

Länstransportplan 2026–2037

Västerbottens län

Fastställt av regionala utvecklingsnämnden den 10 december 2025 § xx



INNEHÅLL

1. INLEDNING.....	2
2. PLANERINGSUPPDRAGET	3
2.1. Ekonomiska ramar.....	3
2.2. Vad styr upprättandet av länsplanen?.....	4
2.3. Länsplanens inriktning och planeringsförutsättningar	7
3. REGIONALA MÅL FÖR TRANSPORTSYSTEMET	7
4. TRANSPORTSYSTEMET -NUVARANDE INFRASTRUKTUR OCH BEHOV	8
4.1. Regionövergripande samverkan	8
4.2. Fungerande infrastruktur- en förutsättning för samhällsutveckling	9
4.3. Ett robust och kapacitetsstarkt vägnät	10
4.4. Järnvägssystemet länkar samman Västerbotten med världen.....	13
4.5. Flyget.....	15
4.6. Hamnarna	16
4.7. Kollektivtrafiken	17
4.8. Gång och cykel.....	19
5. ÅTGÄRDSPLANERING	20
6. STRATEGISK INRIKTNING OCH PRIORITERINGAR	20
7. ÅTGÄRDSKATEGORIER	22
8. ÅTGÄRDER OCH FÖRDELNING AV INVESTERINGSMEDEL	24
8.1. Prioriterade åtgärder- investeringar över 75 Mkr	26
8.2. Gång och cykelåtgärder längs statligt vägnät	29
8.3. Miljö- och trafiksäkerhetsåtgärder längs statligt vägnät.....	30
8.4. Kollektivtrafikåtgärder längs statligt vägnät	31
8.5. Övrig finansiering.....	32
8.6. Medel att fördela under planperioden.....	34
9. BEHOV AV UTREDNINGAR	34
10. SAMHÄLLSEKONOMISKA BEDÖMNINGAR OCH MÅLUPPFYLLELSE.....	35
10.1. Effekter på transportpolitiska mål	36
10.2. Funktionsmålet om tillgänglighet.....	36
10.3. Jämställdhet.....	37
10.4. Hänsynsmålet om säkerhet, miljö och hälsa.....	37
11. SAMLAD MILJÖBEDÖMNING	38
11.1. Strategiska vägval och alternativa inriktningar av planen.....	38
11.2. Sammanfattande bedömning	39
11.3. Riktningsanalys	39

1. INLEDNING

Västerbotten är ett län där människor trivs, utvecklas och vill stanna kvar. Med 280 000 invånare år 2025 och en lång period av befolkningstillväxt är det tydligt att länet erbjuder goda livsvillkor och i en tid där kreativitet, kunskap och samverkan är avgörande för regional utveckling, är människorna Västerbottens viktigaste resurs. Detta bekräftas i den senaste mätningen av BRP+, ett breddat mått på regional utveckling som inkluderar livskvalitet tillsammans med ekonomisk, social och miljömässig hållbarhet. Västerbotten har det högsta indexvärdet för livskvalitet i hela Sverige, 73 jämfört med riksnittet på 46. Även i den samlade hållbarhetsbedömningen placerar sig länet i toppskiktet, med det tredje högsta värdet bland alla län. Resultaten visar att Västerbotten har ett starkt utgångsläge för en fortsatt stark regional utveckling.

Världen omkring Västerbotten förändras snabbt och påverkar hela länet. Globala konflikter, geopolitiska spänningar och ett ökat säkerhetshot påverkar trygghet, beredskap och framtidstro. Sveriges medlemskap i NATO innebär nya förutsättningar för totalförsvaret, samtidigt som hotbilden breddas från militära angrepp till cyberattacker, desinformation och terrorism. Under senare år har klimatförändringar, nya handelsvägar och stormaktsintressen skapat en mer osäker säkerhetspolitisk situation som ställer nya krav på transportinfrastrukturen och i viss mån ritar om kartan.

För att Västerbotten ska kunna fortsätta att vara en attraktiv plats att bo och verka på blir de funktionella kopplingarna mellan platser avgörande. Pendling, handel, utbildning och besöksnäring binder samman olika delar av länet. Att förstå Ortsstrukturer och dess påverkan och ömsesidiga beroende av varandra för att exempelvis bygga funktionella arbetsmarknadsregioner är centralt för att kunna förstå, utveckla och ta vara på hela länets potential. Varje plats har unika förutsättningar som behöver beaktas och samtidigt behöver man bygga ett sammanhängande system där olika platser kan stärka varandra. Västerbottens framtid formas inte av enskilda platser utan av hur dessa platser hänger ihop.

Transportsystemen omfattar den fysiska infrastrukturen i form av vägar, gång- och cykelbanor, järnvägar, flygplatser samt farleder och hamnar. För ett fungerande transportsystem behövs även fordon, resecentrum, hållplatser och tekniska lösningar som på olika sätt underlättar användningen. Att det finns ett brett och väl fungerande transportsystem samt en digital infrastruktur, som knyter ihop städer, lands- och glesbygder i Västerbotten med varandra och vidare till omvärlden, är en nyckelfaktor för att kunna nå målen i de övriga prioriteringarna. Att förstå kopplingarna är centralt för att kunna ta vara på hela länets potential. Varje plats har unika förutsättningar som behöver beaktas och samtidigt behöver man bygga ett sammanhängande system där olika platser kan stärka varandra. Västerbottens framtid formas inte av enskilda platser utan av hur dessa platser hänger ihop.

2. PLANERINGSUPPDRAGET

I slutet på mars 2025 gav Regeringen Trafikverket i uppdrag att upprätta ett förslag till en trafikslagsövergripande nationell plan för transportinfrastrukturen för perioden 2026–2037. Parallellt med detta gavs regionerna i uppdrag att revidera de regionala länsplanerna för transportinfrastruktur. Den regionala transportplanen pekar ut den långsiktiga strategiska inriktningen för hur länets transportsystem ska utvecklas och vilka prioriteringar och investeringar man avser genomföra perioden 2026–2037. Direktivet fastslår att den av regionen upprättade regionala transportinfrastrukturplanen ska beskriva vilka åtgärder som bör prioriteras för att bidra till uppfyllanden av de transportpolitiska målen med tillhörande funktionsmål och hänsynsmål inklusive etappmål för trafiksäkerhet och klimat inom transportsektorn, som beslutats av riksdagen. Prioritet bör ges till åtgärder som förbättrar trafiksäkerheten och tillsammans med den Nationella planen visar den regionala transportinfrastrukturplanen vilka investeringar som ska göras i Västerbotten under kommande tolvårsperiod.

2.1. EKONOMISKA RAMAR

Planeringsramen för länstransportplanen i Västerbotten uppgår för planperioden 2026–2037 till 1 708 miljoner kronor vilket innebär en genomsnittlig årlig ram på knappt 142 miljoner kronor. Motsvarande ram för föregående period (år 2022–2037) var 1054 miljoner. Ramen är fördelad på tre perioder för de 12 år som planen gäller år 1–4, år 5–8 och år 9–12 och fördelningen mellan perioderna framgår av tabell 1. Det verkliga budgetutfallet för planen i genomförandet påverkas av hur den löpande infrastrukturplaneringen löper på över tid samt Trafikverkets årliga budgettilldelning av regeringen samt Trafikverkets verksamhetsplanering.

Tabell 1. Fördelning av medel per åtgärdskategori – per fyraårsperiod och totalt – i länstransportplan 2026–2037
Västerbottens län

Åtgärdskategori	2026-2029 mkr	2030-2033 mkr	2034-2037 mkr	2026-2037 Totalt mkr
Väg/Miljö- och trafiksäkerhetsåtgärder	324	191	185	700
Gång- och cykelväg	310,5	80	46,5	437
Kollektivtrafikåtgärder	75	120	205	400
Medfinansiering enskilda vägar	19	16	16	51
Samfinansiering nationell plan	20	50	50	120
Fördelning mellan perioder (Angivet i Mkr)	748,5	457,0	502,5	1708

Den ekonomiska planeringsram som tilldelats Region Västerbotten för perioden 2026–2037 är drygt 60 procent högre än planeringsramen för föregående period 2022–2033. Fördelningen per åtgärdskategori följer i stort den procentuella fördelning som fanns under föregående

planperiod (2022-2033) med en justering gällande tilldelning av medel till kommande resecentrum längs Norrbotniabanan.

Det är positivt att mer medel tillförs länsplanerna men för att möjliggöra den standardhöjning av viktiga pendelstråk som behövs för att åter kunna höja hastigheterna på de sträckor som sen tidigare fått sänkta hastigheter och undvika att fler vägar får sänkta hastigheter framgent till följd av höga trafikflöden är tyvärr de ekonomiska ramar som tilldelats länsplanerna för fortfarande otillräckliga då en utbyggnad till mötesfri väg är mycket kostsam.

Det har tidigare varit möjligt att få medfinansiering från den nationella planen med upp till 50 procent för dessa åtgärder. Om hela ansvaret för utbyggnaden, som också är ett led i nollvisionen, ska ligga på regionerna behöver ytterligare medel tillskjutas länsplanerna. Därtill har kostnaderna för investeringar i transportinfrastrukturen ökat kraftigt och medfört att många objekt som genomförts blivit avsevärt dyrare än ursprungliga kalkyler. Det finns flera omvärldsfaktorer som påverkar kostnaden för objekten så som indexuppräknings, konjunktur och marknadsläge, marknadspriser på råvaror etc.

2.2. VAD STYR UPPRÄTTANDET AV LÄNSPLANEN?

Region Västerbotten har regeringens uppdrag att planera för den regionala transportinfrastrukturen. I Region Västerbottens uppdrag som länsplaneupprättare ges möjlighet att, efter direktiv från regeringen, upprätta förslag till en regional för transportinfrastruktur. Hur länstransportplanen ska upprättas och vad som kan finansieras styrs av *"Förordning (1997:263) om länsplaner för regional transportinfrastruktur"*.

Länstransportplanen ska ange den strategiska inriktningen för länets transportinfrastruktur för kommande tolvårsperiod och i den fastställs prioriteringar för en trafikslagsövergripande plan som ska bidra till en långsiktigt hållbar utveckling av infrastrukturnätet. Planen ska samla, tydliggöra, konkretisera och ge en inriktning för Västerbottens transportsystem avseende användning, utveckling och effektivare nyttjande av infrastrukturen. I förordningen framgår det även att länsplanen ska upprättas med hänsyn till de samlade transportbehoven för respektive region och ska omfatta:

- Investeringar i statliga vägar som inte ingår i stamvägnätet.
- Åtgärder i sådana anläggningar m.m. för vilken statlig medfinansiering kan beviljas enligt 2 § förordningen (2009:237) om statlig medfinansiering till vissa regionala kollektivtrafikanläggningar m.m.
- Åtgärder som kan påverka transportefterfrågan och val av transportsätt samt åtgärder som ger effektivare användning av befintlig infrastruktur.
- Åtgärder i andra icke statligt finansierade anläggningar av betydelse för det regionala transportsystemet som bör redovisas i planen.

Länsplanen får avse investeringar och förbättringsåtgärder för vilka Trafikverket har ansvaret enligt förordningen (2009:236) om en nationell plan för transportinfrastruktur. Länsplanen får även avse byggande och drift av enskilda vägar enligt förordning (2010:137).

Planen ska omfatta investeringar i statliga regionala vägar vilket innefattar samtliga statliga vägar, förutom E4, E12 och väg E45. Dessa ingår i det nationella stamvägnätet och investeringar för dessa fastställs i den nationella planen. Det regionala vägnätet innefattar även gång- och cykelvägnätet samt kollektivtrafikanläggningar. I Länstransportplanen avsätts även medel för statlig medfinansiering av miljö- och trafiksäkerhetshöjande åtgärder längs det kommunala vägnätet, medfinansiering av kollektivtrafikanläggningar och medfinansiering av åtgärder i det enskilda vägnätet.

Däremot innefattar länstransportplanen inte drift- och underhållsåtgärder, bärighetsåtgärder eller vidmakthållande av transportsystemet utan dessa poster hanteras via den nationella transportplanen. Planerna ska bidra till en långsiktigt hållbar utveckling av landets transportinfrastruktur. Planeringen av transportsystemet är ett komplext område som kräver att många aktörer samverkar och för dialog i syfte att skapa en god helhetslösning och samsyn kring utvecklingen av transport-infrastruktursystemet.

Till grund för planeringen finns ett antal kriterier, riktlinjer och mål att förhålla sig till och dessa beskrivs förutom i förordningen, i inriktningsunderlaget och dels i infrastrukturpropositionen som sedan mynnar ut i ett regeringsdirektiv att upprätta nationell och regionala planer för transportinfrastrukturen.

Inriktningsunderlaget för planperioden 2026-2037 presenterades av Trafikverket i januari 2024. I inriktningsunderlaget beskrivs myndighetens förslag för den långsiktiga inriktningen för utvecklingen av infrastrukturplaneringen. Trafikverket anser sammantaget att det är angeläget att:

- rusta, effektivisera och modernisera den befintliga infrastrukturen
- vidta åtgärder för att klara dels klimat- och trafiksäkerhetsmålen, dels klimatförändringar och yttre hot
- hushålla med resurser genom att minska kostnader, prioritera noga

Inriktningsunderlaget gick ut på remiss och Region Västerbotten fick möjlighet att ge sin syn på underlaget. Tillsammans med dessa svar utgör inriktningsunderlaget det formella beslutsunderlaget till regeringens infrastrukturproposition.

