärder i planen innefattar trafik-säkerhet eller framkomlighet för biltrafiken. I planen föreslås bara åtgärder som genomförs i befintligt vägnät vilket utifrån planens inriktning sällan blir en påverkan på hälsa, befolkning eller luftkvalitet. Åtgärder för bättre framkomlighet för biltrafiken kan öka mängden trafik vilket har en negativ effekt. Samtidigt kan bättre framkomlighet minska mängden bilar som står still och eller start och stopp, något som i sin tur har en negativ inverkan på luftkvaliteten. Åtgärder som fungerar hastighetssänkande där det bor människor har samtidigt goda effekter för hälsa och livskvalitet då det fungerar trygghetsskapande.	Att genomföra i åtgärder i trafikmiljön innebär ett nyttjande av resurser i form av material vilket kan ge negativa effekter på hushållningen av resurser. Samtidigt kan påverkan minimeras av återbruk av material likväl som att göra åtgärder i befintligt nät snarare än att ta helt ny mark i anspråk. Att bredda vägar kan ha negativ inverkan på rennäringens markbete.	Vägartgärder innebär ofta fördelar för bilister, vilket exkluderar grupper som inte kör bil. Exempelvis barn, unga, äldre eller ekonomiskt utsatta. Samtidigt kan ett förtydligande och god gestaltning av ett vägnät ha positiv inverkan på de som lever och verkar på platsen där åtgärden genomförs.
Gång- och cykelvägs-åtgärder och mindre trafiksäkerhets-åtgärder	Att uppmuntra fler till aktiva transportmedel som gång och cykel istället för bil, är en viktig utvecklingsfråga för Norrbotten. Däremot kommer fler gående och cyklister direkt inte minska utsläppen från transportsektorn då de långa resorna inte kan ersättas med gång och cykel i Norrbotten.	Utveckling av gång och cykelstråk kan ha en inverkan på landskap, natur och kulturmiljöer framförallt i byggskedet. Gång- och cykelvägarna i det regionala vägnätet behöver ligga i anslutning till befintlig väg, därför förväntas inte landskapsbild, natur- och kulturvärden påverkas nämnvärt. Däremot förväntas de goda effekterna av att till exempel kunna tillgängliggöra landskapet, natur och kulturmiljöer genom att fler ska kunna ta sig dit genom aktiva transporter väga upp för den negativa påverkan.	Att uppmuntra aktiva transporter genom att utveckla trygga gång och cykelstråk är en viktig del av folkhälsoarbetet. Att fler kan röra sig självständigt i byar och samhällen är en viktig del av att skapa attraktiva boendemiljöer. Ett gång- och cykelstråk genom ett samhälle kan vara en attraktivitetsfaktor som kan verka positivt mot befolkningsutvecklingen. Åtgärder som får trafiken att sakta in där det är bebyggelse och oskyddade trafikanter är viktiga för att skapa en trygg trafikmiljö. Det förbättrar även luftkvalitet och minskar buller från trafiken. Att barn och unga i större utsträckning kan röra sig självständigt i trafiken ökar vid lägre hastigheter och en tydligare trafikmiljö.	De resurser att bygga nytt i form av material samt ingrepp i naturmiljön. Vissa sträckor kan innebära att ta jordbruksmark eller naturmark i anspråk för att göra åtgärden. Gång- och cykelvägar eller andra mindre trafiksäkerhetsåtgärder i det regionala vägnätet behöver dock ligga i anslutning till befintligt regional väg, därför förväntas utvecklingen inte ha en lika stor negativ inverkan på hushållning av resurser som helt nya dragningar av infrastruktur. Att bredda vägar kan ha negativ inverkan på rennäringens markbete.	Fler platser som uppmuntrar till aktiva transporter som gång- och cykelåtgärder och mindre trafiksäkerhetsåtgärder har både hälsofördelar likväl som det bidrar till ett jämlikhet och jämställdhetsperspektiv. Särskilt viktigt är det för barns möjlighet att självständigt kunna förflytta sig till skola och fritidsaktiviteter. Att tryggt kunna förflytta sig i Norrbottens samhällen är att bidra till social hållbarhet.

