Rapport

TRAFIKSTRATEGI KALIX KOMMUN

Slutrapport

2023-12-01

Antagen av KF 2025-06-16

Uppdrag:	333293 Trafikstrategi Kalix kommun
Titel på rapport:	Trafikstrategi Kalix kommun
Status:	Slutrapport
Datum:	2023-12-01

Medverkande

Beställare:	Kalix kommun
Kontaktperson:	Aron Karlsson Roos
Konsult:	Linda Karlsson, Johan Nordberg, Simon Vikström
Uppdragsansvarig:	Isak Brändström
Kvalitetsgranskare:	Andreas Forsgren

Innehållsförteckning

1 Trafikstrategi för Kalix kommun 4
1.1 Varför trafikstrategi? 4
1.2 Trafikstrategin i den kommunala planeringen 5
1.3 Utmaningar 6

2 Målbild 7

3 Strategier 8
3.1 Transporteffektivt samhälle 8
3.2 Minskad miljöpåverkan 9
3.3 Regionförstoring 10
3.4 Ökad trafiksäkerhet 11

4 Åtgärder 13

5 Uppföljning 16

6 Bilaga 1 - Nuläge och brister 17
6.1 Digital tillgänglighet 17
6.2 Rumslig närhet 19
6.3 Fysisk mobilitet 21
6.3.1 Resvanor 22
6.3.2 Gång och cykel 23
6.3.3 Kollektivtrafik 26
6.3.4 Biltrafik 28
6.3.5 Trafiksäkerhet 31
6.3.6 Parkering 32
6.3.7 Laddinfrastruktur 34

7 Bilaga 2 – Restidskvoter Kalix tätort 36

1 Trafikstrategi för Kalix kommun

1.1 Varför trafikstrategi?

Kalix är en naturskön kommun med ett rikt kulturutbud och cirka 16 000 invånare. År 2023 utsågs Kalix kommun, tillsammans med Värnamo kommun, till Sveriges bästa friluftskommun. Kommunen har redan idag en bred arbetsmarknad och ligger inom pendlingsavstånd från stora framväxande arbetsplatser inom den gröna industrin.

Att kunna ta del av allt som kommunen och den omgivande regionen har att erbjuda bygger på att det ska vara enkelt för människor och gods att kunna ta sig fram, kort sagt en god tillgänglighet. Samtidigt behöver utvecklingen ske på ett ekonomiskt, socialt och ekologiskt hållbart sätt för att möjliggöra för så väl dagens som kommande generationer att leva ett gott liv i Kalix kommun.

Ökad tillgänglighet och hållbar utveckling är kärnan i Kalix kommuns övergripande mål och är också centrala utgångspunkter för såväl nationella som regionala mål och strategier[1].

Figur 1 Tillgänglighet kan skapas genom telekommunikationssystem, markanvändning och transportsystem. Hur folk väljer att resa blir en effekt av dessa tre parametrar.

Tillgänglighet kan beskrivas som hur enkelt det är för medborgare, företag och offentliga organisationer att nå de tjänster och aktiviteter de behöver. Det kan ofta ske genom transporter och resor mellan olika målpunkter men det är inte alltid nödvändigt. Med digitaliseringen har det blivit allt vanligare att kunna göra aktiviteter hemifrån som tidigare krävde resor.

Tillgänglighet kan skapas på tre olika sätt: genom telekommunikationssystem och digitala tjänster som kan ersätta resor, genom planering av markanvändningen för att skapa kortare avstånd

[1] Exempel på mål och strategier som Kalix kommuns målsättningar harmonierar med är Agenda 2030, De transportpolitiska målen, Regional utvecklingsstrategi för Norrbotten, Länstransportplan för Norrbotten, Trafikförsörjningsprogram för Norrbotten och Tillsammans framåt – Trafikstrategi för Boden, Kalix, Luleå, Piteå och Älvsbyns kommuner.

mellan bostäder och målpunkter, samt genom ett bättre transportsystem (både i form av infrastruktur och utbud av transportmöjligheter).

Syftet med trafikstrategin är att sätta en gemensam inriktning för kommunens arbete med att åstadkomma ett långsiktigt hållbart transportsystem och en ökad tillgänglighet.

1.2 Trafikstrategin i den kommunala planeringen

En trafikstrategi beskriver hur trafiksystemet ska utvecklas för att gå i linje med kommunens mål. Trafikstrategin baseras på de övergripande ställningstaganden som görs i kommunens vision, mål och översiktsplan och konkretiserar vilka strategiska avvägningar och prioriteringar som bör göras för att gå i linje med dessa. Trafikstrategin utgör ett viktigt underlag till den process som pågår med att ta fram en ny översiktsplan för Kalix kommun.

En trafikstrategi ger stöd för efterföljande beslut i såväl den dagliga verksamheten som i större politiska frågor. Strategin ger stöd till avvägningar och prioriteringar i kommunens samhälls- och trafikplanering. Inriktningarna i trafikstrategin preciseras i efterföljande steg i planer och program för exempelvis gång- och cykeltrafik, åtgärder i investerings- och underhållsplaner för kommunal infrastruktur samt i planer för den fysiska miljön.

Figur 2 Inriktningen i kommunens vision och översiktsplan konkretiseras för trafikfrågor i trafikstrategin som i sin tur blir styrande för efterföljande planer, program och åtgärder. De efterföljande planer som visas i figuren är exempel. Mer konkreta förslag finns i kapitel 4.

