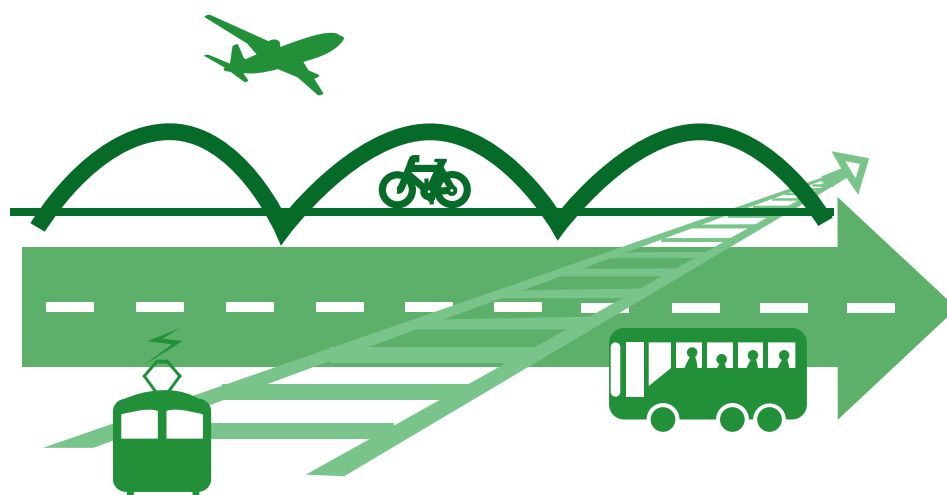




LULEÅ KOMMUN



# Resor och transporter



ANTAGEN AV KOMMUNFULLMÄKTIGE 27 MAJ 2013

## VISION

Ger en bild av det samhälle vi vill nå.



## RIKTNINGAR

Visar vad som är avgörande att prioritera för Luleå som samhälle halvvägs till Vision Luleå 2050. Balanserar de värden och intressen som anges i visionen och ger en ram för att ta fram långsiktiga mål.



## PROGRAM

Tydliggör Luleå kommuns vilja och innehåller angreppssätt och långsiktiga mål för att genomföra riktningarna.



## PLANER & RIKTLINJER

Visar enskilda nämnders långsiktiga ambitioner, insatser eller förhållnings-sätt för att leva upp till externa och interna krav. En plan ger disposition av händelser till tid och innehåll. En riktlinje visar på en hållning i en fråga som rör samhällets utveckling och ger vägledning i arbetet.



Se möjligheterna

Utrymme med närhet

Naturligt färgstark

Levande & växande

LULEÅ  
2050

Lokalsinne & världsvana

YES  
oui  
ci  
حسنا  
ja!

VÄRMA • VÄRDA • VISA

KUNSKAP & TEKNIK

SOMMARTID

VINTERID

BOTTENVIKEN

KOMMUNIKATIONER

UTVECKLING

EXPLOAT

BYGG

BYGG

BYGG

BYGG

BYGG

BYGG

BYGG

BYGG

BYGG

BYGG

BYGG

BYGG

BYGG

BYGG

BYGG

BYGG

BYGG

BYGG

BYGG

BYGG

BYGG

BYGG

BYGG

BYGG

BYGG

BYGG

BYGG

BYGG

BYGG

BYGG

BYGG

BYGG

# Innehållsförteckning



## Om program "Resor och transporter"

Vad är det här för dokument? **6**

Förhållandet till Vision Luleå 2050 **8**



## Resor och transporter i Luleå idag

Nuläge **10**

Omvärldens krav **13**

Trender och utmaningar **15**



## "Resor och transporter" imorgon - det här vill vi och så här ska vi göra

Övergripande mål **18**

Smarta resor och transporter **20**

Ett transportsystem för alla **30**

Närhet till omvärlden **32**

God livsmiljö **36**

Framtida infrastruktur **39**





## Från ord till handling



## Bilagor

Avgörande indikatorer till 2020 **46**

Uppföljning **47**

0-scenario **48**

Bilaga 1:  
Utlåtande för Granskning av program till Vision Luleå 2050

Bilaga 2:  
Bedömningsarbete och konsekvensbeskrivning

Så här vill vi utveckla våra stadsdelar, byar och vattenområden

# Om program "Resor och transporter"



Riktningarna mot Vision Luleå 2050.

## Vad är det här för dokument?

### Omfattning

Det här är ett program som visar vilka långsiktiga mål och principer Luleå kommun har för resor och transporter inom, till och från kommunen. Detta ska göras med beaktande av de utmaningar vi står inför med klimatförändringar och sinande oljetillgångar. Utgångspunkten är att ha en kontinuerlig strategisk beredskap för 10 000 fler luleåbor. Trafikfrågor specifika för centrum behandlas i program C.

Programmet är en del av kommunens översiktsplan och utgår från Riktningarna till Vision Luleå 2050. Du kan läsa mer om detta i nästa kapitel. Programmets principer ska ligga till grund för planering och utveckling under kommande 20 år. Utifrån principerna har insatser prioriterats för kommande 8 år under rubriken "Det här kommer Luleå kommun att arbeta för".

### Dialog och förankring

Programmet har tagits fram i bred dialog med aktörer, organisationer och medborgare som har intressen i de frågor som programmet omfattar. Kommunala förvaltningar, bolag och politiska grupper har deltagit kontinuerligt i arbetet. Näringsliv, organisationer och medborgare har bjudits in till dialog under det tidiga arbetet med idéer och när förslaget var formulerat.

För beskrivning och resultat av dialog se bilaga 1

### Förhållandet till hållbar utveckling

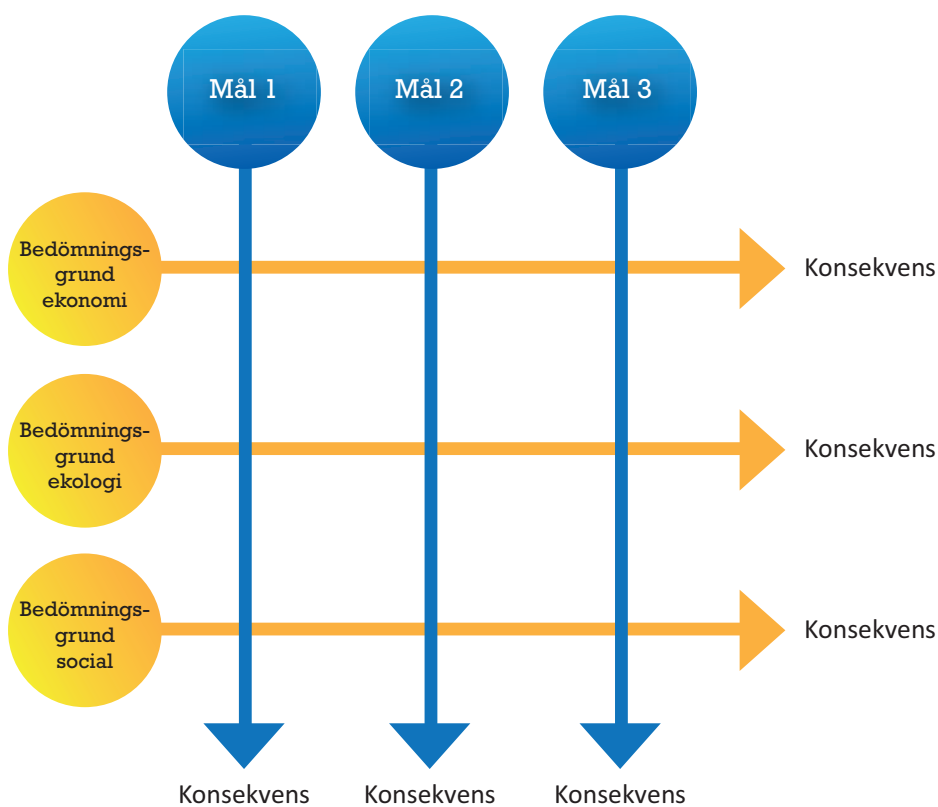
Genomförandet av programmet kommer att påverka den ekologiska, ekonomiska och sociala utvecklingen i Luleå. Under programarbetet har därför bedömningar och beskrivningar av konsekvenser gjorts kontinuerligt. Det betyder att programmets mål har tagits fram i en process med ständiga hållbarhetsbedömningar. Programmets mål ska bidra till en hållbar utveckling i Luleå och till en så stor nytta som möjligt för både enskilda och allmänna intressen.

### Ordlista

I dokumentet används begreppet Luleå, vilket syftar på hela det geografiska området från stads- till landsbygd.

Arbetet för att nå målen kommer att medföra olika konsekvenser, mestadels positiva men även negativa. De negativa konsekvenserna ska vara så få och lindriga som möjligt. Konsekvenser som har identifierats ska följas upp och redovisas på samma sätt som mål och strategiområden.

Bedömningsförfarandet kan beskrivas med hjälp av illustrationen nedan:



Den kontinuerliga bedömningsprocessen i programarbetet påverkar formuleringen av målen. Det färdiga programmet ger sedan ett antal direkta konsekvenser (vad målen kan tänkas leda till) och ett antal indirekta konsekvenser (hur målen påverkar möjligheten att ge en socialt, ekonomiskt och ekologiskt hållbar utveckling).

I programmet redovisas påverkan kortfattat i varje strategiområde. Konsekvensbeskrivningen är en egen bilaga, där också åtgärder redovisas.

För beskrivning och resultat av hållbarhetsbedömning se bilaga 2.

## Betydande påverkan

Programmets innehåll kan (enligt Miljöbalken) antas medföra en betydande påverkan på de tre hållbarhetsdelarna; ekonomisk, social och ekologisk. Det ska därför konsekvensbedömas för att uppfylla kraven i Plan- och bygglagen samt Miljöbalken.

# Förhållandet till Vision Luleå 2050

Läs mer

Läs Vision Luleå 2050 och riktningar på [www.lulea.se/2050](http://www.lulea.se/2050)

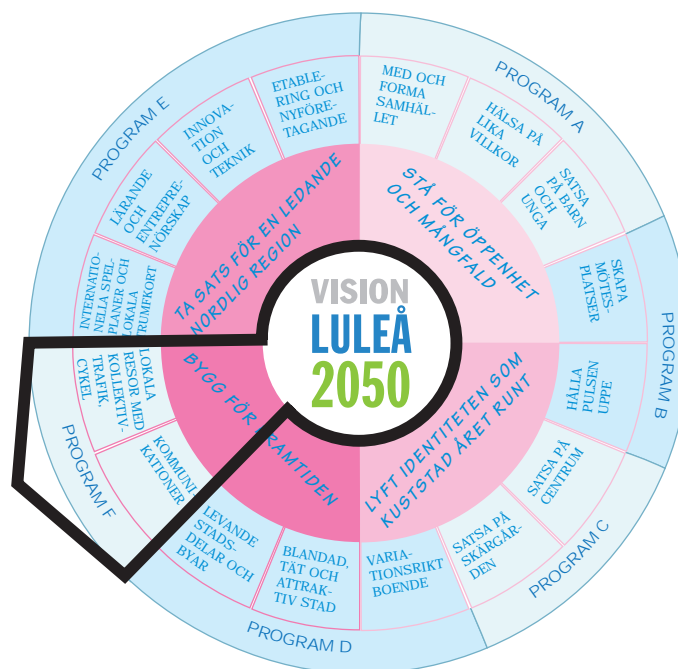
## Så här hänger det ihop

Vision Luleå 2050 föddes år 2008 för att på allvar växla upp arbetet med att utveckla Luleå. Visionen ger en bild av framtidens samhälle så som vi vill ha det; ett attraktivt, växande och hållbart Luleå. Syftet med visionen är att inspirera till ambassadörskap och till medvetna val inför framtiden.

När visionen var färdig fortsatte arbetet med att ta fram långsiktiga strategier för arbetet på väg till visionen, dessa kallas Riktningar. Riktningarna visar vad som är avgörande att prioritera för hela samhället halvvägs till visionen.

När Riktningarna var antagna år 2011 beslutades det att Luleå kommun skulle ta fram sex program som ska styra kommunens eget arbete.

Riktningarna till Vision Luleå 2050 illustreras i de fyra rosa fälten som omger visionen. Varje riktning innehåller fyra avsiktsförklaringar vilka illustreras med blått i den yttersta cirkeln. Dessa avsiktsförklaringar visar uppdragen för de sex programmen.



