

► Trafikutredning utökat industriområde Storuman

Summering

Storumans kommun ser ett behov av att utöka befintligt industriområde och omlastningscentral i anslutning till Storumanterminalen. Storumanterminalen ligger mitt i navet mellan två europavägar (E12 och E45) och två järnvägar (Inlandsbanan och Tvärbanan).

E45 och E12 är viktiga nationella och internationella transportstråk för gods- och persontrafik. Inför framtagandet av detaljplan för utökat industriområde behövs därför en trafikutredning för att utreda vilka trafikmängder detaljplanen kan ge upphov till, var denna trafik uppstår, vilka konsekvenser ökade trafikmängder kan förväntas ge samt om det krävs åtgärder på statligt vägnät och i så fall vilka.

Trafikmängderna på E12 och E45 vid Storuman mättes år 2023. De uppmätta trafikmängderna har skrivits upp till förväntad trafikmängd år 2026. Årsdygnstrafiken (ÅDT) i år uppskattas vara 1 100 på E45, 1 994 på E12 och 3 209 på E12 / E45.

Planområdet innehåller ca 45 hektar mark som kan bebyggas. 30 hektar väster om E45 och 15 hektar öster om E45. Drygt 38 hektar är kvartersmark för industri. Övriga knappt 7 hektar är kvartersmark för industri eller detaljhandel. Totalt antas planområdet alstra 950 fordon per dygn (ÅDT).

Årsdygnstrafiken (ÅDT) 2045 efter utbyggnad av industriområdet prognosticeras vara 1 420 på E45, 2 400 på E12 och 3 870 på E12 / E45.

Hur belastad korsningen mellan E12 och E45 kan förväntas bli vid en maxtimme år 2045 har studerats. Kapacitetsberäkningen visar på att högst belastningsgrad 0,18 uppnås för vänstersvängande fordon på tillfarten på E45 där det är stopplik. Som en kontrollberäkning fördubblades alla trafikflöden under den beräknade dimensionerande maxtimmen. Även vid denna kontrollberäkning blir belastningsgraderna låga, under 0,6, och inga direkta köer uppkommer. Belastningsgrad är ett mått på hur stor del av kapaciteten som utnyttjas, vid belastningsgrad 1,0 är tillfartens hela kapacitet utnyttjad och köerna växer sig långa.

Det befintliga vägnätet klarar tillkommande trafik från verksamhetsområdet utan att några åtgärder behöver vidtas.

Revision	Datum	Beskrivning	Upprättat av	Granskat av	Godkänt av
0.9	2026-02-13	Granskningshandling	Maria Young	Annika Stenvall	Annika Stenvall
1.0	2026-02-17	PM	Maria Young	AS och kommunen	Annika Stenvall

Detta dokument är framtaget av Norconsult som del av det uppdrag dokumentet gäller. Upphovsrätten tillhör Norconsult Sverige. Beställaren har, om inte annat avtalats, endast rätt att använda och kopiera redovisat uppdragsresultat för uppdragets avsedda ändamål.

1 Bakgrund och syfte

Storumans kommun ser ett behov av att utöka befintligt industriområde och omlastningscentral i anslutning till Storumanterminalen och skapa ytterligare industrimark för framtida behov. Storumanterminalen är en strategiskt viktig knutpunkt, även ur ett regionalt perspektiv eftersom den ligger mitt i navet mellan två europavägar (E12 och E45) och två järnvägar (Inlandsbanan och Tvärbanan).

I ett tidigt samråd med Trafikverket lyfter Trafikverket att E45 och E12 är nationella stamvägar av riksintresse, europavägar, funktionellt prioriterade vägar (FPV) samt ingår i TEN-T (Comprehensive) vilket betyder att E45 och E12 är viktiga nationella och internationella transportstråk för gods- och persontrafik.

Inför framtagandet av detaljplanen behövs därför en trafikutredning för att utreda vilka trafikmängder detaljplanen kan ge upphov till, var denna trafik uppstår, vilka konsekvenser ökade trafikmängder kan förväntas ge samt om det krävs åtgärder på statligt vägnät och i så fall vilka. Storumans kommun har anlitat Norconsult för att ta fram denna trafikutredning.

