



Svar på remiss Förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2026-2037

TRV 2025/37255 och LI2025/01587

Sammanfattning av Luleå kommuns synpunkter

Luleå kommun välkomnar planförslagets ambition att möta industrins behov genom kapacitetshöjande åtgärder på **Malmbanan** och **Luleå Centralstation**. I detta sammanhang vill kommunen understryka att en uppdaterad lösning för **Luleå malmbangård** är tidskritisk. Utan denna investering riskerar hela systemet – inklusive hamn, järnväg och persontransporter – att begränsas i sin funktion och kapacitet redan 2027. Malmbangården innehar också en viktig funktion ur ett totalförsvarsperspektiv.

Luleå hamn spelar en central roll som logistiknod för regionen. Projekt **Malmporten** och investeringar i farleder, bangård och järnväg är avgörande för att hantera de ökade godsvolymer. Luleå kommun stödjer förslagna ökade anslag till planen för muddring och förslaget att inkludera ytterligare en isbrytare i planen, vilket skulle stärka hamnens tillgänglighet året runt.

Enkelspåret mellan Luleå och Boden är enligt Trafikverket hårt belastat och har kapacitetsbrister, som förväntas förvärras med prognosticerad trafik relaterad till pågående industrisatsningar i regionen. Den regionala integrationen mellan Luleå och Boden, med tusentals dagliga pendlingsresor, understryker behovet av ett välfungerande transportsystem och behovet av ett **dubbelspår på sträckan Luleå-Boden**.

Luleå kommun vill särskilt lyfta fram behovet av **Norrleden** som en ny vägförbindelse mellan Luleå hamn och E4. Den nuvarande vägsträckan (väg 595) genom tätbebyggt område är inte hållbar i en kontext av ökande godsflöden till Luleå hamn, varken ur miljö- eller säkerhetsperspektiv. Norrleden har potential att inte bara förbättra transportflöden och minska risker, utan även bidra till ökad robusthet och redundans i transportsystemet – något som är särskilt relevant ur ett totalförsvarsperspektiv.

Färdigställandet av **Norrbotniabanan** Skellefteå-Luleå är kritiskt för det ökande behovet av redundans, säkerhet, konkurrenskraft, industrins gröna omställning, kompetensförsörjning och regionförstoring. Luleå kommun ser positivt på att objektet finns med i Trafikverkets planförslag och att regeringen öppnat upp för alternativa finansieringsformer, men ser stora farhågor i att det ännu inte är fullt finansierat. När planförslaget inte inkluderar dubbelspår för sträckan Luleå-Boden är det av särskild betydelse



att sträckan Notviken-Luleå C tidigareläggs och får full finansiering för att undvika allvarliga kapacitetsbrister som påverkar näringslivets prognosticerade flöden. Luleå kommun förordar insatser för att möjliggöra lokal och regional arbetspendling med tåg. För detta behövs satsningar på nya och befintliga stationer och hållplatslägen. Det är för Luleå kommuns del särskilt viktigt att en ny station i Antnäs blir realiserad. Industrins omställning medför ett ökande behov av nya områden för bostäder och arbetsplatser i Luleå kommun och Antnäs utgör en betydande pusselbit som ett av Luleås framtida större utvecklingsområden.

Luleå kommun vill betona betydelsen av långsiktiga planeringsförutsättningar och tillit i samverkan mellan nationell, regional och lokal planeringsnivå. När förutsättningar ändras och planerade investeringar inte blir av eller ändrar innehåll får detta betydande konsekvenser för kommuner. Eventuella förändringar i planerade investeringar måste ske med stor försiktighet och varsamhet och alltid föregås av en bred dialog med kommuner där hänsyn tas till externa nyttor och samhällsutveckling.

Investeringarna i Norrbotten är strategiskt viktiga ur ett nationellt perspektiv. De bidrar till Sveriges konkurrenskraft genom den industriella omställningen och kräver att infrastrukturplaneringen sker i rätt tempo och med långsiktighet, samordning och tydlig prioritering.

