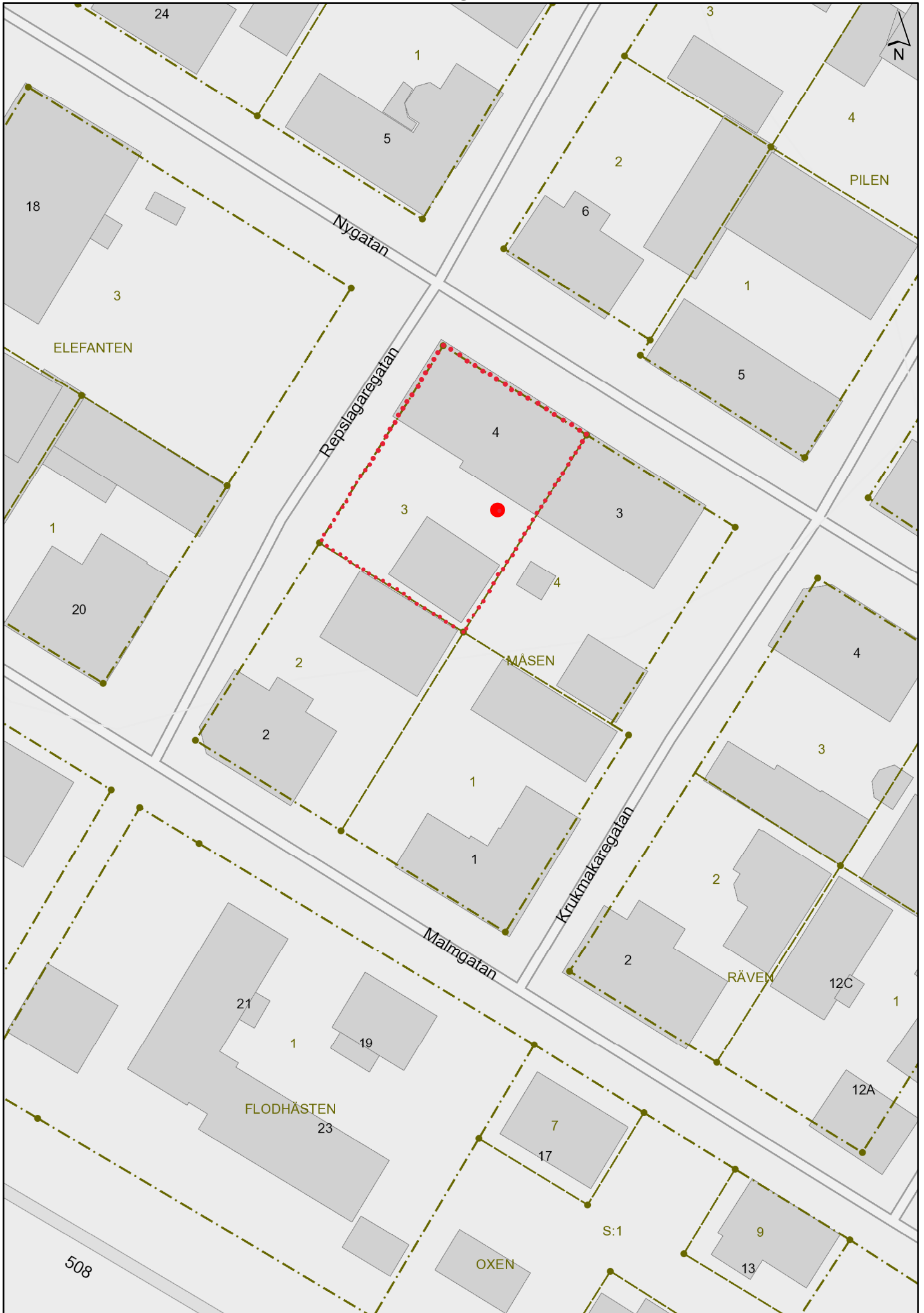


§83

Försäljning av Måsen 3, Nygården

22KS315



§84

**Deltagande i gemensamt
ledningssystem
Räddningssamverkan
Nord**

22KS281



RÄDDNINGSSAMVERKAN
NORD



RÄDDNINGSSAMVERKAN NORD

Överenskommelse om samverkan

1. Parter

Bjurholm Räddningstjänst
Boden Räddningstjänst
Gällivare Räddningstjänst
Haparanda Räddningstjänst
Jokkmokks Räddningstjänst
Kalix Räddningstjänst
Kiruna Räddningstjänst
Luleå Räddningstjänst
Nordmaling Räddningstjänst
Pajala Räddningstjänst
Räddningstjänsten Piteå-Älvsbyn
Skellefteå Räddningstjänst
Umeåregionens Brandförsvär
Vännäs Räddningstjänst
Överkalix Räddningstjänst
Övertorneå Räddningstjänst



Nedan benämnda ”part” var för sig och gemensamt ”parterna”

2. Överenskommelsen

Denna Överenskommelse utgör den huvudöverenskommelse mellan parterna som på ett övergripande plan reglerar samverkan. Under tiden för överenskommelsen kan kompletterande överenskommelser och instruktioner beträffande specifika frågor komma att ingås. Kompletterande överenskommelser och instruktioner ska, för att vara giltiga, upprättas skriftligen, undertecknas av samtliga parter samt läggas som bilaga till Överenskommelsen. Parternas fullständiga åtaganden gentemot varandra avseende samverkan vid räddningstjänst utgörs sålunda av huvudöverenskommelsen samt eventuellt tillkommande kompletterande överenskommelser och instruktioner. Även vad gäller ändringar eller tillägg till huvudöverenskommelsen ska dessa upprättas skriftligen och undertecknas för att vara giltiga.

För det fall det skulle förekomma innehållsmässiga motstridigheter mellan huvudöverenskommelsen, ändringar och tillägg till huvudöverenskommelsen och kompletterande överenskommelser gäller avtalen sinsemellan i följande ordning:

1. ändringar och tillägg till huvudöverenskommelsen,
2. huvudöverenskommelsen,
3. kompletterande överenskommelser, och
4. instruktioner.

För det fall det i kompletterande överenskommelserna förekommer motstridiga bestämmelser ska det senast upprättade kompletterande överenskommelser gälla.

Beslut inom ramen för denna överenskommelse skall tas i samlat räddningschefsforum där respektive parts Förbundsdirektör/räddningschef är representerad. Ramen för denna överenskommelse är räddningstjänstverksamheten i respektive ingående parts kommuner. Räddningschefsforumet skall samlas minst fyra (4) gånger per år. Strävan ska vara att nå beslut genom konsensus. Om detta ej kan uppnås så tas beslut genom votering där en (1) kommun har en (1) röst.

Respektive parts Förbundsdirektör/räddningschef ansvarar för årlig gemensam uppföljning av Överenskommelsen och bedömning av behov om justering av samverkan.



3. Avtalstid och uppsägning

Överenskommelsen gäller från och med den 202X-XX-XX? och tills vidare.

Uppsägningstiden är två (2) år. Uppsägning ska göras skriftligen enligt administrativa rutiner, beskrivet i kompletterande överenskommelse. När en uppsägning inkommer, skall Räddningssamverkan Nords administration vidarebefordra denna till samtliga Parter.

4. Överenskommelsens giltighet

Parts bundenhet vid Överenskommelsen är beroende av att beslut om att ingå Överenskommelsen har fattats i behörig ordning.

5. Överenskommelsens syfte

Syftet med Överenskommelsen är att reglera de övergripande formerna för räddningstjänstssamverkan mellan parterna och att uppnå en gränslös räddningstjänst, samt en gemensam ledning i ett räddningsledningssystem enligt kompletterande överenskommelse. Gränslös räddningstjänst innebär att en olycksdrabbad ska få snabb hjälp och undsättning vid en olycka eller överhängande fara för olycka, oaktat kommun- eller länsgränser. Ett gemensamt räddningsledningssystem innebär att ledningen av räddningstjänsten organiseras och utövas gemensamt i hela systemet och att systemet disponerar samtliga räddningsresurser. Syftet är att räddningsledningssystemets samlade resurser används så effektivt som möjligt oavsett organisationstillhörighet, för att uppnå så effektiva insatser samt beredskapsproduktion som möjligt.

Genom Överenskommelsen tillskapas det i räddningsledningssystemet ett effektivt gemensamt resursutnyttjande och en ökad total förmåga för att hantera såväl vardagliga som långvariga, samtida, komplexa eller omfattande räddningsinsatser.

Genom undertecknande av denna överenskommelse förbinder sig parterna att i enlighet med bestämmelserna i Lagen om skydd mot olyckor (LSO) samt att i enlighet med vad som i denna överenskommelse stadgas, efter bästa förmåga, biträda varandra vid utövande av räddningstjänst-verksamhet inom respektive parts geografiska område.



6. Samverkans omfattning

6.1 Sammanfattning

Innehållet i denna överenskommelse kan sammanfattas till följande budskap:

- Parterna ingår i ett gemensamt räddningsledningssystem som är ständigt upprätthållet och disponerar samtliga resurser i samverkansområdet
- Ledningen utövas gemensamt i detta system
- Gemensam drift av räddningsledningscentral
- Gemensamma ledningsfunktioner bemannas och utvecklas gemensamt
- Gemensamt ekonomiskt system för driften av denna verksamhet

6.2 Samarbetet

Överenskommelsen reglerar att parterna genom samverkan ska verka för att snabbt och resurseffektivt tillsammans lösa de uppgifter som kommunerna ansvarar för enligt LSO. Överenskommelsen reglerar även att parterna genom samverkan ska upprätthålla beredskapsproduktion vid pågående räddningsinsatser.

Genom Överenskommelsen ges parterna rätt och skyldighet att medverka i varandras räddningsinsatser. Överenskommelsen inkluderar även användning av ledningsfunktioner avseende bland annat rollen som räddningsledare och därmed även beslutsfattande på andra parter vägnar. För att möjliggöra ett sådant beslutsfattande när behov uppstår omfattar Överenskommelsen därför även att respektive part ger anställda rätt att fatta beslut på den andra organisationens vägnar enligt 9 kap. 37 § kommunallag (2017:725).

Överenskommelsen reglerar hur nyttjandet av resurserna kan ske proaktivt och direkt med förutbestämda arbetssätt (instruktioner). Överenskommelsen medför att formell begäran om medverkan i annan kommuns räddningsinsats inte behöver göras vid varje tillfälle och minimerar därigenom risken för att insatsen fördröjs.

