SOCIAL KONSEKVENSANALYS

tillhörande Länstransportplan Norrbotten

2022-03-28 Samrådshandling

Social konsekvensanalys

tillhörande Länstransportplan Norrbotten

BESTÄLLARE

Region Norrbotten

Kontaktperson: Ulrika Nilsson

KONSULT

WSP Sverige AB

WSP Sverige AB
121 88 Stockholm-Globen
Besök: Arenavägen 7
Tel: +46 10 7225000

wsp.com

Uppdragsansvarig: Robin Andersson
Medverkande utredare: Emma Hell Lövgren

Innehåll

1 INLEDNING 4

2 PLANFÖRSLAGET 5

3 FÖRUTSÄTTNINGAR 7

3.1 PLANER OCH GÄLLANDE BESTÄMMELSER 7

4 METOD 8

4.1 ARBETSSÄTT 8

4.2 BEDÖMNING OCH VÄRDERING AV KONSEKVENSER 8

4.3 GENERELLA BEDÖMNINGSGRUNDER 9

5 AVGRÄNSNING 11

5.1 AVGRÄNSNING I TID 11

5.2 AVGRÄNSNING I RUM 11

5.3 AVGRÄNSNING I SAK 11

6 SOCIALA KONSEKVENSER 11

6.1 HÄLSA OCH TRYGGHET 11

6.2 HÅLLBART VARDAGSLIV OCH LEVANDE SAMHÄLLEN 13

6.3 SOCIAL SAMMANHÅLLNING 15

6.4 INKLUDERING OCH MÖJLIGHET TILL DELTAGANDE 17

7 SAMMANFATTANDE DISKUSSION OCH REKOMMENDATIONER FÖR FORTSATT ARBETE 19

8 REFERENSER 20

1 INLEDNING

Region Norrbotten tar på uppdrag av regeringen fram förslag till länstransportplan för Norrbottens län 2021-2033. Länstransportplanen anger den strategiska inriktningen för länets transportinfrastruktur för kommande 12-års period och ska vara trafikslagsövergripande. Planen revideras vart fjärde år för att kunna möta förändrade behov och samhällsstrukturer samt färdigställande av objekt.

Länstransport planen för Norrbotten har varit ute på remiss. I arbetet med planen har en miljöbedömning genomförts i enlighet med 6 kap. 3 §.

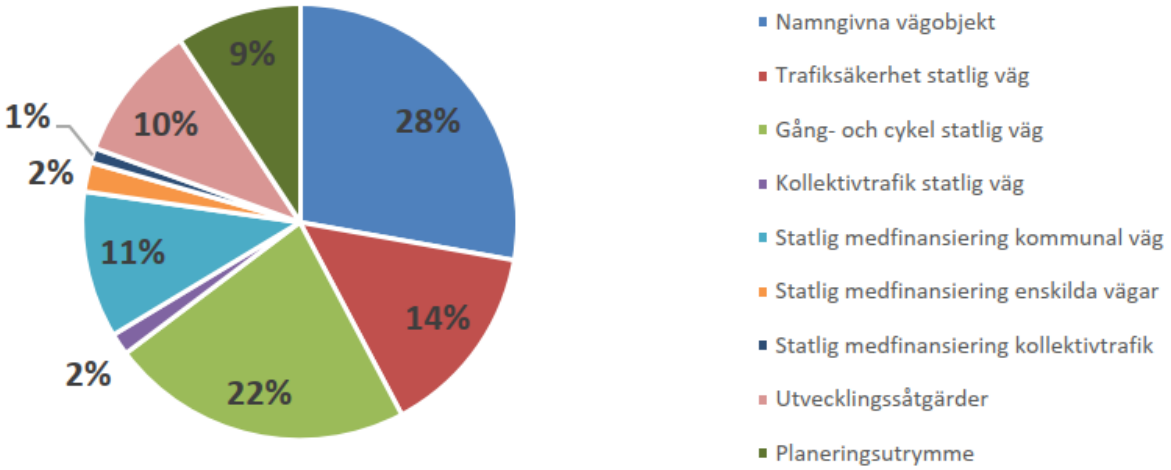
I syfte att skapa ett bredare beslutsunderlag har regionen valt att genomföra en social konskekvens analys.

Att lyfta sociala perspektiv i transportplaneringen handlar sammanfattningsvis om att kartlägga och analysera:

- Olika gruppers behov av infrastruktur, kollektivtrafik och målpunkter
- Olika gruppers tillgång till infrastruktur, kollektivtrafik och målpunkter
- Konsekvenser för olika grupper av beslut kopplade till transportplanering
- Olika gruppers möjlighet att delta i och påverka planeringsprocesser kopplade till transportplanering
- Underlätta för möten mellan människor och stödja ett aktivt liv

Rapporten har följande delar: I kapitel 2 beskrivs kortfattat länstransportplanens huvudsakliga innehåll. Kapitel 3 redovisar förutsättningarna för utveckling i regionen och kapitel 4 summerar den metod som använts i arbetet med konsekvensbeskrivningen. I kapitel 5 beskrivs den avgränsning som gjorts. De sociala konsekvenserna av länstransportplanen redovisas i kapitel 6 och kapitel 7 innehåller en sammanfattande diskussion med förslag på hur länstransportplanen kan utvecklas och kompletteras inför nästa skede.

2 PLANFÖRSLAGET



Figur 1. Fördelning mellan åtgärdsområden för länstransportplanen 2022-2033 baserat på Trafikverkets avräkning, total ram 551 miljoner kronor.