Luleå kommuns yttrande

Luleå hamns roll som logistiknav och risken för kapacitetsbrist på Luleå malmbangård
Luleå Hamn har en position som en av fem stomnätshamnar i Sverige, Malmbanan och Norrbotniabanan ingår i stomnätet för de viktigaste transportflödena i Europa. Luleå är ett logistiskt nav och en nyckelaktör i Sveriges gröna omställning.

Luleå befinner sig i ett avgörande skede där omfattande industrisatsningar, både lokalt och regionalt, driver på behovet av en kraftfull och samordnad utveckling av transportinfrastruktur. Industriinvesteringar sker i den lokala och regionala geografin och kontexten, EUs kravställning för infrastruktur, TEN-T, vittnar om den strategiska betydelsen på europeisk nivå. Luleå kommun ser inte tydligt hur planförslaget tar tillvara dessa åtaganden gentemot EU.

Investeringar i både befintliga och nya industrier och verksamheter innebär ökade godsvolymer på väg, järnväg och med sjöfart. Varje år passerar mer än åtta miljoner ton gods Luleå hamn. Under de närmsta åren beräknas volymen över hamnen att öka kraftigt till följd av Norrbottens gröna industritillväxt. Stora investeringar görs för att säkerställa industrins behov av ökade logistikflöden och hantering av nya godsslag.



I projekt Malmporten kommer en ny djuphamn anläggas och Luleås farleder att breddas och fördjupas, vilket möjliggör för Luleå Hamn att ta emot större, fullt lastade fartyg som ger effektivare sjötransporter, samtidigt som hamnen blir mer tillgänglig för trafik dygnet runt och året om. Luleå Hamn investerar också i järnväg i form av nya spår och bangård för flera spår. Luleå hamn och den pågående expansionen av sjöfarten är också beroende av en konkurrenskraftig, effektiv och långsiktigt hållbar infrastruktur i anslutning till hamnen.

Planförslaget innehåller åtgärder för att möta industrisatsningarna i Norrbotten genom kapacitetsförbättringar på Malmbanan och åtgärder på Luleå Centralstation. Planförslaget saknar dock beskrivning av behovet av åtgärder för Stambanan genom Övre Norrlands och Malmbanans sammankoppling med Luleå hamn, Luleå malmbangård.

Luleå malmbangård är av särskild betydelse för fungerande godsflöden i stråket Malmbanan och har en avgörande roll för effektiva och multimodala transporter via hamnen. Kapacitetsbrister på Luleå malmbangård begränsar effekten av övriga pågående infrastrukturinvesteringar i stråket Malmbanan och Luleå hamn med Malmporten. Malmbangården innehar också en viktig funktion ur ett totalförsvarsperspektiv. Dagens malmbangård kommer redan 2027 kapacitetsmässigt inte att klara de prognostiserade volymerna.

Under hösten 2024 startades ett samverkansforum upp kopplat till ovanstående situation där samtliga berörda aktörer arbetar nära och tillsammans för att utreda behov och lösningar. Samverkansforumet går under benämningen Strategisk järnväg och innefattar aktörer såsom SSAB, Stegra, LKAB, Luleå Hamn AB, Forsvarsmakten, Sweco, Trafikverket, Region Norrbotten, Accelerationskontoret, Luleå kommun och av industrin upphandlad operatör Green Cargo. Detta samarbete har också lagt grund för åtgärder inom den så kallade Näringslivspotten för att hantera delar av kartlagt behov.

En samlad bedömning från gruppen Strategisk järnväg pekar dock på en otillräcklighet av medel. Beviljad näringslivspott är en viktig del av lösningen men täcker endast en liten del av behoven. För att undvika den nära förestående trafikinfarkten behöver kraftfulla och tidiga åtgärder genomföras.

Utan åtgärder pekar gruppens analyser på kraftigt reducerad kapacitet och undanträngningseffekter, vilket skapar negativa konsekvenser för samtliga parter och systemet i sin helhet. Detta får också följder i säkerställande av de riksintressen som gör sig gällande i utvecklingsrådet. Situationen behöver



lösas finansiellt för att rätt åtgärder ska hinna genomföras innan prognosticerade transportflöden leder till att kapacitetstaket nås 2027.