Illustrationen ovan visar sambanden mellan visionen, de fyra riktningarna och de sex programmen. Den visar också att uppdraget för programmet är att formulera strategier för följande avsikter:

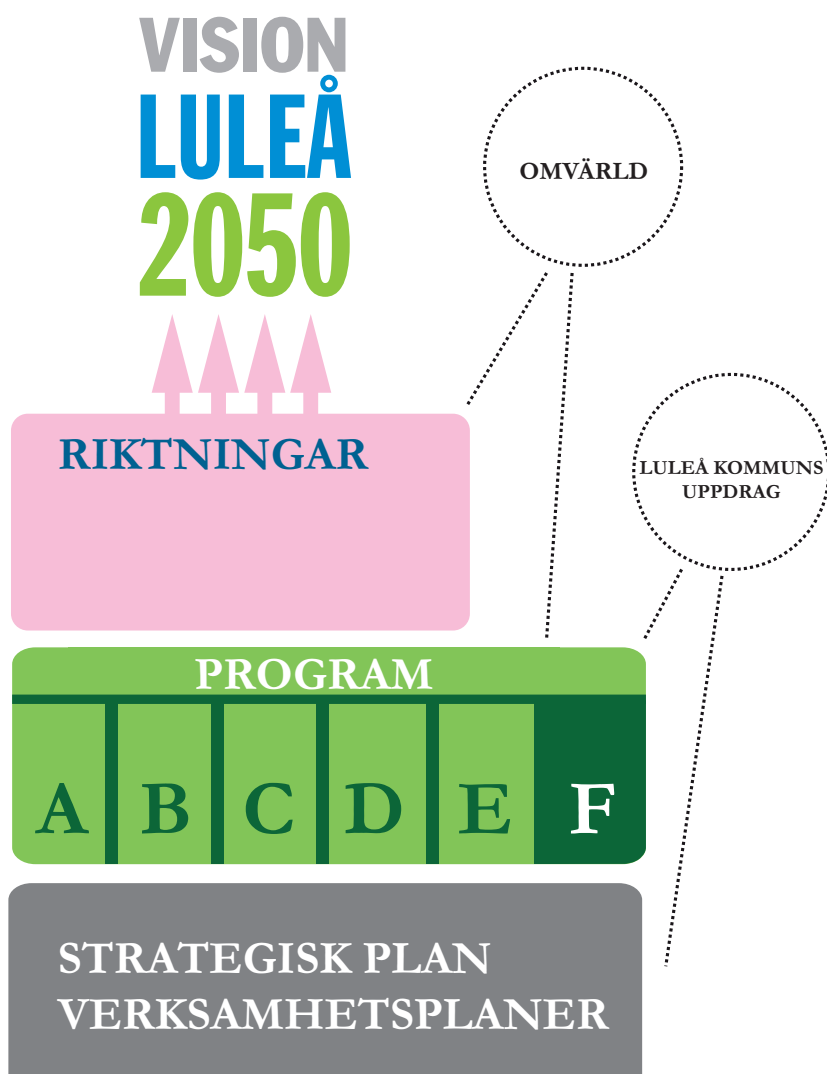
- Kraftigt öka andelen lokala resor med kollektivtrafik, cykel och till fots.
- Agera för kommunikationer som knyter ihop vår region med andra.

Programmets uppdrag har fördjupats, tolkats och grupperats i olika strategiområden. Strategiområdena visar vilka principer kommunen ska arbeta efter på lång sikt och vilka insatser som är viktiga till 2020.

## Ett nytt sätt att arbeta

Visionen, Riktningarna och programmen med sina strategiområden och mål ger en struktur för Luleå kommuns arbete med utvecklingen av Luleå på lång sikt som bygger på samverkan och helhetstänkande.

Programmen blir alltså styrande för arbetet för framtiden och ska därmed ersätta en stor mängd befintliga styrande dokument.





# Resor och transporter i Luleå idag

## Nuläge

### Ordlista

En **resa** är en förflyttning till fots eller med fordon från en plats till en annan för att göra ett ärende, ej motionsrunda eller att rasta hunden.

På en **kombiterminal** sker omlastning mellan olika transportslag.

**Bulkgoods** är gods som lastas direkt i fartygets lastutrymme utan någon ytterligare inneslutning.

**Muddring** innebär schaktning under vatten i en sjö, vattendrag eller i havet.

**Reguljär trafik** är trafik som går efter tidtabell.

**Buller** är oönskat ljud. I trafiksammanhang avses en genomsnittlig nivå över 55 dBA vid bostadens fasad.

Luleåborna gör drygt 75 miljoner resor på ett år. Det betyder att varje Luleåbo i snitt gör 2,8 resor på en dag. Hälften av dessa resor är kortare än 4 kilometer. Nästan två tredjedelar (61 %) av alla resor görs med bil mot 54 % i landet som helhet.

I Luleå finns 140 kilometer kommunal cykelväg, till största del inom stadsbygden. På landsbygden finns 18 kilometer statlig cykelväg. Luleå kommun ansvarar för 440 kilometer gata, främst i stadsbygden och i Råneå. På landsbygden finns främst statliga och enskilda vägar.

Från Luleå finns järnväg via Boden till Kiruna och Narvik, söderut mot Stockholm och till Finland. Järnvägen trafikeras främst av godståg men persontågstrafik finns både till Stockholm och Göteborg med nattåg och för pendling mellan norrlandskommunerna. Luleå bangård är placerat i anslutning till Luleå C och på Svartöns industriområde. Luleå kombiterminal är belägen i Gammelstad. Stationer för persontåg finns i centrum, vid sjukhuset och i universitetets närområde.

Luleå hamn är Sveriges femte största hamn och hanterar störst mängd bulkgoods i landet. Viktiga farleder går genom skärgården till hamnen och på grund av den årliga landhöjningen krävs muddring för att hålla dem farbara.

Stora mängder gods, främst malm, transporteras till och från Luleå till havs och på järnväg.

I Luleå finns både lokal och regional kollektivtrafik med buss. Luleå lokaltrafik trafikerar stadsbygden med fem stomlinjer och 21 lokallinjer, huvudhållplatsen finns på Smedjegatan. Landsbygden trafikeras av Länsstrafiken i Norrbotten vars huvudhållplats finns på busstationen i Luleå centrum. Länstrafiken har även linjelagd trafik till grannkommunerna och övriga Norrland. 73 % av Luleåborna har närmare än 400 meter till en busshållplats. I skärgården finns sommartid linjelagd turbotrafik, på vintern isvägar och övrig tid på året anropsstyrd båttrafik.

I Luleå finns flygplats för både civilt och militärt flyg. Landningsbanorna är anpassade för trafik med de största flygplanstyperna. Från flygplatsen finns reguljär trafik inom Sverige och chartertrafik till utlandet. På grund av buller från flygplatsen är byggandet av bostäder begränsat i dess närhet.

Längs det kommunala vägnätet är 4000 personer utsatta för buller från trafiken. Luleå har överskridit den övre utvärderingströskeln för luftburna partiklar och miljökvalitetsnormen för kvävedioxid.

Utsläppen av växthusgaser från transportsektorn är 3,1 ton/invånare i Luleå mot 2,2 ton/invånare i landet som helhet. Den genomsnittliga körsträckan per person och år är i Luleå 679 mil. Det är i paritet med landet som helhet men lägre än genomsnittet för Norrbotten.

Kommunen arbetar med en rötanläggning för att i framtiden producera fordonsgas. Dessutom finns etanol och el som alternativ till fossila bränslen. 2009 var 31,5 % av de nyregistrerade bilarna i Luleå miljöbilar. Hälften av bussresenärerna inom stadsbygden kliver på bussen från en tillgänglighetsanpassad hållplats. I centrum är var tredje gångpassage tillgänglighetsanpassad.

I Luleå har det i genomsnitt inträffat 580 trafikolyckor med personskador per år mellan 2003 och 2009. Den vanligaste trafikolyckan Luleåborna råkar ut för är att som gående eller cyklist halka eller ramla. Ungefär hälften av trafikolyckorna som sker i Luleå sker längs det kommunala vägnätet. Längs det statliga vägnätet sker flest trafikolyckor längs väg 97 och väg E4.

De riksintressen för infrastruktur som finns i Luleå är utritade på kartan på nästa sida.



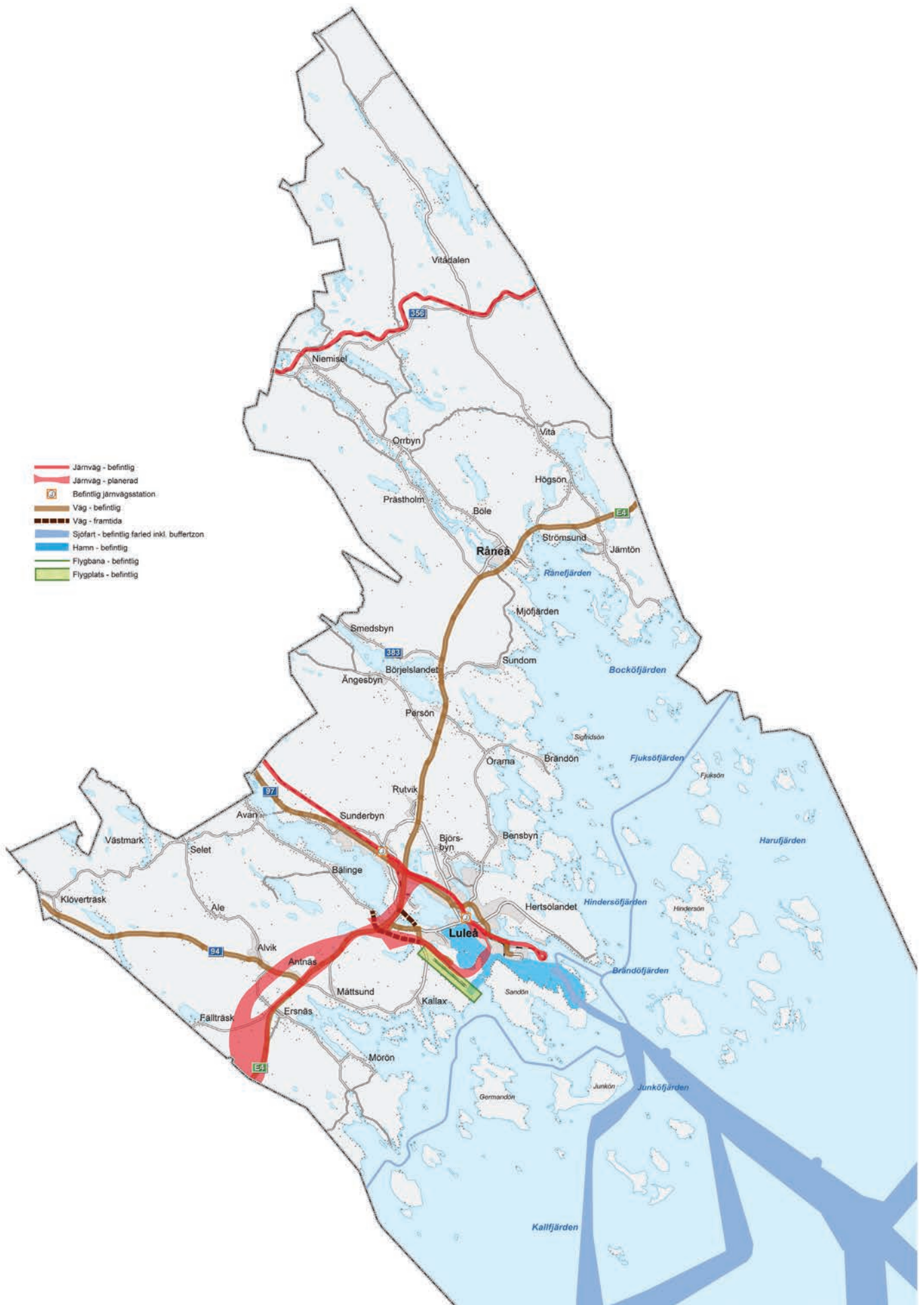
Foto: Susanne Lindholm

## Ordlista

Till **fossila bränslen** räknas olja, kol och naturgas som har sitt ursprung från djur och växter som dött för flera miljoner år sedan.

**Miljöbil** är en bil som drivs med alternativa bränslen, t ex etanol, biogas eller el. Hit räknas även bränslesnåla diesel- och bensinbilar.

Ett **riksintresse** är ett geografiskt område som är av mycket stor betydelse ur ett nationellt perspektiv enligt Miljöbalken. Det kan till exempel vara vägar eller järnvägar.

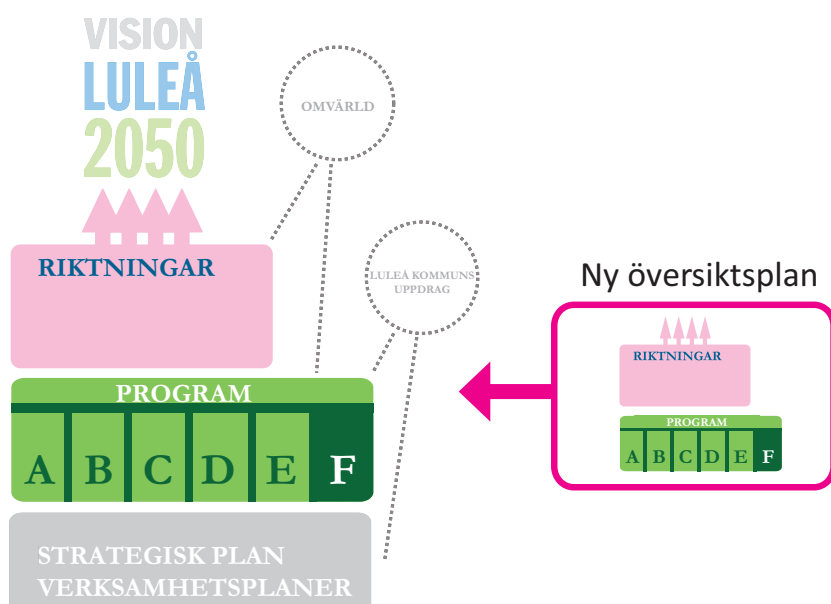


Riksintressen för infrastruktur i Luleå kommun

## Omvärldens krav

Det finns ett antal lagar som ställer krav på hur kommunen ska hantera frågor som rör den fysiska utvecklingen.

Plan- och bygglagen kräver att varje kommun ska ha en aktuell översiktsplan. Översiktsplanen ska utifrån kommunens långsiktiga ambitioner för en hållbar samhällsutveckling visa hur kommunen tar ställning kring användning av mark- och vattenområden samt utvecklingen av den byggda miljön. Utifrån Miljöbalken ska också konsekvenserna av en översiktsplan beskrivas och kompenseras.