Utvecklingen av ett hållbart transportsystem kräver samverkan med andra aktörer. Trafikstrategin är ett verktyg för att kommunicera kommunens prioriteringar och viljeinriktningar med dessa aktörer. När det kommer till frågor om regional kollektivtrafik med buss och tåg är Regionala Kollektivtrafikmyndigheten ansvarig. För större statliga vägar och järnvägar är Trafikverket ansvariga och när det kommer till de regionala vägarna beslutar Region Norrbotten om investeringar medan Trafikverket svarar för väghållarskap och underhåll.

1.3 Utmaningar

Den nulägesanalys för trafiken i Kalix kommun som genomförts i samband med denna trafikstrategi (se bilaga 1) visar på att en stor utmaning för kommunen är det stora bilanvändandet och bilinnehavet i kommunen. För att kunna ställa om till ett mer hållbart resande behöver andelen biltrafik minska till förmån för resor till fots, med cykel eller med kollektivtrafik.

Detta är en stor utmaning i en kommun med stora fysiska avstånd där bilen länge har haft en central roll i transportsystemet och beteenden kopplat till bilanvändande är djupt rotade. För att lyckas med en sådan omställning krävs dels att möjligheterna till en annan typ av resande blir möjlig genom till exempel förbättrad infrastruktur och prioritering av andra färdmedel, dels att arbete med beteendeförändring sker.

Resandet varierar över året med betydligt färre som cyklar under vintertid. Detta är naturligt sett till kommunens klimat men ger behov av genomtänkt vinterväghållning.

Att ersätta resor med digitala tjänster kan vara en stor möjlighet men det förutsätter förbättringar av den digitala infrastrukturen som till delar är eftersatt i kommunen.

Många resor i kommunen kommer även i framtiden att kräva bil och för att även dessa resor ska kunna bli hållbara krävs ett fortsatt arbete med att förbättra förutsättningarna för att ställa om till en fossilfri fordonsflotta.

2 Målbild

Det övergripande målet för trafikstrategin är att tillgängligheten i Kalix kommun ska öka på ett hållbart sätt.

Kalix är en till ytan stor kommun med olika förutsättningar att ta sig fram i olika delar av kommunen. I linje med kommunens övergripande mål ska det vara enkelt att bo och leva i Kalix kommun och den fortsatta utvecklingen ska ske på ett sätt som är så väl ekonomiskt som ekologiskt och socialt hållbart.

För att åstadkomma detta behöver trafikplaneringen kunna erbjuda möjligheten att ta sig fram på ett hållbart sätt i alla delar av kommunen. Gång, cykel och kollektivtrafik ska prioriteras men bilen kommer även fortsättningsvis ha en roll i kommunen och då behöver en omställning ske till nollutsläppsfordon.

För att uppnå det övergripande målet arbetar Kalix kommun utifrån följande målområden:

Transporteffektivt samhälle

Minskad miljöpåverkan

Regionförstoring

Ökad trafiksäkerhet

Målområdena beskrivs mer utförligt nedan tillsammans med strategiska inriktningar för att den fortsatta utvecklingen ska gå i linje med målbilden.

3 Strategier

3.1 Transporteffektivt samhälle

Med ett transporteffektivt samhälle menas ett samhälle där tillgängligheten kan ökas samtidigt som trafikarbetet med energiintensiva fordon minskar. Det här kan åstadkommas på olika sätt. Genom en utvecklad digitalisering kan digitala tjänster ersätta resor som annars skulle gjorts. Med en genomtänkt samhällsplanering kan avstånden mellan bostäder och målpunkter minskas vilket möjliggör kortare resor men även underlättar för energieffektiva färdmedel som gång och cykel. Att prioritera just gång och cykel men även kollektivtrafik i planeringen kan också bidra till ett mer effektivt nyttjande av transportsystemet.

Riktlinjer

- Behovet av fysiska resor ska minskas genom utbyggd digital infrastruktur och digitala tjänster.
- Närhet till service, viktiga målpunkter och kollektivtrafik prioriteras vid lokalisering av ny bebyggelse.
- Hållbara och hälsosamma transportsätt ska främjas genom förbättrade och nya gång- och cykelvägar som är sammanlänkade, gena och väl underhållna.

- Oskyddade trafikanter och kollektivtrafik prioriteras före biltrafik vid utformning av gatumiljöer och korsningspunkter inom tättbebyggt område.
- Lokaltrafiken ska erbjuda konkurrenskraftiga restider och ett utvecklat turutbud.
- Möjligheten till hållbara kombinationsresor ska främjas.

3.2 Minskad miljöpåverkan

Transporter påverkar miljön både på den globala nivån och på den lokala nivån. Transportsektorn är en av de sektorer som släpper ut mest växthusgaser och därmed också bidrar till ett allt varmare klimat. Samtidigt medför trafiken även påverkan på den lokala miljön i form av exempelvis bullerstörningar och utsläpp av luftföroreningar. Genom att arbeta för att minska och styra trafiken kan lokala effekter begränsas och genom att underlätta en omställning till nollutsläppsfordon kan de klimatskadliga utsläppen minskas.

Riktlinjer

- Resvanorna i kommunen ska påverkas genom att marknadsföra möjligheter med gång, cykel och kollektivtrafik.
- Delad mobilitet ska främjas som ett sätt att minska miljöpåverkan.
- I centrala Kalix ska ytor och stråk för gående prioriteras medan motorfordonstrafik i huvudsak styrs utanför Kalix centrum.
- Kommunens egna fordon ska ställas om till nollutsläppsfordon och möjlighet till laddning ska finnas på strategiska platser.