Föreslagna åtgärder från samverkansgruppen Strategisk järnväg innebär i korthet: Förlängning av befintliga spår, nya växlar och nya spår på Luleå Malmbangård. Parterna ser att den delfinansiering som redan ligger inne genom Näringslivspotten behöver skalas upp genom en direktobjektinvestering och stegvis bygga kapacitet som möter volymökningarna. Då Malmbangården ansluter till det namngivna objektet Luleå C borde detta ses som en framkomlig väg för att i rätt tid bygga kapacitetstillräcklighet.

Att genomföra åtgärder genom näringslivspotten är ett effektivt sätt att hantera mindre åtgärder som behöver ske i närtid. Kommunen ser detta som ett helt avgörande verktyg för att lösa uppkomna utmaningar. Näringslivspottens ramar är dock snäva och verktyget når därför inte sin fulla potential med syfte att stärka konkurrenskraften, bygga bort kapacitetsbrister och förbättra infrastrukturförbindelser.

Luleå-Boden - konstaterad kapacitetsbrist på enkelspåret och behovet av dubbelspår
Den enkelspåriga järnvägssträckan Luleå-Boden är enligt Trafikverket hårt belastad och har kapacitetsbrister under högrafiktimmar. Regional tågpendlingstrafik Luleå-Boden har på grund av kapacitetsbristen utgått och ersatts med busstrafik.

Under kommande femårsperiod prognosticerar industrin för en fördubbling av antalet transporter, vilket leder till att stråket blir för högt nyttjat i förhållande till sin tillgängliga kapacitet och även svårigheter att få plats med ytterligare tåg, banarbeten och tjänstetåg. Den bristande kapaciteten på enkelspåret kommer förstärkas och riskerar att få följdverkningar redan 2027 för både befintlig godstrafik och för etableringen av ett nytt stålverk i Boden.

Dagligen sker tusentals arbets- och studiependlingsresor mellan Boden och Luleå, vilket är ett tydligt exempel på hur kompetens och arbetskraft rör sig över kommungränserna trots begränsningar i nuvarande kollektivtrafik och infrastruktur. Det sammanlagda tillväxtmålet för de båda kommunerna tillsammans är 25 % ökning eller totalt 130 000 invånare till 2040. Det finns idag en "twin city"-funktionalitet för Luleå-Boden vilket innebär att befolkningsunderlaget i praktiken är högre än 100 000 invånare och att befolkningskriteriet för urban nod därmed uppfylls.

Syftet med dubbelspår Luleå-Boden är att förbättra kapaciteten och öka tillgängligheten i stråket Luleå-Narvik samt att förstärka kopplingen mellan Malmbanan, Haparandabanan och Norrbotniabanan och vidare söderut.



Trafikverket har i regeringsuppdrag utrett förutsättningarna för att bygga dubbelspår på sträckan som ett led i att öka kapaciteten på Malmbanan. Även om byggstartsbeslut har fattats för ett partiellt dubbelspår på sträckan Sävastklinten-Sävast och en mötesstation i Sävastnäs, har ett fullständigt dubbelspår beklagligt nog på sträckan inte inkluderats i planen.



Luleå kommun vill understryka betydelsen av dubbelspåret på sträckan Luleå-Boden. Den regionala integrationen är avgörande för att möta behoven från de stora etableringarna och totalförsvaret och kräver att transportsystemen – väg, järnväg och hamn – utvecklas i takt med industrins expansion. Den industriella utvecklingen och behovet av godstransporter riskerar i nuläget att konkurrera ut person- och turisttrafiken, vilket också hämmar besöksnäringens utveckling.

Utveckling av Luleå Centralstation som katalysator för ökat resande

Trafikverkets investeringar i järnvägen vid Luleå Centralstation, Luleå C etapp 1 och 2, skapar nya möjligheter för stationsutveckling och aktivering av innerstadens östra delar. Eftersom Trafikverket, Regionala kollektivtrafikmyndigheten, Luleå kommun och Jernhusen har behov och intresse av olika funktioner och värdeskapande i området ingår parterna i ett samverkansavtal med syftet att gemensamt arbeta för utveckling av Luleå centralstation och stationsnära områden.

