

LÄNSTRANSPORTPLAN 2022-2033

Norrbottnens län



REGION
NORRBOTTEN



Titel: Länstransportplan 2022-2033, Norrbottens län

Foto (omslag): Matilda Holmqvist/Johnér

Projektledare: Ulrika Nilsson, avdelningen för regional utveckling, Region Norrbotten

Produktion: Regionala utvecklingsavdelningen, Region Norrbotten

Innehåll

Sammanfattning	4
1 Bakgrund.....	6
1.1 Underlag, mål och inriktning.....	6
1.2 Genomförande och uppföljning.....	7
2 Förutsättningar	9
2.1 Trender i transportsystemet.....	9
2.2 Förutsättningar i Norrbotten	11
2.3 Befolkning och befolkningsutveckling	13
2.4 Bostadsmarknad och bostadsförsörjning	15
2.5 Pendling och regionförstoring.....	16
2.6 Näringsliv och arbetsmarknad	18
2.7 Framtida trafik	19
3 Mål och planer som påverkar länstransportplanen	21
3.1 Internationella mål och strategier.....	22
3.2 Nationella mål.....	24
3.3 Infrastrukturpropositionen	26
3.4 Regionala mål och strategier.....	27
4 Länstransportplanens mål och inriktning	35
4.1 Syfte och mål.....	35
4.2 Strategisk inriktning och prioritering.....	35
4.3 Länstransportplanen prioriterade funktioner	36
5 Tillstånd och brister	39
5.1 Tillgänglighet	39
5.2 Tillstånd och brister i regionala vägnätet	39
5.3 Tillstånd och brister i det kommunala vägnätet.....	41
5.4. Trafiksäkerhet på väg.....	42

6 Åtgärdsplan	45
6.1 Fördelning i planen	45
6.2 Prioriterade åtgärder	50
 7 Samband med nationell plan, regeringsuppdrag och grannlänets plan	60
7.1 Nationell plan.....	60
7.2 Regeringsuppdrag.....	60
7.3 Grannlänets plan	62
 8 Konsekvenser och effekter av planförslaget.....	63
8.2 Samlad effektbedömning.....	63
8.2 Övriga effekter av planförslaget	69
8.3 Strategisk miljöbedömning.....	71
8.4 Andra finansieringskällor	76



Sammanfattning

Länstransportplanen är framtagen på uppdrag av staten och är, tillsammans med Trafikverkets nationell plan, en del av den långsiktiga planeringen av infrastrukturinvesteringar. I Norrbottens län är det Region Norrbotten som har uppdraget att upprätta och fastställa länsplanen. Regionernas uppdrag att ta fram Länstransportplaner och dess inriktning beskrivs i infrastrukturpropositionen ”Framtidens infrastruktur – hållbara investeringar i hela Sverige”, proposition 2020/21:151 samt i regeringens direktiv rskr. 2020/21:409.

Med utgångspunkt i uppdraget har Region Norrbotten tagit fram ett förslag till länstransportplan för perioden 2022-2033. Förslag till nationell plan för 2022-2033 upprättas av Trafikverket. Uppdragens förutsättningar beskrivs i infrastrukturpropositionen och i direktivet.

Målet med länstransportplanen är att utifrån Norrbottens förutsättningar utveckla och upprätthålla både goda och hållbara transporter i länet. Det övergripande syftet med att ta fram en länstransportplan är att identifiera åtgärder och satsningar som kan bidra till att uppnå mål och planer på internationell, nationell och regional nivå samt att ge underlag för att prioritera dessa.

Länstransportplanen visar hur fördelningen av medlen för perioden ser ut, vilka prioriteringar som gjorts och hur dessa prioriteringar motiveras. Planen innebär att planera och prioritera investeringar i transportsystemet i Norrbottens län.

Planens medel fördelas på olika prioriterade åtgärdsområden som ska ses som en inriktning på utfallet över hela planperioden. Den ekonomiska ramen för Norrbottens län för 2022-2033 har i regeringens direktiv tilldelats 931 miljoner kronor. Efter Trafikverkets avräkning till följd av hög upparbetning av medel för länstransportplanen 2018-2029, har totala ekonomiska ramen justerats till 551 miljoner kronor för åren 2022-2033 år. Den låga medelstilldelningen innebär att under inledande år kommer endast de pågående namngivna objekten att slutföras och redan beslutade objekt att genomföras. Tidigast år 2028 kommer genomförandet av prioriterade objekt att kunna återupptas samt möjlighet till statlig medfinansiering i kommunala vägnätet, kollektivtrafik och till enskilda vägar. Slutligt besked om den ekonomiska ramen för länstransportplanen 2022-2033 fattas av regeringen under 2022 och därefter kan regionfullmäktige fastställa planen.

På uppdrag av regeringen har Trafikverket dessutom analyserat behovet av åtgärder i transportinfrastrukturen med anledning av större företagsetableringar i Norrbottens och Västerbottens län. Analysen visar att påtagliga trafikökningar kommer att påverka regionalt statliga vägar. I utredningen konstateras att nuvarande finansiella ramarna i de regionala länstransportplanerna ger ett mycket begränsat utrymme för nya åtgärder. För att säkerställa genomförande av de föreslagna åtgärderna föreslås att en extra satsning till de regionala planerna prövas.

	2022-2025	2026-2029	2030-2033	Summa	Andel
Stora vägobjekt	153			153	28 %
Väg 97, S Sunderbyn-Sävast mötes-separering					
Väg 373, Vitsand-Svensbyn mötes-separering, Piteå					
Gång- och cykel statligt vägnät	8	55	61	124	23 %
Väg 582, Alvik-Selet, Luleå					
Väg 750, Buddbyn-Svartbyn, Boden					
Väg 99, Ikano-Björka, Haparanda					
Väg 616 Gäddvik, Luleå					
Väg 580 Måttsund, Luleå					
Väg 796 Överkalix					
Väg 395 Autio-Erkheikki, Pajala					
Mindre gång- och cykelåtgärder					
Trafiksäkerhet statligt vägnät	21	4	55	80	15 %
Väg 616/968 Cirkulationsplats Gäddvik Luleå					
Väg 95 Cirkulationsplats Silvermuseet Arjeplog					
Väg 95 Cirkulationsplats Järnvägsgatangatan Arvidsjaur					
Väg 95/582 Cirkulationsplats Alvik Luleå					
Mindre trafiksäkerhetsåtgärder					
Kollektivtrafik statligt vägnät		4	6	10	2 %
Statlig medfinansiering		26	52	78	14 %
Effektivisering av kommunala vägnätet					
Kollektivtrafik					
Enskilda vägar					
Utvecklingsåtgärder		56		56	10 %
Väg 505 Ny anslutning Haraholmen, Piteå					
Väg 97 korsning Travbaneleden, Boden					
Väg 831/Kullenvägen Gällivare					
Planeringsutrymme	1	9	40	50	9 %
TOTALT	183	154	214	551	100 %

1 Bakgrund

Regionernas uppdrag att ta fram Länstransportplaner och dess inriktning beskrivs i infrastrukturpropositionen ”Framtidens infrastruktur – hållbara investeringar i hela Sverige”, proposition 2020/21:151 och i direktivet rskr. 2020/21:409.

Länstransportplanen upprättas vanligtvis vart fjärde år, med en planeringsperiod på tolv år. Ansvarig för framtagande av planen i Norrbotten är regionala utvecklingsnämnden och planen fastställs av regionfullmäktige. Föregåendeplan gäller för perioden 2018-2029 och ersätts av den här planen för perioden 2022-2033. Den regionala länstransportplanen innehåller investeringar i regionala statliga vägar för person- och godstransporter samt i kollektivtrafik, cykel och trafiksäkerhet. Länstransportplanen innehåller även statlig medfinansiering av åtgärder på det kommunala vägnätet och eventuell samfinansiering av åtgärder i nationella planen (Nationell trafikslagsövergripande plan för utveckling av transportsystemet för perioden 2022-2033)

Länstransportplanen och nationell transportplan antas samtidigt i parallella processer. Den nationella transportplanen omfattar investeringar på de nationella vägarna, investeringar i statliga järnvägar, drift och underhåll av statliga vägar och järnvägar, trimnings- och miljöåtgärder samt bärighetsåtgärder. Trafikverket är den myndighet som ansvarar för att ta fram förslag till nationell plan samt att genomföra åtgärder i både den nationella planen och länstransportplanen.

Länstransportplanen visar hur fördelningen av medlen för perioden ser ut, vilka prioriteringar som gjorts och hur dessa prioriteringar motiveras. Planen innebär att planera och prioritera investeringar i transportsystemet i Norrbottens län.

1.1 Underlag, mål och inriktning

Viktiga utgångspunkter för förvaltning och utveckling av transportplaneringen är regeringens direktiv inför kommande planeringsperiod 2022-2033. Planeringen av åtgärder är ett viktigt instrument för att nå de nationella transportpolitiska målen. Transportinfrastrukturen och användningen av den påverkar även andra nationella mål såsom klimat- och miljömål, internationella klimatöverenskommelser samt EU-mål. Utöver de nationella målen för infrastrukturen finns även regionala mål fastlagda i den regionala utvecklingsstrategin (RUS), regionala trafikförsörjningsprogrammet samt det regionala energi- och klimatprogrammet.

Den regional systemanalys för Norrbotten och Västerbotten som tagit fram inför planperiod 2018-2029 har regionala mål för transportsystemet formulerats. Även inom det storregionala samarbetet mellan de sju nordligaste regionerna, Botniska korridorerna, har en systemanalys tagits fram inför nuvarande planperiod och är ett underlag till vilket länstransportplaner kopplas och som inspel till framförallt nationella åtgärdsplaneringen.

Utgångspunkter för Region Norrbottens arbete med åtgärdsplaneringen:

1. Att via insatser i transportinfrastrukturen inom ramen för länstransportplanens åtgärdsområden bidra till en transportinfrastruktur som uppfyller de uppställda funktionskraven och de regionala prioriteringarna.
2. Utgångspunkten för länstransportplanen för 2022-2033 är att prioriteringen av objekt i föregående länstransportplan 2018-2029 ligger fast. Justering görs avseende tider, kostnadsbedömningar/prisnivåjusteringar och nya effektbedömningar. Det innebär också att vissa objekt kan komma att falla bort på grund av resultatet av senare genomförda utredningar, exempelvis om det inte anses ha en tillräcklig måluppfyllelse.
3. Länstransportplanen 2018-2029 ligger som grund för planen 2022-2033.
4. Fördelning av medel i planen mellan "Större namngivna objekt" och olika åtgärdsområden samt fördelningen mellan åtgärdsområden utvärderas inför ny planperiod.
5. Trafikverket ska utgöra ett stöd i arbetet genom expertkunskap, underlag, dialog och samverkan. Arbetet ska vara långsiktigt och ha god framförhållning för planer och planeringsunderlag som krävs för åtgärder inom de olika åtgärdsområden samt arbeta för ett kvalitetssäkrat underlag från kollektivtrafikmyndigheten och kommuner för statlig medfinansiering.
6. Utöver arbetet med den egna länstransportplanen ingår det att föra en dialog med Trafikverket avseende den nationella planen som också ska fastställas för samma planperiod.

1.2 Genomförande och uppföljning

Länstransportplanen fastställs av regionfullmäktige efter Regeringens godkännande av planen. Regionala utvecklingsnämnden godkänner planen inför redovisning till Regeringen och tar eventuella tilläggsbeslut för Trafikverkets genomförande av planen. Underlag till tilläggsbeslut kan vara utredningar som genomförs i dialog med kommuner, länsstyrelser eller andra aktörer.

Region Norrbottens kontinuerliga dialog med Trafikverket och kommunerna:

- ▶ Samverkansmöten om genomförande av länsplan hålls med Trafikverket med jämna mellanrum enligt överenskommen struktur.
- ▶ Dialog om brister och behov, omvärldsbevakning och synkronisering av kommunal och regional utveckling av infrastruktur med kommunerna genomförs årligen där Trafikverket ansvarar för kommunbesöken. Trafikverket redovisar årligen en sammanställning av kommundialogerna till ansvarig tjänsteperson på Region Norrbotten.

- ▶ Vid minst fyra tillfällen per år sker dialog om infrastruktur på Tillväxtberedningen som är Region Norrbottens och Norrbottens kommuners gemensamma beredning i regionala tillväxtfrågor.
- ▶ Dialog om infrastruktur sker även inom befintliga konstellationer, exempelvis Regionalt forum, nätverk för kommunchefer, regionens årliga kommunbesök och logistikrådet.
- ▶ Samverkan kring gemensamma planeringsunderlag, regionala och kommunala trafikstrategiska inriktningar för en gemensam inriktning och samplanering. Region Norrbotten kallar till möten med kommuner, Trafikverket och Länsstyrelsen flera tillfällen per år.

I processen med framtagandet av länstransportplanens är Trafikverket involverad och bistår med de underlag som Region Norrbotten behöver i arbetet med planen. Underlag till planen och de prioriteringar som behöver göras hämtas från relevanta utredningar såsom åtgärdsvalsstudier samt i dialog med kommunerna, länsstyrelse, kollektivtrafikmyndighet, näringsliv och andra relevanta aktörer. Ett viktigt underlag är Trafikverkets årliga dialoger med kommunerna och näringsliv kring brister och behov samt prioriteringar av åtgärder. Trafikverket tillsammans med Region Norrbotten har även återkommande dialog med kollektivtrafikmyndigheten kring brister och behov samt prioriteringar av åtgärder.

Inför framtagandet av den här länstransportplanen har Region Norrbotten genomfört ett inledande informationsmöte i februari 2021, kring processen för framtagandet av länstransportplanen. Trafikverket deltog även med information kring processen för framtagandet av den nationella planen. Till mötet bjöds samtliga kommuner in samt Norrbottens kommuner och länsstyrelsen. Kommunerna har sedan erbjudits möjlighet till enskilda dialogmöten med Region Norrbotten tillsammans med Trafikverket. Region Norrbotten har under remisstiden för länstransportplanen 15 december 2021-28 februari 2022 bjudit in till ett remissmöte.

Trafikverket genomför den plan som Region Norrbotten har beslutat om och i en genomförandeplan som utgår både från nationell plan och länstransportplan redovisas planerade åtgärder och de effekter som de ger i hela transportsystemet de kommande sex åren. Genomförandeplanen, som redovisas årligen, syftar till att skapa förutsättningar för en bättre samplanering som underlättar för kommuner, företag och organisationer som ett underlag för deras planering.

Region Norrbotten har en kontinuerlig dialog med Trafikverket för ett effektivt genomförande av planen med uppföljning av bland annat planeringsprocess, kostnadsutveckling, möjlighet till samfinansiering vid andra åtgärder samt nya brister och behov. Dessutom sker samverkan i andra regionala utvecklingsfrågor som har en koppling till transportinfrastrukturen.

Trafikverket redovisar årligen en uppföljning hur genomförandet av länstransportplanen fortskrider. Regionala utvecklingsnämnden informeras årligen om planens genomförande samt beslutar om de årsvisa prioriterade medfinansieringsobjekten.

2 Förutsättningar

2.1 Trender i transportsystemet

När samhället utvecklas förändras behoven i transportsystemet. Trender i transportsystemet är förändringar som sker specifikt i transportsystemet och har sin grund i globala megatrender. I Trafikverkets omvärldsanalys från 2018 beskrivs fem megatrender: digitalisering, urbanisering, globalisering, hållbar energiomställning samt samhällssäkerhet och sårbarhet. Trender i transportsystemet är förändringar som sker specifikt i transportsystemet och har sin grund i megatrenderna. De fem transporttrender påverkar förutsättningar för utvecklingen av transportsystemet både internationellt, nationellt och regionalt.

Nedan görs en beskrivning av transporttrenderna och länstransportplanens möjlighet att möta den utveckling som sker i samhället och de förändringar som sker i omvärlden.

Ett alltmer digitalt baserat och automatiserat transportsystem

Med hjälp av ny teknik går utvecklingen mot allt högre grad av automation i transportsystemet. Informationsmängderna ökar, vilket kommer att kunna ge nya typer av beslutsstöd och tjänster. Genom detta kan effektivare lösningar växa fram, men det kan även behövas styrning från samhällets sida för att säkerställa att användandet av den nya tekniken bidrar till de transportpolitiska målen.

I denna utveckling är säkerhet och integritet särskilt viktiga aspekter att beakta.

Investeringar genom länstransportplanen för att möta den här utvecklingen kan vara till exempel realtids- och informationssystem för kollektivtrafiken eller olika typer av ITS-lösningar (intelligenta transportsystem) i åtgärdsplaneringen. Det kan handla om till exempel smarta trafiksignalsystem till variabla hastighetsskyltar.

Kraven på fossilfrihet och minskade utsläpp skärps

Behovet av att minska utsläppen av växthusgaser är alltså en dominerande fråga i debatten om hur transportsystemet ska utvecklas. Allt större krav ställs från olika aktörer på att transportsystemets klimatpåverkan ska minska och fossila drivmedel fasas ut. Tuffare politiska styrmedel ses som en förutsättning, men är svårt att få politisk enighet om.

Utmaningen kring klimatfrågan kan mötas av ökade satsningar i länstransportplanen på hållbara transporter samt mer effektivt utnyttja den infrastruktur och det transportsystem som finns. Detta kan ske genom till exempel att satsa mer på gång, cykel och kollektivtrafik samt prioritera de första två stegen i fyrstegsprincipen. För Norrbottens län, med en liten marknadsandel kollektivtrafik, bidrar dessa åtgärder i begränsad omfattning till miljöeffekter i förhållande till andra åtgärder som bidrar till en fossilfri

omställning. I ett miljöperspektiv är åtgärderna som länstransportplanen kan möta framförallt motiverade i de mer tätbefolkade områdena. Åtgärderna bidrar snarare till en ökad effekt på den sociala aspekterna såsom tillgänglighet, hälsa, säkerhet, trygghet och barns trygga skolvägar och fritid.

Fortsatt tryck på hög tillgänglighet och goda transportmöjligheter

Befolkningsökning, ekonomisk utveckling och urbanisering, tillsammans med ökad välfärd och global handel, bidrar till ett ökat tryck på transportsystemet – både vad gäller personresor och godstransporter. Samtidigt ställs allt hårdare krav på hållbar tillgänglighet, såsom krav på fossilfrihet samt jämställdhet, minskade ekonomiska klyftor och ett transportsystem för alla. Detta påverkar och ställer nya krav på såväl samhällsplaneringen som utvecklingen av teknik och nya tjänster.

De statliga ekonomiska medlen som finns för utveckling av det regionala vägnätet i Sverige är de begränsade medlen som finns i länstransportplanen. Samtidigt ökar behoven av investeringar i länet utifrån trenderna kring hållbara transporter inte minst kopplat till den stora gröna industriomställning som sker i norra Sverige som ska bidra till både Sveriges och EU:s klimatmål. I det statliga vägnätet finns bristande standard utifrån trafiksäkerhet och framkomlighet i många stråk och med den snabba samhällsomställning som sker i Norrbotten kommer bristerna i transportsystemet att förstärkas. Det leder till att det blir viktigt med prioriteringar i länstransportplanen mellan olika områden samt prioriteringar av utveckling av vägstråk samt hitta verktyg för att utnyttja den infrastruktur som finns mer effektivt. Samtidigt finns en risk att länstransportplanens begränsade medelstilldelning inte kan möta den utveckling som sker i hela geografin och ett transportsystem för alla.

Transportsystemet integreras alltmer i samhällsutvecklingen

Flera av de stora samhällsutmaningar vi står inför kräver insatser från många olika aktörer inom olika områden. Utmaningarna handlar till exempel om klimatpåverkan, bostadsförsörjning, arbetsmarknad, integration, jämställdhet, säkerhet och trygghet samt transportförsörjning i hela landet. Det blir allt tydligare att utvecklingen av transportsystemet har en central roll för att möta flera av dessa utmaningar.

I ett länsplaneperspektiv betyder trenden att samhällsutmaningarna blir alltmer integrerad i planens mål och inriktning som grund för prioriteringar. Samhällsplaneringens komplexitet gör det därför särskilt viktigt med samverkan mellan olika samhällsaktörer för att hitta gemensamma lösningar i ett systemperspektiv snarare än utifrån väghållaransvar. Syftet är att tillsammans skapa en gemensam målbild för ett attraktivt och hållbart samhälle som varje aktör kan bidra till. Transportsystemets betydelse i samhällsutvecklingen blir särskilt tydligt i och med de utmaningar som både Norrbotten och Västerbotten står inför, med en kraftigt ökande befolkning för att klara kompetensförsörjningen.

Ökade krav på samhällssäkerhet och robusta transportsystem

Ett fungerande transportsystem är en viktig del för att andra funktioner i samhället ska fungera. Kraven ökar på att kunna upprätthålla funktionaliteten i systemet även vid extrema vädersituationer och vid höjd beredskap. I takt med ökad digitalisering i transportsystemet ökar även behovet av informationssäkerhet och säkerhetsskydd. Allt fler känner sig också otrygga att röra sig i transportsystemet. Rädslan att utsättas för brott eller terrordåd kan påverka människors vanor.

Trenden kopplar till ett flertal frågor i infrastrukturplaneringen och är särskilt aktuell med regionens arktiska klimat som förutspås drabbas allra värst av klimatförändringar. Som en del av Arktis kopplar även trenden till samhällssäkerhet och beredskap. Förändrade väderförhållanden har en tydlig koppling till drift- och underhållsfrågor. Där har inte länsplaneupprättaren en primär roll utifrån att länsplanen framförallt finansierar investeringar i transportsystemet. Däremot riskerar klimatförändringarna att bidra till ökade kostnader för investeringar i transportsystemet. Ett utvecklat robust transportsystem knyter även an till åtgärdsområdet för enskilda vägar för att stödja behov som uppstår av till exempel extrema vädersituationer. När digitaliserade lösningar för kollektivtrafiken ökar blir denna trend en allt viktigare del att beakta för att kunna utveckla kombinationsresor och för punktlighet i kollektivtrafiken.

