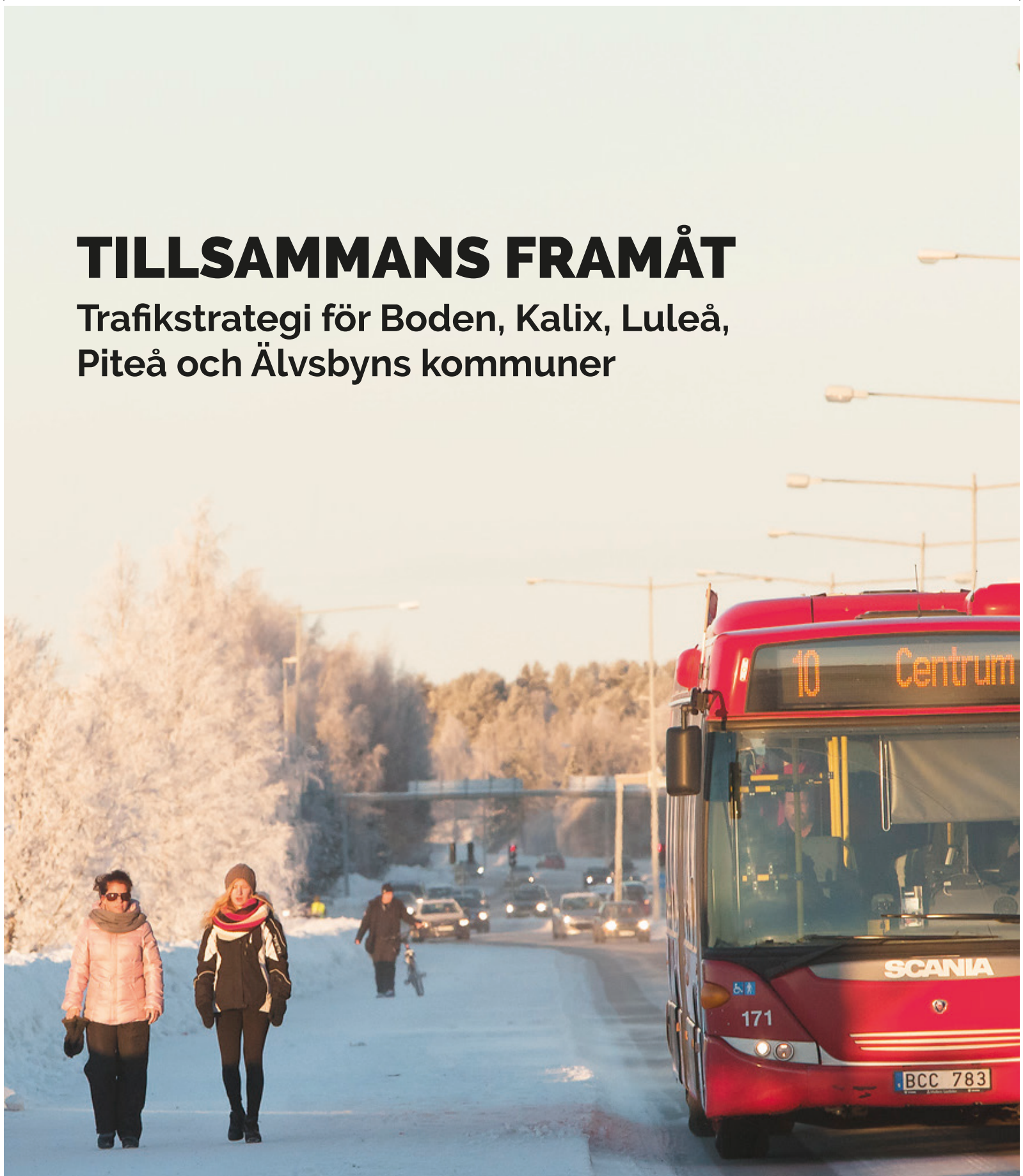


TILLSAMMANS FRAMÅT

Trafikstrategi för Boden, Kalix, Luleå,
Piteå och Älvsbyns kommuner



Piteå kommun



ÄLVSBYNS
KOMMUN



Bodens
kommun



KALIX KOMMUN



LULEÅ KOMMUN



TRAFIKVERKET



Länsstyrelsen
Norrbotten



REGION
NORRBOTTEN

An aerial photograph showing a town nestled in a valley. A river flows through the town, with a bridge crossing it. The surrounding area is a mix of green fields, dense forests, and residential buildings. The town is spread out, with a central area of more buildings and a residential area with smaller houses. The river is dark and winding, and the forest is a deep green. The overall scene is a typical small town in a rural or semi-rural area.

Projektansvarig: Ulf Pilerot, Trafikverket

Organisation: Bodens kommun, Kalix Kommun
Luleå kommun, Piteå kommun, Älvsbyns kommun,
Länsstyrelsen Norrbotten, Region Norrbotten
Regionala kollektivtrafikmyndigheten Norrbotten,
Trafikverket Region Nord

Redaktion & Layout: Emeli Adell, Caroline Ljungberg,
Christer Ljungberg, Jonna Milton och Björn Wendle från
Trivector AB.

Underlag nulägesbeskrivning: Jenny Widmark,
Hanna Ahnlund från Sweco

Utgiven: 2017 (reviderad november 2019)

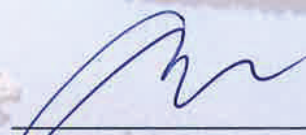
FÖRORD

Kommunala trafikstrategier har under senare år blivit ganska vanligt förekommande i Norrbotten. I takt med erfarenheterna från dessa har insikten ökat om behovet att hantera många frågeställningar i ett vidare perspektiv än enbart inom den egna kommunen. Med detta som bakgrund har ett pilotprojekt genomförts i kommunerna Boden, Kalix, Luleå, Piteå och Älvsbyn i syfte att utarbeta en regional trafikstrategi. Kommunerna har i samverkan utarbetat denna regionala trafikstrategi tillsammans med Trafikverket Region Nord, Länsstyrelsen Norrbotten, Regionala kollektivtrafikmyndigheten och Region Norrbotten.

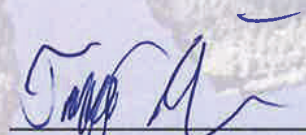
Syftet har varit att utarbeta en regional trafikstrategi med fokus på hållbart och effektivt resande för arbete och studier inom regionen. Pilotprojektet har för att vara greppbart avgränsats till kommunerna Boden, Kalix, Luleå, Piteå och Älvsbyn med förhoppningen att övriga kommuner inom länet ska följa efter.

Vi ser många vinster med att arbeta tillsammans istället för var för sig. Vi får en bredare bas att utgå ifrån exempelvis när det gäller att prioritera olika åtgärder eller när det gäller att söka medel för finansiering. Tanken med samarbetet är att det så långt möjligt ska hanteras inom ordinarie verksamhet, i arbetet med översiktsplaner, länstransportplan etc. Vi tror också att arbetet kan bidra till ökad samverkan inom andra områden. Samverkan gynnar en förstorad arbetsmarknadsregion, en regionförstoring som kan stärka regionens attraktionskraft och skapa förutsättningar för en hållbar regional tillväxt.

Vi hoppas att detta arbete bidrar till fortsatt och varaktig samverkan mellan kommunerna och med regionala företrädare inom regionen. Vi hoppas även, som nämnts, inspirera övriga kommuner inom länet till samverkan över kommungränserna, att detta arbete kan utgöra ett gott exempel.



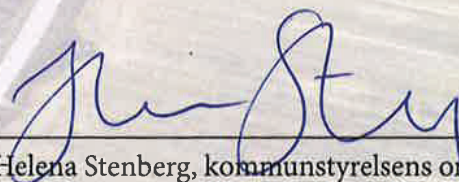
Claes Nordmark, kommunstyrelsens ordförande
Bodens kommun



Tommy Nilsson, kommunstyrelsens ordförande
Kalix kommun



Lenita Ericson, kommunstyrelsens ordförande
Luleå kommun



Helena Stenberg, kommunstyrelsens ordförande
Piteå kommun

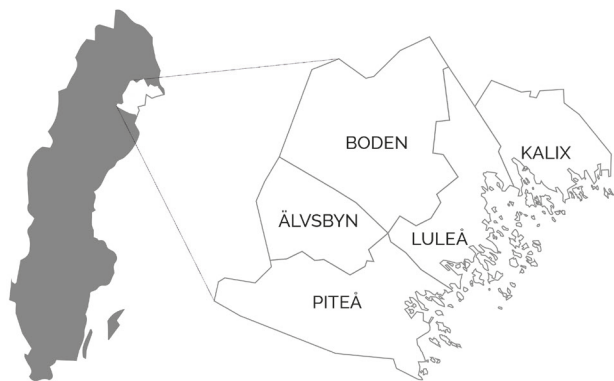


Tomas Egmark, kommunstyrelsens ordförande
Älvsbyns kommun



SAMMANFATTNING

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



Boden, Kalix, Luleå, Piteå och Älvsbyns kommuner bildar den största arbetsmarknadsregionen norr om Uppsala sett till antalet invånare och arbetspendlingen inom regionen är omfattande. Kommunerna har dock olika förutsättningar för arbets- och studiependling bl.a. beroende på var arbetsplatserna är belägna, var i kommunen invånarna bor och vilka cykel- och kollektivtrafikmöjligheter som finns. Bilen är viktig i regionen och bilberoendet är stort, då möjligheter att välja andra transportsätt inte alltid finns. Trafikstrategin har fem samarbetsområden, som ger en tydlig inriktning och prioritering för arbetet, med exempel på åtgärder som kan genomföras.

• **Regionalt samarbete:** För att förverkliga trafikstrategin behövs en tydlig organisation för regionala trafikfrågor och nya arbetsformer för dialog och samarbete.

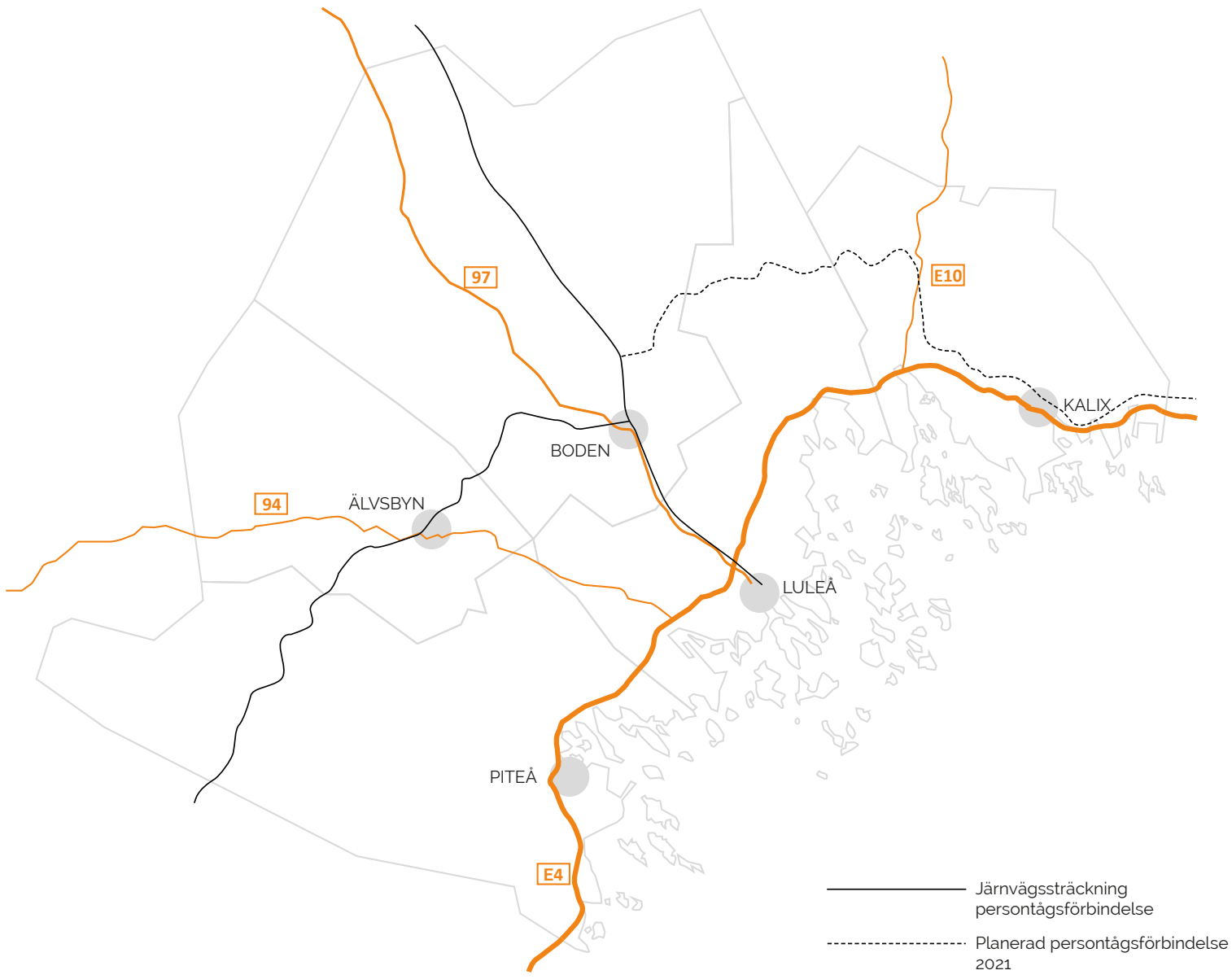
• **Utvecklad kollektivtrafik:** Med målet att flera ska välja att resa hållbart behövs åtgärder som gör det enklare att resa kollektivt och där restiden med kollektivtrafik blir konkurrenskraftig jämfört med bilen.