Under 2025 har ett detaljplaneprogram för områdets utveckling startats upp. Östra stranden är ett utvecklingsområde i Luleå centrum som planeras omvandlas till en tätbebyggd stadsdel med ungefär 1200 bostäder, ny service, mötesplatser och nya arbetsplatser. Det ska utgöra en förlängning av innerstadens rutnätsstruktur och tydligt vara en del av Luleås centrum samtidigt som det strandnära läget främjas med rekreativa stråk längs fjärden.

Ett attraktivt resecentrum gör det enkelt och funktionellt att använda hållbara färdssätt och bidrar till en positiv utveckling av klimatvänliga resmönster. Hela området kring resecentrum sätter resenärernas behov i främsta rummet och skapar en struktur som är tillgänglig och trygg. Det möjliggör även för stadsutveckling och ökade reseflöden både lokalt och regional och utgör även ett mervärde till Norrbottenbanan.

Förslaget till nationell plan innehåller statlig medfinansiering för utveckling av Luleå resecentrum om planen skulle få en ökad ram på 10 %. Luleå kommun vill framhålla att den statliga medfinansieringen är en viktig möjliggörare för förverkligandet av ett funktionellt resecentrum och en positiv reseutveckling som stödjer de investeringar som Trafikverket nu föreslår i Norrbottenbanan och Luleå Centralstation samt Malmbanan.

Projektet Luleå C etapp 1 innefattar flytt av personvagnsuppställning från Luleå Centralstation till ett nytt läge. I dagsläget finns stora intressen och behov att utveckla lokverkstad i Luleå. Lokalisering av sidoanläggningar som personvagnsuppställning och lokverkstad har påverkan på kapacitet på spår och markanvändning i Luleå.



Den prognosticerade kapacitetsbristen på sträckan Notviken-Luleå C innebär att den befintliga lokverkstaden på Notviken riskerar att inte kunna bedriva sin verksamhet utifrån de behov av tågunderhåll och drift som finns. Att bedriva och utveckla befintlig lokverkstad i Notviken kommer vara problematiskt med hänsyn till kapacitetsbristen på spåret om inte dubbelspår på sträckan prioriteras och tidigareläggs.

Samlokalisering av infrastruktur för sidoanläggningar som lokverkstad och uppställningsspår är positivt och önskvärt för Trafikverket ur resurshushållningsperspektiv, men även ur markanvändnings- och stadsutvecklingsperspektiv. Den föreslagna omlokaliseringen av personvagnsuppställning till Svartön nedre riskerar dock att begränsa möjligheter för stadsutveckling i ett enligt Luleå kommuns översiktsplan mycket attraktivt, stadsnära och strategiskt läge.

Luleå kommun har inom ramen för samverkansgrupperingen Strategisk järnväg utrett frågan och ser stora möjligheter i att istället samlokalisera personvagnsuppställning med Malmbangården på Svartön övre, och på så sätt frigöra mark för framtida bostads- och stadsutveckling. Detta skulle linjera med Luleå kommun översiktsplan och strategiska planering för utveckling.

Luleå kommun vill understryka betydelsen av en öppen dialog med kommunen och övriga berörda aktörer i fråga om lokalisering av infrastruktur för sidofunktioner samt en framåtsyftande dialog om den stadsutveckling som krävs för att axla pågående samhällsomställning.

Vägtransporter i stråket Luleå hamn till E4 och Norrleden, en missing link i TEN-T
Vägtransporter till Luleå hamn går i nuläget på väg 595 som ansluter till väg 97 och väg E4. Vägsträckan är rekommenderad vägsträcka för farligt gods och riksintresse för transporter. På den cirka 10 km långa sträckan genom tätbebyggt område finns hinder i höjd- och sidled som försvårar transport av stora odelbara gods.