Miljöfaktorer	Klimat	Landskap	Hälsa och livskvalitet	Hushållning av resurser	Social hållbarhet
Åtgärdsområden plan 2026-2037	<i>Klimat och klimatanpassning</i>	<i>Landskap, natur- och kulturmiljö.</i>	<i>Hälsa, befolkning och luft.</i>	<i>Mark, vatten, jord och hushållning av naturresurser.</i>	<i>Jämställt och jämlikt för samhällets målgrupper</i>
Kollektivtrafik-anläggningar	Utveckling av kollektivtrafik-anläggningar kan på lång sikt innebära att fler väljer att lämna bilen hemma till förmån för att åka kollektivt. Fler som åker kollektivt desto färre fordon i trafiken, vilket kan ha en positiv inverkan på klimatet. För att uppnå en positiv inverkan på klimatet krävs det att kollektivtrafiken använder hållbara drivmedel och att det blir en stor förflyttning av resande. Samtidigt är det viktigt att börja utveckla kollektivtrafik-anläggningar i Norrbotten för att skapa en förändring.	Åtgärder för kollektivtrafiken innefattar många gånger åtgärder i hållplats eller anslutning till hållplatsen. Att ta ny mark i anspråk till åtgärder kan ha påverkan på natur- och kulturmiljöer likväl som landskapsbild. Samtidigt så är det väldigt begränsade åtgärder som ofta är i anslutning till befintligt vägnät vilket minskar påverkan i ett större sammanhang.	Kollektivt resande möjliggör för fler målgrupper att kunna resa till vardagens målpunkter. Möjligheten att resa kollektivt från ett samhälle kan vara en attraktivitetsfaktor som kan verka positivt mot befolkningsutvecklingen. Att ha bra platser för resande i Norrbottens byar och samhällen, där det upplevs tryggt och tillgängligt att vänta på kollektivtrafiken kan även uppmuntra fler till att resa kollektivt.	Att genomföra i åtgärder i trafikmiljön innebär ett nyttjande av resurser i form av material vilket kan ge negativa effekter på hushållningen av resurser. Samtidigt kan påverkan minimeras av återbruk av material likväl som att göra åtgärder i befintligt nät.	Att investera i kollektivtrafik-anläggningar har en positiv påverkan på social hållbarhet genom att fler individer oavsett förutsättningar kan förflytta sig. Det är även fler kvinnor än män som åker kollektivt vilket gör det till en viktig jämställdhetsfråga. Att det finns kollektivtrafik-hållplatser där det bor människor är en trygghetsfråga, sedan kan placering, utformning och tillgänglighet till kollektivtrafik-hållplatsen.
Samhällsomställningsåtgärder	Långsiktigt kan samhällsomställnings-åtgärderna bidra till en positiv inverkan på klimatet, då industrin i Norrbotten är den stora utsläpptsällan. Att underlätta för industrins omställning är att på lång sikt minska klimatpåverkan. På kort sikt kan det bli en negativ inverkan då snabba åtgärder kan innebära mark-resurser, mer transporter och utsläpp under byggfas. Samtidigt förväntas åtgärdsområdet ge positiv påverkan för samhällsomställningen och därmed minskad klimatpåverkan. Det kräver dock försiktighet och avvägningar i vilka åtgärder som genomförs inom området.	Snabba åtgärder i den fysiska miljön kan ha en negativ inverkan på landskap, natur och kulturmiljöer under själva byggtiden. Samtidigt förväntas åtgärderna genomföras inom befintlig regionalt vägnät och därför inte ha lika stor negativ inverkan.	Samhällsomställningsåtgärder möjliggör för en bättre funktion och snabbare hantering, när samhället förändras snabbt vilket kan minska påverkan på hälsa och livskvalitet lokalt där insatsen genomförs. Luftkvaliteten förväntas påverkas under genomförandet, men åtgärdsområdets natur kan möjliggöra för kortare processer vilket i sin tur minskar påverkan.	Snabba åtgärder i den fysiska miljön kan ha en negativ inverkan på hushållning av naturresurser framförallt under byggtiden. Samtidigt förväntas åtgärderna genomföras inom befintlig regionalt vägnät och därför inte ha lika stor negativ inverkan.	Samhällsomställningsåtgärder möjliggör för en bättre funktion och snabbare hantering, när samhället förändras snabbt vilket kan minska påverkan på den sociala hållbarheten än om åtgärdsområdet inte fanns i planen.

Miljöfaktorer	Klimat	Landskap	Hälsa och livskvalitet	Hushållning av resurser	Social hållbarhet
Åtgärdsområden plan 2026-2037	<i>Klimat och klimatanpassning</i>	<i>Landskap, natur- och kulturmiljö.</i>	<i>Hälsa, befolkning och luft.</i>	<i>Mark, vatten, jord och hushållning av naturresurser.</i>	<i>Jämställt och jämlikt för samhällets målgrupper</i>
Riskreserv	Åtgärdsområdet skapar möjlighet att få ut nyttan av åtgärden då den kan bidra till att en process kan färdigställas. Att ett projekt stoppas upp mitt i en utvecklingsfas kan många gånger ha en negativ inverkan på klimat och miljö. Den här potten minskar den påverkan.	Möjligheten att snabbare avsluta ett byggske, med omledningstrafik och andra provisoriska lösningar i miljön förväntas minska den negativa påverkan som blir vid ombyggnation.	Att få genomföra påbörjade åtgärder i transportsystemet förväntas ha en positiv påverkan på hälsa och livsmiljö, då det minimerar byggtider, buller och påverkad luftkvalitet som kan uppstå under byggskenen.	Färdigställande av åtgärder som redan är påbörjade har varken en positiv eller negativ inverkan på hushållningen av naturresurser.	Att få genomföra påbörjade åtgärder i transportsystemet förväntas ha en positiv påverkan på den sociala hållbarheten, då det minimerar byggtider. Byggsfasen begränsar ofta framkomlighet, tillgänglighet och trygga miljöer för samhällets utsatta målgrupper. Att korta ned byggtiden förväntas ha positiv effekt på den sociala hållbarheten.

-  Negativ påverkan
-  Viss negativ påverkan
-  Försumbar påverkan
-  Positiv påverkan
-  Påverkas inte/ej relevant



**UTVECKLA
NORRBOTTEN**
EN DEL AV REGION NORRBOTTEN