I oktober 2024 presenterade regeringen proposition ”Vägen till en pålitlig transportinfrastruktur – för att hela Sverige ska fungera”. Propositionen fastslår inriktning samt ramarna för den nationella transportinfrastrukturplanen 2026–2037. Av propositionen framgår den ekonomiska ramen och inriktningen på satsningar i transportinfrastrukturen för planperioden år 2026–2037. Planeringsramen för planperioden är 1171 miljarder kronor, vilket är en ökning med 372 miljarder kronor jämfört med planeringsperioden år 2022–2033. Medlen skall enligt propositionen fördelas som följer:

- Utveckling av transportsystemet: 607 miljarder kronor
- Vidmakthålla inkl. reinvesteringar av statliga järnvägar: 210 miljarder kronor
- Vidmakthålla inkl. reinvesteringar av statliga vägar samt statlig medfinansiering till enskilda vägar: 357 miljarder kronor

I mars 2025 presenterade regeringen sitt direktiv till åtgärdsplanering och uppdrog till Trafikverket och länsplaneupprättarna att initiera åtgärdsplaneringen och ta fram nationell plan och regionala planer för utveckling av transportsystemet. Direktivet fastslår de preliminära ramarna för den regionala transportinfrastrukturen och övriga krav som åtgärdsplaneringen ska eller bör uppfylla. Regionerna ska redovisa sina planer till regeringen senast den 20 januari. Direktivet fastslår att den av regionen upprättade regionala transportinfrastrukturplanen ska beskriva vilka åtgärder som bör prioriteras för att bidra till uppfyllanden av de transportpolitiska målsättningarna samt klimatmålen. Prioritet bör ges till åtgärder som förbättrar trafiksäkerheten och ska inriktas mot åtgärder i infrastrukturen utan omotiverade inskränkningar gällande framkomlighet eller transporteffektivitet. Utöver vad som anges i förordning (1997:263) om länsplaner för regional transportinfrastruktur ska följande redovisas i de regionala transportplanerna:

- Hur de ekonomiska ramarna för planperioden ska fördelas på olika åtgärder och typer av åtgärder. I planen ska objekt som beräknas kosta över 75 miljoner kronor finnas namngivna medan åtgärder som beräknas kosta under 75 miljoner kronor inte behöver anges i förslagen till länsplaner.
- Vilka prioriteringar som planförslagen baseras på.
- Om fyrstegsprincipen och ett trafikslagsövergripande perspektiv har tillämpats i planförslagen
- Hur mycket medel som går till åtgärder i infrastrukturen som förbättrar trafiksäkerheten.
- Hur mycket medel som går till samfinansiering av åtgärder i nationell plan samt hur mycket medel som avsätts till statlig medfinansiering.
- Miljöbedömning kopplat till respektive förslag till länsplan.

Samtidigt innebär samordningen att viss flexibilitet behöver finnas i planen och planeringen. Detta möjliggör ett mer effektivt och hållbart förverkligande av länets transportplan.

2.3. LÄNSPLANENS INRIKTNING OCH PLANERINGSFÖRUTSÄTTNINGAR

Denna plan är en revidering av Länstransportplan Västerbotten 2022-2033 och eftersom planen är tolvårig och revideras vart fjärde år innebär det att redan beslutade men ej genomförda objekt flyttas med till den nya planen.

3. REGIONALA MÅL FÖR TRANSPORTSYSTEMET

Länstransportplanen är ett medel för att uppnå såväl nationella som regionala mål och strategier och tar sin utgångspunkt i såväl transportpolitiska mål som regionala strategier och planer. Målet med länstransportplanen är att, utifrån Västerbottens förutsättningar, utveckla och upprätthålla en väginfrastruktur som skapar goda livsmiljöer och möjliggör hållbara transporter i länet och på bästa sätt fördela resurser för utveckling av transportinfrastrukturen i Västerbotten.

Transportsystemets utformning, funktion och användning ska bidra till att ge människor och gods en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet. Västerbotten är Sveriges näst största län och präglas av långa avstånd. I Västerbottens län bor närmare 280 000 invånare, varav ungefär 80 procent bor i kustkommunerna. Det finns en stark och växande tjänstesektor som är kopplad både till de traditionella basnäringarna och nya branscher. Gruv-, skogs-, energi- och besöksnäringen är exempel på viktiga tillväxtsektorer i näringslivet som är beroende av god infrastruktur.

Region Västerbotten ska verka för att man ska kunna bo och verka i hela länet genom att:

- ha en hög standard på vägarna vad gäller framkomlighet och trafiksäkerhet
- ha ett väl fungerande järnvägssystem för såväl gods- som personresor
- ha goda flygförbindelser till- och från länets flygplatser
- ha en god tillgänglighet till kollektivtrafik genom satsningar på bytespunkter, hållplatser och resecentrum
- fortsätta satsningar på att bygga ut gång- och cykelinfrastrukturen
- bidra till att minska fossila utsläpp från fordon och att klimatmålen uppnås

4. TRANSPORTSYSTEMET -NUVARANDE INFRASTRUKTUR OCH BEHOV

En ny kartläggning som gjorts av Accelerationskontoret visar att det pågår eller planeras investeringar i svensk industri till ett värde av 803 miljarder kronor i nyetableringar, tekniskiften och expansioner i fossilfri stålproduktion, vätgas, batterifabriker och gruvor. Av dessa 803 mnkr investeras 517 mnkr i de 4 nordligaste länen. Det är investeringar för jobb, tillväxt, exportintäkter och ökad hållbarhet. Den omfattande industriella utvecklingen som pågår i norra Sverige är kopplad till fossilfri produktion och elektrifiering till gagn för klimatomställningen och gör att norra Sverige kan bli ledande i den klimatomställning som är på gång i hela världen. Etableringarna och expansionerna är en följd av flera samverkande faktorer. Den viktigaste är företagets beslut att ställa om till fossilfria processer eller ta fram produkter som stödjer en mer klimatanpassad utveckling. Det i sin tur är en kombination av att företagen ser ökade krav hos slutkonsumenterna och att de tar sitt ansvar för en mer hållbar utveckling.

Utöver de nya etableringarna finns omfattande kompetensförsörjningsutmaningar kopplat till den pågående generationsväxlingen. De största utmaningarna återfinns inom branscherna utbildning, hälsovård, sjukvård och social omsorg, men efterfrågan på kompetens är stor även inom industri och IT-sektorn. För att säkra tillgången på kompetens är det mycket viktigt att erbjuda möjligheter för både personer som behöver höja sin kompetensnivå, såväl som för personer som behöver utöka eller komplettera sina kompetenser. Det är inte bara Västerbotten som upplever en period av minskande befolkning i arbetsför ålder, det gäller samtliga regioner som inte ligger i närheten av storstäder. Små och medelstora företag i Västerbotten har en längre period visat på en stark tillväxt inom såväl befintlig som ny industri. Regionens stora företag agerar draglok för tillväxten som i sin tur skapar öppningar och möjligheter men även utmaningar för små och medelstora företag som idag har en unik möjlighet att möta de behov som uppstår och ta position som underleverantörer till dessa, i sig en språngbräda till ytterligare internationella marknader. För Västerbottens verksamheter och organisationer är det viktigt med tillgång till rätt kompetens för ökad konkurrenskraft och för att kunna tillhandahålla samhällsfunktioner i en region glest befolkade områden och långa avstånd. Detta ställer höga krav på ett väl fungerande, robust och kapacitetsstarkt transportinfrastrukturnät som möjliggör för gods- och persontransporter såväl inom- som till och från länet med samtliga transportslag.

4.1. REGIONÖVERGRIPANDE SAMVERKAN

En robust infrastruktur och god tillgänglighet är avgörande för Västerbottens fortsatta utveckling och för ett fördjupat nordiskt samarbete. Region Västerbotten ingår i flera tvärregionala och gränsregionala nätverk och samarbeten som syftar till att arbeta för en välfungerande och integrerad region.

Som del av Kvarkenregionen, med cirka en miljon invånare, är länet beroende av långsiktigt hållbara öst–västliga och nord–sydliga transportlösningar, särskilt inom logistik och godsflöden.

Det förändrade globala säkerhetsläget har ytterligare tydliggjort behovet av välfungerande gränsöverskridande infrastruktur, stärkt försvar och civil beredskap samt ökad självförsörjningsförmåga. Sveriges och Finlands NATO-medlemskap har förstärkt kraven på effektiva öst–västliga kommunikationer och säker tillgång till de isfria norska Atlant-hamnarna. En fast förbindelse över Kvarken mellan Umeå och Vasa bedöms kunna förbättra transportkapaciteten, minska sårbarheten vid kriser och stärka EU:s TEN-T-nätverk, med breda samhällsekonomiska nyttor för norra Norden och Europa.

Förbindelsens strategiska betydelse har även tydligt markerats i Finland. Den lyftes i det finska regeringsprogrammets presentation 2023, och Österbottens förbund har pekat ut en fast förbindelse som en central utvecklingskorridor. Det finska försvarsutskottet har vid upprepade tillfällen betonat projektets prioritet. Vid Nordiska rådets möte i oktober 2025 beslutades dessutom att inrätta en parlamentarisk arbetsgrupp med representanter från Finland, Sverige och Norge för att samordna planeringen av en permanent transportkorridor från de isfria norska hamnarna, genom inlandet i Sverige och vidare till sydvästra Finland.

4.2. FUNGERANDE INFRASTRUKTUR- EN FÖRUTSÄTTNING FÖR SAMHÄLLSUTVECKLING

Fungerande infrastruktur är centralt för nationell och regional konkurrenskraft och attraktivitet. Infrastrukturplaneringen ska bidra till att skapa förutsättningar för effektiva, kapacitetsstarka och hållbara gods- och persontransporter i hela landet. Långsiktig samhällsplanering är ett viktigt verktyg för att med förutsägbarhet och systematik verka för att uppnå denna utveckling på nationell, regional och lokal nivå.

De regionala transportsystemen omfattar även sträckningen i öst–västlig riktning som knyter ihop Västerbotten med Norge och Finland via förbindelsen över Kvarken. I länets västra del finns anslutande kopplingar till det nationella väg- och järnvägssystemet i nord–sydlig riktning. Länets hamnar och terminaler har tillsammans med de fem flygplatserna med reguljär trafik, också strategisk betydelse för att upprätthålla god tillgänglighet för länet som helhet. Kalla vintrar påverkar transportsystemens kvalitet och långa avstånd innebär stora investeringskostnader för underhåll och nyinvesteringar. Samtidigt finns ett behov av hög kvalitet i transportsystemet, för att minska restiderna för ett till ytan stort län. Därför behövs fysiska investeringar för att utveckla ett mer tillgängligt transportsystem, som behöver vara anpassade för förutsättningarna i Västerbotten samt dra nytta av den snabba teknikutvecklingen och utvecklingen av nya lösningar.

4.3. ETT ROBUST OCH KAPACITETSSTARKT VÄGNÄT

Västerbottens län har till följd av långa avstånd ett omfattande men glest vägnät med drygt 9 200 kilometer statlig väg och cirka 4 400 kilometer enskild väg med statsbidrag. Trafikverket har under senare år arbetat med att uppgradera det statliga vägnätet från bärighetsklass (BK) 1 vägar till 4 på det funktionellt prioriterade vägnätet vilket medfört att fler vägar i länet kunnat öppna upp för tyngre transporter. Under kommande planperiod är ambitionen att hela BK1 nätet ska uppgraderas till BK4. Uppgraderingen är mycket positivt för näringslivets transporter men fortfarande är en stor del av vägtransportsystemet, framför allt anslutande vägar, inte byggt och dimensionerat för de laster som tillåts i dag. Detta innebär tillsammans med tjälsäkringsproblemen att en stor del av vägnätet har en oacceptabel standard.

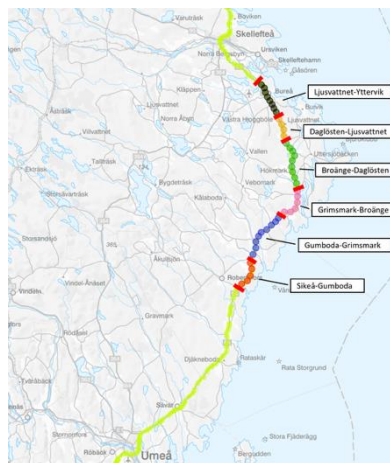
Den undermåliga standarden på vissa vägar, framför allt i inlandet, medför allvarliga negativa konsekvenser för utvecklingsmöjligheterna i länet då ett rimligt fungerande vägsystem är en grundförutsättning dels för att kunna bosätta sig, dels för att kunna bibehålla och utveckla verksamheter i ett så geografiskt stort län som Västerbotten. Vägnätet har en avgörande betydelse för att länets orter ska kunna dra nytta av varandras styrkor och överbrygga befintliga svagheter såväl inom länet som mot angränsande län. Detta är särskilt viktigt i de mer glest befolkade delarna, där det också är svårt att skapa alternativa transportmöjligheter till bil och lastbil. Vägtransportsystemet i länet är relativt välutvecklat och vitt förgrenat, men har inte alltid högsta hastighetsstandard, trafiksäkerhetsstandard eller bärighetsklass. För Västerbottens län är vägnätets kvalitet nära sammankopplad med utvecklingsmöjligheterna inom bland annat besöksnäringen och skogsindustrin. I och med utbyggnaden av BK4 och möjligheten att framföra tyngre transporter skulle det vara önskvärt med en särskild satsning från staten för att uppgradera det enskilda vägnätet för att klara tyngre transporter eftersom det ofta är på dessa transporten startar.