Luleå kommuns översiktsplan innefattar Riktningar till Luleå 2050 samt de sex övergripande programmen som tillsammans ska ge styrning till arbetet för ett attraktivt och hållbart Luleå.

Det finns även ett antal nationella och regionala mål som kommunen måste förhålla sig till vid arbetet med att ta fram detta program. Dessa mål rör frågor om transportpolitik, investeringar i transportsystemet både nationellt och regionalt, miljö kvalitet, klimat, trafiksäkerhet samt det framtida utvecklingsarbetet för Norrbotten.

Regeringen har fastslagit att Sverige år 2030 ska ha **en fordonsflotta som är oberoende av fossila bränslen**. Detta innebär att antalet fordon som år 2030 drivs av fossila bränslen ska vara så lågt att samhällets funktioner skulle fungera även utan fossila bränslen.



**Det transportpolitiska målet** ska säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning. Berör frågor om tillgänglighet, jämställdhet, trafiksäkerhet, miljö och hälsa.

**Den nationella transportplanen** fastställs av regeringen och rör investeringar i transportsystemet. Nuvarande plan gäller för 2010-2021. Rör frågor som "hela resan" och ett transportsystem tillgängligt för alla.

I Sverige finns 16 **nationella miljö kvalitetsmål**. De mål som främst berör vägtrafiken är begränsad miljöpåverkan, frisk luft och god bebyggd miljö.

Sverige har tillsammans med de flesta länder i världen anslutit sig till **FN:s klimatmål**. Det rör minskningen av utsläpp av växthusgaser, det så kallade 2-gradersmålet som innebär att jordens medeltemperatur inte får stiga mer än 2 grader jämfört med förindustriell tid.

**Nollvisionen** innebär att ingen ska dödas eller skadas svårt i trafiken. För att uppnå nollvisionen ska gator, vägar och fordon anpassas till människors förutsättningar.

**Det regionala utvecklingsprogrammet** har tagits fram av Länsstyrelsen tillsammans med stora aktörer i länet. I programmet presenteras regionala visioner, mål och handlingsplaner med utgångspunkt i en hållbar utveckling. Programmet för fram vikten av tillgänglighet, ett hållbart transportsystem samt effektiva godstransporter och fortsatt utveckling av höghastighetsnät för internet.

**Länsplanen för regional transportinfrastruktur** är framtagen av Länsstyrelsen och där presenteras investeringsåtgärder i länets transportsystem. Länsplanen är den regionala motsvarigheten till den nationella transportplanen och i den fördelas pengar till vägar och anläggningar som inte ingår i det nationella stomvägnätet.

**Det övergripande målet för folkhälsa** är att skapa samhälleliga förutsättningar för en god hälsa på lika villkor för hela befolkningen. Det finns elva mål för folkhälsan men de mål som främst berör resor och transporter är mål rörande miljöer och produkter samt fysisk aktivitet.

**Det regionala trafikförsörjningsprogrammet** är framtaget av den Regionala kollektivtrafikmyndigheten i Norrbotten och är utgångspunkten för arbetet med att utveckla kollektivtrafiken i länet. Ambitionen är att antal resande med kollektivtrafiken ska öka samtidigt som kundnöjdheten ska vara fortsatt hög.



# Trender och utmaningar

## Fler resor och transporter

Vi reser allt mer och ökningen sker inom alla transportslag. Under 2000-talet har antalet personkilometer inom Sverige totalt sett ökat med 8,5 %. 2010 uppgick resandet till drygt 130 miljarder personkilometer i Sverige. Procentuellt sett är det tågresorna som ökar mest. Inrikes flygresor har minskat något då tåget vunnit andelar, flygresorna totalt sett ökar dock. Bilberoendet ökar allt mer bland annat orsakat av att allt fler människor får allt längre till både kommersiell och samhällelig service. Valfriheten när det gäller till exempel barnomsorg, skola och äldreomsorg har ökat. I många städer och även i Luleå har handelsområden etablerats utanför stadskärnan. Samtidigt ökar it-användningen inom alla områden. Detta ger möjlighet att ersätta vissa resor med distansmöten.

Även godstransporterna ökar, år 2010 uppgick godstransportarbetet i Sverige till 98 miljarder tonkilometer. Sedan 2000 har transportarbetet ökat med 10 %. Allt tyder på en fortsatt stark ökning inom alla transportslag.

## Klimatförändring

En av de största utmaningarna inför framtiden är utsläppen av växthusgaser och den klimatförändring de på sikt orsakar. Transportsektorn står i Sverige för cirka en tredjedel av utsläppen av klimatgaser. Åtgärder kommer att krävas inom såväl teknik som inom samhällsplanering och beteendepåverkan.

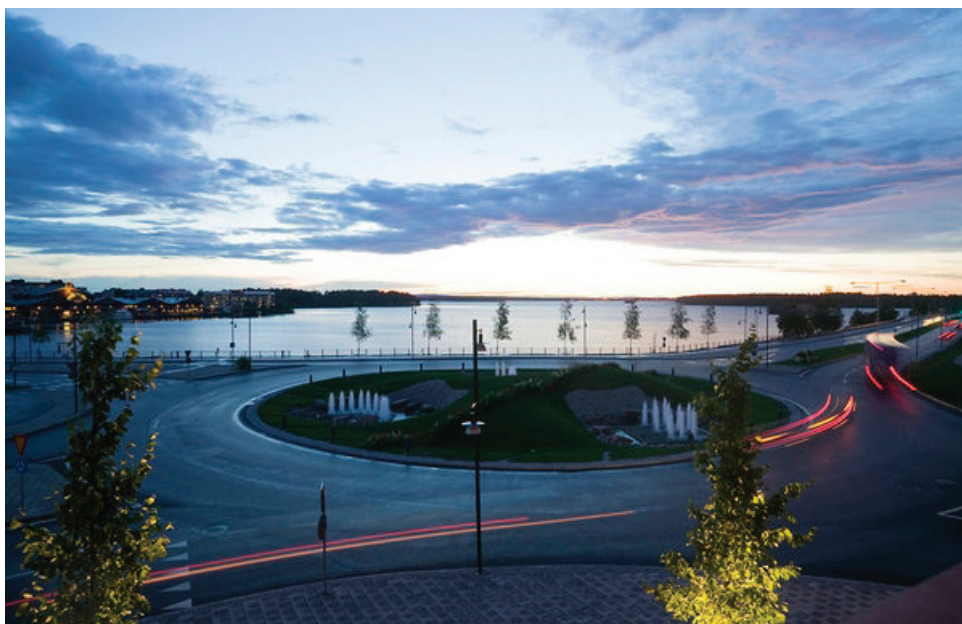


Foto: Per Pettersson

## Ordlista

**Personkilometer** är antal passagerare x sträcka i kilometer. EX: 10 passagerare i en buss som kör en sträcka på 20 km blir 10 st x 20 km = 200 personkilometer.

**Tonkilometer** är godsets vikt i ton x sträcka i kilometer.

**Transportarbete** är den storhet som används för att ange omfattning av förflyttning av passagerare eller gods. Mäts i person- eller tonkilometer.

**Barriäreffekt** innebär att en väg eller järnväg hindrar eller försvårar kontakten mellan ett områdes olika delar.

## Dyrare olja

Konsumtionen av olja ökar globalt samtidigt som oljepriset stiger. Man pratar om oljeproduktionstoppen eller "peak oil", det vill säga den tidpunkt när den maximala råolja produktionen är uppnådd, varefter den kommer att minska. Samhället har idag ett stort beroende av olja vilket gör det sårbart när tillgången minskar och priserna stiger. Behovet att hitta andra lösningar är stort.

## Satsning på attraktiva städer och miljövänligt resande

Många städer gör satsningar på att bli mer attraktiva och då är trafiken en viktig faktor för hur staden uppfattas. Under många år har bilen styrt trafikplaneringen men en övergång sker nu mot att prioritera mer miljövänliga trafikslag. Det pratas allt mer om de nackdelar som bilar för med sig, till exempel buller, avgaser och barriäreffekter. Många kommuner ställer upp mål för att öka resorna med cykel, kollektivtrafik och till fots samt mål för att minska bilresorna. Samhället har också drivit på att antalet miljöbilar ökat genom olika typer av förmåner.

## Ökade hälsoproblem

Över i stort sett hela västvärlden kan konstateras att människor blir allt fetare. Att promenera och cykla istället för att ta bilen för kortare transporter är ett viktigt sätt att få gratis motion. På senare tid har det även uppmärksammats att den fysiska planeringen kan underlätta för dessa transportformer.

## Säkrare trafik

Säkerhet prioriteras i trafikplaneringen vilket bland annat leder till smalare vägar i tätbebyggelse, vajerräcken, trafiksäkerhetskameror och fler cirkulationsplatser. Gång- och cykelvägar blir viktigare.

Sett över en längre period har antalet skadade i vägtrafiken sjunkit starkt.

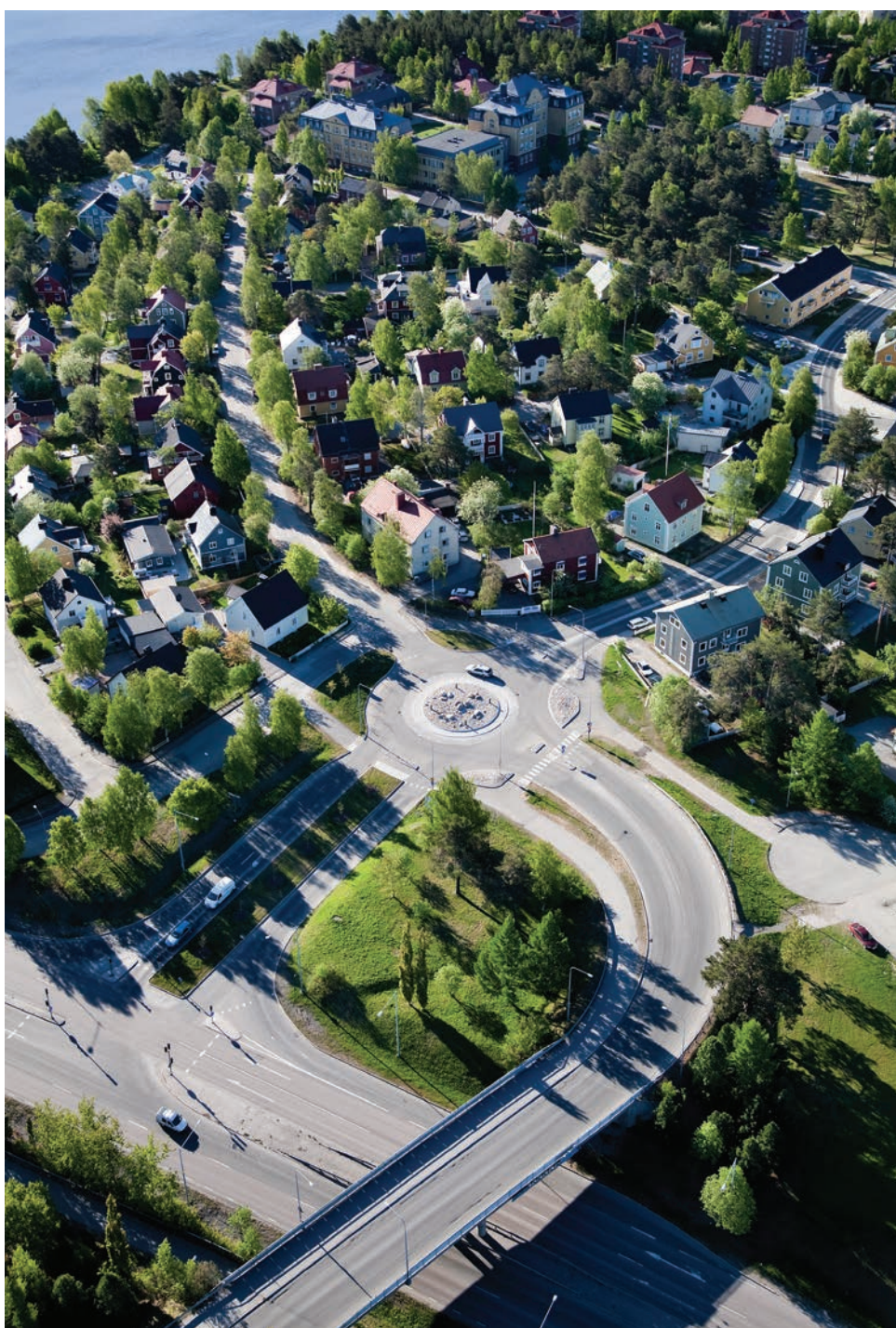


Foto: Per Pettersson



# Resor och transporter imorgon – det här vill vi och så här ska vi göra

Det övergripande målet för program F är att resor och transporter inom Luleå i högre grad än idag ska vara miljövänliga, effektiva och säkra.

Trafikmiljöer ska planeras så att de kan bidra till god framkomlighet och tillgänglighet för alla oavsett ålder, kön, funktionshinder eller om man bor på landsbygden eller i stadsbygden. Trafikens negativa miljöpåverkan ska minska genom att färre resor utförs med bil och att förnyelsebara bränslen används i högre grad för de bilresor som ändå görs. Luleås trafikmiljö ska bli mänskligare med ökad tillgänglighet för alla, färre skadade samt färre utsatta för trafikbuller och luftföroreningar. Det behövs åtgärder för att vi ska kunna fortsätta resa och transportera men även åtgärder för att inte öka behovet av resor och transporter.