• **CO2-snåla transporter och klimatsmarta bilresor:** Genom andra sätt att resa och genom minskad bränsleanvändning kan resorna göras mer klimatsmarta. I regionen finns inte alltid möjlighet att välja bort bilen, och därför är det viktigt att diskutera hur bilresorna kan göras mer klimatsmarta.

• **Gemensam Mobility Management:** Mobility management är ett kostnadseffektivt koncept för att främja hållbara transporter och minska bilanvändningen genom beteendepåverkande åtgärder. Det kan t.ex. innebära smart reseplanering som underlättar för och inspirerar resenärer till ett mer hållbart resande. Mobility managementarbete genom beteendepåverkande åtgärder bör genomföras över kommungränserna i regionen.

• **Fysisk infrastruktur:** Ett samlat planeringsunderlag till de fysiska nationella, regionala och kommunala planeringsprocesserna ska tas fram för att skapa en gemensam syn på prioriteringar inom området fysisk infrastruktur för persontransporter.

Den fortsatta processen tar vid på ett tydligt sätt genom en samverkansplattform. En gemensam arbetsgrupp har skapats för att arbeta vidare med de olika samarbetsområdena och göra verklighet av trafikstrategin. En plattform där de olika aktörerna har tydliga funktioner skapar förutsättningar att tänka större och nå framgång i gemensamma prioriteringar och avvägningar i regionen. Bättre samarbete och kommunikation skapar förståelse mellan kommunerna och minskar därmed också sannolikt konkurrensen i gemensamma frågor för framtiden. Istället ökar möjligheterna att stärka regionen och de ingående kommunerna i relation till omvärlden.



INNEHÅLL

1.	VARFÖR EN TRAFIKSTRATEGI?	8
	1.1 Därför behövs en regional trafikstrategi	8
	1.2 Strategins avgränsning och fokus	8
	1.3 Trafikstrategin - del av ett sammanhang	8
	1.4 Vad gör olika aktörer?	10
	1.5 Översiktsplanering	10
	1.6 SARETS	12
2.	NULÄGE	14
	2.1 Arbets- och studiependling	14
	2.2 Infrastruktur & Trafiksäkerhet	16
	2.3 Regional kollektivtrafik	16
	2.4 Cykeltrafik	18
	2.5 Miljöeffekter	18
3.	TRENDER	20
4.	TILLSAMMANS FRAMÅT	22
	4.1 Vision 2030	22
	4.2 Mål	22
5.	SAMARBETSOMRÅDEN MED FOKUS PÅ ARBETS- OCH STUDIEPENDLING	24
	5.1 Regionalt samarbete	26
	5.2 Utvecklad kollektivtrafik	30
	5.3 CO ₂ -snåla transporter och klimatsmarta bilresor	32
	5.4 Gemensam mobility management	34
	5.5 Fysisk infrastruktur	36
6.	SARETS OCH FRAMTIDEN	38

1. VARFÖR EN TRAFIKSTRATEGI?

1.1 Därför behövs en regional trafikstrategi

Vi lever idag på ett annat sätt än vad vi gjorde för bara några år sedan, mycket till följd av den pågående regionförstoringen. Arbetsmarknaderna är större, och människor vill kombinera ett bra boende med ett bra arbete, vilket också leder till en ökad pendling. Därför behöver vi också arbeta med transportsystemet på en mer regional nivå. Vi kan inte heller blunda för de klimatförändringar som sker där transportererna är en stor bakomliggande faktor.

En regional trafikstrategi för Boden, Kalix, Luleå, Piteå och Älvsbyns kommuner har tagits fram för att de olika kommunerna och övriga aktörer ska ha en gemensam grund och gemensamma mål för den trafikplanering som berör regionen. I många fall påverkar de åtgärder en enskild kommun genomför även den övriga regionen. Därför behövs en gemensam behovsbild utifrån de olika kommunernas förutsättningar och önskemål, och en gemensam syn på hur åtgärder ska prioriteras.

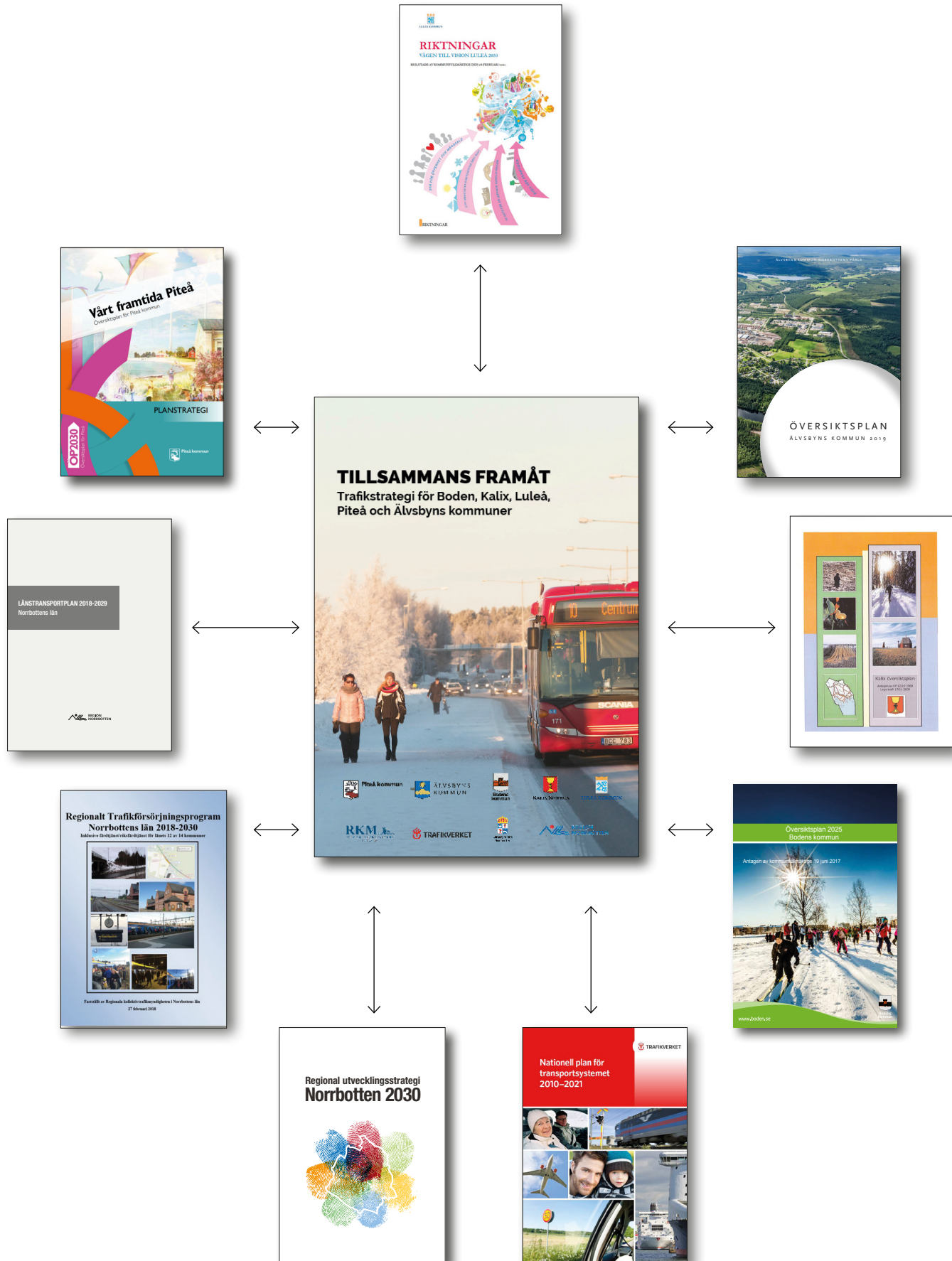
En gemensamt framtagen regional trafikstrategi kan bidra till ökad samordning i det kommunala planeringsarbetet genom att skapa ett bättre och mer förankrat underlag till bland annat regional systemanalys, trafikförsörjningsprogram, åtgärdsplanering och kommunala planer. En ökad kunskap om systemlösningar och behovet av underlag för planering hos medverkande tjänstemän och politiker inom respektive organisation kan bidra till mervärden och underlätta en effektiv planering. En regional trafikstrategi kan även lägga grunden till en mer attraktiv region genom att forma och påverka trafiksystemen i riktning mot vad människor och miljö tål, eftertraktar och mår bra av.

1.2 Strategins avgränsning och fokus

Den geografiska avgränsningen för trafikstrategin är kommunerna Boden, Kalix, Luleå, Piteå och Älvsbyn. Trafikstrategin omfattar endast persontransportsystemet, och godstrafiken är därmed inte med i de åtgärder som beskrivs. Fokus i denna version av trafikstrategin ligger på arbets- och studiependling i regionen med syftet att på längre sikt bidra till en förstorad arbetsmarknadsregion. Regionen är en av de starkaste norr om Stockholm och arbetspendlingen inom regionen är omfattande. Att lägga fokus på arbets- och studieresor gör att man täcker ett stort antal resor, men också att man börjar arbeta med ett konkret område som tydligt kräver insatser framöver.

1.3 Trafikstrategin - del av ett sammanhang

Områden med tydliga beröringspunkter är respektive kommuns översiktsplaner liksom trafik- och bebyggelseplanering, trafikplaner/strategier. Det finns även en rad styrande strategier och dokument som trafikstrategin ska förhålla sig till, såsom Regionala kollektivtrafikmyndighetens (RKM:s) trafikförsörjningsprogram, Nationell plan för transportsystemet (NPT) och den regionala utvecklingsstrategin (RUS) som Region Norrbotten tagit fram. Stor betydelse har också det kontinuerliga arbetet med Länstransportplanen som fastställts av Region Norrbotten.



Trafikstrategin samspelar med planer på kommunal, regional och nationell nivå.

1.4 Vad gör olika aktörer?

Aktörerna i trafiksektorn i Boden, Kalix, Luleå, Piteå och Älvsbyns kommuner är många och deras uppgifter och funktioner är av olika slag. Alla har de olika uppgifter för att arbeta för en hållbar samhällsutveckling.

Länsstyrelsen Norrbotten

Länsstyrelsen Norrbotten arbetar för att främja länets utveckling inom olika områden, bl.a. samhällsplanering, där infrastruktur ingår. Länsstyrelsen Norrbotten samverkar med kommunerna i den fysiska planeringen och arbetar för att utveckla effektiva och hållbara transporter inom samtliga transportslag.