I dagsläget finns det en ombyggd korsning mellan E45 och Terminalvägen med vänstersvängfält i båda riktningarna. Korsningen mellan E12 och E45 är en vanlig trevägskorsning av korsningstyp B där trafik från E45 har stopplikt mot trafik på E12. Hastigheten på E45 är begränsad till 90 kilometer/timme. På sträckan förbi korsningen E12/E45 gäller hastighetsbegränsning 70 kilometer/timme på E12 och E12/E45.



Figur 1 Översiktskarta med planområdet markerat (kartunderlag Min Karta Lantmäteriet)

2 Trafikmängder

2.1 Trafikmängder i dag

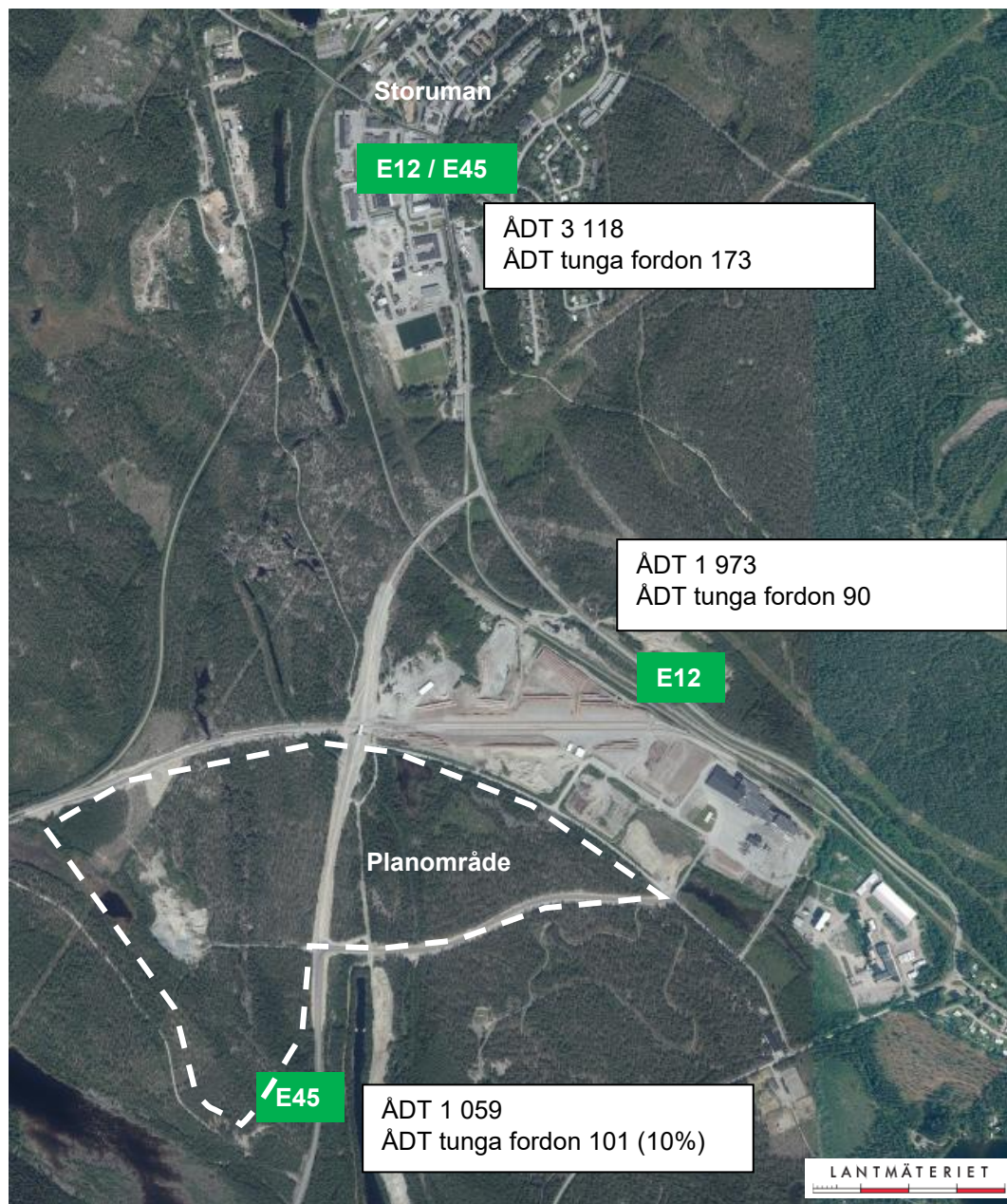
Via Trafikverkets vägtrafikflödeskarta hittar man uppgifter om uppmätta trafikmängder. På E12 och E45 vid Storuman mättes trafikmängder år 2023. I Tabell 1 och Figur 2 redovisas de uppmätta trafikmängderna. Årsdygnstrafiken (ÅDT) år 2023 var 1 059 på E45, 1 937 på E12 och 3 118 på E12 / E45.