Europavägarna

Vägnätet i Västerbottens län innefattar de tre europavägarna E4, E12 och E45 som alla är viktiga stråk för regionen.

Väg E4

E4 har en stor betydelse för transportsystemets funktion i Västerbottens län och fungerar som en pulsåder för nord-sydliga transporter. På sträckan Umeå-Skellefteå pågår en ombyggnad av ett flertal sträckningar till mötesseparerad 2+1-väg. Två delsträckor saknas dock fortfarande i den nationella planen och är därmed ännu inte finansierade (Grimsmark-Broänge och Ljusvattnet-Yttervik) därtill pågår en fördjupad utredning för trafiklösningar på E4 vid Dåva/Umeå Eco Industrial Park. Byggandet av ringleden kring Umeå är nu så gott som klar och har haft en positiv effekt på framkomligheten och miljön i staden. Dock har vissa delar av systemet redan slagit i kapacitetstaket under de mest transportintensiva tiderna och kan komma att kräva åtgärder. Ett arbete för att få förbifart Skellefteå på plats pågår och åtgärden finns med som ett namngivet objekt i den nationella transportplanen. Anläggandet av förbifarten är av yttersta vikt för av såväl framkomlighets- som miljöskäl och blir en strategiskt viktig del av Skellefteetriangeln.



Figur 1. Genomförda och planerade delsträckor för mötesseparering på väg E4 sträckan Umeå-Skellefteå

Figur 2. Genomförda och planerade delsträckor för mötesseparering på väg E4 sträckan Umeå-Skellefteå

Väg E12

E12 sträcker sig mellan Mo i Rana i Norge fram till Helsingfors i Finland och knyter samman Norden i öst- västlig riktning. Vägen fyller en viktig funktion för tillgängligheten för Västerbottens läns inland samt för samverkan mellan kust och inland. E12 är en viktig transportled för pendling, råvarutransporter och turism samtidigt som den löper genom flera byar och där utgör en lokalgata. Stråket har i tider av ett oroligt omvärldsläge fått en allt viktigare betydelse som försörjningsstråk för kommuner och orter från Helgeland/Mo i Rana i väster till Vasa och Österbotten i öster. Målsättningen för aktörerna längs E12-stråket är förbättrade förutsättningarna för en fungerande försörjningskorridor, vilket gynnar näringslivet, civilsamhället och försvaret både i fredstid och i händelse av kris och krig.

Det finns ett flertal trafiksäkerhets- och tillgänglighetsbrister längs väg E12 där exempelvis delar av sträckan Umeå -Vännäs har en ÅDT på 8000- 12 000 fordon (källa NVDB). Vägen har en mycket ojämn standard där vissa delar är utbyggda till 2+1 väg med mötesseparering och en hastighet på 110 km/h samtidigt som andra delar fått hastighetssänkningar till 60 km/h

vilket gör flödet ojämnt med många hastiga inbromsningar. Tilläggas kan att sträckningen har en hög andel blandtrafik. Dels går vägen genom mark som brukas vilket gör att andelen långsamgående arbetsfordon på sträckan tidvis är hög. Men det färdas även många A-traktorer, mopedförare och cyklister längs vägen vilket medför kilometerlånga bilköer under de mer intensiva trafiktimmarna då möjligheten att köra om är kraftigt begränsad. Vägens beskaffenhet gör den till en otrygg trafikmiljö och behovet av åtgärder är akut.

Väg 45

Inlandsvägen - väg E45 - har stor strategisk betydelse för Västerbottens läns inland. Dels på grund av dess betydelse för samverkan mellan inlandskommunerna inom och utom länet, dels som transportled för besöksnäringen till inlandet. Den har också stor betydelse för kopplingarna med Norge, samt utgör tillsammans med E4 en viktig kommunikationsled i ett nord-sydligt perspektiv. Det är viktigt att nuvarande hastighetsnivå och fullgott drift- och underhållsarbete säkerställs för E45:an. En sänkning av hastigheten skulle innebära allvarliga regionförminsande konsekvenser i en redan gles del av Sverige.

Statliga vägnätet

Västerbottens län har cirka 10 procent av Sveriges statliga vägnät. I det regionala statliga vägnätet ingår även de gång- och cykel vägar och kollektivtrafikanläggningar som återfinns utmed vägnätet. Utöver europavägarna och delar av det regionala vägnätet är transportarbetet relativt måttligt. Samtidigt har dessa mer lågtrafikerade vägar en mycket viktig funktion för de medborgare och näringsliv som använder sig av dem. Drift- och underhållsåtgärderna av dessa vägar är av störst betydelse och behöver säkerställas. Medlen för drift och underhåll hanteras av Trafikverket inom ramen för den nationella transportplanen. Då många av vägarna i grunden inte byggts för den allt tyngre godstrafiken, har en betydande del av vägkapitalet brutits ned under senare decennier utan att tillräckliga medel först till drift och underhåll. Om man till detta lägger att senaste årens ändrade väderförhållanden med mildare vintrar, som en del bedömer är kopplade till klimatförändringarna, slits vägnäten än hårdare. Det innebär att om inte ökade resurser förs till drift och underhåll av vägnätet riskeras stora kapitalvärden och till slut.

Vägnätet är, särskilt avseende det finmaskiga, av undermålig kvalitet och standard vilket skapar tillgänglighetsproblem. Det finns en stark oro att vägnätet under kommande planperiod kommer att försämrats ytterligare om inte mer medel avsätts för vidmakthållande.

Enskilda vägnätet

I länet finns ett mycket omfattande nät av enskilda vägar. Det enskilda vägnätet i Västerbottens län är cirka tre gånger längre än det statliga. Större delen är skogsbilvägar, men närmare 300 mil har direkta funktioner för bofasta. Vägarna har, liksom det lokala vägnätet, stor betydelse för rekreation och friluftsliv, samt för enskilda individers resmöjligheter och för exempelvis skogsbrukets och gruvnäringens transporter. Trafikverket betalar ut statligt driftbidrag till enskilda vägar bland annat för att vägen ska hållas öppen för allmän trafik och för att underlätta för boende och näringsliv i glesbygd. De statliga bidragen för drift och underhåll som ges till enskilda vägar följer dock inte kostnadsutvecklingen, vilket medför successivt försämrad standard. Investeringsbehoven är stora, men då 30 procent skall finansieras av vägförening eller kommun, innebär detta behov av medel som är svåra att uppbringa. Detta innebär en stor risk att nödvändiga reinvesteringsåtgärder uteblir, med försämrad funktion som följd.

4.4. JÄRNVÄGSSYSTEMET LÄNKAR SAMMAN VÄSTERBOTTEN MED VÄRLDEN

Bristerna i järnvägssystemet är på sina håll mycket stora, det finns ett flertal flaskhalsar där avsaknaden av en kustnära modern järnväg mellan Umeå och Luleå, dubbelspår mellan Umeå C och Umeå Ö samt avsaknaden av elektrifiering av Tvärstråket Hällnäs- Storuman är bara några.

Stambanan genom övre Norrland sträcker sig genom länet i nord-sydlig riktning och har en stor betydelse för övre Norrland och Sverige som helhet. Betydande godsmängder till- och från övre Norrland fraktas längs denna. I nord-sydlig riktning finns även Inlandsbanan och Botniabanan. Dessa kompletteras i och med färdigställandet av Norrbotniabanan mellan Umeå och Luleå där den första etappen är påbörjad. Norrbotniabanan är en viktig länk som idag saknas, bland annat för att stärka kapaciteten vad gäller godstransporter och för att förbättra människors mobilitet.

De nord-sydliga järnvägsstråken kompletteras i öst-västlig riktning av tvärbanorna Storuman-Lycksele-Hällnäs, Bastuträsk-Skellefteå-Skelleftehamn och Umeå-Holmsund, Det finns stora brister i järnvägssystemet i form av avsaknad av elektrifiering på vissa sträckor, brister i signal- och säkerhetssystem, bristande bärighet, brist på mötesplatser och uppställningsspår samt behov av dubbelspår på vissa sträckor.

Västerbotniabanan/ tvärbanan Hällnäs-Storuman har en betydande funktion i järnvägssystemet och är en mycket viktig länk i det öst-västliga stråket både när det gäller godstransporter och arbetspendling. Sträckan trafikeras idag med diesellok då den saknar elektrifiering vilket är negativt såväl när det gäller transporter som ur miljö och klimathänseende. En elektrifiering av tvärbanan Hällnäs-Storuman är nödvändig för länka Västerbottens inland till Norrbotniabanan och för att få ett välfungerande sammanlänkat järnvägssystem med möjlighet att nyttja samma fordonsflotta. Region Västerbotten har via länstransportplanen tidigare finansierat en järnvägsplan mellan Hällnäs och Lycksele för att möjliggöra en elektrifiering av stråket i närtid. Region Västerbotten har även samfinansierat

ett triangelspår i Storuman som länkar samman tvärbanan med Inlandsbanan på ett effektivt sätt och avsätter i denna plan investeringsmedel för kapacitetshöjande åtgärder med fokus på plankorsningar. Detta i syfte att bidra till att en elektrifiering av banan kommer till stånd. Inlandsbanan, som ägs av staten men förvaltas av Inlandsbanan AB, har betydelse för godstransporter av främst skogsråvara och länkar samman till det övriga järnvägssystemet via sina tvärbanor. Under sommartid pågår också en relativt omfattande turisttrafik som har stor betydelse för besöksnäringen i Västerbottens inland.

Holmsundsbanan sträckan Gimonäs-Umeå hamn sammanlänkar stomnätet med regionens enda av EU utpekade strategiska hamn med TEN-T status och via järnvägsterminalen ute på Hillskär så länkas färjeförbindelsen mellan Vasa och Umeå ihop med det svenska järnvägssystemet. Stråket har också lyfts fram som betydelsefullt för totalförsvaret. Sträckan trafikeras idag av godstrafik men ambitionen från kommunen och Norrtåg är att utvidga persontrafiksystemet till Holmsund. Holmsundsbanan har idag brister vad gäller kapacitet och bärighet. Signalsystemet behöver också utvecklas och därtill finns ett antal plankorsningar som behöver byggas bort. Tillika som banorna till Piteå hamn och Skellefteå hamn har upprustats så behöver banan ut till Umeå hamn rustas för att klara kraven på ökade volymer, framtida persontrafik, EU:s intentioner att knyta de strategiska hamnarna till huvud nätet samt behoven vid kris och krig.

EU arbetar för att det ska finnas fungerande gods- och passagerarflöden i hela Europa. EU-kommissionen, medlemsstaterna och vårt grannland Norge har tillsammans pekat ut ett gemensamt transportnät, TEN-T, som är avgörande för att stärka EU:s konkurrenskraft och göra det möjligt för alla medborgare och företag att ta del av den inre marknaden. Botniska korridoren, som bland annat, innefattar den ännu ej färdigbyggda Norrbotniabanan är en viktig del av det europeiska stomnätet för transporter (TEN-T) som knyter samman Europa. Botniska korridoren utgör Sveriges enda järnvägskoppling till Finland, och är en av EU:s viktigaste kopplingar till Norge och Arktis via Malmabanen. Botniska korridoren kopplar även samman norra Sverige med den europeiska kontinenten och sedan sommaren 2021 ingår den Botniska korridoren i Scandinavian–Mediterranean Corridor som är en del av EU:s stomnät. Transportnätet ska erbjuda snabba och konkurrenskraftiga transporter på järnväg genom hela Europa. För att uppnå detta har Sverige förbundit sig att till 2030 bygga bort kvarvarande flaskhalsar i stomnätet där Norrbotniabanan är en mycket viktig del.

Norrbotniabanan är en 27 mil lång järnväg som är under produktion där första sträckan mellan Umeå och Däva planeras vara klar för drift kvartal fyra 2026. Den ingår i den Botniska korridoren som i sin tur är en del av det europeiska stomnätet TEN-T. Banan kommer att gå mellan Umeå och Luleå, över Robertsfors, Skellefteå och Piteå. Norrbotniabanan byggs med modern standard som tillåter både snabba och tunga transporter. Norrbotniabanan kommer att göra det möjligt för både persontrafik och godstransporter längst kusten. Den kommer att

öka kapaciteten för godstrafik och sänka transportkostnaderna. Restiden mellan Umeå och Luleå kommer att halveras.

Införandet av det europeiska tågsäkerhetssystemet European Rail Traffic Management System (ERTMS) innebär vissa förbättringar men utgör samtidigt ett potentiellt hinder för vissa tågoperatörer på grund av de relativt höga kostnaderna i förhållande till nyttan. Detta kan innebära en suboptimering när det gäller nyttjandet av de delar som enbart förlitar sig på ERTMS som signalsystem.