2.2 Förutsättningar i Norrbotten

Norrbottens län utgör en fjärdedel av landets yta och långa avstånd ställer stora krav på transportsystemet, såväl inom regionen, inom Sverige och utanför landets gränser. Samtidigt har länet en nära koppling till våra grannländer med landsgräns mot både Norge och Finland men även som en del av Arktis, Barents, Nordkalotten och Östersjöregionen. Regionen är en del av Sápmi och Europas urbefolkning, samerna, är viktiga för regionens utveckling och historia. Över landsgränserna sker transporter av malm, sjömat, färskvaror samt gränshandel, arbetspendling, socialt och kulturellt utbyte och resor för friluftsliv och turism.

De nationellt viktiga transportstråken Malmbanan, Stambanan genom övre Norrland är tillsammans med E4 och E10 pulsådern för gods- och persontrafik som knyter ihop norra Sverige, norra Norge och norra Finland med södra Sverige och övriga Europa. E45 fyller en viktig funktion för inlandet där riksväg 95 utgör den andra gränsövergången till Norge som en betydelsefull länk mellan E6 i Norge, E45 och E4 längs norra Sveriges kust. Inlandsbanan, som ägs av staten men förvaltas av Inlandsbanan AB, länkar samman till det övriga järnvägssystemet via tvärbanorna och har betydelse för främst transport av skogsråvaror och turisttrafik sommartid. Luleå hamn är en av landets fem största hamnar som är en viktig nod i transportkedjan för gruv- och stålindustrin tillsammans med Narviks hamn.

För skogsindustrin startar transporten i det finmaskiga vägnätet och går i väst-östlig riktning till vidareförädling eller omlastning till järnväg eller sjöfart. Kalix hamn hanterar skogsprodukter och Piteå hamn är en viktig nod för transport av skogsprodukter, vindkraftverk och husmoduler.

Flygplatserna i regionen utgör viktiga noder i transportsystemet för långväga resor och byten mellan transportslag. De långa avstånden och avsaknaden av alternativa transportslag gör att flygtrafiken har funktion som interregional kollektivtrafik samtidigt som tillgängligheten till övriga Sverige och världen kan säkerställas. Även flyget står inför en fossilfri omställning där en elektrifiering av flyget kan få en betydelse för utveckling av regional flygtrafik. Luleå Airport är en av landets största flygplatser och regional knutpunkt för långväga personresor. I Arvidsjaur har flygplatsen en viktig funktion för näringslivet och den biltestnäring som har starkt utveckling och behov av internationella flygförbindelser. Flygplatserna i Kiruna och Gällivare har en viktig funktion för kompetensförsörjningen till såväl näringslivet som offentlig sektor samt dessutom för den starka besöksnäringen i regionen. Pajala flygplats har en viktig funktion för tillgängligheten i regionen för medborgare, näringsliv och för besöksnäringen. Flygplatser finns även i Skellefteå samt i Finland med betydelse för regionens tillgänglighet.

Idag saknas möjligheten till snabba persontransporter på järnväg som binder samma de större orterna längs norra Sveriges kuststråk. Byggnationen av Norrbottenbanan mellan Umeå och Skellefteå har startat och planeringen för fortsättning till Luleå har påbörjats. Enligt Trafikverkets förslag till nationell plan kommer banan vara färdigställd till Skellefteå första efter 2033 och ett färdigställande av hela banan långt senare. Med Norrbottenbanan färdigställd till Luleå skapas förutsättningar till effektiva persontransporter som bidrar till större arbetsmarknadsregioner i hela regionen.

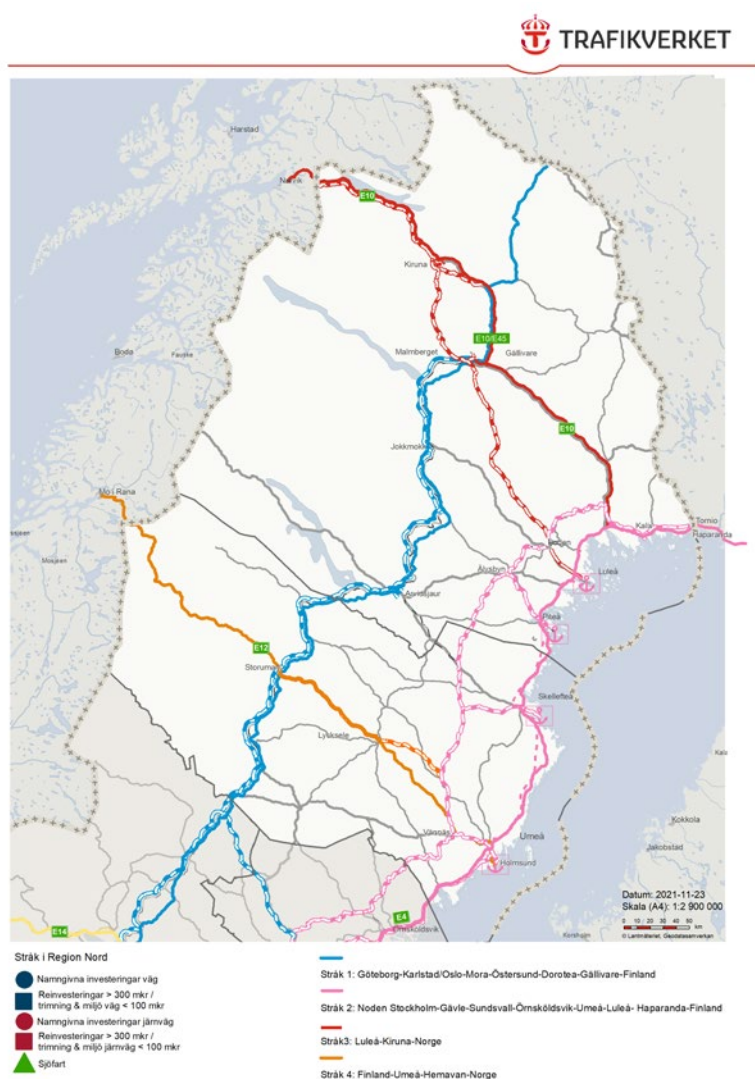
Sedan 2012 är Haparandabanan färdigställd och på finska sidan pågår nu arbetet med att elektrifiera järnvägen till Torneå och Haparanda. Sedan 1 april 2021 trafikeras banan av persontrafik till Haparanda och med elektrifiering på finsk sida skapas goda möjligheter för persontrafik till Uleåborg. I persontågtrafiksystemet har Boden station en viktig nodfunktion för utvecklingen av effektiva bytesmöjligheter.

Basindustrin och naturtillgångarna är ursprunget till industrins utveckling och länets styrkor som också starkt bidragit till Sveriges välfärd. Samtidigt har länet andra styrkor kopplat till besöksnäringen, testindustri och rennäring med natur, kultur och det arktiska klimatet som utgångspunkt.

På kort tid har Norrbotten tillsammans med Västerbotten utvecklats till ett centrum för den gröna omställningen. I Norrbotten sker nu stora investeringar för framställning av fossilfritt stål och i Skellefteå pågår byggnationen av batterifabriken Northvolt. Tillgången till grön energi är en förutsättning och i Norrbotten etableras nu Europas största landbaserade vindkraftspark i Markbygden.

Expansionen ställer stora krav på samhället och inte minst transportsystemet att möta det framtida behovet för hållbara transporter av både gods och persontransporter. En stor utmaning är tidsperspektivet och bristen på kapacitet i transportsystemet. Den

gröna omställningen ställer också krav på ett hållbart samhällsbyggande för att möta de behov som utvecklingen skapar. Ett snabbt färdigställande av Norrbottenbanan är avgörande för möjliggöra hållbara och effektiva gods- och persontransporter. I närtid finns även utmaningar i befintligt transportsystem för att hantera framförallt ökade godstransporter.



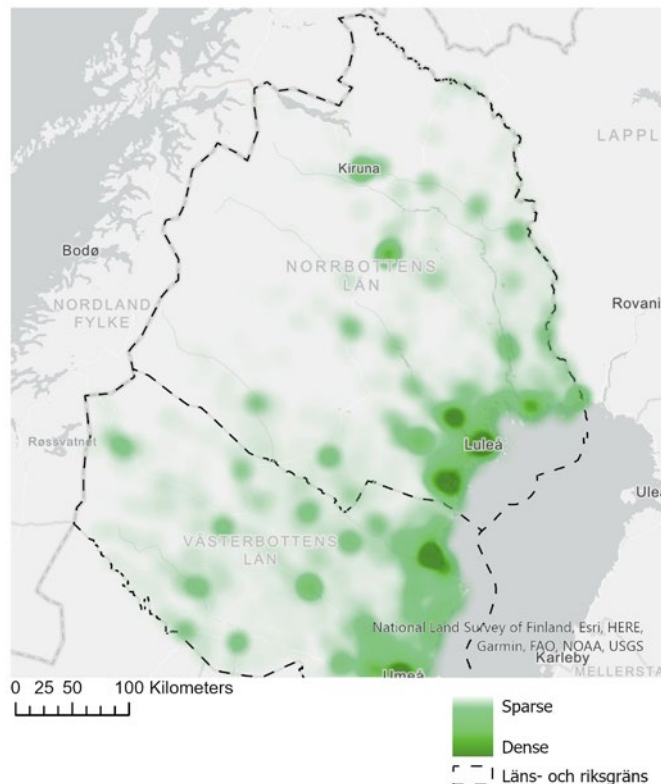
Figur 2.1. Transportstråk i Norrbottens och Västerbottens län. Källa Trafikverket.

2.3 Befolkning och befolkningsutveckling

Idag bor 249 600 personer i Norrbotten, på en yta som är en fjärdedel av Sveriges yta. Större delen av befolkningen bor i närheten av kusten och Luleåregionen med cirka 173 000 invånare i kommunerna Piteå, Luleå, Älvsbyn, Boden och Kalix som är den största arbetsmarknadsregionen norr om Uppsala. Andra starka och viktiga centra är Malmfälten, Arvidsjaur och Arjeplog samt östra Norrbotten där befolkningen i

Tornedalen på både svensk och finsk sida har en gemensam historia och kulturarv. Norrbotten är också en del av Såpmi som utgör det landområde där samerna lever och bor, från ryska Kolahalvön i öster till Norge i väst och Dalarna i söder.

De senaste 25 åren har Norrbottens befolkning minskat med 6,6 procent. Största minskningarna har skett i Pajala, Övertorneå och Övertorneå medan i Luleå och Piteå har befolkningen ökat. Enligt SCB:s senaste prognos till 2040 beräknas befolkningen minska med 12 900 personer (-5,2 procent). Av länets 14 kommuner är det endast Luleå där befolkningen väntas öka med 1800 personer och befolkningen över 80 år kommer att öka med drygt 7000 personer. Norrbotten är det län med störst andel män i befolkningen och beräknas också vara det 2040. Norrbotten är också bland det län som har högst medelålder.



Figur 2.2. Dagens befolkningstäthet Norrbottens län och Västerbottens län. Källa: Region Norrbotten.

Den snabba industriella utvecklingen som nu sker i norr innebär en stor utmaning för att lösa kompetensförsörjningen där behovet av arbetskraft till regionen behöver ske genom en befolkningsökning. Till skillnad mot SCB:s prognoser bedöms Norrbotten och Västerbottens befolkning att kunna öka med 50 000 till 100 000 personer till 2035 när de stora gröna etableringarna är en förutsättning. Med utgångspunkt i de stora investeringarna som nu sker och ett antagande om en kraftig befolkningstillväxt har Byggföretagen Region Nord analyserat behovet av bostadsbyggande i Norrbotten och

Västerbotten. Som grund till underlaget redovisas en bedömning av befolkningsutvecklingen i kommunerna Boden, Luleå, Piteå, Kiruna, Gällivare, Skellefteå och Umeå. Analysen utgår utifrån den gröna industriomställningen och begränsas till att omfatta befolkningsutveckling i ett antal kommuner. En befolkningsutveckling kan även vara förväntad i andra kommuner i Norrbotten som inte nämns i analysen som en följd av industri- och samhällsomställningen men även annan utveckling som sker inom exempelvis försvarets etablering och testverksamhet.

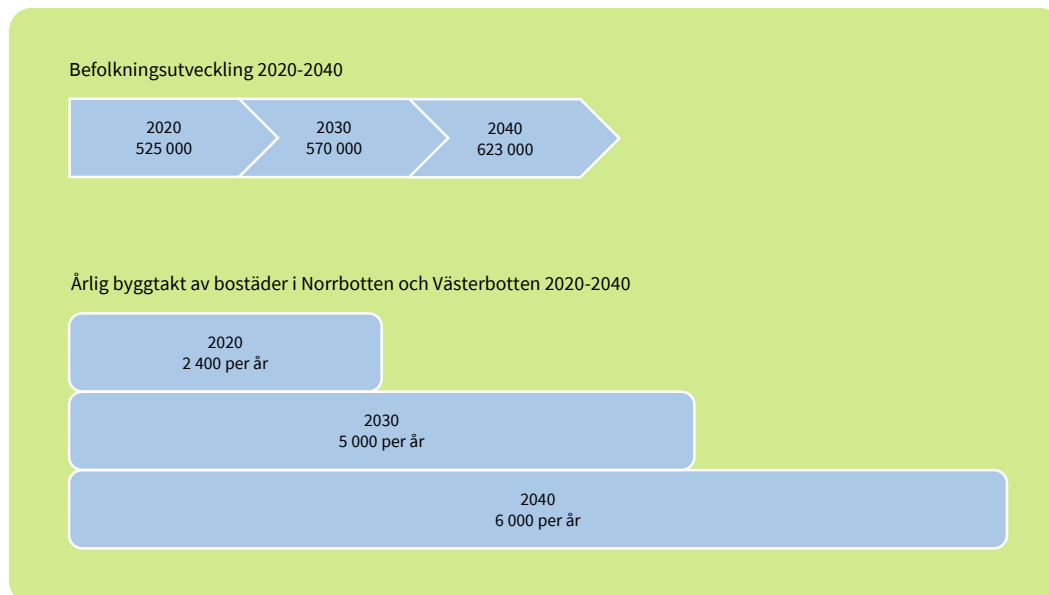
Tabell 2.1 Bedömd befolkningsutveckling i kommuner i Norrbotten och Västerbotten från 2020 till 2070. Källa: Byggföretagen Region Nord.

Antal invånare	2020	2030	2040	2070
Boden	28 000	31 000	34 000	40 000
Luleå	78 000	86 000	94 000	140 000
Piteå	42 000	44 000	47 000	55 000
Kiruna	23 000	25 000	27 000	31 000
Gällivare	17 000	20 000	22 000	25 000
Skellefteå	73 000	90 000	100 000	135 000
Umeå	130 000	150 000	173 000	200 000

2.4 Bostadsmarknad och bostadsförsörjning

Norrbotten står inför en omställning av industrin och stora etableringar planeras i länet som innebär att länets befolkning behöver växa. Bostadsförsörjningen och goda boendemiljöer har en betydelse för att samhället ska kunna utvecklas, och attraktiva livsmiljöer är en förutsättning för att människor ska vilja bosätta sig på en plats. I flera kommuner pågår ett aktivt arbete med framtagning av riktlinjer för bostadsförsörjning och strategiska planeringsfrågor har fått en ökad betydelse i länet de senaste åren. I regeringsuppdraget om åtgärder med anledning av de stora industrietableringarna visar analysen att ökad arbetspendling med bil, kollektivtrafik, tåg och flyg är en förutsättning för kompetensförsörjningen till de nya etableringarna. I Kiruna och Gällivare pågår en omfattande samhällsomvandling när gruvnäringen utvecklas.

Byggföretagen Region Nord analys baserat på en befolkningsutveckling i Norrbotten och Västerbotten som ökar med 100 000 personer fram till 2040 skulle innebära att behovet av bostäder växer explosionsartat. Den totala byggvolymen fördubblas och 100 000 nya bostäder behöver byggas. Till 2030 beräknas den årliga byggtakten av bostäder fördubblas mot dagens.



Figur 2.3 Bedömd befolkningstillväxt och behov av bostadsbyggande i Norrbotten och Västerbotten. Källa: Byggföretagen Region Nord.

2.5 Pendling och regionförstoring

Förutsättningar för att bo, leva och verka skiljer sig åt mellan olika delar av länet men i sin helhet karaktäriseras regionen av långa avstånd och restider till samhällsservice, utbildning och arbete. Långa avstånd innebär också långa restider för blåljusverksamhet. Centraliseringen i regionen ökar, vilket skapar längre avstånd för till exempel akuta transporter där framkomligheten oavsett årstid är viktig. Detta förstärker skillnader i social hållbarhet i ett geografiskt perspektiv för boende i regionens olika delar och regionala ojämlikheter i Sverige. I en region med långa avstånd är minskade restider en viktig förutsättning för samhällsutveckling, bättre pendlingsmöjligheter, kompetensförsörjning och kulturutbyte. Det är också en förutsättning för större arbetsmarknadsregioner som ger norrbottningen möjlighet till en bredare arbetsmarknad. Vägnetet är glest och flera större vägar saknar alternativa parallella vägsträckor. Vid avbrott får detta stora konsekvenser för restiden.

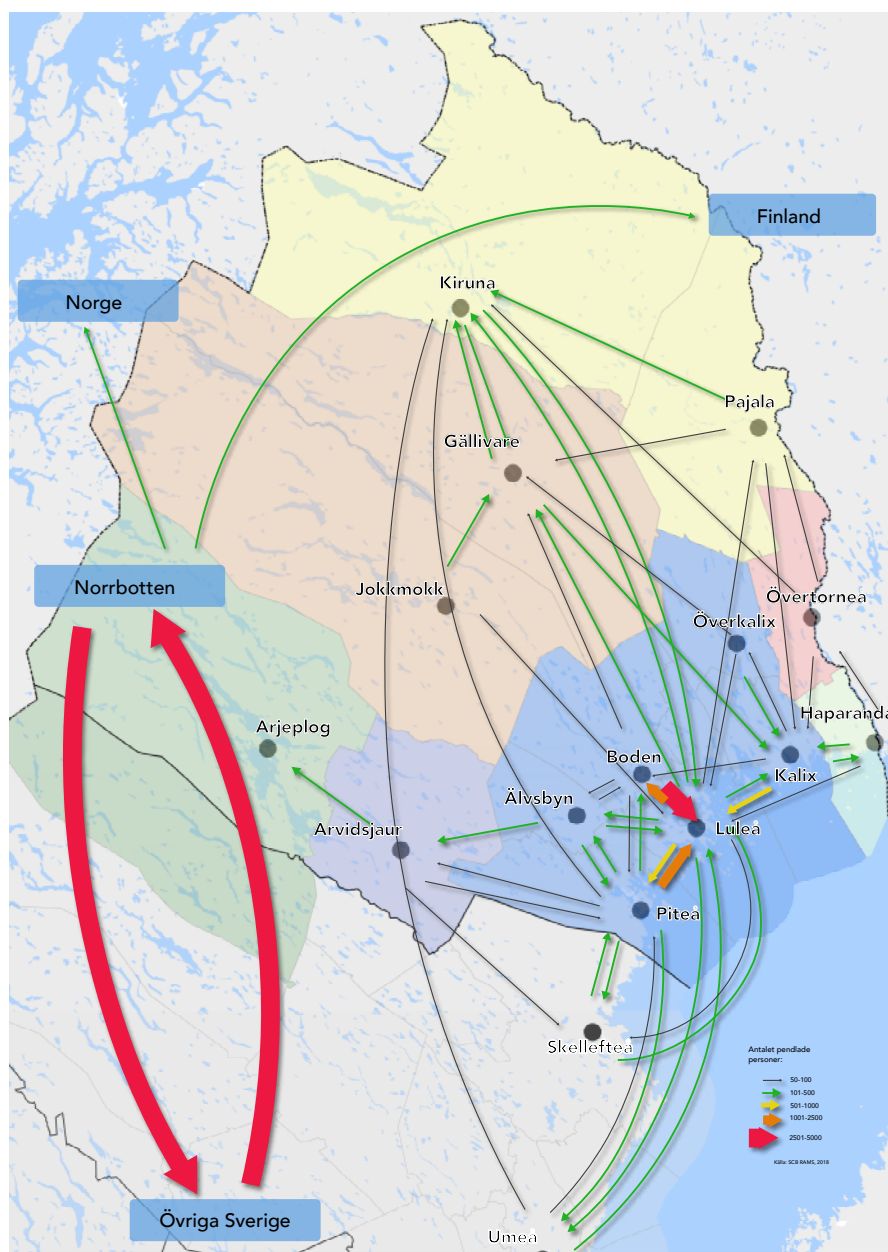
Regionförstoringen i såväl Norrbottens län som Västerbottens län har inte skett i samma takt som i övriga Sverige. Ungefär 50 procent av arbetsresorna i är 5 km eller kortare, medan denna andel ligger på 35 procent i övriga riket. De begränsade möjligheterna att pendla i regionen är sannolikt en av orsakerna till den begränsade regionförstoringen. Avstånden till tätorterna i regionen är relativt glesta, men avstånden inom orterna är ändå förhållandevis små på grund av orternas storlek.

Idag bor större delen av befolkningen i kustområdet där de större orterna ligger som ett pärlband längs Norrlandskusten. Avståndet mellan orterna i Norrbotten och Västerbotten gör att restiderna blir långa vilket tydligt avspeglas i ett litet pendlingsutbyte mellan orterna i de båda länen. I stråket är buss den kollektivtrafik som erbjuds och såväl Piteå som Skellefteå saknar järnvägsanknytning. Utveckling av järnvägsinfrastrukturen och en utbyggd järnväg längs med Norrlandskusten innebär betydande restidsvinster med positiva restidseffekter även i anslutande stråk.