Den i tid närmaste resurs, förstärkande resurser och ledningsenheter larmas enligt gemensamma instruktioner. Beredskapsproduktion beslutas av räddningschef eller den som denna utser enligt gemensamma instruktioner. Denna överenskommelse medför att parternas ledningsfunktioner kan nyttjas i hela området.

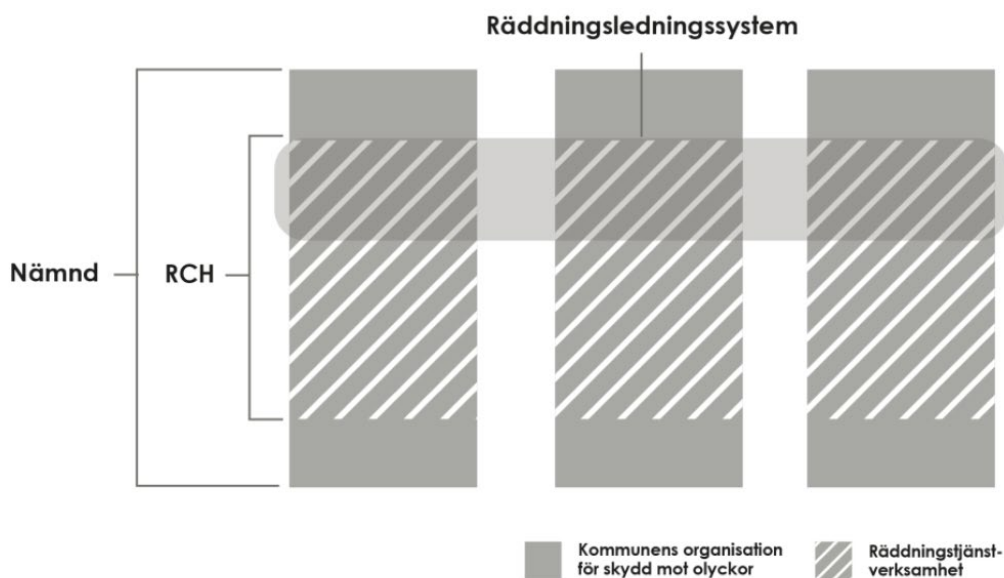


6.2 Räddningscentral, Vakthavande räddningschef och Vakthavande befäl

Räddningschefen i respektive kommun har i uppgift att se till att räddningstjänsten är ändamålsenligt ordnad enl LSO (3 kap, 16§) Detta gäller för såväl planering av samt drift av verksamheten. I räddningsledningssystemet finns en vakthavande räddningschef som är den som ständigt är tillgänglig och beslutsmässig inom detta ansvar, på den lokala räddningschefens mandat.

Räddningschefen skall besluta om att inleda räddningsinsats och utse en räddningsledare i sådana fall. Uppgiften att, som räddningsledare, genomföra ledning av räddningsinsats är organiserad till ett Vakthavande Befäl i räddningscentralen. Vakthavande befälet är den befattningen som i normalfallet är utsedd till räddningsledare. Räddningscentralen som infrastruktur, Räddningssamverkan Nords ledningsdoktrin och Vakthavande befälet som sammanhållande befattning (driftchef) och räddningsledare utgör den övergripande ledningen som ständigt övervakar räddningsledningssystemet. Och utövar ledning inom samverkansområdet, enligt räddningschefens vilja i respektive ingående kommuner (parter).

Den parts räddningschef som ingår i denna överenskommelse åtar sig att utse (delegera) Vakthavande befäl och Vakthavande räddningschef som räddningsledare i sin kommun. Den parts räddningschef som ingår i denna överenskommelse åtar sig att delegera räddningschefsmandatet inom räddningstjänstverksamheten, i sin kommun, till Vakthavande räddningschef.





(Grafisk beskrivning av flera räddningschefers mandat i separata kommuner, som förvaltas av ett gemensamt räddningsledningssystem, ELS s123)

6.3 Räddningsledare vid räddningsinsats

Enligt LSO ska räddningschefen besluta om huruvida en räddningsinsats ska inledas. Om en räddningsinsats inleds ska räddningschefen utse en räddningsledare. Räddningschefen kan utse sig själv, men har också rätt att utse annan behörig person att vara räddningsledare. Respektive parts räddningschef äger genom Överenskommelsen rätten att utse annan behörig person i räddningsledningssystemet att agera som räddningsledare i det egna området.

6.4 Arbetsmiljöansvar vid räddningsinsats

Enligt arbetsmiljölagen (1977:1160) kan arbetsmiljöansvaret vara fördelat på olika sätt hos parterna inom samverkansområdet. När flera räddningstjänster arbetar på samma arbetsställe ska arbetsledningarna tillsammans säkerställa säkra arbetsförhållanden. Samtliga parter är skyldiga att tillse att deras verksamhet inte utsätter någon för risker för ohälsa eller olycksfall. Gemensamma förväntningar på arbetsledande personal regleras i särskild instruktion. Arbetsledare/befäl för biträdande räddningstjänst ska genom sin arbetsmiljöuppgift säkerställa arbetsmiljön för den egna räddningsstyrkan i de arbetsuppgifter som tilldelats befälet av räddningsledaren.

Parterna har överenskommit att utse samordningsansvarig enligt arbetsmiljölagen vid gemensamt arbete vid räddningsinsats. Förutsättningarna för detta regleras i gemensam instruktion. Att det finns en samordningsansvarig arbetsgivare gör inte att de andra arbetsgivarna undantas det normala ansvaret för de egna arbetstagarnas arbetsmiljö. Samordningsansvaret gäller bara samordningen och är inte något totalansvar för samtliga parters skyddsarbete. De ingående räddningstjänsterna ska normalt följa de anvisningar som den samordningsansvarige ger.

Det är inte enbart högsta arbetsledare/befäl som har ansvar för säkra arbetsförhållanden. Personal i samtliga funktioner har ansvar att söka och värdera information, kontinuerligt genomföra riskbedömningar och kommunicera väsentlig information som rör säkerheten för samtliga arbetsgivares personal.



7. Åtaganden

Parts räddningschef ansvarar för att utse räddningsledare. De personer som av part utses till räddningsledare ska ha adekvat utbildning, ha genomgått introduktion och fortbildning samt i övrigt vara lämpliga för uppdraget. Uppföljning av lämplighet och varaktighet i en persons utnämning åvilar ordinarie räddningschef. Utsedda personer ska framgå av respektive parts räddningschefsbeslut.

Respektive part åtar sig att upprätthålla de förmågor som framgår av handlingsprogrammen och som finns med utgångspunkt i respektive parts grundläggande riskbild. Parterna ska lämna nödvändig information till varandra och i övrigt vara varandra behjälpliga för att möjliggöra Överenskommelsens uppfyllelse.

7.1 Dokumentation

Dokumentation från räddningsinsats upprättas av respektive part i händelserapport.

8. Personuppgiftsbehandling

Vid fullgörande av förpliktelser enligt denna överenskommelse kommer behandling av personuppgifter att ske av och mellan parterna för särskilt angivna ändamål. Grund för behandling av personuppgifter är fullgörande av rättslig förpliktelse samt avtal mellan Parterna, enligt artikel 6 dataskyddsförordningen¹. Syftet med behandlingen av personuppgifter är för fullgörande av åtagande avseende ledning av räddningsinsatser. Respektive part är personuppgiftsansvarig för den behandling av personuppgifter som part utför för egen räkning samt som ett led vid ledning av räddningsinsatser.

Mellan Parterna kommer en överenskommelse om gemensamt personuppgiftsansvar enligt artikel 26 dataskyddsförordningen att träffas.

Överenskommelse om gemensamt personuppgiftsansvar inklusive dess bilagor, kompletterar denna överenskommelse och eventuellt tillhörande kompletterande överenskommelser och bilagor avseende villkor för behandling av personuppgifter.

¹ Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2016/679 av den 27 april 2016 om skydd för fysiska personer med avseende på behandling av personuppgifter och om det fria flödet av sådana uppgifter och om upphävande av direktiv 95/46/EG (allmän dataskyddsförordning)



9. Ekonomi

9.1 Rätt till ersättning vid räddningsinsats

Part som i enlighet med Överenskommelsen mottar biträde, den skadedrabbade parten, från annan part har att ersätta denna andra part. Ersättningen ska betalas direkt mellan parterna. Ingen grundavgift utgår och ersättningen avser de resurser (personal och fordon) som skickats till begärande kommun. Ersättning utgår för den faktiska kostnaden för hela insattiden för personal. Ersättning utgår för de fordon som använts aktivt i insatsen. Undantag görs från ersättningsmodellen om insatsens kostnader når upp till MSBs självrisk. Då utgår ej ersättning enligt dessa rutiner.

För kommande år sker justering av ersättningen i enlighet med uppräknings av MSBs schablonersättning för ersättning till hjälpare kommun. Detaljerade riktlinjer för beräkning av ersättningens storlek återfinns i bilaga "Ekonomiska rutiner".

9.2 Ersättning för övergripande ledning

Kostnaden för övergripande ledning ska betalas årligen till Räddningssamverkan Nords administration. Kostnaden för den gemensamma övergripande ledningen fördelas mellan parterna. Kostnaden för den gemensamma övergripande ledningen ska framgå i "Budget Räddningssamverkan Nord."

Fördelning av kostnader för det gemensamma ledningssystemet ska baseras på en rörlig del baserad på ingående parts invånarantal och en grundavgift, enligt kompletterande överenskommelse för ekonomi i Räddningssamverkan Nord. Grundavgiften består av systemets fasta kostnader som är: Administrativ personal och verksamhet, lokalkostnader, teknikdrift och teknikinvestering. Den rörliga avgiften består av systemets kostnader för gemensamma ledningsfunktioner och gemensam verksamhet. Vid bestämmande av parts andel ska invånarantalet per den 1:a januari året innan aktuellt budgetår läggas till grund för beräkningen.

9.3 Fakturering och betalning

Fakturering beträffande sådan insats som avses i 9.1 ska ske efter avslutad insats. Betalning ska ske inom 30 dagar mot faktura. Dröjsmålsränta debiteras enligt räntelagen. Fakturering beträffande ersättning enligt 9.2 regleras vidare i kompletterande överenskommelse avseende gemensamt ledningssystem.



10. Tvist

Tvist med anledning av Överenskommelsen ska avgöras i allmän domstol.

Denna överenskommelse har upprättats i ett (1) exemplar som förvaras vid Räddningssamverkan Nords administration. Samtliga parter har erhållit varsin kopia.