För att kunna möta prognostiserade ökningar av persontransporter och godsflöden på järnvägen som helhet krävs investeringar i järnvägsnätet. Utöver det som nämnts ovan utgör sträckan Umeå C-Umeå Ö redan idag en kritisk flaskhals i järnvägssystemet. Avsaknaden av dubbelspår på sträckan ställer redan nu till med stora problem och under de närmsta åren bedöms problemet att eskalera. I Umeå har de intermodala volymerna ökat dramatiskt under de senaste tre åren och på Umeå kombiterminal hanterades närmare 100 000 TEU under 2024. I järnvägsnoden Umeå saknas kapacitet för tåg bildning och vagnsuppställning. Därtill svarar inte spåranläggningarna mot kraven om att hantera 630 m långa tåg och än mindre att möta EU:s krav på hantering av 740 m långa tåg.

4.5. FLYGET

Flyget spelar en avgörande roll för Västerbotten och norra Sverige, där långa avstånd och en gles befolkning gör snabba och tillförlitliga transporter särskilt viktiga. Effektiva flygförbindelser och möjligheten till över-dagen-resor knyter samman regionen med resten av landet och världen, vilket är centralt för både näringsliv och privatpersoner. Företag inom bland annat gruv-, skogs- och energisektorn är beroende av internationella kontakter, och forskningen vid Umeå universitet kräver goda kommunikationer för att kunna attrahera studenter, forskare och samarbetspartners. Även sjukvården är starkt beroende av flyget, då universitetssjukhuset i Umeå fungerar som regionsjukhus för hela norra Sverige och många patienter behöver resa dit för specialistvård.

Under senare år har inrikesflyget minskat, bland annat till följd av förändrade resepolicyer och en ökad klimatmedvetenhet. För norra Sverige har detta lett till färre avgångar och minskat antal flygstolar, vilket försämrat tillgängligheten och förlängt restiderna. Konsekvenserna drabbar såväl näringsliv som forskning, sjukvård och besöksnäring. Företagens konkurrenskraft riskerar att försvagas, möjligheterna att rekrytera kompetens minskar och regionen blir svårare att nå för både besökare och investerare. Sammantaget riskerar detta att hämma den regionala utvecklingen och förstärka avståndet mellan norra och södra Sverige.

Samtidigt ligger Västerbotten i framkant inom utvecklingen av fossilfritt flyg. Flera projekt inom elflyg har genomförts och pågår, och i Skellefteå utvecklas nu e-SAF (Electro-Sustainable Aviation Fuel) – ett syntetiskt och hållbart flygbränsle som kan bli en viktig del av flygets klimatomställning. Genom att kombinera regionens goda tillgång till förnybar energi med stark innovationskraft och en lång industriell tradition positionerar sig Västerbotten som en ledande aktör i framtidens hållbara flyg.

4.6. HAMNARNA

Umeå hamn

Umeå hamn är en av de största hamnarna i norra Norden med en årlig godshantering på cirka 2,6 miljoner ton 2024. Hamnen ingår som övergripande hamn i EUs strategiska nätverk TEN-T. Umeå hamn är en diversifierad hamn som hanterar ett brett spektrum av relativt högvärdigt gods. Ungefär hälften av de produkter som passerar hamnen är olika typer av skogsprodukter såsom kraftliner, sågade trävaror och returfiber. Därtill finns det ett antal produkter där Umeå hamn är försörjningshamn för norra Sverige såsom fossila bränslen till det civila flyget och för privat bruk, bitumen, cement och foder. Därutöver hanterar Umeå hamn olika projektlaster som exempelvis vindkraftverk, byggmoduler och andra insatsvaror som försörjer det regionala samhällsbygget. Hamnen ligger strategiskt vid Kvarken och den naturligt kortaste vägen över till Vasa men erbjuder även reguljära transporter till bland annat London, Rotterdam och Kiel. Umeå hamn är en året runt hamn och har tack vare sitt geografiska läge i stort sett isfria förhållanden.

Förbindelsen mellan Umeå och Vasa trafikeras sedan hösten 2021 av städernas gemensamma färja M/S Aurora Botnia. Med den nya färjan har trafiken utvecklats med en betydlig ökning av både godsvolymer och antalet passagerare. Färjan som räknas som en av världens mest miljövänliga, drivs av el och förnybara bränslen. Färjeförbindelsen utsågs 2025 till den första gröna sjöfartskorridoren inom EU.

En upprustning och utveckling av Umeå hamn pågår där ca 1,4 mdr investeras för att kunna ta emot större och mer djupgående fartyg, hantera större godsvolymer samt möjliggöra för sjöfartens omställning. De centrala delarna av projektet Nordporten utgörs av upprustade och utvecklade kajer i det som kallas inre hamnen samt breddning och fördjupning av farleden och hamnbassängen. Prognosen för hanterade godsvolymer i Umeå hamn anger en fördubbling till 5 miljoner ton/år fram till 2030. I dessa volymer ligger nya varugrupper som bland annat insatsvaror till den nya gröna industrin i norra Sverige, RDF(sopor), stålskrot, malm och förnybara bränslen. Därtill utgör transittrafik till/från mellersta Finland en stor potential.

Försvaret har pekat ut Umeå som en strategisk logistisk nod där hamnen är en viktig del. En kapacitetsstark järnvägskoppling mellan hamnen och det övergripande nätet är därmed viktig, vilket också ligger i linje med EU:s intentioner för de strategiska hamnarna.

Port of Skellefteå

Skellefteå hamn är en året runt-hamn som hamnområdet lastas och lossas varje år ca 1,6 miljoner ton gods, vilket gör hamnen till en av Sveriges 20 största. Volymerna består i huvudsak av bulk och skogsprodukter, smältmaterial och färdigprodukter till/från Rönnskärsverken samt stålämnen, skrot och sågade trävaror. Hamnen har kort insegling och goda förbindelser med både E4:an och stambanan, vilket gör hamnen attraktiv för många industrier. En annan viktig fördel är dess närhet till hamnar i norra Finland.

Skellefteå Hamn är även omlastningsterminal för allt gods som kommer och går med järnväg till Skellefteå. Det lastas även container på järnväg för vidaretransport ut i världen.

För närvarande pågår en utveckling på norra sidan inför den kaj som ska byggas 2024. Hela området kommer att bli ca 15 ha stort och en kaj på ca 275 meter har börjat projekteras. I detta område kan Port of Skellefteå erbjuda lagring och logistikfunktioner.

Närheten till batterifabriken och nya industrietableringar och industriområden har möjliggjort för Wallenius/Sol att trafikera Port of Skellefteå med veckotrafik för container och roro. Hamnen förbättrar även möjligheterna att kunna utveckla järnvägs-verksamheten med nya stickspår och lastplatser, till viss del redan nu men framför allt till när Norrbottenbanan är färdigbyggd.

4.7. KOLLEKTIVTRAFIKEN

Den fysiska transportinfrastrukturen har stor betydelse för tillgänglighet och hållbart resande i länet. Järnvägar, vägar, gång- och cykelvägar, hållplatser och resecentrum samt deras kvalitet påverkar vilken kollektivtrafik som kan bedrivas, hur attraktiv trafiken är och hur tillgängliga olika delar av länet blir. Hållplatser, resecentrum, buss- och tågstationer är dessutom kollektivtrafikens "skyltfönster" och en viktig del av många människors livsmiljö och vardag. För att uppnå ökad tillgänglighet och en större andel hållbart resande i länet är det därför strategiskt viktigt att utveckla den transportinfrastruktur som kollektivtrafiken använder. Norrbottenbanans byggande Umeå-Skellefteå ställer krav på satsningar i resecentrum under perioden. Det finns ett stort behov att lyfta kvalitén på länets hållplatser, resecentrum och busstationer.

Delar av transportinfrastrukturen delar kollektivtrafiken med till exempel privatbilstrafik och godstrafik. Andra delar av infrastrukturen är särskilt tillägnad kollektivtrafiken, framför allt busshållplatser, plattformar, resecentrum och busstationer. Länets kollektivtrafikutbud, resandeunderlag och kollektivtrafikens infrastruktur beskrivs i länets regionala trafikförsörjningsprogram Regionalt trafikförsörjningsprogram 2025-2031. Programmet innehåller även de mål och strategier som styr utvecklingen av länets regionala kollektivtrafiksystem.

Mål för den regionala kollektivtrafiken i Västerbotten:

- Mål 1. Kollektivtrafikens marknadsandel av det motoriserade resandet är 25 % år 2035. Delmål för 2031 är 20 %.
- Mål 2. Andelen fordonskilometer som sker med förnybart drivmedel i allmän kollektivtrafik uppgår till 100 % år 2030.
- Mål 3. Minst 90 % av invånarna i Västerbotten ska 2035 kunna nå minst ett kommuncentrum inom 60 minuter med ett utbud om minst 10 resmöjligheter per vardag. Delmål för 2031 är 87 % av invånarna.
- Mål 3. Minst 97 % av invånarna i Västerbotten ska 2035 kunna nå minst ett kommuncentrum inom 120 minuter med ett utbud om minst 3 resmöjligheter per vardag. Delmål för 2031 är 93 % av invånarna.
- Mål 4. Den regionala kollektivtrafiken är tillgänglig för personer med funktionsnedsättningar.
- Mål 5. Andelen resenärer som anser att det är attraktivt att åka med kollektivtrafiken i Västerbotten ska öka till 69 % år 2035. Delmål 67 % år 2031.

Region Västerbotten har utvecklat arbetet med hållplatsbrister och hållplatsåtgärder och samarbetet med Länstrafiken, Trafikverket och kommunerna kring dessa. En hållplatshandbok har tagits fram för att underlätta anläggandet och det finns en så kallad hållplatsbristlista som uppdateras årligen i samråd med kommunerna. Därutöver anordnar Trafikverket regelbundna möten för att diskutera hållplatsbristerna och planera insatser.

Genom länstransportplanen kan åtgärder i kollektivtrafikens infrastruktur genomföras.

Framför allt gäller detta genom:

- Statlig medfinansiering av kollektivtrafikanläggningar. Denna kategori kan användas för medfinansiering upp till 50 procent av investeringskostnaden för exempelvis hållplatser efter kommunala vägnätet samt för busstationer och resecentrum. Under perioden kommer kommuner årligen kunna söka denna medfinansiering.

- Finansiering av hållplatser för kollektivtrafik längs det statliga regionala vägnätet.

Åtgärderna upp till marknivå finansieras till 100 procent via Länstransportplanen. Medlen är fördelade på en del som avser ett begränsat antal namngivna hållplatsobjekt, och en del som används genom att göra urval i regionens hållplatsbristlista. Till de större insatserna under kommande tolvårsperiod hör utveckling av ett antal resecentrum inom Västerbottens län längs den kommande Norrbotniabanan på sträckan Umeå-Skellefteå.

4.8. GÅNG OCH CYKEL

Framkomlighet, trygghet och trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter är otillfredsställande på flera sträckor i länet. Bristen på tillgänglighet gör att korta resor i hög grad sker med bil vilket inte är förenligt med målet om ett hållbart resande. Satsningar på gång- och cykelåtgärder är ett viktigt verktyg i arbetet med att åstadkomma ett hållbart resande. Behovet av nya gång- och cykelvägar är stort i hela länet och i många fall en förutsättning för att på ett trafiksäkert vis kunna förflytta sig mellan två målpunkter. Detta behov har även uttryckts tydligt genom att länets kommuner de senaste åren inkommit med mycket omfattande förslag på utbyggnad av nya gång- och cykelvägar.



Foto: Mårten Edberg

Satsningar på gång- och cykelvägar bidrar till ett antal positiva effekter. Gång- och cykelvägar bidrar bland annat till ökad framkomlighet och tillgänglighet för oskyddade trafikanter, positiva hälsoeffekter samt ökad trafiksäkerhet. Insatserna för gång- och cykel handlar i de större tätorterna ofta om att lösa ett specifikt transportbehov

och samt minska trängsel och miljöeffekter från bilismen. I mindre tätorter och på landsbygden är åtgärden viktig framför allt ur generell trafiksäkerhetssynpunkt och för att bidra till en attraktiv miljö. Många av länets viktiga transport- och pendlingsstråk passerar genom byar eller kantas av randbebyggelse vilket innebär att de har en funktion som lokalgata samtidigt som det finns höga krav på framkomlighet för pendlings- och godstransporter. Att tillgodose trafiksäkerheten för de oskyddade trafikanterna samtidigt som vägen behåller sin funktion och framkomlighet som transportled är en utmaning.

5. ÅTGÄRDSPLANERING

All långsiktig åtgärdsplaneringen ska föregås av en trafikslagsövergripande åtgärdssvalstudie där fyrstegsprincipen ska vara vägledande. Åtgärdsvalsstudier är det första steget i planeringsprocessen och sker genom dialog mellan flera aktörer. Åtgärdsvalsstudier är uppbyggda för att vara ett verktyg vid tillämpandet av fyrstegsprincipen. Med hjälp av fyrstegsprincipen kan valet av trafikslag och åtgärder påverkas redan på idéstadiet. Valet av åtgärder handlar om att lösa problem och tillgodose behov och på så sätt bidra till en hållbar samhällsutveckling genom kostnads-effektiva åtgärder. De åtgärder som blir utfallet av en åtgärdsvalsstudie kan vara allt från steg 1 till steg 4 åtgärder enligt fyrstegsprincipen. I de fall fysiska åtgärder som kräver väg- eller järnvägsplan ska genomföras, det vill säga steg 3 och 4 enligt fyrstegsprincipen, tas de planerna fram i en sammanhållen process.