För att nå det övergripande målet och utifrån det fokus som riktningarna till Vision Luleå 2050 ger, har programmet fem strategiområden, se bild till höger.

*Smarta resor och transporter* behandlar förutsättningar för resor, transporter och kommunikationer lokalt inom kommunen medan *Närhet till omvärlden* behandlar frågorna från ett regionalt, nationellt och internationellt perspektiv. *Ett transportsystem för alla* beskriver mål för förbättrad trygghet, trafiksäkerhet och tillgänglighet för alla kommunmedborgare till målpunkter inom kommunen. *God livsmiljö* beskriver målsättningar för att minska uppkomsten av störningar till följd av trafiken men också för att skydda oss mot de störningar som ändå uppkommer. Under *Framtida infrastruktur* finns en sammanfattning av reservat och markbehov för vägar, järnväg, flyg och sjöfart.

Strategiområdena visar inom vilka områden som insatser är viktiga på lång sikt. De ska ge riktlinjer för utvecklingen och lyfter fram behovet av fördjupat arbete. Utifrån strategiområdena har det gjorts en bedömning av vad som är mest avgörande och utmanande att nå till 2020. Detta har formulerats i ett antal indikatorer, se sidan 44.



## Vision 2050



### Riktning

Bygg för framtiden



### Avsiktsförklaringar

Kraftigt öka andelen lokala resor med kollektivtrafik, cykel och till fots

Agera för kommunikationer som knyter ihop vår region med andra



### Strategiområden



Smarta resor och transporter



Ett transportsystem för alla



Närhet till omvärlden



God livsmiljö



Framtida infrastruktur





# Smarta resor och transporter



## Läs mer

... om blandning av olika funktioner i program D.

Vi behöver smarta resor och transporter för ett hållbart samhälle. I Luleå ska vi ha bra förutsättningar för invånare och besökare att välja transportsätt som bidrar till att göra Luleå till en attraktiv plats. Vårt transportsystem ska vara anpassat till vad människor och naturen tål och inte bidra till den globala uppvärmningen. Dessutom ska det fungera trots sinande oljetillgångar. Vi vill ha en attraktiv stad som inte domineras av breda vägar och stora parkeringsytor.



Foto: Anders Alm

Faktisk och upplevd närhet mellan hemmet, arbete, skola, rekreation och handel är viktigt för att utveckla ett trafiksystem som är till för alla. Därför är en blandning av olika funktioner viktig.

## Viktiga principer för kommunen på lång sikt

### *Smarta val*

För ett framtida hållbart transportsystem i Luleå behöver vi prioritera alternativ till biltrafiken. Kommunen ska dels arbeta för att inte öka resebehovet men även för att de resor som måste utföras i hög grad ska ske med kollektivtrafik, cykel eller till fots.



Foto: Susanne Lindholm

Det ska vara attraktivt att välja att gå, cykla eller åka kollektivt. Luleå kommun ska arbeta för att öka medborgarnas kunskap och påverka deras beteende runt färdmedelsval. Kommunen ska även verka för bilpooler i kommunen.

Planering och byggande ska ske med tanke på ett hållbart transportsystem. När nya stadsdelar utformas ska inriktningen vara att göra det enkelt att använda andra transportmedel än bilen. Stråvan är att restiden för

cykel, buss och bil är den samma. I stadsbygden ska ny bebyggelse i första hand placeras inom cykelavstånd (ca 5 km) från Luleå centrum alternativt på platser där det finns goda möjligheter att skapa bra kollektivtrafikförbindelser, det vill säga i första hand i anslutning till befintliga kollektivtrafikstråk. För ny bebyggelse i stadsbygden ska avståndet till hållplats vara max 300 meter. Arbetsplatser och service bör också skapas inom stadsdelarna och på landsbygden för att hålla nere resebehovet.

### *Goda möjligheter att åka kollektivt*

Målsättningen är att busstrafiken på landsbygden och i stadsbygden ska fördubbla antalet resande.

Kollektivtrafiken ska erbjuda en sammanhållen rese möjlighet som omfattar lokaltrafik, länstrafik, skärgårdstrafik, tågtrafik, anropsstyrd trafik och särskild kollektivtrafik. Det ska vara attraktivt och enkelt att använda kollektivtrafiken med samordnade biljettsystem och samordnad information för olika trafikslag. Hela resan ska fungera med byteshållplatser, pendelparkering för anslutande bilister, god cykeltillgänglighet till hållplatser och cykelparkeringar med god standard.

Längs några prioriterade stråk på landsbygden ska möjligheterna att resa kollektivt vara mycket goda. Dessa stråk ska ha ett flertal avgångar varje dag, året runt. Även på kvällar och helger ska det gå bra att resa kollektivt. Lokala linjer som går mer sällan alternativt anropsstyrd trafik ska ansluta till de prioriterade stråken från övriga områden. Det ska även vara möjligt för alla att resa med särskild kollektivtrafik, till exempel med skolbussen. Skärgårdstrafiken ska utvecklas, läs mer om det i program C. Längs de prioriterade stråken ska det även finnas pendelparkeringar med motorvärmare för bil och väderskydd för cyklar för de som vill ansluta till kollektivtrafiken med bil eller cykel. Se karta på sida 22. Vid busshållplatser inom centrum, i stadsdelscentra samt vid järnvägsstationerna ska det finnas cykelparkeringar.

I stadsbygden finns idag bra rese möjligheter med busslinjer mellan de flesta stadsdelarna och Luleå centrum. På prioriterade stråk i stadsbygden ska det vara tätt mellan avgångarna och stråken ska ha en gen och snabb dragning. Prioriterade stråk ska finnas mellan centrum och de större bostadsområdena. Kollektivtrafik ska finnas även utanför de prioriterade stråken. Linjenätet behöver utvecklas med tvärförbindelser speciellt mellan stadsdelar och större målpunkter samt inom centrum. Idag angör alla lokalbussar hållplatsen på Smedjegatan. Med fler linjer och fler resenärer behövs mer yta för huvudhållplatsen i Luleå centrum. Se karta på sida 23.



Foto: Anders Alm

### Fördjupning

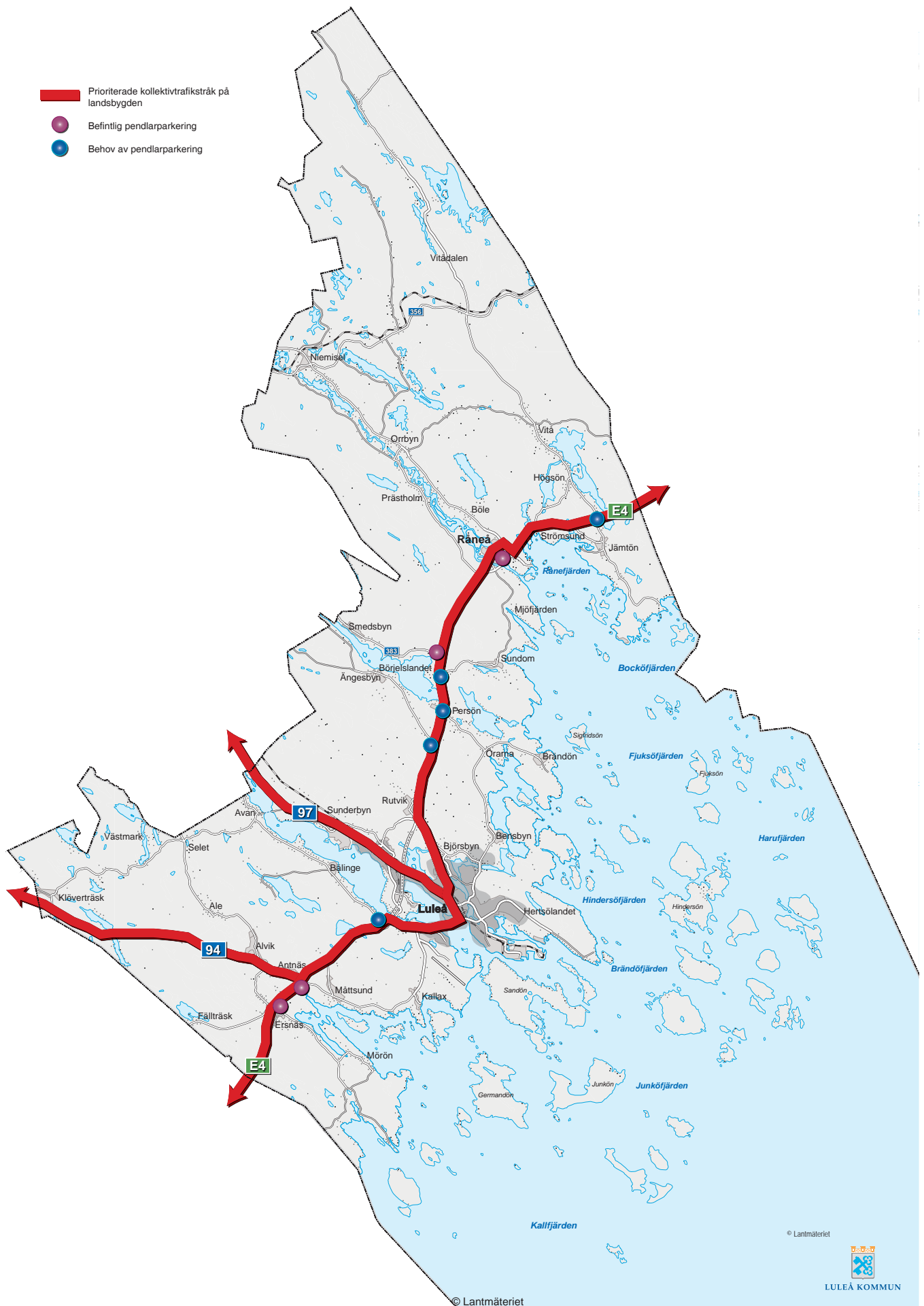
10 000 nya Luleåbor innebär en ökning av antalet resande. Om ökningen sker med biltrafik kan kapacitetsproblem uppstå med mer köbildning som följd. Kapacitetsproblem bör motverkas genom bra förbindelser för kollektiv-, gång- och cykeltrafik.

### Ordlista

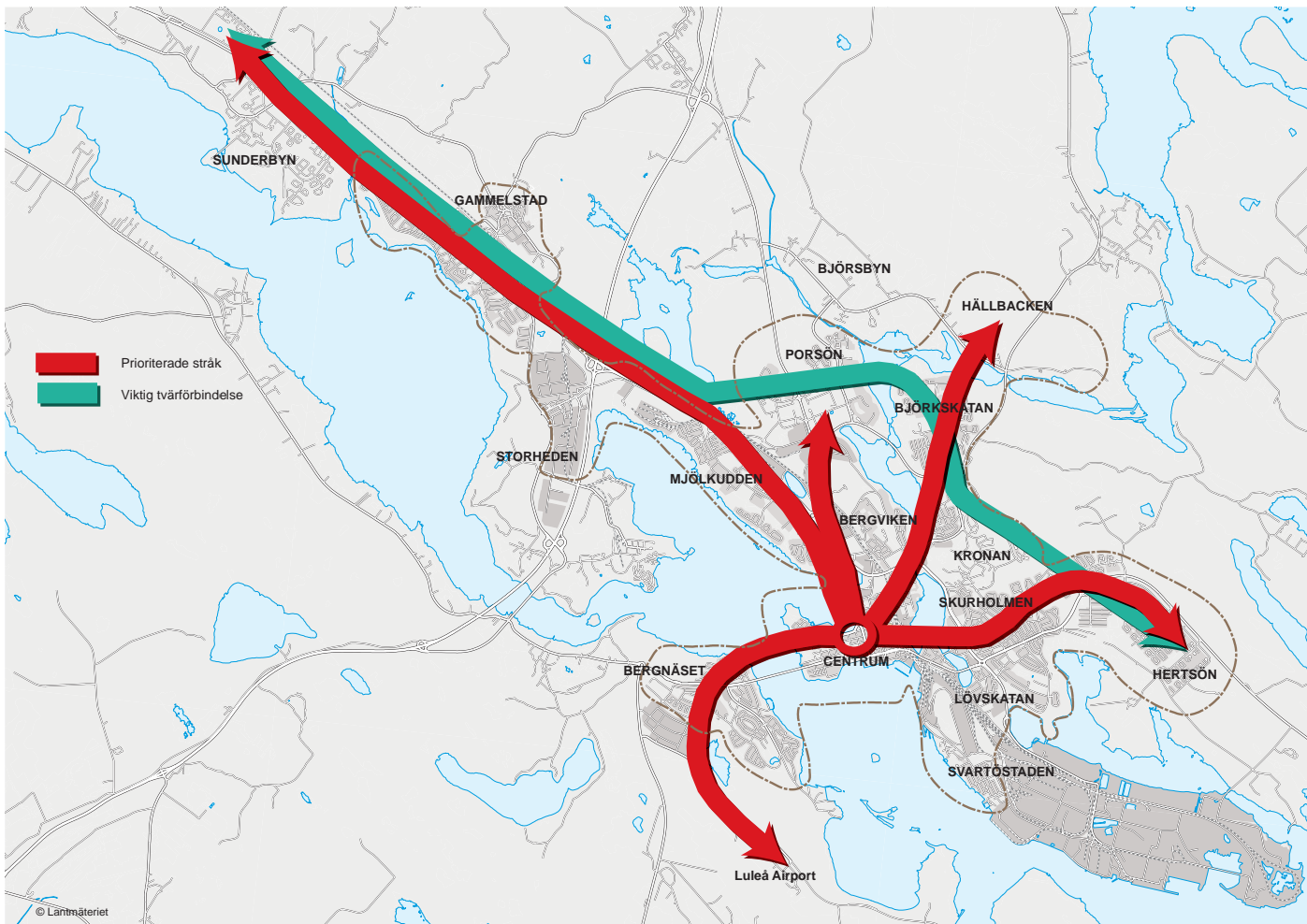
**Anropsstyrd trafik** innebär kollektivtrafik där resenären i förväg måste meddela att hon eller han vill åka med en viss tur.