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 (se figur 1), 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**	28 %
Väg 97, S Sunderbyn-Sävast mötesseparering	60				

	2022-2025	2026-2029	2030-2033	Summa	Andel
Väg 373, Vitsand-Svensbyn mötesseparering, Piteå	93				
Gång- och cykel statligt vägnät				**124**	10 %
Väg 582, Alvik-Selet, Luleå	7				
Väg 750, Buddbyn-Svartbyn, Boden		17	20		
Väg 99, Ikano-Björka, Haparanda		10			
Väg 616 Gäddvik, Luleå		17	10		
Väg 580 Måttsund, Luleå		8			
Väg 796 Överkalix			7		
Väg 395 Autio-Erkheikki, Pajala			22		
Mindre gång- och cykelåtgärder	1	4	2		
Trafiksäkerhet statligt vägnät				**80**	14 %
Väg 616/968 Cirkulationsplats Gäddvik Luleå	21				
Väg 95 Cirkulationsplats Silvermuseet Arjeplog			21		
Väg 95 Cirkulationsplats Järnvägsgatangatan Arvidsjaur			14		
Väg 95/582 Cirkulationsplats Alvik Luleå			18		
Mindre trafiksäkerhetsåtgärder	0	4	2		
Kollektivtrafik statligt vägnät	0	4	6	**10**	2 %
Statlig medfinansiering				**78**	**15 %**
Effektivisering av kommunala vägnätet	0	20	40	60	11 %
Kollektivtrafik	0	2	4	6	1 %
Enskilda vägar	0	4	8	12	2 %
Utvecklingsåtgärder				**56**	10 %
Väg 505 Ny anslutning Haraholmen, Piteå		32			
Väg 97 korsning Travbaneleden, Boden		13			
Väg 831/Kullenvägen Gällivare		12			
Planeringsutrymme	1	10	40	**50**	9 %
TOTALT	**183**	**158**	**214**	**551**	

Tabell 1. Fördelning per åtgärdsområde och prioriterade objekt under planperioden 2022-2033. Andel av ekonomisk ram efter avräkning, totalt 551 miljoner kronos (Länstransportplan Norrbottens län, 2022)

3 FÖRUTSÄTTNINGAR

3.1 PLANER OCH GÄLLANDE BESTÄMMELSER

3.1.1 LTP 2018-2029

Länstransportplanen anger den strategiska inriktningen för länets transportinfrastruktur för kommande 12-års period och ska vara trafikslagsövergripande. De nationella målen tillsammans med de regionala målen har varit utgångspunkten för att formulera de högst prioriterade funktionerna inom transportsystemet som ska bidra till att nå den gemensamma målbilden för regionen.

Länstransportplanen fördelar 812 miljoner kronor och omfattar främst investeringar i regionala vägar, trafiksäkerhetsåtgärder, cykelvägar, infrastruktur för den regionala kollektivtrafiken, statlig medfinansiering till åtgärder på kommunalt vägnät. I det regionala statliga vägnätet ingår samtliga statliga vägar i Norrbottens län utom de nationella stamvägarna E4, E10 och E45 vilka ingår i det nationella stamvägnätet och den nationella planen.

Planens namngivna investeringsobjekt finns framförallt i trafikintensiva pendlingsstråk som har ett tydligt behov av ökad framkomlighet och trafiksäkerhet. Totalt uppgår kostnaden för dessa åtgärder till 358 miljoner kronor vilket motsvarar 43 procent av den ekonomiska ramen för hela planperioden Utveckling av järnvägstrafiken i Norrbotten inrymmer stora potentialer och Norrbotniabanan Umeå-Luleå kommer att få stor betydelse både regionalt och nationellt. I syfte att färdigställa planeringen på sträckan Umeå-Skellefteå har medel avsatts i Norrbottens respektive Västerbottens länstransportplan som medfinansiering till beviljade EU-medel. Den fortsatta planeringen på sträckan Skellefteå-Luleå förutsätts ske inom ramen för den nationella planen.

Åtgärder inom de olika åtgärdsområdena är generellt små effektiva åtgärder i tätortsnära områden med en geografisk spridning över länet. Dessa åtgärder, för anpassning av infrastrukturen, fördelas mellan de olika åtgärdsområdena kollektivtrafik, effektivisering av transportsystemet på längs statlig väg, bidrag till effektivisering av det kommunala vägnätet samt enskilda vägar. Bidragsåtgärder innebär i sin tur ytterligare medel via den medfinansiering som krävs. Dessutom finns medel avsatta för kommande åtgärder till följd av åtgärdsvalsstudier samt identifierade brister under planens senare del. För de olika åtgärdsområdena definieras generellt en årlig kostnad per åtgärdsområde och totalt uppgår avsatta medel för dessa åtgärdsområden till 442 miljoner kronor som motsvarar 55 procent av planens medel

3.1.2 Regional utvecklingsstrategi Norrbotten

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* samt *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* samt *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.

4 METOD

Sociala konsekvensanalysen är ett verktyg för att beskriva och analysera en arbetsprocess. Verktyget hjälper transportplanerare att identifiera, hantera och prioritera sociala aspekter som är viktiga att beakta i transportplaneringen. Det kan användas på olika sätt beroende på förutsättningar och typ av projekt/insats. Det handlar om att bredda perspektivet, att ställa rätt frågor vid rätt tidpunkt och att göra sociala konsekvensbedömningar av olika beslut och investeringar. För att ge bäst effekt på process och resultat behöver verktyget vara integrerat i den ordinarie processen för projektet/insatsen, och alltid så tidigt som möjligt.

4.1 ARBETSSÄTT

Genom att integrera mål för hållbarhet i den översiktliga fysiska planeringen ökar förutsättningarna för ett framgångsrikt arbete med hållbar utveckling. Hela arbetet med hållbarhetsbedömningen görs med de globala hållbarhetsmålen som utgångspunkt och delas in i fyra steg:

- Nulägesbeskrivning
- Ringa in knäckfrågor
- Konsekvensbedömning av förslaget/planen
- Formulera förslag till åtgärder

Beskrivningar och bedömningar har gjorts av WSP:s konsultgrupp med särskild kunskap om konsekvensbedömningar. Arbetet har utförts med stöd av allmänt tillgängligt material (från exempelvis myndigheter ochregionen själv) samt utredningar som tagits fram i arbetet med planförslaget. Några fristående beräkningar eller modellkörningar har inte gjorts inom ramen för hållbarhetsbedömningen.

4.2 BEDÖMNING OCH VÄRDERING AV KONSEKVENSER

Konsekvensbedömningnen av förslaget bygger på nulägesanalysens slutsatser genom de sociala knäckfrågorna. Planen bedömas utifrån nedan presenterade sociala aspekter:

Hälsa och trygghet - I transportsammanhang sammankopplas hälsa ofta med ökad trafiksäkerhet, minskade buller- och luftföroreningar, samt möjligheten att göra hälsosamma val. Ett rörligt och aktivt liv kan till exempel stödjas genom tillgängliga, inbjudande och trafiksäkra gång- och cykelvägar till grön- och vattenområden.

