



LYCKSELE
KOMMUN
LIKSJUON KOMMUVDNA

Trafikstrategi 1.0

Förslag till trafikstrategi för Lycksele kommun



(Antagen av Fullmäktige 2019-xx-xx § xxx)

Innehåll

1. Sammanfattning	3
2. Bakgrund och syfte.....	4
3. Mål	5
Transportpolitiska mål.....	5
Nollvisionen	5
Agenda 2030.....	6
Klimatmål	6
Gränsöverskridande mål	6
Regionala mål.....	7
Lokala mål för Lycksele kommun.....	8
Målsättning för trafikstrategin	8
4. Indikatorer	9
5. Nuläge och förutsättningar	10
Läge i länet	10
Befolkning och bebyggelse	11
Väg- och gatunät.....	14
Gång- och cykelvägar.....	15
Järnväg.....	16
Flygtrafik	16
Fordonsinnehav	17
Trafiksäkerhet.....	17
Omvärldsförbindelser	18
Trafikaktörer.....	19
6. Konsekvenser	20
7. Genomförande och uppföljning	21
8. Referenser.....	22

1. Sammanfattning

Lycksele kommun har under perioden 2016-2019 arbetat fram en trafikstrategi, som ska medverka till att Lycksele utvecklas mot ett attraktivt och hållbart samhälle. Syftet med strategin är att uttrycka kommunens långsiktiga viljeinriktning för trafiksystemet och att prioritera mellan trafikslag och önskvärda åtgärder. Strategin är tänkt att ge vägledning och stöd både vid större avvägningsfrågor och mer vardagsnära trafikärenden.

Målgrupp för strategin är kommunens egna tjänstepersoner och förtroendevalda, invånare, näringsliv samt offentliga aktörer på olika nivåer.

Dokumentets upplägg innebär att strategins absolut viktigaste ställningstaganden finns sammanfattade på denna första sida, medan resterande del utgör fördjupning för den som vill läsa mer.

Målsättning för trafikstrategin

Trafikstrategin gäller för hela kommunens geografiska yta, och berör frågor som både ligger hos den kommunala förvaltningen och hos andra aktörer. Tre övergripande långsiktiga mål har tagits fram:

1. Det ska vara enkelt och tryggt att resa hållbart i Lycksele
2. Tillgängligheten ska vara god mellan Lycksele tätort och omgivande byar och landsbygd
3. Lycksele kommun ska ha goda förbindelser med omvärlden

Utöver de övergripande målen förespråkas också som princip att det när avvägningar måste göras mellan hänsyn och tillgänglighet läggs mer tyngd på hänsynsaspekterna ju fler invånare som bor i berörd miljö.

Detta innebär bland annat att där intressekonflikter förekommer mellan oskyddade respektive motorburen trafik ska fotgängare och cyklister prioriteras.

Prioriterade fokusområden 2019-2022

De övergripande målen gäller för en lång tidshorisont. I närtid lyfts följande åtgärder/områden fram som särskilt prioriterade under mandatperioden 2019-2022.

- Elektrifiering av Tvärbanan Hällnäs-Lycksele-Storuman
- Förbättrade infarter till Lycksele centrum (både för fordonstrafik och oskyddade)
- Infrastruktur för en fossiloberoende fordonsflotta
- Satsningar på förbättrade cykelmöjligheter
- Strandpromenadens förverkligande
- Trafiksäkerhetsprogram - fokus på oskyddade trafikanter
- Översyn av parkeringsfrågan

2. Bakgrund och syfte

Lycksele kommunfullmäktige gav i Lokalt Utvecklingsprogram, antaget 2015-12-21 § 142, i uppdrag till tjänstemannaorganisationen att bland annat revidera kommunens översiktsplan, upprätta ett bostadsförsörjningsprogram samt att upprätta en trafikstrategi.¹

Syftet med trafikstrategin är att ge en viljeinriktning och helhetssyn på hur trafiksystemet bör utvecklas inom Lycksele kommuns gränser. Vid arbetets början fanns mål utspridda på olika planeringsdokument i varierande grader av aktualitet. Trafikstrategin avser att uttrycka övergripande portalmål som andra program och åtgärder kan stödja sig mot, både i större avväggningsfrågor och vid småskaligare vardagsärenden inom kommunens förvaltning.

1900-talets svenska städer har till stor del byggts med personbilen som norm - Lycksele är inget undantag. Tvärtom kan behovet av bil generellt beskrivas som större i Norrland och inlandet. Men för att uppnå viktiga mål och kunna hantera framtida utmaningar inom klimat, folkhälsa och attraktiv stadsbyggnad krävs nya tankesätt och val av vardagsrörlighet.

Arbetsprocess

Strategin har skrivits fram av projektledare vid Näringslivs, kultur och fritids-kontoret. En projektgrupp bestående av ledamöterna i kommunstyrelsens arbetsutskott och tjänstepersoner från olika verksamhetsområden har träffats vid tre halvdagar för att diskutera nuläge, framtida inriktningar och viktiga prioriteringar.

Arbetet har utgått ifrån ett material kallat TRAST-guiden (TRafik för en Attraktiv STad), framtaget i huvudsak av Trafikverket och SKL.² Strategier av detta slag tas vanligen endast fram av större kommuner som hanterar utmaningar i större skalor, men behandlar angelägna frågor även för den mindre kommunen.

Trafikverket Region Nord och konsult från Ramboll har följt kommunens arbete och utgjort stöd och bollplank.

Koppling till andra dokument

Trafikstrategin är inte juridiskt bindande. Till skillnad från exempelvis översiktsplanen finns heller ingen tvingande lagstiftning inom området. Det är således ett frivilligt framtaget dokument som ska hjälpa till att styra kommunens arbete med trafikfrågorna.

Trafikstrategin är underställd de kommunövergripande målen och ska hanteras som ett komplement till befintlig översiktsplan, samt kunna utgöra underlag om en ny översiktsplan ska tas fram. En tänkbar ansats är också att trafikstrategin framöver skulle kunna utvecklas mot att utgöra en fördjupad översiktsplan för Lycksele tätort.

Strategin anger den övergripande inriktningen. Det föreslås att flera handlingsinriktade åtgärdsprogram för exempelvis förbättrade cykelmöjligheter tas fram. Vid framtida revidering av strategin är det tänkbart att framtagna handlingsprogram inkorporeras i själva strategin.

¹ Lokalt Utvecklingsstrategi, Lycksele kommun, 2015

² "TRAST-guiden", SKL, 2011

3. Mål

Trafiksystemet berörs av en mängd mål på olika organisatoriska och geografiska nivåer. Det är omöjligt att redovisa och förhålla sig till alla, så detta kapitel får ses som ett försök till ett urval av de viktigaste och mest relevanta målen. Kapitlet avrundas med de övergripande målen för trafiksystemet inom Lycksele kommun.