Sedan mätningarna har trafikmängderna ändrats. I PM Trafikutvecklingstal 2024-04-19 (ärendenummer TRV2021/7267) redovisar Trafikverket trafikutvecklingstal för perioden 2019 – 2045. Trafikutvecklingstal för lastbilstrafik i Västerbotten är 1,43 % per år och för personbil i område 242 "Västerbottens fjäll och inland" 0,95 % per år. I Tabell 1 redovisas uträknad trafikutveckling till i år och till prognosåret 2045.

Årsdygnstrafiken (ÅDT) i år uppskattas vara 1 100 på E45, 1 994 på E12 och 3 209 på E12 / E45.

Tabell 1 Uppmätta trafikmängder och uppskrivning av trafikmängder till år 2026 och 2045

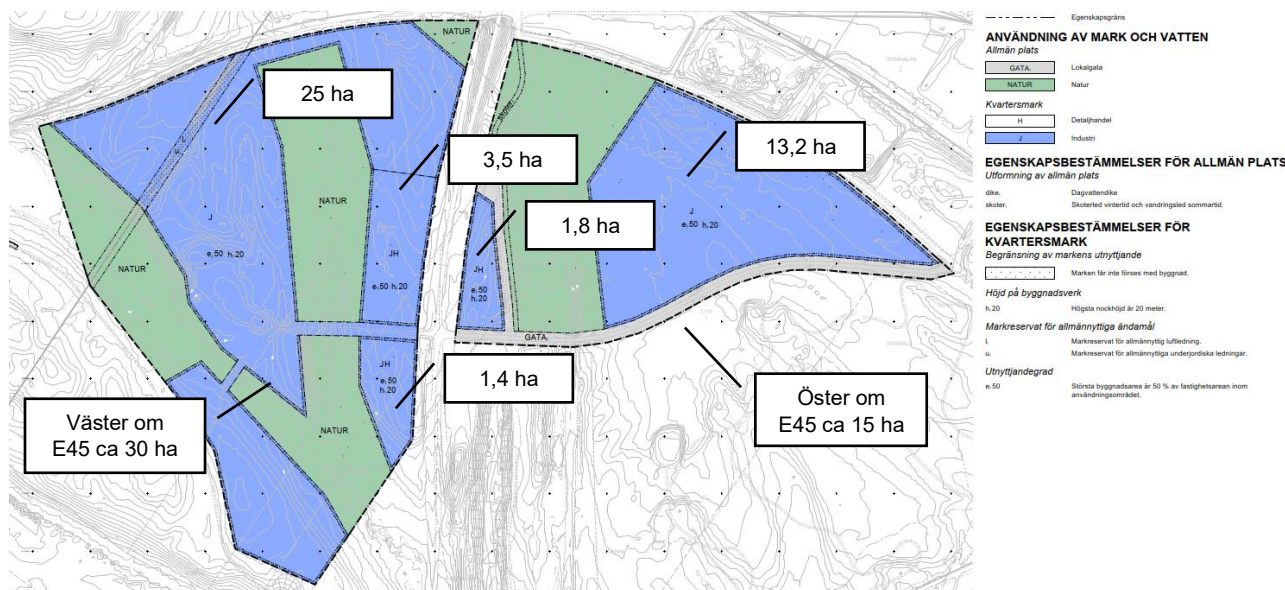
E45			
År	Lastbil	Biltrafik	totaltrafik
2023	101	958	1 059 ca 10% tung
2026	105	986	1 100 ca 10% tung
2045	138	1 180	1 320 ca 10,5% tung
E12			
År	Lastbil	Biltrafik	totaltrafik
2023	90	1 847	1 937 ca 4,5% tung
2026	94	1 900	1 994 ca 4,7% tung
2045	123	2 274	2 400 ca 5% tung
E12 / E45			
År	Lastbil	Biltrafik	totaltrafik
2023	173	2 945	3 118 ca 5,5% tung
2026	180	3 029	3 209 ca 5,6% tung
2045	236	3 626	3 870 ca 6% tung