Hållbart vardagsliv och levande samhällen - Tillgänglighet utifrån ett socialt perspektiv handlar om att människors vardagliga rutiner och aktiviteter blir utgångspunkt i planeringen. För att det praktiska vardagslivet ska fungera måste det vara lätt att nå, och röra sig mellan, olika målpunkter i vardagen. Det handlar exempelvis om tillgången till olika färdmedelsalternativ, lokalisering och utformning av hållplatser, turtäthet, enkelheten att byta mellan olika trafikslag med mera. Eftersom människor är olika och har olika förutsättningar måste tillgänglighet och rörlighet ses både ur ett individuellt och relationellt perspektiv. Funktionsvariation, olika åldrar, kön, socioekonomiska förhållanden m.m. som påverkar individers rörelsemöjligheter måste beaktas i planeringen.

Social sammanhållning – Social sammanhållning handlar här om att titta på hur transportplaneringen kan bidra till en mer sammanhållen tätort/kommun/region. Var saknas det kopplingar? Finns det grupper och områden som är särskilt utsatta eller som missgynnas i det befintliga transportsystemet? Det finns ett direkt samband mellan hur det regionala transportsystemet är utformat med infrastruktur och utbud av kollektivtrafik, och förutsättningarna för sysselsättning, näringsliv, bebyggelseutveckling och utbildningsfunktioner.

Inkludering och möjlighet till deltagande - Inkludering handlar om makt och delaktighet kopplat till regionala processer för transportplanering och beslutsfattande. I dessa processer innebär det en möjlighet att påverka sina egna livsvillkor och utvecklingen av samhället.

Aspekterna utgår ifrån skriften Social konsekvensanalys i regional transportplanering - verktyg för att inkludera sociala aspekter (Region Kronoberg, 2018) och WSP:s bedömningsmodell för hållbarhetsbedömning som har sin utgångspunkt i Agenda 2030.

Konsekvensanalysen görs utifrån om förslaget och dess beskrivna åtgärder bidrar/stärker, inte påverkar/eller inte är tillämpbar, alternativt motverkar/hindrar en positiv utveckling för respektive aspekt. För samtliga aspekter tas förslag på åtgärder för att höja hållbarhetsprestandan i förslaget.

4.3 GENERELLA BEDÖMNINGSGRUNDER

4.3.1 Agenda 2030

Agenda 2030 är en agenda för förändring mot ett socialt, miljömässigt och ekonomiskt hållbart samhälle. Agenda 2030 innehåller 17 globala mål som i sin tur är uppdelade i en rad delmål. Globala målen och Agenda 2030 är integrerade och odelbara. Flera mål rör transportplanering direkt eller indirekt. Till exempel är mål kopplade till hälsa, jämlikhet, klimatförändringen och ekonomisk tillväxt på flera sätt relevanta för transportplanering.

Några mål som direkt rör sociala perspektiv i transportplaneringen är:

- Mål 9.1 “Bygga ut tillförlitlig, hållbar och motståndskraftig infrastruktur av hög kvalitet, inklusive regional och gränsöverskridande infrastruktur, för att stödja ekonomisk utveckling och människors välbefinnande, med fokus på ekonomiskt överkomlig och rättvis tillgång för alla”.
- Mål 11.2 ”Tillhandahålla tillgång till säkra, ekonomiskt överkomliga, tillgängliga och hållbara transportsystem för alla. Förbättra vägtrafiksäkerheten, särskilt genom att bygga ut kollektivtrafiken, med särskild uppmärksamhet på behoven hos människor i utsatta situationer, kvinnor, barn, personer med funktionsnedsättning samt äldre personer”.

4.3.2 Transportpolitiska målen

4.3.2.1 Övergripande mål

Transportpolitikens övergripande mål är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet.

4.3.2.2 Funktionsmål

Funktionsmålet innebär att transportsystemets utformning, funktion och användning ska medverka till att ge alla en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet samt bidra till utvecklingskraft i hela landet. Transportsystemet ska vara jämställt, dvs. likvärdigt svara mot kvinnors respektive mäns transportbehov.

Transportsystemets utformning, funktion och användning ska medverka till att ge alla en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet samt bidra till utvecklingen i hela landet. Det transportpolitiska målet fastställer att transportsystemet ska vara jämställt, det vill säga likvärdigt svara mot kvinnors respektive mäns transportbehov.

Transportsystemets utformning, funktion och användning ska anpassas till att ingen ska dödas eller skadas allvarligt samt bidra till att det övergripande generationsmålet för miljö och miljökvalitetsmålen nås samt bidra till ökad hälsa.

4.3.3 Jämställdhetspolitiska mål

Kvinnor och män ska ha samma makt att forma samhället och sina egna liv. Detta innefattar en jämn fördelning av makt och inflytande, ekonomisk jämställdhet, jämställd utbildning, jämn fördelning av det obetalda hem- och omsorgsarbetet, jämställd hälsa och att mäns våld mot kvinnor ska upphöra.

4.3.4 FN:s konvention om barns rättigheter

Konventionen innehåller bestämmelser om mänskliga rättigheter för barn. Konventionen är ett rättsligt bindande internationellt avtal som slår fast att barn är individer med egna rättigheter och innehåller 54 artiklar och fyra grundläggande principer:

- Alla barn har samma rättigheter och lika värde
- Barnens bästa ska beaktas vid alla beslut som rör barn
- Alla barn har rätt till liv och utveckling
- Alla barn har rätt att uttrycka sin mening och få den respekterad

5 AVGRÄNSNING

5.1 AVGRÄNSNING I TID

Horisontåret för hållbarhetskonsekvensbeskrivning är satt till år 2033, samma som för länstransportplanen. Det medför att tidsperioden för bedömningarna av miljöpåverkan är satt till år 2033.

5.2 AVGRÄNSNING I RUM

Den rumsliga avgränsningen utgörs av Länstransportplanens egna administrativa avgränsing, dvs. Norrbottens län.

5.3 AVGRÄNSNING I SAK

Länstransportplanen har konsekvensbedömts dels utifrån dess åtgärdsområden och fördelningen mellan dessa och dels utifrån ett resonemang kring vilken typ av innehåll som saknas. Detta har analyserats och konsekvensbedömts på en mycket övergripande nivå. I konsekvensanalysen bedöms hur väl länstransportplanen möter de utmaningar som krävs för att bidra till måluppfyllelse för de generella bedömningsgrunderna (se avsnitt 4.3).