**Särskild kollektivtrafik** är kollektivtrafik som är till för personer med särskilda behov, t ex färdtjänst, sjukresor och skolskjuts.





Prioriterade kollektivtrafikstråk och pendlarparkeringar på landsbygden.



Prioriterade bussförbindelser och viktig tvärförbindelse i stadsbygden.



Luleå kommun ska arbeta för gång- och cykelvägare mellan de stadsnära byarna och stadsbygden.





## Läs mer

Tekniska förvaltningen håller just nu på med en utredning om hur våra cykelvägar i stadsbygden ska se ut i framtiden. Resultatet kommer så småningom att redovisas i en rapport med namn; *Utbyggnad av cykelnätet i Luleå.*



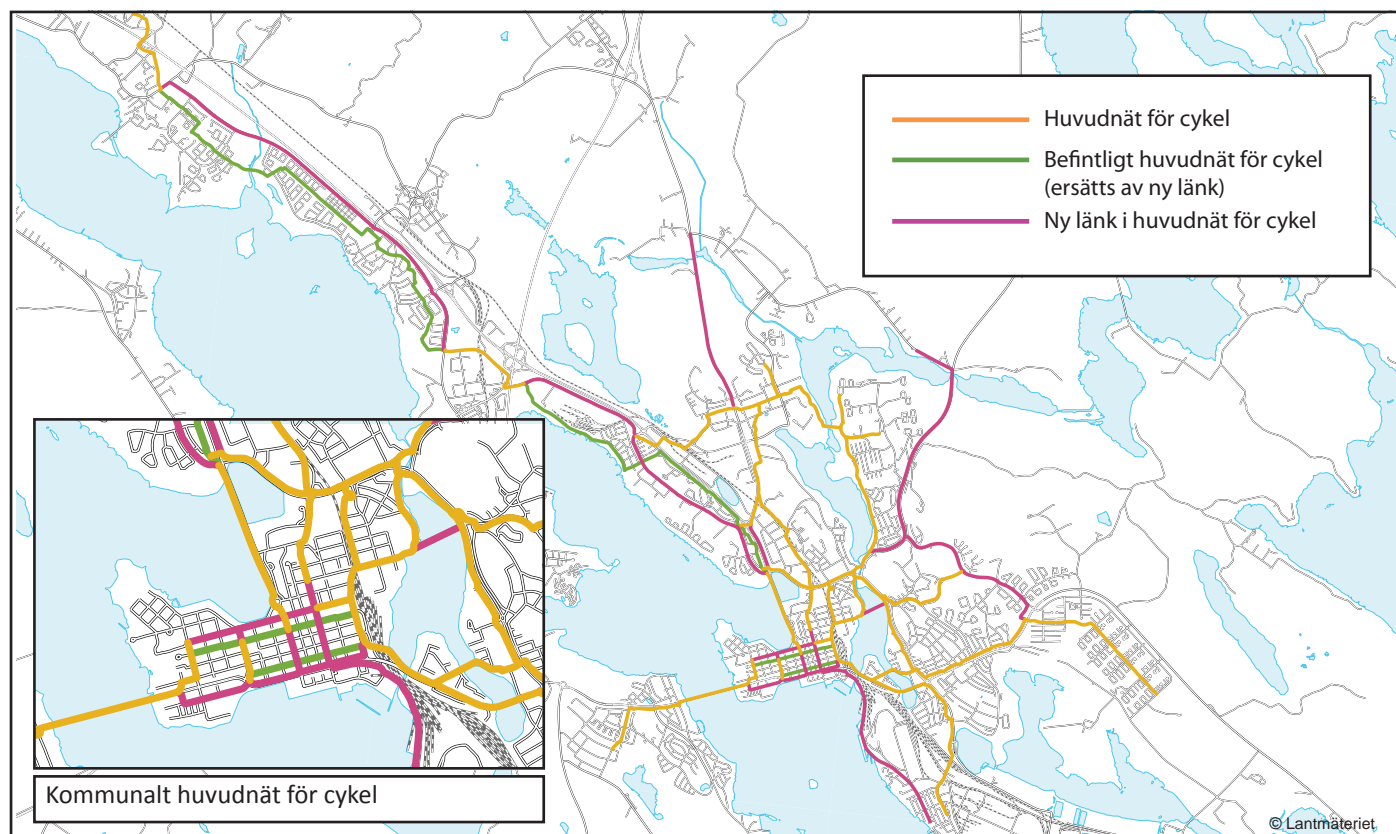
Foto: Luleå kommun

## Goda möjligheter att välja cykeln

För att skapa goda möjligheter att välja cykeln ska cykelvägnätet inom Luleå stadsbygd förbättras samt utökas med nya stråk som länkar samman stadsdelar och bidrar till minskade avstånd mellan målpunkter.

Huvudnätet för cykeltrafik ska ha banor med god framkomlighet och en gen sträckning. Det ska vara enkelt att hitta dit man ska och enkelt att förstå vad som är cykelbana respektive gångbana. Trafiksäkerheten ska vara hög och vägarna ska i stor utsträckning vara skilda från biltrafik. Huvudnätet ska prioriteras vid drift och underhåll. Minst en länk i huvudnätet med utgångspunkt i Luleå centrum ska finnas i anslutning till alla områden inom stadsbygden. De ska även finnas som tvärförbindelser mellan olika områden. Se karta på föregående sida.

Kommunen ska arbeta för gång- och cykelvägar mellan stadsbygden och de stadsnära byarna Bensbyn, Björnsbyn, Kallax, Hertsölandet och Rutvik. Kommunen ska även arbeta för att man ska kunna färdas på cykel eller till fots inom Antnäs och till dess närliggande byar, från Persön till dess närliggande byar samt inom Råneå och till dess närliggande byar.





### *Goda möjligheter att gå*

I Luleå ska förutsättningarna att ta sig fram till fots vara goda. Ett prioriterat huvudstråk med utgångspunkt i Luleå centrum ska finnas i anslutning till alla bostadsområden i stadsbygden, det ska även finnas tvärförbindelser. Dessa stråk sammanfaller ofta med huvudnätet för cykel. Nya bostads- och handelsområden ska utformas så att möjligheterna att röra sig till fots inom området är bra. Vid förbättring av gångstråken i befintliga områden prioriteras stråk till stadsdelscentrum, skolor och andra serviceanläggningar.

I Luleå centrum och på andra platser med höga flöden av gående och cyklister ska dessa i stor utsträckning ha separerade banor från varandra. Cyklister som färdas på gångbanor orsakar otrygghet och sämre framkomlighet för gående. Med hjälp av gångbanans utformning ska det därför vara enkelt att avgöra var det är tillåtet att cykla och var endast gående är tillåtna.

För att främja gåendes framkomlighet ska övergångsställen finnas vid passager av gator där det annars kan vara svårt att ta sig över.



Foto: Susanne Lindholm



## Ordlista

**Framkomlighet** beskriver hur lätt det är att ta sig fram i trafiken.

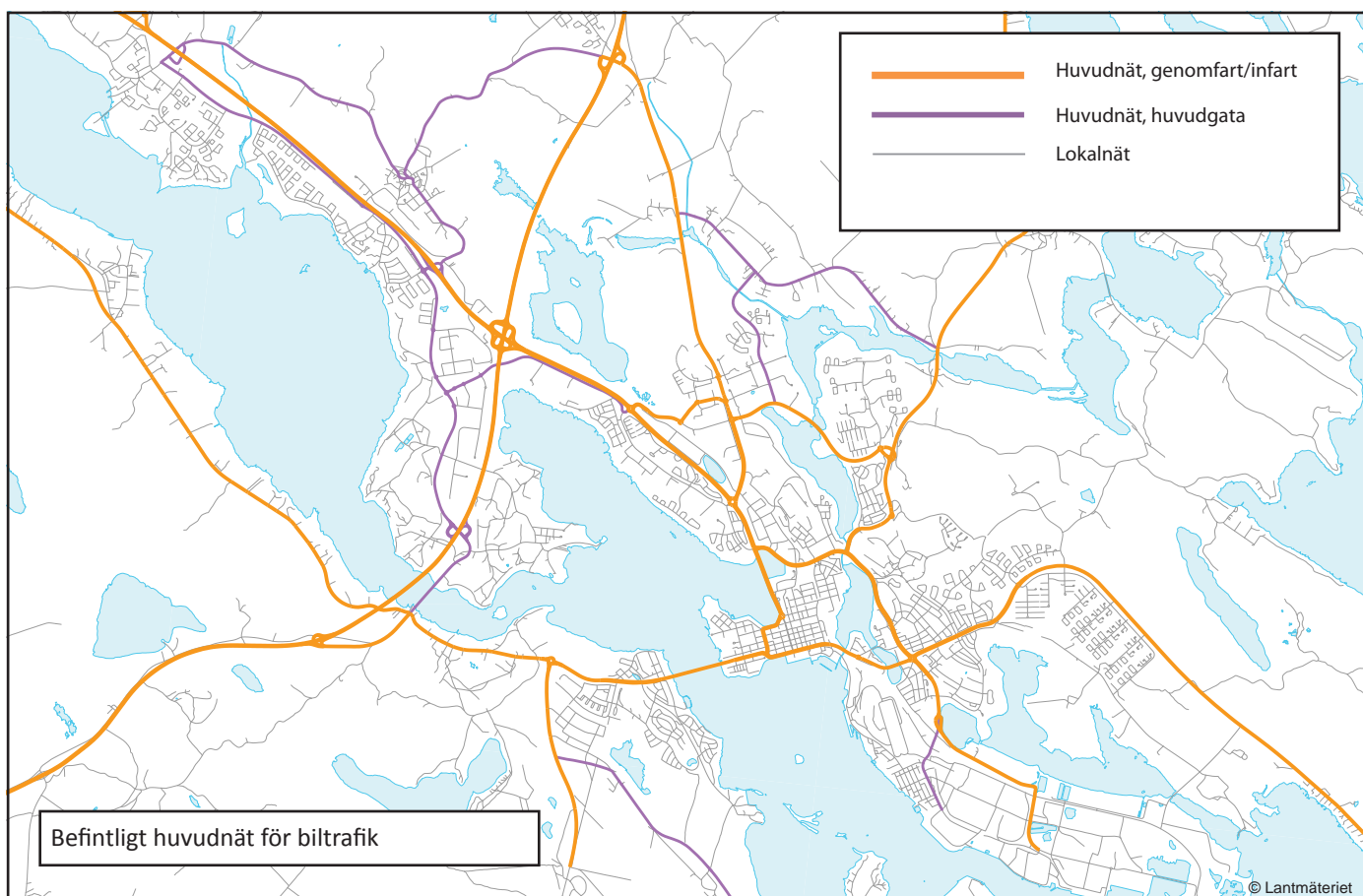
### *Huvudnät för biltrafik*

Huvudnätet för biltrafiken består av genomfarter och infarter för trafik genom tätorten eller till och från tätorten, samt huvudgator för trafik mellan stadsdelar. Övriga gator ingår i lokalnätet.

På huvudnätet för den motordrivna trafiken utanför centrum prioriteras bilars framkomlighet. Vagnätet ska ha få korsningar, god trafiksäkerhet, god bärighet och separata banor för gång- och cykeltrafik. Det är också viktigt att Räddningstjänsten har god framkomlighet vid utryckningar. God standard för godstransporter ska upprätthållas för väg E4 och riksvägarna.

Inom centrum är oskyddade trafikanter jämställda med biltrafiken på huvudnätet. Detta innebär att gående och cyklister enkelt och tryggt ska kunna färdas parallellt och korsa dessa gator.

Tung trafik ska styras till huvudnätet. I Luleå centrum och i bostadsområden ska genomfartstrafik av tung trafik undvikas.



## Parkering för bil och cykel

På gatunätet inom Luleå centrum ska utrymmet för gång-, cykel- och kollektivtrafik prioriteras gentemot gatuparkeringar. Tomtmark ska inte användas för markparkering på centrumhalvön. För att hålla nere söktrafiken i centrum ska det finnas attraktiva parkeringshus för besökande vid infarterna till centrum.

Luleå kommun ska ta fram en ny parkeringsstrategi och parkeringstal för bil med syftet att gynna handel och kollektivtrafik. Tills detta är gjort gäller nedanstående parkeringstal. Även parkeringstal för cykel ska införas för att säkerställa att cykeln blir ett konkurrenskraftigt alternativ.

### Parkeringstal för Luleå

Flerfamiljshus centrum	0,9 bilplatser/lägenhet
Flerfamiljshus Östermalm	1,0 bilplatser/lägenhet
Flerfamiljshus övriga stadsdelar och byar	1,5 bilplatser/lägenhet
Småhus med gemensam parkering	2,0 bilplatser/hus
Småhus med enskild parkering	2,0 bilplatser/hus
Detaljhandel centrum utan samnyttjande	37 bilplatser/1000 m2 BTA
Detaljhandel centrum med samnyttjande	30 bilplatser/1000 m2 BTA
Kontor centrum utan samnyttjande	22 bilplatser/1000 m2 BTA
Kontor centrum med samnyttjande	11 bilplatser/1000 m2 BTA

Parkeringstalen för Luleå fastställdes 1993 och gäller till dess att nya parkeringstal antas.