Transportpolitiska mål

På nationell nivå har Regeringen fastställt transportpolitiska mål. Det övergripande målet är att säkerställa en samhällsekonomisk effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet. Målet är indelat i ett funktionsmål och ett hänsynsmål.

Funktionsmålet innebär att transportsystemet ska medverka till att ge alla en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet samt bidra till utvecklingskraft i hela landet. Transportsystemet ska vara jämställt, det vill säga likvärdigt svara mot kvinnors respektive mäns transportbehov.

Hänsynsmålet innebär att transportsystemet ska anpassas till att ingen ska dödas eller skadas allvarligt, samt bidra till att miljökvalitetsmålen uppnås samt till ökad hälsa.

Här bör påpekas att det finns en inbyggd målkonflikt mellan funktions- och hänsynsmålet. Som exempel kan högre hastigheter längs en väg innebära ökad tillgänglighet för långväga motorburen trafik, men sämre värden för trafiksäkerhet, buller och utsläpp i lokalmiljön. En avvägning mellan funktion och hänsyn måste alltid finnas med i bedömning av olika åtgärder.

Nollvisionen

Kopplat till de transportpolitiska målen finns Nollvisionen, som innebär *det långsiktiga målet om att ingen ska omkomma eller skadas allvarligt i trafiken och att transportsystemet till sin utformning, funktion och användning ska anpassas efter de krav som följer av detta.*

Nollvisionen är ett angreppssätt där ansvaret för trafiksäkerheten delas mellan de enskilda trafikanterna och de så kallade systemutformarna. Om trafikanterna inte följer regelverket – på grund av exempelvis bristande respekt, kunskap, acceptans eller förmåga – eller om personskador uppstår vid en olycka, måste systemutformarna vidta ytterligare åtgärder i den mån detta krävs för att motverka att människor dödas eller skadas allvarligt.

Nollvisionen för vägtrafiksäkerhetsarbetet antogs av riksdagen 1997. Regeringen fattade 2016 beslut om en nystart för nollvisionen, genom ett intensifierat arbete för trafiksäkerheten i landet.

Agenda 2030



FN:s generalförsamling har antagit Agenda 2030 för hållbar utveckling, med 17 mål och 169 delmål.

Regeringen har lyft fram sex fokusområden som särskilt prioriterade de närmaste åren:

- ett jämlikt och jämställt samhälle,
- hållbara samhällen,
- en samhällsnyttig, cirkulär och biobaserad ekonomi,
- ett starkt näringsliv med hållbart företagande,
- hållbar och hälsosam livsmedelskedja, samt
- stärkt kunskap och innovation

Arbete pågår med att i samverkan mellan ansvariga aktörer och representanter från kommuner och landsting ta fram frivilliga nyckeltal för kommuner och landsting utifrån målen och delmålen i Agenda 2030.

Klimatmål

Riksdagen har i bred enighet antagit ett klimatpolitiskt ramverk, som bland annat innehåller en lag om att varje regering har en skyldighet att föra en klimatpolitik som utgår från de klimatmål som riksdagen har antagit. Varje år ska regeringen presentera en klimatredivisning i budgetpropositionen.

Regeringen har antagit målet att Sverige ska bli ett av världens första fossilfria välfärdsländer. Utsläppen från inrikes transporter, utom inrikes flyg, ska minska med minst 70 procent senast år 2030 jämfört med 2010. Anledningen till att inrikes flyg inte ingår i målet är att inrikes flyg ingår i EU:s system för handel med utsläppsrätter.

Gränsöverskridande mål

Transportplanering sker vanligen med nationsgränser som tydliga ramar, trots att många flöden rör sig över administrativa gränser av olika slag. Ett enkelt konkret exempel är att Lycksele kommun sommartid har ett stort antal norska turister på besök.

Inom EU-projektet Botnia-Atlantica har lokala och regionala företrädare från Norge, Sverige och Finland gemensamt tagit fram en trafikstrategi för E12-regionen. Strategin har två

portalmål kring att stärka E12-regionens tillväxt och konkurrenskraft samt att transporterna inom regionen ska vara klimatneutrala år 2030.

Åtgärder inkluderar att verka för färjelösning Umeå-Vasa, elektrifiering av järnvägen Hällnäs-Lycksele-Storuman, hög framkomlighet (100km/h) läng E12 och infrastruktur för elbilar och alternativa bränslen vid strategiska platser längs hela E12.



Målupbyggnad i trafikstrategi för E12-regionen

Regionala mål

Region Västerbotten är en politiskt styrd organisation som ska verka för utveckling i hela länet. Regionen bildades den 1 januari 2019 när Västerbottens läns landsting, kommunalförbundet Region Västerbotten och företagsstöd från Länsstyrelsen slogs samman till en gemensam organisation. Utöver hälsa och sjukvård arbetar organisationen med bland annat kollektivtrafik och regional utveckling.

Nuvarande regionala utvecklingsstrategi (RUS) gäller för perioden 2014-2020 och innehåller delstrategin ”En tillgänglig och utåtriktad region”. Några av de prioriterade områdena lyder ”förbättrad systemfunktion och kapacitet i transportinfrastrukturen”, ”hållbar och effektiv person- och godstrafik” samt ”stärkt samverkan kring internationellt transportsamarbete och strategisk planering”.³

Vintern 2019 pågår processen att ta fram en ny RUS med sikte på perioden 2020-2040. Mål från kommande RUS bör arbetas in vid framtida översyn av Lyckseles trafikstrategi.

Region Västerbotten ansvarar också för infrastrukturprioriteringar genom Länstransportplanen, det regionala komplementet till den Nationella transportplanen, samt upprättar det regionala trafikförsörningsprogrammet som pekar ut inriktningen för länets kollektivtrafik.

³ RUS 2014-2020, Region Västerbotten

Lokala mål för Lycksele kommun

Lycksele kommunfullmäktige har för mandatperioden 2019-2022 antagit följande övergripande vision:

”Lycksele – Staden i Lappland
13 000 invånare 2040

Lycksele är navet i Lappland där utbildning och kultur är i framkant. Lyckseles landsbygd utvecklas och är en självklar del av Staden i Lappland, lika självklart är Lycksele en del av Sápmi. Ett livskraftigt näringsliv och civilsamhälle bidrar till att utveckla Lycksele som den trygga och lagom stora staden.”⁴

Åtta kommunövergripande mål är fastställda, där framförallt fokusområdet ”Attraktivt samhälle” med delmålet ”Ett hållbart samhälle för framtiden” är relevant för trafikfrågorna.

Målsättning för trafikstrategin

Utifrån relevanta nationella och regionala mål, kommunövergripande vision och mål samt de aktiviteter och möten som genomförts inom arbetet med trafikstrategin har tre övergripande mål tagits fram.