3.3 Regionförstoring

Kalix kommun ligger inom en större arbetsmarknadsregion tillsammans med kommunerna Luleå, Boden, Piteå, Älvsbyn och Haparanda. Här finns ett stort utbud av arbetsplatser inom olika sektorer men även möjligheter till universitetsstudier och ett större utbud av service och kultur. Norrbotniabanans etablering kommer att innebära ytterligare möjligheter till ökad regionförstoring vilket kan påverka Kalix kommun positivt. I regionen, inte minst Boden och Luleå sker också större investeringar inom den gröna industrin som kommer att bli nya stora målpunkter. Genom att förbättra möjligheterna till regionala resor kan Kalixborna få tillgång till allt detta samtidigt som det också ökar Kalix kommuns attraktivitet som boendeort för nya inflyttare. En regional trafikstrategi, ”Tillsammans framåt”, har tagits fram tillsammans med grannkommunerna och denna utgör grund för den gemensamma samverkan för en hållbar regionförstoring. Ett regionalt trafikförsörjningsprogram är under framtagande av RKM och ska utgöra grunden för hur tåg- och busstrafik ska bedrivas i Norrbottens län.

Riktlinjer

- Det ska vara enkelt att pendla till och från närliggande kommuner för arbete och studier.
- Möjligheten att pendla med tåg till större målpunkter i regionen ska förbättras.

- Hela-resan-perspektivet behöver beaktas i planeringen av regional kollektivtrafik för att möjliggöra enkla byten mellan färdslag.
- På strategiska platser ska det finnas laddinfrastruktur för att möjliggöra pendling med elfordon till större målpunkter utanför kommunen.
- Kalix kommun ska fortsätta vara en aktiv part i regionala forum som exempelvis RKM och SARETS.

3.4 Ökad trafiksäkerhet

Trafiksäkerhet är en viktig förutsättning för att människor ska vilja röra sig i kommunen. Nollvisionen beslutades av riksdagen år 1997 och innebär att ingen ska dödas eller skadas allvarligt inom vägtransportsystemet. Nollvisionen ska vara grunden för trafiksäkerhetsarbetet. År 2020 beslutade Regeringen om att antalet omkomna i vägtrafiken ska halveras till år 2030, som ett etappmål till det systematiska arbetet för att nå Nollvisionen. De trafikanter som är mest utsatta är generellt de oskyddade trafikanterna som nyttjar gång och cykel. Barn och äldre tillhör de grupper vars tillgänglighet påverkas i störst utsträckning av trafiksäkerheten. En förbättrad trafiksäkerhet leder till en bättre livskvalitet och en attraktivare miljö för såväl kommuninvånare som besökare.

Riktlinjer

- Trafiksäkerhet och trygghet ska prioriteras vid utformning av gång- och cykelvägar samt gång- och cykelpassager.
- Oskyddade trafikanters trafiksäkerhet prioriteras före biltrafikens framkomlighet vid korsningspunkter inom tättbebyggt område.
- Gång- och cykelstråk prioriteras när det kommer till drift och snöröjning för att möjliggöra trafiksäker cykling även under vintersäsong.
- Vid utbyggnad av gång- och cykelinfrastruktur i byarna ska trafiksäkra färdvägar till viktiga målpunkter för barn och unga prioriteras.

4 Åtgärder

Kalix kommun har under en längre tid arbetat med att främja en ökad tillgänglighet på ett hållbart sätt genom medvetna satsningar på exempelvis gång, cykel och kollektivtrafik. För att fortsätta detta arbete och ta nästa steg föreslås ett antal åtgärder genomföras efter att trafikstrategin antagits.

Åtgärderna som föreslås i strategin är på en övergripande nivå i form av planer, policys, utredningar och projekt. Inom ramen för dessa dokument preciseras därefter nödvändiga åtgärder på mer detaljerad nivå baserat på de planeringsinriktningar som återfinns i denna strategi.

För varje åtgärd finns en utpekad förvaltning som ansvarar för att initiera åtgärden, fördela den till rätt avdelning samt att säkerställa att tillräckliga resurser avsätts för åtgärdens genomförande. Förvaltningarna som ansvarar för åtgärderna är Samhällsbyggnadsförvaltningen (SBF) och Kommunledningsförvaltningen (KLF).

Åtgärd	Kommentar	Ansvar
Genomförande av Gång- och cykelplan för Kalix kommun	Gång- och cykelplan bör revideras/aktualiseras varje mandatperiod.	SBF
Utbyggnad i enlighet med riktlinjer för laddinfrastruktur i Kalix kommun		SBF
Samverkan med grannkommuner för strategiska laddpunkter för pendling	Genomförs inom SARETS-samarbetet.	SBF
Framtagande av kollektivtrafikplan	Plan för hur kollektivtrafiken ska fungera och byggas ut, både inom kommunen och för pendling till andra kommuner.	SBF
Genomförande av riktlinjer för fordon i Kalix kommun som arbetsgivare		KLF
Översyn av policy för distansarbete och resfria möten	I syfte att främja möjligheter att ersätta resor med digitala tjänster, öka kollektivt resande och se över möjligheten att använda del av restiden som arbetstid där möjligt.	KLF
Framtagande av en mobility management-plan	För att strukturera arbetet med beteendepåverkande åtgärder i syfte att öka gång, cykel och kollektivtrafik.	SBF