Luleåregionen med kommunerna Luleå, Piteå, Älvsbyn, Boden och Kalix är den största regionen norr om Uppsala sett till antalet invånare och arbetspendlingen inom regionen är omfattande. Kommunerna har dock olika förutsättningar för arbets- och studiependling bl.a. beroende på var arbetsplatserna är belägna, var i kommunen invånarna bor och vilka cykel- och kollektivtrafikmöjligheter som finns.

Med målpunkter som exempelvis Luleå tekniska universitet och länssjukhus i Sunderbyn sker den största inpendlingen till Luleå. Länssjukhuset med specialistfunktioner och Norrlands största förlossningsavdelning är en viktig målpunkt för länets medborgare. Norrlands universitetssjukhus i Umeå, har ett upptagningsområde för avancerad specialistsjukvård i de fyra nordligaste länen som omfattar närmare en miljon personer och en yta större än halva Sverige. Största arbetspendlingen sker mellan Luleå och Boden med ca 4500 som arbetspendlar totalt i båda riktningarna. Kiruna och Gällivare är de orter där invånarna arbetspendlar minst i hela landet. I länets östra del sker en betydande arbetspendling över landsgränsen till Finland

En övervägande andel av alla arbetsresor i Norrbottens län sker med bil, 65 procent av de boende i de större kommunerna respektive 70 procent av de boende i de mindre kommunerna tar bilen till jobbet. Mellan 20 och 30 procent av arbetsresorna sker med cykel och mindre än 5 procent med kollektivtrafik. Män arbetspendlar till annan kommun i större utsträckning än kvinnor samt står för en större andel av bilresorna och har också en längre färdlängd med bil. Kvinnor går eller cyklar till arbetet i högre utsträckning och använder kollektivtrafik mer frekvent. De som arbetspendlar till Stockholm gör det framförallt med flyg.



Figur 2.4 Pendling mellan kommuner, län och andra länder. Källa: Region Norrbotten.

2.6 Näringsliv och arbetsmarknad

Näringslivet i norra Sverige har stor betydelse för hela Sveriges tillväxt och gröna omställning. Klimatomställningen och de globala klimatmålen driver på de stora investeringarna som summeras till 1070 miljarder de närmsta 20 åren. Basindustrierna ställer om för en koldioxidfri produktion och LKAB genomför en omfattande satsning på ca 400 miljarder kr i Malmfälten de närmsta 20 åren medan H2GS satsar på fossilfri stålframställning i Boden. I Skellefteå investerar Northvolt i en ny batterifabriksanläggning. Tillgången till grön energi är en viktig förutsättning och i Markbygden i Piteå byggs nu Europas största landbaserade vindkraftspark.

Produktion och transportmöjligheter av högt tonnage har stor betydelse för att EU ska säkra sin försörjning av råvaror. Malm, skog, och vattenkraft är basnäringar och hit räknas även besöksnäringen. Utveckling av förnybar energi, bilstestverksamhet och rymdindustrin är exempel på andra expansiva näringar. Universiteten är betydelsefulla för näringslivets utveckling och globala konkurrenskraft samt bidrar till kompetensförsörjningen i arbetsmarknadsområdet. Med gruvbranschen och skogsnäringen som motor har länet en hög tillväxt, stora investeringar på väg och låg arbetslöshet. Norrbottens bruttoregionalprodukt i förhållande till folkmängd, BRP per capita, är näst störst i landet år efter år. Arbetslösheten är låg och lönenivån hög jämfört med andra län.

Den starka dominansen av gruv- och stålindustrin skapar också en ensidig arbetsmarknad som kan hämma utvecklingen när kompetent och driftig arbetskraft sugts upp av gruvbolagen. Det i sin tur hämmar utvecklingen av ett bredare näringsliv och en bredare arbetsmarknad. Utbildningsnivån är lägre i Norrbotten jämfört med landets som helhet och högre utbildning väljs bort, framförallt av män, till förmån för välbetalda jobb i gruvindustrin.

Satsningar på den gröna industrin med miljardinvesteringar i länet innebär högre krav på kunskap för företagens konkurrenskraft. Med den expansiva utveckling som sker kommer tillgången på arbetskraft att vara en utmaning för företagen samtidigt som den nya tekniska utvecklingen bidrar till konkurrenskraft.

Attraktiva samhällen där skolor med hög kvalitet, kulturutbud, fritidsaktiviteter, diversitet samt god infrastruktur för olika transporter och bostäder kommer vara efterfrågat och en förutsättning för samhällsutvecklingen i hållbar riktning.

2.7 Framtida trafik

Trafikverket tar fram prognoser för framtida trafik enligt etablerade modeller som tar hänsyn till historisk trafikutveckling, planerade åtgärder och förväntad utveckling av faktorer som befolkning, ekonomisk utveckling, bränslekostnader, med mera.

Prognoserna är ett viktigt verktyg och utgör grunden för planering av åtgärder i transportinfrastrukturen och underlag för samhällsekonomiska analyser. Dessutom behöver planeringen också ta hänsyn till mål och önskad utveckling liksom den pågående samhällsutvecklingen.

Efterfrågan av transporter drivs framförallt av ekonomisk utveckling, befolkningsutveckling och kostnadsförändringar för resor och transporter.

Persontransporter

Trafikverket beräknar i sina prognoser att persontrafiken förväntas öka med 28 procent till år 2040 totalt i riket. Resandet med tåg förväntas öka med 53 procent och med bil 27 procent. Drygt 70 procent av allt resandet utgörs av bilresor.

Godstransporter

Godstransporter förväntas enligt Trafikverket prognos öka med drygt 50 procent till år 2040 totalt i riket, vilket är en hög takt historiskt. Sjöfarten förväntas öka kraftigt medan den årliga tillväxten för vägtransporter bedöms bli lägre. Även järnvägstransporterna förväntas öka stort när kapaciteten i järnvägsnätet genom kapacitetshöjande åtgärder genomförs i nu gällande plan.

Förändrade trafik- och transportflöden med nya företagsetableringar

I de prognoser som ligger som underlag för transportplaneringen 2022-2033 saknas den utveckling som sker i norra Sverige som kommer att ha en betydande påverkan på såväl person- som godstransporterna till år 2040.

På uppdrag av regeringen har Trafikverket redovisat en analys över bedömda förändrade flöden för både persontrafik och godstrafik med de analyserade nya företagsetableringarna.

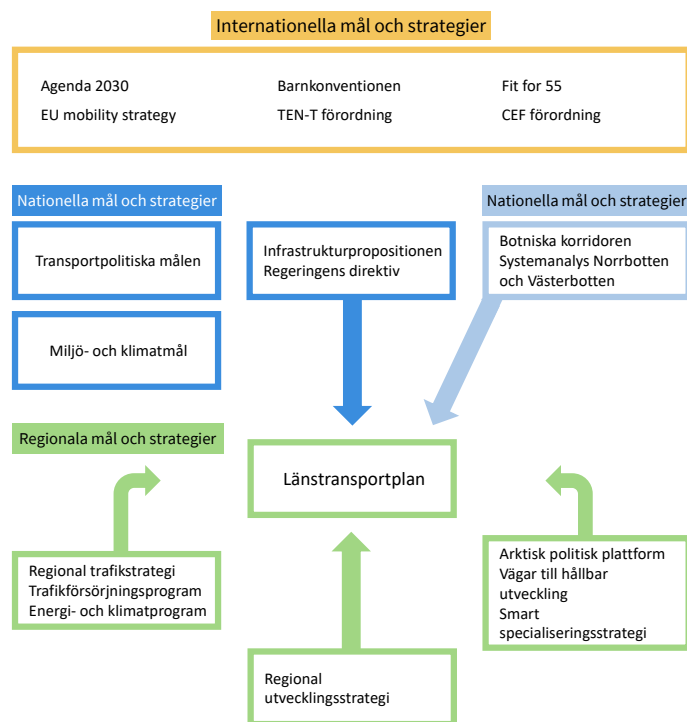
Trafikverkets analys visar att de stora företagsetableringarna kommer framförallt att påverka godsflödena till och från Kiruna, Gällivare, Boden och Skellefteå. De största volymerna kommer gå via hamnarna i Luleå och Skellefteå. Då befolkningen också förväntas öka kraftigt i berörda kommuner kommer även resandeflödena in till de stora arbetsplatsområdena att öka. Det medför att framförallt personbilstrafik, busstrafik och cykeltrafik kan förväntas öka.

Påtagliga trafikökningar jämfört med dagens trafik och Trafikverkets basprognos kommer framförallt att påverka järnvägen Luleå-Riksgränsen, hamn och farled i Luleå, väg E4 förbi Skellefteå inklusive statliga regionala vägar samt lokala statliga vägar i direkt anslutning till företagsetableringarna.

Analysen visar också att ökad arbetspendling är en förutsättning för kompetensförsörjningen till de nya etableringarna. De pågående företagsetableringarna och den samhällsomvandling samt befolkningsökning som dessa medför kommer också innebära ökade trafik- och transportflöden längs Norrlandskusten och vidare söderut i Sverige. Detta innebär att den planerade Norrbottenbanan kommer att vara viktig ur flera perspektiv för att få en robust och effektiv infrastruktur längs Norrlandskusten.

3 Mål och planer som påverkar länstransportplanen

Länstransportplanen är ett medel för att uppnå såväl internationella, nationella som storregionala och regionala mål samt strategier.



Figur 3.1. Mål och strategier.

De huvudsakliga mål som styr inriktningen för länstransportplanen 2022–2033 återfinns i:

- ▶ Regeringens direktiv och tillhörande nationella transportpolitiska mål.
- ▶ Den regionala utvecklingsstrategin för Norrbotten.
- ▶ Regional systemanalys för Norrbotten och Västerbotten.
- ▶ Det regionala trafikförsörjningsprogrammet för kollektivtrafiken i Norrbottens län.

Den nationella planen har stor betydelse för Norrbotten och de prioriterade satsningarna under planperioden påverkar behoven och prioriteringarna i länstransportplanen.

3.1 Internationella mål och strategier

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.

För att konkretisera de transportpolitiska målen och samtidigt sammanfatta vad de globala målen betyder för transportsystemet i Sverige, har Trafikverket samlat 10 aspekter och 14 mål i Målbild 2030 för transportsystemet. Inom 10 prioriterade aspekter har transportsystemet en avgörande betydelse för att bidra till ett hållbart samhälle. För flera av dessa har riksdag och regering satt mål till år 2030, till exempel mål för klimatpåverkan, aktivt resande, miljökvalitetsmål, trafiksäkerhet eller tillgänglighet i hela landet. För andra aspekter har Trafikverket föreslagit mål till år 2030. (Ur Trafikverkets rapport "Inriktningsunderlag inför transportinfrastrukturplaneringen för perioden 2022 – 2033 och 2020-2037").

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

Europeiska mål och strategier

Den gröna given är EU:s nya tillväxtstrategi sedan 2019, och är en viktig del i EU:s strategi för genomförande av Agenda 2030 och de globala utvecklingsmålen. Målbilden är ett klimatneutralt EU till år 2050, och den gröna given omfattar områdesspecifika strategier för EUs omställning till en modern, resurseffektiv och konkurrenskraftig ekonomi där det inte finns några nettoutsläpp av växthusgaser år 2050, där den ekonomiska tillväxten har frikopplats från resursförbrukningen och där inga människor eller platser lämnas utanför.

Baserat på den gröna given presenterade Europeiska kommissionen i december 2020 en ny strategi för hållbar och smart mobilitet (Sustainable and Smart Mobility Strategy). Strategin ersätter den tidigare Färdplanen för ett gemensamt transportområde från 2011 (den så kallade "vitboken"). Strategin lägger grunden för hur EU:s transportsystem kan genomgå en grön och digital omvandling och bli mer motståndskraftigt mot framtida kriser. Enligt den europeiska gröna given kommer resultatet att

bli en minskning av utsläppen med 90 % fram till 2050, med hjälp av ett smart, konkurrenskraftigt, säkert, tillgängligt och ekonomiskt överkomligt transportsystem. Bland annat ska det transeuropeiska transportnätet vara färdigställt till år 2050, godstrafik på järnväg ska vara fördubblad och i stort sett samtliga personbilar, lätta lastbilar, bussar och nya tunga fordon är koldioxidneutrala.

Den nuvarande europeiska energi- och klimatlagstiftningen utgår från målet om en minskning av växthusgasutsläppen med 40 procent till år 2030, jämfört med 1990-års nivåer. Under 2021 har kommissionen presenterat ett lagstiftningspaket med förslag för att ändra klimatmålet. Det nya målet ligger nu på en minskning med 55 procent av växthusgasutsläppen till 2030. Paketet, "Fit for 55", omfattar flertalet ändringsförslag av nuvarande energi- och klimatlagstiftning och en del nya förslag på lagstiftning och finansiering.

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 (Trans-European Transport Network) är det viktigaste instrumentet. TEN-T bidrar till att öka den ekonomiska, sociala och territoriella sammanhållningen mellan alla medlemsstater och deras regioner, såväl som utanför EU. TEN-T är multimodalt och detta innebär att alla trafikslag (väg, järnväg, sjöfart, flyg) inkluderas. Dessutom är viktiga omlastningsterminaler definierade. Hela TEN-T är uppdelat i ett stomnät, som ska uppfylla en viss standard år 2030, och en övergripande nivå, som ska ha en viss standard år 2050.

Det viktigaste verktyget 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 EU-fonder. Sedan en justering av stomnätsskorridorerna omfattning 2021 har korridorerna Skandinavien–Medelhavet samt Nordsjön–Östersjön förlängts norrut. Skandinavien–Medelhavet har förlängts till/från Örebro och Stockholm via Umeå och Luleå till Narvik i Norge och Uleåborg i Finland. Korridoren Nordsjön–Östersjön har förlängts från Helsingfors till Luleå.





Figur 3.1. TEN-T stomnätskorridorer. Källa: Europeiska kommissionen.

Norrbottenbanan, som en del i den Botniska korridoren, och en saknad länk i korridoren Skandinavien- Medelhavet är numer en del av stomnätskorridoren Skandinavien-Medelhavet. Arbetet med planeringen av sträckan Dåva-Skellefteå som pågått sedan 2018 har varit möjligt tack vare finansiering från CEF tillsammans med finansiering från Länstransportplanerna i Norrbotten och Västerbotten.

3.2 Nationella mål

Nationella mål för miljö och klimat

Det övergripande målet för miljöpolitiken är att till nästa generation lämna över ett samhälle där de stora miljöproblemen är lösta, utan att orsaka ökade miljö- och hälsoproblem utanför Sveriges gränser. De svenska klimatmålen är en del i miljömålssystemet och de är även en central del i Sveriges arbete med att leva upp till klimatavtalet från Paris.

Miljömål

Miljöpolitiken utgår från de nationella miljökvalitetsmålen 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. Miljökvalitetsmål beskriver det miljötillstånd i den svenska miljön som miljöarbetet ska leda till och generationsmålet anger inriktningen för den samhällsomställning som behöver ske inom en generation för att nå miljökvalitetsmålet. Miljömålen kopplar även till andra tvärsektoriella mål som t.ex. EU:s mål om klimat och energi samt EU:s energi- och klimatrådgivning.

Klimatmål

Begränsad klimatpåverkan är ett av de sexton miljökvalitetsmålen som riksdagen har antagit. Enligt riksdagens precisering är målet att den globala medeltemperaturökningen ska begränsas till långt under 2 grader Celsius över förindustriell nivå, och ansträngningar göras för att hålla ökningen under 1,5 grader Celsius, vilket är samma temperaturmål som världens länder kom överens om i Parisavtalet. För att Sverige ska leva upp till Parisavtalet har riksdagen beslutat om etappmål för gemensamma framtidsbilden.

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.

Nationella transportpolitiska mål

Riksdagen har fastställt nationella transportpolitiska mål. Det övergripande målet för svensk transportpolitik är att säkerställa en samhällsekonomisk effektiv och långsiktig hållbar transportförsörjning för medborgare och näringsliv i hela landet.

Detta har preciserats i ett funktionsmål och ett hänsynsmål. Funktionsmålet handlar om att skapa tillgänglighet för människor och gods. Transportsystemet ska ge alla en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet samt bidra till utvecklingskraft i hela landet. Transportsystemet ska också vara jämställt genom att likvärdigt svara mot kvinnors respektive mäns transportbehov.

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

3.3 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. Propositionen för planperioden 2022-2033 presenterades 16 april 2021 och som sedan har antagits av riksdagen.

Infrastrukturpropositionen för planperioden 2022-2033 bygger på januariavtalet, den sakpolitiska överenskommelsen mellan Socialdemokraterna, Centerpartiet, Liberalerna och Miljöpartiet de gröna.

Viktiga utgångspunkter i infrastrukturpropositionen är transportpolitiska målen som även inkluderar klimatmålen. Även fyrstegsprincipen är en viktig utgångspunkt. Regeringen pekar också ut trafiksäkerhet och arbetet med att nå nollvisionen som viktigt.

Den föreslagna ekonomiska ramen innebär en ökning med ca 20 procent jämfört med föregående planperiod och regeringen avser att gällande infrastrukturplan ska fullföljas samtidigt som utrymme för ny satsningar finns. I enlighet med januariavtalet nämns i propositionen att en fortsatt utbyggnad av järnvägen i norra Sverige och planeringen för att bygga Norrbottenbanan i sin helhet ska intensifieras.

Fyrstegsprincipen

I infrastrukturpropositionen pekar regeringen ut fyrstegsprincipen som en viktig utgångspunkt för utvecklingen av transportsystemet. Fyrstegsprincipen är Trafikverkets arbetsstrategi och den tillämpas för att säkerställa en god resurshushållning och för att åtgärder ska bidra till en hållbar samhällsutveckling. Varje enskilt steg i fyrstegsprincipen – 1. Tänk om, 2. Optimera, 3. Bygg om, 4. Bygg nytt – täcker in olika aspekter och skeden i utvecklingen av transporter och av vår infrastruktur.

För att nå nationella och regionala mål inom klimat och miljö måste sättet vi använder infrastrukturen förändras. Andelen gång, cykel och kollektivtrafik av det totala resandet måste öka samtidigt som resandet med bil behöver minska och godstransporter ska effektiviseras. Planering enligt fyrstegsprincipen lägger grunden för att rätt åtgärder väljs för att lösa de brister och behov som finns i infrastrukturen. Planeringen sker med ett trafikslagsövergripande perspektiv.

Region Norrbotten kommer eftersträva åtgärder som styr mot beteendeförändring och minskar behovet av fysiska åtgärder, steg 1 och steg 2 enligt fyrstegsprincipen. Att planera enligt principen skapar förutsättningar för att hitta åtgärder som bidrar till minskat behov av resor och transporter samt till överflyttning av resor och transporter till hållbarare trafikslag. Om en åtgärd bedöms bidra till sådana överflyttningseffekter ska detta vara en del av bedömningen vid val av åtgärder i exempelvis åtgärdsvalsstudier.

Regeringens direktiv

Regeringen överlämnade 23 juni 2021 direktiv om uppdrag att ta fram förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen och möjlighet att ta fram länsplan för regional transportinfrastruktur.

Enligt regeringens direktiv ska fyrstegsprincipen vara vägledande för den fortsatta planeringen. Det ska tydligt framgå hur alla steg, inklusive steg 1- och steg 2-åtgärder bedömts för de åtgärder som föreslås.

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

Förslaget till länstransportplan ska beskriva vilka effekter olika infrastrukturåtgärder väntas ge på förutsättningarna för bostadsbyggandet. I direktivet för nationell plan och länstransportplaner för åren 2022–2033 pekar regeringen på att nationell plan kan samfinansiera åtgärder med länsplanerna för trafiksäkerhetsåtgärder på regionalt vägnät som förkortar restiden på landsbygden. Till exempel pekar regeringen på åtgärder såsom mittseparering eller andra åtgärder som inte innebär hastighetssänkningar men ändå stärker trafiksäkerheten.

I direktivet pekar regeringen också på möjligheten till samfinansiering mellan nationell plan och länsplanerna för cykelåtgärder på statliga vägnätet som ingår inom länsplanernas ansvar.

3.4 Regionala mål och strategier

Regional utvecklingsstrategi (RUS)

Den regionala utvecklingsstrategin Norrbotten 2030 är ett viktigt styrdokument för Norrbotten och länstransportplanen är ett medel för att uppnå målen i strategin som antogs av Regionfullmäktige 2019.

De gemensamma övergripande målen är att Norrbotten ska:

- ▶ Vara välkomnande
- ▶ Skapa hållbar tillgänglighet
- ▶ Ha en väl fungerande kompetensförsörjning
- ▶ Vara innovativt och konkurrenskraftigt

Vägen dit beskrivs med de prioriterade insatsområdena:

- ▶ Hög livskvalitet i attraktiva livsmiljöer
- ▶ Hållbara transporter och tillgänglighet
- ▶ Flexibel och väl fungerande kompetensförsörjning
- ▶ Smarta, hållbara innovationer och entreprenörskap

Av de prioriterade insatsområdena har området hållbara transporter och tillgänglighet särskild relevans för länstransportplanen med indikatorer och effektmål som direkt relaterar till planen.

Tabell 1. Effektmål och indikatorer för insatsområdet Hållbara transporter och tillgänglighet.