Trafikverket Region Nord

Trafikverket Region Nord ansvarar för långsiktig planering av transportsystemet för alla trafikslag samt för byggande, drift och underhåll av statliga vägar och järnvägar. Trafikverket Region Nord ska delta i samhällsplaneringen och genom samverkan och dialog i ett tidigt skede tillsammans med andra aktörer identifiera hur transportsystemet ska utvecklas utifrån samhällets utveckling och den kommunala och statliga planeringsprocessen.

Region Norrbotten

Region Norrbotten är en demokratiskt vald organisation och ansvarar för hälso- och sjukvård, tandvård och regional utveckling. Region Norrbotten har fått uppdraget som regionalt utvecklingsansvarig från regeringen och leder och samordnar utvecklingsinsatser inom kultur, näringsliv och samhällsplanering. Det regionala utvecklingsansvaret handlar om att tillsammans arbeta för att Norrbotten ska vara ett attraktivt län att bo, leva och verka i. Målet är att insatserna ska skapa förutsättningar för ett hållbart samhälle och en god livsmiljö. Genom aktiva insatser för regional utveckling, kulturverksamhet och kollektivtrafik bidrar Region Norrbotten till länets utveckling samt har ansvaret att upprätta och fastställa regional plan för transportinfrastruktur

Regionala kollektivtrafikmyndigheten

RKM är en politiskt styrd organisation som i form av ett kommunalförbund utgör den regionala kollektivtrafikmyndigheten i Norrbotten. Under myndigheten finns ett antal dotter- och intressebolag, bl.a. Länstrafiken i Norrbotten AB. RKM styrs

av en direktion bestående av politiker, där alla Norrbottens kommuner samt Region Norrbotten är medlemmar. Ledamöter är oftast kommunalråd och landstingsledamöter.

Kollektivtrafikmyndigheten i Norrbotten ska verka med den grundläggande ambitionen att som myndighet samordna, effektivisera och utveckla kollektivtrafiken i länet. RKM tar också fram regionala trafikförsörjningsprogrammet för Norrbottens län.

Länstrafiken i Norrbotten

Länstrafiken i Norrbotten AB, LTN, svarar för stor del av kollektivtrafiken med buss i Norrbotten. Trafiken sköts av ett 40-tal fristående trafikföretag, som har avtal med Länstrafiken. Länstrafiken ägs av Regionala kollektivtrafikmyndigheten.

Kommuner

Kommunerna ansvarar genom sitt planmonopol för den långsiktiga utvecklingen av mark- och vattenanvändning samt tillhörande trafikinfrastruktur. Kommunerna ansvarar för buller- och luftkvalitetsnormer. Kommunen är också huvudman för en rad andra trafikuppgifter. Detta görs i översikts- och detaljplaner, andra infrastrukturplaner, bussverksamhet och daglig gatuskötsel m.m.

1.5 Översiktsplanering

Regering och riksdag har nyligen framhållit att för en hållbar samhällsutveckling krävs att kommunernas fysiska planering behöver samordnas med planeringsprocesserna för att bygga vägar och järnvägar. För att uppnå en bra fysisk utveckling behöver olika geografiska samband utvecklas, både inom och mellan kommunerna i regionen samt med omvärlden. Det är därför angeläget att i det fortsatta arbetet hitta "gemensamma nämnare" i de aktuella kommunernas översiktsplaner avseende ambitioner och inriktningar i planeringen så att de mellankommunala frågorna att samverka kring framstår tydligt. Här följer en beskrivning av läget avseende kommunernas översiktsplaner samt en övergripande bild av trafikfrågorna kopplat till planeringen.

Luleå kommun

Luleå kommuns översiktsplan är plattformen för kommunens strategiska arbete för att nå kommunens vision om ett ekologiskt, socialt och ekonomiskt hållbart

Luleå år 2050. Översiktsplanen består av riktningar och sex övergripande program, vilka antogs av kommunfullmäktige i maj 2013.

Riktningarna anger vad som är viktigast att uppnå halvvägs till visionen och de sex programmen som utgörs av ett antal strategiområden berör vad Luleå prioriterar fram till år 2020. Viktiga principer i (markanvändnings)planeringen och de behov av förbättringar i transportsystemet som det ställer anspråk på, tydliggörs främst i program F: Resor och transporter men trafikanspråken behandlas även i program D: Luleå stads- och landsbygd.

Piteå kommun

Piteå kommuns översiktsplan 2030 antogs av kommunfullmäktige i december 2016. Översiktsplanen består av riktningar och fem övergripande strategiområden som ska beskriva önskvärd utveckling inom hela kommunen. Översiktsplanens utgångspunkt är att planera för hållbar utveckling och befolkningstillväxt i hela kommunen med sikte på 43 000 invånare år 2020 och 46 000 invånare år 2030. Ett fortsatt kraftsamlat arbete ska ge förutsättningar att skapa goda miljöer för arbete, utbildning, boende, fritid, näringsverksamhet, forskning och kultur. Satsningar på infrastruktur och ett långsiktigt hållbart transportsystem ska ta hänsyn till hela resan perspektivet.

Bodens kommun

Översiktsplan 2025 Bodens kommun från 2017 tar avstamp i kommunens vision och utvecklingsplan med det övergripande målet att Boden ska växa till fler än 30 000 invånare år 2025. Planen föreslår i enlighet med Utvecklingsplan 2015-2025 ett primärt utvecklingsområde för bebyggelse. Detta omfattar Bodens centrala delar, med riktning söderut, längs pendlingsstråket mot Luleå. Inom området kommer kommunens största bebyggelseutveckling att ske. Utvecklingsstrategin pekar även ut viktiga kommunikationssamband för transporter av gods, varor och resande på väg och järnväg. De är viktiga för att sammanbinda kommunens olika delar men också för att stärka och utveckla kommunens koppling till angränsande kommuner. Kommunen arbetar aktivt för att stärka planberedskapen för bostäder, verksamheter och infrastruktur. Tillväxt inom utvecklingsområdet stärker de regionala sambanden och främjar arbetsmarknadsregionen.

Kalix kommun

Kalix kommuns kommuntäckande översiktsplan är från 2009. En fördjupad översiktsplan för centrala Kalix antogs 2012. Den kommuntäckande planen tar upp Kalix i ett regionalt perspektiv där behov av samarbete med östra Norrbotten avseende samhällstjänster och Norrbotniabanans och Haparandabanans betydelse för arbetspendling samt för att stärka andra samband beskrivs – bland annat för att knyta ihop med flygplatsen i Luleå. Samarbetet inom Barentsområdet pågår och kommer på sikt att få ökad betydelse. Kalix kommun samarbetar med närliggande kustkommuner från Luleå kommun till Uleåborg i Finland i det sk Bottenviksbågenprojektet. Målsättningen är bl a att visa konkreta åtgärdsförslag till regional planering. Ett viktigt utvecklingsområde som kräver samarbete är turismen, främst vinterturismen.

Älvsbyns kommun

Den kommuntäckande översiktsplanen för Älvsbyns kommun anger inriktningen för en social, ekonomisk och ekologiskt hållbar utveckling av kommunens mark- och vattenområden. Målsättningen är att Älvsbyns kommun ska växa från dagens ca 8.200 invånare till 10.000 invånare år 2030. Utvecklingen ska ske genom tillskapande av nya områden för bostäder i attraktiva lägen samt fler arbetstillfällen. Älvsbyns kommun verkar för ett gott näringslivsklimat och antalet företag sett till invånarantalet är högt.

Till översiktsplanen hör de tematiska tilläggen Fördjupad översiktsplan för Älvsbyns tätort samt Trafikstrategi Älvsbyn. I den senare behandlas frågor som rör kommunala och mellankommunala trafikfrågor. Riksväg 94 mellan Arvidsjaur och Antnäs går genom Älvsbyns tätort och är tillsammans med väg 356 mot Boden och väg 374 mot Jokkmokk och Piteå viktiga transportleder såväl för godstransporter som för pendling i regionen. Kommunens målsättning är att gods- och persontrafiken via järnväg ska öka samt att cykelpendling in till och inom Älvsbyns tätort ska möjliggöras i större utsträckning för att verka för en hållbar utveckling.

1.6 SARETS - Samverkan Regional Trafikstrategi

Trafikverket Region Nord driver sedan 2011 nätverket TRANA (Trafikstrategier i Norra Sverige) i Norrbotten och Västerbotten. Huvudsyftet är att utveckla kommunala trafikstrategier enligt TRAST-handboken¹. Som en följd av nätverksarbetet initierades hösten 2013 ett arbete med en regional trafikstrategi kopplat till EU-projektet Poly-SUMP², vars syfte var att utveckla en metod för att ta fram regionala trafikstrategier.

I januari 2014 hölls enligt Poly-SUMP-metoden en tredagars Future Search Workshop med 60 deltagare från hela regionen. Där lades grunden för fortsatt arbete med den regionala trafikstrategin för kommunerna Boden, Kalix, Luleå, Piteå och Älvsbyn. Arbetet med den regionala trafikstrategin kallas SARETS, Samverkan Regional Trafikstrategi, och är ett pilotprojekt i Sverige.

I mars 2015 hölls en workshop med ett 50-tal aktörer från hela regionen och utöver detta har även arbetet kontinuerligt stämts av med en politikergrupp med deltagare från samtliga kommuner samt relevanta referenspersoner.

I framtagandet av trafikstrategin har inspiration hämtats från TRAST-guiden, med en anpassning till det regionala perspektivet. Arbetet inom SARETS

har även tagit hänsyn till kommunala styrdokument, däribland samtliga kommuners översiktsplaner, och trafikstrategin går i linje med dessa dokument.

Trafikverket Region Nord har varit projektledare för framtagandet av trafikstrategin Tillsammans framåt. Projektet är ett samverkansprojekt med flera deltagande organisationer. Från 2016 roterar värdskapet för samarbetet mellan de fem deltagande kommunerna. Vid behov deltar även Trafikverket Region Nord, Länsstyrelsen Norrbotten, Regionala kollektivtrafikmyndigheten och Region Norrbotten i arbetet.

Utöver dessa organisationer har även konsulter involverats. Trivector har varit processtöd i arbetet, ansvariga för workshops och redaktörer för strategin. Sweco har stått för nulägesbeskrivning och beställarstöd.



Trafikstrategin är ett resultat av samverkansprojektet SARETS där bl.a. workshops har genomförts.

TRAFIKSTRATEGINS SYFTE

- Utveckla arbets- och samverkansformer som gagnar transportsystemet i regionen, främst inom redan befintliga processer.
- Identifiera behov av åtgärder i riktning mot målen för trafikstrategin.
- Skapa en samsyn och gemensam riktning bland organisationerna i regionen vad gäller transportsystemets utveckling.
- Hjälpa regionen i finansieringsfrågan och i ansökan om resurser i nationell konkurrens.

¹ TRAST: Trafik för en attraktiv stad. http://www.Trafikverket.se/contentassets/347f069e6d684bfd85b85e3a3593920f/trast3_handbok_ny.pdf

² Poly-SUMP: Polycentric Sustainable Urban Mobility Plan, EU-projekt med syfte att hitta en metod för att ta fram regionala trafikstrategier i polycentriska regioner. <http://www.poly-sump.eu/>



Svedjebron över Lule älv i Boden, K-märkt hängbro från 1941.
Vinnare av Svenska Ljuspriset 2011

2. NULÄGE

Boden, Kalix, Luleå, Piteå och Älvsbyns kommuner är tillsammans den största regionen norr om Uppsala sett till antal invånare och arbetspendlingen inom regionen är omfattande. Tätorterna i regionen är relativt glesa, men avstånden inom orterna är ändå förhållandevis små på grund av orternas storlek. Olika faktorer påverkar hur transportsystemet i regionen ser ut och fungerar idag.