Trafikstrategin gäller för hela kommunens geografiska yta, och berör frågor som både ligger hos den kommunala förvaltningen och hos andra aktörer. Avsikten med målen är att fånga möjligheter och utmaningar i olika geografiska nivåer - både gällande korta vardagsresor och mer långväga transportbehov:

1. Det ska vara enkelt och tryggt att resa hållbart i Lycksele
2. Tillgängligheten ska vara god mellan Lycksele tätort och omgivande byar och landsbygd
3. Lycksele kommun ska ha goda förbindelser med omvärlden

Utöver de övergripande målen förespråkas också som princip att det när avvägningar måste göras mellan hänsyn och tillgänglighet läggs mer tyngd på hänsynsaspekterna ju fler invånare som bor i berörd miljö.

Detta innebär bland annat att där intressekonflikter förekommer mellan oskyddade respektive motorburen trafik ska fotgängare och cyklister prioriteras.

⁴ ”Mål och vision”, Lycksele kommun

4. Indikatorer

För att kunna utvärdera huruvida trafiksystemet inom Lycksele kommun utvecklas i önskvärd riktning behövs olika former av indikatorer kopplade till de fastställda målen. Bristande tillgång på tillförlitliga data utgör en stor utmaning - samtidigt som det är angeläget att åtgärder så långt som möjligt genomförs utifrån faktabaserade underlag.

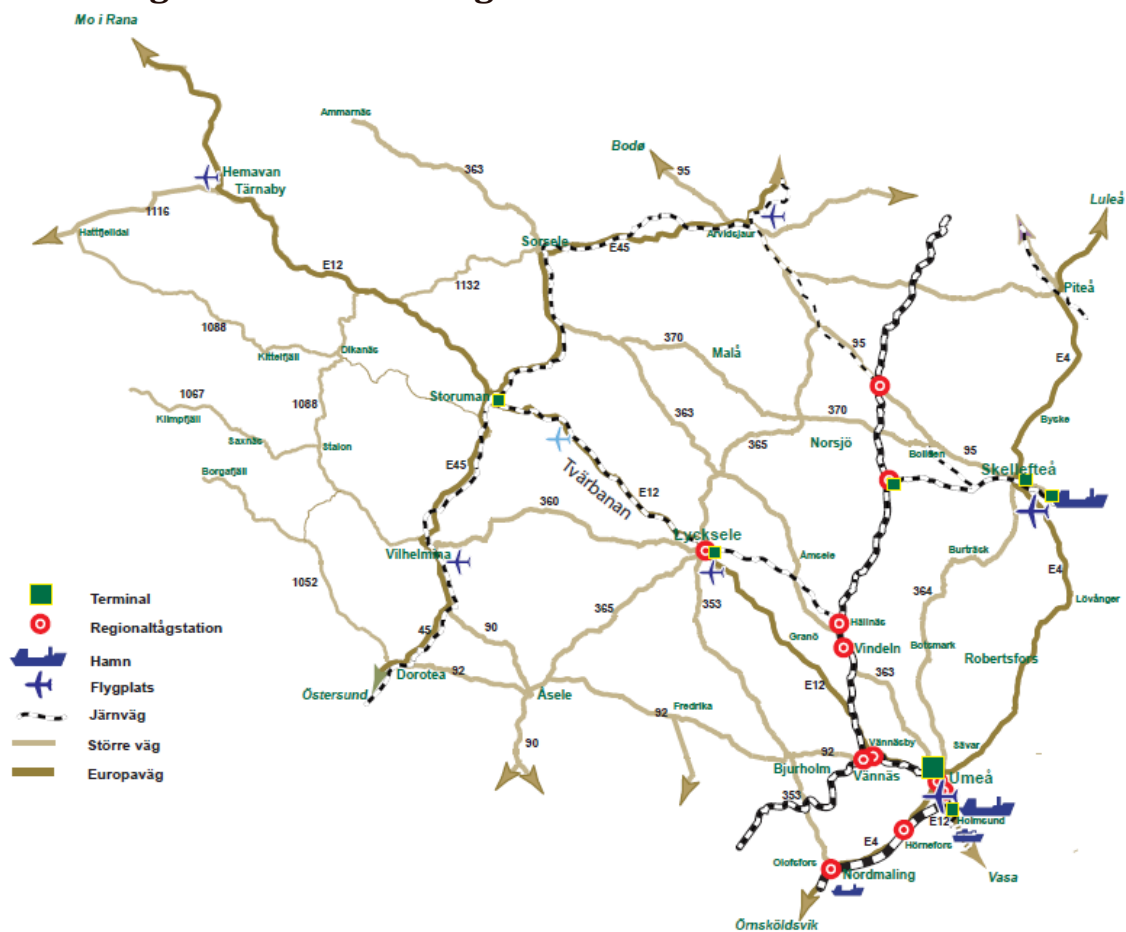
Indikatorerna ska följas upp och utvärderas vart annat år. I detta ingår att bedöma om indikatorer bör utgå eller tillkomma.

Enkelt och tryggt att resa hållbart i Lycksele
Andel fotgängare och cyklister av resenärer i tätort
Antal genomförda åtgärder för gc-trafikanter
Antal meter gc-väg i tätort
Framtaget åtgärdsprogram för ökad cykling
Antal stationer för alternativt bränsle (el/annat)
Andel fossilfria fordon
Framtaget handlingsplan för fossilfria transporter
Antal turer/passagerare kollektivtrafik i tätort
Antal hastighetsjusteringar på tätortsgator
Antal döda och svårt skadade i trafiken

Tillgängligheten ska vara god mellan Lycksele tätort och omgivande byar och landsbygd
Hastighetsgränser, framkomlighet, vägstandard
Antal turer/passagerare inomkommunal kollektivtrafik
Antal inspelade/beviljade brister till NTP/LTP
Räckvidd för gc-väg från tätorten

Lycksele kommun ska ha goda förbindelser med omvärlden
Antal in- och utpendlare
Antal besökare till utvalda målpunkter
Hastighetsgränser och åtgärder på E12
Åtgärder på övriga länsvägar
Antal turer/passagerare med buss
Antal turer/passagerare med tåg
Antal försenade/inställda turer med tåg
Antal godstransporter med tåg
Antal resenärer från Lycksele Flygplats

5. Nuläge och förutsättningar



Transportsystemets infrastruktur inom Västerbotten⁵

Läge i länet

Lycksele kommun utgör staden i södra Lappland, belägen mitt i Västerbottens inland, direkt angränsande till inte färre än åtta grannkommuner. Genom kommunen löper en Europaväg, flera länsvägar samt Tvärbanan, som utgör länken mellan Inlandsbanan och Stambanan genom övre Norrland. Läget och serviceutbudet innebär att Lycksele utgör en nod i inlandet, samtidigt som långa avstånd och restider gör daglig arbetspendling mindre attraktivt.