HÅLLBARA TRANSPORTER OCH TILLGÄNGLIGHET		
Effektmål 2030	Indikatorer	Nuläge
Norrbotten ska bli bättre på att möta förväntningar på tillgänglighet	Andelen resande med kollektivtrafik ska öka till 25 % år 2030. Andel av befolkningen som når centralort inom 60 minuter med bil respektive kollektivtrafik.	10 % (2017)
Norrbotten ska ställa om transporterna för ett mer hållbart samhälle	Andelen lastat/lossat gods med lastbil ska minska och överföras till järnväg och sjöfart.	32 957 000 ton (2017)

3.4.2 Regional systemanalys Norrbotten och Västerbotten

Under 2016 fick Sveriges samtliga regionala planupprättare möjlighet att upprätta regionala systemanalyser som ett underlag i inriktningsplaneringen inför åtgärdsplaneringen 2018-2029. Norrbotten och Västerbotten valde att i samverkan upprätta en gemensam regional systemanalys då länen har gemensamma mål och syften med transportsystemens funktioner. Länen har till stora delar liknande förutsättningar, möjligheter och utmaningar, där samverkan är en viktig utgångspunkt för att nå den gemensamma framtidsbilden.

Syftet med den regionala systemanalysen är en väl förankrad utvecklingsstrategi för Norrbottens och Västerbottens transportsystem som ger en tydlig bild av länens bidrag till nationell och internationell utveckling. Liksom inför nuvarande planperiod kommer systemanalysen vara en av utgångspunkterna i upprättandet av kommande länstransportplan vad gäller de utmaningar som regionen står inför och som transportsystemets olika funktioner kan möta genom olika satsningar och åtgärder. I och med de stora investeringarna i Norrbotten och Västerbotten som aktualiserats de senaste åren, kan det finnas behov av andra funktioner i transportsystemet som ännu inte är identifierade.

De nationella transportpolitiska målen tillsammans med de regionala målen i systemanalysen är utgångspunkten genom processen att formulera de högst prioriterade funktionerna inom transportsystemet som ska bidra till att nå den gemensamma målbilden för regionen. De regionala målen har sin utgångspunkt i respektive läns Regionala utvecklingsstrategi samt Regionalt strukturfondsprogram för investering i tillväxt och sysselsättning i övre Norrland 2014-2020.

Regionala mål för transportsystemet

Målet är att i regionen skapa hållbar tillväxt och möjligheter till detta genom att transportsystemet utvecklas i sina olika delar.

- ◆ Kommunikationer och infrastruktur avgörande för regionens tillväxt och utveckling.
- ◆ Funktionell och hållbar regionförstoring genom stärkt transportsystem för person- och godstransporter.
- ◆ Stärkt transportinfrastruktur – en förutsättning för näringslivets konkurrenskraft och investeringsvilja.
- ◆ Genom stärkt transportinfrastruktur skapas större arbetsmarknad, bättre tillgång till utökad service, ökad konkurrenskraft för företagen samt fortsatt utveckling för besöksnäringen.
- ◆ Transportinfrastrukturlösningar ska utformas så att de bidrar till jämställd, ekonomisk, miljö- och klimatomfattig hållbarhet.

Figur 3.2 Regionala mål för transportsystemet.

Regionalt trafikförsörjningsprogram

Trafikförsörjningsprogrammet antogs av regionala kollektivtrafikmyndigheten år 2012. Målen i trafikförsörjningsprogrammet bygger på tre nyttoperspektiv för samhället, medborgaren och resenären.

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 mål och strategier överensstämmer.

Under 2021 har arbetet startat för en revidering av trafikförsörjningsprogrammet. Liksom gällande länstransportplan kommer även trafikförsörjningsprogrammet att inkludera en hållbarhetsbedömning som del i Region Norrbottens projekt om "Vägar till hållbar utveckling".

Regional trafikstrategi

En regional trafikstrategi för Luleåregionen (Boden, Kalix, Luleå, Piteå och Älvsbyns kommuner) har tagits fram 2016 för att kommunerna och övriga aktörer ska ha en gemensam grund och gemensamma mål för den trafikplanering som rör regionen. Syftet är att hitta arbets- och samarbetsformer för att skapa en mer hållbar region och utveckla tillgängligheten i Luleåregionen. Fokus för trafikstrategin är arbets- och studiependling i Luleåregionen, då man på längre sikt vill bidra till en förstärkt arbetsmarknadsregion. Trafikstrategin har tagits fram genom ett samverkansprojekt, där arbetsgruppen bestått av representanter från de fem kommunerna, Trafikverket Region Nord, Länsstyrelsen Norrbotten, Regionala kollektivtrafikmyndigheten och Norrbottens läns landsting. Arbetet med ett förverkligande av strategin pågår i samverkan mellan berörda kommuner.

Norrbottens klimat- och energistrategi 2020-2024 med sikte mot 2045

Klimat- och energistrategin ska fungera som vägledning och stöd för att utveckla och genomföra åtgärder för att nå Sveriges klimat- och energimål. Den ska också fungera som plattform för samarbete i energi- och klimatfrågorna mellan länets aktörer och peka ut en gemensam riktning för arbetet. Vidare ska strategin bidra till att åtgärder och planer riktas mot samma mål och utgöra ett stöd för prioriteringar i arbetet.

Strategin ska vara ett verktyg för att integrera klimat- och energifrågorna i det regionala utvecklings- och tillväxtarbetet, i miljöprövning, miljötillsynsarbetet, samhällsplaneringen och i arbetet med en infrastruktur som främjar hållbarhet.

Norrbottens klimat- och energistrategi strävar mot att ökningen av jordens medeltemperatur ska hållas väl under två grader. För att nå detta antas samma mål som gäller på nationell nivå - inga nettoutsläpp av växthusgaser år 2045. Även vad gäller energianvändning antar Norrbotten de nationella målnivåerna. Energianvändning ska vara 50 procent effektivare år 2030 jämfört med 2005 och länets elproduktion ska vara 100 procent förnybar år 2040.

Klimat- och energistrategin har tagits fram gemensamt av Länsstyrelsen i Norrbottens län, Region Norrbotten och Norrbottens kommuner. Strategin har beslutats av Länsstyrelsen och Region Norrbotten och den ska fungera som en gemensam strategi med mål och inriktning för det fortsatta klimat- och energiarbetet inom den egna verksamheten och i samverkan med andra aktörer i länet.

Plan för infrastruktur för elfordon och förnybara drivmedel i Norrbotten

Länsstyrelsen har fått i uppdrag av regeringen att ta fram regionala planer för infrastruktur för elfordon och förnybara drivmedel. Syftet med denna plan är att främja och samordna en ändamålsenlig utbyggnad av infrastruktur för icke fossila drivmedel i länet, genom att visa på åtgärder som behövs så att omställningen till elfordon och förnybara drivmedel påskyndas. Plan är också en fördjupning av området Fossilfria transporter som identifierats som ett fokusområde i klimat- och energistrategin för Norrbotten.

Planen innehåller vägledning och ett antal rekommendationer som kan användas som strategiskt underlag för tjänstepersoner på Länsstyrelsen i Norrbottens län, Region Norrbotten, kommuner, andra myndigheter och aktörer inom transportområdet. Tanken är att kommuner ska kunna ha stöd av planen i det löpande fysiska planeringsarbetet med översiktsplaner, detaljplaner och områdesbestämmelser.

Smart specialiseringsstrategi

Den naturbaserade ekonomin är Norrbottens Smart specialiseringsområde och utgår från länets naturliga förutsättningar för en ökad diversifiering och starkare näringsliv. De fem områden som anses kunna skapa Norrbottens framtida konkurrenskraft genom smart samhälle är:

- ▶ Arktiska testbäddar
- ▶ Energiteknik
- ▶ Rymdteknik
- ▶ Kulturella och kreativa näringar
- ▶ Besöksnäringen

Norrbottens politiska plattform för Arktis

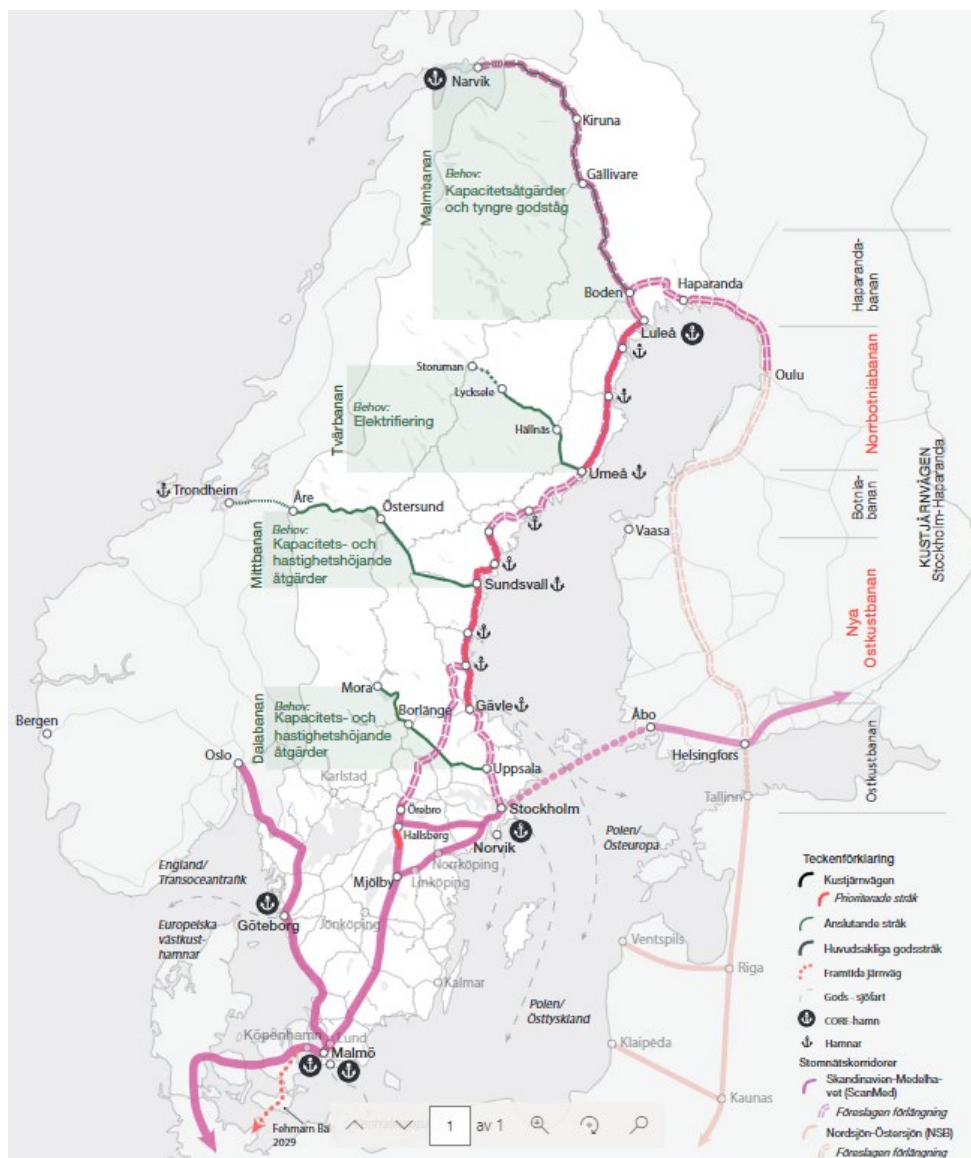
Norrbotten har ett geografiskt läge med stor politisk betydelse i ett Arktis med känsliga miljöer, flera kulturer och ekonomisk potential.

Politiken i Norrbottens kommuner och Region Norrbotten har i en Arktiskt politisk plattform prioriterat fyra viktigaste områdena för en hållbar utveckling av Norrbotten i Arktis: Global konkurrenskraft, Nya handelsvägar, Hållbar samhällsplanering och Forskning/innovation. En viktig del i strategin är att stärka det politiska samarbetet och skapa samsyn med grannländerna i strategiskt viktiga frågor.

Storregionala mål och strategier

Samarbetet Botniska korridoren

Det storregionala samarbetet Botniska korridoren påverkar framförallt på nationell och internationell nivå. Botniska korridoren är ett samarbete med regionerna Norrbotten, Västerbotten, Västernorrland, Gävleborg, Dalarna och Örebro län som arbetar för att stärka transportinfrastrukturen och förbättra förbindelserna mellan Sverige och övriga Europa. Den Botniska korridoren är en del av EU:s stomnätskorridor Skandinavien-Medelhavet och knyter ihop Norge, Sverige och Finland, tillsammans med de anslutande stråken. Samarbetet fokuserar på järnvägskorridorerna, men inkluderar även viktiga anslutningar till de andra trafikslagen. De viktigaste åtgärderna är nu att av EU:s stomnätskorridor, delen Botniska korridoren, med Norrbotniabanan, Nya Ostkustbanan och Godsstråket genom Bergslagen, färdigställs.



Figur 3.3. Botniska korridoren som del i ScanMed-korridoren. Bild: Samarbetet Botniska korridoren.

Barenessamarbetet

Barentssamarbetet är ett mellanstatligt samarbete som bedrivs på nationell, regional och lokal nivå i Sverige, Norge, Finland och Ryssland. Syftet med samarbetet är att främja fred, stabilitet och förbättra möjligheterna till samarbete över gränserna för att bidra till en hållbar utveckling i Barentsregionen. Barentssamarbetet är organiserat i ett antal råd, kommittéer och arbetsgrupper inom olika områden som exempelvis miljö och klimat, ungdomar, turism, transporter, räddningstjänst och kultur. Arbetet leds övergripande av Barentsrådet (Barents Euro-Arctic Council, BEAC) genom ett roterande ordförandeskap mellan de fyra länderna lett av utrikesministrarna. Samarbetet inom transport- och logistikområdet leds av styrkommittén för Barents Euro-Arctic Transport Area (BEATA). Målsättningen är att stärka samarbetet och bidra till ett hållbart transportsystem inom samtliga transportslag i Barentsregionen och underlätta gränspassager. Inom samarbetet har det genom åren bedrivits flertal projekt som producerat underlag inom området. År 2013 upprättades den första gemensamma Joint Barents Transport Plan (JBTP) som kan ses som en gemensam systemanalys inom samtliga transportslag som identifierar brister och möjligheter inom det gemensamma transportområdet med rekommendationer för viktiga samarbetsområden för att utveckla transportsystemet. JBTP uppdateras med jämna mellanrum, senast 2019 och ska bland annat användas som ett underlag för den nationella långsiktiga transportplaneringen.



Figur 3.4 Barentsområdet.

Vägar till hållbar utveckling/Hållbar strukturbild

Vägar till hållbar utveckling är ett projekt som syftar till att bidra i arbetet med Agenda 2030 och de globala målen med målsättningen ett hållbart län med hög attraktionskraft för invånare, inflyttare, besökare och investerare. Projektet har fyra insatsområden:

- ▶ Strukturbild
- ▶ Kompetensförsörjning
- ▶ Finansiering
- ▶ Kommunikation och lärande

Region Norrbotten arbetar i samverkan med andra aktörer för att utveckla underlag för en hållbar strukturbild, samt att via olika insatser stärka länets långsiktigt hållbara kompetensförsörjning. Det innebär bland annat att ta fram underlag för kommunernas hållbara samhällsplanering samt att stärka förutsättningarna för ungas hållbara och cirkulära entreprenörskap.

Inom området strukturbild med tema, hållbara transporter och tillgänglighet, har under 2021 hållbarhetsanalyser av länstransportplan 2018-2029 samt för Trafikförsörjningsprogram tagits fram. En hållbarhetsanalys har även tagits fram för denna plan. Analyserna har fokus på de sociala aspekterna då behov finns att utveckla och i större grad inkludera dessa aspekter i hållbarhetsanalysen av planer och program.

Region Norrbotten har därför tagit fram ett material som stöd för samtal om social hållbarhet. Materialet kommer att användas av Region Norrbotten som stöd i dialoger och remissvar till exempelvis kommunala översiktsplaner men kan även användas av andra aktörer i alla samhällsprocesser.

Dessutom kommer Trafikverket implementera samtalsstödet för att i större grad belysa de sociala hållbarhetsaspekterna i dialogen med exempelvis kommunerna kopplat till behov och brister i transportsystemet.

4 Länstransportplanens mål och inriktning

Länstransportplanen kan ses som ett av många verktyg för att uppnå mål som formulerats i andra regionala strategiska dokument samt de transportpolitiska målen och andra nationella mål som har bäring på transportsystemet. Gemensamt för majoriteten av de tidigare redovisade målen och planerna som berör länstransportplanen är att de visar på ett behov av investeringar som syftar till förändrad användning av infrastrukturen för att uppnå hållbara person- och godstransporter.

Regionala mål har formulerats för transportsystemet, som följs av ett antal prioriterade funktioner som beskriver önskat läge i transportsystemet på längre sikt och konkretiserar målen. De prioriterade funktionerna behöver nås för att det övergripande målet, och i förlängningen strategiska regionala mål och nationella mål med bäring på transportsystemet, ska kunna nås.

4.1 Syfte och mål

Målet med länstransportplanen är att utifrån Norrbottens förutsättningar utveckla och upprätthålla både goda och hållbara transporter i länet. Det övergripande syftet med att ta fram en länstransportplan är att identifiera åtgärder och satsningar som kan bidra till att uppnå mål och planer på internationell, nationell och regional nivå samt att ge underlag för att prioritera dessa.

Länstransportplanens mål är att svara upp mot de utmaningar, brister och behov som identifierats i andra relevanta planer och på de dialogmöten som hållits under processen att ta fram länstransportplanen. Målet är också att ge vägledning vid prioritering av åtgärder. Länstransportplanen syftar till att lyfta behovet av resurser i länets transportsystem för att stärka förutsättningar att bo och verka samt besöka Norrbottens län.

4.2 Strategisk inriktning och prioritering

Länstransportplanen anger den strategiska inriktningen för länets infrastruktur för kommande tolvårsperiod. Den sammantagna inriktningen på länstransportplanen i sin helhet är en tydlig fokusering mot åtgärder som framförallt bidrar till regional utveckling och ett hållbart Norrbotten samt en ökad trafiksäkerhet.

Det samlade behovet av åtgärder överstiger vida de ekonomiska ramarna och därför krävs en hård prioritering mellan dels åtgärds-kategorier och dels enskilda objekt. Inriktning och fördelning för planperioden 2022-2033 följer i stort samma inriktning som planperiod 2018-2029 med fokus på att utveckla pendlingsstråk och tillgänglighet för oskyddade trafikanter. Av planens tillgängliga medel fördelas motsvarande

knappt hälften av utrymmet till de stora namngivna mötessepareringsobjekten som färdigställs under 2021-2022. Kostnader kommer att belasta kommande plan fram till 2028 och påverkar möjligt utrymme för nya objekt i planen. Drygt hälften av planens ram avses fördelas på åtgärdsområden för gång- och cykelåtgärder, trafiksäkerhöjande åtgärder, kollektivtrafikåtgärder i det statliga vägnätet samt medfinansiering till det kommunala vägnätet, kollektivtrafik och enskilda vägar. I likhet med nuvarande plan avses också en pott för hantering av planeringsutrymme. För att hantera industrins och samhällets snabba omställning föreslås även ett område för utvecklingsåtgärder som kan möta såväl näringslivets som andra brister och behov.

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

Som en del i arbetet med länstransportplanen 2022-2033 kommer hållbarhetsperspektivet att analyseras med utgångspunkt i den hållbarhetsbedömning av nuvarande plan 2028-2029 som pågår och är en del i ett projekt "Vägar till hållbar utveckling" som kommer utgöra ett underlag till en kommande strukturbild för Norrbotten. Hållbarhetsintegrering av länstransportplanen är ett långsiktigt arbete för att tydliggöra hållbarhetsperspektiven i länstransportplanen och utveckla analysen av den sociala dimensionen särskilt. Planens inriktning med olika åtgärdsområden skapar förutsättning för en långsiktig målsättning till ökad integrering av hållbarhetsperspektiven.

4.3 Länstransportplanen prioriterade funktioner

Regionala systemanalysen inför åtgärdsplaneringen för 2028-2029 pekar ut de högst prioriterade funktionerna inom transportsystemet som ska bidra till att nå den gemensamma målbilden för regionen och sammantaget bidra till jämställd, ekonomisk, miljö- och klimatomfattig hållbarhet:

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

Länstransportplanen betydelse för att bidra till de olika funktionerna bedöms framförallt vara En samspelande region och Ett samverkande transportsystem. Åtgärder kopplat till dessa funktioner har störst möjlighet att bidra till positiv utveckling via länstransportplanen. Inom ramen för den nationella planen bedöms åtgärder bidra till utveckling inom samtliga fyra prioriterade funktioner.

En samspelande region

En samspelande region handlar i stora drag om att transportsystemet inom regionen och mot angränsade regioner ska erbjuda de möjligheter och förutsättningar som krävs för ett fungerande regionalt samspel med syfte att stärka möjligheterna till kompetensförsörjning, utbildning och service.

- ▶ Befolkningsutvecklingen och kompetensförsörjningen, två stora utmaningar.
- ▶ Regionförstoring ger större branschbredd och konkurrenskraft.
- ▶ Vägnätet en förutsättning för utveckling av hela regionen.

Vikten av att stärka samspelet mellan regionens orter, mot kuststråket och angränsande län och länder där vägnätets funktion har en mycket viktig funktion. Fokus ligger på framkomlighet och trafiksäkerhet där länstransportplanen kan bidra till en positiv utveckling.

- ▶ Säkerställ goda möjligheter till regionalt samspel för kompetensförsörjning, utbildning och service.
- ▶ Förbättra utbyte av gränsregional samverkan, förstärka mellan kommunala stråken.

Samverkande transportsystem

Funktionen om ett samverkande transportsystem handlar i stora drag om att smörja transportsystemet i dess omlastnings- och bytespunkter för att erhålla ett så funktionellt transportsystem som möjligt där varje enskild transport eller resa inte ska begränsas av brister som innebär att man inte väljer det mest effektiva transportslaget. Det är viktigt för såväl gods- som persontransporter.