2.1 Arbets- och studiependling

Regionförstoringen i Västerbotten och Norrbottens län har inte skett i samma takt som i övriga Sverige. Ungefär 50 % av arbetsresorna i Norrbotten och Västerbottens län är 5 km eller kortare, medan denna andel ligger på 35 % i övriga riket. De begränsade möjligheterna att pendla i regionen är sannolikt en av orsakerna till den begränsade regionförstoringen. Avstånden mellan kommunerna är längre än i många andra regioner och inga större infrastrukturutbyggnader som har främjat tidsförtätning har genomförts på senare år. Genom förbättrade kommunikationer finns möjlighet att skapa en större och mer dynamisk arbetsmarknad.

I Luleå kommun bor 4 av 5 i tätorten och många av de

stora arbetsplatserna är belägna utanför Luleå centrum. De flesta studenter vid Luleå Tekniska Universitet bor också i Luleå kommun. Universitetsområdet har goda kollektivtrafikförbindelser, men från flera av kommunerna i regionen är det lättare att nå dessa målpunkter med bil. Även det externa handelsområdet Storheden, där många arbetsplatser finns, har god tillgänglighet med bil och med lokaltrafik, men inte med regional kollektivtrafik.

Många av arbetsplatserna i Piteå kommun ligger inom tätorten och har god tillgänglighet med cykel och till fots. I kommunen är fördelningen i befolkning mellan tätorten och byarna ganska jämn och avstånden till både Luleå och Skellefteå innebär att det finns goda förutsättningar för pendling till annan ort.

Även i Älvsbyns, Bodens och Kalix kommun är många arbetsplatser lokaliserade till de centrala delarna. Centrala Älvsbyn har ett gång- och cykelnät och kollektivtrafik. Älvsbyns kommun sponsrar de resenärer som pendlar kollektivt till studier eller arbete med halva kostnaden. Även Kalix och Boden sponsrar studenter som pendlar kollektivt till exempelvis Luleå tekniska universitet.

		ARBETSSTÄLLEKOMMUN					
		Boden	Kalix	Luleå	Piteå	Älvsbyn	Annan*
BOSTADSKOMMUN	Boden	9 427	33	3 600	93	67	688
	Kalix	58	6 402	674	19	7	502
	Luleå	1 212	237	35 040	533	104	2 224
	Piteå	129	32	2 273	17 040	242	1 060
	Älvsbyn	98	6	329	269	2 877	266
	Annan*	483	500	2 028	794	95	

* Övriga kommuner inom och utanför länet

Arbetspendling i SARETS-regionen 2017. Källa: SCB & Regionfakta

BODEN

Invånare: 28 000

Inpendling: 2 000

Utpendling: 4 500

Bor & arbetar i kommunen: 9400

Storlek: 405 000 ha

Målpunkter: Arbetsplatser i centrum, försvarsmaktens utspridda arbetsplatser, Bodentravet, Sunderby sjukhus, Äventyrsbad och Treehotel.

Största arbetsgivare: Bodens kommun, Försvarsmakten, Inre Kraft i Norr AB, Region Norrbotten och Migrationsverket.

Gång- och cykelvägar: Kommunen har ett relativt väl utvecklat gång- och cykelnät med ca 9 mil kommunala och 2,5 mil statliga cykelvägar. Sex cykelstråk utgår från centrum i Bodens tätort till andra stadsdelar och tätorter som Sävast Sävastön och längs statliga vägar till tätorter som Vittjärv.

Största arbetspendlingen i regionen: 4800 arbetspendlar totalt i båda riktningarna mellan Luleå och Boden.

Källa: SCB & Regionfakta

LULEÅ

Invånare: 77 800

Inpendling: 8 900

Utpendling: 4 300

Bor & arbetar i kommunen: 35 000

Storlek: 211 000 ha

Målpunkter: Arbetsplatser, Svartöns industriområde, skärgården sommartid, Coop Arena, Luleå Energi Arena, Kulturens hus. Handel i centrala Luleå, externhandel och universitetet.

Största arbetsgivare: Luleå kommun, Region Norrbotten, Sunderby sjukhus, Luleå tekniska universitet, försvaret, vård och utbildning, F21, SSAB och Regionen.

Gång- och cykelvägar: I kommunen finns ca. 17,5 mil cykelvägar plus 2 mil statliga cykelvägar. Cykelvägarna utgår från centrum och leder till de olika stadsdelarna.

I både Boden och Kalix finns goda förutsättningar att pendla inom kommunen med både cykel och kollektivtrafik, då många arbetsplatser i båda kommunerna är koncentrerade till centrumkärnan eller nära centrum. Ett undantag är försvarsmakten i Boden, vars arbetsplatser är utspridda. I Kalix finns en stor arbetsgivare knappt en mil öster om centrum och möjligheterna för att utöka befintlig lokalbusstrafik dit är goda. Det är relativt långt mellan Kalix och övriga orter i regionen, vilket påverkar viljan att pendla till och från Kalix. Från Kalix är det närmare till Haparanda/Tornio (5 mil) där det finns ett stort utbud av bland annat shopping.

En övervägande andel av alla arbetsresor i Norrbottens län sker med bil, 65 % av de boende i de större kommunerna respektive 70 % av de boende i de mindre kommunerna tar bilen till jobbet. Mellan 20 och 30 % av arbetsresorna sker med cykel. De som arbetspendlar till Stockholm gör det framförallt med flyg.

2.2 Infrastruktur & Trafiksäkerhet

E4 är viktig för en god tillgänglighet mellan Kalix, Luleå och Piteå. Även väg 94 mellan Luleå och Arvidsjaur som passerar Älvsbyn är ett regionalt viktigt transportstråk. I öst-västlig riktning har riksväg 97 en regional betydelse och sträckan passeras i genomsnitt av mellan 6000 och 9000 fordon per dygn i höjd med Sävast.

Väg 97 och E4 har samtidigt sträckor som utpekats som några av Sveriges farligaste vägar. Väg 97 och E4 kännetecknas av höga trafikflöden och saknar bitvis mittseparering. Områden där biltrafiken står för en stor andel av resorna har också fler antal omkomna per invånare än områden med hög andel kollektivtrafik. Detta talar för att sträva efter att flytta över bilresor till kollektivtrafiken.

Pendlarparkeringar ger möjlighet att åka kollektivt en del av resan även om man bor på ett längre avstånd från en kollektivtrafikhållplats. Pendelparkering för cykel finns vid samtliga kommuners busstationer. Pendelparkering för bil finns i anslutning till vissa kollektivtrafikknutpunkter. Det är gratis att parkera i Boden, Kalix, Luleå, Piteå och Älvsbyns kommuner utom i centrala Luleå. Det finns gott om parkering

för bilar i centrumkärnorna och det finns ett behov av fler cykelparkeringar, framförallt i Piteå. Tack vare de korta avstånden i centrumkärnorna finns det goda möjligheter att flytta ut biltrafiken från den innersta centrumkärnan.

2.3 Regional kollektivtrafik

Det största stråket för kollektivtrafiken i regionen är mellan Boden och Luleå där det finns cirka 50 avgångar per riktning och dag. 1-2 bussar går sena kvällar på helger och 1-2 nattbussar går under natten mellan lördag och söndag. Det går även pendeltåg mellan Boden och Luleå som startade 2019. Pendeltågen tillsammans med befintliga tågförbindelser innebär 11 dubbelturer per dag måndag-fredag. 2012 färdigställdes Haparandabanans nya sträckning Boden - Kalix - Haparanda. Beslut om trafikstart för persontrafik är taget och 2021 planeras pendeltåg mellan Luleå - Boden - Kalix och Haparanda invigas. Det näst största stråket är mellan Piteå och Luleå där det finns 30 avgångar per riktning och dag. Av de resor som görs med kollektivtrafik i regionen står buss för den största andelen. Möjligheterna att byta mellan lokaltrafik och regionaltrafik med buss och tåg kan förbättras i regionen då samspelet mellan dessa är viktigt för att skapa ett bra kollektivtrafiksystem.

Det är viktigt att ha ett ”hela resan-perspektiv” och beakta kopplingen mellan lokal och regional trafik, där det i nuläget ibland brister. Det finns idag inga uppgifter om hur stor andel av befolkningen i regionen som bor inom gångavstånd till en regional kollektivtrafikhållplats. Till de större regionala hållplatserna finns för det mesta gång- och cykelvägar, men detta saknas ofta till de mindre hållplatserna, framförallt på landsbygden. Även belysning på vägen mot hållplatsen saknas på många ställen och trafiksituationen tillsammans med mörkret riskerar att skapa en otrygg känsla till och från hållplatser.

En del av stambanan går mellan Luleå C och Älvsbyn via Notvikens station, Sunderby sjukhus och Boden C. Här går cirka 5 persontåg per riktning och dag. Järnvägsnätet i regionen har vissa kapacitetsproblem, som förväntas bli större i framtiden om ingenting

KALIX

Invånare 16 000

Inpendling: 800

Utpendling: 1 300

Bor & arbetar i kommunen: 6 400

Storlek: 181 500 ha

Målpunkter: Kalix skärgård.

Största arbetsgivare: Kalix kommun och sjukhuset i centrala Kalix. Billerud Karlsborg ca. en mil öster om centrala Kalix.

Gång- och cykelvägar: Gång och cykelvägnät har sänkts till de flesta byar men har byggts ut senaste åren. Sträckor från Kalix till Nyborg, Gammelgården (Björknäs) samt även Risön som beräknas klar 2019

ÄLVSBYN

Invånare: 8 100

Inpendling: 500

Utpendling: 1000

Bor & arbetar i kommunen: 2 900

Storlek: 171 000 ha

Målpunkter: Storforsen och Naktebergets naturreservat

Största arbetsgivare: Älvsbyns kommun, Polarbröd och Älvsbyhus

Gång- och cykelvägar: Cykelvägar till byarna saknas, gående och cyklister färdas i blandtrafik på bilvägarna i stor utsträckning.

PITEÅ

Invånare: 42 100

Inpendling: 1 700

Utpendling: 3 700

Bor & arbetar i kommunen: 17 000

Storlek: 311 000 ha

Målpunkter: Pite Havsbad, universitetet, Piteå Science park.

Största arbetsgivare: Piteå kommun, Smurfit kappa, SCA och Piteå sjukhus.

Gång- och cykelvägar: I Piteå finns 9,7 mil cykelvägar fördelade på 8 olika stråk som är skyltade och leder cyklister genom olika delar av staden. Piteå har en gång- och cykelplan från 2017.

görs. Bland annat finns ett behov av dubbelspår

Det finns god potential att flytta över resenärer från bil till järnväg om kvaliteten på nuvarande spår förbättras och järnvägssystemet har goda förutsättningar att stärkas i regionen.

Det finns en god möjlighet att öka andelen resor med kollektivtrafik. Turtätheten är idag relativt låg och genheten i systemet skulle kunna förbättras. Dagens tidtabeller är inte samordnade och det förekommer olika tidtabeller på samma sträcka. Vid många bytespunkter saknas möjlighet att parkera cykeln på ett tryggt och säkert vis, liksom att det är svårt att ta med sig cykeln på buss och tåg.

2.4 Cykeltrafik

Centralorternas samlade struktur i regionen innebär att det finns en god potential för att öka cyklingen inom orterna. Cykeln är viktigt både som enskilt transportmedel och ur ett ”hela resan-perspektiv”. Inom centralorterna finns gång och cykelnät, men i näten finns ofta luckor. Det finns goda möjligheter att förbättra såväl cykelvägnätets kvalitet som dess utformning. Bättre drift och underhåll är också en viktig aspekt för att skapa en trygg och lättframkomlig cykelmiljö.

I Luleå saknas till viss del kopplingar mellan det kommunala cykelvägnätet i staden och de statliga cykelvägnätet som huvudsakligen finns på landsbygden. Bland annat mellan centrum och Sunderbyn finns ett nät som kan förbättras i avseendena framkomlighet, genhet, orienterbarhet och bekvämlighet. Även i de övriga kommunerna finns förbättringsmöjligheter vad gäller cykelvägnätet.