Framtagande av hastighetsplan för Kalix tätort	Anpassning av hastighetsgränser till trafikmiljön med hänsyn till trygghet och trafiksäkerhet.	SBF
Framtagande av parkeringsplan för Kalix tätort	Översyn av lokalisering av större parkeringsplatser för att styra trafik utanför centrum samt översyn av regleringar. Parkeringsplanen ska också innefatta cykelparkering.	SBF
Framtagande av godstrafikplan för Kalix tätort	Plan för färdvägar, regleringar och trafikföreskrifter för godstrafik inom tätorten.	SBF
Översyn av parkeringsnorm	Översyn av parkeringstal, möjlighet att införa parkeringstal även för cykel.	SBF
Samverkan med grannkommuner och regionala kollektivtrafikmyndigheten för att förbättra möjligheterna till regionala kollektivtrafikresor	Fler bussar längs med E4, förenklade biljettsystem, bättre möjligheter till byten mellan buss/tåg och andra färdmedel. Anpassade turer och avgångar för buss- och tågtrafik för att möjliggöra regionförstoring i form av arbets- och studiependling.	SBF
Pilotprojekt för anropsstyrd kollektivtrafik till områden som saknar reguljär kollektivtrafik		SBF
Utred effekter av tågstopp i Morjärv (prioriterat) och Sangis		SBF
Utred effekter av ny kustnära järnväg		SBF
Samverkan med Trafikverket och Region Norrbotten för att förbättra trafiksäkerheten och framkomligheten för hållbara transporter längs med det statliga vägnätet	Åtgärder som anses särskilt prioriterade är: • Säkra färdvägar till målpunkter för barn och unga i byarna. • Gång- och cykelväg längs med E4 genom kommunen. • Trafiksäkerhetshöjande åtgärder för oskyddade trafikanter väg E10.	KLF

	• Säkra hållplatser för kollektivtrafik. • Säkra färdvägar till hållplatser för kollektivtrafik.	
Utred möjliga lokaliseringar för pendlarparkeringar på landsbygden		SBF

5 Uppföljning

Uppföljningen av trafikstrategin sker dels genom att stämma av att föreslagna åtgärder enligt ovan har genomförts, dels genom att löpande följa utvecklingen per målområde. För den löpande uppföljningen föreslås här ett antal indikatorer som kan användas för att visa på utvecklingen över tid. För att få en kontinuitet i arbetet och för att kunna sätta in åtgärder för att styra utvecklingen åt rätt håll så föreslås att indikatorerna följs upp årligen i kommunen.

Indikator	Nuläge	Metod/källa
Transporteffektivt samhälle		
Andel av befolkningen som har tillgång till fiber	78 %	Bredbandskartan PTS
Andel av befolkningen som bor inom 400 meter från gång- och cykelvägnätet	Uppgift saknas	GIS-beräkning
Andel av befolkningen som bor inom 400 meter från kollektivtrafikhållplats	53%	GIS-beräkning
Restidskvot (cykel/bil) inom Kalix tätort	Kalix busstation (1,8) Kalix järnvägsstation (1,9) Se beräkningar och underlag i bilaga 2.	GIS-beräkning
Minskad miljöpåverkan		
Genomsnittlig körsträcka med personbil mil/inv	739,6	Kolada
Fossiloberoende fordon i kommunorganisationen, andel (%)	12,9 (år 2022)	Kolada
Fossiloberoende peronbilar, andel av totalt antal bilar i det geografiska området (%)	13,7	Kolada
Regionförstoring		
Antal påstigande på regionbuss respektive regiontåg från Kalix kommun	Antal påstigande i snitt per månad år 2022 för regiontåg (374 st) och regionbuss (9 831 st) från Kalix kommun.	Statistik från Kollektivtrafikmyndigheten
Restidskvot kollektivtrafik/bil till Luleå	1,25–1,5	Beräkning utifrån tidtabell. Väntetid inte inräknad.
Ökad trafiksäkerhet		
Antal allvarligt skadade och dödade i trafiken	58 stycken inrapporterade allvarliga eller dödliga trafikolyckor (mellan 2007-2018)	STRADA
Andel trafiksäkerhetsklassade passage GCM i NVDB (n)	God, 16 % (6) Mindre god, 3 % (1) Låg, 82 % (31)	NVDB

6 Bilaga 1 - Nuläge och brister

Som grund för beslut om de strategiska inriktningarna för Kalix kommun är det viktigt att ha god kännedom om hur nuläget ser ut när det kommer till tillgänglighet i kommunen och att veta vilka som är de största bristerna som behöver hanteras. I denna bilaga analyseras nuläge och brister för tillgängligheten i form av digital tillgänglighet, rumslig närhet och fysisk mobilitet.

För att beskriva utgångsläget har information från Trafikanalys nationella resvaneundersökningar använts och även en resvaneundersökning utförd av kommunen bland de anställda på Kommunförvaltningen år 2017. Resvaneundersökningen på Kommunförvaltningen i Kalix kommun är inte representativ för hela befolkningen, det är relativt få respondenter och alla arbetar på samma arbetsplats. Den kan dock ge en bild av en del av problembilden och vad som skulle få invånare att använda mer hållbara färdsätt i sin arbetspendling.

6.1 Digital tillgänglighet

Digitaliseringen ger nya möjligheter att till exempel ta del av tjänster, service och utföra arbete utan att det genererar ett behov av att resa. En väl utbyggd internetinfrastruktur möjliggör för fler tjänster att ske digitalt. Exempelvis kan möjligheten till distansarbete och digitala möten göra att arbetspendling och tjänsteresor kan ske i mindre utsträckning. Vissa digitala tjänster kan även öka servicen i glesbygden på ett sätt som

samtidigt genererar färre resor. Möjligheten till e-handel som också vuxit sig starkare i takt med den ökande digitaliseringen kan innebära att inköpsresor behöver göras mer sällan men det kan å andra sidan innebära ett ökat antal godstransporter med mindre fordon för leverans och hämtning av paket.

Bredbandsteckningen i Kalix kommun ligger under riskgenomsnittet. 78% av hushållen i kommunen har tillgång till fiber, att jämföra med 84% i riket som helhet[2].