- ▶ En högproducerande region som är beroende av väl fungerande transporter inom samtliga transportslag.
- ▶ Ett utbyggt järnvägsnät med effektiva bytespunkter bidrar till att säkra kompetensförsörjningen.

Länsplanen ger möjligheter till ett samverkande transportsystem med effektiva omlastnings- och bytespunkter för hela transport- och resekedjan. För persontransporterna sker dessa genom bidrag till kollektivtrafikanläggningar i form av till exempel resecentrum och hållplatser men även i kopplingarna mot bytespunkterna genom gång- och cykelåtgärder samt vissa väginvesteringar.

- ▶ Omlastningsnoder och bytespunkter mellan olika transportslag av hög kvalitet.
- ▶ Optimera transportsystemet genom möjligheten att välja det mest effektiva transportslaget för varje enskild transport.

Länsplanens möjligheter till påverkan inom funktionen Tillgänglighet till Sverige och världen bedöms vara av marginell betydelse utan de insatser som kan ha kopplingar innefattas snarare inom ramen för de två ovanstående funktionerna.

Även möjligheten till påverkan på funktionen Kapacitetsstark och robust järnväg bedöms ha marginell betydelse i länsplanen utifrån länsplanens i sammanhanget låga medelstilldelning samt starka fokus på regionala kopplingar. De insatser som kan ha kopplingar till järnvägssystemet innefattas framförallt inom ramen för de två första funktionerna. Däremot kan innehållet i den nationella planen avseende järnvägssatsningar i regionen komma att påverka utfallet för länsplanen i form av medel kopplat till exempelvis resecentrum.

De prioriterade funktionerna behöver nås för att de övergripande regionala målen i systemanalysen och i förlängningen andra strategiska regionala mål och nationella mål med bäring på transportsystemet, ska kunna nås. De prioriterade funktionerna beskriver det önskade läget i transportsystemet på längre sikt och konkretiserar målet. Tillsammans med strategier för att nå dit ger detta planens inriktning som utgör prioriteringsgrunder och vägledning för vilka åtgärder som ska göras i länstransportplanen.



5 Tillstånd och brister

5.1 Tillgänglighet

Flera av de prioriterade funktionerna handlar om tillgänglighet i stråk. Tillgänglighet är en resenärs möjlighet att nå arbetsmarknad, utbildning, service med mera inom rimlig tid. Brister i framkomlighet och kapacitet påverkar tillgängligheten. Trafiksäkerhetsbrister kan också påverka tillgängligheten om bristande trafiksäkerhet påverkar resenärens val av färdväg eller trafikslag. Att transportsystemet är trafiksäkert för alla att använda är en aspekt av transportsystemets hållbarhet.

Stråken inkluderar både regional och nationell infrastruktur och därmed hanteras vissa brister inom ramen för nationell plan för transportsystemet som tas fram av Trafikverket. Regionalt viktiga målpunkter som resecentrum, högskolor och sjukhus nås oftast via kommunala gator och vägar, vilket även kan gälla för hamnar, godsterminaler och flygplatser. För arbetspendling är resecentrum och andra viktiga bytespunkter en del i helheten.

Förutsättningarna utifrån tillgänglighet och restid varierar i olika delar av länet. I ett nationellt och interregionalt perspektiv sker resor i länet framförallt i starka stråk i nord-sydlig riktning samt mot angränsande länder i öst-västlig riktning. Inomregionalt sker resor i starka stråk längs kusten och längs stråk som binder samman kust med inland. Långa restider präglar flera av länets kommuner där målet om grundläggande tillgänglighet inte uppfylls.

5.2 Tillstånd och brister i regionala vägnätet

En viktig utgångspunkt för åtgärdsplaneringen för satsningar i länstransportplanen är Funktionellt prioriterat vägnät. Funktionellt prioriterat vägnät är de regionala och nationella vägar som knyter ihop länet och skapar en grundläggande tillgänglighet i vägtransportsystemet för tätorter och landsbygd. Det utpekade vägnätet utgör Norrbottens förbindelse mot omvärlden och är de vägar som fyller en viktig regional funktion. Funktionellt prioriterat vägnät är en klassificering av vägar och sammanvägd bedömning av vägarnas betydelse utifrån olika funktioner, trafikutveckling och betydelse utifrån till exempel kollektivtrafik och tung trafik. E4, E10 och E45 ingår i den nationella planeringen. Resterande regionala vägar i det funktionellt prioriterade vägnätet har prioriterade funktioner i ett transportsystemperspektiv.

Samtidigt har de mer lågtrafikerade och finmaskiga vägnätet en mycket viktig funktion för tillgängligheten, både för medborgare och näringsliv. Drift- och underhållsåtgärderna är av stor betydelse för dessa vägar och behöver säkerställas. Medlen för drift och underhåll hanteras av Trafikverket inom ramen för nationell planen. Då många av vägarna i grunden inte byggts för den allt tyngre godstrafiken, har en bytande del av vägkapitalet brutits ned under senare decennier utan att tillräckliga medel först till drift och underhåll. Därtill påverkar klimat och förändrade väderförhållanden vägarnas

standard med behov av ökade medel för drift- och underhåll. Samordnade insatser där åtgärder för exempelvis oskyddade trafikanter görs i samband med förbättringsåtgärder såsom beläggnings- och miljöåtgärder.

Behoven av åtgärder i de regionala vägnätet är framförallt kopplat till framkomlighet och tillgänglighet, dels för medborgare och dels för näringslivet. För ökad trafiksäkerhet görs hastighetssänkningar där mitträckesinvesteringar krävs för en höjning av hastigheten från 80 k/h till 100 km/h. I det regionala vägnätet finns även behov av åtgärder för oskyddade trafikanter för bättre tillgänglighet och ökad trafiksäkerhet. För näringslivet är möjligheten att köra tyngre transporter viktigt både ur kostnads- och hållbarhetsperspektiv.

De stora industrietableringarna och industriutvecklingen som pågår i länet men också i Västerbotten och både Norge och Finland kommer medföra behov av åtgärder på såväl nationella som regionala vägnätet. Behoven handlar både om ökade godstransporter och persontransporter i den tidigare delen av planperioden. Redan under byggtiden 2023-2026 tillkommer en stor del godstransporter och en fortsatt hög takt på byggandet av den nya tekniken planeras pågå till 2040 för därefter avta. En planerad produktionsstart vid verksamheterna 2024-2027 innebär ökade godstransporter och persontransporter kopplat till produktion.



Foto: Ulrika Nilsson.

**Teckenförklaring**

— Funktionellt prioriterat vägnät (FPV)

Figur 5.1. Funktionellt prioriterat vägnät i Norrbottens län. Källa: Trafikverket.

5.3 Tillstånd och brister i det kommunala vägnätet

Brister och behov av investeringar i det kommunala vägnätet i framförallt tätorterna. Det har sin grund i befolkningsutveckling och därmed olika behov av utveckling och omvandling av olika områden för verksamheter och bostadsbyggande.

Stora industrietableringar pågår nu i Norrbotten och med det en samhällsomvandling som ökar behoven av investeringar i det kommunala vägnätet. Under de kommande åren planeras för ett kraftigt ökat bostadsbyggande i flera av länets kommuner för att möta det ökade kompetensbehovet med anledning av företagsetableringar och utveckling som sker. Gång- och cykelvägar, anslutning till kollektivtrafik, hållplatser samt miljö- och tillgänglighetsåtgärder inom tätorter bidrar till en attraktiv bostadsmiljö och möjlighet till ett hållbart resande.

Statlig medfinansiering till kommunerna är en viktig åtgärd som kan säkerställas i länstransportplanen där behovet av investeringar i det kommunala vägnätet kan antas öka utifrån kommunernas planering för bostadsbyggande och verksamheter.

5.4. Trafiksäkerhet på väg

Norrbottens län är det län som har högst antal omkomna per 100 000 invånare med 6,1 personer, nästan dubbelt så många som för riket. Befolkningssammansättning, befolkningstäthet, bilanvändning och nyttjande av kollektivtrafik har ett visst samband med trafiksäkerhet.

Det gör att Norrbottens län, liksom Västerbottens län och Jämtlands län utsätts för en större risk att omkomma vägtrafiken än trafikanter som färdas i mer tätbefolkade regioner. Norrbottens län har en åldrande befolkning och en stor andel personer över 65 år vilken är den åldersgrupp med störst risk att omkomma i vägtrafiken. Norrbottens län har också en större påverkan av årstidsvariationer generellt med snörika vintrar och ljusa sommarnätter som avspeglas i utfallet för omkomna per månad. Relativt lågt antal omkomna under mars-april och ett högt antal under juni-juli jämfört med det nationella utfallet.

Påkörda fotgängare och singelolyckor med cykel dominerar bland de oskyddade trafikanterna. För oskyddade trafikanter syns däremot ingen större förbättring. Av alla allvarligt skadade i vägtrafiken är drygt hälften cyklister där nivån på allvarligt skadade cyklister har legat kring 2 000 sedan 2006. Det pekar på att det behövs mer fokus på gång- och cykelvägar, säkra gång- och cykelpassager, drift och underhåll samt cykelhjälmsanvändning.

Trafikverket genomför en systematisk anpassning av hastighetsgränser till vägarnas utformning som innebär att vägar utan mötesseparering och med trafikflöden över 2000 fordon per dygn får en högsta hastighet om 80 km/tim. Trafikverkets genomförande av justerade hastighetsgränser med utfasning av 90 km/h till 80 km/h fram till 2025 innefattar ca 430 mil av det statliga vägnätet (>2000 ÅDT). Det beräknas minska antalet omkomna med 7 personer per år. Ytterligare ca 120 mil statlig väg till 2025 bedöms få höjd hastighetsgräns genom mötesseparering, vilket beräknas minska antalet omkomna med 9 personer per år. Det har skett en positiv utveckling av ökad andel mötesseparering. Mötesseparering bedöms minska dödsrisken med 80 procent.

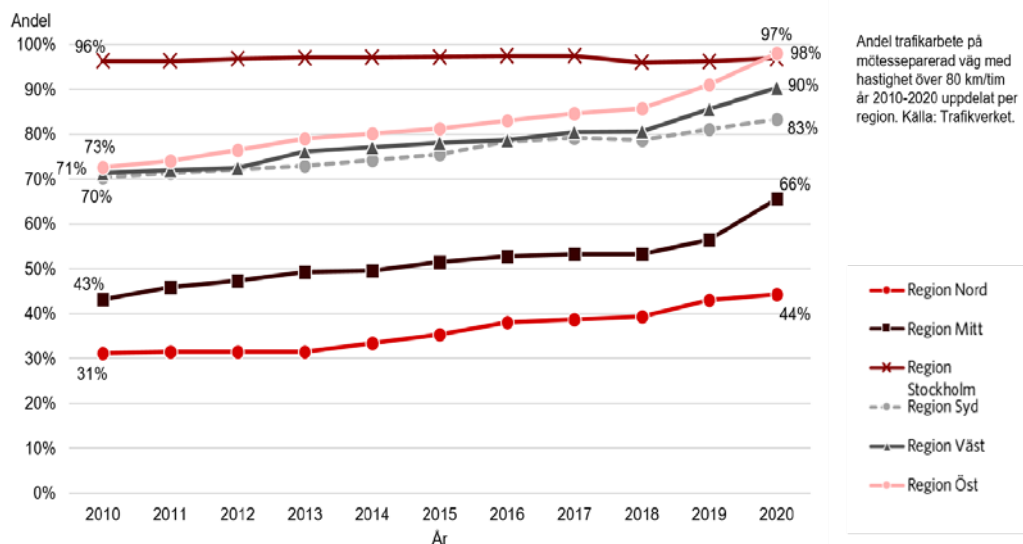
**Teckenförklaring**

- | | |
|--|---|
|  Mötessepareras i LTP 2018-2029 |  Förslag till hastighetsanpassning 2024-2025 |
|  Mötessepareras i NTP 2018-2029 |  Förslag till hastighetsanpassning 2021-2023 |
|  Mötesseparering klar |  Hastighetsanpassning klar |

Figur 5.2 Nu gällande utbyggnad och beslutade sträckor av mötesseparerad väg samt förslag till hastighetsanpassning till 80 km/h utifrån vägarnas utformning i Trafikverket Region Nord. Källa: Trafikverket.

Under perioden 2016-2020 har 30 mil väg hastighetssäkrats i Norrbotten och Västerbotten. Av statliga vägar med hastigheten över 80 km/tim i Norrbotten och Västerbotten är 37 mil mötesseparerad statlig väg och 503 mil ej mötesseparerad. Sedan 2010 har antalet mil med mötesfriväg ökat med cirka sex mil medan antalet mil som fått nedsatt till 80 km/tim eller lägre har varit ungefär 50 mil.

Norrbottens och Västerbottens län har lägsta andel på mötesseparerad väg med hastighet över 80 km/tim som tillsammans med en lägre bältesanvändning och en sämre hastighetsefterlevnad än landet som helhet bidrar till att länen sticker ut till antalet omkomna per 100 000 invånare.



Figur 5.3 Andel trafikarbete på mötesseparerad väg med hastighet över 80 km/tim år 2010-2020 uppdelat per Trafikverksregion. Källa: Trafikverket.

6 Åtgärdsplan

Åtgärdsplanen beskriver hur länstransportplanens ekonomiska ram har prioriterats och fördelats på åtgärdsområden samt fördelning av medel mellan olika transportslag.

Förslaget till åtgärdsplan följer en rullande planeringsprocess. Den är indelad i namngivna objekt för byggstart år 1-4, namngivna brister år 5-8 och de därpå följande åren 7-12. Investeringsobjekt inom respektive åtgärdsområde identifieras för planens inledande år för att under planperiodens senare del snarare beskriva brister och behov än konkreta åtgärder. Det första steget i åtgärdsplaneringen är en trafikslagsövergripande åtgärdsvalsstudie där fyrstegsprincipen ska vara vägledande, i dialog med flera aktörer. Valet av åtgärder handlar om att lösa problem och tillgodose behov som bidrar till en hållbar samhällsutveckling genom kostnadseffektiva åtgärder där åtgärdsvalsstudien identifierar allt från steg 1 till steg 4 åtgärder enligt fyrstegsprincipen (se kap 3.3.1).

6.1 Fördelning i planen

Den ekonomiska ramen för Norrbottens län för 2022–2033 har i regeringens direktiv tilldelats 931 miljoner kronor. Efter Trafikverkets avräkning till följd av hög upparbetning av medel för länstransportplanen 2018-2029, har totala ekonomiska ramen justerats till 551 miljoner kronor för åren 2022-2033 år fördelas över åren i enlighet med tabellen nedan.

Tabell 6.1: Den preliminära årliga fördelningen i miljoner kronor av den totala planeringsramen om 551 miljoner kronor. Källa: Trafikverket

År	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033
Mkr	10	10	10	10	10	34	78	78	78	78	78	78

I genomförandet av länsplanerna varierar upparbetade ekonomiska medel mycket relativt den budget som finns i länsplanerna. Det innebär att i vissa planer har mer medel än planerat upparbetats och i andra gäller motsatsen. Norrbottens län har under åren 2018-2021 haft en hög upparbetningen av medel i samband med genomförandet av mötessepareringsåtgärder på väg 97 och väg 373 vilket påverkar tillgängliga medel för aktuell planperiod. Kraftiga kostnadsökningar samt Trafikverkets uteblivna möjlighet att godta kommunal förskottering för objektens genomförande har medfört ett mycket begränsat ekonomiskt utrymme i kommande planperiod. En kommunal förskottering påverkar inte länstransportplanens ekonomiska ram men möjliggör för ett effektivt färdigställande av stora objekt och samtidigt kan undanträngning av andra viktiga objekt undvikas.

Trafikverket har valt att göra avräkningen under planens första fem år vilket innebär en tilldelning med endast 10 miljoner kronor per år. Det innebär att i princip att samtliga objekt i nu gällande plan 2018-2029 senareläggs, inklusive potter för statlig medfinansiering till kommunala vägnätet, kollektivtrafik och enskilda vägar. Det innebär också att utrymmet för att ta in nya objekt i planen för 2022-2033 är mycket begränsade. Under år 2027-2028 bedöms arbete med objekten kunna återupptas samt från 2028 utbetalning av statlig medfinansiering.

Planen har en inriktning med olika prioriterade åtgärdsområden:

- ▶ Stora namngivna vägobjekt (>50 milj kr)
- ▶ Statligt vägnät
 - trafiksäkerhetshöjande åtgärder
 - gång- och cykelåtgärder
 - kollektivtrafikåtgärder
- ▶ Statlig medfinansiering till
 - kommunala vägnätet
 - kollektivtrafik
 - enskilda vägar
- ▶ Planeringsutrymme
- ▶ Utvecklingsåtgärder

I kommande plan kommer de pågående namngivna objekten att slutföras och redan beslutade objekt att genomföras. Resterande medel fördelas på övriga åtgärdsområden med åtgärderna som är generellt små och effektiva i tätortsnära områden och med en stor geografisk spridning. Åtgärdsområden för statlig medfinansiering innebär möjlighet till effektivisering i det kommunala vägnätet då det gäller gång- och cykelåtgärder, trafiksäkerhet och kollektivtrafikåtgärder samt till enskilda vägar. Dessutom medel för planeringsutrymme för brister i planens senare del samt hantering av eventuella kostnadsfördyringar.

För att hantera industrins snabba omställning föreslås även ett område för utvecklingsåtgärder som kan möta såväl näringslivets som andra brister och behov. Åtgärder avser att höja effektiviteten i transportsystemet som snabbt kan svara upp mot den utveckling som länet står inför där små åtgärder kan skapa stor nytta. Då analysen om hur transportsystemet kan komma att påverkas fortfarande saknas och kännedom om var behoven uppstår kan åtgärderna omfatta samtliga åtgärdsområden och eventuellt även medfinansiering av nationell plan.

Åtgärderna inom de olika områdena överlappar till viss del. Det finns exempelvis relativt omfattande gång- och cykelåtgärder inom de större vägobjekten samt inom medfinansiering till kommunala vägnätet.

Planen är en ekonomisk planering och en inriktning på vad som ska göras, där till exempel vissa ingående objekt är i ett tidigt skede i planeringsstadiet. Det innebär att det under planens förveckling kan uppstå omständigheter såsom överklagningar eller kostnadsförändringar som innebär att prioriteringsordningen kan komma att ändras eller att objekts förutspådda genomförande förändras.

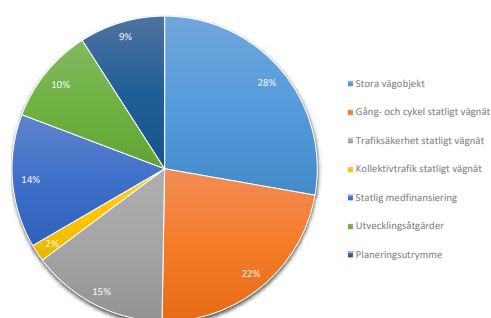
Fördelningen mellan åtgärdsområden innebär en lägre andel på namngivna vägobjekt under planperioden medan upparbetning åren 2018-2021 däremot har en större andel på namngivna vägobjekt jämfört med beslutad fördelning. Åtgärdsområdena gång- och cykel och trafiksäkerhetsåtgärder längs det statliga vägnätet har fördelats en något större andel av planens medel då objekt inom dessa områden inte kunde prioriteras under 2018-2021.

De namngivna vägåtgärderna i länstransportplanen omfattar totalt 153 miljoner kronor där mötesseparering väg 97 Södra Sunderbyn- Sävast samt väg 373 Vitsand-Svensbyn är beslutade i tidigare plan och genomförda. Namngivna vägobjekt är större vägombyggnationer där åtgärder omfattar både väg, kollektivtrafik och cykel. Planen innehåller också mindre kollektivtrafikåtgärder, 2 procent, och mindre trafiksäkerhetsåtgärder, 14 procent, på det regionala statliga vägnätet. 22 procent av planen används för gång- och cykelåtgärder där alla objekt utom väg 395 Autio- Erkheikki finns med i tidigare plan. 10 procent går till utvecklingsåtgärder där åtgärder kopplat till industri-etableringar och samhällsomvandlingen. 60 miljoner kronor, 28 procent, läggs på att medfinansiera kommunal infrastruktur och 2 procent på enskilda vägar samt 1 procent på kollektivtrafik. I planen finns 50 miljoner kronor som inte är fördelade på åtgärder och potter och kommer användas som ett planeringsutrymme och buffert för att hantera kostnadsförändringar eller akuta behov eller mindre åtgärder.

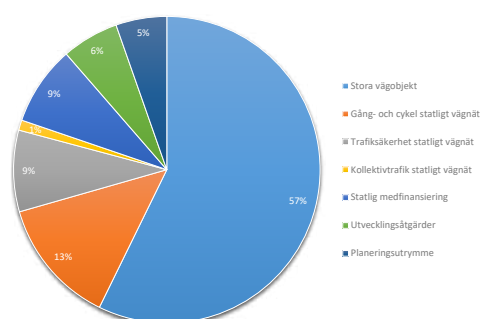
I tabell 6.2 redovisas fördelning på åtgärdsområden och objekt. Redovisade kostnader baseras på olika osäkerhet beroende på vilken typ av kostnadsunderlag som använts utifrån planeringsmognad. I tidiga skeden baseras kostnader på schabloniserade uppgifter och en grov kostnadsindikation (GKI) innebär ett generellt osäkerhetsspann på +/- 30 procent. Fördelning av medel på objekt indikerar framförallt under vilken period objekten kan antas genomföras. Utifrån kostnadsförändringar och andra ändrade förutsättningar kan prioriteringsordning för objektens genomförande förändras.

Tabell 6.2. Fördelning per åtgärdsområde och prioriterade objekt under planperioden.
Andel av ekonomisk ram efter avräkning, totalt 551 miljoner kronor.

