

### 3.3 Projekt mål

Skellefteåprojektet utgår ifrån de nationella mål som finns angivna i tidigare underkapitel. Målen har satts för två separata geografiska områden; Skellefteådalen och Centrum. Målarbete har skett i samråd mellan Trafikverket och Skellefteå kommun. Målen syftar till att vara enkla, tydliga och beräkningsbara, för att enklare kunna följa resultatet av arbetet.

Projektmålen ska ha uppnåtts när projektet är slutfört. Vägutredningen utgår i sina formuleringar att projektet är slutfört år 2025.

För hela Skellefteådalen sätts fem övergripande mål; ett funktionsmål, ett klimatmål, ett samhällsekonomiskt mål, ett gestaltningsmål samt ett hälso- och livsmiljömål. Dessutom anges för centrum anges ytterligare ett funktionsmål och ett klimatmål.

De samråd som genomförts med Skellefteå kommun under utredningsarbetet har resulterat i att delmålet för kollektivtrafik har sänkts efter samrådshandlingen. Det ursprungliga målet på en kollektivtrafikandel på 15 % år 2025 bedöms av Skellefteå kommun inte som realistiskt och en samstämmighet med kommunens bedömning och ambition har eftersträvat. Förändringen av målet har inte påverkat utredningsarbetet.

Målen förklaras mer ingående nedan. Här redovisas även hur dessa beräknas och följs upp.

#### Mål för Skelleftealdalen

##### Funktionsmål

Resor och transporter är funktionella och sker långsiktigt hållbart.

##### Delmål gång- och cykeltrafik

Gång- och cykeltrafik utgör mer än hälften av allt resande i området som understiger 5 km.

För fotgängare och cyklister är det viktigt med egna stråk där man inte behöver dela vägen med biltrafik. Dessa stråk ska erbjuda en trygg, säker och gen lösning mellan viktiga områden och målpunkter.

När utredningen påbörjades planerades detta beräknas genom trafiknätsanalys för gående och cyklister. Under utredningsarbetet har erfarenheter av effekter från redan genomförda projekt istället visat sig vara på ett bra sätt att beräkna andelen gående och cyklister

##### Delmål kollektivtrafik:

Kollektivtrafiken utgör minst 10 % av allt resande i området.

Bussen är effektiv som persontransportör och ger positiv påverkan på, klimat, miljö, barriärer och trafiksäkerhet jämfört med biltrafik. För att kollektivtrafiken ska vara ett attraktivt alternativ till bilen måste resorna bland annat gå snabbt och erbjuda hållplatser nära start- och målpunkter. Inledningsvis i utredningen sattes målet till 15 %, men i

dialog med Skellefteå kommun sänktes målet till 10 %. för att bättre harmoniera med det antagna och nu gällande kommunala målet på 6 % kollektivtrafik till 2015

När utredningen påbörjades planerades detta beräknas genom trafiknätsanalys. Under utredningsarbetet har erfarenheter från andra tätorter och erfarenhetsbedömningar från Skelleftebuss, Skellefteå kommun samt Hållbart resande i Umeåregionen istället används för att på enkelt sätt kunna beräkna andelen kollektivtrafik

##### Delmål biltrafik:

Biltrafiken har god tillgänglighet för medellånga och långa resor (längre än 5 km) på det statliga vägnätet.

För de resor som inte kan genomföras med cykel eller kollektiva färdmedel är det viktigt att biltrafiken fungerar på ett bra sätt. Det ska vara enkelt att ta sig mellan orter och samhällen, utan trängsel eller omvägar.

Detta beräknar vi genom:

- Trafikanalys

##### Delmål genomfartstrafik:

Genomfartstrafiken har en säker och effektiv lösning för att passera Skellefteå.

Den trafik som färdas på E4 men inte har Skellefteå som start- eller målpunkt definieras som genomfartstrafik. För denna trafik är det viktigt att resan kan ske utan onödiga stopp eller hinder, samt med god säkerhet, eftersom hastigheten ska vara hög i syfte att minska restiden.

Detta beräknar vi genom:

- Simulering av restider med trafikanalyserverktyg
- Bedömning av olycksrisk

##### Delmål näringslivets transporter:

Näringslivets transporter sker säkert, kostnads- och resurseeffektivt.

Transporter av varor och gods sker på väg, räls, i luften och till sjöss. De är en förutsättning för att industri och näringsliv ska kunna få och leverera sina varor i tid. Dessa transporter sker oftast genom att kombinera olika transportslag, vilket gör att terminaler och hamnar måste vara väl anslutna till vägarna. Detta kallas även intermodala transporter.

Detta beräknar vi genom:

- Tillgänglighet till intermodala terminaler i närområdet
- Tillgänglighet till nationella transportstråk
- Undersökningar i samråd med branschaktörer
- Särbarhetsanalys enligt Trafikverkets handbok

Under den process som en vägutredning utgör har omprioriteringar skett vilket innebär att undersökningar i samråd med branschaktörer har fått utgå

#### Klimatmål

Utsläppen av koldioxid från fordonstrafiken är 60 % lägre än de var 1990.