Ort och datum

Behörig beslutare på politisk nivå

XXX Kommun

Risk- och konsekvensbedömning med handlingsplan inför förändring

När ändringar i verksamheten planeras, ska arbetsgivaren bedöma om ändringarna medför risker för ohälsa eller olycksfall som kan behöva åtgärdas – AFS 2001:1. De ändringar som föreskriften avser är exempelvis personalförändringar, nya arbetstider och arbetsmetoder, andra organisationsförändringar, om- och nybyggnation samt ny maskinell utrustning. Det handlar om ändringar som inte utgör del av den dagliga, löpande verksamheten.

Det är chefen som ansvarar för att risk- och konsekvensbedömningen genomförs. Chefen ska se till skyddsombud och medarbetare får möjlighet att medverka. Önskas stöd i arbetet kontaktas personalavdelningen eller Företagshälsan.

Risk- och konsekvensbedömningen ska utgå från den planerade förändringen och ska omhänderta de positiva och negativa konsekvenserna som förändringen kan medföra för medarbetarna. Huvudsyftet är inte att hindra att förändringen genomförs. Bedömningen ska göras innan förändringen genomförs och avse tiden efter genomförd förändring. Observera att förändringsarbete i sig kan utgöra en risk för ohälsa.

Riskbedömningen och åtgärder ska kontrolleras/följas upp regelbundet under hela förändringsarbetet och kan behöva justeras utifrån ändrade förutsättningar.

- Börja med att fylla i uppgifterna nedan. Lägg stor vikt vid att beskriva förändringen och vilka som berörs av den. Tänk på att det kan finnas behov av att göra separata risk- och konsekvensbedömningar för respektive berörd verksamhet/personal/lokal
- Börja med att lista de positiva konsekvenserna ni ser med föreslagen förändring
- Gå därefter igenom faktor för faktor och identifiera om det finns några risker kopplade till dessa. Det finns också möjlighet att komplettera med egna faktorer.
- För de identifierade riskerna ska sedan en bedömning göras om risken är **liten**, **måttlig** eller **stor**. Vid **måttlig** och **stor risk** ska en handlingsplan upprättas.
- Det är lämpligt att även beskriva positiva konsekvenser av förändringen ur ett hälsofrämjande perspektiv. Det markeras med ett **+** i dokumentet.
- De faktorer som ej påverkas av förändringen markeras med **0**.

Dokumenttyp Rutin	Fastställd 2022	Giltighetstid Tills vidare	Dokumentansvarig Torbjörn Johansson
Dokument gäller för Räddningstjänsten Piteå Älvsbyn	Beslutsinstans	Senast reviderad 2022-03-2x	Dokumentnamn Risk-och konsekvensbedömning med handlingsplan

Datum: 2022-03-22 samt 2022-03-29	Förvaltning/bolag/avd/skola: Räddningstjänsten Piteå Älvsbyn	Ansvarig chef: Räddningschef Torbjörn Johansson	Medverkande vid riskbedömningen både 22/3 samt 29/3: Daniel Granberg – Ledarna Andreas Wiksten – Kommunal Hans-Erik Pekula – Vision Stefan Englund – BRF (behövde avvika sista timmen 29/3) Peter Granberg – Avdelningschef Torbjörn Johansson – Räddningschef Medverkande vid riskbedömningen 22/3. Har i efterhand tagit del av det fortsatta arbetet från 29/3 med risk- och konsekvensbedömning: Jim Lundström – Brandingenjör
Beskrivning av förändringen Den stora förändringen i förslaget är att anpassa och utveckla den operativ ledningsorganisationen för insatser till en anslutning till Räddsam Nord. Arbetet kommer innebära förändringar både på det lokala planet samt i det gemensamma systemet vilket kommer kräva kontinuerlig kommunikation. Förändringarna kommer i olika grad omfatta alla personalkategorier. <i>Se tillhörande bilagor:</i> Bilaga 1 Presentation gemensamt ledningssystem Räddsam Nord. Bilaga 2 Schema, översikt			
Berörd verksamhet/personal/lokal: Räddningstjänsten Piteå/Älvsbyn, Risk- och säkerhethets arbete			Datum när förändringen ska genomföras: Tidigast hösten 2022

Dokumenttyp Rutin	Fastställd 2022	Giltighetstid Tills vidare	Dokumentansvarig Torbjörn Johansson
Dokument gäller för Räddningstjänsten Piteå Älvsbyn	Beslutsinstans	Senast reviderad 2022-03-2x	Dokumentnamn Risk-och konsekvensbedömning med handlingsplan

Vilka positiva konsekvenser/effekter leder förändringen till?

- Verksamheten kommer att kunna erbjuda fler och ökade utvecklingsmöjligheter till personalen på individnivå.
- Ledningssystemet blir tydligare och starkare. Enhetligt ledningssystem
- Förbättrad kontroll inom räddningsinsatser där flera kan samverka.
- Starkare ledning. Operativt så finns det chans till större samverkan mellan de olika räddningstjänsterna.

RISK- OCH KONSEKVENSBEDÖMNING						HANDLINGSPLAN				
Nr	Beskriv konsekvenserna kopplat till förändringen	+	0	Liten risk	Måttlig risk	Stor risk	Åtgärder (vid måttlig och stor risk)	Ansvarig för åtgärd	Klart när	Kontroll/ Uppföljning
1. ORGANISATORISKA OCH SOCIALA FAKTORER										
1.1	<p>Arbetsuppgifter Räddningschef (RCH)</p> <p>Operativchef (OC) Hantera fler uppgifter.</p> <p>Brandinspektör/Brandingenjör (BI) Vem ansvarar för arbetsuppgifter? Här sker en stor förändring. Flera får många nya uppgifter. Risk att få arbetsuppgifter som inte är önskvärda</p>				X		Ha möjlighet att delta och påverka struktur av samarbete.	Räddningschef	Löpande dialog	Kontinuerlig uppföljning. 1g/mån
					X		Prioritering och omfördelning av arbetsuppgifter.	Räddningschef/OC	Löpande dialog	Medarbetarsamtal
					X		Prioritering och omfördelning av arbetsuppgifter. Undersökning av intresse för funktion, individuell dialog, därefter tilldelningssamtal. Fortsatt samverkan och dialog inom organisation. Delta på befintliga möten.	Räddningschef /OC	Påbörjas våren 2022	Medarbetarsamtal
									Löpande dialog	
Dokumenttyp Rutin		Fastställt 2022			Giltighetstid Tills vidare			Dokumentansvarig Torbjörn Johansson		
Dokument gäller för Räddningstjänsten Piteå Älvsbyn		Beslutsinstans			Senast reviderad 2022-03-2x			Dokumentnamn Risk-och konsekvensbedömning med handlingsplan		

RISK- OCH KONSEKVENSBEDÖMNING						HANDLINGSPLAN				
Nr	Beskriv konsekvenserna kopplat till förändringen	+	0	Liten risk	Måttlig risk	Stor risk	Åtgärder (vid måttlig och stor risk)	Ansvarig för åtgärd	Klart när	Kontroll/ Uppföljning
	<p>Insatsledare (IL) → Brandmästare(BM) Ändrad ledningsfunktion – Risk? Arbetsuppgift som inte är önskvärd Mindre kontakt med sin arbetsledare</p> <p>Stf. Insatsledare (Stf. IL) → Brandförman (BF) Förändrad ledningsfunktion – Kan söka sig till ILRC</p> <p>Brandman Inga större förändringar.</p> <p>Insatsledare deltid (ILD) → Brandförman RIB (räddningspersonal i beredskap), Första insatsbefäl (FIB)</p> <p>Styrkeledare deltid (SLD) → Brandförman RIB Inga större förändringar.</p> <p>Brandman RIB Inga större förändringar.</p>				X		<p>Utbildning TIB & RSK Fortsatt samverkan och dialog inom organisation.</p> <p>Fortsatt samverkan och dialog inom organisation. OC hanterar & balanserar befäl får gå i andra funktioner.</p> <p>Fortsatt samverkan och dialog inom organisation. 24/3 information i Älvsbyn.</p>	<p>Räddningschef/Operativchef ansvarar.</p> <p>Räddningschef/Operativchef ansvarar.</p> <p>Räddningschef/Operativchef ansvarar.</p>	<p>Löpande dialog</p> <p>Löpande dialog</p> <p>Löpande dialog</p>	<p>Medarbetarsamtal</p> <p>Medarbetarsamtal</p> <p>Dialogträffar vår 2023</p>

Dokumenttyp Rutin	Fastställd 2022	Giltighetstid Tills vidare	Dokumentansvarig Torbjörn Johansson
Dokument gäller för Räddningstjänsten Piteå Älvsbyn	Beslutsinstans	Senast reviderad 2022-03-2x	Dokumentnamn Risk-och konsekvensbedömning med handlingsplan

RISK- OCH KONSEKVENSBEDÖMNING						HANDLINGSPLAN				
Nr	Beskriv konsekvenserna kopplat till förändringen	+	0	Liten risk	Måttlig risk	Stor risk	Åtgärder (vid måttlig och stor risk)	Ansvarig för åtgärd	Klart när	Kontroll/ Uppföljning
	Vakthavande räddningschef (VRC) Inga större förändringar			X			Utbildning/Övning Kompetensutveckling – MSB Kompetensutveckling – Internt Ny rollbeskrivning.	Räddningschef	Löpande	Uppstart hösten – 2022
	Vakthavande befäl (VB) Nya arbetsuppgifter Kombinerade funktioner.				X		Utbildning/Övning Kompetensutveckling – MSB Kompetensutveckling – Internt Ny rollbeskrivning.	Räddningschef/Ope rativchef ansvarar för god arbetsmiljö.	Löpande	Uppstart hösten – 2022
	Insatsledare RC (IL RC) Inte definierad – Risk för otydliga arbetsuppgifter? Nya arbetsuppgifter. Kombinerade funktioner.				X		Utbildning/Övning Kompetensutveckling – Internt Ny rollbeskrivning.	Räddningschef/Ope rativchef	Löpande	Uppstart hösten – 2022
	Regional Insatsledare (RIL) Nya roller. Låg frekvens. Kombinerade funktioner.				X		Utbildning/Övning Kompetensutveckling – MSB Kompetensutveckling – Internt Ny rollbeskrivning.	Räddningschef/Ope rativchef	Löpande	Uppstart hösten – 2022
	Yttre befäl (YB) Nya roller. Kombinerade funktioner.				X		Utbildning/Övning Kompetensutveckling – MSB Kompetensutveckling – Internt Ny rollbeskrivning.	Räddningschef/Ope rativchef	Löpande	Uppstart hösten – 2022