Figur 2 Uppmätta trafikmängder år 2023 (kartunderlag Min Karta Lantmäteriet)

2.2 Trafikalstring från planområdet

Planområdet innehåller ca 45 hektar mark som kan bebyggas. 30 hektar väster om E45 och 15 hektar öster om E45. Drygt 38 hektar inom områden är markerat med J på plankartan, det vill säga kvartersmark för industri. Övriga knappt 7 hektar är kvartersmark för industri eller detaljhandel, markerat med JH på plankartan.



Figur 3 Utsnitt ur plankarta med ungefärliga mått på de olika ytorna

2024 genomförde Norconsult en kompletterande trafikutredning för Boden Cleantech Center. Vid rundringning till de verksamheter som redan var klara för att etableras där framgick att både antalet anställda och antalet förväntade transporter per ytenhet var betydligt lägre än de som hade kunnat antas för området om man använder sig av Trafikverkets alstringsverktyg. I Boden var det 0,5 – 1 anställda per hektar och uppskattningsvis ca 6 transporter per hektar och dygn. Industriområdet i Storuman bedöms ha liknande förutsättningar som industriområdet i Boden avseende vilken typ av verksamhet som kommer etablera sig i området. Det här området kommer locka verksamheter som behöver stora ytor till sin verksamhet och inte verksamheter som kräver mycket personal eller många transporter.

Med Boden som utgångspunkt antas därför marken som enbart planeras för industri komma att ha ca 1 anställd per hektar och generera ca 6 transporter per hektar. Området är drygt 38 hektar vilket avrundas till ca 40 hektar. Ytan antas alstra 240 transporter per dygn och sysselsätta 40 anställda. Om de anställda antas alstra två bilrörelser var per dygn alstrar de 80 fordon per dygn. Totalt antas industriområdena alstra 320 fordon per vardagsdygn. Årsdygnstrafiken (ÅDT) antas vara 90% av vardagsdygnstrafiken vilket innebär att de planerade områdena för industri antas alstra ÅDT 288 fordon per dygn. Tabell 2 redovisar beräkningen av alstrad trafik från områdena som planeras för industri.

Tabell 2 Trafikalstring från kvartersmark för industri

Område	Yta (hektar)	Alstrade transporter	Alstrade fordon anställdas resor	Alstrad trafik vardagsdygn	Alstrad trafik ÅDT (årsdygnstrafik)
Industri (J)	Ca 40	240	80	320	288