Förutsättningarna är goda för att öka andelen cykelresor mellan kommunerna Boden och Luleå. En sådan förbindelse skulle ge ökad tillgänglighet till mindre tätorter på vägen. Generellt finns ett behov av cykelvägar längs med större statliga vägar för att öka möjligheten att cykla mellan orter, tätorter och byar. Kommunerna och orterna i regionen är idag inte sammanknutna i ett cykelvägnät, och det kommunala och regionala cykelvägnätet hänger inte ihop överallt. En del cykelvägar i regionen upplevs idag som

otrygga, vilket leder till att färre väljer att ta cykeln. Flera cykelvägar saknar belysning och ligger i närheten av eller i anslutning till bilvägar med höga hastigheter.

Elcyklarnas ökade popularitet gör att cykelpendling kan bli aktuellt på längre avstånd än tidigare, vilket påverkar cykelplaneringen. Det finns god potential att öka cyklingen både inom orter och mellan huvudorterna och de omgivande mindre byarna.

2.5 Trafikens utsläpp

Utsläpp av CO₂ från bilen och flyget som transportmedel bidrar till klimatförändringar, vilket ställer krav på utsläppsminskningar. Regionen är relativt beroende av flygtrafiken på grund av sitt geografiska läge. Alternativa färdmedel för dagsresor till och från södra Sverige saknas, både för tjänsteresor och för privatresor. Till och från flygplatsen i Luleå finns goda förbindelser med flygbusstrafik.

Regionen har generellt sett mindre problem med luftföroreningar än södra Sverige, men luftföroreningar orsakar ändå problem på grund av det kalla klimatet och den stillastående luften. I centrala Luleå har miljö kvalitetsnormen för kvävedioxid överskridits.

Den planerade järnvägen Norrbotniabanan mellan Umeå och i första hand Luleå, skulle möjliggöra en överflyttning av transporter till järnvägen. Överflyttningen till en framtida Norrbotniabana beräknas ge en minskning av koldioxidutsläppen med cirka 80 000 ton per år i Norrbotten och Västerbotten.





3. TRENDER

Framtidens behov och krav på regionen, transportsystemet, och samhällsplaneringen utvecklas ständigt. Här beskrivs ett antal större trender¹ som förväntas påverka transporterna och transportsystemet framöver. De kan innebära både begränsningar att förhålla sig till och möjligheter ta vara på. Trender är inget som bara händer. Hur trenderna påverkar samhället beror på hur de hanteras, med styrning och beslutsfattande på olika nivåer.



TILLVÄXTEN STARKAST I STÄDER OCH STADSREGIONER

Jordens befolkning fortsätter att öka men i Europa förutses folkmängden minska på sikt. I Sverige ökar dock befolkningen, bland annat till följd av hög invandring. Särskilt gruppen äldre väntas växa i antal under kommande år. Urbaniseringen fortsätter. I de större städerna finns en högre andel högutbildade och många unga. Gränsen mellan stad och land är inte längre skarp. Den bofasta befolkningen ökar även på landsbygden i de större städernas omland.

Andelen fattiga människor i världen sjunker snabbt vilket leder till en tyngdpunktsförskjutning i världsekonomin. Globaliseringen driver på strukturomvandlingen och förändrar handelsflödena. I Sverige väntas tjänstenäringsarna öka i betydelse med fler arbetade timmar och ökat förädlingsvärde, medan särskilt varuindustrin som andel av ekonomin väntas minska. Hushållens konsumtion förutses öka. De stora städerna, särskilt stadskärnorna, får en allt viktigare roll som mötesplats och drivhus för innovation och tillväxt.



MÅNGA NATURRESURSER BLIR BRISTVAROR

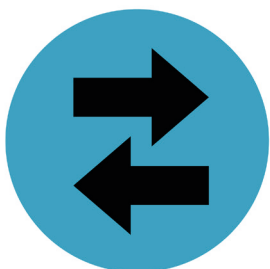
Tilltagande brist på naturresurser leder dels till höjda energi- och råvarupriser, och dels till ökad återvinning och resurseffektivitet. Mineralutvinning blir mer betydelsefull. Svensk export gynnas av höjda priser på mineraler och biomassa. Ett resultat av denna trend kan bli att människor i ökande grad använder befintliga resurser mer effektivt, att man reparerar och underhåller istället för att köpa nytt och att man använder tjänster istället för att äga resurser individuellt.

¹ Källor till detta avsnitt är främst Trafikverkets omvärldsanalys 2014 (Rapport 2014:115) och Trivectors rapport 2012:69 ("Trender med påverkan på samhällsplaneringen"), skriven uppdrag av Boverket



DIGITALISERING OCH ANNAN NY TEKNIK FÖRÄNDRAR VÄRLDEN

Det uppkopplade samhället skapar nya möjligheter. Sannolikt kommer i princip alla att ha tillgång till internet inom en inte alltför avlägsen framtid. Mobil kommunikation ersätter stationär datoranvändning. Sociala medier möjliggör snabb informationsspridning och direkt dialog mellan individer och grupper. Sättet att utnyttja tekniken kommer att påverka våra beteenden. När allt fler har tillgång till mobil kommunikation ökar kraven på snabba uppdateringar och aktuell information. Frågan om integritet kan förväntas bli allt viktigare för människor och företag.



LIVSSTILSFÖRÄNDRINGAR

Livsstilsförändringar pågår hela tiden. De påverkas av en stor mängd faktorer, till exempel av de andra trender som beskrivs här. Att peka ut när olika förändringar sker är därför svårt. Tendenser som kan identifieras idag är att människor samtidigt som vi mår om oss själva och våra egna behovs omedelbara tillfredsställelse, engagerar oss mer i kollektiva projekt. Samtidigt som vi är allt mer uppkopplade och gränserna mellan jobb och fritid suddas ut värderar vi nedkoppling och avkoppling. Det finns en tendens till att vi ifrågasätter konsumtionssamhället och istället värderar tiden högre.



HÄLSA

Över i stort sett hela västvärlden konstaterar man i dag att människor blir allt mer överviktiga. Samtidigt finns starka livsstilstrender där den personliga hälsan och träning står starkt i fokus. I större städer är transporter ofta ett allvarligt hälsoproblem där utsläpp av luftföroreningar och buller leder till omfattande ohälsa men också minskad attraktivitet. Transporter har samtidigt möjlighet att vara en del av lösningen för ökad folkhälsa, om fler väljer att gå, cykla och att resa kollektivt



KLIMATFÖRÄNDRINGARNA KAN INTE IGNORERAS

Klimatförändringarna ställer krav på både kraftiga utsläppsminskningar och anpassning till det förändrade klimatet. Tuffare styrmedel är att vänta och driva på ökad användning av bioenergi, ny teknik och förändrade beteenden. Anpassningsbehovet innebär också att städer kommer att behöva planeras och byggas tätare och mer transportsnålt.

4. TILLSAMMANS FRAMÅT

VISION & MÅL FÖR TRANSPORTSYSTEMET I REGIONEN

Visionen ”Tillsammans framåt” har tagits fram för att visa det framtida tillstånd man önskar i Boden, Kalix, Luleå, Piteå och Älvsbyns kommuner år 2030. Visionen är utgångspunkten i hela trafikstrategin och grunden till samtliga samarbetsområden. Utöver visionen har även fyra översiktliga mål tagits fram, som trafikstrategin ska arbeta mot och leda till.

4.1 Vision 2030

Nya gränsöverskridande samarbeten och gemensamma prioriteringar av centrala noder och stråk har stärkt arbetsmarknadsregionen utifrån de lokala och inbördes förhållandena samt skapat stolthet och handlingskraft.

Innovativ och välfungerande kollektivtrafik har utvecklats genom satsningar såväl på landsbygd som i tätort. En välfungerande fysisk och digital infrastruktur har möjliggjort att man kan arbeta och bo bra i hela regionen. Hela resan, från dörr till dörr, är enkel, tillgänglig och fossiloberoende.

4.2 Mål ¹

Den gemensamma trafikstrategin för Boden, Kalix, Luleå, Piteå och Älvsbyns kommuner ska bidra till:

- Att uppnå det transportpolitiska målet att ”säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet”.
- En bättre fungerande studie- och arbetsmarknadsregion.
- Ökat kollektivtrafikresande
- Minskad miljöpåverkan från transporterna

I den fortsatta processen kommer indikatorer tas fram för att se så att arbetet med trafikstrategin går åt rätt håll.

¹ Andra mål som trafikstrategin tar hänsyn till är de transportpolitiska målen samt övriga mål i länet från till exempel Länstransportplanen, Regionala utvecklingsstrategin och trafikförsörjningsprogrammet. När det gäller de transportpolitiska målen och uppfyllande av tillgänglighet, trafiksäkerhet, hälsa och miljö så arbetar trafikstrategin mot de tidsperspektiv som finns satta.



5. SAMARBETSOMRÅDEN

med fokus på arbets- och studiependling

För att aktivt möta och arbeta med de utmaningar som regionen står inför och för att nå upp till den vision och de mål som finns för trafikstrategin har fem samarbetsområden tagits fram. Dessa ger en tydlig inriktning och prioritering för arbetet med trafikstrategin. Området "Regionalt samarbete" syftar till att skapa en samarbetsplattform för kommande arbete, medan de övriga samarbetsområdena är mer konkreta och handlingsinriktade. Tillsammans bidrar samarbetsområdena till att nå ett mer hållbart transportsystem. Fokus i denna version av Trafikstrategi för Boden, Kalix, Luleå, Piteå och Älvsbyns kommuner är arbets- och studiependling, vilket prioriteras främst och genomsyrar samtliga samarbetsområden i denna strategi.

Regionalt samarbete

Genom en tydlig plattform för regionala trafikfrågor, där aktörerna har tydliga ansvar skapas goda förutsättningar för att nå framgång i gemensamma insatser i regionen. Genom utveckling av befintliga arbetsformer för dialog och samarbete hittas effektiva lösningar som hjälper till att förverkliga SARETS Trafikstrategi.

CO2-snåla transporter och klimatsmarta bilresor

Samarbetsområdet CO2-snåla transporter och klimatsmarta bilresor handlar om att göra resorna mer energieffektiva, genom val av trafikslag och genom minskad bränsleanvändning. Även om bilresandet måste minska, är regionen stor och det finns inte alltid möjlighet att resa kollektivt. Därför är det viktigt att även diskutera hur bilresorna kan göras mer klimatsmarta. Därigenom skapas förutsättningar för en långsiktigt hållbar attraktiv region. Arbetet ska ses som ett steg på vägen mot det nationella målet om en fossiloberoende fordonsflotta 2030.

Gemensam Mobility Management

För att främja hållbara transporter och minska bilanvändningen är mobility management ett kostnadseffektivt koncept som innebär beteendepåverkande åtgärder. De små kommunerna kan var för sig inte arbeta med stora MM-åtgärder, men samarbeten ger tillräckliga resurser. Arbete med mobility management behöver därför genomföras över kommungränserna i regionen. Resultatet kommer att synas i form av system som underlättar för och inspirerar resenären till ett mer hållbart resande, reseplanering och riktade insatser och marknadsföring till olika organisationer.

Fysisk infrastruktur

Fysisk infrastruktur är ofta avgörande för att det övergripande och det kommunala transportnätet hänger ihop och ge möjligheter att resa smidigt mellan och inom kommuner. Ett område för trafikstrategin är därför att ta fram ett samlat planeringsunderlag till de nationella, regionala och kommunala planeringsprocesserna för att skapa en gemensam syn på vilka insatser som bör göras inom området fysisk infrastruktur för persontransporter.

Utvecklad kollektivtrafik

Idag sker arbetsresorna i Norrbotten till övervägande del med personbil, för boende i både de större och de mindre kommunerna. Bilberoendet i Boden, Kalix, Luleå, Piteå och Älvsbyns kommuner är stort och det finns potential att öka kollektivtrafikresandet. Med målet att fler ska välja att resa hållbart kan åtgärder och aktiviteter genomföras som gör det enklare att resa kollektivt och som bidrar till att restiden med kollektivtrafik blir konkurrenskraftig med bilen.