Dokumenttyp Rutin	Fastställd 2022	Giltighetstid Tills vidare	Dokumentansvarig Torbjörn Johansson
Dokument gäller för Räddningstjänsten Piteå Älvsbyn	Beslutsinstans	Senast reviderad 2022-03-2x	Dokumentnamn Risk-och konsekvensbedömning med handlingsplan

RISK- OCH KONSEKVENSBEDÖMNING						HANDLINGSPLAN				
Nr	Beskriv konsekvenserna kopplat till förändringen	+	0	Liten risk	Måttlig risk	Stor risk	Åtgärder (vid måttlig och stor risk)	Ansvarig för åtgärd	Klart när	Kontroll/ Uppföljning
	Styrkeledare (SL) Kombinerade funktioner.				X		Utbildning/Övning Kompetensutveckling – Internt Ny rollbeskrivning.	Räddningschef/ Operativchef	Löpande dialog	Uppstart hösten – 2022
	Operativ arbetsledare (OA)				X		Utbildning/Övning Ny rollbeskrivning.	Arbetsledare/ Operativ chef	Löpande Dialog	Uppstart hösten – 2022
	Brandman				X		Utbildning/Övning Kompetensutveckling – Internt	Arbetsledare	Löpande Dialog	Uppstart hösten – 2022
	Brandman RIB				X		Utbildning/Övning Kompetensutveckling – Internt	Samordnings- ansvariga.	Löpande dialog	Uppstart hösten – 2022
1.2	Kompetenskrav Fler/ökade utvecklingsmöjligheter till personalen på individnivå. Relevant kompetenspåfyllnad och utbildning kommer att ske per funktion.	+								
1.3	Handledning/ introduktion Se ovan beskrivet åtgärder i 1.1		0							
1.4	Tidspress/tidsbundenhet		0							
1.5	Inflytande/påverkansmöjligheter Vi blir mer detaljstyrda, får inte samma handlingsfrihet			X						

Dokumenttyp Rutin	Fastställd 2022	Giltighetstid Tills vidare	Dokumentansvarig Torbjörn Johansson
Dokument gäller för Räddningstjänsten Piteå Älvsbyn	Beslutsinstans	Senast reviderad 2022-03-2x	Dokumentnamn Risk-och konsekvensbedömning med handlingsplan

RISK- OCH KONSEKVENSBEDÖMNING						HANDLINGSPLAN				
Nr	Beskriv konsekvenserna kopplat till förändringen	+	0	Liten risk	Måttlig risk	Stor risk	Åtgärder (vid måttlig och stor risk)	Ansvarig för åtgärd	Klart när	Kontroll/ Uppföljning
1.6	Krav och förväntningar Det nya arbetssättet som påverkar alla blir en fördel i det operativa arbetet.	+								
1.7	Stöd IL → BM Mindre kontakt med sin arbetsledare – Kan skapa grupperingar				X		Fortsatt samverkan och dialog inom organisation	Räddningschef /OC	Löpande	Medarbetarsamtal
1.8	Arbetsbelastning För hög arbetsbelastning på grund av arbetstid till det gemensamma ledningssystemet. RCH, Ökad arbetsbelastning med tanke på utökad samverkan. OC, Möta fler viljor och önsknin ger ökad belastning. YB, Fler personer, minskad kontinuitet ger ökad belastning.					X	Behov av ytterligare resurser. <i>Se bilaga 2.</i> Konsekvens beskrivs i Verksamhetsplan VEP 2023 - 2025 och årsbudget 2023. Fortsatt stöd för RCH, OC, YB med prioriteringar, samverkan, dialog inom organisation. Fortsatt stöd för RCH, OC, YB med prioriteringar, samverkan, dialog inom organisation. Fortsatt stöd för RCH, OC, YB med prioriteringar, samverkan, dialog inom organisation.	Räddningschef Räddningschef Räddningschef /OC ansvarar. Räddningschef /OC	September 2022 Löpande Löpande Löpande	Årsskiftet 22/23 Medarbetarsamtal Medarbetarsamtal Medarbetarsamtal

Dokumenttyp Rutin	Fastställd 2022	Giltighetstid Tills vidare	Dokumentansvarig Torbjörn Johansson
Dokument gäller för Räddningstjänsten Piteå Älvsbyn	Beslutsinstans	Senast reviderad 2022-03-2x	Dokumentnamn Risk-och konsekvensbedömning med handlingsplan

RISK- OCH KONSEKVENSBEDÖMNING						HANDLINGSPLAN				
Nr	Beskriv konsekvenserna kopplat till förändringen	+	0	Liten risk	Måttlig risk	Stor risk	Åtgärder (vid måttlig och stor risk)	Ansvarig för åtgärd	Klart när	Kontroll/ Uppföljning
1.9	<p>Arbets tid BI Förlorad arbetstid lokalt för delar av personalen.</p> <p>IL → BM Tillkommande beredskap – Risk?</p> <p>Brandman Mer heljobb om vikarier saknas</p>				X		Behov av ytterligare resurser. <i>Se även 1.8.</i>	Räddningschef /OC	Höst 2022	Medarbetar-samtal
					X		Schemaläggning – möjligt att arbeta lika många helger som tidigare.	Räddningschef /OC	Höst 2022	Medarbetar-samtal
					X		Långsiktig planering. Vid behov utöka timvikarier.	Räddningschef /OC	Löpande	Medarbetar-samtal
1.10	<p>Samarbete Större samverkan mellan de olika räddningstjänsterna. Minskad "vi och de" – ger ett starkare samarbete. Tillsammans jobba för att lösa det som sker runt omkring.</p>	+								
1.11	<p>Arbetsorganisation Större möjligheter inom organisationen för medarbetare Stärker individ och organisation att utvecklas och att bli en bättre arbetsplats</p>	+								

Dokumenttyp Rutin	Fastställd 2022	Giltighetstid Tills vidare	Dokumentansvarig Torbjörn Johansson
Dokument gäller för Räddningstjänsten Piteå Älvsbyn	Beslutsinstans	Senast reviderad 2022-03-2x	Dokumentnamn Risk-och konsekvensbedömning med handlingsplan

RISK- OCH KONSEKVENSBEDÖMNING						HANDLINGSPLAN				
Nr	Beskriv konsekvenserna kopplat till förändringen	+	0	Liten risk	Måttlig risk	Stor risk	Åtgärder (vid måttlig och stor risk)	Ansvarig för åtgärd	Klart när	Kontroll/ Uppföljning
	Förbättrad kontroll inom räddningsinsatser där flera kan samverka. Systemet har inte lokalkännedom Större organisation ger längre beslutsvägar.				X		Bibehålla förmågan till lokal ledning, kännedom och kunskap. Arbeta aktivt i det gemensamma systemet.	Räddningschef /OC	Löpande	Punkt på befintligt mötesforum, i ledningsgrupp.
1.12	Hot och våld		0							
1.13	Ensamarbete		0							
1.14	Information		0							
1.15	Ledarskap Högre krav på ledarskapet			X						
ANDRA ORGANISATORISKA OCH SOCIALA FAKTORER										
	Synpunkter <i>utöver</i> beskrivning av konsekvenser kopplat till aktuell förändring: Möjlighet att nyttjas mera genom ökad utlarmning. Ingen större förändring för Brandförman FIB och Brandförman, kanske svårt att hålla reda på de olika benämningarna internt och i systemet uppåt.									

Dokumenttyp Rutin	Fastställd 2022	Giltighetstid Tills vidare	Dokumentansvarig Torbjörn Johansson
Dokument gäller för Räddningstjänsten Piteå Älvsbyn	Beslutsinstans	Senast reviderad 2022-03-2x	Dokumentnamn Risk-och konsekvensbedömning med handlingsplan

RISK- OCH KONSEKVENSBEDÖMNING						HANDLINGSPLAN				
Nr	Beskriv konsekvenserna kopplat till förändringen	+	0	Liten risk	Måttlig risk	Stor risk	Åtgärder (vid måttlig och stor risk)	Ansvarig för åtgärd	Klart när	Kontroll/ Uppföljning
	<p>Farhåga att Piteå Älvsbyn initialt har mindre påverkansmöjligheter på befintligt fungerande funktioner.</p> <p>Inom vissa tjänster och funktioner finns en farhåga att det kan uppstå: Risk för misstrivsel, känsla av nedgradering/degradering, kan skapas osunda grupperingar.</p>			X						
2. FYSISKA FAKTORER										
2.1	Belysning		0							
2.2	Buller/vibrationer		0							
2.3	Inomhusklimat		0							
2.4	Luftföroreningar		0							
2.5	Kemikalier		0							
2.6	Lyfthjälpmedel		0							
2.7	Arbetsställningar		0							

Dokumenttyp Rutin	Fastställd 2022	Giltighetstid Tills vidare	Dokumentansvarig Torbjörn Johansson
Dokument gäller för Räddningstjänsten Piteå Älvsbyn	Beslutsinstans	Senast reviderad 2022-03-2x	Dokumentnamn Risk-och konsekvensbedömning med handlingsplan

RISK- OCH KONSEKVENSBEDÖMNING						HANDLINGSPLAN				
Nr	Beskriv konsekvenserna kopplat till förändringen	+	0	Liten risk	Måttlig risk	Stor risk	Åtgärder (vid måttlig och stor risk)	Ansvarig för åtgärd	Klart när	Kontroll/ Uppföljning
2.8	Arbetsplatsens utformning Ny arbetsplats på annan ort för VB, IL RC och RIL.			X						
2.9	Arbetslokaler Ny arbetsplats på annan ort för VB, IL RC och RIL.			X						
2.10	Personalutrymmen Ny arbetsplats på annan ort VB, IL RC och RIL.			X						
2.11	Personaltransporter Ökade resor till och från arbetsplats mellan orter. VB, IL RC och RIL. Miljöpåverkan Olycksfallsrisk			X X X						
2.12	Personlig skyddsutrustning		0							
2.13	Instruktioner/rutiner		0							
2.14	Skyltning		0							
ANDRA FYSISKA FAKTORER										

Dokumenttyp Rutin	Fastställd 2022	Giltighetstid Tills vidare	Dokumentansvarig Torbjörn Johansson
Dokument gäller för Räddningstjänsten Piteå Älvsbyn	Beslutsinstans	Senast reviderad 2022-03-2x	Dokumentnamn Risk-och konsekvensbedömning med handlingsplan

§85

Program för etableringar

22KS270



Program för etableringar

Dokumentnamn	Dokumenttyp	Senast reviderad	Beslutsinstans
Program för etableringar	Program	2022-06-20 § 85	Kommunfullmäktige
Dokumentansvarig/processägare	Version	Diarienummer	Giltig till
Kommunledningsförvaltningen	1	22KS270	2026-06-30
Dokumentinformation	Program för fler nya företagsetableringar		
Dokumentet gäller för	Kommunens medarbetare i etableringsfrågor		



Inledning

Detta program ska beskriva de grundförutsättningar som gäller vid arbetet med externa etableringar. Den ska också vara en vägledning i det prioriteringsarbete som löpande sker i samband med externa prospekt och också peka ut vilka övergripande prioriteringsgrunder som kommunen arbetar efter. Etableringsplanen ska betraktas som ett komplement till Näringslivsprogrammet.