Vägen omges till hög grad av bostadsområden som med ökande flöden av farligt gods riskerar att än mer påverkas av trafikbuller, luftföroreningar, minskade möjligheter till aktiva skoltransporter och risker för människor och miljö. Den nuvarande vägkopplingen via Bodenvägen, Svartövägen, Uddebovägen till Luleå hamn utgör en tyngdpunkt i Luleås vägnät.



Störningar längs denna sträcka, exempelvis en trafikolycka, kan ge konsekvenser för såväl personresor, näringslivets långväga och lokala transporter som samhällsviktiga funktioner. Detta bedöms vara särskilt relevant i frågor kring totalförsvaret och samhällets motståndskraft.

En möjlig framtida koppling mellan Luleå hamn och väg E4 är via Gräsörenbron, den så kallade Norrleden. Norrleden är ett i kommunens översiktsplan utpekade vägreservat som utgör en möjlig ny länk mellan Luleå hamn och väg E4. Reservatet syftar till att säkerställa en långsiktigt hållbar vägförbindelse med god tillgänglighet för näringslivets transporter, hamnens utveckling, intermodalitet och redundans.

Luleå kommun har under 2024-2025 genomfört ett ERUF-finansierat dialogprojekt som rör Norrleden, Nyttöanalys Norrleden. I dialogen har ingått representanter för bland andra SSAB, LKAB, Talga, Uniper och Luleå Hamn AB samt Region Norrbotten och Trafikverket region norra. Samtalen med industriaktörerna visar att Norrleden är en mer effektiv lösning för att åtgärda identifierade brister i dagens transportsystem och samtidigt säkerställa effektiva transporter för näringslivet.

Slutsatsen är att Norrleden bedöms ge en högre robusthet och redundans i transportsystemet och effektiva multimodala transporter inom TEN-T-nätet för regionens näringsliv samt hållbar samhällsutveckling i övrigt.

Norrbotniabanan, den sista länken i ScanMed-korridoren

Norrbotniabanan ingår i Botniska korridoren och är av EU utpekad som TEN-T Core-network, ScanMed-korridoren. Norrbotniabanan ansluter även till North Sea - Baltic i Luleå. EU:s prioritering för TEN-T-nätet är att Botniska korridoren inklusive Norrbotniabanan ska vara färdigställd senast år 2030. Botniska korridoren sammanbinder Northern Axis och Nordiska Triangeln. I ett nordiskt och europeiskt perspektiv kommer Norrbotniabanan därför att ge positiva systemeffekter som del i en länk mellan norra Norge och Finland och den europeiska kontinenten.

Norrbotniabanan är nödvändig för att uppnå ett sammanhållet och bättre fungerande nät för godstransporter och persontrafik genom landet samt för internationella transporter. Norrbotniabanan är en viktig systemlänk för att uppnå en komplett kustnära bana från Stockholm till Haparanda längs den sträcka där industrier och befolkning är koncentrerad. Norrbotniabanan är den sista länken för att binda samman hela ScanMed-korridoren.

Färdigställandet av Norrbotniabanan Skellefteå-Luleå är kritiskt för det ökande behovet av redundans, säkerhet, konkurrenskraft, industrins omställning, kompetensförsörjning, besöksnäring och regionförstoring. Om



planen inte inkluderar dubbelspår för sträckan Luleå-Boden är det av särskild betydelse att sträckan Notviken-Luleå C tidigareläggs och får full finansiering för att undvika allvarliga kapacitetsbrister som påverkar näringslivets prognosticerade flöden.

Färdigställandet av Norrbotniabanan innebär en radikal förbättring för persontrafikens förutsättningar i Norrbotten och Västerbottens regioner. Målsättningen är att uppnå en restid på maximalt trettio minuter mellan Skellefteå och Piteå respektive mellan Piteå och Luleå, vilket innebär en helt annan rörlighet mellan regionerna. Pågående investeringar i Botniska korridoren på finska sidan skapar förutsättning för ökad internationell samverkan i stråket Luleå-Uleåborg. Kortade restider och hög turtäthet är starka incitament för att fler ska välja tåg som färdmedel.