Region Västerbotten kommer under senhösten 2025 att starta upp arbetet med att ta fram en ny systemanalys för länet. Målet med arbetet är att den ska utmynna i tre olika dokument där den övergripande systemanalysen identifierar brister och behov i transportsystemet och tydliggör funktionerna i för vägar och stråk i länet. De två andra dokumenten ska mynna ut i en godsstrategi samt en cykelplan. Projektet ska vara avslutat och slutrapporterat i augusti 2026.



Figur 3 Fyrstegsprincipen tillämpas för att säkerställa en god resurshushållning och för att åtgärder ska bidra till en hållbar samhällsutveckling. Den är vägledande i Trafikverkets arbete för att säkerställa effektiva och hållbara lösningar.

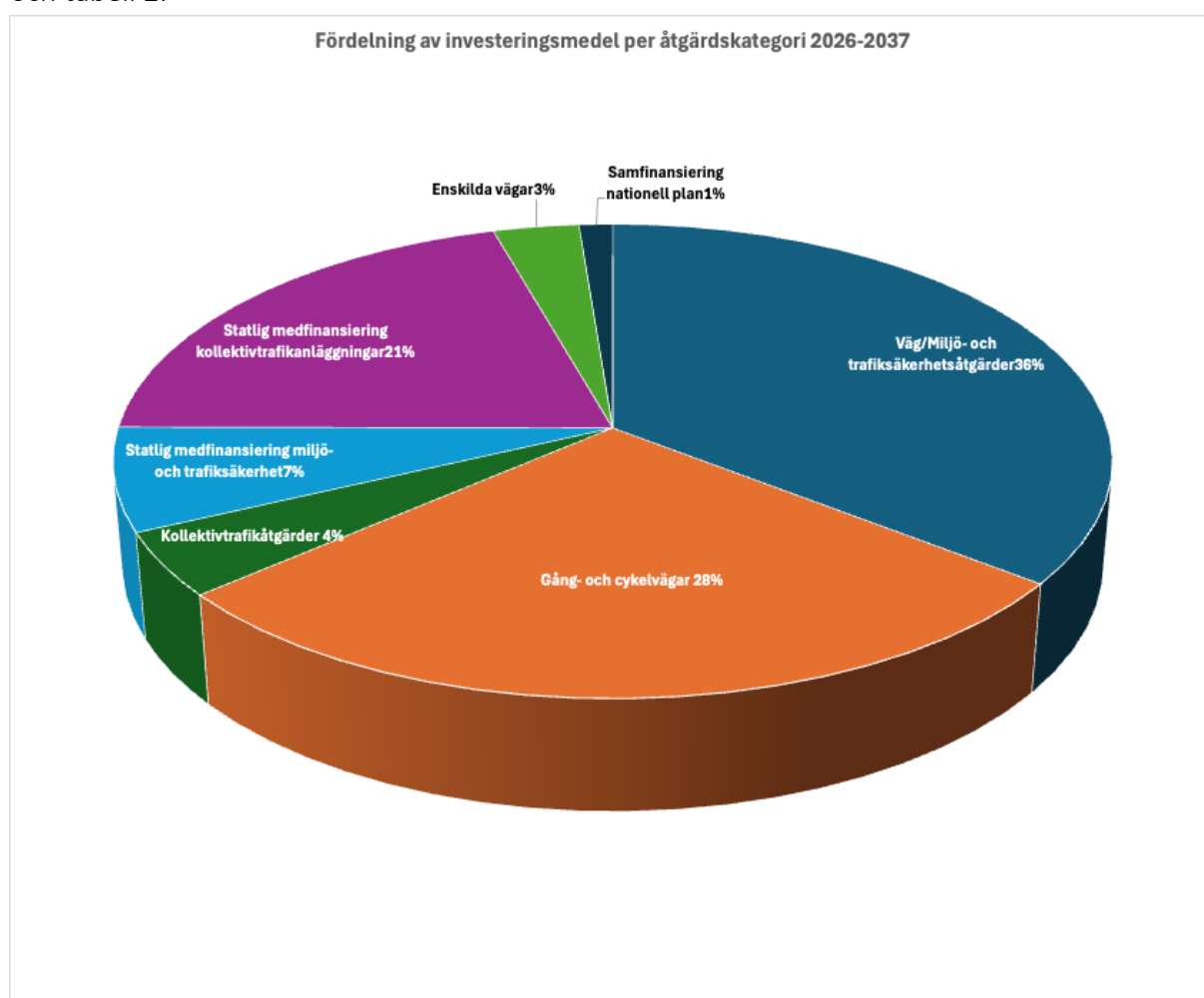
6. STRATEGISK INRIKTNING OCH PRIORITERINGAR

Planeringsramen för länstransportplanen i Västerbotten uppgår för planeringsperioden 2026–2037 till 1708 miljoner kronor. Den årliga ramen är i genomsnitt drygt 140 miljoner kronor för hela planperioden och denna fördelas mellan ett antal åtgärdsområden. Kostnaden för samtliga i planen angivna objekt redovisas i 2025 års prisliv. Fördelningen av planens tillgängliga medel bygger på regeringens direktiv, de transportpolitiska målen, den övergripande målbilden för Västerbottens transportinfrastruktursystem och dialog med framför allt länets kommuner och Trafikverket. Det samlade behovet av åtgärder överstiger vida de ekonomiska ramarna och därför krävs en hård prioritering mellan dels åtgärds kategorier, dels enskilda objekt. Länstransportplanen syftar sammantaget till att, utifrån ett helhetsperspektiv, lyfta länets resurser och stärka förutsättningarna för att bo och verka i hela Västerbottens län.

Länstransportplanen följer i stort samma strategiska inriktningar som den förgående planperiod. Planen har ett fortsatt fokus på att utveckla de öst-västliga stråken, utveckla pendlingsstråken samt bytespunkter och resecentrum för kollektivtrafiken för att möjliggöra för regionens innevånare att kunna bo och verka i hela länet. Den satsning på gång- och cykelvägar som inleddes under tidigare planperioder fortgår och 25 procent av planens budget är avsatt för detta. Under denna period har även skett ett tillskott av budgetmedel till kollektivtrafikåtgärder dels för att kunna möta behovet av tillkommande resecenter längs Norrbotniabanan, dels för att främja resandet med kollektivtrafik genom satsningar på hållplatsåtgärder och kollektivtrafikanläggningar.

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

Fördelningen mellan åtgärds-kategorierna för hela planperioden 2026–2037 framgår av figur 3 och tabell 2.



Figur 4 Fördelning av investeringsmedel per åtgärds-kategori planperioden 2026-2037 visat i procent.

Tabell 2. Fördelning av medel per åtgärdskategori – per fyraårsperiod och totalt – i länstransportplan 2026-2037
Västerbottens län

Åtgärdskategori	2026-2029 mkr	2030-2033 mkr	2034-2037 mkr	Totalt perioden 2026-2037	
Väg/Miljö- och trafiksäkerhetsåtgärder	265	136	170	571	33%
Gång- och cykelväg	328	80	45	453,0	27%
Kollektivtrafikåtgärder	33	22	15	70	4%
Statlig medfinansiering miljö- och trafiksäkerhet, max 50 procent bidrag	83	15	15	113	7%
Statlig medfinansiering kollektivtrafik- anläggningar, max 50 procent bidrag	40	100	190	330	19%
Medfinansiering enskilda vägar, max 70 procent bidrag	19	16	16	51	3%
Samfinansiering nationell plan		70	50	120	7%
Fördelning mellan perioder (Angivet i Mkr)	768,0	439,0	501	1708,0	100%

7. ÅTGÄRDSKATEGORIER

Västerbotten har stora behov av åtgärder i det regionala vägnätet, där framför allt behovet av belägnings- och underhållsåtgärder som hanteras av den nationella planen är stort. Men även behovet av investeringar som hanteras inom ramen för länstransportplanen är stort.

Nedan ges en beskrivning av vilka åtgärds kategorier planen hanterar.

Väg/miljö- och trafiksäkerhetsåtgärder längs statligt regionalt vägnät: Kan exempelvis innefatta trafiksäkerhetsåtgärder eller framkomlighetsåtgärder som exempelvis mötesseparering, cirkulationsplatser, korsningar, planskildhet på regionala vägar. Ofta är vägåtgärder av större karaktär och kan innefatta ett stråk. Större objekt som överskrider 75 miljoner kronor anges i planen medan mindre objekt listas utan prioriteringsordning och kommer där det är möjligt att samordnas med Trafikverkets underhållsåtgärder för att hålla nere kostnaderna.

Gång- och cykelvägar längs statligt regionalt vägnät: Behovet av gång- och cykelvägar är stort i hela länet. Det finns ett behov av att noggrant utvärdera vilken typ av lösning som kan lösa problemet då separerade gång- och cykelvägar är mycket kostsamma. Under förgående planperiod testades, ett för Västerbotten nytt grepp, där en trottoar och en cykelväg som anlades genom att separera en del vägbanan med räcke. Utöver detta genomfördes ett antal målade cykelvägar (bygdevägs målning) i syfte att skapa ett utrymme för oskyddade trafikanter. Gång- och cykelåtgärder är särskilt viktig att kombinera med underhållsåtgärder från Trafikverkets nationella plan, då det blir ekonomiskt effektivt.

Kollektivtrafikåtgärder längs statligt regionalt vägnät: Åtgärdsområdet innefattar investeringar i kollektivtrafikanläggningar längs det regionala vägnätet. Åtgärden innefattar exempelvis utveckling av regionala noder för kollektivt resande som anslutningar till hållplatser och

utveckling av hållplatser samt tillgänglighetsanpassning av hållplatser. Den regionala kollektivtrafikmyndigheten, länstrafiken och Trafikverket har ett nära samarbete för att i så stor utsträckning som möjligt samordna hållplatsåtgärder längs vägnätet med underhållsåtgärder genomförda av nationell plan.

Potter: Inom samtliga tre ovannämnda åtgärds-kategorier kommer det att finnas avsatta medel i så kallade potter. Detta för att möjliggöra en flexibilitet i planens genomförande och underlätta en samordning med Trafikverkets underhållsarbete. Potterna innebär också en möjlighet att på ett relativt snabbfotat sätt kunna hantera mindre brister som identifieras i transportsystemet relativt snabbfotat.

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.

Statlig medfinansiering kan inte beviljas retroaktivt. Åtgärden får därför inte ha byggstartat – ”spaden i backen” – innan beslut fattas. Aktiviteter som får ha förekommit när beslut är förberedande aktiviteter såsom planering, projektering samt avslutad upphandling. Eventuell kontraktsteckning med entreprenör görs på sökandens egen risk innan beslut fattats.

Region Västerbotten har delat in finansieringen i 2 olika potter, en för miljö- och trafiksäkerhet och en för kollektivtrafikåtgärder. Ett årligt ansökningsförfarande tillämpas genom att Trafikverket årligen skickar ut en inbjudan där kommunerna ges möjlighet att ansöka om medfinansiering. Det förslag som inlämnas bör innehålla en beskrivning av vilka brister eller möjligheter som åtgärden syftar till att hantera, en karta som anger geografisk belägenhet, eventuell koppling till relevanta strategier eller planeringsdokument, samt annat som bedöms vara relevant för att ett urval och prioritering ska kunna göras.

Statlig medfinansiering till miljö- och trafiksäkerhetsåtgärder längs kommunalt vägnät

Statlig medfinansiering för åtgärder inom miljö och trafiksäkerhet på det kommunala väg och gatenätet kan vara gång- och cykelvägar, pendlarparkeringar, säkra passager för oskyddade trafikanter, miljö-, säkerhets- och tillgänglighetsåtgärder inom tätorter. Medel från länstransportplanen kan medfinansiera investeringsobjekt med maximalt 50 procent av objektets totala investeringskostnad.

Statlig medfinansiering till regionala kollektivtrafikanläggningar

Statlig medfinansiering kan beviljas tillför investeringar i kollektivtrafikanläggningar,

spårfordon och fartyg. Ett effektivt kollektivtrafiksystem bidrar till att utveckla och stärka arbetsmarknadsregioner och förbättrar därmed möjligheterna till regional tillväxt. I planen har 120 miljoner kronor avsatts för statlig medfinansiering i kommande resecentrum längs Norrbottenbanan i Sävar och Bureå. 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.

Medfinansiering enskilda vägar

De enskilda vägarna utgör den största delen av Sveriges vägnät. De väghållare som har ansvar för enskilda vägar är ofta en organisation, till exempel vägförening, samfällighetsförening eller vägsamfällighet och i vissa enstaka fall en enskild markägare. Vägarna är ett viktigt komplement till de allmänna vägarna för framkomlighet och tillgänglighet i hela landet. Region Västerbotten 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 på maximalt 70 procent av investeringskostnaden. För mer information kontaktas länsplanerupprättaren på Region Västerbotten.