De *aspekter* som bedöms vara betydande och som har konsekvensbedömts är:

- Hälsa och trygghet
- Hållbart vardagsliv och levande samhällen
- Social sammanhållning
- Inkludering och möjlighet till deltagande

Region Norrbotten utgör ungefär en fjärdedel av Sveriges totalt yta villket i detta sammanhang är en mycket stor avgränsning som innehåller mer information än vad som kommer vara möjligt att beskriva och fördjupa sig kring i denna analys. Denna rapport tillämpar förenklingar och generaliseringar om platser och företeelser som i kommande arbete rekommenderas fördjupas och delas upp i delområden.

6 SOCIALA KONSEKVENSER

6.1 HÄLSA OCH TRYGGHET

Hälsofrämjande arbetete skall syfta till att förbättra hälsan för de grupper av befolkningen som generellt har en lägre folkhälsa. För en länstransportplan är aspekter såsom trafiksäkerhet, buller- och luftföroreningar och individers ökade möjligheter att göra hälsosamma val relevanta faktorer.

Genom att bland annat tillgängliggöra och erbjuda inbjudande och trafiksäkra gång- och cykelvägar till rekreationsområden kan människor uppmundras till att delta i aktiviteter som medför ett rörligt och aktivt liv. Individers val av transportmedel är sammankopplat med hälsan. Om människor erbjuds

sammanhängande och säkra gång- och cykelvägnät och en välfungerande kollektivtrafik kan människor uppmuntras att välja mer hållbara och hälsosamma transportsätt. Människor som reser med kollektivtrafik får sin vardagsmotion tillgodosedd i en generellt högre drad än bilister då resor med kollektivtrafik ofta innefattar en promenad eller cykeltur för att ta sig till hållplatsen. Att etablera hälsosamma levnadsmönster med en tillräcklig mängd fysisk aktivitet är av särskilt stor betydelse för barn och ungdomar, och för att göra detta spelar den omedelbara närmiljön en stor roll.

Ytterligare faktorer som påverkar folkhälsa är buller och luftkvalitet. Det är av stor vikt att minimera störningar och hälsorisker i planeringen. Vad gäller trygghet finns det också en relevant skillnad på trafiksäkerhet och upplevd trygghet. Miljöer som upplevs otrygga, till exempel mörka och trånga platser utan god belysning, tenderar att undvikas av trygghetsskäl trots att de inte nödvändigsvis är trafikosäkra. Trygghet i transportsammanhang handlar också om att belysa människors olika behov i relation till ålder, kön, socioekonomiska förutsättningar, språkkunskap etc.

6.1.1 Nuläge och förutsättningar för Region Norrbotten

Länstransportplanen pekar ut att det idag finns en generell brist på trygga, framkomliga och trafiksäkra platser för oskyddade trafikanter vilket i sin tur leder till att en hög andel av korta resor inom regionen sker med bil istället för andra färdmedel.

Olycksstatistiken domineras av oskyddade trafikanter i form av påkörda fotgängare och singelolyckor med cykel. Hälften av alla som skadas allvarligt i vägtrafiken är cyklister, vilket pekar på att det finns ett stort behov av omfattande åtgärder för gång- och cykelvägar, säkra gång- och cykelpassager samt drift och underhåll av befintlig infrastruktur.

De regionala stråken karaktäriseras ofta av lågtrafikerade vägar som är viktiga för både näringsliv och medborgare. Vägarnas funktion ska möta behoven för såväl långväga tunga transporter som tillgängligheten till och inom samhällen längs vägen. Omfattande förbättringsåtgärder vad gäller om- och byggnationer samt drift- och underhållsåtgärder bedöms vara nödvändiga för att nå nationella mål om trafiksäkerhet.

Norrbottens län har högt antal omkomna per 100 000 invånare.

Det statliga vägnätets strandard är bristfällit utifrån ett trafiksäkerhets- och framkomlighetsperspektiv på många stråk och med den snabba samhällsomställning som sker i Norrbotten kommer bristerna i transportsystemet att förstärkas.

Av den anledningen är det av stor vikt att Länstransportplanen lägger stor vikt på trygghets- och trafiksäkerhetshöjande åtgärder.

Livsstilsreladerad ohälsa är ett växande problem i stora delar av världen som förekommer i alla åldrar och samhällsskikt. Nästan hälften, 48%, av den delen av befolkningen i Norrbotten som är mellan 16-84 år uppger att de är stillasittande mer än 7 timmar per dag (Kolada, Kolada , 2021).

6.1.2 Analys av planförslaget

Det är inte möjligt att föra ett resonemang som är tillämpbart och träffsäkert för hela regionen med tanke på dess storlek men det är redan konstaterad att det finns en generell brist på trygga, framkomliga och trafiksäkra platser och att detta skapar ett resmönster där många tar bilen för korta resor som egentligen kan ske till fots eller med cykel. Enligt Länstransportplanen kommer ca 22% av den avräknade ekonomiska ramen tilldelas gång- och cykelåtgärder och 3% tilldelas kollektivtrafikåtgärder. Med en total budget om 551 miljoner kronor för planens period motsvarar satsningar totalt ca 15 miljoner kronor på kollektivtrafikåtgärder och 124 miljoner på gång- och cykelåtgärder. Länstransportplanen belyser själva att det omfattande behovet av trafiksäkerhets- och trygghetshöjande åtgärder inte bedöms bli tillgodosett av de finansiella medel som tilldelats.

Fysisk aktivitet påverkar människors hälsa positivt och minskar risken för flera livsstilsrelaterade sjukdomar och förtida död. En länstransportplan som saknar tillräckliga ekonomiska medel bedöms inte kunna bidra till viktigt målupfyllelse om att t.ex. minst 25% av alla persontransporter ska ske med gång-, cykel- eller kollektivtrafik år 2025 eller ett transportsystem för alla.

Transportsystemets betydelse för att hantera frågor om hälsa, säkerhet och trygghet spelar en mycket stor roll i samhället. Resultatet av den låga tilldelningen av medel beror på en hög upparbetning från två stora mötessepareringsobjekt. Dessa objekt har i sig bidragit till ökad trafiksäkerhet i de stora pendlingsstråken, detta bedöms i sig positivt. Likväl blir konsekvensen en lägre tilldelning till denna plan vilket ockå innebär att endast pågående namngivna objekt kommer att slutföras och att redan beslutade objekt ska genomföras. Enligt länstransportplanen kommer det tidigast 2028 kommer vara möjligt att återuppta genomförandet av prioriterade objekt. Detta bedöms innebära att planen inte lyckas tillgodose de behov som finns, och i slutändan bedöms Länstransportplanens potential att bidra till och möjliggöra ökad trygghet, säkerhet och fysisk aktivitet, gå förlorat. I förlängningen innebär detta att det i en tidsperiod då det finns ett extra stort behov av åtgärder (på grund av omfattande samhällsomvanlingar i regionen) finns ett underskott av medel som ska stötta hållbar utveckling. Det bedöms därför innebära att planen inte uppnår sitt övergripande syfte att upprätthålla och framför allt utveckla goda och hållbara transporter i länet.