Stationsläge Antnäs, en betydande pusselbit i en funktionell arbetsmarknadsregion
Luleå kommun förordar insatser för att möjliggöra lokal och regional arbetspendling med tåg. För detta behövs satsningar på nya och befintliga stationer och hållplatslägen. Det är för Luleå kommuns del särskilt viktigt att en ny station i Antnäs blir realiserad.

Industrins omställning medför ett ökande behov av nya områden för bostäder och arbetsplatser i Luleå kommun, Antnäs är en nod i stråket mellan Piteå-Luleå-Boden och är ett av Luleås framtida större utvecklingsområden. Ett stationsläge skulle ha flera positiva effekter för både Antnäs och omkringliggande byar. Det skulle också bidra till en regionförstoring, vilket innebär att fler människor får tillgång till arbetsmarknader, service och utbildning inom rimligt pendlingsavstånd. Det skulle möjliggöra byggnation av cirka 700–800 nya bostäder, främst i Antnäs och Alvik men även möjliggöra en utveckling i bland annat Måttsund och Ersnäs.

Norrbotniabanan och ett stationsläge i Antnäs skapar möjligheter för nya verksamhetsområden samt stärker befintliga verksamheter i strategiska lägen. Det öppnar även upp för ökade godstransporter och omlastningsplatser, vilket kan bidra till regional tillväxt och effektiv logistik. Utveckling av bostäder, verksamheter och service i och omkring Antnäs leder till ett ökat reseunderlag. Resecentrum i Antnäs har utretts i bland annat NOD-projektet, antalet påstigande 2040 har prognosticerats till omkring 177 800 årligen, vilket blir cirka 300 per vardagsdygn. I prognoserna ingår dock endast resande i stråket Norrbotniabanan, prognoser för möjliga reserelationer mellan Norrbotniabanan, Malmabanen och Haparandabanen saknas här.



Luleå Airports funktion för tillgänglighet och kompetensförsörjning

Luleå Airport har en viktig funktion för regionens tillgänglighet och för näringslivets kompetensförsörjning. Samtidigt är flyget också det mest tillförlitliga transportmedlet bland nationella och internationella besökare till Luleå. Det är därför viktigt att ta höjd för att en utbyggnad kan komma att behövas om trafikökningen fortsätter i snabb takt. Hur transportsystemet planeras, utvecklas och förvaltas har stora effekter på transportsektorns bidrag till klimatomställningen. Att planera infrastrukturen utifrån intermodala och multimodala perspektiv är därmed viktigt och Luleå Airport som multimodal nod är ett högaktuellt och centralt ämne för regionen.

Näringsliv och samhällsutveckling i Luleå

Luleå är Norrlands största arbetsmarknadsregion med 180 000 invånare. Luleås läge gör det till en intressant plats för industrier att etablera sig och ställa om för att minimera klimatpåverkan och öka konkurrenskraft. Luleå har ett tekniskt universitet, en strategiskt viktig hamn under utbyggnad och är även Norrbottens residensstad.

Luleå under de senaste decennierna utvecklat ett mycket diversifierat näringsliv. Regionen präglas även av traditionellt starka basnäringar såsom gruvindustri, stålproduktion, energi och skogsbruk, där aktörer som LKAB, SSAB och Vattenfall är centrala. Dessa näringar har historiskt varit ryggraden i den regionala och nationella ekonomin och utgör fortfarande fundamentet för den omställning som nu sker i stor skala.

Uppskattningsvis 90 miljarder kronor beräknas investeras i kommunen de kommande åren. SSAB investerar i nytt stålverk, LKAB utveckling cirkulära lösningar för sällsynta jordartsmetaller, det planeras för batterianodfabrik och utbyggnad av Luleå hamn för att ge några exempel. Flera av dessa projekt är också utsedda som särskilt strategiska projekt av EU-kommissionen.

Besöksnäringen i Luleå har vuxit stadigt sedan 2010, omsättningen i Luleå uppgår till cirka 1,4 miljarder kr, vilket är en ökning med drygt 10 %. Antalet kommersiella övernattningar uppgår till över en halv miljon årligen. Sysselsättningen inom besöksnäringen är stadigt växande.