Bjurholm	90 km	75 min	Storuman	100 km	75 min
Malå	85 km	70 min	Umeå	125 km	105 min
Norsjö	75 km	60 min	Vilhelmina	115 km	95 min
Skellefteå	155 km	110 min	Vindeln	75 km	60 min
Sorsele	145 km	110 min	Åsele	90 km	65 min

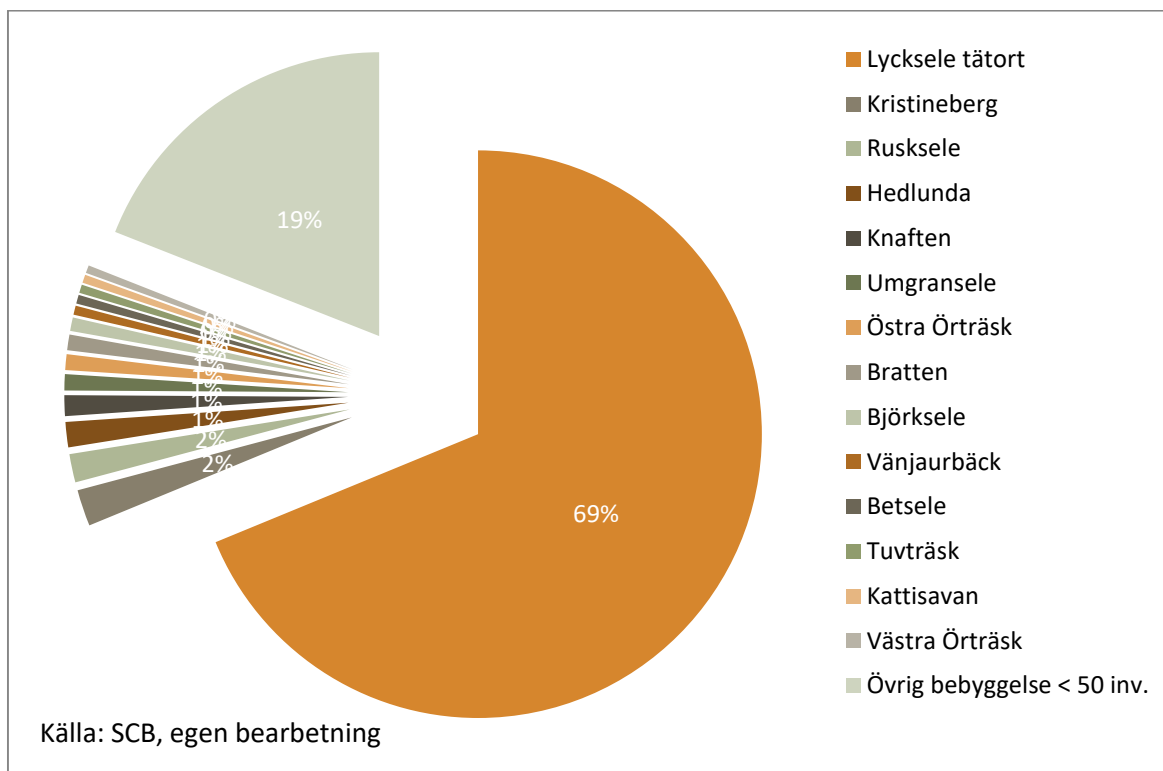
Avstånd och körtid med bil från Lycksele tätort till respektive centralort⁶

⁵ "Lycksele flygplats - övergripande analys av samhällsnytta", ÅF-Infraplan, 2017

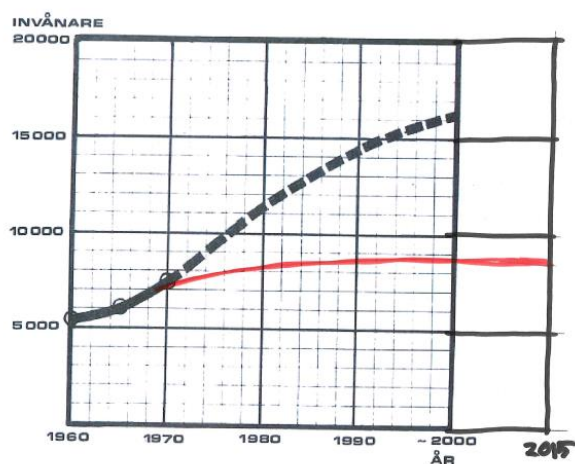
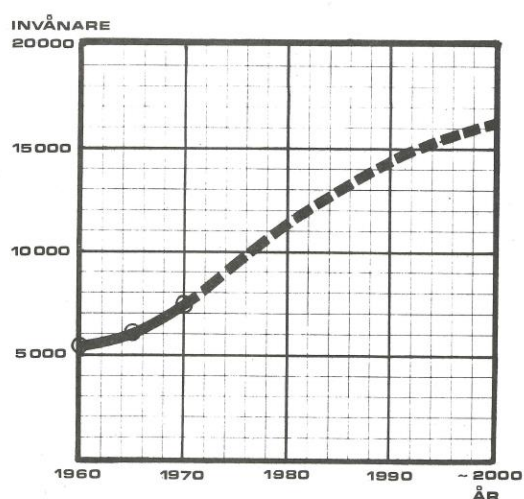
⁶ Avrundade värden utifrån Google Maps

Befolkning och bebyggelse

Antalet invånare i Lycksele kommun uppgick den 1 november 2018 till 12 237, varav ca 8 500 bor i tätorten. Med grannkommunerna Malå, Norsjö, Storuman, Vindelns samt Åsele bor ca 33 500 invånare i den lokala arbetsmarknadsregionen.⁷



Nästan 70% av kommunens befolkning återfinns i centralorten, ca 10% i de större byarna samt knappt 20% i mindre byar och enskilda gårdar.