Hjulet visar trafikstrategins fem samarbetsområden och de identifierade exempel på åtgärder i vart och ett av dessa. Som grund för arbetet ligger visionen "Tillsammans framåt" och det regionala samarbetet.

5.1 REGIONALT SAMARBETE

Betydelsen av bra samordning mellan olika parter för att uppnå en hållbar samhällsutveckling får alltmer uppmärksamhet på såväl nationell nivå som på EU-nivå. Större krav ställs därför idag på samverkan även mellan kommuner. Detta kan leda till samhälls- och miljövinster då man därmed bättre tar tillvara de olika kommunernas förmågor och förutsättningar. Särskilt små och medelstora kommuner står idag inför stora (glesbygds)utmaningar i form av dålig ekonomi, befolkningsminskning och utflyttning. Ett sätt för kommunerna att hantera de utmaningar de står inför är att effektivisera arbetet genom att samverka mer och bättre än tidigare. Många kommuner har genom samverkan och gemensamma processer funnit att detta bidrar till att skapa ökad effektivitet, utveckling och tillväxt.

Grunden för det utvecklade kommunala/regionala samarbetet är att identifiera nuläget för hur samverkan i Boden, Kalix, Luleå, Piteå och Älvsbyns kommuner fungerar idag i trafikfrågor, organisatoriskt/strukturellt och administrativt/processuellt. Detta för att tydliggöra dagens system och skapa förståelse för hur aktörerna agerar och formerar sig tillsammans, och vilka processer som skapar relationer mellan dessa aktörer.

En tydlig organisation för regionala trafikfrågor där aktörerna har tydliga ansvar/funktioner och där man arbetar med moderna metoder skapar goda förutsättningar att tänka större och nå framgång i gemensamma prioriteringar och avvägningar i regionen. Detta gynnar alla på längre sikt. Det är sannolikt även en förutsättning för att kunna uppnå hållbarhetsmål inom trafiksektorn.

Det behövs moderna och bra arbetsformer för att på bästa sätt hantera regionala trafikfrågor utifrån kunskapsbehov, förankring, beslutfattande och informationsspridning. För att kunna hantera frågor som spänner över flera organisationer och geografiska områden krävs delvis nya processer och former för dialog och samarbete för att hitta de effektivaste lösningarna.

Bättre samarbete och ömsesidig kommunikation skapar förståelse mellan kommunerna och minskar därmed också sannolikt konkurrensen i gemensamma framtidsfrågor. Detta ökar möjligheterna att stärka regionen och de ingående kommunerna i relation till omvärlden.

SAMARBETSMÅL

- Utveckla ett regionalt samarbete i trafikfrågor som bidrar till tillväxt och ökad attraktivitet i regionen.
- Skapa en tydlig regional samarbetsorganisation för trafikfrågor. Ansvar och funktioner ska beskrivas för aktörerna.
- Utveckla arbetsformer/processer för regionala prioriteringar och avvägningar inom trafiksektorn där redan befintliga processer utnyttjas så långt som möjligt.
- Åstadkomma ett effektivt utnyttjande av såväl ekonomiska som personella och miljömässiga resurser.
- Utveckla indikatorer kopplat till målen i trafikstrategin.



ENKEL OCH TYDLIG PLATTFORM

För att kunna arbeta med trafikstrategin behövs arbetsgrupper och en enkel och tydlig plattform. Syftet är att skapa en ”motor” som koordinerar och ger operativ stadga i det fortsatta samarbetet och hanterar de olika aktiviteter som ska förberedas och genomföras. Arbetsgruppen bör ha en egen mindre budget som finansieras enligt en fördelningsnyckel. Ett årligt rullande/växlande ordförandeskap mellan de fem kommunerna kommer tillämpas. Piteå kommun inleder ordförandeskapet. Första arbetsuppgiften är att ta fram en arbetsplan, finansieringsnyckel samt turordning för ordförandeskap. En regelbunden mötesordning föreslås. Vissa möten kan ske digitalt. En framtida möjlighet är att knyta arbetsgruppen och dess arbete närmare till RKM:s organisation. Deltagare: tjänstemän från Länsstyrelsen i Norrbotten, Trafikverket Region Nord, Region Norrbotten, Regionala kollektivtrafikmyndigheten samt Boden, Kalix, Luleå, Piteå och Älvsbyns kommuner. Även politikergruppen som varit delaktig under framtagandet av trafikstrategin fortsätter att träffas i det fortsatta arbetet. Detta eftersom politisk styrning är mycket viktigt genomgående i processen.

Nätverket, bestående av politiker och tjänstemän i de fem kommunerna samt övriga myndigheter och berörda, som projektet har utvecklat ska leva vidare och utvecklas. Syftet är att skapa bärighet över tid för projektets mål genom olika aktiviteter (enligt nedan), information, marknadsföring och förankring. Arbetet drivs av politiker och tjänstemän.

Antalet kommuner som beslutat använda Trafikstrategin i den övergripande kommunala planeringen kan mätas i någon form, med hjälp av indikatorer. Syftet är att se vilket genomslag den regionala trafikstrategin har fått. Arbetet görs av arbetsgruppen och senare uppföljningar av hur samarbetet utvecklas över tid ska ske.

EFFEKTIVA ARBETSFORMER OCH PROCESSER

- Utveckla och förbättra befintliga organ och processer utifrån nya och ökade krav på regionalt samarbete. Om möjligt inte skapa nya organ eller processer.
- Delta i seminarier med syfte att skapa kunskap och gemensam målbild (befintlig länskonferens om transporter och infrastruktur).
- Workshops med syfte att vid behov öka aktiviteten inom olika områden/åtgärder.
- Delta i trafikdagar för att skapa inspiration och förmedla kunskap som skapar kreativitet i regionen.
- Diskussion inför eventuella gemensamma yttranden till länstransportplan, etc.
- Diskussion inför eventuell samordning av deltagande/agerande i projekt som t ex Norrbottenabanan.

INFORMATIONSUUNDERLAG

- Broschyr för Trafikstrategin/SARETS-projektet tas fram för att marknadsföra organisationen och dess arbete i och utanför regionen.
- Gemensamt webbinfopaket med syfte att sammanfatta info om trafikstrategin ska återfinnas på de webbplatser som aktörerna i projektet har.



5.2 UTVECKLAD KOLLEKTIVTRAFIK

Med hjälp av smarta och effektiva åtgärder som förenklar kollektivtrafikresandet och gör restiden konkurrenskraftig med restiden för bil, kan fler välja att resa hållbart. Bilberoendet i Boden, Kalix, Luleå, Piteå och Älvsbyns kommuner är idag stort och arbetspendlingen inom regionen är omfattande. Arbets- och studiependlingen sker till övervägande del med bil, för boende i både större och mindre kommuner. Potential finns därför att öka kollektivtrafikresandet i regionen, både inom och mellan de olika kommunerna.

Samarbetsområdet syftar till att öka andelen kollektivtrafikresande så att fler ska välja bort bilen och resa mer hållbart. Idag sker arbetsresorna i Norrbotten till övervägande del med personbil, cirka 65 procent av de boende i de större kommunerna och drygt 70 procent i de mindre kommunerna tar bilen. I alla kommuner är det en högre andel än i övriga riket. Kollektivtrafikresorna i regionen sker i huvudsak med buss. Utöver kollektivtrafikresor med buss förekommer persontrafik på järnvägen i mindre utsträckning och då främst mellan Luleå och Boden. 2012 färdigställdes Haparandabanans nya sträckning via Kalix. I april 2019 startade pendeltågstrafik mellan Boden och Luleå med 11 dubbelturer måndag - fredag. 2021 planeras för start av pendeltåg mellan Luleå - Boden - Kalix - Haparanda.

Det finns god potential att öka kollektivtrafikresandet i regionen. Viktiga faktorer för att öka kollektivtrafikens attraktivitet är bland annat att det ska kännas enkelt att resa, att turtätheten är hög, att linjedragningar upplevs som gena och att det fungerar smidigt att göra byten. En annan möjlighet kan vara att arbetsgivare låter sin personal arbeta på bussen/tåget och därigenom använda pendlingstiden som en del i arbetsdagen. Den restidsförlust som valet av kollektivtrafik blir jämfört med att välja bilen kan då vändas till en restidsvinst vilket ökar kollektivtrafikens attraktivitet.

En del i att öka kollektivtrafikens attraktivitet är att skapa effektiva bytespunkter där resenären enkelt kan byta inom och mellan lokaltrafik och regionaltrafik med buss och tåg. Dessutom behöver

nya tekniska system utvecklas, både realtidssystem som ger bättre kontroll över resandet men också ett förenklat biljettsystem i regionen som gör att både vardagsresenären och turisten enkelt kan köpa biljetter inom hela regionen och lätt byta mellan lokaltrafik och regionaltrafik med buss och tåg.

Ett flertal mobility management-åtgärder (beskrivs i samarbetsområdet "Gemensam mobility management") kan också användas för att öka kollektivtrafikresandet, exempelvis kampanjer där personer som idag pendlar med bil kan bli "testresenärer" och under en begränsad period gratis pröva att pendla med kollektivtrafik.

Arbetet inom samarbetsområdet kommer bland annat att användas som underlag i kommunal planering, för prioritering av åtgärdsvalsstudier samt i åtgärdsplaneringen. Arbetet blir också underlag till RKM:s arbete där insatser bör synkas. Arbetet ska inte ta över existerande processer eller skapa nya sådana, utan istället haka i de som redan finns.



MÅL

- Fler ska välja att resa mer hållbart
- Restiden med kollektivtrafik ska bli konkurrenskraftig med bilen.
- Politiskt ställningstagande om ökade satsningar på kollektivtrafik
- Samordning av kommunala/regionala/nationella planer.
- Ökad tillgänglighet och trygghet i kollektivtrafiken.
- Utveckla biljettsystemet i regionen
 - Gör det möjligt att köpa periodkort för längre tid än 1 månad.
 - Förenkla övergången mellan Länstrafiken/Lokaltrafiken.
 - Möjlighet att använda sig av Swish, mobilbetalning etc. för att betala sin resa.
- Möjliggöra arbetstid under buss/tågresa genom teknisk utrustning, wi-fi etc.
- Utveckla realtidssystem för att ge resenärerna bättre kontroll över sitt resande, t.ex. scanning av QR-kod på hållplatser för reseinformation, direktinformation om trafikstörningar etc. via t.ex. sms eller app.

EXEMPEL PÅ ÅTGÄRDER

- Effektiva bytespunkter med möjlighet för byte mellan lokaltrafik och regionaltrafik med buss och tåg.
- Fler direktlinjer mellan kommuncentra, mellanliggande pendlingsorter och större målpunkter med fokus på peaktider.
- Arbeta med olika metoder som grund för arbetet med ökat kollektivtrafik-resande: restidskvotsanalyser tillgänglighetsanalyser m.m.
- Ta fram mätbara delmål, t.ex. att öka andelen kollektivtrafikresenärer av det totala motoriserade resandet.
- Årliga regionala plansamråd med genomgång av aktuella planer kopplat till kollektivtrafiksatsningar.
- Koppla ihop flyg, tåg och buss. Tydligare resvägar till/från Luleå Airport.
- Använda sociala medier för snabba undersökningar av arbetstider, potentiella resenärer mm.
- Bättre möjligheter för effektiva anslutningsresor – ”hela resan”-tänket.
- Hitta goda exempel utanför regionen gällande struktur och kostnadsbild för en effektivare kollektivtrafik.