Luleå kommun står inför en kraftigt växande besöksnäring i norra Sverige. Klimatförändringar i södra Europa förväntas leda till att allt fler turister söker sig till svalare destinationer i norr, vilket ytterligare förstärker den redan pågående ökningen av turism i regionen. Denna utveckling ställer höga krav på transportinfrastrukturen i Norrbotten. Norra Norge och norra Finland har en betydligt högre tillgänglighet, inte minst genom direktflyg, jämfört med norra Sverige, vilket gör att vi kan förvänta oss att turismen kommer att spilla över på vår region.



Multimodalitet och intermodalitet är viktigt för att besöksnäringen ska kunna växa och efterfrågan på resor med tåg som ett mer klimatvänligt alternativ att resa fortsätter att öka. Internationella gäster reser gärna med tåg mellan Kiruna och Luleå, men även i östlig riktning och in i Finland, vilket ytterligare understryker behovet av en fungerande och attraktiv järnväg. Det är av stor vikt att kommunen har en tillgänglig och fungerande tågtrafik samt vägsträckor, både för transporter till regionen och inom länet, då många turister reser runt i hela Norrbotten. Att Norrbottenbanan blir fullfinansierad är alltså viktigt även för besöksnäringen.

Samhällsutvecklingen medför en större efterfrågan på bostäder, ökat behov av god infrastruktur och service. Samtidigt ska gröna strukturer, kultur och mötesplatser främjas för medborgarnas välbefinnande och stadens attraktivitet. Förutsättningar ges också för fler bostäder i de stadsnära byarna Sunderbyn, Rutvik, Bensbyn och Björnsbyn. Därutöver planeras för fler bostäder i Råneå samt i Sörbyarna med högre koncentration i främst Antnäs-Alvik. Nya större arbetsplatsområden ska utvecklas på Hertsöfältet, Porsön och i Rutvik samt i anslutning till Sunderby sjukhus.

Länstransportplanens möjligheter att möta lokala och regionala behov

Fram till 2040 planeras för 17 500 fler invånare i tätorten och för 2 800 fler invånare i landsbygdsområden. Den pågående samhällsutvecklingen som i stor grad är att härleda till de stora industrisatsningarna ovan ställer ökade krav på utveckling av infrastrukturen. Luleå kommun ser att behoven av är väsentligt mycket större än länstransportplanen kan bära.

Inom Luleå kommun finns, i likhet med övriga norra Sverige, vägar som sträcker sig glesa bebyggelser, så kallad randbebyggelse. Dessa vägar har gemensamt att trafikflöden ofta är låga, vägbanan delas av såväl gångtrafikanter, cyklister och fordonstrafik, vägrenen är ofta smal, vilket gör att det är ont om plats för annat än fordonstrafik, överhastigheter är vanliga, i synnerhet under vintertid och mörker leder dessa förhållanden till trafiksäkerhets- och tillgänglighetsbrister.

I dessa miljöer är vägen bokstavligen den enda vägen, på samma delade vägbana sker alltifrån kvällspromenaden med barnvagnen, resan till och från skolbussen, arbetspendling med bil och tunga långväga godstransporter. Trafikflöden är ofta för låga för att motivera genomförandet av trafiksäkerhetsåtgärder som t ex nybyggnad av separat gång- och cykelbana eller införandet av hastighetskamera.



Åtgärder (samt det som ersätter Stadsmiljöavtalen när dessa fasas ut) för att genomföra satsningar i dessa boendemiljöer har därför en viktig roll för att säkerställa tillgänglighet och trafiksäkerhet. Implementering av resurseffektiva åtgärder som t ex hastighetssäkring av näringslivets transporter har en mycket viktig plats i dessa miljöer, där pilotprojekt visat att dessa åtgärder har en god effekt på hastighetsefterlevnad och en hastighetsdämpande effekt på övrig trafik.

Det behövs ett nytt stadsmiljöavtal, med ekonomiskt stöd till kommuner som ställer om till hållbara transporter. Nationell planen behöver prioritera transporteffektivitet och minskade utsläpp. Cyklingens roll bör stärkas, med egna effektmål och strategi.

Luleå Kommun