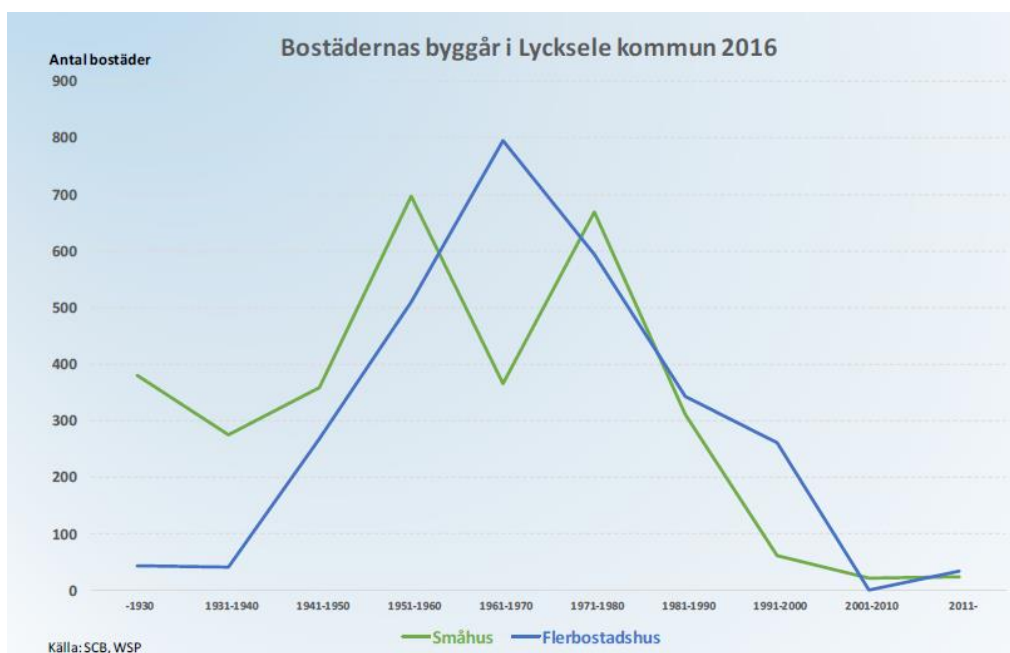


Prognos (1972) samt utfall över befolkningsutveckling i tätorten

⁷ "Horisont Lycksele – nutid och framtid" samt SCB.

Lycksele tätort upplevde en stark befolkningsökning under 1960-talet och i den generalplaneskiss som då framtogs förväntades befolkningen i tätorten mer än fördubblas till över 15 000.⁸ Den faktiska utvecklingen visar att invånarantalet i tätorten tvärtom legat relativt stabilt runt 8 500-9000. Då kommunens totala befolkning minskat från drygt 16 000 invånare i början av 1960-talet till drygt 12 000 i nuläget innebär detta att en allt större andel bor i centralorten.

Största trafikstringen sker i centralorten, både av trafik som rör sig inom tätortsgränsen och inkommande fordon via de olika länsvägarna. Det är alltså inom tätorten som åtgärder kan få störst effekt. Det är också inom tätorten kommunen har störst rådgighet över frågorna. Samtidigt är det viktigt att inte missa behovet av goda förbindelser mellan omgivande landsbygd och olika målpunkter.



En stor del av bebyggelsen inom kommunen är uppförd från 1940- till 80-talet. Tätorten har blivit större genom att Forsdala, Furuvik och inte minst Norräng vuxit utåt. Det har också tillkommit ett antal flervåningshus i de centrala delarna av Lycksele. Efter 1980-talet har emellertid nybyggnationen minskat kraftigt för att vissa år under 2000-talet ligga nära noll. Sedan genomfartstrafiken i öst-västlig riktning flyttades ut från Storgatan till nuvarande E12 längs Umeälven har vägnätet i stort sett haft samma utformning som idag.

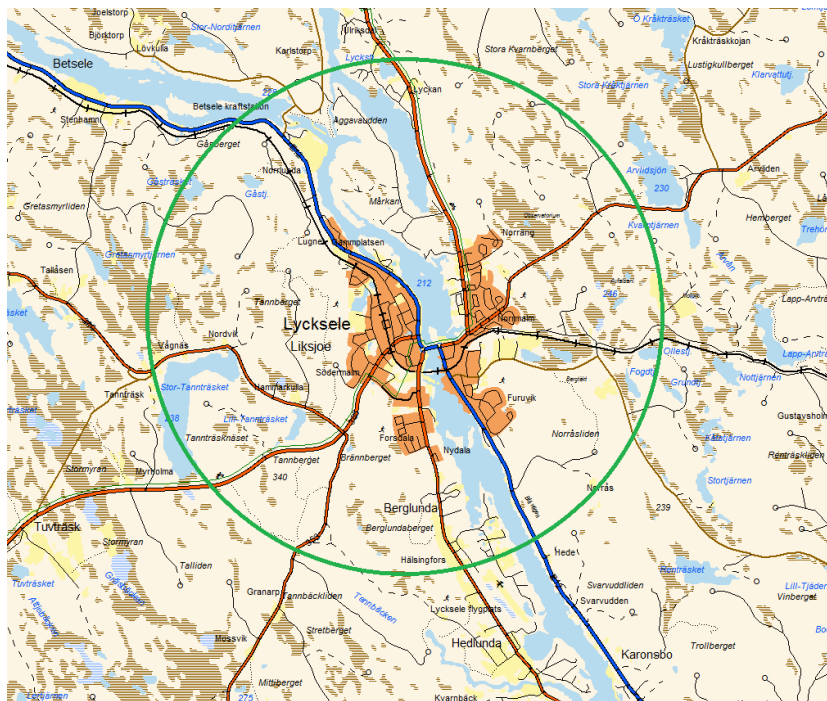
I tätorten finns ett tiotal detaljplanlagda tomter för småhusbebyggelse samt planer på ett par flervåningshus centralt. Det är däremot inte aktuellt med några större stadsomvandlingsprojekt inom en överskådlig framtid, vilket innebär att åtgärder mot mer hållbara resor måste ske inom den befintliga bebyggelsen ramar.

⁸ "Trafikledsplan Lycksele kommun", Orje & Co, 1972



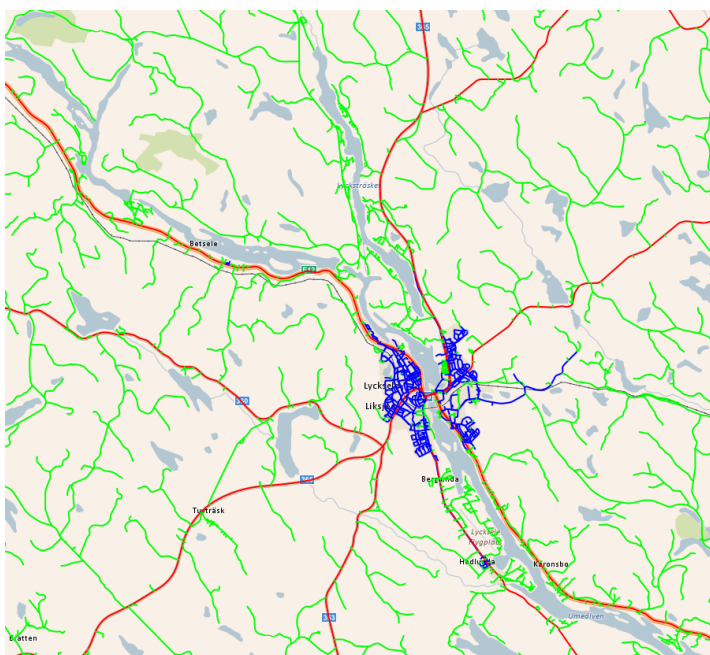
Lycksele tätort 1968 respektive 2018

Lycksele är en liten stad med förhållandevis korta avstånd. Forskning anger 5 km som en gräns för vad som upplevs som överkomligt gällande vardagsresor till fots eller cykel. Med torget som mittpunkt når en radie om 5 km långt utanför tätortsskyltarna - det borde därmed finnas potential att i större utsträckning ta sig fram till fots och cykel.