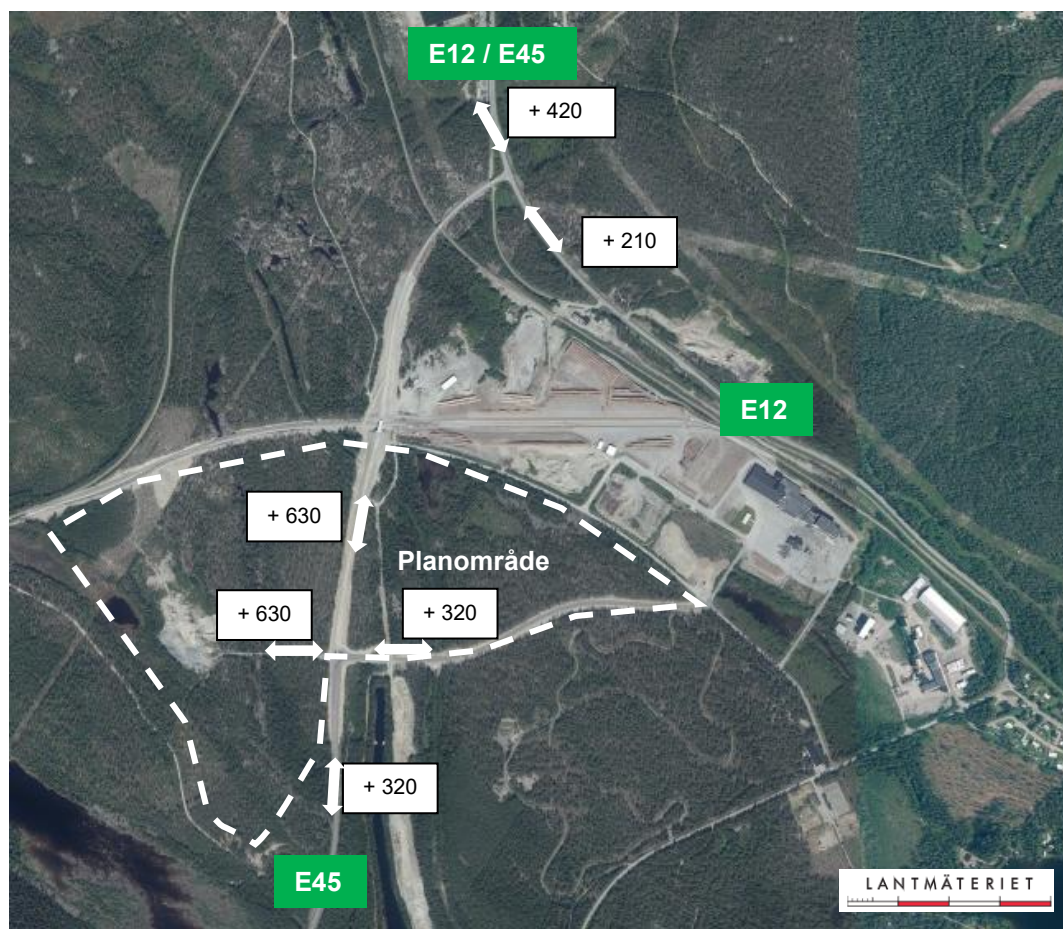
Områdena som planeras för detaljhandel eller industri, markerat med JH på plankartan, kommer alstra mer trafik per hektar än områdena för ren industri. För att beräkna alstringen används Trafikverkets trafikstringsverktyg version 1.11. Indata i trafikstringsverktyget är antingen antal anställda eller BTA. Den knappt 7 hektar stora ytan som föreslås planläggas som detaljhandel eller industri antas kunna byggas ut med BTA 3 000 kvadratmeter som antas användas för en tredjedel detaljhandel och två tredjedelar

småindustri/hantverkare. Med dessa antagande alstrar området ÅDT 660 fordon per dygn enligt Trafikverkets trafikstringsverktyg, se Tabell 3.

Tabell 3 Trafikalstring från kvartersmark för detaljhandel eller industri enligt beräkning med Trafikverkets trafikstringsverktyg

Område	Yta (hektar)	BTA m2	BTA detaljhandel	BTA småindustri / hantverkare	Alstrad trafik per dygn ÅDT
Detaljhandel eller Industri (JH)	Ca 7	Ca 3 000	1 000	2 000	660

Totalt antas planområdet alstra 950 fordon per dygn (ÅDT). Denna trafik antas fördela sig i vägnätet enligt Figur 4.