### Läs mer










... om trafiksystemet i centrum i program C.

### Ordlista

**Parkeringstal** används då nya bostäder och verksamheter byggs och anger hur många parkeringsplatser som ska finnas inom fastigheten.



## Påverkan

-  Effektiv användning av mark och befintlig infrastruktur samt effektiv och långsiktig planering.
-  Fler går, cyklar eller väljer kollektiva transportsätt.
-  Effektiv användning av särskild kollektivtrafik.
-  Ökad tillgänglighet till arbetsplatser samt ökad tillgång till arbetskraft.
-  Förbättrade förutsättningar för centrumhandeln.
-  Effektiva och samordnade transporter av varor.
-  Möjlighet för fler företag att etablera sig i Luleå.
-  Minskad tillgång till gatu-  
marksparkeringar för bil i Luleå centrum.
-  Ökade kommunala kostnader för kollektivtrafik och beteendepåverkande arbete.

Läs mer i bilaga 2

## Det här ska Luleå kommun arbeta för till 2020:








-  Aktivt arbeta för att fördubbla antalet resande med kollektivtrafiken i stads- och landsbygd.
-  Där många boende har mer än 400 meter till busshållplats inom stadsbygden ska cykelparkering byggas vid hållplatsen.
-  Det kommunala cykelvägnätet ska utökas och förbättras med syftet att skapa bättre möjligheter att välja cykeln.
-  Det kommunala gångnätet ska förbättras i syfte att skapa bättre möjligheter att gå.
-  Lyfta fram behovet av nya cykelvägar längs det statliga vägnätet i kontakter med Trafikverket och Länsstyrelsen.
-  Aktivt arbeta med att öka kunskapen om färdmedelsval samt påverka invånarna att välja mer miljövänliga transportsätt. Inom kommunen ska det finnas en resurs med särskilt ansvar för detta.
-  En ny parkeringsstrategi med syftet att minska bilanvändandet ska tas fram. Nya parkeringstal för bil och cykel ska fastställas.



Foto: Susanne Lindholm





Foto: Susanne Lindholm







# Ett transportsystem för alla



Att erbjuda trygga, tillgängliga och trafiksäkra lösningar är viktigt för att ge alla luleåbor möjlighet att delta i och bidra till en utveckling av samhället. Det betyder att människor oavsett ålder, kön, funktionsnedsättning eller ekonomiska förutsättningar ska ha samma möjlighet att nå de målpunkter (arbete, skola, affärer, evenemang) som behövs för ett väl fungerande och inspirerande vardagsliv.

## Viktiga principer för kommunen på lång sikt

### Ordlista

Med **tillgänglighet** menas hur lätt det är att nå utbud och aktiviteter i samhället.

**Trygghet** är den upplevda känslan av säkerhet.

**Oskyddade trafikanter** är gående, cyklister och mopedåkare.

Med **vinterväghållning** menas drift av vägnätet vintertid, t ex plogning och sandning.

### *Tillgängliga resor*

För att göra det möjligt för alla att välja miljövänliga färdmedel prioriteras närhet till kollektivtrafik, ett väl utbyggt nät av gång- och cykelvägar med god standard och trygga miljöer där många oskyddade trafikanter vistas. Stråk för gående ska ha en hög standard gällande trygghet och säkerhet samt ha en utformning och möblering som gör att dessa är anpassade för alla. Tryggheten på en plats kan förändras över dygnet. Därför ska det finnas alternativa vägval längs huvudcykelstråken inom stadsbygden. Möjligheten att nå målpunkter inom stadsbygden är beroende av farbarheten på gångbanor och cykelvägar. Därför prioriteras huvudstråk för gående och cyklister samt busshållplatser och busstråk vid vinterväghållning. På sikt ska alla hållplatser för kollektivtrafik samt gångpassager och övergångsställen vara tillgänglighetsanpassade.

### *En säker trafikmiljö*

Utgångspunkten för trafiksäkerhetsarbetet är Nollvisionen; ingen ska behöva dödas eller skadas allvarligt i trafiken. Kommunen ska utforma trafikmiljön säkerhetsanpassad och förlåtande samt verka för ett höjt säkerhetsmedvetande hos trafikanterna.

Hastigheter ska anpassas till den grad av krockvåld som människan klarar av. Därför prioriteras låga hastigheter på de gator där oskyddade trafikanter och bilar delar på gatuutrymmet både i stadsbygden och på landsbygden. Gatornas utformning ska vara självförklarande och spegla vilken hastighet som gäller. Det är särskilt viktigt att tillskapa säkra gång- och cykelvägar till skolor och andra serviceinrättningar.

Andelen singelolyckor bland oskyddade trafikanter ska minska. Kommunen ska förbättra halkbekämpningen för att minska halkolyckor samt öka satsningen på cykelvägsunderhåll så att cykelvägnätet håller en hög ytstandard för att minska olyckor med cykel.



Foto: Luleå kommun

### Det här ska Luleå kommun arbeta för till 2020:

- ▶ Tillgänglighetsanpassa alla gångpassager och övergångsställen i Luleå centrum.
- ▶ Tillgänglighetsanpassa busshållplatser. Hållplatser med många påstigande prioriteras.
- ▶ Olycksstatistik ska i större utsträckning användas som underlag vid planering av halkbekämpning. Metoderna för halkbekämpning ska utvecklas. Kommunen ska arbeta med information till medborgare om hur riskerna för halkolyckor kan minskas. Detta ska leda till att antalet singelolyckor bland gående och cyklister minskar.
- ▶ Införa högst 30 km/h på alla lokalgator i bostadsområden. Där många oskyddade trafikanter korsar bilvägar ska passager utformas så att biltrafikens hastighet blir högst 30 km/h.
- ▶ Utreda och prioritera insatser för att öka säkerheten på skolvägar.

### Påverkan

- + Fler går, cyklar eller väljer kollektiva transportsätt.
  - + Ökad trygghet.
  - + Minskat behov av exempelvis färdtjänst genom förbättrad tillgänglighet.
  - + Högre standard på gång- och cykelvägar.
  - + Förbättrad trafiksäkerhet.
  - + Friskare luleåbor.
- Läs mer i bilaga 2





# Närhet till omvärlden



Att vara nära omvärlden är viktigt för Luleå. Snabba och effektiva sätt att kommunicera med övriga Sverige och världen är avgörande för att regionen ska fortsätta växa och utvecklas. Det handlar om att fysiskt kunna ta sig dit man vill, men också om att stanna där man är och ändå ta del av allt där utanför.

Närhet till omvärlden spelar också stor roll för länets godstransporter; allt från transporter av malm till livsmedel ska fungera, oavsett transportsätt. Att vara nära omvärlden är viktigt för att synliggöra Luleå och förstärka Luleå som en viktig del av Norrbotten, Sverige och världen.

## Viktiga principer för kommunen på lång sikt

### *Hållbara resor och transporter till omvärlden*

I Luleå ska det finnas goda möjligheter att välja att resa med tåg eller buss till och från Luleå. Godstransporter ska vara resurseffektiva och samordnade. För att godstransporterna ska ge så låg påverkan på miljön som möjligt bör de i så stor utsträckning som möjligt ske via järnväg och sjöfart.

### Ordlista

På en **kombiterminal** sker omlastning mellan olika transportslag. Luleås kombiterminal är belägen i Gammelstad.

Luleå kommun ska verka för fortsatt drift av kombiterminalen som utgör en viktig funktion för samordning av transporter mellan tåg och lastbil. Kombiterminalen i Luleå är utpekad som en central terminal och kommunen ska verka för att den ska fortsätta vara det.

Kommunen ska även utreda möjligheter till samordning av de egna transporterna.

## Järnväg

Norrbotniabanan är en del av Botniska korridoren. Luleå kommun ska i samarbete med andra aktörer aktivt arbeta för ett beslut om att Norrbotniabanan ska byggas.

Norrbotniabanan är en förutsättning för fler, mer hållbara och säkra resor och transporter till och från regionen samt ökade möjligheter för pendling i norra Norrland. Norrbotniabanan är även viktig för att förbättra kommunikationerna lokalt inom kommunen. En östlig dragning av järnvägen skulle bidra till att länka samman flygplatsen och järnvägen på ett effektivt sätt. Förbi Antnäs förordar kommunen alternativet längs E4. En ny järnväghållplats i Antnäs i samband med Norrbotniabanan bidrar till bättre förbindelser mellan Sörbyarna och Luleå stadsbygd.

Luleå kommun ska även arbeta för att förverkliga planerna på dubbelspår för tågtrafik mellan Luleå och Boden samt utvecklad persontrafik på sträckan Luleå- Kalix-Haparanda. Med en utbyggd järnväg och utökad tågtrafik skapas möjlighet för arbetspendling från grannkommunerna med tåg.

Ett attraktivt resecentrum i Luleå centrum kan både bidra till en god resandeutveckling på järnvägen och till en utveckling av innerstaden. Resecentret ska fungera som en kopplingspunkt mellan olika kollektivtrafikslag, mellan den lokala och regionala busstrafiken och den regionala och nationella tågtrafiken. Cykelförbindelserna till resecentret ska vara mycket goda och i nära anslutning ska det finnas cykelparkeringar av hög standard.

För att skapa utrymme för ett resecentrum samt förtätning av centrum måste de nuvarande platserna för frilast och persontågsuppställning flyttas. Trafikverket utreder nya platser för detta, av de olika alternativen för frilast förespråkar kommunen det i anslutning till kombiterminalen på Tuvåkra.

## Sjöfart

Kommunen ska arbeta för att stärka Luleå Hamns position som en av Sveriges största hamnar. Luleå Hamn och anslutande farleder är utpekade som riksintressen och utsedda av EU som en del av TEN-T. Regeringen har föreslagit att hamnen ska utpekas som en Core-hamn. Kommunen stödjer detta förslag och ska arbeta för att Luleå Hamn ska vara en utpekad Core-hamn.



Foto: Luleå kommun



Botniska korridoren

## Ordlista

**TEN-T** är ett transeuropeiskt nätverk för att knyta samman och förbättra transporter och infrastruktur inom EU. I nätverket ingår vägar, hamnar, järnväg, flygplatser och gränspassager.

**Botniska korridoren** är en prioriterad del av det transeuropeiska transportnätet där bland annat Norrbotniabanan ingår.

En **core hamn** är en särskilt prioriterad hamn.



## Ordlista

**Farled** kan beskrivas som en väg på havet.

## Läs mer

... om farligt gods i strategiområdet *God livsmiljö*.

... om placering av nya industriområden i program D.

... om nya vägförbindelser i strategiområdet *Framtida infrastruktur*.

Luleå kommun ska även arbeta för att hamnen ska hantera större mängder gods. För att säkerställa sjöfarten samt att kunna erbjuda större och mer djupgående båtar att anlöpa Luleå Hamn ska kommunen arbeta för en fördjupning av farlederna. Hamnen ska ha bra markförhållanden och goda väg- och järnvägsförbindelser.

### *Flyg*

Med Luleås och Norrbottens läge på världskartan är flyget en viktig förbindelse mot omvärlden för både näringsliv och privat resande. För att ge möjlighet till effektiva transporter ska Luleå kommun stödja arbetet med att bibehålla Luleå Airport som navet för flygtrafik till och från den nordliga regionen.

### *Transporter på väg*

Många av gods- och varutransporterna i Norrbotten är idag inte möjliga att genomföra på annat sätt än med lastbil. Luleå kommun ska därför verka för att länets europavägar och riksvägar ska ha god framkomlighet och trafiksäkerhet.

Bodenvägen och Svartövägen är utpekade som riksintresse för transporter mot Luleå Hamn och som rekommenderad transportväg för farligt gods. Detta innebär att sträckningen även framöver måste ha god framkomlighetsstandard för stora fordon, men innebär också restriktioner vad gäller närhet till bebyggelse.

Industrier eller störande verksamheter bör ligga nära infartsvägarna till Luleå för att möjliggöra god tillgänglighet och minska risken för störningar. Nya industriområden bör placeras i närheten av järnväg.

Transporter som är ovanligt höga och kommer norrifrån till Luleå stadsbygd är hänvisade till att använda Bensbyvägen eftersom det är den enda infarten till Luleå Hamn utan begränsning i höjdded. Bensbyvägens framkomlighetsstandard får därför inte begränsas så länge inget annat alternativ finns. I reservatet för Norrleden ingår ny vägförbindelse från E4 i Rutvik till Luleå Hamn och Svartön. Med denna väg kan Bensbyvägen ges en annan roll i vägnätet.

### *Möjlighet till möten utan att resa*

För möten i tjänsten ska det finnas bra digitala lösningar. Ett möte ska inte behöva föregås av en fysisk resa. Luleå kommun ska arbeta för att öka kunskapen om och användningen av distansteknik.