För att uppnå de nationella och internationella klimatmålen som antagits av Riksdagen krävs att även fordonstrafiken minskar sina utsläpp drastiskt. Minskningen kan ske genom teknikutveckling, bättre drivmedel, men framför allt genom minskad trafik.

Detta beräknar vi genom:

- Trafikanalys med emissionsberäkningar

#### Samhällsekonomiskt mål

Åtgärderna som genomförs skall vara samhällsekonomiskt lönsamma.

Detta beräknar vi genom:

- Samhällsekonomiska kalkyler

#### Gestaltningmål

Vägmiljön är funktionell och tidlös, med en trygg och attraktiv vägararkitektur som uppskattas av trafikanter och de som vistas i vägens närhet

Detta beräknar vi genom:

- Bedömning av gestaltningskvaliteter

#### Hälsomål och livsmiljömål

Transportsystemet ger förutsättningar för en god hälsa på lika villkor och en långsiktigt hållbar livsmiljö.

##### Delmål sund miljö och rörelse

Skelleftealdalen är en sund miljö som stimulerar till rörelse

Med sund miljö menas att miljö kvalitetsnormer för luft och buller samt övriga riktvärden hålls, men med en långsiktig planering mot framtida krav. Miljön inbjuder till fysisk rörelse med få barriärer och bra boendemiljöer. Närhet och tillgänglighet till rekreationsområden är lika bra eller bättre.

Detta beräknar vi genom:

- Mätningar och prognoser av luftkvalitet
- Analys av påverkan på identifierade rekreationsområden
- Bullerberäkning

##### Delmål säkerhet och trygghet

Skelleftealdalen erbjuder säkra och trygga lösningar för alla trafikanter.

Med trygga och säkra stråk och passager för såväl fordonstrafik som för gående och cyklister undviks olyckor. Områden som skulle kunna upplevas otrygga skall identifieras och åtgärdas. Tung transporter och genomfartstrafik ges goda förutsättningar till säkra passager och minimering av konfliktpunkter.





Definition av centrum enligt Skellefteå kommuns FÖP, samrådshandling 2010 används i vägutredningen. Under 2011 togs beslut om nya stadsdelsnamn. .

Detta beräknar vi genom:

- analys av antalet döda eller svårt skadade
- analys av antalet åtgärdade otrygga platser och stråk.

När utredningen påbörjades planerades detta beräknas genom identifiering av otrygga områden, hastighetsäkrade sträckor och risker och sårbarhet i systemet. Under den process som en vägutredning utgör har omprioriteringar skett vilket innebär att analysen kring de sociala konsekvenserna inte ger möjlighet att följa upp utifrån ursprungligt modell.

#### Delmål natur- och kulturvärden

Genomförda åtgärder i områden med höga natur- och kulturvärden är utformade så att upplevda och faktiska värden bevaras eller stärks. Den biologiska mångfalden ska bevaras eller stärkas. Skellefteås kulturvärden skall vara lika synliga och tillgängliga som idag eller mer.

När utredningen påbörjades planerades detta beräknas genom::

- Indikatorer ur miljömålen för Skellefteå kommun
- Barriärer
- Visuella aspekter

Under utredningsarbetet har intrånget i natur- och kulturvärden beskrivits och bedömts utifrån miljömål och projektmål för natur- och kulturvärden i miljökonsekvensbeskrivningen. Slutsatserna kring effekter och konsekvenser har sedan granskats och godkänts av länsstyrelsen och ersätter beräkningar utifrån indikatorer för miljömålen.

#### Tillkommande mål för centrum (definition enligt figur)

##### Funktionsmål

Centrum har god tillgänglighet för alla trafikanter på lika villkor. Med lika villkor menar vi att alla trafikslag har tidsmässigt lika effektiva lösningar och att all trafik skall kunna ske på ett säkert sätt.

##### Klimatmål

Utsläppen av koldioxid från fordonstrafiken är 80 % lägre än de var 1990.

##### Delmål gång- och cykeltrafik

I centrum sker 80% av alla resor till fots eller på cykel

I centrum skall alla färdmedel ges lika förutsättningar. Detta innebär att gående och cyklister får lika goda lösningar som bilister. Trafiken sker på villkor som ger en trygg och säker miljö för alla som vistas där. I stadskärnan sker trafik till fots och på cykel.

När utredningen påbörjades planerades detta beräknas genom::

- Analys av gång- och cykelvägar jämfört med bilväg

##### Delmål biltrafik:

Biltrafiken i centrum sker på de gäendes villkor

Idag prioriteras biltrafiken på bekostnad av övriga färdmedel. Det ska vara lätt att komma till centrum med bil, men rörelser inom centrum med bil ska inte eftersträvas.

När utredningen påbörjades planerades detta beräknas genom::

- Omfattning av tillåten biltrafik i centrum
- Hastigheter inom tillåtna områden
- Analys av korsningspunkter

Under den process som en vägutredning utgör har arbetet fokuserats och avgränsats. Analys och åtgärder inom centrum har därför inte utretts och analyserats specifikt. Det innebär också att klimatmålet för centrum inte är möjligt att följa upp