Väg- och gatunät

Genom Lycksele kommun och tätort löper ett antal vägar och gator med olika status och ansvarsförhållanden. Generellt kan sägas att staten, genom Trafikverket, ansvar för de vägar som knyter ihop kommuner och tätorter medan kommunen i huvudsak rår om gatunätet inom tätorterna. Därutöver finns ett finmaskigt nät av enskilda vägar, som driftas av vägföreningar, skogsbolag eller andra.



Statlig väg = röd, kommunal väg = blå, enskild väg = grön

Lycksele kommun (geografiskt område)

Lycksele kommuns egenskap som knutpunkt i södra Lappland avspeglas i vägnätet. Ett antal gränsöverskridande vägar löper genom kommunen i öst-västlig såväl som nord-sydlig riktning.

Väg E12 - Blå Vägen - löper rakt igenom Lycksele tätort på sin sträckning från kust till fjäll. E12 har status som Europaväg, är utpekad som ett riksintresse för kommunikationer och ingår i Comprehensive Network i EU:s så kallade TEN-T-system (Trans-European Transport Network). TEN-T-statusen ska i teorin möjliggöra investeringar av EU-medel, men ställer också krav på att vägen uppfyller vissa kriterier kring exempelvis framkomlighet. För E12:an finns en gränsöverskridande trafikstrategi framtagen, läs mer under målavsnittet.

Utöver E12 löper flertalet betydelsefulla länsvägar genom kommunen:

353	Nordmaling - Bjurholm - Lycksele
360	Vilhelmina - Lycksele
363	Umeå - Vindeln - Lycksele - Sorsele
365	Åsele - Lycksele - Norsjö

Samtidigt som länsvägarna är positiva för den långväga tillgängligheten finns en intressekonflikt med invånarnas behov av säkerhet och trygghet där vägarna löper igenom bebyggelse. Denna problematik märks tydligast i Betsese, Björksele, Rusksele och Örträsk.

Lycksele tätort

Gatunätet i Lycksele tätort kan översiktligt delas in i tre kategorier:

Genomfartsleder. E12 samt länsväg 365 löper rakt genom Lycksele tätort, vilket har flera konsekvenser. För det första skapar vägarna genom trafikvolym och hastigheter tydliga barriäreffekter i tätorten, vilket begränsar rörelsefriheten för främst oskyddade trafikanter. För det andra är Trafikverket väghållare för E12, Sorselevägen och Vilhelminavägen, vilket innebär att kommunen inte har rådighet över skyltning, övergångsställen och liknande.

Matarvägar. Ett fåtal längre och mer trafikerade vägar möjliggör att ta sig mellan olika delar av tätorten. Här kan nämnas Brännbergsvägen, Bångvägen, Storgatan och Timmervägen. Mängden fastigheter med utfarter direkt mot dessa vägar varierar stort.

Kvartersgator. Resterande vägnät kan beskrivas som kvartersgator. Dessa tjänar i huvudsak lokala målpunkter som bostäder och förskolor, samt omges normalt sett av väldigt tät bebyggelse.

Kategoriseringen av gatunätet syftar till att kunna användas vid kommande framtagande av trafiksäkerhetsprogram, anpassning av hastighetsgränser eller liknande.

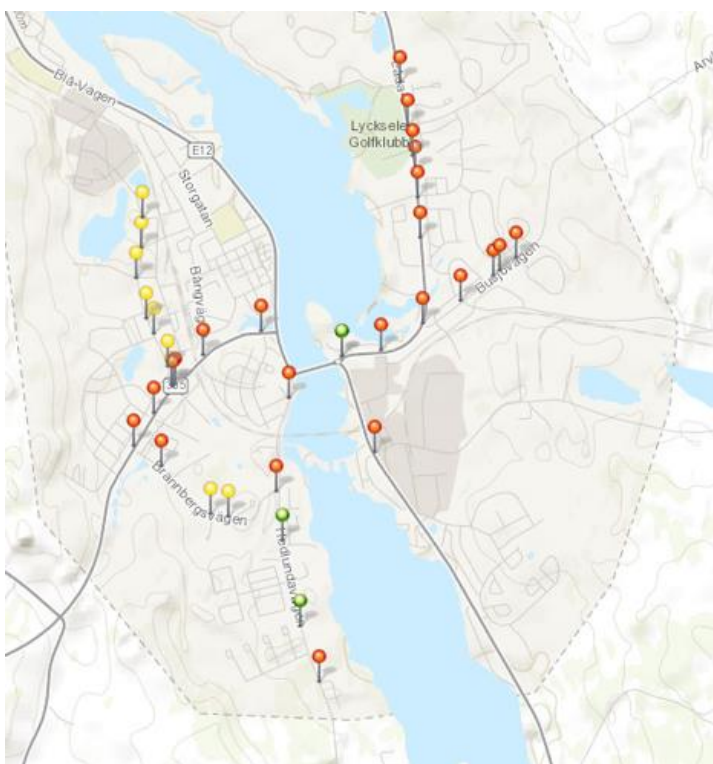
Gång- och cykelvägar

2017 uppmärksammades i lokalmedia att Lycksele har flest meter cykelväg per invånare i Västerbotten, och ligger en bra bit över snittet för riket.⁹ Undersökningen baseras på data från Kolada och bör tolkas med försiktighet utifrån exempelvis hur olika kommuner definierat och rapporterat in data.

Lycksele har ett väl utbyggt nät omfattande cirka 3,5 mil gång- och cykelvägar att bygga vidare på. Precis som en kedja inte är starkare än sin svagaste länk är cykelnätet inte starkare än sina svagaste punkter, som enkelt kan sänka helhetskvaliteten. Två exempel på punktvisa brister är den smala bron över Djupskolavan och vid Hedlunda nära flyget. Vid en inventering av gc-passager över de större vägarna inom tätorten genomförd 2015 bedömdes två tredjedelar av 36 passager som icke-säkra, medan endast en handfull fick grön status.

Både geografiska och tematiska åtgärder för hur cykelvägnätet kan utvecklas bör tas fram i ett separat åtgärdsprogram.

⁹ "Lycksele är Västerbottens cykelhuvudstad", Folkbladet, 2017-02-28



Inventering av gång- och cykelpassager i tätort

Järnväg

Genom Lycksele kommun löper Tvärbanan, som kopplar an till Botniabanan i Umeå, gamla Stambanan i Hällnäs och Inlandsbanan i Storuman. Bangården ligger mitt i tätorten i anslutning till Resecentrum, vilket medför att alla växlingsrörelser med dieseltåg sker inne i centrum. Anslutningsspår till industriområde finns vid Furuviik och Lilltjärn, vilket medger potential att utveckla terminalområden för att möjliggöra mer godstransporter på järnväg. 2016 investerade SCA mångmiljonbelopp i ett terminalområde öster om Furuviik för att säkerställa effektiva timmertransporter.