6.2 HÅLLBART VARDAGSLIV OCH LEVANDE SAMHÄLLEN

I det här avsnittet bedöms hur väl länstransportplanen förväntas bidra till en utveckling som skapar goda förutsättningar för ett fungerande vardagsliv och levande samhällen. Tillgänglighet utifrån ett socialt perspektiv handlar om att människors vardagliga rutiner och aktiviteter blir utgångspunkt i planeringen. Det måste det vara lätt att nå, och röra sig mellan, olika målpunkter i vardagen för att vardagslivet ska fungera. En god transportplaneringe stödjer och tar hänsyn till dessa behov genom god tillgång till olika färdmedelsalternativ, lokalisering och utformning av hållplatser, turtäthet, enkelheten att byta mellan olika trafikslag.

Människor har olika förutsättningar varför tillgänglighet och rörlighet måste ses ur ett individuellt perspektiv. Olika åldrar, kön, socioekonomiska förutsättningar påverkar människors möjlighet att tillgodogöra sig olika transportmedel och färdsätt. En prioritering av gång-, cykel, kollektivtrafik handlar i slutändan om en mer rättvis fördelning av medel.

Känslan av upplevd trygghet är också en viktig faktor för hur människor rör sig i det offentliga rummet och nyttjar kollektivtrafik på tex kvällar och nätter. Attraktiva och trygga stations- och hållplatsmiljöer är viktigt. Generellt upplever kvinnor och nyalända kvinnor och män i alla åldrar en större otrygghet i kollektivtrafiken än andra grupper.

6.2.1 Nuläge och förutsättningar för Region Norrbotten

I och med länets stora totalyta så skiljer sig förutsättningarna till ett fungerande vardagsliv åt mellan olika länsdelar men på ett generellt plan präglas norrbotten av långa avstånt och restider för att få tillgång till grundläggande samhällsservice, utbildning och arbetstillfällen. Vägnätet är glest och flera större vägar saknar alternativa vägsträckningar vilket får stora konsekvenser för restid i händelse av avbrott. Det grundläggande målet om tillgänglighet uppfylls inte.

I ett nationellt och interregionalt perspektiv sker resor primärt längs huvudstråk i nord-sydlig riktning samt i öst-västlig riktning mot angränsande länder.

Längs många av länets huvudstråk finns stora utmaningar med stor andel tung trafik och bristande utrymme vilket påverkar både den faktiskt och upplevda tryggheten för främst oskyddade trafikanter negativt.

Möjligheten till snabba persontransporter på järnväg som binder samman större orter längs kuststråket saknas. Byggnationen av Norrbotniaanan mellan Umeå och Skellefteå har startar och planeringen för en fortsättning till Luleå pågår. Banan prognostiteras att vara färdigställd till Skellefteå efter 2033.

Befolkningssammansättningen består generellt av en högre andel män än kvinnor samt att befolkningen åldras. Arbetslösheten är låg och lönenivåerna i länet är hög, bruttoregionalprodukten per capita är näst högst i landet.

Arbetspendlingen är mest omfattande i Luleåregionen med kommunerna Luleå, Piteå, Älvsbyn, Boden och Kalix. Kiruna och Gällivare har minst arbetspendling i hela landet. Män pendlar i större utsträckning till andra kommuner än kvinnor och står för den största andelen bilresor medan kvinnor i högre utsträckning går, cyklareller åker med kollektivtrafiken för att ta sig till arbetet.

Majoriteten av alla arbetsresor inom länet sker med bil medan 20-30 procens sker med cykel och mindre än 5 procens sker med kollektivtrafik.

Samtidigt är nära hälften av alla arbetsresor generelllt inom länet kortare än 5 kilometer.

Marknadsandelen för kollektivtrafik i regionen var 2019 ca 12 procent och hade minskat till 9 procent 2020 (Kolada, Kolada, 2019-2020). Av den andel av befolkningen som nyttjar kollektivtrafiken mer än en gång per månad är ca 70 procent procent nöjda med hur den fungerar.

Hela regionen präglas av en generell avfolkning och har minskat ca 6 % i folkmängd senaste 25 åren. Flyttningsmönstret är att människor flyttar från inlandet och ut mot kusten, t.ex. till Luleå och Piteå. Prognoser för framtiden pekar på en ytterligare avfolkning om ca 5 % innan 2040.

Parallellt som denna trend går att utläsa i statistiken pågår mycket stora industrietableringar som på både kort och lång sikt ökar behovet av förbättringar i det regionala och kommunala vägnätet drastiskt samtidigt som ett stort antal bostäder (ca 100 000) behöver tillkomma.

6.2.2 Analys av planförslaget

Det kan konstateras att vardagslivet fungerar olika beroende på var i länet man är bosatt men planen konstaterar själv att det grundläggande målet om tillgänglighet till grundläggande samhällsservice och handel inte uppfylls.

Länstransportplanen belyser vikten av satsningar på gång-, cykel- och kollektivtrafik som medel för att stärka hela-resan perspektivet och för att transportsystemets prioriteringar har en central roll i att möta utmaningar kopplade till både klimatpåverkan, bostadsförsörjning, arbetsmarknad, integration, jämställdhet, säkerhet och trygghet. Planen belyser även att de ekonomiska medel som är nödvändiga för att åstadkomma nödvändiga åtgärder inte finns tillgängliga.

En majoritet av transportplanens ekonomiska medel prioriteras till väginvesteringar där fokus ligger på trafiksäkerhetshöjande åtgärder såsom mötesfria vägar etc. Dessa prioriteringar är både nödvändiga och viktiga. De har också en positiv påverkan på medborgares och näringslivets transporter och kan därmed bidra till ökad tillgänglighet, tillförlitlighet, trygghet och bekvämlighet för både biltrafikanter och även för vardagslivet hos folk som bor utanför tätortsområden.

Resultatet blir dock, till stor del på grund av de begränsade ekonomiska medel som finns att tillgå att nödvändiga både namngivna och icke namngivna prioriteringar kan genomföras för gång-, cykel- och kollektivtrafik. Detta missgynnar i sin tur en del av de grupper som transportplanen också har till uppgift att prioritera.