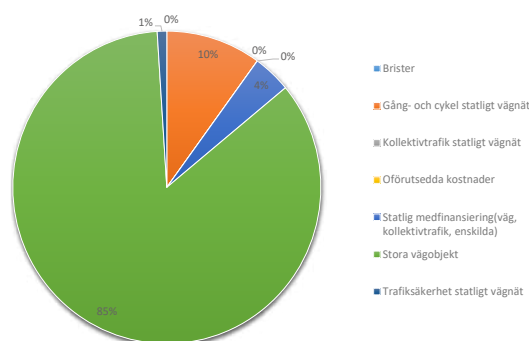
	2022-2025	2026-2029	2030-2033	Summa	Andel
Stora vägobjekt	153			153	28 %
Väg 97, S Sunderbyn-Sävast mötes-separering					
Väg 373, Vitsand-Svensbyn mötes-separering, Piteå					
Gång- och cykel statligt vägnät	8	55	61	124	23 %
Väg 582, Alvik-Selet, Luleå					
Väg 750, Buddbyn-Svartbyn, Boden					
Väg 99, Ikano-Björka, Haparanda					
Väg 616 Gäddvik, Luleå					
Väg 580 Måttsund, Luleå					
Väg 796 Överkalix					
Väg 395 Autio-Erkheikki, Pajala					
Mindre gång- och cykelåtgärder					
Trafiksäkerhet statligt vägnät	21	4	55	80	15 %
Väg 616/968 Cirkulationsplats Gäddvik Luleå					
Väg 95 Cirkulationsplats Silvermuseet Arjeplog					
Väg 95 Cirkulationsplats Järnvägsgatangatan Arvidsjaur					
Väg 95/582 Cirkulationsplats Alvik Luleå					
Mindre trafiksäkerhetsåtgärder					
Kollektivtrafik statligt vägnät		4	6	10	2 %
Statlig medfinansiering		26	52	78	14 %
Effektivisering av kommunala vägnätet					
Kollektivtrafik					
Enskilda vägar					
Utvecklingsåtgärder		56		56	10 %
Väg 505 Ny anslutning Haraholmen, Piteå					
Väg 97 korsning Travbaneleden, Boden					
Väg 831/Kullenvägen Gällivare					
Planeringsutrymme	1	9	40	50	9 %
TOTALT	183	154	214	551	100 %



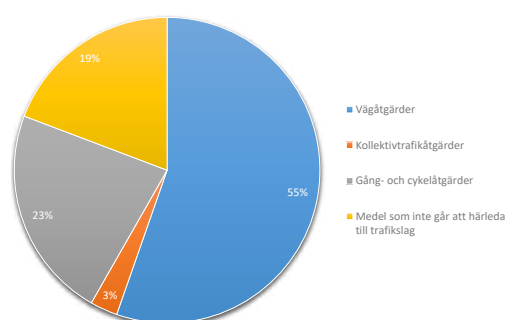
Figur 6.1 visar fördelningen av pengar mellan åtgärdsområden för länstransportplanen 2022-2033 baserat på Trafikverkets avräkning, total ram 551 miljoner kronor för planperioden.



Figur 6.2 visar fördelningen baserat på den av regeringen tilldelade ekonomiska ramen innan Trafikverkets avräkning för över-skjutande upparbetning under perioden 2018-2021. Avräkningen avser åtgärdsområde namngivna vägåtgärder som då kommer belasta planperioden 2022-2033.



Figur 6.3 visar Länstransportplan 2018-2029, utfall (prognos 2021) 2018-2021 fördelning per åtgärdsområde. Totalt 713,9 miljoner kronor. Inget utfall för brister och oförutsedda kostnader.



Figur 6.4 visar fördelningen av medel mellan trafikslag. En åtgärd har oftast inte enbart effekter eller nytta på ett trafikslag. I större vägombyggnationer som exempelvis mötessepareringsobjekt ingår även åtgärder för kollektivtrafik och oskyddade trafikanter.

Fördelat på trafikslag läggs cirka 300 miljoner, 55 procent, på stora mötessepareringsåtgärder, mindre trafiksäkerhetsåtgärder samt medfinansiering av enskilt vägnät. 15 miljoner, 3 procent, läggs på kollektivtrafikåtgärder där åtgärderna främst består av hållplatsåtgärder, bytespunkter eller åtgärder som exempelvis ökar effektiviteten för busslinjetrafik. 22 procent eller 124 miljoner kronor av planens medel läggs på gång- och cykelåtgärder. 20 procent av medlen i planen kan inte härledas till ett särskilt trafikslag beroende på vilka objekt kommunerna söker stöd för inom åtgärdsområdet för medfinansiering kommunala vägnätet. Större vägombyggnationer kommer också innehålla åtgärder för kollektivtrafik och cykel, liksom att åtgärder i trafiksäkerhetspoten kan komma att gynna kollektivtrafikresenärer och oskyddade trafikanter.

6.2 Prioriterade åtgärder

Kapitlet innehåller en redovisning av dels de namngivna investeringsobjekten och dels åtgärder i de olika åtgärdsområdena som ingår i planen. Planen omfattar en period på tolv år som vanligtvis revideras vart fjärde år. Prioriteringarna i planen utgår från de pågående och utpekade objekten i planen 2018-2029 samt de objekt där åtgärdsvalsstudier(ÅVS) eller andra utredningar pågår eller planeras och typ av åtgärd ännu inte har beslutats. Planeringsprocessens tre faser, utgår från planeringsmognad. Objekt under planperiodens första fyra år, fas 1, är klara för genomförande och objekt i fas 2 planeras utföras eller påbörjas under åren 2026-2029. I planens fas 3 nämns prioriterade brister där exempelvis åtgärdsvalsstudie pågår eller kan komma starta under planperioden och eventuell åtgärd genomföras år 2030-2033 beroende på kommande prioriteringar.

Planering av infrastruktur

Identifiering och kommunernas prioritering av brister görs i de årliga dialoger som Trafikverket har med länets kommuner. Prioriteringen av en åtgärd ska primärt bygga på tidigare identifierade brister och behov enligt upprättade åtgärdsvalsstudier.

Processen från att en brist identifieras till dess att objektet tas med i länstransportplanen börjar med att kommunen påtalar bristen till Trafikverket som gör en bedömning om en åtgärdsvalsstudie(ÅVS) behöver upprättas. Brister och behov identifieras med utgångspunkt från fyrstegsprincipen och därefter utreds vilka åtgärder som krävs för att komma till rätta med bristen/bristerna. Beroende på prioriteringsinriktning och vilken nivå på tilldelade medel kan nya objekt läggas in i samband med revidering av transportplanerna. Från det att en brist påtalas till dess att den kan åtgärdas kan det dröja väldigt många år. Detta till följd av långa tider för hantering av planfrågor men framför allt till följd av begränsade ekonomiska medel.

Namngivna vägobjekt

Under tidigare planperioder har det genomförts stora satsningar på att höja trafik-säkerhet och framkomlighet längs regionalt viktiga stråk. Projekt som ofta är mycket kostsamma och svåra att hantera med den begränsade ekonomiska ram som planen hanterar. Två mötessepareringsobjekt har genomförts under planperioden 2018-2029 och färdigställs under planperiodens början. Fler sträckor har brister när det gäller trafik-säkerhet och framkomlighet som kan innebära behov av mötesseparering men inga åtgärdsvalsstudier har gjorts för ytterligare sträckor.

Namngivna vägåtgärder står för 153 miljoner kronor, 28 procent, av planens medel efter Trafikverkets avräkning av upparbetade medel. Avräkningen motsvaras av kostnader kopplade till namngivna vägåtgärder som totalt är 533 miljoner kronor.

Väg 97, etapp 2 Södra Sunderbyn- Sävast

Väg 97 sammanbinder Luleå-Jokkmokk och är en viktig länk mellan kust och inland samtidigt som vägen är betydelsefull för kopplingarna i det s.k. fyrkantsområdet (Luleå-Boden-Älvsbyn-Piteå). Mellan Luleå- Boden sker idag en omfattande arbetspendling och med den pågående industrietableringen i Boden kommer en betydande ökning av trafiken ske, för såväl gods- som persontrafik.

Det har sedan 2007 pågått en etappvis ombyggnad av väg 97 mellan Luleå och Boden där det övergripande syftet är att höja trafiksäkerhet och framkomlighet. Denna etapp, etapp 2, mellan Södra Sunderbyn och Sävast ansluter till etapp 1 på väg 97, Gammelstad-Sunderby sjukhus samt till etapp 3 på väg 97, Sävast-Boden som färdigställdes hösten 2012.

I och med färdigställandet av etapp 2 under 2021 är hela sträckan mötesfri och tack vare en långsiktig satsning i länstransportplanen kan vägen möta det ökade kapacitetsbehovet på sträckan. Total kostnad för etapp 2 är beräknad till 599 miljoner kronor varav ca 222 miljoner kronor har samfinansierats via nationell plan. Planen kommer att belastas med 60 miljoner kronor på grund av kostnader under åren 2022-2023.

Väg 373, etapp 2 Vitsand- Svensbyn

Väg 373 utgör en viktig transportled från inland till kust och pendlingen till och från Piteå från omkringliggande kommuner ökar. Vägen är smal och trafiksäkerheten är låg. Avsaknaden av gång- och cykelväg gör att oskyddade trafikanter delar utrymmet med fordonstrafiken. Syftet med åtgärden är att öka trafiksäkerheten och förbättra den regionala tillgängligheten.

Ettapp 1, E4-Vitsand, har byggts om till mötesfri väg under år 2015-2016. I och med färdigställandet av etapp 2 som beräknas till 2023 är hela sträckan E4-Svensbyn mötesfri. Kostnaden för etapp 2 är beräknad till 263 miljoner kronor varav ca 82 miljoner kronor är samfinansiering via nationell plan. Planen kommer att belastas med 93 miljoner kronor för kostnader under åren 2022-2023.



Gång- och cykelåtgärder statligt vägnät

Framkomlighet, trygghet och trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter är otillfredsställande på flera sträckor i länet. Bristen på tillgänglighet gör att korta resor i hög grad sker med bil vilket inte är förenligt med målet om hållbart resande eller målet för aktiv mobilitet; att minst 25 procent av alla persontransporter ska ske med gång-, cykel- eller kollektivtrafik år 2025.

Att skapa goda förutsättningar i transportsystemet där alla har möjlighet att förflytta sig utan krav på tillgång till bil, bidrar starkt till ett inkluderande samhälle. Gång- och cykelvägar har stor betydelse för att alla, oavsett ålder, kön eller ekonomi, ska kunna bruka transportsystemet. Satsningar på gång- och cykelåtgärder är ett viktigt medel i arbetet med att åstadkomma ett hållbart resande och förbättrad säkerhet för oskyddade trafikanter är positivt ur ett socialt perspektiv. Regeringens cykelstrategi uttrycker att gång- och cykelbanor är viktiga i transportinfrastrukturen för ökad trafiksäkerhet. Förbättrade möjligheter för minskat bilåkande på korta avstånd är också ett viktigt led i klimatomställning samt bra för folkhälsan.

I förslaget till nationell plan har medel avsatts för samfinansiering till länstransportplanerna för cykelåtgärder på statliga vägnätet som ingår inom länstransportplanernas ansvar, under perioden 2022-2026. Medelstillelningen i länstransportplanen för Norrbotten innebär däremot att inga objekt kan genomföras under aktuell period för samfinansiering.

I länets landsbygder är den statliga vägen ofta den enda lokala gatan och utformad utifrån att genomfartstrafiken ska kunna passera effektivt. Vägrummet saknar ofta en anpassning med säkra gång- och cykelstråk, liksom passager och övergångar. Säkerheten för oskyddade trafikanter är låg och möjligheten till cykelpendling är begränsad på grund av blandtrafik med motorfordon och få eller inga parallella vägar. Detta påverkar mindre orter och byars attraktivitet och möjlighet till utveckling för såväl boenden som besökare där behov att korsa vägen även finns för det rörliga friluftslivet. Dessa problem förvärras vintertid på grund av mörker och snövallar som minskar vägbanans bredd och medför siktproblem.

Cykelvägar har en viktig funktion för arbetspendling och skolresor med cykel men fungerar också som en säker infrastruktur för att genomföra kortare resor lokalt eller vidare med andra färdmedel som buss eller tåg. Behovet av cykelåtgärder är stort i länet och något som länets kommuner ofta lyfter som viktigt för såväl landsbygder som i och nära anslutning till tätort. Åtgärder genomförs vid behov efter rekommendation i åtgärdsvalsstudier och i dialog med Trafikverket och berörda kommuner.

I planen omfattar gång- och cykelåtgärder på det statliga vägnätet 124 miljoner kronor vilket motsvarar 22 procent av planens medel efter avräkning.

För planperioden redovisas ett antal större prioriterade objekt men under planperioden kan andra objekt komma att prioriteras beroende på förändrade samhällsförutsättningar, planeringsprocessens utfall eller möjlighet till samfinansiering i samband med andra åtgärder eller annan medfinansiering. Under planperioden

avsätts medel för mindre gång- och cykelåtgärder som exempelvis kan stärka kopplingen till kollektivtrafik eller öka trafiksäkerheten i korsningspunkter med biltrafik. För planperioden redovisas identifierade prioriterade men ej finansierade brister som är tänkbara åtgärder i nästkommande planperiod. Prioritering sker när medel finns tillgängliga och utifrån då rådande läge vilket gör att helt nya behov kan ha uppkommit inför nästkommande planperiod. Samtliga prioriterade finansierade objekt kommer kunna byggstarta tidigast 2028 förutom väg 582, Alvik-Selet, som genomförs 2022-2023 som samfinansiering med bärighetsåtgärder.

Prioriterade namngivna objekt 2022-2033

- ▶ Väg 582, Alvik-Selet, Luleå
- ▶ Väg 750, Buddbyn- Svartbjörnsbyn, Boden
- ▶ Väg 99 Ikano- Björka, Haparanda
- ▶ Väg 616, Gäddvik, Luleå
- ▶ Väg 580, Måttsund, Luleå
- ▶ Väg 796 Överkalix
- ▶ Väg 395 Autio-Erkheikki, Pajala

Prioriterade, ej finansierade, brister i nästkommande planperiod:

- ▶ Väg 97, Harads, Boden
- ▶ Väg 97, Vittjärv-Kusån, Boden
- ▶ Väg 860 Kullen, Gällivare
- ▶ Väg 822/E45, Nattavaaravägen, Gällivare
- ▶ Väg 709 Risögrund-Vikmanholmen-Karlsborg, Kalix
- ▶ Väg 99/E45 Karesuando, Kiruna
- ▶ Väg 968, Rutvik-Kyrkbyn, Luleå
- ▶ Väg 580 Kallax-Måttsund-Antnäs, Luleå
- ▶ Väg 99 Pajala-Mertapalo, Pajala
- ▶ Väg 501, Svensbyn, Piteå
- ▶ Väg 575/575.1, Rosvik, Piteå
- ▶ Väg 936, Jävre, Piteå
- ▶ Väg 98/836/E10, Bränna (Grelsbyn)- Svartbyn, Överkalix

Trafiksäkerhetsåtgärder statligt vägnät

Behovet av mindre trafiksäkerhetsåtgärder längs länets vägnät är mycket stort och effekterna av åtgärderna bedöms höga då de ofta sker omkring tätbebyggda områden eller vid konfliktpunkter för att till exempel åstadkomma trafiksäkrare korsningar, cirkulationsplatser, säkrare överfarter för friluftsliv såsom skidåkare, slädhundsekipage och snöskotrar. Även vissa rastplatsåtgärder kan vara aktuella inom åtgärdsområdet.

För perioden redovisas ett antal planerade projekt som beräknas utföras under planperiodens senare del förutom cirkulationsplats Gäddvik (lagakraft 2019-06-21) som planeras för byggstart 2022. Totalt finns 80 miljoner kronor, 14 procent, avsatta under planperioden.

Planomgången inkluderar även mindre, ej namngivna trafiksäkerhetsåtgärder fördelat med en miljon kronor per år från 2028-2033.

För planperioden redovisas identifierade prioriterade men ej finansierade brister som är tänkbara åtgärder i nästkommande planperiod. Prioritering sker när medel finns tillgängliga och utifrån då rådande läge vilket gör att helt nya behov kan ha uppkommit inför nästkommande planperiod.

Prioriterade namngivna objekt 2022-2033:

- ▶ Väg 616/968 Cirkulationsplats Gäddvik Luleå
- ▶ Väg 95 Cirkulationsplats Silvermuseet Arjeplog
- ▶ Väg 95 Cirkulationsplats Järnvägsgatangatan Arvidsjaur
- ▶ Väg 95/582 Cirkulationsplats Alvik Luleå
- ▶ Väg Timmerleden Hallgrens korsning, Piteå

Prioriterade, ej finansierade, brister i nästkommande planperiod:

- ▶ Väg 94 genom Älvsbyn
- ▶ Väg 94 Planskild passage Alvik, Luleå
- ▶ Väg Timmerleden, Piteå

Kollektivtrafikåtgärder statligt vägnät

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 göras 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

med kunden i fokus. För att stärka kollektivtrafikens attraktivitet i hela länet samt för att effektivisera trafikeringen behövs därför åtgärder av mindre karaktär som stärker hela resan. Åtgärderna som planeras ska höja trafiksäkerhet och tillgänglighet till kollektivtrafikens hållplatser och bytespunkter. Åtgärderna kan oftast genomföras utan att ta fram vägplan.

Exempel på åtgärder som kan göras

- ▶ Standardhöjning och tillgänglighetsanpassning av hållplatser.
- ▶ Utveckling av bytespunkter, till exempel pendlarparkeringar.
- ▶ Åtgärder för effektivare omlopp som minskar körtider, exempelvis förbättrade vändplatser för bussar i linjetrafik.

Åtgärdernas kostnad i planen är 10 miljoner kronor för hela planperioden och motsvarar 2 procent av planens ram. Åtgärder inom åtgärdsområdet kan genomföras tidigast från 2028 då 1,5-2 miljon kronor fördelats årligen. Prioritering av dessa mindre kollektivtrafikåtgärder kommer att genomföras i det löpande samarbetet med Regionala kollektivtrafikmyndigheten i Norrbotten, Trafikverket och Region Norrbotten.

Beroende på beslut i nationell plan kommer behov av en större satsning för medfinansieringen till resecentrum längs Norrbotniabanan sträckan Skellefteå-Luleå att aktualiseras inför nästkommande. Även medfinansiering till Luleå resecentrum liksom nytt resecentrum i Kiruna kan vara aktuellt inför nästa planperiod.

Statlig medfinansiering

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

Region Norrbotten har delat in finansieringen i 2 olika potter, en för miljö- och trafiksäkerhet och en för kollektivtrafikåtgärder.

Genom ett årligt ansökningsförfarande kan kommunerna ansöka om medel till miljö- och trafiksäkerhetsförbättrande åtgärder på kommunala gator och vägar. Regionala kollektivtrafikmyndigheten kan ansöka om medel till framförallt kollektivtrafikanläggningar. Kommuner kan ansöka för flygplatsanläggningar med annan huvudman än staten. Ansökningar behandlas och prioriteras av Region Norrbotten i dialog med Trafikverket.

Sedan 2019 har möjligheten att ansöka om statlig medfinansiering pausats och kommer att återupptas först 2028. Kraftiga kostnadsökningar för genomförandet av mötesfri väg samt Trafikverkets uteblivna möjlighet att godta kommunal förskottering för objektens genomförande har medfört ett mycket begränsat ekonomiskt utrymme i kommande planperiod.

Statlig medfinansiering längs kommunala vägnätet

Statlig medfinansiering för åtgärder inom miljö och trafiksäkerhet på det kommunala väg och gatunätet kan vara gång- och cykelvägar, pendlarparkeringar, säkra passager för oskyddade trafikanter, miljö-, säkerhets- och tillgänglighetsåtgärder inom tätorter. Åtgärderna bör ligga i linje med länsplanens övergripande mål samt övriga relevanta regionala och nationella mål och planer. Satsningarna på att öka tillgänglighet till skolor och koppla ihop kollektivtrafik med andra transportmedel bättre kan med fördel göras med hjälp av denna pott.

Medel från länstransportplanen kan medfinansiera investeringsobjekt med maximalt 50 procent av objektets totala investeringskostnad. Åtgärdsområdets budget i planen uppgår till 60 miljoner kronor fördelat på 10 miljoner kronor per år från 2028.

Statlig medfinansiering till regionala kollektivtrafikanläggningar

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

Medel från länstransportplanen kan medfinansiera investeringsobjekt med maximalt 50 procent av objektets totala investeringskostnad. Åtgärdsområdets budget i planen uppgår till 6 miljoner kronor fördelat på 1 miljoner kronor per år från 2028.

Medfinansiering till byggande av enskilda vägar

Region Norrbotten ger årliga bidrag för byggande och rekonstruktion av enskilda vägar. Kommuner, organisationer, till exempel vägförening, samfällighetsförening eller vägsamfällighet och i vissa enstaka fall en enskild markägare kan som enskild väghållare ansöka om bidrag. Samtliga objekt kräver däremot medfinansiering med minst 30 procent och måste vara statsstödsberättigade vägar. För statlig medfinansiering på enskilt vägnät är ansökningsperioden öppen året runt. Ansökningsprocessen hanteras av Trafikverket och har dialog om förslag till beslut med Region Norrbotten.

Åtgärdsområdets budget i planen uppgår till 12 miljoner kronor fördelat på 2 miljoner kronor per år från 2028.

Utvecklingsåtgärder

Ett åtgärdsområde för utvecklingsåtgärder avser att snabbt kunna möta såväl näringslivets som samhällets behov i den stora omställningen för att nå klimatmålen som pågår i Norrbotten. Medlen för utvecklingsåtgärder 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. Hittills okända åtgärder som är av regional betydelse kan möjliggöras genom medel från utvecklingsåtgärder. Då kännedom saknas om var behoven kommer uppstå kan åtgärder omfatta samtliga åtgärdsområden och även samfinansiering av objekt i nationell plan som är av regional betydelse.