Tvärbanan har kontaktledningar för eldrift från Umeå till Hällnäs, men vidare mot Lycksele och Storuman är operatörerna hänvisade till diesellok. En elektrifiering av kvarvarande sträcka skulle ha stor effekt både för godstransporternas klimatpåverkan och kostnadseffektivitet samt persontransporternas tillförlitlighet.

Flygtrafik

Lycksele flygplats belägen 5 km utanför tätorten bedöms enligt en utredning stå för stor samhällsnytta och mervärden.¹⁰ Utöver direktflyg till Arlanda möjliggör flygplatsen ambulanshelikopter, donations- och sjuktransporter, godsfrakt, med mer. Antalet passagerare har det senaste årtiondet varierat mellan ca 18 000 till 25 000 årligen. Tjänsteresor står för den största kategorin, men även för besöksnäringen har flygplatsen stor betydelse.

¹⁰ "Lycksele flygplats - övergripande analys av samhällsnytta", ÅF-Infraplan

Fordonsinnehav

I Lycksele finns registrerat knappt 250 etanolbilar, ett fyrtiotal el- och laddhybrider samt nära 7000 bensin- och dieseldrivna personbilar. Fordonstätheten uppgår till 426 personbilar per 1000 invånare, borträknat bilar ägda av juridiska personer och enskilda firmor. Fordonstätheten är högre än för länet som helhet, som i sin tur har ett högre värde än rikssnittet.

2018 nyregistrerades 11 el/laddhybrider samt knappt hundra bensin/dieseldrivna personbilar. Lycksele kommun som förvaltning har endast en elbil som rullar inom hemtjänsten.

Kommun	Totalt	Bensin	Diesel	El	El- hybrider	Ladd- hybrider	Etanol	Gas	Personbilar per 1000 invånare
Umeå	55 657	31 235	19 552	161	1 042	358	3 238	65	352
Skellefteå	39 104	22 691	13 877	62	333	119	1 673	349	416
Lycksele	7 031	4 134	2 601	4	29	16	246	1	426
Vännäs	4 869	2 764	1 813	18	43	11	215	5	425
Vilhelmina	4 159	2 321	1 698	2	29	6	102	1	435
Nordmaling	4 132	2 403	1 550	3	25	6	140	5	431
Robertsfors	3 863	2 160	1 477	13	27	5	177	4	411
Storuman	3 612	2 034	1 449	2	8	4	112	2	418
Vindeln	3 142	1 764	1 223	6	34	8	105	2	377
Norsjö	2 426	1 280	1 066	1	9	7	61	1	393
Malå	1 855	914	893	0	1	0	47	0	389
Åsele	1 680	979	637	1	4	3	55	1	412
Sorsele	1 591	846	715	0	0	0	30	0	398
Dorotea	1 588	981	564	1	8	1	31	2	436
Bjurholm	1 411	775	579	1	8	3	45	0	371
Västerbottens län	136 120	77 281	49 695	275	1 600	547	6 277	438	386
Sverige	4 870 783	2 754 872	1 704 457	16 664	90 273	49 394	212 385	42 463	376

Personbilar i trafik 2018 utifrån drivmedel¹¹

Trafiksäkerhet

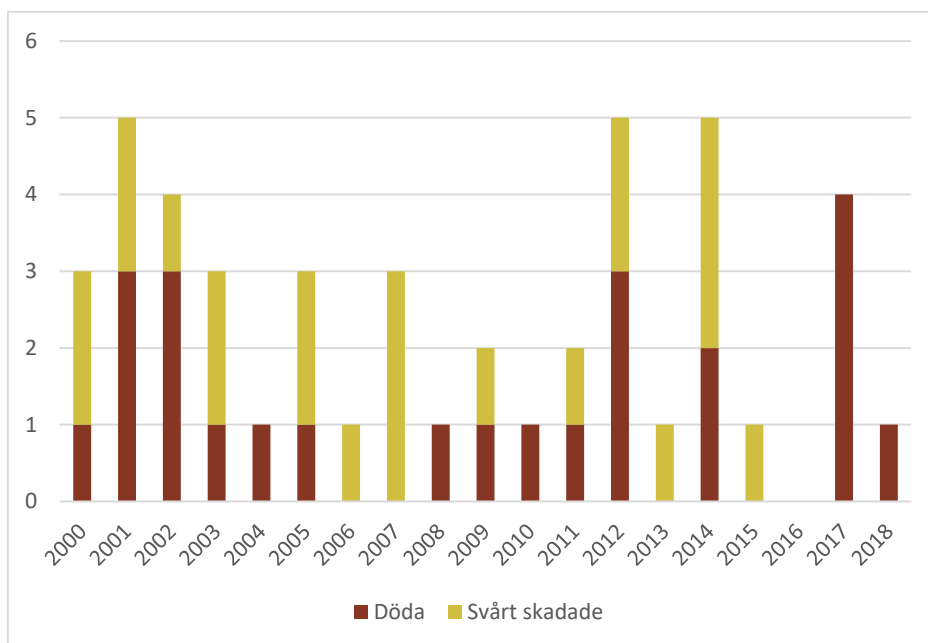
Nollvisionen anger målet att ingen ska omkomma eller skadas allvarligt i trafiken. Enligt statistik från den nationella olycksdatabasen STRADA¹² har tyvärr 24 människor under 2000-talet omkommit i trafiken inom Lycksele kommun, och ungefär lika många har skadats allvarligt.¹³ De allvarligaste olyckorna sker främst utanför tätorten, med E12 som den mest olycksdrabbade vägen inom kommunen, men också den med de största trafikvolymerna. Dödsfall sker oftast genom mötesolyckor, medan singelolyckor i form av avåkningsleder till allvarligt skadade.

I Lycksele tätort har flera dödsfall uppkommit genom kollision mellan motorfordon och oskyddade trafikanter på övergångsställen. En översyn även av incidenter som resulterat i lindrigare skador indikerar att Vilhelminavägen och Storgatan är särskilt olycksdrabbade.