Syfte och målsättningar

Piteå ska, såväl av internationella som av lokala företag, uppfattas som en etableringsort med tydliga visioner, en stark framtidstro, handlingskraft och ett enkelt och professionellt bemötande.

Etableringsarbetets övergripande syfte är att bidra till att Piteå kommun ska uppnå befolkningsmålet. Därutöver ska det stödja de övergripande målen om jämställdhet, mångfald och hållbarhet samt att Piteå ska vara en attraktiv ort för företagande och vara Sveriges barnvänligaste kommun.

Specifika mål för etableringsarbetet till 2026

- Attrahera ytterligare 500 nya arbetstillfällen till Piteå inom tjänstesektorn i syfte att förbättra vår branschbalans, dvs balansen mellan ortens branscher, industri- och tjänsteföretag.
- Attrahera ytterligare 300 nya arbetstillfällen till Haraholmens Industriområde kopplat till den gröna industriella omställningen.

Bakgrund till etableringsarbetet

Det förutspås en tillväxt på 50 000 - 100 000 nya människor i Norra Sverige kommande decennier. Piteå har reviderat sina fastslagna befolkningsmål, 46 000 människor till 2030 och 50 000 invånare år 2040. Gigantiska investeringar pågår och planeras. Markbygden 1101, Northvolt, H2GS, LKAB, Hybrit och Norrbotniabanan är exempel på satsningar som är och kommer att vara lok i den gröna omställningen och som kommer att utveckla och förändra samhället på många plan.

En relativt stor del av befolkningen i Piteå kommun är verksamma inom tillverkningsindustri och produktion, exempelvis inom pappers- och träindustri, produktion av förnybara drivmedel, produktion av förnybar energi etc. Flera av de nya branscher som nu växer fram i den gröna industriella omställningen finns också inom detta segment, till exempel produktion förnybar el, stål, batterier, vätgas etc.

Mot bakgrund av det säkerhetspolitiska omvärldsläget kan investeringstakten komma att påverkas och det kan leda till att antalet internationella förfrågningar inom området tillverkning/industri minskar under kommande år. Det rådande läget försvårar arbetet för internationella etablerare att göra kostnads kalkyler för en specifik etablering då priserna på drivmedel, råvaror, el, metaller etc. svänger kraftigt och tillgången i vissa fall kan vara osäker.



Piteå kommun ser dock en fortsatt stark efterfrågan från lokala, tillverkande företag på nya verksamhetsytor och industrilokaler. Det är också en ökande efterfrågan från tjänsteföretag på kontorslokaler i centrala lägen.

Etableringsarbetets grundförutsättningar

Näringslivsavdelningen ansvarar genom Näringslivschef/etableringsansvarig för att internt och externt koordinera det löpande etableringsarbetet. Arbetet bedrivs i nära samarbete med politisk ledning, kommunchef, berörda förvaltningar, kommunala bolag och berörda intressenter. ”Team Piteå” är arbetsnamnet på en skraddarsydd grupp som skapas utifrån de specifika behov som uppdragas vid större förfrågningar.

Att stärka Campus Piteå/Acusticum med fler utbildningsanordnare, nya utbildningar, nya företag och ny forskning är högt prioriterat och arbetet sker i nära samverkan med bl.a. Campusutvecklare och Piteå Science Park.

Vidare är attraktiva lokaler i centrala lägen efterfrågat av tjänsteföretag. Här ska kommunen stärka samarbetet med fastighetsägarna.

Det finns idag enligt Vattenfall och Pite Energi max 60 MW tillgängligt i Piteå till år 2028.

Att aktivt arbeta med såväl ekonomisk-, social- och ekologisk hållbarhet är centralt.

Analysmodell för branschbalans

Piteå kommun kommer att använda externa, etablerade analysverktyg när branschbalans analyseras. I detta etableringsprogram har kommunen använt Bisnode näringslivsanalysmodell, i denna delas arbetslivet upp i tre delar.

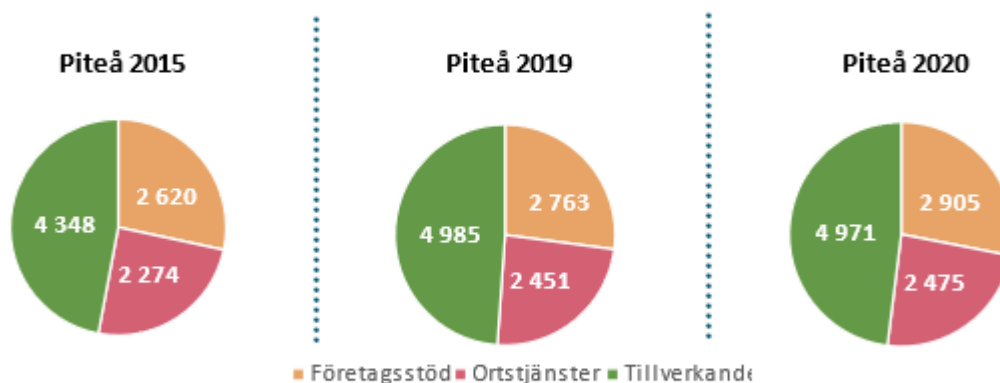
1. *Tillverkande branscher (grön)* - här är Piteå kommun mycket starka idag. De tillverkande företagen och industrierna utgör i hög grad grunden för kommunens försörjning. Intressanta nya prospekt växer fram, vilka ofta kopplas till den gröna omställningen.
2. *Företagsstödjande branscher (gul)* - branscher som stödjer den tillverkande sektorn. Här avses t.ex. IT/Telecom, Kreativa Näringar, Logistik, Finans och Försäkring etc.
3. *Ortsjänster (röd)* - skapar attraktivitet att bo i kommunen eller regionen. Här avses t.ex. detaljhandel, utbildning, sport, kultur, fritid etc. Senaste handelsindex visar på en stor tillväxtpotential inom handelssektorn för Piteå.



Nuvarande Branschbalans

BRANSCHBALANS

Antal heltidstjänster inom respektive sektor



Kommentar: I absoluta termer så har antalet heltidstjänster ökat inom alla sektorer fram till 2019. År 2020 fortsätter antalet heltidstjänster öka inom sektorn för Företagsstöd och Ortstjänster medan den Tillverkande sektorn minskar något.

I en modern kommun med god attraktionskraft och stark tillväxt så är arbetsställena fördelade med ungefär 1/3 inom respektive sektor (se tabell ovan). Piteå har alltså stor tillväxtpotential inom områdena Företagsstöd och Ortstjänster. Enligt näringslivsanalysen är en tillväxt på ca 500 tjänster önskvärd och möjlig.

Framgångsfaktorer för ett stärkt etableringsarbete

Piteå konkurrerar ofta regionalt, nationellt eller ibland internationellt när det gäller att attrahera externa etableringar. Piteå kommun ska jobba efter nedanstående kända framgångsfaktorer:

- Att tydligt visa på en helhetsbild där relaterade frågor synliggörs - boendemöjligheter, kvalitet inom utbildning och omsorg, fritidsutbud mm - blir allt viktigare.
- Att samtliga människor som är inkopplade från Piteå Kommun, de kommunala bolagen och näringslivet uppvisar stort personligt engagemang och en professionalism vid etableringsarbetet.
- Att planmässiga och infrastrukturella förutsättningar finns på plats. Samhällsbyggnadsförvaltningen och de kommunala bolagen arbetar intensivt med detta.
- Att det finns "En väg in". Det uppskattas såväl av befintligt näringsliv som av externa aktörer.

Arbetsätt och prioriteringar

Förstudie ska alltid göras i tidiga skeden vid stora eller strategiska prospekt. Det bör göras med stöd av en handfull enkla prioriteringsgrunder. Med tanke på att det finns begränsade resurser för etableringsarbetet, såväl personella, ekonomiska som infrastrukturella, är det viktigt att



kunna rikta tid och pengar på de prospekt och förfrågningar som bidrar till Piteås utveckling på bästa sätt.

När nya större prospekt initieras, ansvarar Näringslivsavdelningen för att göra en snabbscanning av utmaningar och möjligheter med aktuellt prospekt. Denna scanning sker inom 1 - 2 veckor och blir ett stöd i det fortsatta arbetet för politisk ledning, kommunledning och andra berörda. Syftet är att snabbt få en överblick av prospektets behov av infrastruktur i form av mark, logistik, el, vatten, tillstånd, finansiella möjligheter etc. samt vad prospektet genererar i form av nya arbetstillfällen, utveckling av våra befintliga företag, möjligheter till inflyttning, teknisk utveckling etc.

Förstudien visar i ett tidigt skede av processen om det finns rimliga, faktiska förutsättningar att gå vidare med prospektet eller inte. Den visar också vilken grad av seriositet och professionalism som de människor och företag som står bakom ett visst prospekt uppvisar.

Säkerhetsfrågan ska alltid behandlas i en förstudie. Vid osäkerhet i ett specifikt prospekt ska kontakt ske med kommunens säkerhetschef för en dialog.

Övergripande prioriteringsgrunder i etableringsarbetet

De prospekt som bedöms ge bäst effekt för Piteå totalt sett uppfyller *minst en, men helst flera* av nedanstående prioriteringsgrunder:

- A) Prospekt som tydligt stärker förutsättningarna för *befintligt näringsliv* i Piteå.
- B) Prospekt som *förbättrar branschbalansen*.
- C) Prospekt som underlättar inträdet på arbetsmarknaden för *grupper/individer som har särskilt svårt att få ett arbete*.
- D) Prospekt som, *på ett optimalt sätt*, nyttjar befintliga infrastrukturella förutsättningar i form av mark, logistik, el, vatten, etc och samtidigt skapar stor nytta i Piteå genom många nya arbetstillfällen, inflyttning etc. Det ska finnas en rimlig balans mellan t.ex. den yta och el som tas i anspråk i relation till hur många arbetstillfällen som skapas.
- E) Prospekt som tydlig bidrar till att Piteås/regionens *självförsörjningsgrad* stärks. Här avses primärt livsmedelsproduktion.