I kommunens resvaneundersökning år 2017 uppgav 46% att de vill arbeta mer på distans jämfört med idag. En majoritet uppgav att möjlighet finns att arbeta hemifrån ibland.

För att möjliggöra tillgänglighet via e-handel krävs en plats att hämta brev/paket. SCB har i sin medborgarundersökning (2021) undersökt den upplevda tillgången till utlämningsställen. Specifika data för Kalix kommun saknas men i Norrbotten som helhet upplevde 40 % att utbudet var ganska bra medan 48 % upplevde att det var mycket bra. 12 % svarade att utbudet var ganska eller mycket dåligt. I dagsläget finns ombud för paketutlämning i de större tätorterna och byarna i kommunen (Kalix, Nyborg, Töre, Morjärv och Sangis).

[2] PTS. https://bredbandskartan.se/ Hämtad 2023-09-01

6.2 Rumslig närhet

Den rumsliga närheten handlar om hur långt det är till det utbud som man önskar nå. Kommunens samhällsplanering påverkar lokalisering av boende och målpunkter som arbete, service och fritidsaktiviteter vilket i sin tur påverkar hur människor väljer att ta sig fram mellan dessa. Generellt sett så används bil i högre utsträckning på långa sträckor medan kortare avstånd gör det lättare att ta sig fram till fots eller med cykel.

År 2022 uppgick befolkningen i Kalix kommun till 15 729 personer. Befolkningen är i stor utsträckning koncentrerad till kommunens nio tätorter där 78 % av kommunens invånare är bosatta. Drygt hälften (53%) av kommunens invånare bor i tätorten Kalix och nästan 90 % av dessa bor i centrumdelen norr om bron över Kalixälven.

Mellan 2010 och 2020 har kommunen tappat ungefär 1 000 invånare, merparten från de mindre tätorterna. Både Morjärv och Karlsborg hade år 2020 mindre än 200 invånare och definieras därmed inte längre som tätorter enligt SCB. I Figur 33 visas befolkningsförändringen i tätortsområdet. Kalix tätort och Bredviken bibehåller antal invånare under perioden medan övriga orter minskar i befolkning.

Figur 3. Befolkningsförändring i Kalix kommun 2010–2020. (Källa Regionfakta)

Även de största arbetsgivarna i Kalix kommun är koncentrerade till Kalix tätort där 13 av kommunens 15 största arbetsplatser är lokaliserade. Den enskilt största arbetsgivaren är Kalix kommun där 32,4% av alla anställda i kommunen arbetar. Totalt arbetar 70,3 % av de anställda inom Kalix kommun på de 15 största arbetsplatserna. De största arbetsplatserna ligger efter linjenätet för lokaltrafik. I Karlsborg ligger Kalix hamn, vilken är Östersjöns nordligaste djuphamn.

84 % av de boende i Kalix kommun arbetar inom kommunen (Figur 44). 1 200 personer pendlar till andra kommuner i länet, framför allt till Luleå och Haparanda. 600 personer från andra delar av länet pendlar in till Kalix för arbete, främst från Haparanda och Luleå. Till och från övriga landet pendlar 200 personer in till Kalix samt att 160 personer pendlar ut till arbete i övriga landet.

Figur 4. Arbetspendling inom Norrbottens län till och från Kalix. (Källa Regionfakta)

I Kalix kommuns etablerings- och industriplan som gäller för 2013–2025 listas de större markområden som planeras för industriändamål (Figur 55). Planläggning för större handelsetableringar har under 2021–2022 genomförts vid Björkforsvägen och planändring för ytterligare verksamheter i Karlsborg pågår. I planprocessen för Myrskatans industriområde planeras

för en ny anslutande transportled till Björkforsvägen som avlastar trafiken på Järnvägsgatan. En markförsörjningsplan för bostäder, industri, handel och besöksnäring är under framtagande och beräknas antas år 2024 i samband med ny översiktsplan.

Figur 5. Planerad verksamhet enligt kommunens etablerings- och industriplan, industri i grått och handel i lila. Området norr om Bredviken har utgått och är inte längre aktuellt.

Som nämnts ovan pågår arbete med att ta fram en ny översiktsplan för Kalix kommun. Den nu gällande översiktsplanen är från 2009 och den kompletteras av ett antal fördjupade översiktsplaner för olika delar av kommunen som har tagits fram vid olika tillfällen. I den gällande översiktsplanen är de platser som pekas ut för utveckling som bebyggelseområden primärt kopplade till kommunens befintliga tätorter och befintlig bebyggelse uppströms Kalixälven.

6.3 Fysisk mobilitet

Den fysiska mobiliteten kan definieras som hur människor väljer att ta sig fram mellan olika målpunkter. Hur ofta de reser, mellan vilka destinationer och med vilket färdmedel beror på ett flertal olika faktorer. Förutom digitalisering och markanvändning som beskrivits ovan så påverkas det även av hur utbudet och tillgången till olika färdmedel ser ut i kommunen.

Här blir det viktigt att analysera vilka möjligheter som finns att ta sig fram med gång, cykel, kollektivtrafik och bil.

6.3.1 Resvanor

En övervägande del av alla resor i Kalix kommun sker idag med bil. Detta sett både till andelen resor och till antal kilometer. Detta visas av siffror både från Trafikanalys nationella resvaneundersökningar och från resvaneundersökningen utförd av Kalix kommun på Kommunförvaltningen.

Antalet kilometer med bil per person och dag minskade under pandemin och har sedan dess legat kvar på en lägre nivå (Figur 66). Detta troligtvis till följd av ökat distansarbete.