¹¹ "Fordon i län och kommuner 2018", Trafa

¹² STRADA - Swedish TRaffic Accident Data Acquisition - administreras av Transportstyrelsen

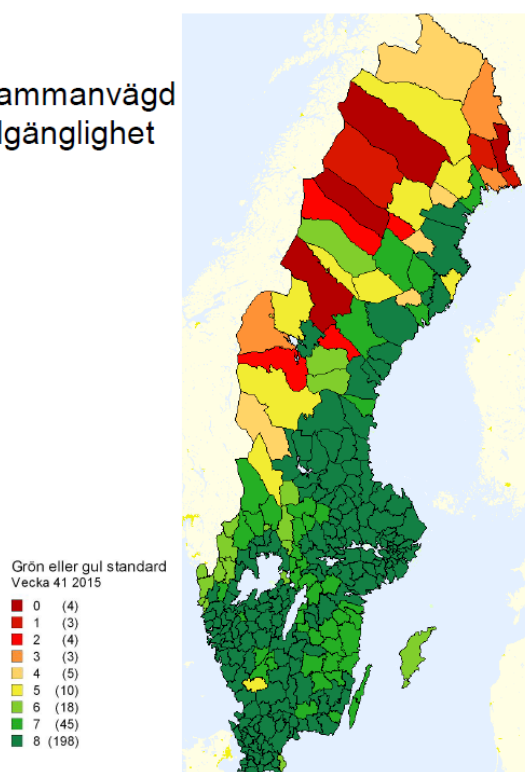
¹³ Enligt Transportstyrelsen kan det finnas ett visst bortfall i statistiken över skadade, men antalet omkomna skall stämma



Antalet döda och svårt skadade i trafiken

Omvärldsförbindelser

Sammanvägd tillgänglighet



Trafikverket har tagit fram en modell för att mäta kommuners tillgänglighet, där utgångspunkten är kommuninvånarnas möjligheter att vardagar nå storstäder, universitetssjukhus, högskoleorter med mer. Enligt modellen uppnår Lycksele kommun god eller acceptabel tillgänglighet inom sju av åtta kriterier, vilket är högt för att vara Norrlands inland. Siffran sjunker dock till noll om man exkluderar den trafik som subventioneras av Trafikverket.

Trafikverket har nämligen i uppdrag att avtala om interregional kollektivtrafik som inte kan bedrivas kommersiellt. Detta betyder i praktiken att Trafikverket upphandlar flygtrafiken mellan Lycksele flygplats och Arlanda, samt bidrar till en mindre andel av kostnaden för länet buss- och tågtrafik.

SJ:s nattågstrafik från Umeå kan vara fullt användbart för Lyckselebor som ska på semester, men restiderna är orimliga för affärsresenärer till Stockholm. Den upphandlade flygtrafiken till Arlanda är därmed av ovärderlig betydelse för kommunens attraktivitet som plats att bo och verka.

Trafikaktörer

Detta kapitel har i korthet försökt beskriva befolkning, bebyggelse och infrastruktur inom Lycksele kommun. Trafik och kommunikationer är dock ett komplext system med många inblandade aktörer, där kommunen spelar en viktig roll men långt ifrån har rådighet över alla frågor. Ofta kan kommunens roll bestå i att försöka påverka exempelvis statliga myndigheter mot önskvärda åtgärder. Kapitlet avrundas därför med en sammanställning över viktiga aktörer inom trafiksystemet.

Lycksele kommun ansvarar för detalj- och översiktsplanering, gatunät och hastighetsbegränsningar inom tätort, egna tjänsteresor, möteskultur och fordonsflotta, energirådgivning, upphandling av inomkommunal kollektivtrafik, skolskjutsar och färdtjänst, parkeringsövervakning, med mer.

Trafikverket bestämmer över investeringar och underhåll på Europavägar, länsvägar (i samråd med Region Västerbotten) och järnvägar, beslutar om föreskrifter för hastighetsbegränsningar på det större vägnätet, upphandlar flygtrafik på sträckor med trafikplikt, med mer.

Länsstyrelsen prövar miljöpåverkan i infrastrukturprojekt, beslutar om föreskrifter på vissa delar av vägnätet, driver regeringsuppdrag kring klimatfrågor, med mer.

Region Västerbotten upprättar Länstransportplan, finansierar och deltar i utvecklingsprojekt, finansierar och planerar kollektivtrafik över kommungränserna, med mer.

Länstrafiken och **Norrtåg** upphandlar och driver kollektivtrafik via buss och tåg.

Näringslivsföreträdare väljer tjänstefordon och möteskulturer, beställer och genomför godstransporter, driver besöksmål, utför offentligt upphandlad trafik, med mer.

Medborgarna gör dagligen vardagsval kring transportsätt och formar på lång sikt sina olika bilder av önskvärda livsstilar och värderingar.

6. Konsekvenser

[Avsikten är att detta avsnitt kompletteras med en analys av tänkbar utveckling utifrån nedanstående frågor]

Nollalternativet

Vad händer med trafiksystemet och trafikarbetets utveckling givet business as usual?

Målalternativet

Vad händer om vi arbetar konsekvent utifrån trafikstrategins mål och inriktningar?

7. Genomförande och uppföljning

Trafikstrategin pekar ut de långsiktiga målen. Nästa steg är att ta fram åtgärder och program som Lycksele kommun kan genomföra för att komma närmare målen - men också att kontinuerligt försöka påverka andra berörda aktörer som exempelvis Trafikverket.

Strategin har tillägget 1.0 för att indikera att detta är den första versionen och att mycket av innehållet säkerligen kan förbättras. Strategin bör ses som ett pågående utvecklingsarbete snarare än ett permanent facit. Det är önskvärt att de långsiktiga målen ligger fast - om de inte kan omformuleras ännu bättre - men indikatorer, åtgärder, fokusområden och arbetssätt bör med jämna mellanrum ses över och vid behov justeras eller förändras.

Som miniminivå bör strategin likt översiktsplanen aktualitetsprövas varje mandatperiod, men indikatorerna bör granskas vartannat år. I samband med det bör också en självkritisk utvärdering ske av organisation och arbetssätt - arbetar kommunen på bästa och effektivaste sätt för att få genomslag för uppsatta mål?

Vad	Vem	När
Aktualitetsprövning	Kommunfullmäktige	Vart fjärde år
Översyn av indikatorer	Kommunstyrelsen	Vartannat år
Framtagande av handlingsprogram och åtgärder	VO Samhällsbyggnad; samhällsplaneringsenheten, gata-park	Kontinuerligt
Genomförande av åtgärder	VO Samhällsbyggnad, Kommunledningskontoret, eventuellt fler som identifieras löpande	Kontinuerligt

8. Referenser

- ”Fordon i län och kommuner 2018”, Trafa, 2019
- ”Horisont Lycksele – nutid och framtid”, Lycksele kommun, 2018
- ”Lokalt Utvecklingsprogram”, Lycksele kommun, 2015
- ”Lycksele flygplats - övergripande analys av samhällsnytta”, ÅF-Infraplan, 2017
- ”Mål och vision”, Lycksele kommun, 2018
- ”Regional Utvecklingsstrategi”, Region Västerbotten, 2013
- ”STRADA”, Transportstyrelsen, 2019
- ”Trafikledsplan Lycksele kommun”, Orje & Co, 1972
- ”TRAST-guiden”, SKL, 2011