Man missar sannolikt också en del av den överföringspotential som finns i att få de ca 50 procent av pendlingsresor under 5 kilometer som idag sker med bil att nyttja andra färdmedel som exempelvis cykel eller en kombination av gång eller cykel och kollektivtrafik. Rejäla satsningar för ett mer attraktivt och säkert gång- och cykelnät på många platser skulle kunna skapa nödvändiga förändringar i människors pendlingsmönster som nyttjar både klimat, hälsa och som även kan skapa mer levande samhällen. Det ska dock tilläggas att de stora mötessepareringsåtgärderna som pågår även inkluderar gång- och cykelåtgärder vilket kan innebära förbättringar för både gång-, cykel- och kollektivtrafik vid dessa platser.

En stor del av de nödvändiga åtgärder på det statliga gång-, cykel- och kollektivtrafiknätet som tilldelats medel har inte möjlighet att nyttja dessa förrän tidigast 2028. Detta i kombination med att medlen är knappa kommer innebära att de brister som redan lokaliserats idag inte kommer kunna åtgärdas samtidigt som det är rimligt att anta att nya kommer uppstå.

Resultatet blir en orättvis fördelning av medel och åtgärder som riskerar att missgynna redan utsatta grupper. Risken som uppstår till en följd av detta bedöms vara att man kan få svårigheter med att uppnå kompetensförsörjningens fulla potentiel vid de stora satsningar på arbetstillfällen som kommer tillkomma. Det bedöms därmed också finnas en risk för att länstransportplanen får svårt att uppfylla regionens övergripande mål om hållbar tillgänglighet och att ha en väl fungerande kompetensförsörjning.

6.3 SOCIAL SAMMANHÅLLNING

I det här avsnittet bedöms hur väl länstransportplanen förväntas bidra till en utveckling som tar hänsyn till olika områdens värden och identitet men också om planen bidrar till att överbrygga barriärer, kopplar samman olika områden och strävar efter en sammanhållen och inkluderande region.

För att transportsystemet ska bidra till en ökad social sammanhållning behöver det finnas tydliga stråk och kopplingar inom och mellan länet och andra regioner som underlättar rörligheten. Förutsättningarna för rörlighet skiljer sig ofta mellan olika geografiska områden, som mellan stad och landsbygd. Vissa grupper är i realiteten utestängda från en eller flera sociala aktiviteter eller samhällsfunktioner till följd av sina begränsade möjligheter att resa (i kombination med var dessa aktiviteter och funktioner är lokaliserade).

En sammanhållen region kännetecknas också av starka sociala samband. Här har människor från olika geografier och med olika social bakgrund möjlighet att se varandra och mötas, som mellan stad och land.

Frågor som är viktiga för analysen är: Finns det grupper och områden som är särskilt utsatta eller som missgynnas i det befintliga transportsystemet? Det finns ett direkt samband mellan hur det regionala transportsystemet är utformat med infrastruktur och utbud av kollektivtrafik, och förutsättningarna för sysselsättning, näringsliv, bebyggelseutveckling och utbildningsfunktioner.

6.3.1 Nuläge och förutsättningar för Region Norrbotten

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. 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 Sàpmi.

De senaste 25 åren har Norrbottens befolkning minskat med 6,6 procent. Enligt SCB:s senaste prognos till 2040 beräknas befolkningen minska med 12 900 personer (-5,2 procent). Till skillnad mot SCB:s prognoser bedöms Norrbotten och Västerbottens befolkning kunna öka med 50 000 till 100 000 personer till 2035 när de stora gröna etableringarna är en förutsättning.

Norrbotten har ett förhållandevis lågt ojämlikhetsindex. Sedan 2010 pågår en försiktigt positiv trend. De områden med de största socioekonomiska utmaningar är främst koncentrerade till de mer tätbefolkade orterna i regionen som har en mer blandad befolkning, exempelvis Luleå och Boden.

Regionen karaktäriseras av att vägnätet är glest samt av långa avstånd och restider till samhällsservice, utbildning och arbete. Flera större vägar saknar alternativa parallella vägsträckor. Många av de regionala vägarna ska tillgodose både långväga, och i många fall tunga, godstransporter samtidigt som de ska vara den enda ”byagatan” i vissa orter och täcka behovet av lokal tillgänglighet som t.ex. tillgång till fritidsaktiviteter, skola, närservice m.m. Transportstråken Malmbanan, Stambanan genom övre Norrland är tillsammans med E4 och E10 de viktigaste transportstråken 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 som tillsammans med riksväg 95 förbinder inlandet med kusten. Gällande sjötrafik är Luleå hamn en viktig nod i transportkedjan för gruv- och stålindustrin tillsammans med Narviks hamn. Transporterna från skogsindustrin går i väst-östlig riktning från det finmaskika vägnätet till vidareförädling eller omlastning till järnväg eller sjöfart. Kalix respektive Piteå hamn är en viktiga noder för transport av skogsprodukter, vindkraftverk och husmoduler. Flyget utgör en viktig del i transportsystemet för långväga resor och har funktion som interregional kollektivtrafik samtidigt som tillgängligheten till övriga Sverige och världen kan säkerställas.

6.3.2 Analys av planförslaget

Norrbottens yta ställer stora krav på transportsystemet. Samtliga åtgärder som görs för att förbättra tillgång, säkerhet och tillgänglighet till samtliga transportslag bidrar till en positiv påverkan för näringslivets och medborgarnas transporter och därigenom förutsättningarna för en ökad socialt sammanhållen region. Vilka åtgärder och hur medel prioriteras har dock stor betydelse för vilka områden och gruppen som kan tillgodose sig satsningarna. Det är därför viktigt att i ett tidigt skede av LTP-processen titta på hur medel fördelas både utifrån transportslag, geografiska områden och dess demografiska förutsättningar och behov för att inte förstärka utanförskap och social segregation.

I arbetet med länstransportplanen har nuläge och förutsättnigar för olika grupper och områden inte tydligt kartlagts. Det framgår inte heller tydligt i planen hur olika områden/gruppers behov av transportinfrastrukur möts genom fördelningen av medel. Inom ramen för SKA:n är det därför svårt att föra ett mer detaljerat resonemang kring dessa frågor.