Samfinansiering nationell plan: Samfinansiering till den nationella transportplanen innebär att en part, tex Region Västerbotten, går in och samfinansierar en åtgärd i nationell plan i syfte att tidigarelägga åtgärden.

8. ÅTGÄRDER OCH FÖRDELNING AV INVESTERINGSMEDEL

Av tabell 3 framgår hur Region Västerbotten har för avsikt att fördela investeringsmedlen över planperioden. Då det generellt funnits problem med att upparbeta medlen trots ett stort behov av investeringar i länets transportinfrastruktur är de första fyra åren något övertecknade utifrån hur ramfördelningen ser ut. Erfarenheten ger vid hand att det ändå ofta sker en viss förskjutning i tid till följd av exempelvis överklagningar och omtag.

Under planperioden finns ett relativt stort utrymme att hantera ännu inte definierade åtgärder se *avsnitt 8.6* och *tabell 9*. För närvarande pågår ett antal utredningar men dessa är

ännu ej färdigutredda och planmogna så det kommer högst troligt att behöva genomföras en kompletterande prioritering under planperioden.

	2026-2029	2030-2033	2034-2037	Totalt
Namn-givna objekt > 75 Mkr				
Väg 363. Gång- och cykelväg Forslundagymnasiet-Hissjö	180	0	0	180
Väg 95, Planskild GC-passage vid Skellefteå resecentrum samt trafiksäkerhets- och framkomlighetsåtgärder,	50	0	0	50
Väg 363 Nedre Rosinedal- Vindeln innovationcenter standardhöjande åtgärder	100	20	0	120
Väg 372, Risbergsgatan-Torsgatan-Klemensnäs vägen, mötesfri väg	0	50	100	150
Öst-västra stråket: samfinansiering nationell plan		50	50	100
Totalt:	330	120	150	600

Gång- och cykelvägar längs statligt vägnät				
	2026-2029	2030-2033	2034-2037	Totalt
Väg 544. Gång- och cykelväg Vännäsby	22			22
Väg 522. Gång- och cykelväg Sörmjöle-Åheden.	25			25
Väg 512. Gång- och cykelväg Röbbäck- Skravelsjö	22			22
Väg 363. Gång- och cykelväg Vindeln mot Solvik (till järnvägen)	21			21
Väg 855. Gång- och cykelväg Skellefteå-Medle. Etapp 1	48			48
GC-väg Ånäset C - E4	10			10
Väg 363. Gång- och cykelväg Forslunda-Hissjö (180 mkr ingår i namngivna objekt >75 mkr)	0			0
Pott: Gång och cykelåtgärder		80	45	125
Totalt:	148	80	45	273

Miljö- och trafiksäkerhetsåtgärder längs statligt vägnät				
	2026-2029	2030-2033	2034-2037	Totalt
Väg 95/370/805/919 Bolidenkorsningen	55			55
Cirkulationsplats i Sorsele tätort, statlig medfinansiering	18			18
Väg 651. Passager för oskyddade trafikanter Robertsfors	10	10	0	20
Väg 363 Hippologum, korsningsåtgärd	10			10
				0
Pott: Vägåtgärder/miljö- och trafiksäkerhetsåtgärder längs statligt vägnät	40	106	70	216
Totalt:	133	116	70	319

Kollektivtrafikåtgärder längs statligt vägnät				
	2026-2029	2030-2033	2034-2037	Totalt
Bjurträsk	1,5			1,5
Boliden 95	1,5			1,5
Boliden hälsocentral	1,5			1,5
vsk Yttersjö.	1,5			1,5
Strömbäck	1,5			1,5
Robertsfors centrum	4			4
Överklinten	1,5			1,5
Pott- Kollektivtrafikåtgärder längs statlig väg	20	22	15	57
Totalt:	33	22	15	70
Statlig medfinansiering				
	2026-2029	2030-2033	2034-2037	Totalt
Pott-Statlig medfinansiering miljö- och trafiksäkerhet, max 50 procent bidrag	15	15	15	45
Pott-Statlig medfinansiering kollektivtrafikanläggningar, max 50 procent bidrag	10	10	10	30
Sävar resecentrum	30	30		
Bureå resecentrum	0	60		
Statlig medfinansiering av tillkommande resecentrum längs Norrbottenbanan			180	180
Medfinansiering enskilda vägar, max 70 procent bidrag	19	16	16	51
Totalt:	74	131	221,0	426
Samfinansiering Nationell plan				
	2026-2029	2030-2033	2034-2037	Totalt
Öst-västra stråket. Samfinansiering Nationell plan (100 mkr ingår i namngivna objekt >75 mkr)		0		
Tvärbanan Hällnäs-Storuman. Samfinansiering nationell plan åtgärder längs banan		20		20
Totalt:		20		20
Totalt:				1708

Tabell 3. Åtgärder och prioriteringar av investeringsmedel i länstransportplan för Västerbottens län 2026-2037. Samtliga summor är angivna i 2025-års prisnivå.

8.1. PRIORITERADE ÅTGÄRDER- INVESTERINGAR ÖVER 75 MKR

Investeringsobjekt vars kostnader överstiger 75 miljoner klassas som namngivna objekt i planen. Namngivna objekt kräver på grund av sin omfattning fler planeringsunderlag för att vara planmogna, exempelvis samhällsekonomiska bedömningar (SEB) vilket gör att dessa objekt ofta har en längre planeringstid. I Västerbotten finns ett stort antal viktiga transport- och pendlingsstråk som har behov av åtgärder i det regionala vägnätet, mycket innefattar underhållsåtgärder som hanteras av den nationella planen. Av tabell 4 framgår vilka större objekt som

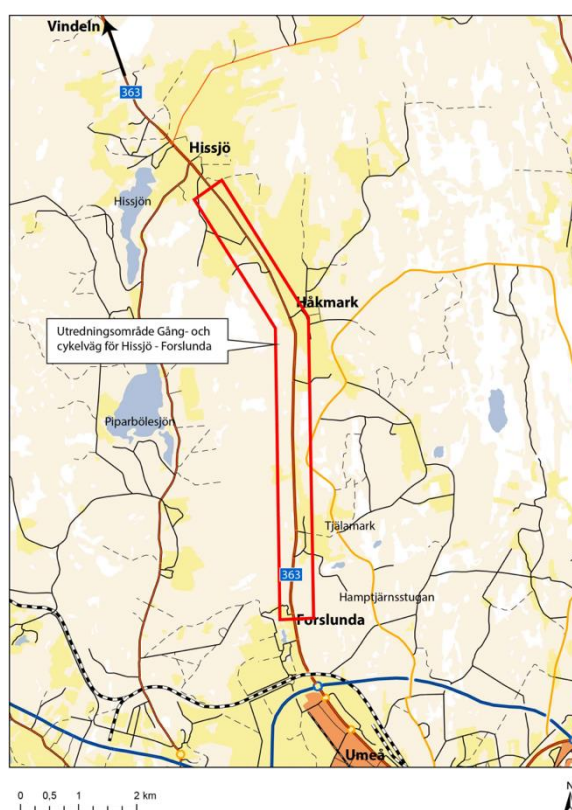
kommer att genomföras under perioden följt av en beskrivning av respektive objekt.

Tabell 4. Namngivna objekt- investeringar över 75 mkr.

	2026-2029	2030-2033	2034-2037	Totalt
Namngivna objekt > 75 Mkr				
Väg 363. Gång- och cykelväg Forslundagymnasiet-Hissjö	180	0	0	180
Väg 95, Planskild GC-passage vid Skellefteå resecentrum samt trafiksäkerhets- och framkomlighetsåtgärder,	50	0	0	50
Väg 363 Nedre Rosinedal- Vindeln innovationcenter standardhöjande åtgärder	100	20	0	120
Väg 372, Risbergsgatan-Torsgatan-Klemensnäs vägen, mötesfri väg	0	50	100	150
Öst-västra stråket: samfinansiering nationell plan		50	50	100
Totalt:	330	120	150	600

Väg 363 Gång- och cykelväg Forslunda-Hissjö

På sträckan mellan Forslundagymnasiet och Hissjö saknas det idag parallellt vägnät som kan nyttjas för gång och cykling vilket medför att fotgängare och cyklister i nuläget måste färdas längs väg 363. Den aktuella sträckan är smal, kurvig och har dålig sikt, vilket gör att få nyttjar cykel för att transportera sig. Trafiken uppmättes år 2013 till 3440 fordon/dygn, varav 240 tunga fordon och sedan dess har en avsevärd ökning skett. Från Forslundagymnasiet och in till centrala Umeå går en separat gång- och cykelväg på västra sidan av väg 363. Gång- och cykelvägen kommer att fungera som pendlingsstråk för gående och cyklister samt för fastighetsägares nödvändiga transporter till respektive fastighet. Gång- och cykelvägen planeras för att i en framtid, med mötesfri landsväg utbyggd, även tillåta mopeder klass I och långsamtgående fordon (exempelvis EPA- och A-traktorer).



Figur 5. En gång- och cykelväg anläggs mellan Forslundagymnasiet och Hissjö med start 2026.

Projektet bidrar till nytta för lokalsamhället och den regionala utvecklingen genom en förbättrad trafiksäkerhet för de oskyddade trafikanterna eftersom de skiljs från fordonstrafiken med en separerad gång- och cykelväg. Projektet bidrar till att knyta ihop befintlig gång- och cykelväg från Umeå till Tjälamark, Håkmark och Hissjö.

Väg 95 Planskild GC-passage vid Skellefteå resecentrum samt trafiksäkerhets- och framkomlighetsåtgärder

Väg 95 är en av Sveriges viktigaste näringslivsvägar där en stor del av trafiken utgörs av tunga transporter för energi-, skogs- och gruvnäringen. Trafiken på väg 95 genom centrala Skellefteå uppgår till ungefär 10 000 fordon per dag. I de prognoser som Trafikverket gjort tillsammans med Skellefteå kommun framgår att trafiken sannolikt kommer att öka till 14 000 fordon per dag år 2040. I samband med byggandet av Norrbotniabanan i centrala Skellefteå kommer sidoområden till väg 95 byggas om och samband en planskild passage byggs för oskyddade trafikanter. Förutom att åtgärden skapar en trafiksäker passage av allmän väg blir det också en del i att knyta samman viktiga och växande stadsdelar. Planen medfinansierar åtgärden med 50 miljoner kronor.

Väg 363 Nedre Rosinedal- Vindeln innovationcenter standardhöjande åtgärder

Väg 363 är ett av de viktigaste pendlingsstråken i Västerbotten och vägen trafikeras tidvis mycket intensivt av såväl persontrafik som tung trafik och trafiken väntas öka framgent. Vägen är smal, kurvig och har dålig standard i profil och plan. Det råder en omfattande gods- och pendlingstrafik på sträckan. Trafiksäkerhetshöjande åtgärder i form av kurvrätning och breddning av sträckan kommer att genomföra för att skapa en bättre trafiksäkerhet och förbättra framkomligheten. Trafiksäkerheten är i dagsläget bristande och hastigheten har sänkts i omgångar vilket har lett till ökade res- och transporttider. Åtgärden bedöms skapa bättre förutsättningar för regional utveckling och innebär ett positivt bidrag till social hållbarhet genom att öka trafiksäkerheten och framkomligheten längs väg 363. I planen finns 120 miljoner kronor avsatta för åtgärden.

Väg 372, Risbergsgatan-Torsgatan-Klemensnäsvägen, mötesfri väg

Väg 372 med stora pendlingsströmmar mellan Skellefteå och Skelleftehamn är mycket olycksdrabbad med många allvarliga olyckor. Vägen är sedan tidigare utpekad som en av landets 100 mest olycksdrabbade vägar. Stora brister finns i trafiksäkerheten för alla trafikantslag. Förbättringar kommer därför att få stor positiv effekt på miljö, transportkvalitet, trafiksäkerhet, tillgänglighet och regional

utveckling.

Anläggandet av en mötesfri väg på sträckan, Risbergsgatan-Torsgatan-Klemensnäs vägen innebär en förlängning av befintlig mittseparering och bedöms ha god effekt på trafiksäkerheten. Finansiering finns avsatt i planen med 150 miljoner kronor.

Samfinansiering av fortsatta åtgärder för att förstärka det öst-västliga stråket genom att säkerställa funktionen till/från och i Umeå hamn

Umeå hamn är som enda hamn i regionen klassad som Comprehensive port och därmed del av EU:s strategiska nätverk. Tillsammans med väg E12 som också tillhör EU:s övergripande nät och färjeförbindelsen till Vasa bidrar dessa funktioner till ett öst-västligt stråk med en strategisk särställning. Åtgärden syftar till att möta upp de investeringar som pågår i Umeå hamn. Utvecklingen av hamnen påbörjades 2013 med utbyggnad av järnvägsinfrastrukturen, elektrifiering av befintligt järnvägsnät, ny överlämningsbangård och intermodal järnvägsterminal samt anpassningar för den nya färjan Aurora Botnia. Nu pågår ombyggnad av de inre hamndelarna. Holmsundsbanan sträckan Gimonäs-hamnen har utredd dålig kapacitet och funktion. Det pågår arbete om Holmsunds bangård där Umeå kommun och TRV har tecknat en avsiktsförklaring där parterna är överens om att bangården ska avvecklas och funktionerna som finns där idag ersättas i det statliga spårnätet. Åtgärden är i första hand avsedd att samfinansiera en sådan lösning. Ansvaret att genomföra åtgärderna fördelas på olika parter, men måste ske i en sammanhållen process. En samfinansiering till åtgärderna finns avsatt i planen med 100 miljoner kronor.