Figur 6 Färdlängd per person och dag efter färdmedel i Kalix kommun (2019–2022). Källa: Trafikanalys.

Bilanvändandet är utbrett, inte bara i färdlängd per person utan även mätt som andel av det totala antalet resor. Kommunens egen

resvaneundersökning från 2017 visar att totalt 72% av alla arbetsresor sker med bil och endast 22% sker till fots eller med cykel (Figur 77).

Figur 7. Färdmedelsfördelning arbetsresor (antal resor). Källa: Kalix kommun resvaneundersökning 2017.

6.3.2 Gång och cykel

Även bland kortare resor (under 5 kilometer) där gång och cykel borde kunna vara konkurrenskraftiga verkar bilen utgöra majoriteten av resorna enligt den resvaneundersökning som genomförts på Kommunförvaltningen i Kalix kommun (2017). Hälften av de anställda på Kommunförvaltningen bor inom centralorten och inom en sträcka på 5 km finns goda möjligheter att använda cykel som transportmedel förutsatt att infrastrukturen tillåter och upplevs trafiksäker och bekväm. 63 % av de anställda anser sig bo på för stort avstånd från arbetsplatsen för att genomföra sina resor till och från arbetet på ett bekvämt sätt med hjälp av cykel. De anställda uppger att möjligheter till dusch på arbetsplatsen, stöldsäkra parkeringsmöjligheter, bättre/fler separata cykelvägar samt bättre vinterväghållning och underhåll av dessa skulle bidra till ett ökat resande med cykling till arbetet.

SCB genomför regelbundna undersökningar av medborgarnas nöjdhet med kommunal service. I medborgarundersökningen 2020 för Kalix kommun framgår att gång- och cykelvägar är en av de verksamheter som särskilt bör prioriteras för att medborgarna i Kalix kommun ska bli nöjdare.

I en cykelenkät som genomfördes av Kalix kommun år 2017 uppgav 96% av de svarande att de cyklar mer eller mindre sällan under sommarhalvåret medan endast 37% cyklar under vinterhalvåret. Årstidsvariationen är därmed mycket stor.

Även i denna enkät framgår det att Kalix invånare upplever en brist på bra gång- och cykelvägar. Av de svarande som inte brukar välja cykeln är den vanligaste angivna orsaken att de saknar gång- och cykelvägar och detta är även den vanligaste orsaken till att människor inte känner sig trygga eller trafiksäkra på cykel.

I Kalix pågår arbete med förbättringar av gång- och cykelvägnätet i enlighet med åtgärdsförslag i Gång- och cykelplan för Kalix kommun 2020–2030. I planen beskrivs utförligt vilka åtgärder som kommunen ska arbeta vidare med för att stärka upp gång- och cykelvägnätet. En viktig länk som dock saknas i planen är gång- och cykelväg längs Järnvägsgatan med anslutning till tågstationen.

Figur 8 Karta med befintligt gång- och cykelvägnät i Kalix tätort med åtgärdsförslag från Kalix cykelplan.

Utöver de föreslagna åtgärderna i Kalix tätort ovan så anger gång- och cykelplanen även att nätet ska byggas ut för att sammankoppla tätorter.

Figur 9 visar restid med cykel från tätorter och småorter i Kalix kommun med befintlig infrastruktur. Mörkgröna ytor nås inom 10 minuter med cykel från respektive ort (2,5 km) och ljusare nyans av grön inom 20 minuter (5 kilometer). Detta ger en indikation om att det är långa avstånd mellan flera av tätorterna och att kommunen därför bör ta fram en prioriteringsordning för hur denna utbyggnad ska ske. Utöver avstånd mellan tätorterna är befolkningsunderlag och trafikmängder viktiga faktorer som bör styra denna utbyggnadsordning.

Figur 9. Restid med cykel från småorter och tätorter i Kalix kommun. Mörkgröna ytor nås inom 10 minuter med cykel från respektive ort (2,5 km) och ljusare nyans av grön inom 20 minuter (5 kilometer).

6.3.3 Kollektivtrafik

Lokaltrafik

Linjenätet för lokaltrafiken i Kalix har genomgått förändringar de senaste åren. I Kalix lokaltrafik finns tre linjer (Figur 1010). Linje 1 trafikerar mellan Karlsborg och Nyborg via Kalix under veckodagarna med 30–60-minuterstrafik. Linje 2 är en ringlinje som knyter samman centrala Kalix med Djuptjärn och som trafikeras under veckodagar med 30–60-minuterstrafik. Linje 3 är en kombinerad rutt av linje 1 och 2 som körs på lördagar med 60–90-minuterstrafik.

Figur 10 Linjekarta för Kalix lokaltrafik

I kommunens resvaneundersökning frågades om vad som skulle vara avgörande för de svarande för att fler resor skulle ske med kollektivtrafik. De vanligast förekommande svaren var då avgångstider som matchar arbetstider (55% såg detta som mycket avgörande) och fler avgångstider (47%). Utöver detta angavs bland annat även kortare restider (31%), lägre priser (24%) och färre byten/bättre förbindelser (24%) som viktiga faktorer.

I Figur 1111 visas närhet till kollektivtrafikhållplatser, inom den orangea zonen är det 400 meter till närmsta hållplats. Analyser utförda i arbetet med denna trafikstrategi visar på att 53% av befolkningen i Kalix kommun bor inom 400 meter från hållplatser i kollektivtrafiken.

Figur 11. Hållplatslägen längs lokalbusslinjer med upptagningsområden på 400 meter.