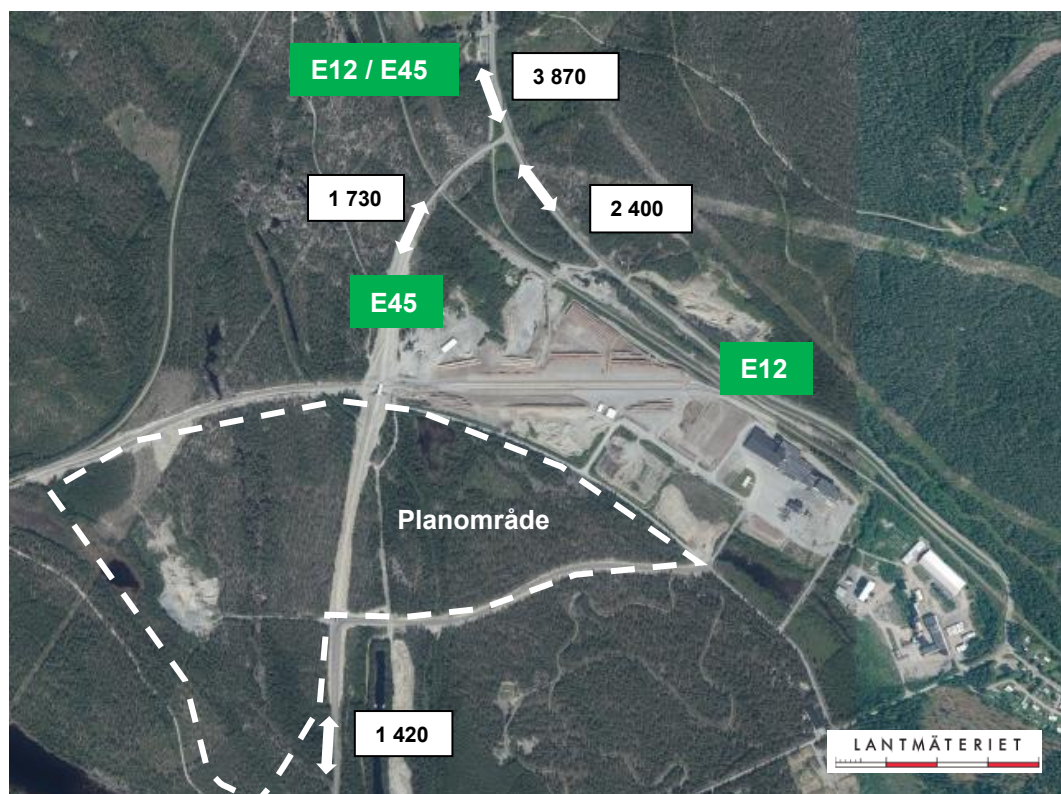
Figur 4 Hur tillkommande trafikstring om 950 fordon per dygn (ÅDT) antas fördela sig i vägnätet. (Kartunderlag Min Karta Lantmäteriet)

2.3 Trafikprognos 2045

Utbyggnad av planområdet och annan tillväxt i regionen gör att trafikmängderna kommer öka fram till år 2045. I Tabell 1 visas förväntade trafikmängder år 2045 om de trafikmängder som mättes 2023 skrivs upp enligt Trafikverkets trafikutvecklingstal. Trafik till planområdet är en del av det förväntade trafikutvecklingen i regionen. Nära planområdet kan trafiktillväxten dock förväntas bli större än den allmänna tillväxten. Trafikmängden 2045 kommer vara minst trafikmängd 2026 plus tillkommande trafik från planområdet. Tabell 4 visar vilka trafikmängder som prognostiseras år 2045. Den trafikmängd som är högst av uppskrivning till 2026 (se Tabell 1) plus tillkommande trafik eller uppskrivning till 2045 (se Tabell 1) används som prognos för trafikmängden 2045. Figur 5 visar prognos för trafik 2045 på kartbakgrund