§86

Program för gång- och cykel

22KSI64



Program för gång och cykel

Dokumentnamn	Dokumenttyp	Senast reviderad	Beslutsinstans
Program för gång och cykel	Program	2022-06-20 § 86	Kommunfullmäktige
Dokumentansvarig/processägare	Version	Diarienummer	Giltig till
Samhällsbyggnad	4	22KS164	2026-12-31
Dokumentinformation	Program för gång och cykel		
Dokumentet gäller för	Verksamhetsplanering av infrastruktur inom Piteå kommun		



Innehåll

1. Program för gång och cykel	2
1.2 Syfte	3
1.3 Avgränsningar	3
1.4 Ökad cykling - därför satsar Piteå på fotgängare och cyklister.....	3
2. Mål och strategier för gång och cykel	4
2.1 Ställningstaganden för ökad gång- och cykel i Piteå	4
3. Utbyggnad av gång- och cykelvägnätet.....	5
3.1 Handlingsprogram för utbyggnad	6
4. Uppföljning	6



I. Program för gång och cykel

Piteå har goda möjligheter att utvecklas som gång- och cykelkommun. Intresset för hållbara transportmedel som gång och cykel ökar, vilket är viktigt för att uppnå målet att vara en hållbar, jämställd och trafiksäker kommun. Det finns idag i Piteå goda förutsättningarna för att invånare och besökare ska kunna gå eller välja cykeln till sina målpunkter. Det finns år 2021 ca 13,2 mil gång- och cykelväg inom kommunen, varav ca 12 mil är kommunalt ägda gång- och cykelvägar. En stor andel av det kommunala gång- och cykelvägnätet är beläget inom tätorterna och stor andel av kommunens invånare bor endast inom ca 20 minuters cykelavstånd till Piteå centrum (inom 5 km). I den senaste attityd- och resvaneundersökningen som genomfördes 2011 visade det sig att hela 95 % av Piteå kommuns befolkning har tillgång till en cykel.

Figur 3. Avståndsringarna på bilden beskriver 1, 3 och 5 km avstånd till/från Piteå centrum



Trots goda förutsättningar sker idag få resor till fots eller med cykel i förhållande till vad som realistiskt skulle vara möjligt. Attityd- och resvaneundersökningen visade att knappt hälften av alla resor som genomförs i kommunen är kortare än fyra kilometer och att endast ca 7 % av dessa resor genomfördes till fots och ca 9 % med cykel. Enligt cykelfrämjandets undersökning ”Kommunvelometern 2021” satsade Piteå kommun mindre kommunala medel än genomsnittskommunen på ny cykelinfrastruktur och på underhåll av befintligt gång- och cykelvägnät. Det finns en bra potential för Piteå kommun att kraftigt öka andelen korta resor till fots eller med cykel, genom ökade prioriteringar och satsningar på trafikantgruppen.



I.2 Syfte

Syftet med programmet för gång och cykel är att tydliggöra hur kommunen ska arbeta vidare för öka andelen resor till fots eller med cykel. Programmet för gång och cykel ska skapa tydliga mål för ökad gång- och cykel samt öka attraktiviteten för färdställen. Programmet är ett stödande dokument vid verksamhetsplanering och budgetplanering.

I.3 Avgränsningar

Programmet behandlar hela Piteå kommuns gång- och cykelvägnät och omfattar även intentioner för vägar tillhörande Trafikverket samt ett fåtal enskilda väghållare. Detta ger en helhetsbild av gång- och cykelvägnätet inom Piteå kommun och utgör ett bra underlag att arbeta med vid samråd med andra väghållare.

I.4 Ökad cykling - därför satsar Piteå på fotgängare och cyklister

Programmets huvudsyfte är vara ett stöd i arbetet för att öka andelen resor som görs till fots eller med cykel. Ett väl utbyggt gång- och cykelvägnät bidrar till ett långsiktigt hållbart samhälle samt förbättrar folkhälsan och stadsmiljön avsevärt genom exempelvis minskade utsläpp och buller från biltrafik. Det finns många fördelar med att gå och cykla, dessa fyra byggstenar motiverar varför Piteå ska satsa på fotgängare och cyklister:

Miljövänligt

Förflyttning av resor från bil till gång och cykel har en avgörande roll för att uppnå nationella och kommunala målsättningar för att begränsa klimatpåverkan, förbättra luftkvaliteten, minska trafikbuller och förbättra människors hälsa och livskvalité.

Yteffektivt

Piteå kommun har som mål att till år 2040 bli 50 000 invånare. I och med denna målsättning växer konkurrensen om utrymme i staden mellan bostäder och infrastruktur. Gång- och cykelinfrastrukturen är väldigt yteffektiv jämfört med infrastrukturen för bilen, en traditionell cykel kräver exempelvis bara en tiondel av den yta som bilen upptar i transportsystemet.

Socialt hållbart

Biltrafiken har under många decennier varit det prioriterade trafikslaget, men för att få en jämlikare och jämställdare transportsektor är det viktigt med satsningar på gång och cykel. En större del av Piteå kommuns invånare har tillgång till cykel jämfört med bil. Att gå eller cykla är möjlig för fler målgrupper än vad bilen är, på grund av bland annat ålder, ekonomi och avsaknad av körkort.

Hälsofrämjande

Folkhälsan i kommunen blir bättre om fler går och cyklar. Att gå eller cykla är en bra och skonsam vardagsmotion. Genom att få fler att gå och cykla samt att uppmuntra redan befintliga fotgängare samt cyklister att färdas oftare och längre till fots eller med cykel, uppnås en friskare och mer välmående befolkning.



2. Mål och strategier för gång och cykel

Programmet för gång och cykel kopplar till följande övergripande mål:

- Piteå ska vara Sveriges barnvänligaste kommun
- Samhällsbyggnad ska utgå från social, ekonomisk och ekologisk hållbarhet
- Piteå ska erbjuda trygga och attraktiva livsmiljöer (Prioriterat)

Även i Översiktsplan 2030 finns flertalet mål och strategier angivna kopplat till gång och cykel.

2.1 Ställningstaganden för ökad gång- och cykel i Piteå

För att öka andelen gång- och cykelresor krävs åtgärder och tydligare ställningstaganden som gör resan till fots eller med cykeln till ett naturligare val, främst för resor till arbetsplatser, skolor och för kortare resor i vardagen. För att hålla hög status på gång- och cykelinfrastrukturen krävs långsiktiga investeringar för ny infrastruktur, underhåll av befintlig infrastruktur och satsning på marknadsföringsinsatser. Piteå kommun som arbetsgivare har också möjligheter att påverka ett stort antal anställda att välja cykel i tjänsten samt till och från arbetet.

Prioriterade ställningstaganden

- Ingen cyklist eller fotgängare ska dö eller skadas i trafiken
- Säkra skolvägar för fotgängare och cyklister ska prioriteras
- Gång- och cykelvägnätet i kommunen ska vara trafiksäkert, belyst, sammanhängande, gent och sammankopplat till attraktiva målpunkter
- Gång och cykelvägnätet ska erbjuda goda möjligheter till kombinerat resande med andra trafikslag
- Piteå ska erbjuda cykelmöjligheter året runt
- I planering av ny infrastruktur och större reinvesteringar ska gång och cykel inklusive cykelparkeringar prioriteras

Kompletterande ställningstaganden

- Gång och cykelvägnätet ska vara tillgänglighetsanpassat
- I centrum ska gång och cykel prioriteras framför bil
- I Piteå ska det finnas möjlighet att parkera cykeln tryggt, vädersäkert och nära målpunkter
- Större målpunkter ska erbjuda tillgång till självservice för cykel
- Piteå kommun ska sträva efter att ett jämställt trafiksystem
- Cykel ska ses som ett eget trafikslag
- Behov och förutsättningar som tillkommer i och med Norrbottenbanans etablering ska beaktas i all planering av Gång och cykel
- Piteå kommun ska eftersträva god standard på beläggning, bra underhåll och vinterväghållning för gång och cykel



- Minst 40 % av alla resor, kortare än 4 km, ska till år 2030 göras till fots eller med cykel

3. Utbyggnad av gång- och cykelvägnätet

Piteås gång- och cykelvägnät är indelat i 8 huvudstråk som knyter samman centrala staden med de omkringliggande stadsdelarna. Huvudstråken består idag av separerade gång- och cykelvägar blandat med sträckor i blandtrafik.

Figur 9. Piteå kommuns huvudcykelvägnät



Programmet för gång och cykel ligger till grund för långsiktig utbyggnad av gång- och cykelvägnätet i Piteå kommun för att uppnå ett gent, sammanhållet och attraktivt gång- och cykelvägnät. Handlingsprogram för utbyggnad och prioritering beslutas av samhällsbyggnadsnämnden. För att skapa en helhetsbild över Piteås gång- och cykelvägnät redovisas även förslag på sträckor och vägar där Trafikverket och enskilda vägföreningar är



väghållare. Förslagen redovisas i kartbilagor med befintliga gång- och cykelvägar samt förslag på utbyggnad¹.

3.1 Handlingsprogram för utbyggnad

Piteå kommuns handlingsprogram för utbyggnad ska innefatta förslag till åtgärder för att förbättra infrastrukturen för gång och cykel under det kommande fyra åren. Åtgärdslistorna ska användas som underlag vid verksamhetsplanering. Vid planering av större åtgärder bör en hållbarhetsbedömning utföras. Åtgärdsförslagen presenteras och äskas årligen i den ordinarie budget och verksamhetsplaneringsprocessen. Handlingsprogram för utbyggnad och prioritering beslutas av samhällsbyggnadsnämnden och revideras vid behov.

4. Uppföljning

Projekt och åtgärder som planeras och utförs ska årligen följas upp och presenteras för Samhällsbyggnadsnämnden. Redovisningen ska även delges kommunfullmäktige för kännedom.

Aktiviteter som ska följas upp och redovisas:

- Redovisning av årets gång- och cykelvägsprojekt
- Antal kilometer ny gång- och cykelväg i stadsbygd respektive landsbygd
- Nya eller ombyggda trafiksäkra passager
- Utför en sammanställning av trafikolyckor som rör gång- och cykeltrafik
- Riktade insatser för att påverka attityder och beteenden
- Utförda flödesmätningar
- Ansökan och utfall för extern finansiering
- Nya eller ombyggda cykelparkeringar
- Övriga åtgärder kopplat till gång- och cykel
- En resvaneundersökning ska utföras var femte år.
- Dialoger med andra väghållare

Antagen av Kommunfullmäktige 2011-03-21 § 54
Reviderad av Kommunfullmäktige 2017-12-18 § 290
Reviderad av Kommunfullmäktige 2021-06-21 § 91
Reviderad av Kommunfullmäktige 2022-06-20 § 86

¹ Observera att kartbilagorna för befintliga gång- och cykelvägar samt busshållplatser ej är kompletta på grund av att visst digitalt data saknas.