MÖJLIGA SAMARBETSPARTNERS

- BODEN, KALIX, LULEÅ, PITEÅ OCH ÄLVSBYNS KOMMUNER
- TRAFIKVERKET REGION NORD
- REGION NORRBOTTEN
- LÄNSSTYRELSEN NORRBOTTEN
- LÄNSTRAFIKEN/LOKALTRAFIKEN
- REGIONALA KOLLEKTIVTRAFIKMYNDIGHETEN
- FÖRETRÄDARE FÖR BUSS- OCH TÅGBRANSCHEN
- STORA ARBETSGIVARE
- INTRESSEORGANISATIONER FÖR T.EX FUNKTIONSHINDRADE

5.3 CO₂-SNÅLA TRANSPORTER OCH KLIMATSMARTA BILRESOR

Boden, Kalix, Luleå, Piteå och Älvsbyns kommuner har liknande förutsättningar och möjligheter. Regionen är stor och det finns inte alltid möjlighet att resa kollektivt. Därför är det viktigt att även arbeta med att göra bilresorna mer klimatsmarta. Att tillsammans utveckla området CO₂-snåla transporter är ett effektivt arbetssätt för större genomslag med mindre resurser. Samarbetsområdet skapar förutsättningar för en långsiktigt hållbar attraktiv region och ska ses som ett steg på vägen mot det nationella målet om en fossiloberoende fordonsflotta 2030

Utsläpp från resandet kan minska på olika sätt. Växthusgasutsläppen för olika resor varierar stort. Att avstå från resan är inte alltid möjligt, men i många fall finns alternativ som ger lägre miljöbelastning. Valen kan stå mellan olika sätt att resa, men även hur ofta eller hur långt man reser. Samarbetsområdet CO₂-snåla transporter och klimatsmarta bilresor handlar dels om resurseffektivisering, dels om förnybara drivmedel. Vi ska uppnå ett transport- och koldioxidsnålt samhälle genom att resa så resurseffektivt som möjligt. Samtidigt är regionen stor och det finns inte alltid möjlighet att resa kollektivt. För att göra bilresorna mer klimatsmarta spelar förnybara drivmedel en viktig roll.

Effektivare användning av resurser

En effektivare användning av resurser innebär att vi nyttjar så lite energi som möjligt för att transportera det vi behöver transportera, d.v.s. är mer energieffektiva. För att åstadkomma detta behöver vi erbjuda olika typer av mer energieffektiva färdmedel men också minska transporternas bränsleanvändning.

Andra sätt att resa

Det dagliga resandet kan ske på mer energieffektiva sätt som kollektivtrafik, gång eller cykel. Korta resor med bil kan oftast ersättas med cykel, gång eller kollektiva resmöjligheter. ”Sparsam körning”, bilpool eller samåkning/samordning är andra sätt att energieffektivisera resandet (beskrivs i samarbetsområdet Gemensam Mobility Management).

Minska bränsleanvändningen

Att minska bränsleanvändningen är viktigt oavsett vilken typ av bränsle som avses, förnybart eller ej. Skillnaden i bränsleförbrukning är stor mellan olika typer av bilar. Även för miljöbilsalternativen är det viktigt att tänka på att användningen av energi ska vara så effektiv som möjligt för att den förnyelsebara energin ska räcka till så många som möjligt. Tillsammans med ny teknik, ett mer klimatsmart resande, klimatsmarta transporter och förbättrad samhällsplanering minskar behovet av energi.

Byte till förnybara bränslen

De drivmedel vi använder i våra fordon påverkar till stor del de utsläpp vi orsakar när vi förflyttar oss på olika sätt. Förnybara bränslen som exempelvis biogas, etanol, biodiesel, vätgas och el producerat från vind/sol/vatten påverkar miljön i mycket mindre utsträckning än fossilbaserade drivmedel som bensin och diesel. Förutom att utsläppen av klimatpåverkande gaser minskar när fossilbaserade drivmedel ersätts med förnybara bidrar en sådan övergång också till att öka försörjningstryggheten inom transportsektorn.

Möjligheterna att förändra drivmedelsval till mer förnyelsebara bränslen drivs bland annat av teknikutveckling och förutsättningar för förändrade strukturer som exempelvis distributionssystem.

MÅL

- Att skapa en infrastruktur av laddstationer för elfordon inom regionen.
- Att alla offentligt upphandlade transporter ska vara fossiloberoende.
- Att all kollektivtrafik inom regionen ska vara fossiloberoende.
- Att alla offentliga upphandlare av och beslutsfattare kring transporter och fordon ska ha deltagit i utbildning om grön upphandling.
- Att fossiloberoende resande med personbil ska vara ett självklart val inom hela regionen.
- Att all lokaltrafik inom tätort ska vara fossiloberoende.
- Att tillgång till olika typer av förnybara drivmedel i regionen möjliggörs genom t.ex. laddstolpar vid busstationer, resecentrum, sjukhus, universitet och skolor, hotell och turistanläggningar, större arbetsplatser och parkeringsområden/p-hus.

EXEMPEL PÅ ÅTGÄRDER

- Ta fram en regional plan för infrastruktur för fossiloberoende drivmedel (inkl laddinfrastruktur).
- Utbilda med fokus på upphandling av gröna transporter
- Inventera möjligheterna för samordnade persontransporter.
- Samråd med bränsleproducenter.



MÖJLIGA SAMARBETSPARTNERS

- BODEN, KALIX, LULEÅ, PITEÅ OCH ÄLVSBYNS KOMMUNER
- TRAFIKVERKET REGION NORD
- REGION NORRBOTTEN
- LÄNSSTYRELSEN NORRBOTTEN
- REGIONALA KOLLEKTIV-TRAFIKMYNDIGHETEN ENERGIMYNDIGHETEN
- FRITIDSANLÄGGNINGAR
- FASTIGHETSBOLAG
- ENERGIBOLAG
- TANKSTÄLLEN
- BILÅTERFÖRSÄLJARE
- BRÄNSLEPRODUCENTER

5.4 GEMENSAM MOBILITY MANAGEMENT

Mobility management innebär beteendepåverkan och att påverka resan innan den har börjat. I regionens kommuner behövs mobility management-arbete över kommungränserna, då kommunerna i sig ibland är för små för att kunna arbeta med större sådana projekt. Ett regionalt samarbete kan dock ge tillräckliga resurser. Åtgärder inom mobility management har en bevisad effekt när det kommer till att öka andelen resor och transporter med hållbara färdmedel. Förutom ett bättre fungerande trafiksystem ger det andra fördelar som bättre folkhälsa, attraktivare stadsmiljöer och är dessutom mycket kostnadseffektivt. Genom att påverka resebeteendet i regionen och integrera mobility management i existerande planprocesser kan ett mer hållbart resande uppnås.

Mobility management är ett koncept för att främja hållbara transporter och minska bilanvändningen genom att förändra resenärers attityder och beteenden – att påverka resan innan den börjat. Mobility management omfattar en samling bevisat kostnadseffektiva åtgärder som inte nödvändigtvis kräver stora finansiella investeringar. Grundläggande för mobility management är ”mjuka” åtgärder som t.ex. information, kommunikation, kampanjer och bättre utbud. Dessa åtgärder förbättrar ofta effektiviteten hos ”hårda” åtgärder som t.ex. nya busslinjer, cykelparkering eller cykelbanor. Inom mobility management ingår bland annat:

- System som underlättar för resenären – informationstavlor, utrop på bussar, mobilapp, tillgänglighetsanpassad information, gemensamma biljettsystem
- Information som inspirerar resenärerna – ”Peppning” om nyttan för miljö, hälsa och ekonomi.
- Reseplanering – hela resan, intermodala transporter, app som visar jämförelse i tid, kostnad, CO₂-utsläpp, kaloriförbrukning mellan olika transportslag.
- Riktade insatser och marknadsföring till arbetsgivare (privata och offentliga), olika organisationer etc. Avsiktsförklaringar och ekonomiska incitament.
- Mjuka åtgärder som kopplas till enklare fysiska åtgärder.
- Parkeringsstyrning – Genomtänkt planering, aktiv parkeringsstyrning (tillgång och avgifter) och riktade informationskampanjer för att minska efterfrågan på parkering.

Åtgärder inom mobility management har en bevisad effekt när det kommer till att öka andelen resor och transporter med hållbara färdmedel. Mobility management-åtgärder är kostnadseffektiva jämfört med att försöka bygga bort problemen med ny infrastruktur. Förutom ett bättre fungerande trafiksystem ger det flera andra vinster:

- **Samhällets vinster** är attraktivare stadsmiljöer, minskade koldioxidutsläpp, minskade utsläpp av hälsopåverkande ämnen och buller, minskade barriäreffekter, mindre trängsel och bättre folkhälsa, vilket också är bra för samhällsekonomin.
- **Företagens vinster** är lägre kostnader för resor och parkeringsplatser, minskad klimatpåverkan, friskare personal och lägre kostnader för sjukskrivningar.
- **Exploatorer** kan bygga fler bostäder på samma yta och ändå få plats över till trevliga bostadsmiljöer när ytbehovet för parkering minskar eller flyttas, vilket också medför lägre byggkostnader.
- **Individens vinster** är bättre ekonomi, bättre hälsa och ökad valfrihet i valet av färdmedel. Dessutom en känsla av att ”göra rätt”.

Mobility management handlar om att göra det enkelt och attraktivt att gå, cykla och åka kollektivt. Genom att underlätta för dessa färsätt ges större möjligheter för olika grupper att använda hela transportsystemet och skapar dessutom förutsättningar för ett mer jämlikt och jämställt resande i framtiden.

Åtgärder behöver genomföras inom mobility management och då också kopplas till de kommunala trafikstrategierna och vad som beslutats där.

MÅL

- Att etablera ett mobilitetssamarbete i regionen.



EXEMPEL PÅ ÅTGÄRDER

- Etablera en mobilitetssamverkan inom regionen med uppgift att sprida information om hållbart resande. Samverkan kan till exempel vara ett mobilitetskontor på en permanent plats eller som vandrar mellan orterna (t.ex. en "mobilitetsbuss" som åker mellan orterna). Mobilitetssamverkan drivs genom alternerande ordförandeskap med en långsiktig plan.
- Medverka till att information sprids på sociala medier. Skapa särskilda grupper dels med tips om resesätt eller grupper för samåkning i bygder där kollektivtrafik saknas.
- Åtgärder som kan underlätta framkomlighet för cyklister och uppmärksammar cyklingen i städerna, som t.ex. cykelbarometrar, cykelpumpar, grönt ljus för cykel, väderskyddade cykelparkeringar, fler cykelparkeringar m.m.
- Testresenärer - Vanebilister provar på att åka kollektivt till arbetet under en viss period.
- Testtrampare/Vintercyklister – Vanebilister provar att cykla till arbetet under en viss period, alternativt under vintern.
- Pendlings- och infartsparkeringar.
- Möjliggör och marknadsför resfria möten med god teknik och uppkopplingsmöjligheter
- Undersök möjligheten att skapa bil- och cykelpooler (kommunala pooler som är öppna för allmänheten)
- Möjliggör Park-and-ride och park-and-bike.
- Förbättrad cykelvägvisning och trygg och säker framkomlighet för cykel och gående.

MÖJLIGA SAMARBETSPARTNERS

- BODEN, KALIX, LULEÅ, PITEÅ OCH ÄLVSBYNS KOMMUNER
- RESEOPERATÖRER (tåg, buss, taxi)
- FASTIGHETSBOLAG
- ARBETSPLATSER
- FÖRENINGAR OCH ORGANISATIONER (MILJÖORGANISATIONER, FRILUFTSORGANISATIONER M.M.)

5.5 FYSISK INFRASTRUKTUR

Infrastrukturen har en avgörande betydelse för att möjliggöra fungerande arbets- och studiependling med ett hela-resan-perspektiv. En väl fungerande infrastruktur är en förutsättning för en utveckling mot ökad, säker cykling samt ökat nyttjande av kollektivtrafik. Det innefattar bland annat sammanhängande nät av cykelvägar där framkomligheten för cyklister prioriteras. Den fysiska utformningen är en förutsättning även för kollektivtrafiken. Om kollektivtrafikresandet ska öka krävs att den fysiska infrastrukturen utformas ur ett hela-resan-perspektiv. För att möjliggöra detta behövs en gemensam syn på planeringen för fysisk infrastruktur i regionen.

Idag är bilen i fokus vid planering av den fysiska utformningen på så sätt att det är självklart att planera för biltrafik och ytor för bilparkering. Genom att ändra den fysiska utformningen av trafiksystemet till förmån för kollektivtrafik och gång- och cykeltrafik skapas förutsättningar till ändrade attityder och förhållningssätt. På så sätt kan vi bygga det hållbara samhälle som efterfrågas där antalet bilresor måste minska och andelen resor med kollektivtrafik samt gång och cykel öka.