För en mer djuplodad analys av socioekonomiskt index behöver en sammanställning av såväl socioekonomi, segregation, härkomst och folkhälsa att genomföras för regionen som helhet. En kartläggning behöver också göras utifrån olika områdens tillgång och tillgänglighet till transportinfrastrukturen. I GIS-analyser kan sedan dessa underlag tolkas i relation till de planerade åtgärderna. Detta möjliggör en analys av hur väl planen möter olika grupper och områdens behov av infrastukruåtgärder och om vissa områden/grupper missgynnas vid prioriteringen av medel.

Generellt kan dock sägas att åtgärder för kollektivtrafik på ett övergripande plan skapar möjlighet för fler att nyttja det regionala transportsystemet. Åtgärder för kollektivtrafik, gång- och cykel skapar förutsättningar för möten och samspel mellan olika grupper i regionen genom ökad tillgänglighet. Satsningar på förbättrade förutsättningar för ovannämnda trafikslag skapar också bättre förutsättningar för ökad inkludering av socioekonomiskt svaga grupper.

På samma sätt utestängs grupper som ej har tillgång till bil (yngre, äldre och socioekonomiskt svaga grupper) genom fortsatta satsningar på väginfrastruktur. Satsningar på väginfrastruktur motverkar också ett mer jämställt transportsystem eftersom dessa åtgärder i större uträckning gynnar ett manligt resebetende, där bilen används i högre grad.

En fortsatt prioritering på större vägobjekt, om åtgärder inte görs för att minska barriäreffekten av dessa, riskerar att bidra till att förstäka den fysiska barriär som infrastruktur generellt sett kan vara mellan olika geografiska områden.

Av de medel som fördelas enling länstransportplanen går 55 % till vägåtgärder, 3 % till kollektivtrafik, 22 % till gång- och cykelåtgärder och 20 % till medfinansiering till kommunala objekt (går ej att härleda till transportlag). Även om planen inte prioriterar några nya stora vägobjekt är åtgärder på väg, på grund av pågående kostnadsdrivande vägobjekt, en fortsatt prioritering vilket innebär att åtgärderna och satsningar på kollektivtrafik inte möter kollektivtrafikens marknadsandelar (12 %).

6.4 INKLUDERING OCH MÖJLIGHET TILL DELTAGANDE

Inkludering och möjlighet till deltagande handlar om maktförhållanden och delaktighet som är sammankopplade till beslutsfattande och som även fokuserar på processen för transportplanering. Människor vill känna sig delaktiga i samhället och ha kontroll över beslut som påverkar utvecklingen av samhället i stort och även ens egna livsvillkor. Risken med att människor inte får känna sig delaktiga är att det uppstår ett utanförskap och att individer känner sig maktlösa, villket får negativa effekter både på folkhälsa och förtroendet för samhällsapparaten.

Faktiskt makt och känsla av delaktighet varierar mellan olika grupper i samhället. Vissa grupper har av olika anledningar svårare att göra sin röst hörd än andra, både när det kommer till saker som inte fungerar som de ska eller inför att nya beslut ska fattas som påverkar deras vardag.

Normer är en förutsättning för att mycket av samarbetet mellan människor i ett samhälle ska fungera. Samtidigt styr normer vad som anses vara normalt i en situation i ett samhälle och det finns många exempel på att normer också diskriminerar och begränsar de människor som inte anses tillhöra den norm som råder på en viss plats.

En norm som historiskt och än idag dominerar transportplanering är att identifiera sig som man, vara i arbetsför ålder, tillhöra en medelklass och vara född och uppväxt i Sverige. Resultatet kan bli att det som står utanför den normen har mindre makt över transportplaneringen. Grupper som generellt sett har sämre förutsättningar att påverka transportplaneringen är barn, äldre, människor med funktionsnedsättning, kvinnor, personer med utländsk bakgrund, socioekonomiskt svaga grupper eller människor boendes på landsbygden.

Resultatet blir en ojämn fördelning av makt och känsla av delaktighet över transportplaneringen.

Att jämnare fördela makt och öka delaktigheten hos människor ökar förutsättningarna för ökad delaktighet och offentliga förvaltningar, myndigheter och organisationer kan bidra till detta genom att bjuda in till samtal och dialog och även genom att göra sina beslutsprocesser mer transparenta.

6.4.1 Nuläge och förutsättningar för Region Norrbotten

Arbetscykeln med framtagandet av en ny länstransportplan sker i dag genom att regionen flera gånger per år kallar till ett möte med kommuner, trafikverket och länsstyrelsen. Trafikverket bistår med underlag som regionen behöver för att genomföra arbetet och en dialog sker med länsstyrelsen, kollektivtrafikmyndigheten och näringslivet.

Länstransportplanen lyfter själva att trafikverkets återkommande dialog med kommuner och näringsliv som viktig, där brister och behov av kommande prioriteringar diskuteras. Trafikverket tar också emot anmälningar om brister i transportsystemet från allmänheten.

Inhämtning av information som sedan utgör underlag för att eventuellt tas upp i en länstransportplan sker i ett första steg genom att kommunen meddelar brister till Trafikverket. Trafikverket eller regionen gör i sin tur bedömningen om det finns behov en åtgärdsvalsstudie (ÅVS). Om det bedöms finnas ett behov upprättas en ÅVS vars mål är att utreda vilka behov som finns för att åtgärda bristerna. Om ÅVS kommer fram till att det finns ett behov av åtgärder som kan hanteras inom ramen för länstransportplanen, så läggs dessa in som nya objekt i den kommande planen. Länstransportplanen själv beskriver denna process som långsam och att det från en inrapportering om brist till eventuell åtgärd kan dröja väldigt många år.

På vilken nivå människor generellt känner sig delaktiga i samhället i regionen är svårt att bedöma utan djupare analyser men det finns indikationer på att det finns en generellt låg känsla av delaktighet när det kommer till vilken möjlighet man har att påverka stora strukturella frågor. Endast 20,4% av regionens befolkning anser att det finns goda möjligheter att påverka politiska beslut (Kolada, Kolada , 2021).

Vad gäller delaktighet i framtagandet av länstransportplanen har arbetet löpande redovisats i Tillväxtberedningen som består av politiker från både länets kommuner och regioner. Under framtagandet har även regionen bjudit in kommunerna till dialogmöten samt till ett möte under planens remisstid. Det framgår inte vilken omfattning närvaron på kommundialogen haft och därmed är det svårt att säga hur många som deltagit i processen.