I planen avsätts totalt 56 miljoner kronor till utvecklingsåtgärder under planperioden vilket motsvarar 10 procent. Samtliga nu identifierade prioriterade namngivna åtgärder i åtgärdsområdet kan tidigast utföras 2027-2028 till följd av den låga medelstillsdelningen i planen. Med anledning av utvecklingen i länet är en tidigareläggning av utförandet önskvärd.

Prioriterade namngivna objekt 2022-2033:

- ▶ Väg 505 Ny anslutning Haraholmen Piteå
- ▶ Väg 97/Travbaneleden Boden
- ▶ Väg 831/Kullenvägen Gällivare

Prioriterade, ej finansierade, brister i nästkommande planperiod:

- ▶ Väg 97 korsningar och trafikplatser, Luleå-Boden (Trimningsåtgärder)
- ▶ Korsningar/vägar, Boden, Generellt utifrån samhällsomställning (Trimningsåtgärder Bodenområdet)
- ▶ Korsningar/vägar, Gällivare, Generellt utifrån samhällsomställning (Trimningsåtgärder Gällivareområdet)

Planeringsutrymme

Planeringsutrymme är medel för hantering av framförallt brister i planens senare del där olika typer av åtgärder identifieras i åtgärdsvalsstudier.

Planeringsutrymme avser också kunna hantera eventuella kostnadsfördyringar av framförallt större pågående projekt eller tillkommande åtgärder till följd av förändrade förutsättningar.

I planen avsätts totalt 50 miljoner kronor till planeringsutrymme under planperioden vilket motsvarar 9 procent.

Prioriterade identifierade brister

Prioriterade identifierade brister som skulle kunna innebära namngiven åtgärd där åtgärdsvalsstudier pågår eller kan komma att startas under planperioden. Utifrån förändrade förutsättningar kan andra brister identifieras och prioriteras för utredning och åtgärd.

Tabell 6.3 Identifierade brister som skulle kunna innebära namngiven åtgärd där åtgärdsvalsstudier pågår eller kan komma att startas under planperioden.

Identifierad	Planeringsfas	Typ av åtgärd
Väg 95, stråkanalys	ÅVS pågår	
Väg 99, stråkanalys	ÅVS pågår	
Väg 374, Öjebyn-Arnamark	Prioriterad brist	Mötesfri väg
Väg 94 Antnäs-Älvsbyn	Prioriterad brist	Mötesfri väg
E4-Luleå Airport	Prioriterad brist	Väganslutning
Väg 97, Boden-Bredåker, Boden	Prioriterad brist	Mötesfri väg

7 Samband med nationell plan, regeringsuppdrag och grannlänets plan

7.1 Nationell plan

I juni 2021 gav regeringen i uppdrag till Trafikverket att ta fram förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen. I direktiven anges de ekonomiska ramarna sammanlagt uppgå till 799 miljarder kronor för nationell plan och länsplaner varav:

- ▶ 165 mdr för vidmakthållande/underhåll av statliga järnvägar.
- ▶ 197 mdr för vidmakthållande/underhåll av statliga vägar inklusive bärighet och tjälsäkring av vägar samt till bidrag av enskild väg.
- ▶ 437 mdr för utveckling av transportsystemet.

Inom ramen för utveckling av transportsystemet går 42 miljarder kronor till länstransportplanerna. Norrbotten har tilldelats en preliminär planeringsram på 936 miljoner kronor.

Trafikverket redovisade förslag till nationell plan 30 november 2021 och remissperioden pågår fram till 28 februari. Regeringen förväntas därefter fatta beslut om den nationella planen.

7.2 Regeringsuppdrag

Regeringen beslutade 25 september 2021 att ge i uppdrag till Trafikverket att analysera behovet av åtgärder i transportinfrastrukturen med anledning av större företagsetableringar och företagsexpansioner i Norrbottens och Västerbottens län. Uppdraget omfattar:

- ▶ Analysera vilken påverkan de stora företagsetableringarna och företagsexpansionerna som nu pågår eller planeras i Norrbottens och Västerbottens län har för transportinfrastrukturen.
- ▶ Analysera behov av åtgärder för att förbättra transportinfrastrukturen, i främst Norrbottens och Västerbottens län, som kan väntas uppstå med anledning av denna samhällsomställning.

I analysen ingår eventuellt behov av tidigareläggning av åtgärder i gällande nationell plan och att vid behov föreslå andra åtgärder. Uppdraget ska koordineras med uppdraget om förslag till ny nationell plan samt med Region Norrbotten i arbetet med att ta fram förslag till länstransportplan.

Uppdraget redovisades 30 november 2021 och analysen visar att nuvarande finansiella ramar i länstransportplanerna ger ett mycket begränsat utrymme för nya åtgärder i det regionala statliga vägnätet. Dagen planeringsramar 2022-2033 kommer inte kunna inrymma det behov som uppkommer med anledning av de stora industriinvesteringar som sker i Norrbotten och Västerbotten. Vidare konstateras i uppdraget att de stora etableringarna och den ökande befolkningen inte kunnat förutses i tidigare infrastrukturplanering och är något som förväntas fortsätta i ett längre perspektiv. För att säkerställa genomförandet av de föreslagna åtgärderna föreslår Trafikverket att en extra satsning till de regionala länstransportplanerna prövas.

I juli 2021 har regeringen även gett Trafikverket i uppdrag att påbörja planläggningsarbetet för sträckan Skellefteå–Luleå på Norrbotniabanan med syfte att möjliggöra en byggstart för sträckan inom ramen för nationell plan 2022-2033.

Norrbotniabanan sträckan (Umeå) Dåva-Skellefteå ingår i nationell plan 2018-2029 med byggstart 2025-2027. I Trafikverkets redovisning av regeringsuppdraget 25 september 2021 bedöms Norrbotniabanan sträckan (Umeå) Dåva-Skellefteå kunna tidigareläggas något år. Analys av eventuell tidigareläggning av sträckan Skellefteå- Luleå har inte hanterats inom ramen för regeringsuppdraget med motivering att sträckan inte ingår i nationell plan 2018-2029.

Med anledning av stora mötessepareringsåtgärder i pendlingsstråken Luleå-Boden och Piteå har länstransportplanen en begränsad ekonomisk ram inför kommande planperiod 2022-2033. Samtidigt som mötessepareringsåtgärderna är en viktig förutsättning inför en förväntad ökad trafikering i stråket innebär en låg årlig medelstilldelning att prioriterade utvecklingsåtgärder i planen inte kan genomföras förrän efter 2028.

En extra satsning till länstransportplanen enligt Trafikverkets förslag kan bland annat möjliggöra utrymme för att tidigarelägga prioriterade utvecklingsåtgärder i planen samt prioriterade brister i nästkommande planperiod för ökad framkomlighet med anledning av industrietableringarna. För en hållbar utveckling av samhället i den snabba omställningen är också möjligheten till satsningar på gång- och cykel samt kollektivtrafik längs det statliga vägnätet viktigt i närtid. Ett ökat utrymme möjliggör också att den statlig medfinansiering till det kommunala vägnätet och till kollektivtrafik kan återupptas innan 2028 för att stödja den utveckling av samhället som sker i närtid.

7.3 Grannlänets plan

Norrbotniabanans sträckning, Umeå-Luleå, binder samman Norrbotten och Västerbotten. Under planperioden kommer byggandet av sträckan Umeå- Skellefteå att pågå samt planering för byggstart av sträckan Skellefteå- Luleå under planperioden.

Till de större insatserna i länstransportplanen för Västerbottens län under kommande tolvårsperiod hör utveckling av ett antal resecentrum längs Norrbotniabanan på sträckan Umeå-Skellefteå.

Utifrån nu gällande planförslag för nationell plan kommer en större insats för utveckling av resecentrum vara aktuellt på sträckan Skellefteå-Luleå först under nästa planperiod i länstransportplanen för Norrbottens län.



8 Konsekvenser och effekter av planförslaget

8.2 Samlad effektbedömning

En samlad effektbedömning är utförd på planförslaget, de åtgärdsområden som ingår i planen för planperioden 2022 – 2033 samt för planen som helhet. De namngivna objekten Väg 97, etapp 2 Södra Sunderbyn-Sävest och Väg 373, etapp 2 Vitsand-Svensbyn bedöms inte eftersom det är pågående projekt och finns med i föregående plan. Effektbedömningen är en kombinerad värdering av samhällsekonomiska kalkylvärden för åtgärderna, effekter som inte ingår i de samhällsekonomiska kalkylerna samt en kombination av uppfyllelse av funktionsmål och hänsynsmål. En samlad effektbedömning enligt Trafikverkets metodik utgår från de tre perspektiven ekologisk, ekonomisk och social hållbarhet.

Effektbedömningen utgår från den målstruktur som finns inom svensk transportpolitik i enlighet med den transportpolitiska propositionen ”Mål för framtidens resor och transporter” (Prop. 2016/09:93). Det övergripande målet är ”att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet”. Under det övergripande målet finns ett funktionsmål och ett hänsynsmål. Funktionsmålet syftar till att skapa en grundläggande tillgänglighet och bidra till utvecklingskraft i hela landet. Hänsynsmålet syftar till högre trafiksäkerhet samt förbättrad miljö och hälsa.

Trafikverket har där det varit möjligt redovisat med samhällsekonomiska beskrivningar och kalkyler för de enskilda objekten. I de fall där det inte finns kalkyler framtagna för de planerade åtgärder beror det främst på att betydande delar av planeringsramen avsätts till åtgärdsområden, där specifika åtgärder ännu inte beslutats mer än för planens inledande år, samt till åtgärdsvalsstudier. I nedanstående tabell visas en sammanställning av effekterna på funktionsmålet och hänsynsmålet inom länstransportplanens åtgärdsområden samt planen som helhet.

Effekter per investeringsobjekt

För planperioden 2022–2033 finns fem väginvesteringsobjekt för vilka Trafikverket tagit fram samlade effektbedömningar. I nedanstående avsnitt ges en kort sammanfattning för respektive åtgärds samlade effektbedömning; samhällsekonomisk lönsamhet och bedömda bidrag till långsiktig hållbarhet samt målkonflikter. I tabellen görs dock enbart samlade bedömningar på åtgärdsområdena i stort och planen som helhet.



Stora vägojekt	Pott/åtgärdsområde						Planens sam helhet		
	Välg 97, S Sunderbyn-Sävast mötesseparering	Välg 373, Vitsand-Sunderbyn mötesseparering, Piteå	Gång och cykel statligt vägnät	Trafiksäkerhet statligt vägnät	Kollektivtrafik statligt vägnät	Statlig medfinansiering	Utvecklingsåtgärder		
			+	+	+	+	+	+	Tillförlitlighet
			+	+	o	+	+	+	Tryggt & Bekvämt
			+	+	+	+	+	+	Tillförlitlighet
			+	+	+	+	+	+	Nöjdhet & Kvalitet
			+	+	+	+	+	+	Pendling
			+	+	+	+	+	+	Tillgänglighet storstad
			+	+	+	+	+	+	Interregionalt
			+	+	+	+	+	+	Jämnställdhet transport
			+	+	+	+	+	+	Lika möjlighet
			+	+	+	+	+	+	Kollektivtrafiken
			+	+	+	+	+	+	Funktionshinder
			+	+	+	+	+	+	Skolväg
			+	+	+	+	+	+	Barn och unga
			+	+	+	+	+	+	Kollektivtrafik, gång och cykel
			+	+	+	+	+	+	Mängd person- och lastbilstrafik
			+	+	+	+	+	+	Energi per fordonskilometer
			+	+	+	+	+	+	Energi bygg, drift, underhåll
			+	+	+	+	+	+	Människors hälsa
			+	+	+	+	+	+	Befolkning
			+	+	+	+	+	+	Luft
			+	+	+	+	+	+	Vatten
			+	+	+	+	+	+	Mark
			+	+	+	+	+	+	Landskap
			+	+	+	+	+	+	Biologisk mångfald, Växtliv, Djurliv
			+	+	+	+	+	+	Form och Kulturlämningar, Annat
			+	+	+	+	+	+	Döda & svårt skadade
			+	+	+	+	+	+	Trafiksäkerhet

Figur 8.1 Samlad effektbedömning enligt Trafikverkets bedömning.

Väg 97, S Sunderbyn-Sävast mötesseparering

Objektet har påbörjats i föregående plan och ingår inte i den samlade effektbedömningen. En samlad effektbedömning har genomförts av Trafikverket som kommenteras nedan.

Investeringen syftar till att öka trafiksäkerheten och att ge bättre framkomlighet för person- och godstransporter. Den samhällsekonomiska kalkylen ger en nettonuvärdeskvot om 0,04 vilket innebär att den är lönsam, om än på marginalen, och bidrar därmed till långsiktig ekonomisk hållbarhet. Åtgärden gynnar främst fordonstrafik i ett pendlings- och godsstråk, men då hastigheten på sträckan ökar bedöms investeringen bidra till ökade utsläpp. Det bidrar inte till en ekologisk hållbarhet. Åtgärden förbättrar trafiksäkerheten för bil-, cykel- och gångtrafikanter. Ökad trygghet och minskad barriäreffekt då säkra passager, GC-passager, anläggs ger möjligheter till ökade fysiska kontakter vilket bidrar till social hållbarhet.

Målkonflikter som är identifierade är att framkomligheten och trafiksäkerheten ökar medan utsläppen ökar.

Väg 373, Vitsand-Svensbyn mötteseparering, Piteå

Objektet har påbörjats i föregående plan och ingår inte i den samlade effektbedömningen. En samlad effektbedömning har genomförts av Trafikverket som kommenteras nedan.

Åtgärden syftar till att öka trafiksäkerheten och förbättra regional tillgänglighet. Enligt den samhällsekonomiska kalkylen är åtgärden samhällsekonomiskt olönsam i och med en nettonuvärdeskvot på -0,29 och därmed inte ekonomiskt hållbar. Åtgärden medför intrång i landskapet, barriäreffekter för djur- och naturliv samt påverkar naturvärden, vilket innebär ett negativt bidrag till ekologisk hållbarhet. Åtgärden ger positivt bidrag till sociala hållbarhet. De största positiva effekterna är förbättrad trafiksäkerhet och restidsvinster.

Ökad trafiksäkerhet, ökad rörlighet för gång- och cykel och restidsvinster sker på bekostnad av påverkan på landskapet, naturvärden samt marginellt högre CO₂-värden.



Väg 95 Cirkulationsplats Silvermuseet Arjeplog

Åtgärden syftar till att förbättra trafiksäkerheten eftersom vägen inbjuder till högre hastigheter än det tillåtna. Ingen nettonuvärdeskvot har beräknats. Den sammanvägda samhällsekonomiska lönsamheten bedöms som osäker. Åtgärden i form av en cirkulationsplats innebär fördröjning för trafiken som passerar längs väg 95 men bidrar till regional utveckling och en attraktivare vägmiljö intill centrum. Med hänsyn till ekologisk hållbarhet ger cirkulationsplatsen ökad klimatpåverkan genom byggande, drift, underhåll samt påverkan på trafiken. Åtgärden ger även intrång i landskapet men en cirkulationsplats bedöms vara mer attraktivt för stadsbilden. Med hänsyn till social hållbarhet minskar åtgärden antalet dödade och svårt skadade samt underlättar för den lokala trafiken, oavsett färdmedel. Sammanfattningsvis påverkas trafiksäkerhet, landskap och lokala resor positivt medan näringslivets transporter och klimat påverkas negativt.

Väg 505 Ny anslutning Haraholmen, Piteå

Syftet med åtgärden är att förbättra framkomligheten och trafiksäkerheten i korsningen mellan väg 506 och 505 i Piteå kommun. Den samhällsekonomiska kalkylen ger en nettonuvärdeskvot på 2,37 och visar därmed på lönsamhet där restidsvinster och trafiksäkerhetseffekter utgör de största posterna. Detta bedöms kunna skapa förutsättningar för regional utveckling genom positiva effekter till näringslivet och en kostnadseffektiv tillväxt. En ny vägsträcka och flytt av korsning ger däremot ett ökat intrång i landskapet och byggskedet medför ökad klimatpåverkan. Det innebär att den ekologiska hållbarheten bedöms påverkas negativt. Åtgärden ger ett positivt bidrag till social hållbarhet eftersom bättre väg- och körförhållanden ökar trafiksäkerheten. Åtgärden leder också till minskad restidsosäkerhet och färre olyckor. Både män och kvinnor får det bättre av åtgärden även om män i högre utsträckning kör bil, samtidigt sker inga försämringar för andra trafikslag.

En målkonflikt är positiva effekter gällande framkomlighet och trafiksäkerhet för fordonstrafik men negativa effekter för naturmiljön i och med intrång i tidigare orört landskap, dock relativt nära befintlig korsning.

Väg 97 korsning Travbaneleden, Boden

Syftet med åtgärden är att öka trafiksäkerheten, förbättra framkomligheten samt tillgängligheten mellan stadsdelar. Syftet är även att förbättra situationen längs Gamla Lulevägen, korta räddningstjänstens utryckningsvägar och Möjliggöra korsningen med väg 97 för en framtida ny sträckning av väg 97 utanför centrumkärnan. Länstransportplanen finansierar en cirkulationsplats, en GC-väg och en förskjutning väg 97. Statligt bidrag från länstransportplanen utgår också till kommunen som finansierar resterande del. Effekterna i bedömningen omfattar hela åtgärds paketet, inte enbart delarna som finansieras av länstransportplanen.

Åtgärden är samhällsekonomiskt olönsam med en nettonuvärdeskvot på -1,06 och bidrar därmed inte till ekonomisk hållbarhet. Åtgärder påverkar fordonstrafiken i tätort, trafiken fördelar sig på länkarna så att utsläppen ökar. Den negativa påverkan

på Svartbyträsket bedöms dock minska. Den sammantagna bedömningen är att åtgärden inte bidrar till ekologisk hållbarhet. Att säkra passager, GC-portar och ny väg som förbinder stadsdelar anläggs ger ökad trygghet, minskad barriäreffekt och möjligheter till ökade fysiska kontakter. Det bidrar till den sociala hållbarheten.

Åtgärden är positiv för trafiksäkerheten men innebär även ökade utsläpp och ökade restider. Vilket utgör en målkonflikt.

Effekter på transportpolitiska mål

I följande avsnitt görs en bedömning av de transportpolitiska målens uppfyllnad utifrån olika åtgärdsområden. Ingen bedömning görs på objektnivå.

Gång- och cykelåtgärder

Åtgärderna bedöms ge positiv effekt till medborgarnas resor på grund av ökad trygghetskänsla till följd av att oskyddade trafikanter separeras från övrig biltrafik. Åtgärderna innebär sammantaget en ökad gång- och cykelandel. Näringslivets transporter ger positivt bidrag till följd av att belastningen på andra transportslag minskar. Åtgärderna väntas få positiva effekter för barn och unga, som får lättare att ta sig till skola eller skolskjuts på egen hand. Bidrag till funktionsmålet bedöms därmed som övergripande positivt.

Gång- och cykelåtgärderna bedöms generellt påverka hälsa, befolkning och luft positivt till följd av en förväntad överflyttning från biltrafik till gång och cykel. Även gällande klimat har åtgärderna positiv inverkan genom att minska mängden personbilstrafik, dock bedöms klimatpåverkan negativ vid byggande, drift och underhåll av infrastruktur. Cykelåtgärderna bidrar till ökad trafiksäkerhet och förbättrad framkomlighet för oskyddade trafikanter i synnerhet samt för biltrafiken i allmänhet. Bidraget till hänsynmålet bedöms övergripande som positivt men är svårbedömt gällande miljö och landskap.



Trafiksäkerhet statligt vägnät

Trafiksäkerhetsåtgärderna bedöms bidra positivt vad gäller medborgares och näringslivets resor. Även för barn och unga, gång och cykel samt kollektivtrafik bedöms åtgärderna som positiva till följd av ökad trafiksäkerhet. Bidraget till funktionsmålet bedöms övervägande positivt.

Gällande hänsynsmålet är påverkan mer oklar, till vissa delar kan buller och utsläpp öka beroende på karaktär av investering. Klimatpåverkan från byggande, drift och underhåll bedöms som negativ eftersom byggnation per definition innebär nya utsläpp.

Kollektivtrafik statligt vägnät

När det gäller funktionsmålet bidrar kollektivtrafikåtgärder som helhet positivt. Åtgärderna innefattar ökad tillgänglighet till kollektivtrafik genom utveckling av bytestpunkter, standardhöjning och tillgänglighetsanpassning av hållplatser. Det bedöms ha positiva effekter på bland annat medborgarnas resor, användbarhet för funktionshindrade och barn och ungas möjligheter att resa.

Gällande hänsynsmålet är effekterna på landskap, vatten och mark oklara. Kollektivtrafikåtgärder bedöms ha positivt bidrag till människors hälsa och till följd av att resandeökning i kollektivtrafiken leder till ökad fysisk aktivitet. En resandeökning i kollektivtrafiken bedöms ha positiv påverkan på klimat i och med en överflyttning från bil. Däremot bedöms klimatpåverkan negativ för byggande, drift och underhåll.

Statlig medfinansiering

Inom åtgärdsområdet finns bland annat medel till kollektivtrafik-, trafiksäkerhets- och cykelåtgärder. Åtgärderna bedöms bidra positivt till funktionsmålet, bland annat genom positiva effekter för barn och unga, jämställdhet och ökad andel gång- och cykel samt kollektivtrafik.

Gällande funktionsmålet bedöms åtgärdsområdet bidra positivt till trafiksäkerhet, hälsa, befolkning och luft. Gällande klimat bedöms åtgärderna ha negativ påverkan på klimat gällande bygg, drift och underhåll men positiv påverkan på mängden person- och lastbilstrafik genom ökade möjligheter till gång, cykel och kollektivtrafik.