## Det här ska Luleå kommun arbeta för till 2020

- ▶ Att en större andel av arbetspendlingen till och från Luleå sker med kollektiva färdmedel.
- ▶ Att ett resecentrum ska vara byggt i centrala Luleå.
- ▶ Att stärka Luleå Hamns position som en av Sveriges största och som Core-hamn genom att farleden fördjupas och hamnområdet utvecklas. Målet är att hantera 20 miljoner ton gods år 2020.
- ▶ I samarbete med berörda aktörer aktivt arbeta för ett beslut om att Norrbotniabanan ska byggas.
- ▶ Verka för att länets europavägar och riksvägar ska ha god framkomlighet och trafiksäkerhet.
- ▶ Verka för bra standard och framkomlighet på befintlig järnväg.
- ▶ Verka för att säkerställa driften av kombiterminalen och att den ska fortsätta vara en central terminal.
- ▶ Stödja arbetet med att bibehålla Luleå Airport som navet för flygtrafik till och från den nordliga regionen.

## Påverkan

- + Möjlighet att nå många olika kompetenser och större kundunderlag.
- + Förbättrade möjligheter att använda kollektiva färdmedel för att resa långa avstånd till arbete, skola eller andra aktiviteter.
- Ökade kommunala kostnader för kollektivtrafik och muddring.

Läs mer i bilaga 2



Foto: Luleå kommun





# God livsmiljö



## Läs mer

...om ökningen av andelen hållbara transporter under strategiområdet *Smarta resor och transporter*.

...om utformningen av nya bostadsområden i program D.

## Ordlista

Med **utsatt för trafikbuller** menas en genomsnittlig nivå över 55 dBA vid fasad.

Ett trafiksystem som inte påverkar vår hälsa eller miljön negativt bidrar till att skapa en attraktiv stad. Lokalt är det främst biltrafiken som har en negativ påverkan genom avgaser och buller.

Detta strategiområde handlar både om att minska uppkomsten av störningar men också om att skydda sig mot de störningar som ändå uppkommer. Allt kommer inte att kunna lösas med tekniska lösningar utan för att uppnå detta spelar också människors beteende en stor roll.

## Viktiga principer för kommunen på lång sikt

### *Bullerfria bostadsmiljöer*

Lokalisering av nya bostäder ska antingen göras i områden som inte är utsatta för trafikbuller eller så ska bostäderna utformas på ett sådant sätt att de boende skyddas från bullret. Vid nyetableringar av bostäder ska åtgärder även vidtas för att skapa goda utomhusmiljöer. De riktvärden som riksdagen antagit ska uppfyllas.

Kommunen ska arbeta för att minska trafikbullret vid befintliga bostäder. Avskärmande åtgärder för buller ska inte utformas eller placeras så att de skapar en otrygg eller oattraktiv miljö för oskyddade trafikanter. Längs vägar där bullerplank är olämpliga bör åtgärder istället göras för att minska uppkomsten av buller, t.ex. minska biltrafiken, sänka hastigheten eller leda om biltrafiken. På vissa platser är det tekniskt omöjligt att lösa bullerproblematiken utomhus, kommunen ska då arbeta för bullerfria miljöer inomhus.

## God luftkvalitet

De problem med luftkvaliteten som idag finns i Luleå centrum kommer till stor del från vägtrafiken. Ett särskilt åtgärdsprogram ska tas fram med syftet att på kort sikt följa miljökvalitetsnormerna för kvävedioxid och på längre sikt säkerställa att normerna inte riskerar att brytas igen. För att minska halten kvävedioxid krävs åtgärder som minskar vägtrafiken och åtgärder som minskar det genomsnittliga fordonets utsläpp av kväveoxider (både NO och NO<sub>2</sub>).

Långsiktigt ska kommunen arbeta för att luften i Luleå ska vara så ren att människor, djur, natur, byggnader och kulturvärden inte tar skada. Hälsopåverkande utsläpp från biltrafiken ska minska.

## Farliga transporter med lägre risk

Kommunen ska arbeta för att transporter av farligt gods på väg genom Luleå centrum upphör. Inriktningen ska vara att dessa transporter ska använda de rekommenderade färdvägarna för farligt gods och att endast de som har sin målpunkt i centrum ska åka in där.

Ny bostadsbebyggelse ska inte placeras så att det innebär risk för människors hälsa och säkerhet. Länsstyrelsens rekommendationer för skyddsavstånd till transportleder för farligt gods på väg och järnväg ska beaktas vid planering av ny bebyggelse.



Foto: Per Pettersson

## Fördjupning

Genom att underlätta för gång och cykeltrafikanter och genom att styra och/eller minska trafiken i vissa gaturum kan halterna av luftföroreningar minskas.

Luftkvaliteten kan även förbättras genom strategisk gaturengöring och dammbekämpning, miljözoner, parkeringar utanför centrum, bil- och cykelpooler samt beteendepåverkansprojekt.

## Ordlista

**Farligt gods är** ämnen och produkter med egenskaper som kan skada människor, djur, miljö och egendom om de inte hanteras rätt vid transport.





Foto: Luleå kommun

### *Minskad användning av fossila bränslen*

En stor del av våra resor och transporter sker idag med fordon som drivs av bensin eller diesel. Användningen av fossila bränslen bidrar i hög grad till ökad växthuseffekt och därmed påföljande klimatförändringar. Luleå kommun ska ta sitt ansvar och aktivt arbeta för en minskning av användningen av fossila bränslen. Vårt beroende av olja ska minska så att samhället fungerar bra även den dag tillgången på olja är begränsad.

Kommunen ska ge förutsättningar för en ökad användning av alternativa bränslen och arbeta för att användningen av fossila bränslen till transporter ska minska starkt. Kommunen ska vara ett föredöme för andra aktörer och privatpersoner när det gäller ekologiskt hållbara transporter.

#### Påverkan



Friskare luleåbor och renare luft.



Konsekvenserna av eventuella olyckor i samband med transporter av farligt gods minskar.



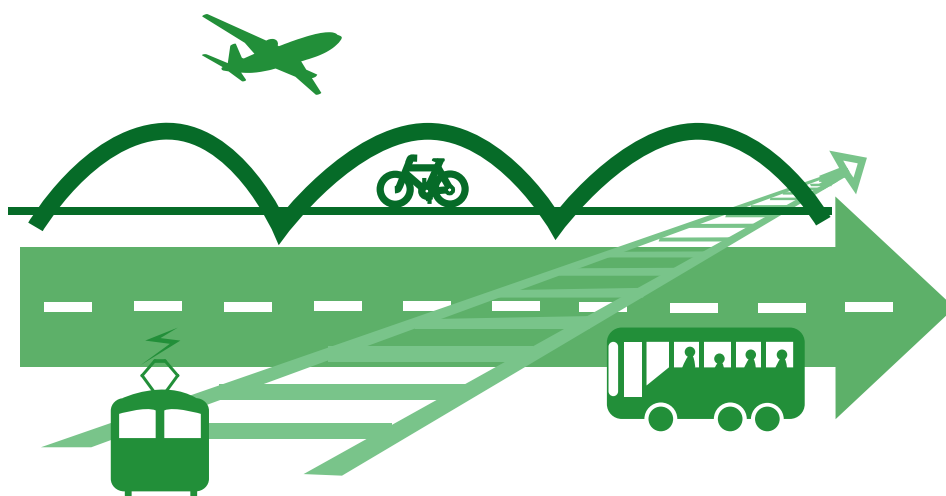
Ökade kommunala kostnader för bullersanering.

Läs mer i bilaga 2

#### Det här ska Luleå kommun arbeta för till 2020

- ▶ Bygga bulleravskärmande åtgärder där de genomsnittliga trafikbullernivåerna överstiger 60 dBA utomhus vid bostadsfasad längs det kommunala vägnätet. Där det är tekniskt omöjligt att bygga avskärmande åtgärder ska fastighetsägare erbjudas bidrag för åtgärder på fasad, exempelvis på fönster och ventilation, om nivån inomhus överstiger 30 dBA i genomsnitt.
- ▶ Ett åtgärdsprogram för bättre luftkvalitet i centrala Luleå ska tas fram med syftet att klara miljökvalitetsnormen för luft.
- ▶ Åtgärder ska leda till att 75 % av busstrafiken inom Luleå drivs med alternativa bränslen.
- ▶ Åtgärder ska leda till att 75 % av kommunens tjänstebilar drivs med alternativa bränslen.

# Framtida infrastruktur



Infrastruktur är nödvändigt för att samhället ska fungera. I takt med att Luleå utvecklas måste även kommunens infrastruktur byggas ut och förändras. Hur framtiden kommer att se ut vet vi inte idag och därför är det viktigt att vi idag inte bygger bort det som då kan behövas.

Genom att avsätta mark för större infrastruktursatsningar som järnvägar, vägar och broar ges Luleå en chans att växa.

## Behov av nya vägar

Norrleden och Söderleden tillhör de större objekten bland reservaten. Tillsammans bildar de fullt utbyggda en ringlinje runt Luleå stadsbygd. Norrleden och Söderleden innebär bättre förbindelser mot hamnen och flygplatsen samt avlastar det befintliga vägnätet genom Luleå stadsbygd och Gäddvik.

Längs väg 97 och E4 är det viktigt att mark finns tillgänglig för trafiksäkerhetsåtgärder med mitträcken, planskildheter och separat cykelbana.

Det planerade nya bostadsområdet Hällbacken behöver få en genare förbindelse till Björkskatan och därmed till service som butik och skola.

## Järnväg och flyg

Norrbotniabanan som en del av Botniska korridoren är det långsiktigt viktigaste infrastrukturprojektet i övre Norrland. En ny kustjärnväg får mycket stor betydelse för såväl arbetsmarknad och näringsliv som samhällsutveckling på Nordkalotten, i norra Sverige och i Luleå. Både det

### Läs mer

I dokumentet Områdesrekommendationer återfinns mer information om reservat för infrastruktur och ställningstaganden till riksintressen.

### Ordlista

**Infrastruktur** är anläggningar som behövs för att samhället ska fungera, t.ex. vägar, hamnar och elledningar.

**Reservat** är mark som sparas för ett visst ändamål för att i framtiden kunna bebyggas med t ex ny järnväg.


**Säckstation** är en järnvägsstation som ligger längst in på en återvändsgränd.








## Påverkan


 Tillgängliggör Luleå i regionen.


 Samordnade och hållbara transporter av varor med tåg.


 Ny järnväg och resecentrum bidrar till förbättrade möjligheter att använda kollektiva färdmedel för att resa långa avstånd till arbete, skola eller andra aktiviteter.


 Ökat kundunderlag och möjlighet för fler företag att etablera sig i Luleå.


 Möjlighet att nå många olika kompetenser.


 Stärker de samlande byarna Råneå och Antnäs.

 Förbifarter minskar barriärefekter i byarna och möjliggör för fler bostäder.

 Nya vägar och järnvägar påverkar orörd skog, odlingsmark, strandområden och områden som skyddas för dess natur- eller kulturvärden.

 Nya järnvägar skapar buller och vibrationer i områden som idag inte är påverkade.

 Byggandet av nya vägar och järnvägar kräver initialt mycket material.

 Nya vägar leder till mer biltrafik.

Läs mer i bilaga 2

östliga och västliga reservatet för Norrbotniabanan genom Luleå behålls. Kommunen förordar dock en östlig dragning för att knyta ihop järnväg och flyg samt för att undvika att Luleå C blir en säckstation.










Från Luleå stadsbygd finns även järnvägsreservat längs Haparandavägen för en järnvägsförbindelse mot Kalix och Haparanda längs kusten. Kommunen ser detta som en fortsättning av Norrbotniabanan.

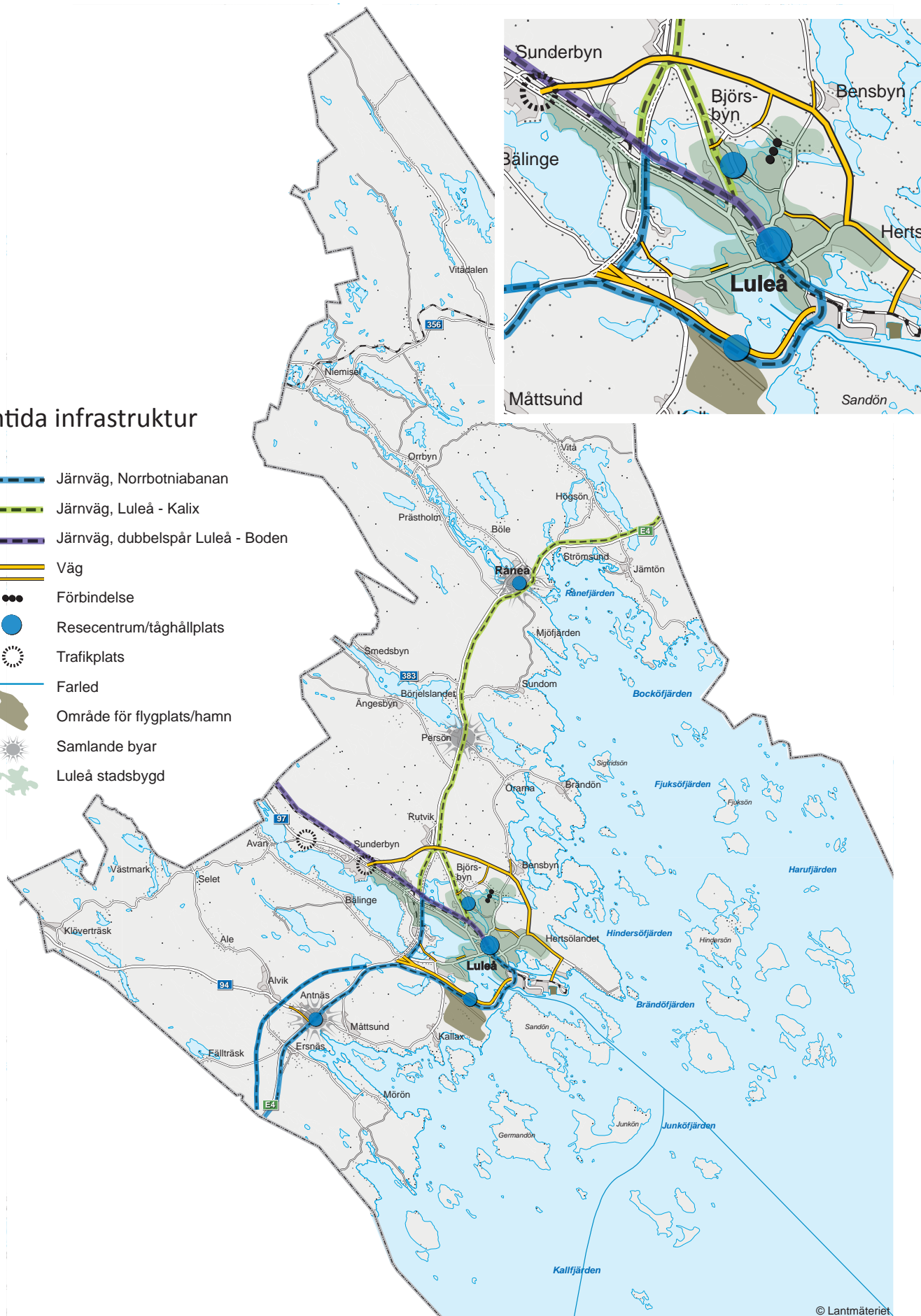
Mellan Boden och Luleå behövs en satsning på dubbelspår för att förbättra kapaciteten för ökade person- och godstransporter.