6.4.2 Analys av planförslaget

Det har inledningsvis i kapitlet redogjorts för att människor generellt vill känna sig delaktiga i samhället och ha kontroll över beslut som påverkar deras omgivning och vardag. Vad som går att utläsa av länstransportplanen fattas beslut om prioriterade åtgärder baserat på en dialog mellan olika tjänstepersoner och delvis näringslivsrepresentanter. Det går visserligen att argumentera för att tjänstepersoner, framför allt de på kommunal och delvis regional nivå, har till uppgift att bereda och genomföra beslut som fattas av folkvalda politiker och därmed representerar folkets vilja.

Vi vet dock att normer till stor del styr människors uppfattningar och antaganden, och därför är en bred representation av olika individer viktiga att lyfta fram tidigt i processen. Vem som formulerar ett problem och kommer på en lösning spelar stor roll för vilka som i slutändan gynnas mest.

Länstransportplanen är visserligen främst en plan som syftar till att fördela ekonomiska medel till olika åtgärder, men processen där frågan initieras och vilka antaganden och ligger bakom val av åtgärder styr vilka och på vilket sätt som människor påverkas av prioriteringarna. Det bedöms därför viktigt att olika grupper både får synas och höras och delta i processerna. Det framgår inte i länstransportplanen om några särskilda intressentgrupper behöver prioriteras extra för att kompensera för de olika utgångspunkter människor har.

Ett av flera övergripande syften med planen är att uppnå ett jämlikt och jämställt transportsystem. Vidare är Norrbotten en region där en stor andel av sveriges samiska ursprungsbefolkning är bosatta och som i planen lyfts fram som en viktig del av regionens historia och fortsatta utveckling. Det går inte att se att planen vid tilldelning av medel tar någon särskild hänsyn till dessa eller andra grupper vilket innebär en risk för att de kommer missgynnas av planen, eller snarare att andra grupper kommer gynnas mer.

Planens huvudsakliga mål (bland flera) är att svara upp mot de utmaningar, brister och behov som identifierats i andra releventa planer och även på de dialogmöten som hållits mellan kommun, region och Trafikverket. Sammansättningen av människor på dessa dialogmöten är central för vilka och hur

olika målgrupper lyfts fram, prioriteras, representeras och synliggörs i transportplaneringen och bedömningen är att planen inte är tillräckligt tydlig i det hänseendet.

7 SAMMANFATTANDE DISKUSSION OCH REKOMMENDATIONER FÖR FORTSATT ARBETE

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 kompetensförsöjning och vara både innovativt och konkurrenskraftigt så bedöms viktiga perspektiv saknas. Det rekommendas 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 medeltilldelningen. Även om medeltilldelningen till största del är en konsekvens av tidigare prioriteringar kvarstår faktumet att 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. Detta belyser också att planens övergripande ekonomiska omfattning inte rymmer hantering av kostsamma mötessepareringsåtgärder utan att innebära kraftigt reducerade möjligheter att genomföra andra åtgärder av mindre, men ändå mycket viktig, karaktär.

Nedan följer några konkreta punkter där vi, utöver en kraftigt utökad medeltilldelning som kan täcka de behov av åtgärder som finns, anser att det rent innehållsmässigt finns förbättringspotential inför framtagandet av nästa länstransportplan:

- Planen bör tydliggöra vilka behov av olika åtgärder som finns för olika delar av regionen kopplat till bland annat socioekonomiska förutsättningar etc.
- Planen bör tydliggöra var och på vilket sätt en utveckling av transportinfrastrukturen kan bidra till att koppla samman områden som idag är åtskilda.
- Planen bör ha en analys och en strategi för hur fördelningen av medel på bästa sätt kommer stötta och bidra till en ökad social sammanhållning när/om befolkningsamängden kommer öka så pass kraftigt som prognostiserats.
- Planen bör tydliggöra den planerade utvecklingen av cykelvägar för att belysa hur och var utvecklingen av cykelvägar ska prioriteras.
- Det bör vid framtagandet av en ny länstransportplan genomföras en kartläggning av brister och behov som tydligare har en koppling till socioekonomiska förutsättningar, segregation, och folkhälsa för att tydligare kunna visa på att särskilt utsatta grupper premieras på det sättet som de behöver för att nå en mer rättvis fördelning av medel. Socioekonomiskat index[1] kan med fördel användas för att kartlägga olika områdens demografiska föutsättningar. Detta underlag bör sedan vara en del i prioriteringsarbetet för hur åtgärder och medel fördelas.

[1] Socioekonomiskt index är en sammanvägning av tre faktorer: andel förvärvsarbetande, andel invånare utan gymnasieexamen och andel hushåll med låg ekonomisk standard.

- Inför kommande länstransportplan bör man lägga stor vikt på att synliggöra den arbetsprocess som lägger grunden för åtgärdsprioriteringar. Detta för att kunna säkerställa en bred representation av människors behov och förutsättningar prioriteras redan från det stadie i arbetsprocessen där problem definieras.
- Inför kommande länstransportplan bör man ta hjälp av det samtalsstöd vid namn ”Stöd för samtal om social hållbarhet”, som tagits fram av Regionen med stöd av Tillväxtverket”.

8 REFERENSER

Delegationen mot segregation, 2022. *Statistik om segregation i Sverige*. Segregationsbarometern – Ett digitalt verktyg från Delmos

Kolada, 2022. *Jämställdhet*. Jämföraren - Kolada

Region Kronoberg, 2018. Social konsekvensanalys i regional transportplanering - verktyg för att inkludera sociala aspekter. ska-i-regional-transportplanering.pdf (regionkronoberg.se)

RUS, 2018. *Regional Utvecklingsstrategi 2030*. Regional utvecklingsstrategi 2030 - Region Norrbotten

WSP 2021. Hållbarhetsanalys transportplanering Norrbotten – Länstransportplan och Trafikförsörjningsprogram

VI ÄR WSP

WSP är en av världens ledande rådgivare och konsultbolag inom samhällsutveckling. Med cirka 50 000 medarbetare i över 40 länder samlar vi experter inom analys och teknik, för att framtidssäkra världen.

Tillsammans med våra kunder tar vi fram innovativa lösningar för en mänsklig, trygg och välfungerande morgondag. Så tar vi ansvar för framtiden.

wsp.com

WSP Sverige AB
Box 71
581 02 Linköping
Besök: S:t Larsgatan 3

T: +46 10 7 225 000
Org nr: 556057–4880
Styrelsens säte: Stockholm
wsp.com