Utöver statliga medel står kommunerna för en stor del av investeringarna i den fysiska infrastrukturen. Dessa åtgärder är ofta avgörande för att det statliga övergripande transportnätet och det kommunala transportnätet ska hänga ihop och för att skapa möjligheter att resa smidigt mellan och inom kommuner. Investerings- och exploateringsåtgärder verkställs i de kommunala verksamhetsplanerna som beslutas och revideras varje år.

Samarbetsområdet syftar till att uppnå en för regionen gemensam syn på planeringen för fysisk infrastruktur. Detta görs främst genom att en modell utvecklas för ett samordnat arbetssätt i framtagande av underlag för infrastrukturplaneringen i aktuella kommuner. Målsättningen är att utveckla en gemensam syn på prioritering inom området fysisk infrastruktur för persontransporter till planupprättarna.

De brister och behov som finns i den fysiska strukturen mot bakgrund av befintlig och planerad

mark- och vattenanvändning kan t.ex. identifieras genom att åtgärdsvalsstudier genomförs. Dessa kan utgöra underlag för både inriktnings- och åtgärdsplaneringen.

Denna trafikstrategi ska användas som underlag vid planering av fysisk infrastruktur för Boden, Kalix, Luleå, Piteå och Älvsbyns kommuner. En samordnad problem- och behovsbild för regionens fysiska infrastruktur bör tas fram, dvs ett gemensamt planeringsunderlag. I detta planeringsunderlag ska funktionella samband framgå inom och mellan kommunerna och omvärlden ur ett hela-resan-perspektiv samt med en strategiskt uttalad inriktning. Detta behövs för att tydliggöra behoven av paketslösningar som spänner över både kommunal och statlig infrastruktur och som måste samordnas i tiden samt kombineras med steg 1-2-åtgärder för att störst nytta av investeringarna ska falla ut. Det innebär att överväga åtgärder som kan påverka behovet av transporter eller genomföra åtgärder som medför mer effektivt utnyttjande av befintlig infrastruktur. Trafikstrategin tillsammans med nämnda planeringsunderlag ska kunna fungera som underlag till specifika åtgärdsvalsstudier som föregår de formella planeringsprocesserna. Planeringsunderlaget kan även utgöra underlag för att identifiera vilka åtgärdsvalsstudier det finns behov av och som ska prioriteras i regionens kommuner.

MÅL

- Medel för åtgärder riktade mot kollektivtrafik och gång- och cykelåtgärder i kommunala och statliga åtgärds- och investeringsplaner ska öka jämfört med 2015 eller närmast fastslagna plan (LTP 2014).
- Ökad tillgänglighet för gång- och cykeltrafiken till viktiga samhällsfunktioner ska öka genom att trafiksystemet (vägar, gator, järnväg) i regionen utvecklas.
- Analys av dagens och framtidens behov och problem på systemnivå för arbets- och studiependling
- Årlig konferens/utbildning i regionen för att öka kunskap och få en gemensam målbild hos tjänstemän och politiker om den fysiska planeringen .
- Löpande inspel till pågående planeringsprocesser.

EXEMPEL PÅ ÅTGÄRDER

- Ta fram ett underlag för prioritering inom området fysisk infrastruktur.
- Årlig statistiksammanställning inom trafik för Luleå, Piteå, Boden, Kalix och Älvsbyns kommuner.
- Genomföra gemensam resvaneundersökning.
- Att utveckla ett bra informationsunderlag för regionala prioriteringar och avvägningar inom trafiksektorn.
- Att ta fram ett exempel på ett samlat planeringsunderlag till de fysiska nationella, regionala och kommunala planeringsprocesserna omfattande mer kostnadseffektiva lösningar (nod/stråktänk) och med alla aktörers ansvar tydliggjort.



MÖJLIGA SAMARBETSPARTNERS

- BODEN, KALIX, LULEÅ, PITEÅ OCH ÄLVSBYNS KOMMUNER
 - REGIONALA KOLLEKTIVTRAFIKMYNDIGHETEN
 - TRAFIKVERKET REGION NORD
 - REGION NORRBOTTEN
 - LÄNSSTYRELSEN NORRBOTTEN
- ÖVRIGA SAMARBETSPARTNERS IDENTIFIERAS I SAMBAND MED INTRESSENTANALYSER I OLIKA STUDIER.

6. SARETS OCH FRAMTIDEN

Trafikstrategin för Boden, Kalix, Luleå, Piteå och Älvsbyns kommuner syftar till att hitta arbets- och samarbetsformer inom och mellan kommunerna i regionen, för att på längre sikt bidra till ett hållbart transportsystem och en förstärkt arbetsmarknadsregion. Strategin riktar in sig på persontransporter med särskilt fokus på arbets- och studieresor. Anledningen är att behovet av att förändra och förbättra för arbets- och studieresor är stort i regionen och att arbetet därför bör starta med dessa resor.

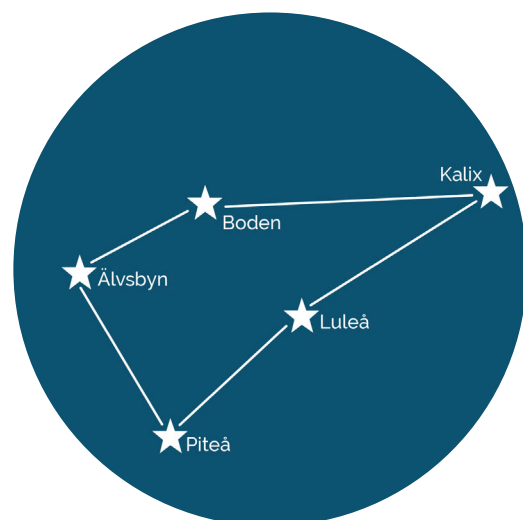
I och med färdigställandet av trafikstrategin startar det unika samarbetet mellan de fem kommunerna och övriga aktörer i regionen. I arbetet kommer utgångspunkten att vara strategins avsnitt om samarbetsområdet Regionalt samarbete, där det tydligt finns beskrivet vad som ska göras framöver och hur det ska gå till. Mycket kan göras redan på kort sikt, medan andra delar ligger längre fram i tiden.

Allt detta betyder dock inte att det strategiska arbetet är färdigt. Samhället förändras i snabb takt och det kommer att krävas fortlöpande arbete med transportsystemet. Det handlar inte bara om trender inom trafikområdet utan även om det som ligger utanför trafikstrategin, men som påverkar arbetet med transportsystemet i allra högsta grad. Trafikstrategin är bara en del, och det finns anledning att fundera även på de andra delarna framöver.

Trafikstrategin för Boden, Kalix, Luleå, Piteå och Älvsbyns kommuner är avgränsad till persontransporter och de områden och åtgärder som beskrivs påverkar främst dessa. Samtidigt vet vi att godstransporter har en stor betydelse för transportsystemet och utvecklingen av ett hållbart samhälle. Godstransporter kommer framöver att spela ännu större roll för hur vi planerar våra samhällen. Även de personresor som inte är arbets- och studieresor är viktiga att arbeta med i ett längre perspektiv. Fritidsresorna utgör en tredjedel

av de totala persontransporterna och är i hög grad på frammarsch. Detta gör att fritidsresorna numera är lika viktiga att arbeta med som arbets- och studieresor för ett hållbart samhälle. Även handelsresor är ett område som förändras starkt den närmaste tiden. Bland annat ökar e-handeln och vi ser mer service med hemkörning och liknande, vilket också måste tas i beaktning framöver. Önskar man dessutom nya och smarta IT-lösningar i regionen, med möjlighet att arbeta på bussar/tåg och nya moderna reseplanerare kommer troligtvis en översyn av bredbandsnätet i regionen bli aktuellt. Nya tekniska lösningar som självkörande bilar och transport som tjänst kommer framöver spela en allt större roll.

Trafikstrategin är den första i sitt slag, men troligtvis inte den sista. Regional planering blir allt viktigare och framöver kommer vi att se fler och fler planer och strategier på regional nivå. Ett exempel på detta är länsvisa regionplaner som börjar genomföras. I regioner där kommunerna i hög grad är beroende av varandra kan möjligtvis en gemensam översiktsplan bli lämplig, och framöver kanske vi även får se en regional version av TRAST-guiden för att ta fram trafikstrategier på regional nivå.



Underlagsmaterial

Översiktsplaner

Bodens kommun: <http://www.boden.se/bodens-kommun/kommunledningsforvaltning-planerabyggaochbo-planering-oversiktsplan2025>

Kalix kommun: <http://www.kalix.se/Boende/Kommunens-planarbete/Oversiktsplan/Kommuntackande-oversiktsplan/>

Luleå kommun: <http://www.lulea.se/kommun-politik/hallbar-utveckling/vision-lulea-2050/oversiktsplan.html>

Piteå kommun: <https://www.pitea.se/Invanare/Boende-miljo/Planer-och-fysisk-planering/oversiktsplan-2030/>

Älvsbyn kommun: <http://www2.alvsbyn.se/styrdoc/Styrdok.nsf/Formnytt>

Övriga

Antal pendlare per län och kommun, 2017, SCB.
<https://www.scb.se/hitta-statistik/statistik-efter-amne/arbetsmarknad/sysselsattning-forvarvsarbete-och-arbetstider/registerbaserad-arbetsmarknadsstatistik-rams/pong/tabell-och-diagram/antal-pendlare-per-lan-och-kommun/>

Arbetspendling inom länet, Regionfakta.
<http://www.regionfakta.com/norrbottnens-lan/norrbottnens-lan/pitea/arbete1/arbetspendling-inom-lanet/>

Arbetspendling i Norrbottens och Västerbottens län – en nulägesanalys, Rapport 2013:5, Trafikanalys

Länstransportplanen 2018-2029, Region Norrbotten

Nationell plan för transportsystemet 2018-2029, Trafikverket

Regionalt trafikförsörjningsprogram för Norrbottens län, Regionala kollektivtrafikmyndigheten i Norrbottens län.

Regional utvecklingsstrategi RUS 2030, Region Norrbotten

SARETS Nulägesbeskrivning, Jenny Widmark och Hanna Ahnlund, Sweco

Fotograf

Susanne Lindholm för bilden på framsidan, längst ner till vänster på sidan 4, nedre bilden på sidan 29 och bilden på sidan 35

TILLSAMMANS FRAMÅT

Trafikstrategi för Boden, Kalix, Luleå, Piteå och Älvsbyns kommuner.

Trafikstrategin är framtagen för Boden, Kalix, Luleå, Piteå och Älvsbyns kommuner. Trafikstrategin har huvudfokus på arbets- och studiependling i regionen för att på längre sikt bidra till en förstärkt arbetsmarknadsregion och ett hållbart transportsystem. De deltagande organisationerna vill med hjälp av trafikstrategin utveckla samverkansformer för att kunna arbeta med transportsystemet på en regional nivå, och skapa samsyn och en gemensam inriktning bland involverade organisationer. Trafikstrategin beskriver de samarbetsområden som identifierats vara viktiga att arbeta med framöver och vilka aktiviteter som kan vara lämpliga att genomföra. De samarbetsområden som ingår är:

- Regionalt samarbete
- Utvecklad kollektivtrafik
- CO2-snåla transporter och klimatsmarta bilresor
- Gemensam mobility management
- Fysisk infrastruktur

Det första samarbetsområdet är en beskrivning av hur det regionala samarbetet på transportområdet är tänkt att se ut framöver och hur man ska genomföra den vision och de mål som tagits fram, medan övriga områden mer konkret beskriver vad som ska göras inom respektive tema. Trafikstrategin är framtagen av en arbetsgrupp bestående av Boden, Kalix, Luleå, Piteå och Älvsbyns kommuner tillsammans med Trafikverket Region Nord, Länsstyrelsen Norrbotten, Regionala kollektivtrafikmyndigheten och Region Norrbotten.