Tabell 4 Trafikmängder 2045

Väg	Uppskrivning till 2026 + Tillkommande			Uppskrivning till 2045	Prognos 2045
	2026	Tillkommande	Summa		ÅDT
E45 söder om planområdet	1 100	320	1 420	1 320	1 420
E45 norr om planområdet	1 100	630	1 730	1 320	1 730
E12	1 994	210	2 204	2 400	2 400
E12 / E45	3 209	420	3 449	3 870	3 870



Figur 5 Trafikmängder 2045 ÅDT. (Kartunderlag Min Karta Lantmäteriet)

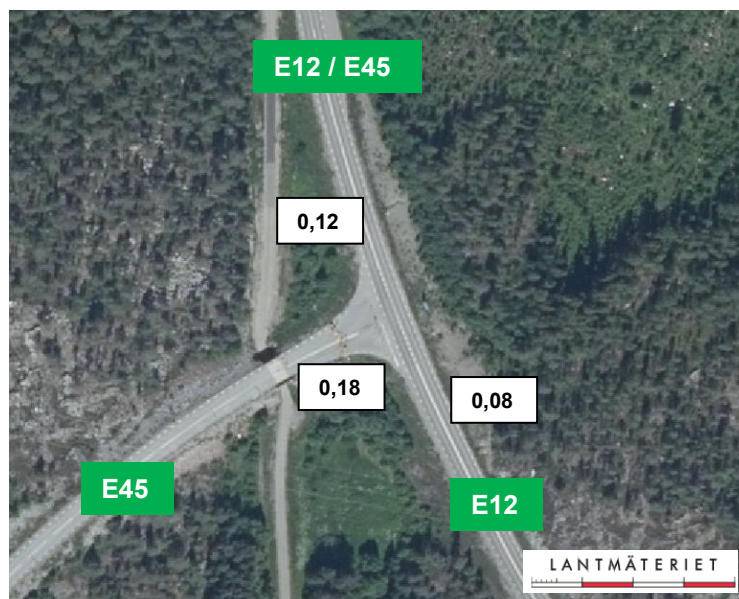
3 Konsekvenser

3.1 Kapacitet i korsningen E12 - E45

Korsningen mellan E12 och E45 kommer påverkas av ökade trafikmängder. Hur belastad korsningen kan förväntas bli vid en maxtimme år 2045 har därför studerats. Dimensionerade maxtimme för korsningen antas vara en timme med ca 11% av den prognostiserade årsdygnstrafiken år 2045 jämnt fördelat mellan de olika körriktningarna. Beräkningsprogrammet Capcal har använts för att kontrollberäkna förväntad belastning i korsningen.

Vid belastningsgrad 1,0 är tillfartens hela kapacitet utnyttjad och köerna växer sig långa. Kapacitetsberäkningen för korsningen E12/E45 visar på att högst belastningsgrad 0,18 uppnås för vänstersvängande fordon på tillfarten på E45 där det är stopplikt. Belastningsgraden på tillfarten på E12/E45 beräknas till 0,12, tillfarten på E12 till 0,08 och högersvängande på tillfarten E45 till 0,02.

Som en kontrollberäkning fördubblades alla trafikflöden under den beräknade dimensionerande maxtimmen. Även vid denna kontrollberäkning blir belastningsgraderna låga, under 0,6, och inga direkta köer uppkommer.