Regionbussar

Regionbusstrafiken sker dels genom direktbussar till och från Luleå, dels genom busstrafik till byarna, primärt under skoltid. Direktbussen till och från Luleå går en gång per dag i varje riktning och tar ca 1 timme och 15 minuter. Övriga avgångar som inte går direkt tar ca 1 timme och 30 minuter. Detta kan jämföras med restiden med bil mellan Kalix busstation och Luleå busstation som är ca 1 timme.

Därutöver finns även Länstrafikens Flygbilen som knyter samman Kalix med Luleå Airport.

Regiontåg

Norrtåg trafikerar sträckan Luleå-Notviken-Sunderby sjukhus-Boden-Kalix-Haparanda. Resan mellan Kalix och Haparanda tar cirka 20 minuter medan resan mellan Kalix och Boden tar cirka en timme. Resan mellan Kalix och Luleå tar ca 1 timme och 35 minuter.

6.3.4 Biltrafik

Bilinnehav

Bilinnehavet i Kalix kommun är relativt högt. 601 bilar per 1 000 invånare, att jämföra med 474 för riket som helhet. År 2022 fanns det 9 459 bilar registrerade i kommunen. Av dessa var 92 % bensin eller dieseldrivna

medan andelen laddbara bilar uppgick till ca 3%. Övriga 5% utgjordes av elhybrider och etanoldrivna bilar[3].

Bland nyregistrerade fordon är dock det vanligaste drivmedlet rena elbilar som utgjorde 40% av alla nyregistrerade bilar år 2022. Tillsammans med laddhybrider som stod för 8% innebär detta att nästan hälften av alla nyregistrerade fordon år 2022 var laddbara.

Vägnät

Kommunens största vägar är de två väg E4 mot Luleå/Haparanda och väg E10 mot Överkalix/Gällivare/Kiruna. De två vägarna möts i Töre som är en viktig knutpunkt. Väg E4 och E10 utgör funktionellt prioriterat vägnät och är utpekade som nationellt och internationellt viktiga vägar. Väg E4, E10 och 398 är rekommenderade vägar för farligt gods (primär väg). Länsväg 356 från Morjärv ansluter Boden och länsväg 398 från Sangis ansluter Övertorneå. Huvudvägnätet i Kalix tätort är även det statligt vägnät, och endast Centrumvägen är kommunal gata av huvudvägarna. Övrigt vägnät redovisas i Figur 1212.

Figur 12. Vägnät i Kalix kommun efter vägkategori. Källa: NVDB

[3] Trafikanalys. 2023. Fordon i län och kommuner.

Figur 13. Vägnät i Kalix tätort samt GC-vägnät (streckad blå linje).

Framtida trafikutveckling

För att analysera potentiella kapacitetsproblem i Kalix trafiknät har en framskrivning av trafikutvecklingen gjorts. Det ska dock noteras att detta är trafikutveckling givet beslutad politik och att det inte beaktar eventuella effekter av att genomföra satsningar på gång, cykel och kollektivtrafik i enlighet med inriktningarna i trafikstrategin. Den prognostiserade trafiktillväxten för Kalix är 0,4% årligen för biltrafik och 1,2% för tung trafik för prognosåret 2040. Motsvarande trafiktillväxt för prognosår 2065 är 0,1% årligen för biltrafik och 2,2% för tung trafik. I trafikmängder skulle detta för E4-bron över Kalixälven som idag är den mest trafikerade mätpunkten i kommunen innebära följande trafikmängder:

Tabell 1 Prognosticerade trafikmängder vid E4-bron över Kalixälven.

ÅDT för E4-bron över Kalixälven *(prognos för trafiktillväxt aktuell 2023-04-15)*		
Mätt 2022	Prognos 2040	Prognos 2065
9 920	10 700	11 300

Figur 14. Planerade trafikintensiva verksamheter samt skattad trafikalstring. Sammanställning utifrån aktuella trafikutredningar utförda av Kalix kommun.

Planerade industriområden och handelsområden inom kommunen skulle med maximal utbyggnad generera ett trafiktillskott om över 13 000 fordonsrörelser/dygn till trafiknätet (Figur 1414) vilket grovt generaliserat skulle innebära ytterligare 800–1 500 resor/dygn över E4-bron. Ytterligare stora industrietableringar i Boden och Luleå förväntas inte generera mer trafik i Kalix än den beräknade trafiktillväxten.

6.3.5 Trafiksäkerhet

Under perioden 2007–2018 finns 58 inrapporterade dödsolyckor och allvarliga olyckor inom Kalix kommun. 71% av olyckorna har skett på statligt vägnät, varav 40% skett på E10/E4, och 28% på kommunalt vägnät. Av dödsolyckorna har 88 % skett på statligt vägnät där två tredjedelar skett på E10/E4. Förutom Kalix tätort är Morjärv och Töre utmärkande med olyckor både på statligt och kommunalt vägnät. Av olyckorna var 7% med inblandning av vilt.

Mellan åren 2013–2018 dog 2 cyklister och 4 personer skadades allvarligt i trafiken i Kalix tätort. Totalt var 19 cyklister inblandade i trafikolyckor. Under samma period skadades 8 fotgängare i trafiken i Kalix tätort, varav 3 personer blev allvarligt skadade. En mopedist dog och tre blev allvarligt

skadade, alla mopedolyckorna skedde på statligt vägnät. När det gäller olyckor på kommunalt vägnät har de flesta skett i Kalix tätort eller Töre runt E4. I Figur 15 redovisas måttliga olyckor, allvarliga olyckor och dödsolyckor i Kalix tätort under 2013–2018.

Figur 15. Olyckor i Kalix tätort, grön = lindrig, orange = allvarlig och röd = dödsolycka. Ringar visar olyckor på kommunalt vägnät och stjärnor visar olyckor på statligt vägnät.