Utvecklingsåtgärder

Utvecklingsåtgärderna innefattar tre prioriterade objekt som sammanvägt bedöms ha positivt bidrag till näringslivets transporter, pendling och den interregionala tillgängligheten. Åtgärdsområdet bedöms sammantaget bidra positivt till funktionsmålet.

När det gäller åtgärdernas bidrag till hänsynsmålet är bidraget till stora delar oklart. Trafiksäkerheten bedöms dock påverkas positivt. Klimatpåverkan från bygg, drift och underhåll bedöms ha negativ påverkan.

8.2 Övriga effekter av planförslaget

Förslaget till Länstransportplan för Norrbottens län förhåller sig till mål och direktiv på olika sätt. Följande del beskriver konsekvenser och effekter kopplat de särskilda redovisningar som direktivet för planarbetet från regeringen anger. Bland annat lyfter direktivet fram betydelsen av att arbeta för ett transporteffektivt samhälle och att åtgärder ska kopplas till bostadsbyggande och betydande industrisatsningar.

Effekter på bostadsbyggandet

Att sja om olika infrastrukturinvesteringars direkta effekt för bostadsbyggandet är svårt. Däremot kan man konstatera att ökad tillgänglighet, förenkling för människor att röra sig mellan olika platser, skapar förutsättningar för att fler bostäder byggs rent allmänt. Å andra sidan, är det inte nödvändigtvis så att infrastruktur och transporter har avgörande betydelse för ett ökat bostadsbyggande utan snarare andra faktorer såsom att hitta attraktiva platser i form av sjönära lägen, fungerande daglig service och finansiella förutsättningar såsom bankernas vilja att bevilja lånefinansiering.

Länstransportplanen tar sin utgångspunkt i Regional utvecklingsstrategi Norrbotten 2030 där hög livskvalitet i attraktiva livsmiljöer är ett prioriterat insatsområde. Prioriteringar i planen stödjer kommunernas planerade bostadsbyggande och bidrar till ett hållbart resande med gång- och cykelåtgärder samt kollektivtrafikåtgärder både längs statlig vägnätet och det kommunala vägnätet genom medfinansiering.

De namngivna objekten på väg 97 och 373 ingår inte i den samlade bedömningen. Det är trots det relevant att kommentera att dessa vägar bedöms ge vissa positiva effekter på bostadsbyggandet till följd av industrietableringar som inte var känt vid tidpunkten för föregående plans bedömning. Valfungerande infrastruktur på dessa vägar är en förutsättning för att öka boendeattraktiviteten och möta efterfrågan på bostadsbyggandet som behovet av ny arbetskraft medför. Länstransportplanens satsningar på mötesfri väg, väg 97 Luleå- Boden samt väg 373 Vitsand-Svensbyn är starka pendlingssträckor som stödjer god tillgänglighet i arbetsmarknadsregionen och bidrar positivt till effekterna på bostadsbyggandet i länet. Länstransportplanen har däremot begränsade möjligheter att under planperioden möta den förväntade bostadsutvecklingen i kommunerna med exempelvis samfinansiering för en attraktiv och hållbar utveckling av samhället. Därutöver bedöms de åtgärder som kopplar till åtgärdsområdet effektivisering av kommunala vägar ge vissa effekter på bostadsbyggandet i länet genom att möjliggöra förbättrade pendlingsstråk inom länets stadsområden framförallt med kollektivtrafik samt gång och cykel. På grund av begränsad medelstilldelning kommer ingen medfinansiering till kommunerna eller till kollektivtrafik att vara möjlig förrän tidigast 2028. Även möjligheter till gång- och cykelåtgärder längs statliga vägnätet är begränsade.

Under planperioden kan antas att bostadsbyggandet ökar kraftigt i länet med anledning av det stora behovet av arbetskraft i samband med de stora industriinvesteringarna. I dagsläget är inte hela bilden över var behoven kommer uppstå känt men kommunerna arbetar aktivt med nya detaljplaner för bostäder, handel och annan verksamhet. Byggföretagens bedömning är att 100 000 fler bostäder behöver byggas till 2040 i Norrbotten och Västerbotten. Till skillnad från tidigare bedömningar om vilken effekt infrastruktursatsningar kan ha för bostadsbyggandet är den stora industriomställningen i Norrbotten och behovet av arbetskraft det som driver på ett ökat bostadsbyggande i länets kommuner. Behovet av infrastruktur blir snarare en konsekvens av den utveckling som sker än en effekt av infrastruktursatsningen.

Det investeringsobjektet som har störst betydelse för ett ökat bostadsbyggande genom det samhällsbygge som det är och som har möjlighet att förändra strukturer på ett tydligt sätt är Norrbottenbanan. Banan leder till ökat bostadsbyggande vilket är en nytta av nationell betydelse. Norrbottenbanestråkets kommuner har sedan cirka 30 år tillbaka med långsiktig planering skapat förutsättningar för ett järnvägsbaserat, linjärt storstadsalternativ med goda kopplingar även till Ortsstråken längs anknyttande banor. Merparten av bostäderna bedöms tillkomma i centralorterna, men betydelsefulla tillskott bedöms även ske i vissa av de små stationsorterna. Bättre tillgänglighet kommer dessutom att leda till ökade fastighetsvärden

Effekter för industrisatsningar

I Norrbotten sker nu historiska satsningar på industrietableringar och utveckling för en grön omställning. Inom ramen för Regeringsuppdraget om åtgärder med anledning av de stora industrietableringarna visar tidiga analyser av satsningarna att i Boden och Gällivare ökar den lokala vägtrafiken till följd av byggtrafik, arbetspendling och befolkningsökningar. Åtgärder i det statliga regionala vägnätet har identifierats i analysen och behoven kommer uppstå i närtid. Kostnaden för dessa bedöms uppgå till drygt 200 miljoner kronor men ett fortsatt utredningsarbete krävs för att få den kompletta bilden av behoven. Detta är åtgärder som förutsätts finansieras i region Norrbottens länsplan för regional transportinfrastruktur. Liknande utveckling kan förväntas i Luleå men ingår inte i analysen.

Länstransportplanens medel för utvecklingsåtgärder bidrar positivt till effekter för industrisatsningar men kommer inte kunna genomföras förrän tidigast 2028. De åtgärder som föreslås inom åtgärdsområdet utvecklingsåtgärder behöver genomföras i närtid för att möta näringslivets behov utifrån tidplan för produktionsstart. Bedömningen är att ytterligare behov kommer uppstå i det lokalt statliga vägnätet med anledning av att fler etableringar kommer ske i Norrbotten. De stora satsningarna på mötesfri väg, väg 97 Luleå- Boden samt väg 373 Vitsand-Svensbyn är viktiga åtgärder som möter kraftigt ökat transportbehov på väg och bidrar positivt till effekterna för industrisatsningar. Samtidigt är också dessa kostsamma åtgärder anledningen till den låga medelstilldelningen i planen som medför mycket begränsade möjligheter att genomföra åtgärder förrän efter 2028.

Den stora effekterna på bostadsbyggande i Norrbotten Västerbotten fås då Norrbottenbanan (finansieras i nationell transportplan) är fullt utbyggd och är snarare en förutsättning för industriutvecklingen som sker i Norrbotten och Västerbotten. Som en effekt av utvecklingen har Byggföretagen region Norr beräknat en årlig byggtakt från dagens 2 400 bostäder till 5 000 bostäder år 2030 och 6 000 år 2040.

Effekter för att skapa ett transporteffektivt samhälle

För att skapa ett transporteffektivt samhälle krävs nära samverkan mellan kommun, region, kollektivtrafikmyndighet och Trafikverket och samverkan mellan infrastrukturplanering och bebyggelseplanering.

Satsningar i planen bidrar till att knyta ihop transportsystemet och transportslagen för att stödja en hållbar utveckling. Gång- och cykelåtgärder samt kollektivtrafikåtgärder är viktiga satsningar som bidrar till en god effekt för ett transporteffektivt samhälle.

Planförslaget har avsatt medel till medfinansiering för åtgärder på kommunalt vägnät, men på grund av låg medelstilldelning kan möjlighet till medfinansiering återupptas först 2028. Samma gäller för möjligheten till kollektivtrafikåtgärder.

8.3 Strategisk miljöbedömning

Enligt miljöbedömningsförordning (2017:966) ska en länstransportplan alltid antas medföra en betydande miljöpåverkan. Det innebär enligt 6 kap. 3 § miljöbalken att en strategisk miljöbedömning (fortsättningsvis även kallad miljöbedömning) ska genomföras.

Miljöbedömningen är en process med samrådsförfarande som genomförs integrerat med framtagandet av en plan eller ett program. Miljöbedömningen resulterar i en miljökonsekvensbeskrivning (MKB) som en del av analysen av strategiska vägval och åtgärder.

Miljöbedömningen utförs som en målledd bedömning, där en bedömning av utvecklingen med planförslaget i relation till det transportpolitiska Hänsynsmålet och miljökvalitetsmål görs. Bedömningen om planförslaget bidrar eller motverkar målen görs.

Ett avgränsningssamråd som avser miljökonsekvensbeskrivningens omfattning och detaljeringsgrad, med hänsyn till de punkter som anges i 6 kap. 12 § miljöbalken har genomförts under juli och augusti 2021. Länstransportplanen inklusive MKB var även ute på remiss från mitten av december 2021 till och med februari 2022.

De fokusområden där en betydande påverkan bedömts kunna uppstå genom planens genomförande är: Klimat, Landskap, Hälsa och livskvalitet samt Hushållning av resurser. Dessutom omfattas miljöbedömningen även av frågor kring Klimatanpassning.

Objekt i länstransportplanen har en huvudinriktning på vidmakthållande och förbättring av befintlig väginfrastruktur med en tydlig trafiksäkerhetsinriktning, d.v.s

steg 3 åtgärder enligt fyrstegsprincipen. Beträffande antalet objekt så ligger därmed tyngdpunkten i planförslaget på steg 3-åtgärder. Inga nya stora nyinvesteringar, steg 4 åtgärder, ingår i länstransportplanen men de pågående objekten väg 373 Vitsand-Svensbyn, Piteå och väg 97 Södra Sunderbyn-Sävest avslutas inom planperioden. Efter avräkning av hög upparbetning i föregående länstransportplan är den ekonomiska ramen justerad till 551 MSEK.

I länstransportplanen ingår åtgärdsområdena

- ▶ Stora namngivna objekt (>50 MSEK), pågående objekt avslutas, inga nya objekt påbörjas
- ▶ Gång- och cykelåtgärder, statligt vägnät
- ▶ Trafiksäkerhetshöjande åtgärder, statligt vägnät
- ▶ Kollektivtrafikåtgärder, statligt vägnät
- ▶ Statlig medfinansiering till: kommunala vägnätet, kollektivtrafik, enskilda vägar
- ▶ Planeringsutrymme
- ▶ Utvecklingsåtgärder

I arbetet med miljöbedömningen har Trafikverkets framtagna bedömningsgrunder för den nationella transportplanen använts som underlag och anpassats till länstransportplanens förutsättningar.

Sammanfattning miljöbedömning

I det här avsnittet görs en sammanfattande bedömning i tabellform, se figur 8.2. Miljökonsekvensbeskrivningen redovisas i bilaga 1.

I den samlade bedömningen av betydande miljöpåverkan görs en helhetsbedömning av länstransportplanen. Bedömningarna genomförs på ett generellt plan och visar endast en översiktlig bedömning av respektive åtgärdsgrupps miljöpåverkan.

Sammantaget bedöms länstransportplanens åtgärder kunna bidra till att mål för framförallt klimatpåverkan, luft, hälsa, befolkning och klimatanpassning uppfylls.

Ett antal av objekten och åtgärdsgrupperna gynnar biltrafik och innebär ökade utsläpp till luft och därmed även ökad klimatpåverkan. Likaså innebär flertalet objekt ett ökat markanspråk som kan innebära negativa effekter för naturmiljö och landskap varför det råder osäkerhet kring graden av måluppfyllelse som planen kan bidra med.

Jämförelsealternativet bedöms motverka måluppfyllelse av klimatpåverkan, hälsa och luft samt innebära sämre klimatanpassning.

Länstransportplanen bedöms sammantaget kunna bidra till att ett antal nationella miljö kvalitetsmålen kan uppfyllas: Begränsad klimatpåverkan, Frisk luft, Giftfri miljö, Levande sjöar och vattendrag och God bebyggd miljö.

	Klimat	Landskap			Hälsa och livs-kvalitet			Hushållning av resurser				
Samlad miljöbedömning – Länstransportplan Norrbotten 2022-2033	Klimatpåverkan	Landskap	Naturmiljö	Kulturmiljö	Hälsa	Befolkning	Luft	Mark	Vatten	Hushållning med naturresurser	Jord	Klimatanpassning
+ Bidrar till måluppfyllelse. Planförslaget bidrar till måluppfyllelse men innebär inte att mål uppfylls.												
(+) Möjlighet/potential att bidra till måluppfyllelse. Planförslaget kan möjliggöra bidrag till måluppfyllelse. Men det råder osäkerhet om bidraget kommer att realiseras, osäkerheter kring var och hur åtgärder kommer att genomföras, osäkerheter om åtgärders effekt eller osäkerhet om samhällsutveckling.												
(-) Osäkerhet innebär risk för att måluppfyllelse motverkas. Osäkert om planförslagets effekter är sådan att det finns risk för att de motverkar måluppfyllelse. Kan utgöras av osäkerheter kring genomförande av åtgärder, osäkerheter om åtgärders effekter eller osäkerheter om annan samhällsutveckling.												
- Motverkar måluppfyllelse. Planförslaget ger effekter som verkar i motsatt riktning som behövs för att nå målen.												
X Ej bedömt.												
Stora vägobjekt • Väg 97 Södra Sunderbyn-Sävast • Väg 373 Vitsand-Svensbyn, Piteå	Bedöms inte i Länstransportplan 2022-2033											

	Klimat	Landskap			Hälsa och livs-kvalitet			Hushållning av resurser				
Gång- och cykelåtgärder statligt vägnät, prioriterade namngivna objekt • Väg 582 Alvik-Selet, Luleå • Väg 750 Buddbyn-Svartbjörnsbyn, Boden • Väg 99 Ikano-Björka, Haparanda • Väg 616 Gäddvik, Luleå • Väg 580 Måttsund, Luleå • Väg 796 Överkalix • Väg 395 Autio-Erkheikki, Pajala • Namngivna, prioriterade, ej finansierade åtgärder i slutet eller i nästkommande planperiod	+	(+)	(+)	(+)	+	+	+	(+)	(+)	(+)	(+)	+
Trafiksäkerhetsåtgärder statligt vägnät, prioriterade namngivna objekt • Väg 616/968 Cirkulationsplats Gäddvik, Luleå • Väg 95 Cirkulationsplats Silvermuseet, Arjeplog • Väg 95 Cirkulationsplats järnvägsgränd, Arvidsjaur • Väg 95/582 Cirkulationsplats Alvik, Luleå • Väg Timmerleden Hallgrens korsning, Piteå • Namngivna, prioriterade, ej finansierade åtgärder i slutet eller i nästkommande planperiod	(-)	(+)	(+)	(+)	(+)	+	(-)	(+)	(+)	(+)	(+)	+
Kollektivtrafikåtgärder längs det statliga vägnätet	+	(+)	(+)	(+)	+	+	+	(+)	(+)	(+)	(+)	+
Statlig medfinansiering Bidrag till kommunala vägnätet	+	(+)	(+)	(+)	+	+	+	(+)	(+)	(+)	(+)	+
Statlig medfinansiering Kollektivtrafik	+	(+)	(+)	(+)	+	+	+	(+)	(+)	(+)	(+)	(+)
Statlig medfinansiering Enskilda vägar	(+)	X	X	X	X	X	X	X	X	+	X	(+)

	Klimat	Landskap			Hälsa och livs-kvalitet			Hushållning av resurser				
Utvecklingsåtgärder - Väg 505 ny anslutning Hara-holmen, Piteå - Väg 97 Korsning Travbanelen, Boden - Väg 831/Kullenvägen, Gällivare - Namngivna, prioriterade, ej finansierade åtgärder i slutet eller i nästkommande planperiod	(-)	(+)	(-)	(+)	(+)	(+)	(-)	(+)	(+)	(+)	(+)	+
Planeringsutrymme - Väg 95, stråkanalys, ÅVS pågår - Väg 99, stråkanalys, ÅVS pågår - Väg 374, Öjebyn-Arnemark, Mötesfri väg - Väg 94 Anträs-Älvsbyn, Mötesfri väg - E4-Luleå Airport, Väganslutning - Väg 97, Boden-Bredåker, Boden	(+)	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	(+)
Planförslaget, sammantagen bedömning	+	(+)	(+)	(+)	+	+	+	(+)	(+)	(+)	(+)	+
Jämförelsealternativet	-	(+)	(+)	(+)	-	(+)	-	(+)	(+)	(+)	(+)	(-)

Figur 8.2 Samlad bedömning av Länstransportplanens miljöpåverkan.

Länstransportplanen bedöms sammantaget kunna bidra till att transportpolitiska hänsynsmålet uppfylls eftersom planens åtgärder i stor omfattning syftar till att förbättra trafiksäkerheten, innebär ökade möjligheter för fysisk aktivitet då flera åtgärder syftar till att förbättra möjligheterna för gång- och cykel. I länstransportplanen ingår åtgärder som möjliggör en övergång från fordonstrafik till gång- och cykeltrafik och kollektivtrafik och som innebär minskad klimatpåverkan samt är gynnsamma ur ett hälsoperspektiv då minskad fordonstrafik innebär minskat trafikbuller, minskat utsläpp till luft och bättre möjligheter för fysisk aktivitet i transportsystemet. Samtidigt innebär de stora vägobjekten ökad trafikmängd och större klimatpåverkan samt intrång i natur och kulturmiljöer.

Sammanfattning social konsekvensanalys

I detta kapitel görs en sammanfattande bedömning av planens sociala konsekvenser. Den sociala konsekvensanalysen redovisas i bilaga 2. Den sociala konsekvensanalysen har genomförts med utgångspunkt i aspekterna hälsa och trygghet, hållbart vardagsliv och levande samhällen, social sammanhållning samt inkludering och möjlighet till deltagande.

Det har fastställts att transportplanering har stor potential att bidra positivt till de aspekter av social hållbarhet som analyserats i denna rapport. Sammanfattningsvis går det att säga att länstransportplanen i sin syftesbeskrivning, målformulering och målbeskrivning har höga ambitioner att bidra till en positiv utveckling för både globala, nationella, regionala och nationella mål.

Vad som i stort redan konstaterats i länstransportplanen och som vidare bekräftas i denna rapport är att det finns ett antal anledningar till att transportplaneringens potential inte tillvaratas på det sätt som den skulle.

När det kommer till att beskriva hur planen ska bidra till att vara välkomnande, skapa hållbar tillgänglighet, ha en välfungerande kompetensförsörjning och vara både innovativt och konkurrenskraftigt så bedöms viktiga perspektiv saknas. Det rekommenderas starkt att arbetsprocessen med framtagandet av nästa länstransportplan tydligare lyfter fram dessa för att synliggöra att vissa behov behöver prioriteras mer än andra.

En av den allra viktigaste utmaningen kopplar till den, i relation till dokumenterat behov, mycket begränsade medelstillsdelningen. Det knappa ekonomiska utrymmet sätter ramarna för vilka ambitioner som är möjliga att genomföra och det är rimligt att anta att nödvändiga ambitioner uteblir som en följd av detta.

8.4 Andra finansieringskällor

Samfinansiering nationell plan

Trafikverket har, utifrån regeringens direktiv, fått i uppdrag att föreslå en samfinansiering från nationell plan 2022-2033 med ytterligare medel till länsplanerna i form av

- ▶ Trafiksäkerhetsåtgärder på det regionala vägnätet:
- ▶ Prioritering av åtgärder som förkortar restiden på landsbygd, främst i form av mittseparering men kan även omfatta mitträffling.
Trafikverket föreslår i förslag till nationell plan att 1,25 miljarder kronor avsätts under perioden 2022–2027 till samfinansiering av mittsepareringsåtgärder och mitträffling på det regionala vägnätet.

- ▶ Cykelåtgärder på det regionala vägnätet.
Samfinansiering från nationell plan kan således ge utrymme för cykelåtgärder under planperioden.
I Trafikverkets förslag till nationell plan avsätts 600 miljoner kronor till samfinansiering av länstransportplanernas cykelåtgärder under perioden 2022-2027 vilket innebär 100 miljoner per år.

Stadsmiljöavtal

Behoven på det kommunala vägnätet är stort och större än behovet som Länstransportplanen kan möta. Därför är det avgörande i genomförandet att större samverkan mellan framförallt kommunerna och Region Norrbotten för att långsiktigt jobba med andra finansieringskällor för att stärka den regionala utvecklingen. Stadsmiljöavtal är därför av särskilt intresse för att möjliggöra en hållbar utveckling av hela transportsystemet.

Strukturfonder

EU:s regionala strukturfonder är ett sätt för EU att stötta EU:s regioner. Strukturfonden ska bidra till investeringar i regional tillväxt och sysselsättning i Övre Norrland och utgår från regionens strategier och prioriteringar för hur regionen ska utvecklas.

I programperioden 2014-2020, som nu avslutas, har viss typ av infrastrukturprojekt kunnat genomföras med hjälp av medfinansiering från programmet. Exempel på infrastrukturprojekt under programperioden är nytt resecentrum Kalix C och utveckling av logistikcentrum i Piteå hamn. Arbetet med att formulera programmet för kommande programperiod 2021-2027 pågår.



Här slutar
allmän väg