8.2. GÅNG OCH CYKELÅTGÄRDER LÄNGS STATLIGT VÄGNÄT

Region Västerbotten under ett par planperioder ökat sin satsning på gång- och cykelåtgärder. Denna planperiod avsätts totalt 437 000 000 kr till anläggande av nya gång- och cykelvägar i länet. I övre delen av tabellen återfinns objekt som planeras för genomförande under planens första fyra år. Objekten i nedre delen av tabell 5 ligger prioriterade utan inbördes rangordning för genomförande år 2030 och framåt. Dessa objekt har i de flesta fall föregåtts av en åtgärdsvalsstudie. Dock råder fortfarande oklarheter kring faktiska kostnader etc. som kan komma att påverka möjligheten att genomföra åtgärden.

Behovet av gång- och cykelvägar i länet är stort det finns ett behov av att ta ett större mer samlat grepp kring länets av gång- och cykelinfrastruktur med tydligare kriterier och riktlinjer för bla prioriteringar. Med start senhösten 2025 kommer en cykelplan att tas fram i samband med att en systemanalys genomförs. Behovet av gång- och cykelvägar i länet är stort och för att hålla nere kostnaderna för gång- och cykelinvesteringar kommer dessa att i så stor utsträckning som möjligt samordnas med Trafikverkets underhållsarbete.

Tabell 5. Planerade satsningar för gång- och cykelåtgärder. Under planens första fyra år planeras byggstart för samtliga objekt ovanför den gula markeringen. Objekten under kommer att genomföras år 2030 och framåt.

Gång- och cykelvägar längs statligt vägnät				
	2026-2029	2030-2033	2034-2037	Totalt
Väg 544. Gång- och cykelväg Vännäsby	22			22
Väg 522. Gång- och cykelväg Sörmjöle-Åheden.	25			25
Väg 512. Gång- och cykelväg Röbbäck- Skravelsjö	22			22
Väg 363. Gång- och cykelväg Vindeln mot Solvik (till järnvägen)	21			21
Väg 855. Gång- och cykelväg Skellefteå-Medle. Etapp 1	48			48
GC-väg Ånäset C - E4	10			10
Väg 363. Gång- och cykelväg Forslunda-Hissjö (180 mkr ingår i namngivna objekt >75 mkr)	0			0
Pott: Gång och cykelåtgärder		80	45	125
Totalt:	148	80	45	273

8.3. MILJÖ- OCH TRAFIKSÄKERHETSÅTGÄRDER LÄNGS STATLIGT VÄGNÄT

Åtgärder inom miljö- och trafiksäkerhet ska till att förbättra tryggheten och tillgängligheten i transportsystemet. Det kan vara åtgärder som planskilda korsningar, rastplatser, säkra passager för oskyddade trafikanter, cirkulationsplatser, stigningsfält och korsningsåtgärder. Dessa åtgärder är ofta av mindre karaktär och ambitionen är att genomföra dessa löpande. Denna planperiod avsätts totalt 700 miljoner kronor för väg/miljö- och trafiksäkerhetsåtgärder. Av dessa är 346 miljoner kronor låsta i namngivna objekt > 75 mkr och 309 mkr är avsatta för mindre åtgärder, se tabell 6, som genomförs löpande. Utöver detta finns 45 mkr vikta för medfinansiering av trafiksäkerhets- och miljöåtgärder längs det kommunala vägnätet.

Tabell 6. Åtgärder inom miljö- och trafiksäkerhet ska till att förbättra tryggheten och tillgängligheten i transportsystemet. Åtgärder kommer att identifieras, prioriteras och genomföras löpande under perioden.

Miljö- och trafiksäkerhetsåtgärder längs statligt vägnät				
	2026-2029	2030-2033	2034-2037	Totalt
Väg 95/370/805/919 Bolidenkorsningen	55			55
Cirkulationsplats i Sorsele tätort, statlig medfinansiering	18			18
Väg 651.Passager för oskyddade trafikanter Robertsfors	10	10	0	20
Väg 363 Hippologum, korsningsåtgärd	10			10
				0
Pott: Vägåtgärder/miljö- och trafiksäkerhetsåtgärder längs statligt vägnät	40	106	70	216
Totalt:	133	116	70	319

8.4. KOLLEKTIVTRAFIKÅTGÄRDER LÄNGS STATLIGT VÄGNÄT

Kollektivtrafikåtgärder är, tillsammans med gång- och cykelvägarna, ett viktigt verktyg i arbetet för ett hållbart resande i närmiljön. Med en stärkt kollektivtrafik förbättras möjligheterna till ett klimatsmart resande som minskar bilberoendet, förbättrad kapacitet i vägsystemet samt ökad trafiksäkerhet. De planerade åtgärderna längs det statliga vägnätet är i första hand åtgärder som hållplatsfickor, anslutnings-vägar till hållplats för oskyddade trafikanter, uppställningsplatser för cyklar samt anläggning av samåknings-parkeringar med motorvärmare. I planen finns totalt 400 miljoner kronor avsatta för kollektivtrafikåtgärder. En stor andel av dessa, 330 mkr, avsatta för medfinansiering av kommunala kollektivtrafikanläggningar. Merparten av dessa 330 mkr är vikta för att medfinansiera de tillkommande resecentrum längs Norrbotniabanan. 70 mkr är avsatta för hållplatsåtgärder kopplade till det regionala vägnätet och redovisas i tabell 7.

Utöver de objekt som återfinns i tabellen kommer en löpande prioritering att ske utifrån den hållplatsbristlista som arbetats fram i samverkan mellan Regionala Kollektivtrafikmyndigheten, Länstrafiken i Västerbotten och Trafikverket Norra.

Tabell 7. Utöver de objekt som återfinns i tabellen kommer en löpande prioritering att ske utifrån den hållplatsbristlista som arbetats fram i samverkan mellan Regionala Kollektivtrafikmyndigheten, Länstrafiken i Västerbotten och Trafikverket Norra.

Kollektivtrafikåtgärder längs statligt vägnät	Kommun	Miljoner kronor
Bjurträsk	Norsjö	1,5
Boliden 95	Skellefteå	1,5
Boliden hälsocentral	Skellefteå	1,5
vsk Yttersjö.	Umeå	1,5
Strömbäck	Umeå	1,5
Robertsfors centrum	Robertsfors	4
Överklinten	Robertsfors	1,5
Pott- Kollektivtrafikåtgärder längs statlig väg	Alla	57
Totalt:		70

8.5. ÖVRIG FINANSIERING

Medfinansiering till regionala kollektivtrafikanläggningar, trafiksäkerhet och miljö

Statlig medfinansiering innebär att kommunerna kan ansöka om medfinansiering till genomförande av regionala kollektivtrafikanläggningar samt till åtgärder inom miljö och trafiksäkerhet på kommunala vägar och gator. Medfinansieringen kan uppgå till maximalt 50 procent av godkända kostnader.

Medfinansiering av tillkommande resecentrum längs Norrbottenbanan, delen Umeå–Skellefteå

Arbetet med att bygga Norrbottenbanan mellan Umeå och Luleå pågår för fullt. Samtliga etapper mellan Umeå och Skellefteå fick under första kvartalet 2025 byggstartsbesked vilket är mycket glädjande!

Byggstartsbeskeden innebär också att kommunerna längs sträckan kan börja planera för sina resecentrum och andra satsningar som behöver genomföras för att koppla samhället till den nya kustjärnvägen. Utgångspunkten är att de resecentrum som anläggs i kommuncentra, dvs i Robertsfors och Skellefteå centrum ska medfinansieras av den nationella transportplanen då dessa då den nationella nyttan bedöms vara stor medan Region Västerbotten avser att medfinansiera anläggandet av resecentrumen Sävar och Bureå (och framgent Byske) med 60 miljoner kronor vardera eller maximalt 50 procent av investeringskostnaden.

Den totala summa som avsätts i länstransportplanen kan därmed både komma att justeras nedåt utifrån behov.

Medfinansiering 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 på maximalt 70 procent av investeringskostnaden. För mer information kontaktas länsplanerupprättaren på Region Västerbotten.

Samfinansiering nationell plan: Samfinansiering till den nationella transportplanen innebär att en part, tex Region Västerbotten, går in och samfinansierar en åtgärd tillsammans med nationell och eventuellt andra intressenter som kommun, näringsliv m.fl-. Region Västerbotten har identifierat åtgärder kopplade kapacitets- och framkomlighetsbrister i det öst-västliga transportsystemet och har för avsikt att samfinansiera åtgärderna med totalt 120 miljoner kronor.

Tabell 8. Region Västerbotten har avsatt medel för medfinansiering och samfinansiering.

Statlig medfinansiering				
	2026-2029	2030-2033	2034-2037	Totalt
Pott-Statlig medfinansiering miljö- och trafiksäkerhet, max 50 procent bidrag	15	15	15	45
Pott-Statlig medfinansiering kollektivtrafikanläggningar, max 50 procent bidrag	10	10	10	30
Sävar resecentrum	30	30		
Bureå resecentrum	0	60		
Medfinansiering av tillkommande resecentrum längs Norrbotniabanan			180	
Medfinansiering enskilda vägar, max 70 procent bidrag	19	16	16	51
Totalt:	74	131	221,0	426

Samfinansiering Nationell plan				
	2026-2029	2030-2033	2034-2037	Totalt
Öst-västliga stråket. Samfinansiering Nationell plan (100 mkr ingår i namngivna objekt >75 mkr)		50	50	50
Tvärstråket Hällnäs-Storuman. Samfinansiering nationell plan korsningsåtgärder		20		20
Totalt:		70	50	120

8.6. MEDEL ATT FÖRDELA UNDER PLANPERIODEN

I länstransportplanen finns investeringsmedel avsatta för framtida prioriteringar, och nästan hälften av de tilldelade medlen (49 procent) är ännu inte fördelade. Detta beror dels på att det saknas tillräckligt många planmogna objekt att inkludera i planen, dels på ambitionen att under planperioden samplanera mindre trafiksäkerhetshöjande åtgärder och kollektivtrafikinsatser med kommande beläggningsarbeten. Erfarenheterna från perioden 2022–2033 visar att sådan samplanering är ett effektivt arbetssätt som möjliggör ett mer dynamiskt genomförande av åtgärder med kortare framförhållning – särskilt där vägplan inte krävs. På så sätt kan ledtiderna kortas och resurserna utnyttjas bättre, vilket i slutändan innebär att mer kan byggas för pengarna.

Tabell 9. Medel ännu ej bundna till objekt

Medel ännu ej bundna till objekt	Miljoner kronor
Pott: Gång och cykelåtgärder	125
Pott: Vägåtgärder/miljö- och trafiksäkerhetsåtgärder längs statligt	216
Pott- Kollektivtrafikåtgärder längs statlig väg	57
Statlig medfinansiering miljö- och	113
Statlig medfinansiering kollektivtrafik- anläggningar, max 50 procent	330
Totalt	841

9. BEHOV AV UTREDNINGAR

Region Västerbotten har under vintern 2025 startat upp arbetet med att uppdatera flygstrategin från 2017. Uppstart av ett arbete med att genomföra en systemanalys som identifierar brister, behov och funktioner för länets transportinfrastruktur kommer att startas upp inom kort. I samband med detta kommer även en godsstrateg samt en cykelplan att tas fram. Dessa dokument bedöms bli viktiga för kommande val och prioriteringar.

Under kommande år blir aktuellt att prioritera vilka prioriteras brister som ska utredas för att ha planmogna åtgärder att lägga in vid nästkommande revidering av länstransportplanen. Denna revidering bedöms ske år 2029. De brister av mer omfattande betydelse avseende vägnätet som i nuläget bedöms som viktiga att beakta inför denna kommande prioritering redovisas i tabell 9. De åtgärder som redovisas i tabellen blir föremål för diskussion de närmaste åren. Denna diskussion kan även leda till att listan kompletteras med andra brister/möjliga åtgärder.

Tabell 10. Åtgärder som Region Västerbotten ser som prioriterade för utredning/ fördjupad utredning framgent.