§87

Ajournering för utdelning av Företagsstipendiet

20KS32

§88

Gång- och cykelplan

22KS248



Gång- och cykelplan

Dokumentnamn	Dokumenttyp	Senast reviderad	Beslutsinstans
Gång- och cykelplan	Plan	2021-06-21 § 91	Kommunfullmäktige
Dokumentansvarig/processägare	Version	Diarienummer	Giltig till
Samhällsbyggnad	3	21KS269 21SBN300	2022-12-31
Dokumentinformation	Plan för gång- och cykelinfrastrukturen		
Dokumentet gäller för	Verksamhetsplanering av infrastruktur inom Piteå kommun		



Innehållsförteckning

Bilageförteckning	1
1. Gång- och cykelplan Piteå kommun.....	2
1.1 Bakgrund	2
1.2 Syfte	2
1.3 Mål	2
1.4 Avgränsningar	2
1.6 Samband mellan kommunala planer	3
1.6.1 Översiktsplanen 2030	3
2. Miljö, hållbarhet och hälsa	4
3. Kvalité och bedömning på gång- och cykelvägnätet.....	5
3.1 Säkerhet och olycksstatistik	5
3.1.1 Samhällskostnader	6
4. Planering och utformning av gång- och cykelvägar	7
Gång och cykelnätet i kommunen ska vara trafiksäkert, sammanhängande, gent och sammankopplat till målpunkter för att uppfattas som attraktivt.	7
4.1 Definitioner och utformning av gång- och cykelvägar.....	7
4.2 Säkra passager	8
4.3 Vägvisning.....	10
4.4 Parkering och service	11
4.4.2 Service	11
4.5	11
4.6 Belysning och trygghet.....	12
5. Förslag till utbyggnad av gång- och cykelvägnätet	12
5.1 Åtgärdsplaner	13
6. Drift och underhåll	13
6.2 Vinterväghållning.....	14
6.3 Kartillustration – Prioriterade gång- och cykelvägar	15
7. Uppföljning	15

Bilageförteckning

Bilaga 1. Åtgärdsplan med kartbilagor

Bilaga 2. Prioriterade sträckor



I. Gång- och cykelplan Piteå kommun

I.1 Bakgrund

Piteå har som mål att vara en attraktiv, uthållig, trafiksäker och framkomlig kommun. För att uppnå målen och uppmuntra fler invånare att använda hållbara transportmedel är det viktigt att satsa på en väl fungerande infrastruktur för gång och cykel. Att gå och cykla ska vara ett självklart val i Piteå kommun. Ett väl utvecklat gång- och cykelvägnät möjliggör att barn och unga själv kan ta sig till och från skolan på ett trafiksäkert sätt. Det ökar även jämställdheten, genom att alla ges möjlighet att ta sig fram på ett trafiksäkert sätt oavsett val av transportmedel.

Piteå kommun har under en längre tid satsat på en utbyggnad av gång- och cykelvägnätet. I de tidigare planerna har behovet varit att skapa nya huvudstråk, men nu fodras ett större helhetsgrepp för gång- och cykelinfrastrukturen. Idag har Piteå kommun ca 95 km kommunala gång- och cykelvägar. År 2011 genomfördes en attityd- och resvaneundersökning som visade att 95 % av Piteå kommuns invånare har tillgång till cykel. Undersökningen visade att knappt hälften av alla resor som genomförs i kommunen är kortare än fyra kilometer och av dessa genomfördes ca 7 % av resorna till fots och ca 9 % med cykel. Resvaneundersökningen visar på tydlig potential för en ökad gång- och cykelanvändning.

I.2 Syfte

Syftet med gång- och cykelplanen är att den ska vara ett stödande dokument till Piteå kommuns verksamhetsplanering. Den nya planen tar ett helhetsgrepp kring gång- och cykelfrågorna och omfattar länkar för utbyggnad, gång- och cykelpassager, cykelparkeringar, belysning och trygghet samt mobility management ¹åtgärder. Planen följer kommunens mål och visar på de åtgärder som behövs för att öka andelen hållbara resor och skapa ett trafiksäkert, attraktivt och gent gång- och cykelvägnät.

I.3 Mål

I översiktsplanen 2030 har följande fem mål preciserats:

- Samhällsbyggnad ska utgå från social, ekologisk och ekonomisk hållbarhet
- Piteå ska vara tryggt och tillgängligt för alla
- Piteå ska erbjuda attraktiva och varierande boendemiljöer
- Piteå ska utveckla bra infrastruktur och goda kommunikationer
- Piteå ska vara en attraktiv ort för näringsliv och företagande

I översiktsplanen anges även att Piteå ska ha en väl utbyggd, attraktiv och tillgänglig infrastruktur som är hållbar för persontrafik. Att gå och cykla ska vara ett självklart val. I centrum ska fotgängare, cyklister och kollektivtrafik prioriteras och gatumiljön ska vara funktionell. Kopplingar mellan trafikslagen ur ett hela-resan-perspektiv ska tas med i samhällsplaneringen.

I.4 Avgränsningar

Planen behandlar hela Piteå kommuns gång- och cykelvägnät och omfattar även åtgärdsförslag på vägar tillhörande Trafikverket samt ett fåtal enskilda väghållare. Detta ger en helhetsbild av gång- och cykelvägnätet inom Piteå kommun och utgör ett bra underlag att arbeta med vid samråd med andra väghållare.

¹ Mobility Management (MM) är ett koncept för att främja hållbara transporter och påverka bilanvändningen genom att förändra resenärers attityder och beteenden.



I.6 Samband mellan kommunala planer

Gång- och cykelplanen följer de riktlinjer med koppling till gång- och cykeltrafik som härleds i de kommunala styrdokument. De dokument som nyttjats särskilt för vägledning, avvägningar och prioriteringar i planen är:

- Översiktsplan 2030
- Plan för hållbarhet
- Gång- och cykelplan Piteå kommun, 2011
- Resvanor i Piteå 2011
- Parkeringsnorm
- Fördjupad översiktsplan landsbygdscentra (FÖP) (*under framtagande*)
- Stadsmiljöprogram (*under framtagande*)
- Trafikplan 2017 (*under framtagande*)
- Riktlinjer för belysning (*under framtagande*)

I.6.1 Översiktsplanen 2030

Mål till gång- och cykelplanen med direkt anknytning från Översiktsplanen 2030 – planstrategi och planeringsunderlag.

- Det ska vara lustfyllt att gå och cykla i Piteå och alla ska kunna färdas tryggt och trafiksäkert
- Trafikplanering ska utgå från nollvisionens målsättningar om säkerhet i vägtransportsystemet, ingen ska dödas eller skadas allvarligt
- Gång och cykelnätet ska vara gent, funktionellt och sammanhängande och locka fler människor att gå och cykla
- Vid ny- och ombyggnad ska möjlighet ses över till att separera cykel- och gångtrafik
- Gångbanor ska utformas på ett sätt som medger en god tillgänglighet för barn, äldre och personer med funktionsnedsättning
- Betydelsefulla målpunkter ska kopplas samman för fotgängare och cyklister
- Särskilt fokus ska läggas på säkra skolvägar
- God belysning är viktig i tunnlar och vid gång- och cykelvägar
- Korta avstånd i kombination med ett väl utbyggt och genomtänkt gång- och cykelnät leder till att människor i större utsträckning väljer att gå eller cykla
- I centrum ska fotgängare, cyklister och kollektivtrafik prioriteras
- Gå och cykla korta sträckor ska vara ett självklart val
- Sammanhängande strandpromenader ska utvecklas för att stärka stadens attraktivitet
- Målsättningen är att huvudstråken ska vara separerade från biltrafik

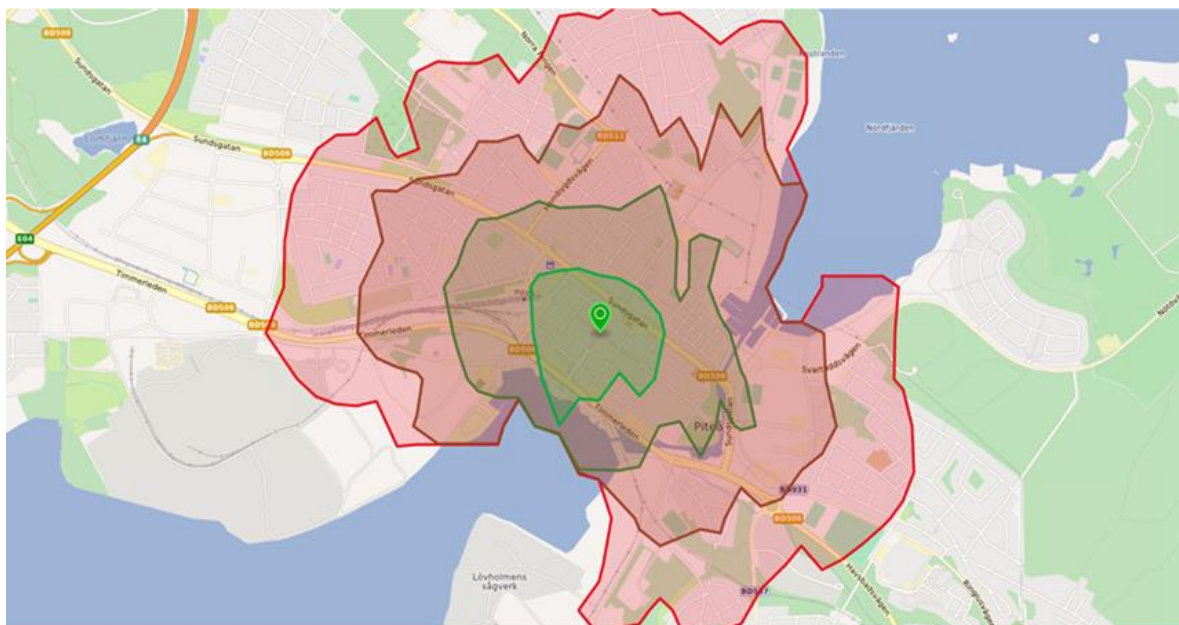


2. Miljö, hållbarhet och hälsa

Förbättrad folkhälsa och samhällsekonomiska vinster är effekter som en ökad gång- och cykelsatsning för med sig. Värderingar och vanor som utvecklas i ung ålder har stor betydelse för livet längre fram. Att barn och unga dagligen går eller cyklar till och från skolan är därför en viktig hälsofrämjande insats.