Figur 6 Beräknad belastningsgrad på tillfarterna till korsning E45 – E12

3.2 Utfarter till E45

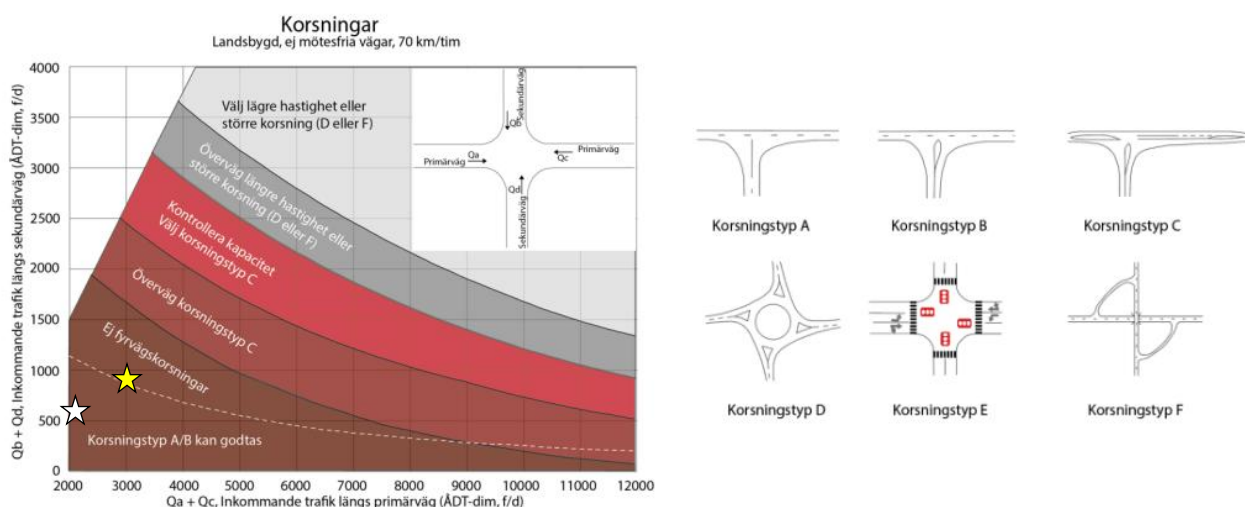
Terminalvägen ansluter till E45 i en fyrvägs korsning med vänstersvängfält, korsningstyp C, där trafik från Terminalvägen har stopplikt. Med hjälp av ett diagram, se Figur 7, från Trafikverkets handbok Vägutformning – val av standard, 2024, kan en övergripande bedömning av vilken korsningstyp som kan vara aktuell på en plats. Diagrammet gäller tre- och fyrvägs korsningar på tvåfältsväg med hastighetsbegränsning 70 kilometer/timme och utgår från inkommande trafik, vilket normalt sett är halva trafikflödet.

Enligt beräkningarna i kapitel 2.3 bedöms trafikflödet på E45 uppgå till 1420 fordon/dygn söder om korsningen och 1730 fordon/dygn norr om korsningen. Trafikflödena på Terminalvägens anslutningar uppskattas till 650 fordon/dygn.

Inkommande trafik primärgata: $(1420 + 1730) / 2 = 1575$ fordon/dygn

Inkommande trafik sekundärgata: $(650 + 650) / 2 = 650$ fordon/dygn

Av diagrammet framgår att trafikflödena i korsningen E45/Terminalvägen är i sådan omfattning att korsningen skulle kunna vara av korsningstyp A eller B. Eftersom korsningen idag är av korsningstyp C bedöms inga åtgärder behöva genomföras i denna korsning.



Figur 7 Aktuella trafikflöden vid korsning E12 – E45 markerad med gul stjärna och vid utfarterna till E45 markerad med vit stjärna i diagram för val av lämplig korsningsutformning som återfinns i Trafikverkets handbok Vägutformning – val av standard, 2024

4 Slutsatser

Av kapacitetsberäkningarna framgår att det befintliga vägnätet klarar tillkommande trafik från verksamhetsområdet med god marginal utan att några åtgärder behöver vidtas. Förutsättningarna inför huvudberäkningen är att det i området främst kommer etableras verksamheter med relativt lågt personalantal och begränsade transportbehov. Även vid kontrollberäkning med en fördubbling av trafikmängderna klaras dock kapaciteten utan problem.

Vägen som ansluter till E45 västerifrån är idag en grusad skogsväg och kommer behöva byggas om. När det görs bör den utformas med en mittrefug vid anslutningen till E45 på samma vis som Terminalvägen som ansluter från öster är utformad. I övrigt krävs inga åtgärder i korsningen där industriområdet ansluter E45 eller i korsningen mellan E45 och E12.