Större åtgärder för utredning och kommande prioritering i slutet av planperioden eller i nästkommande planrevidering
Väg 827. Sundgrundsleden, trafiksäkerhets- och framkomlighetsåtgärder.
Väg 95, trafiksäkerhetsåtgärder och framkomlighetshöjande åtgärder.
Anslutning Skellefteå airport
Väg 364. Ersboda- Flurkmark, trafiksäkerhetsåtgärder och framkomlighetshöjande åtgärder.
Åtgärder för utredning och kommande prioritering i nästa nationella plan
Väg E12. Umeå -Vännäs, behov av kapacitetshöjande åtgärder. Viktigt pendlingsstråk med hög ÅDT och ojämn vägstandard och hastighet.
Väg E12. Uppdatering av ÅVS Trv 2015/108288
Väg E12/92 Utredning korsning Vännäs/Lycksele. Osäker korsning där fordon som kommer från Lyckselehållet måste korsa den tidvis hårt trafikerade väg 92. Korsningen ligger även med ett svagt motlut som innebär extra otrygghet under vinterhalvåret.
Tvärbanan Hällnäs-Storuman, fortsatt arbete för en elektrifiering

10.SAMHÄLLSEKONOMISKA BEDÖMNINGAR OCH MÅLUPPFYLLELSE

Effektbedömningen är utförd på planförslaget för både namngivna objekt och åtgärdsområden, under hela planperioden 2026-2037

Den samlade bedömningen är en kombinerad värdering av samhällsekonomiska kalkylvärden för åtgärder, effekter som inte ingår i de samhällsekonomiska kalkylerna samt en kombination av funktionsmål och hänsyns-mål. Den samlade effektbedömningen utgår från den målstruktur som finns inom svensk transportpolitik i enlighet med den transportpolitiska propositionen "Mål för framtidens resor och transporter" (Prop. 2016/09:93). Det övergripande målet är "att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet". Under det övergripande målet finns ett funktionsmål och ett hänsynsmål. Funktionsmålet syftar till att skapa en

grundläggande tillgänglighet och bidra till utvecklingskraft i hela landet. Hänsynsmålet syftar till högre trafiksäkerhet samt förbättrad miljö och hälsa.

Trafikverket har där det varit möjligt bistått med samhällsekonomiska beskrivningar och kalkyler för de enskilda objekten.

Planens bedömda effekt

Övergripande bedöms Länstransportplanen för Västerbotten framför allt ge positiva effekter på tillgängligheten för människor och gods, trafiksäkerhet och hälsa.

När det gäller bedömningen av länstransportplanen ska man däremot ha i åtanke att direktiven och syftet med planen till stor del riktar sig mot väg- och järnvägsåtgärder vilket även återspeglar sig i valet av åtgärder. En bedömning av en länstransportplan innehåller också väldigt många osäkerheter.

En väsentlig del av länstransportplanens satsningar är medfinansiering via bidragsåtgärder, vilket i sin tur ger ytterligare effekter och kraft i investeringen. För perioden 2026–2029 finns åtgärder med hög mognadsgrad och därför mycket hög sannolikhet att de genomförs samt inom beräknade kostnadsramar. År 2029–2037 innehåller mer osäkerhet och fördelningen mellan åtgärdsområdena kan därmed komma att omprioriteras.

10.1. EFFEKTER PÅ TRANSPORTPOLITISKA MÅL

Planens bidrag till de transportpolitiska målen specificeras avseende funktionsmålet om tillgänglighet och hänsynsmålet.

10.2. FUNKTIONSMÅLET OM TILLGÄNGLIGHET

Länstransportplanen stärker tillgängligheten inom länet såväl som till andra regioner. Detta sker dels genom större systemövergripande satsningar, dels genom mer lokala satsningar. Samma objekt kan dessutom ha varierande inverkan på tillgängligheten på de olika nivåerna beroende på olika delåtgärder inom objekten.

Åtgärderna bidrar till ökad tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet för såväl människor som näringsliv. Genom åtgärder för ökad tillgänglighet bedöms länstransportplanen för åren 2026–2037 bidra till ökade möjligheter till arbetspendling, vilket kan främja bättre systemkopplingar mellan existerande arbetsmarknads-regioner. Detta förväntas stärka förutsättningarna för att Västerbotten ska kunna fortsätta utvecklas och attrahera inflyttare, arbetskraft och investeringar.

Satsningarna på kollektivtrafik, gång - och cykelstråk ger ökad flexibilitet för persontrafiken. Flera av de namn-givna objekten innebär förbättringar avseende trafiksäkerhet och framkomlighet för flera transportslag.

Vissa lokala barriäreffekter skapas genom enskilda investeringsobjekt, men planen ger som helhet en ökad tillgänglighet genom gång- och cykelvägsåtgärder.

Planens åtgärder och inriktning bedöms stödja en fortsatt stark näringslivsutveckling i Västerbotten. Skogs- och gruvnäring och vindkraftsutbyggnad ställer krav på transportinfrastrukturen. Åtgärder för att öka kapacitet, tillförlitlighet, transportkvalitet, framkomlighet och tillgänglighet bedöms bidra väsentligt till ett fortsatt konkurrenskraftigt näringsliv.

Länstransportplanen för 2026–2037 bedöms sammanfattningsvis stärka tillgängligheten i transportsystemet som helhet.

10.3. JÄMSTÄLLDHET

För att uppfylla funktionsmålet krävs ett jämställt transportsystem, det vill säga att systemet likvärdigt ska svara mot kvinnors respektive mäns transportbehov. Satsningarna som planen beskriver bidrar till förbättrade transportmöjligheter för både kvinnor och män. Planens effekter för jämställdhet bedöms positiv. En stor del av åtgärderna främjar kollektivtrafiken, vilken till större del används av kvinnor. Förbättrad kollektivtrafikstandard genom kortare restider och ökad tillgänglighet med förbättrade resecentrum bidrar även till ökad andel manliga resande, vilket bidrar positivt till målet om ökad jämställdhet. En kvantifiering av utfallet är dock inte möjligt att göra, men planens positiva riktningssdrivande effekter är tydliga.

Hela resekedjan kommer att utvecklas och bli bättre anpassad efter användarnas behov. Genom åtgärder såsom gång- och cykelvägar bedöms länstransportplanen få positiva effekter för barn och unga, som får lättare att ta sig till skola/skolskjuts på egen hand.

10.4. HÄNSYNSMÅLET OM SÄKERHET, MILJÖ OCH HÄLSA

Åtgärderna i länstransportplanen bidrar till att möta hänsynsmålet. De ingående vägobjekten har en tydlig positiv effekt på trafiksäkerheten genom breddning av väg, montering av mitträcken samt omkörningsfält och säkrare vägar för oskyddade trafikanter. Planen innehåller objekt som på sikt kommer leda till överflyttning från väg till järnväg. I planen finns 120 mnkr avsatta för medfinansiering i resecentrum längs Norrbotniabanan och när Norrbotniabanan färdigställts bedöms den ha en mycket god effekt på klimatet, framför allt genom att det förväntas bidra till att antalet pendlingsresor med bil minskar men även att mer gods kan flyttas över till järnväg då kapaciteten ökar kraftigt.

Detta minskar trafikintensiteten på väg och därmed minskar även olycksrisken. Dessutom bidrar det till minskade utsläpp från transportsektorn. Samtidigt finns även ett antal objekt som främjar ökad vägtrafik.

Åtgärdsområdena för gång- och cykelvägar och kollektivtrafikfrämjande åtgärder bedöms ge positiva hälsoeffekter genom att dessa transportmedel ofta är förknippade med fysisk

aktivitet. Utbyggnaden av gång- och cykelnät möjliggör överflyttning från kollektivtrafik och bil och därmed hälsofrämjande effekter och ökad säkerhet för inte minst barn och unga. Merparten av objekten i planen ligger i direkt anslutning till existerande infrastruktur vilket minskar påverkan på landskapet jämfört med nysträckningar. Vissa objekt innebär dock en negativ påverkan då ny mark till viss del tas i anspråk. Länstransportplanen som helhet bedöms ha en positiv påverkan på hänsynsmålet om säkerhet, miljö och hälsa.

11.SAMLAD MILJÖBEDÖMNING

Länstransportplanens samlade miljöeffekter bedöms vara relativt små, då åtgärderna främst avser förbättringar i befintliga transportsystem. Det finns dock en del satsningar som stödjer val av miljövänliga transportsätt såsom gång och cykeltrafik, samt kollektivtrafik, som förväntas ge positiva miljökonsekvenser. Norrbotniabanan beräknas kunna minska CO₂-utsläppen med omkring 80 000 ton per år när den är färdigställd dels genom kortare restider mellan Umeå–Luleå som gör att fler kan resa kollektivt i stället för att flyga eller köra bil, dels genom att gods överförs från väg till spårtrafik. Minskat gods på landsväg (genom byar och städer) antas minska andelen buller från transporter.

Miljöbedömningen av länstransportplanen är en av flera miljöbedömningar i en kedja av planeringssteg från översiktlig nivå till en alltmer detaljerad nivå. I den inledande fasen, inriktningsplaneringen, bedöms olika inriktningar, bland annat avseende miljöpåverkan, dock utan att någon formell miljöbedömning enligt miljö-balken genomförs.

Inför varje åtgärd som Trafikverket ska utföra görs tidigt i planeringsprocessen en åtgärdsvalsstudie med fyr-tegsprincipen som utgångspunkt. Denna process tar med olika aspekter och aktörer och leder fram till vilka åtgärder som är relevanta för att lösa en specifik brist. Där klargörs också behov av särskild miljökonsekvens-beskrivning.

Kunskapen om olika åtgärders miljöpåverkan varierar beroende på hur långt framskriden den fysiska planeringen är kring respektive projekt. Kunskapen om de objekt som har en långt framskriden fysisk planering är större än för de objekt som fortfarande är i ett tidigt utredningsskede. Länstransportplanens miljöbedömning bygger i stor utsträckning på den befintliga kunskap som finns om enskilda objekt. Miljökonsekvenser av den närmare lokaliseringen och utformningen för enskilda åtgärder behandlas i respektive åtgärds miljökonsekvensbeskrivning. Bedömningen baseras även på typiska miljökonsekvenser kopplade till en viss åtgärdstyp.

11.1. STRATEGISKA VÄGVAL OCH ALTERNATIVA INRIKTNINGAR AV PLANEN

Den nationella planens innehåll påverkar länets infrastruktur och därmed också helheten i transportsystemet. Länstransportplanen har potential att lösa vissa problem och bidra till

lösningen av vissa problem, medan en rad andra problem inte kan lösas inom planens ramverk. Planen kan endast i begränsad utsträckning bidra till att nå klimatmålen. Planen kan till viss del bidra till att nå målen som rör människors hälsa, främst och buller och minskade risker med transporter av farligt gods. Hälsoproblem beroende på luftutsläpp är främst en tätortsfråga, varför planen har små möjligheter att nå målen för detta område.

Tänkbara inriktningar på planen kan vara att satsa på järnvägstrafik, kollektivtrafik, gång- och cykeltrafik, att vidmakthålla och förbättra befintlig väginfrastruktur och satsa på ny infrastruktur. De olika inriktningarna har i varierande grad positiva och negativa effekter på miljömålen.

11.2. SAMMANFATTANDE BEDÖMNING

Bedömningen av betydande miljöpåverkan är en helhetsbedömning av planen, inte av de enskilda objekten. Riktninganalysen genomförs på ett generellt plan och visar endast en översiktlig bedömning av objektens miljöpåverkan. En länstransportplan sträcker sig över så lång tid, och inkluderar objekt i många olika stadier, att en rättvisande och helt korrekt miljöbedömning är svår att genomföra. Att jämföra miljöeffekterna av ett objekt som är klart att bygga och färdigutrett med ett objekt som ännu är i ett tidigt utredningsskede ger missvisande resultat. Effekterna av ett objekt kan även påverkas av tidpunkten för dess genomförande. Exempelvis kan en förbifart påverka trafiken på vägen tillräckligt för att det inte längre ska finnas ett behov av en gång- och cykelväg.

På grund av dessa faktorer presenteras här inte en statisk bedömning av länstransportsplanens effekt, utan en bedömning av planens inriktning och miljöpåverkan.

11.3. RIKTNINGSANALYS

De åtgärder som finns i länstransportplanen är i mycket begränsad utsträckning ny transportinfrastruktur utan bygger på utveckling och trimning av redan befintlig, vilket bedöms ge begränsad påverkan på natur- och kulturmiljö. Huvuddragen i länets infrastruktur är också etablerade sedan lång tid. Flertalet av planens åtgärder handlar om att effektivisera den befintliga infrastrukturen för att åstadkomma en ökad trafiksäkerhet, samt att förstärka de positiva systemeffekter som Botniabanan givit upphov till.

Länstransportplanens investeringar har delats in i sju investeringsområden. Dessa kan vidare grovt delas in i två huvudområden; Trafiksäkerhet på väg och Hållbart resande i närmiljön.

Åtgärderna inom de olika områdena överlappar och förstärker till viss del varandra.

Det är inte möjligt att på ett säkert sätt kvantifiera planens miljöeffekter. Däremot är det rimligt att föra en diskussion utifrån de olika åtgärdsområdena och genomföra en riktninganalys för respektive åtgärd. Majoritet av åtgärderna i planen är begränsade förbättringsåtgärder av befintlig infrastruktur. Kombinerat med åtgärdernas fokus på trafiksäkerhet, överflyttning av transporter från väg till järnväg och hållbart resande i närmiljön, så har Länstransportplanen en tydlig riktning mot ett mer hållbart samhälle.

Avsaknaden av direkta steg 1 och steg 2-åtgärder i planen innebär inte en avsaknad av steg 1 och steg 2-effekter genom planens objekt. Den omfattande satsningen på åtgärder för kollektivtrafik och utbyggnad av gång- och cykelstråk bedöms ge tydligt positiva effekter, som främjar ett hållbart resande.