6.3.6 Parkering

I Kalix centrum finns ca 450 allmänna- och besöksparkeringar samt 16 parkeringar för rörelsehindrade (Figur 1616).

Figur 16: Karta över allmänna- och besöksparkeringar i Kalix tätort.

Kalix kommun har ca 800 parkeringsplatser, varav 150 är inhyrda och ca 100 är avsedda för verksamhetsfordon.

Trafikförordningens 3 kap. gäller inom Kalix kommun gällande parkering och stannande av fordon. Huvuddraget i detta innebär att på allmän plats inom tättbebyggt område, där kommunen är huvudman, får fordon inte parkeras under en längre tid än 24 timmar i följd på vardagar. Undantag gäller vardag före söndag och helgdag. Fordon får inte stannas eller parkeras på ett sådant sätt att fara uppstår eller att övrig trafik hindras eller störs.

Kalix kommun meddelar lokala trafikföreskrifter för samtliga vägar inom tättbebyggt område. Tättbebyggt område inom Kalix tätort presenteras i kartan nedan.

Figur 17 Karta som visar tättbebyggt område i Kalix tätort (Källa: NVDB 2023-08-25)

För att cirkulation ska råda på de befintliga parkeringsplatserna och på så vis gynna handel i närheten av centrumkärnan råder avgiftsfri, men tidsbegränsad, parkering i Kalix centrum. Kalix kommun har valt att övergå till tre timmars fri parkering på sina gator i jämförelse med de två timmar som vanligtvis brukar användas. För de tidsbegränsade parkeringsplatserna i Kalix centrum gäller p-skiva för att kunna kontrollera parkeringstiden. Tidsbegränsad parkering gäller i regel vardagar mellan klockan 09–18 och dag före röd dag/helgdag 09–13.

Pendlarparkeringar finns i anslutning till Kalix busstation och Kalix Resecentrum, varav den vid Kalix Resecentrum har en långtidsparkering. Parkeringsplatserna för busspendlare är avgiftsfri men kräver att parkeringen registreras genom att skicka SMS till angivet nummer samt att giltig bussbiljett fungerar som parkeringstillstånd. Intill busshållplats Åkroken E4 finns det även en pendlarparkering i Trafikverkets regi.

6.3.7 Laddinfrastruktur

I Kalix tätort finns idag (år 2023) åtta publika laddplatser, på de ca 800 kommunala parkeringsplatserna. Enligt Kalix kommuns plan för utbyggnad av laddinfrastruktur (beslutad 2021-11-29) ska 10 % av de kommunala parkeringsplatserna erbjuda möjlighet till laddning. Taxan för publika laddare beslutas av Kalix kommun men administreras av rikstäckande bolag som sköter debiteringen.

Laddplatserna inom kommunen återfinns i tätorterna Kalix och Töre och utöver kommunens publika laddplatser finns även kommersiella alternativ på dessa orter. Serviceorter såsom Morjärv, Nyborg, Sangis och Vitvattnet saknar helt publika och kommersiella laddplatser i nuläget.

7 Bilaga 2 – Restidskvoter Kalix tätort

Bilagan redovisar underlag till beräkningar av restidskvoter inom Kalix tätort. Kartan (nedan visar punkter inom tätorten som restidskvoterna beräknats utifrån. Beräkningar presenteras sedan i tabell 2.

Figur 18 Nio punkter (röda) utvalda för att ligga så centralt som möjligt inom de bostadsområden med högst befolkningsantal (SCB tätortsrutor), centrala delar exkluderat. Målpunkter (turkosa stjärnor) utgörs av busstation och järnvägsstation.

Tabell 2 Årlig uppföljning restidskvoter, medelsnitt

Årlig uppföljning Restidskvoter		November 2023 (ruttplanering Google maps)											
		Busstationen (Parallellgatan 7)						**Tågstationen (Betongvägen 1)**					
Område	**Adress**	**Cykel (min, m)**		**Bil (min, m)**		**Restidskvot/ skillnad avstånd**		**Cykel (min, m)**		**Bil (min, m)**		**Restidskvot/ skillnad avstånd**	
Västra Djuptjärn	Björnstigen 37	12	3300	6	3400	2	-100	8	2200	3	2200	2,7	0
Östra Djuptjärn	Smultronstigen 39	11	2800	5	2900	2,2	-100	6	1700	3	1700	2,0	0
Stenbäcken	Slingervägen 68	9	2600	6	3500	1,5	-900	6	1800	3	2200	2,0	-400
Mellan kyrkogårdarna	Morjärvsvägen 52	5	1400	4	1800	1,3	-400	4	1100	3	1400	1,3	-300
Rolfs	Rolfsvägen 14	8	1900	5	2800	1,6	-900	10	3000	7	3900	1,4	-900
Grytnäs	Bergmansvägen 8	9	2300	4	2400	2,3	-100	12	3300	6	3500	2,0	-200
Näsbyängarna	Näsbyvägen 17	9	2600	5	2600	1,8	0	11	3500	6	3500	1,8	0
Näsbyn	Majorsvägen 2	9	2500	5	2500	1,8	0	10	3400	6	3400	1,7	0
Sportfältet/Egnahem	Egnahemsvägen 13	7	1700	4	1800	1,8	-100	7	2300	4	2200	1,8	100
Summa		*79*	*21100*	*44*	*23700*	1,8	-2600	*74*	*22300*	*41*	*24000*	1,8	-1700
Medel		**9**	**2344**	**5**	**2633**	**1,8**	**-289**	**8**	**2478**	**5**	**2667**	**1,9**	**-189**