För att hela resan ska fungera behöver det finnas anslutningsmöjligheter mellan tåget och annan kollektivtrafik, bil och cykel. Mark behöver avsättas för resecentrum i centrala Luleå och hållplatser vid flygplatsen, i Antnäs och Råneå.

Mark reserveras för att möjliggöra utveckling av flygplatsen och för att skapa handlingsfrihet för fraktflyget.

## Framtida infrastruktur

-  Järnväg, Norrbotniabanan
-  Järnväg, Luleå - Kalix
-  Järnväg, dubbelspår Luleå - Boden
-  Väg
-  Förbindelse
-  Resecentrum/tåghållplats
-  Trafikplats
-  Farled
-  Område för flygplats/hamn
-  Samlande byar
-  Luleå stadsbygd



© Lantmäteriet



# Reservat - Vägnät

Objekt	Sträcka	Motiv
Norrleden	Väg 97 vid Hammaren - norr om Kyrkbyn – väg E4 trafikplats Rutvik - norr om Hällbacken – Hertsön – Luleå Hamn.	Bättre tillgänglighet till Luleå Hamn. Tvärförbindelse för stadsdelar och byar norr om Luleå tätort. Avlastning av tätorten från tung trafik och farligt gods. Delas upp i nedan angivna delsträckor.
Norrleden – väster om Rutvik	Från E4 Rutvik – förbifart Kyrkbyn - till trafikplats väg 97/ Sunderbybäcken.	Avlastning av trafik från Världsarvet Gammelstads kyrkstad.
Norrleden - trafikplats	Väg 97 trafikplats vid Sunderbybäcken/Hammaren inklusive att ta bort befintlig trafikplats S Sunderbyn.	Ger god anslutning till Hammaren och Södra Sunderbyn samt till nya arbetsplatsområden längs Rv97. Avlasta Mariebergsvägen. Bättre trafiksäkerhet och framkomlighet än dagens lösning för trafikplats.
Norrleden – öster om Rutvik	E4 Rutvik - mellan Hällbacken och Bensbyn - Hertsön – Luleå Hamn.	Framtida förbindelse av hög klass till strategisk hamn och industriområdet Svartön.
Norrleden - anslutning	Norrleden - anslutningsväg Björnsbyn.	Förbindelse mellan Norrleden och Hällbacken/Björnsbyn/Porsön.
Söderleden	Från E4 trafikplats Gäddvik södra – söder om Gäddvik – Lulviksvägen Alternativt: E4 trafikplats Gäddvik norra - bro över älven – väg 616 (Älvbrovägen).	Bättre tillgänglighet till flygplatsen. Idag hög trafikbelastning genom Gäddvik. De olika lederna ger fördelar för norrgående respektive södergående trafik. Framtiden får utvisa om båda behövs.
Söderleden etapp II	Lulviksvägen - Hamnholmen – Svartön.	Bättre förbindelse för trafik mellan E4 söderut och Luleå Hamn/Svartön, samt mellan dessa områden och flygplatsen. Tas inte med i ÖP för endast vägtrafikbro, men i kombination med en järnväg bör också bro för vägtrafik övervägas. Om det blir en järnvägsbro så är minimikravet att den också innefattar en GC-väg.
Väg E4 – trafikplats Ersnäs		Olycksdrabbad korsning. Ökad trafiksäkerhet och förbättrad framkomlighet för boende i Ersnäs och trafiken längs väg E4.
Väg 97 mitträcke + planskildheter + parallell GC-väg	Luleå- kommungräns Boden. Trafikplats vid Bränslan, Sunderbybäcken, avfart färja.	Ökad trafiksäkerhet på högtrafikerad och olycksdrabbad väg. Viktigt pendlingsstråk mellan Boden och Luleå, samt till Sunderby sjukhus.
Förbifart Bensbyn	Väster om Bensbyn.	Avlastning av trafik genom byn. Bensbyn är en by med expansionsmöjligheter.

Förfart Antnäs	Söder om Antnäs till en trafikplats på E4 som förskjutits söderut.	Väg 94 genom Antnäs utgör en barriär mellan norra och södra delen av byn. I kombination med en flyttning av trafikplatsen vid ett bygge av Norrbottenbanan skapas möjligheter för en förtätning av Antnäs i närheten av nytt resecentrum.
Bergnäsbrosbron	Ny bro norr om befintlig samt väg-område mellan Stationsgatan och Sandviksgatan.	För att säkerställa möjlighet till ny- eller ombyggnad av befintlig Bergnäsbrosbron.
Väganslutning från Björby till Haparandavägen	Ny väg mellan väg 597 (Porsövägen) och väg 969 (Haparandavägen).	Avlastning av trafik genom Björby och Porsön.
Kronanvägen	Förbindelse mellan Hertsövägen och Bensbyvägen.	Förbättrad tillgänglighet mellan de norra stadsdelarna Hertsön-Kronan-Porsön.

## Reservat - Flyg

Objekt	Sträcka	Motiv
Parallell landningsbana på flygplatsen		Reservat för en utveckling av flygplatsen.
Område för fraktflyg		Handlingsfrihet om fraktflyget kommer igång.

## Reservat - Sjöfart

Objekt	Sträcka	Motiv
Farled	Älvmyningen mellan Svartösundet Klubbviken.	Yta reserveras för att tillgodose framtida behov av muddring.
Område för hamn		Reservat för en utveckling av hamnen.



## Reservat - Järnväg

Objekt	Sträcka	Motiv
Botniska korridoren; Norrbotniabanan		Botniska korridoren är en strategiskt viktig transnationell länk i Europas gods-transportssystem. Norrbotniabanan som en del av Botniska korridoren är det långsiktigt viktigaste infrastrukturprojektet i övre Norrland. En ny kustjärnväg får mycket stor betydelse för såväl arbetsmarknad och näringsliv som samhällsutveckling på Nordkalotten, i norra Sverige och i Luleå. Järnvägen har ett stort värde för en hållbar utveckling ur socialt, ekonomiskt och ekologiskt perspektiv.
	Kommungränsen-Gäddvik Via Antnäs, längs E4.	Trafikverkets huvudalternativ som också förordas av Luleå kommun.
	Kommungränsen-Gäddvik Via Alvik.	
	Gäddvik-Luleå – Östra alternativet.	Luleå kommuns förstahandsalternativ då det knyter ihop järnväg och flyg samt att Luleå C inte blir en säckstation.
	Gäddvik-flygplatsen-Hamnholmen-Svartön-Luleå centrum.	Kan bli aktuellt om frågan om sjöfart och isbrytning kan lösas.
	Gäddvik-Luleå – Västra alternativet.	Alternativ ifall östra alternativet ej går att genomföra.
	Gäddvik-Notviken-Luleå centrum.	Huvudalternativ på kort sikt.
Järnvägsreservat mot Kalix		Botniska korridoren har ett naturligt läge som kustjärnväg. Skapar långsiktig handlingsfrihet och innebär endast marginell inskränkning på markanvändningen.
Alternativt järnvägs-reservat mot Kalix	Längs väg E4 mellan trafikplats E4/väg 97 och trafikplats Rutvik.	Alternativ för anslutning till Norrbotniabanan om det västra alternativet blir aktuellt.
Dubbelspår Luleå - Boden	Längs befintlig järnväg.	Behovet av en ökning av både gods- och persontrafik hämmas genom de kapacitetsbegränsningar som ett enkelspår medför. En satsning på järnvägen ger förutsättningar för utökad persontrafik och möjlighet till dagpendling vilket ger en utvecklad arbetsmarknadsregion.
Resecentrum i Luleå centrum	I området mellan Järnvägen och Prästgatan.	
Resecentrum Antnäs/Alvik		Ett resecentrum vid E4 skapar goda förutsättningar för en utveckling av Sörbyarna.
Resecentrum vid flygplatsen		Sammanknypning av transportslag; flyg-järnväg.





Foto: Luleå kommun



# Från ord till handling

## Avgörande indikatorer till 2020

Strategiområdena beskriver viktiga principer på lång sikt samt vad Luleå kommun ska arbeta för till 2020. Det handlar sammantaget om en stor mängd insatser och prioriteringar. I syfte att lättare se och beskriva programmets resultat har ett antal indikatorer identifierats. Dessa talar om vad som är mest avgörande att ha klarat av till 2020 för att lyckas med genomförandet av strategiområdena som helhet.

Indikatorer för 2020	Förklaring
Minst 50 % av alla resor görs med andra färdmedel än bil.	I resvaneundersökning 2010 utfördes 39 % av resorna med andra färdmedel än bil.
Minst 80 % av alla resor kortare än 4 km görs med andra färdmedel än bil.	I resvaneundersökning 2010 utfördes 56 % av resorna med andra färdmedel än bil.
Antalet allvarligt skadade i trafiken har minskat med en fjärdedel.	Jämfört med år 2007 då 40 personer skadades allvarligt i trafiken i Luleå, varav 2/3 var oskyddade trafikanter.
Andelen fossila bränslen är högst 70 % av totala användningen av drivmedel.	
Alla övergångsställen och gångpassager i Luleå centrum är tillgänglighetsanpassade.	38 % är tillgänglighetsanpassade år 2012.
Det är beslutat om när Norrbotniabanan ska byggas.	
Miljö kvalitetsnormen för luft ska inte överskridas.	Miljö kvalitetsnormen för kvävedioxid överskreds år 2010 och 2012.
Längs de kommunala vägnätet ska ingen i sin bostad vara utsatt för trafikbuller som överstiger 60 dBA utomhus alternativt 30 dBA inomhus.	Ca 1600 personer är i dagsläget utsatta för trafikbuller överstigande 60 dBA vid husfasad i sin bostad.

# Uppföljning

En uppföljning av alla program ska ske i slutet av varje mandatperiod i samband med uppföljningen av riktningarna. Uppföljningen kan leda till förändringar av programmen, både till innehåll och till antal.

Programmets måluppfyllelse kan däremellan följas via delårsrapporter och verksamhetsberättelser.



Foto: Luleå kommun

## 0-scenario

Ett 0-scenario beskriver en framtid om 8 år, då inga program finns beslutade. Det betyder att arbetet gick vidare med endast vision och riktningar som vägvisare. Vi tog fram en vanlig översiktsplan som hanterade användningen av mark- och vattenområden och behöll de flesta planer och program som fanns före 2012.

### **Process och styrning**

Vi har inte genomfört hela den interna arbetsprocessen med en bred samverkan mellan förvaltningar och verksamheter. Vi saknar därför en gemensam syn och strategi för genomförandet av vision och riktningar. Planer och program motsäger ibland varandra.

### **Fysisk planering**

Den traditionella översiktsplanen är inte förankrad i alla kommunala verksamheter. Planen används främst av stadsbyggnadskontoret för detaljplanering. Avvägningar mellan fysiska och sociala intressen samt mellan ekonomiska och ekologiska intressen är inte utredda på strategisk nivå.

### **Dialog och demokrati**

Dialogen utfördes intensivt kring vision och riktningar men Luleåborna har inte kunnat se hur detta mer konkret ska påverka Luleås framtid.

### **Samverkan med andra**

Samverkan med andra aktörer sker, men saknar ett kommunövergripande perspektiv.

### **Prioritering**

Prioriteringar av olika slag görs inte övergripande och satsningar kommer i konflikt med varandra. Olika förvaltningar investerar enligt sina egna utvecklingsplaner. Andra aktörer ser inte tydligt vad kommunen vill utveckla och i vilken takt.

# Bilagor

## **Bilaga 1:**

Utlåtande för Granskning av program till Vision Luleå 2050

## **Bilaga 2:**

Bedömningsarbete och konsekvensbeskrivning

## **Så här vill vi utveckla våra stadsdelar, byar och vattenområden**

Luleå centrum och skärgårdsutveckling - se program C "Kuststaden Luleå"

Stadsbygden

Stadsnära byar

Samlande byar

Vattenområden

Redovisning av riksintressen och övriga allmänna intressen av betydelse.









LULEÅ KOMMUN