En halvtimmes fysisk aktivitet dagligen ger uppenbara hälsoeffekter och minskar risken för bland annat hjärt- och kärlsjukdomar, diabetes, fetma och högt blodtryck. Den generella folkhälsan är i behov av förbättring och med en minskad mängd biltrafik skulle invånarnas hälsa, miljö och trafiksituation förbättras. Barn, unga, äldre och personer med funktionsnedsättning har stort behov av trafiksäkra och tillgänglighetsanpassade gång- och cykelstråk. Ett utvecklat gång- och cykelvägnät medför möjlighet till minskad biltrafik och fördelar som en tryggare och snabbare färd för gång- och cykeltrafikanterna till olika målpunkter. Likaså bidrar det till en högre produktivitet, mindre arbetsfrånvaro, minskade sjukvårdskostnader samt ökad vardagsmotion.

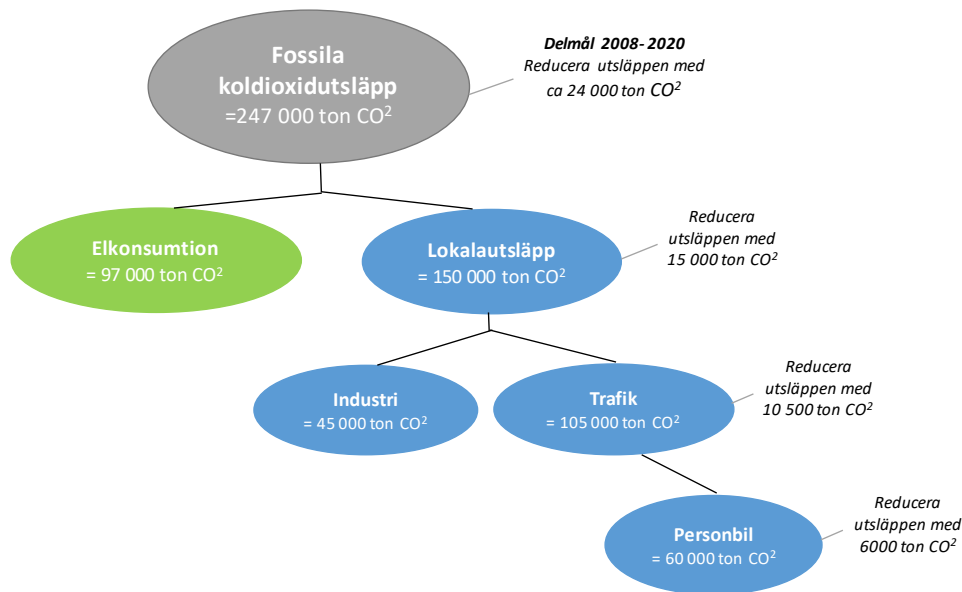
Piteå kommuns mål i översiktsplanen anger att det ska vara självklart att gå eller cykla korta sträckor. Förutsättningar för en ökad gång och cykeltrafik i Piteå kommun finns redan idag. Enligt den senaste attityd- och resvaneundersökningen från 2011 har 95 % av befolkningen en cykel. Cykeln är jämfört med bilen ca 30 gånger energisnålare per personkilometer, den är betydligt mer yteffektiv då den endast kräver ca en tiondel av bilens yta i trafiksystemet. Om alla resor upp till 5 km i Piteå kommun skulle ske med gång- eller cykeltrafik skulle ca 50 % av biltrafiken minska. Om gränsen går vid 2 km minskas biltrafiken med ca 25 %. Det tar cirka 8 minuter med cykel att ta sig en sträcka på 2 km i Piteå innerstad och cirka 20 minuter att gå liknade sträcka. *Figur 1* beskriver gångavstånd i relation till tid i 5 minuters intervaller.



Figur 1. Bilden beskriver gångavstånd i centrum med 5 min intervall.



Piteå kommun har som mål att minska de fossila koldioxidutsläppen från resor och transporter med minst tio procent till år 2020, jämfört med 2008. Detta innebär en reduktion av det fossila utsläppen med ungefär 24 000 ton koldioxid per år. 10 % av utsläppen från personbilstrafiken motsvarar 6000 ton koldioxid per år, *se figur 2*. Om det korta resorna med bil upp till 2 km skulle ersättas med andra färdmedel skulle det bidra till en reduktion av utsläppen med ca 6 800 ton koldioxid per år. Detta motsvarar ca 3 % av de totala fossila utsläppsminskningen, men ca 11 % av personbilstrafikens mål för utsläppsminskning. En minskning av de fossila utsläppen innebär även att nivån för kväveoxider, bensen och andra partiklar skulle minska, likaså nivåerna för trafikbuller. Utsläppsminskningarna påverkar människors hälsa, välbefinnande och livskvalité på ett positivt sätt.



Figur 2. Beskriver kommunens klimatpåverkan.

3. Kvalité och bedömning på gång- och cykelvägnätet

3.1 Säkerhet och olycksstatistik

All trafikplanering i Piteå kommun ska utgå från Riksdagens beslut gällande nollvisionens målsättningar om säkerhet i vägtransportssystemet, ingen ska dödas eller skadas allvarligt. Strada (Swedish Traffic Accident Data Acquisition) är ett informationssystem för data om skador och olyckor inom hela vägtransportssystemet. Enligt uppgifter från Strada har 103 fall av olyckor med fotgängare och cyklister rapporteras in i Piteå kommun de senaste fem åren. Av dessa olyckor hade 102 skadlig utgång och 1 dödlig utgång, *se tabell 1*. 54 av olyckorna har inträffat på kommunala vägar, *se tabell 2*.

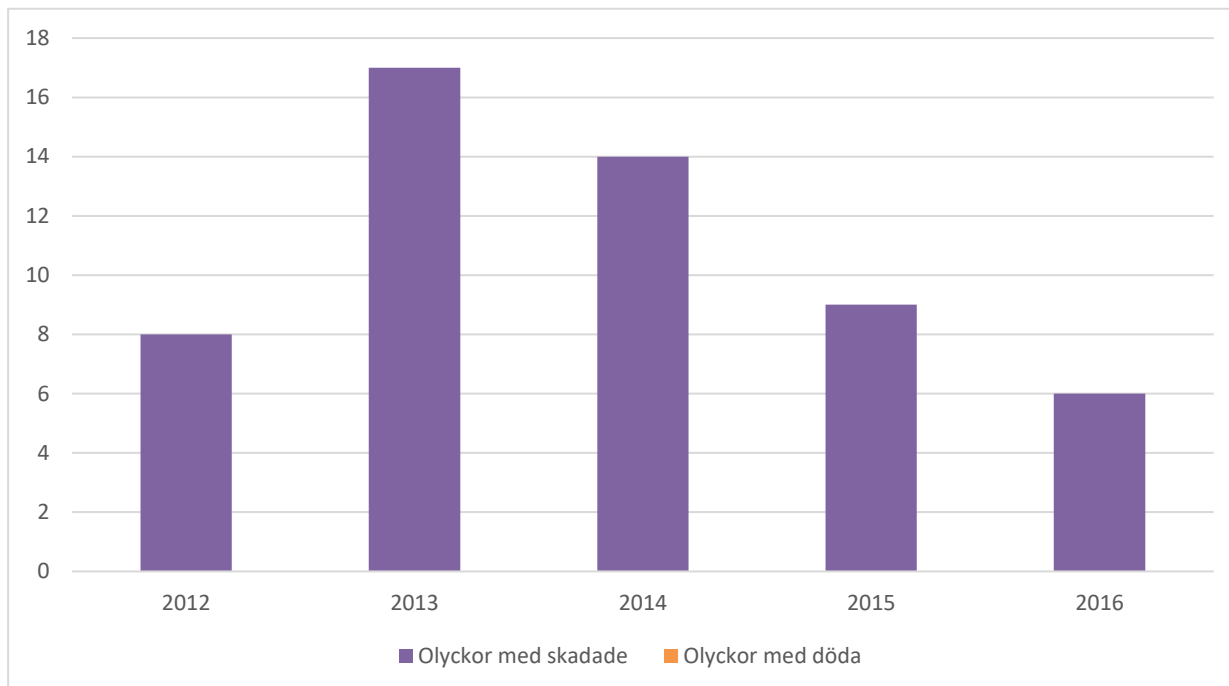
Tabell 1. Olyckor i Piteå kommun mellan 2012-2016.

Väghållartyp	Dödsolyckor	Allvarliga olyckor	Måttliga olyckor	Lindriga olyckor	Totalt
Statlig	1	1	6	14	22
Kommunal	0	4	18	32	54
Enskild	0	3	0	4	7
Okänd	0	4	8	8	20
Totalt	1	12	32	58	103



Majoriteten av olyckor som sker bland fotgängare och cyklister är singelolyckor. Olyckorna beror främst på bristande trafikbeteende samt dåliga vägförhållanden, som svagheter i utformning och underhållsbrister. Tydlig utformning av transportsystemet i kombination med tydliga trafikregler skapar goda förutsättningar och möjligheter för fotgängare och cyklister till att följa trafikreglerna på ett trafiksäkert sätt. Det är viktigt att anpassa trafiksäkerhetsarbetet efter gång- och cyklisternas behov och framkomlighet. För att trafikanternas säkerhet ska öka och för att minimera riskerna för olyckor är det viktigt att öka andelen säkra passager, separera gång- och cykeltrafikanterna från biltrafik samt satsa på drift och underhåll.

Tabell 2. Olycksstatistik från 2012-2016, kommunala vägar i Piteå.



3.1.1 Samhällskostnader

Trafikolyckor innebär stora samhällskostnader, både direkta och långsiktiga kostnader för bland annat sjukvård, rehabilitering och reparationer. Piteå kommuns årliga kostnad för trafikolyckor där gång, cykel eller moped klass II är inblandat har tagits fram med hjälp av Trafikverkets schablonsiffror, se tabell 3. Tabellen är baserad på antalet skadade i trafiken. Samhällskostnaderna uppgår enligt tabell till 16 936 600 kr per år. Uträkningen är baserad på medelvärdet av olycksstatistiken för de senaste fem åren i Piteå kommun på de kommunala vägarna. Investeringar i trafiksäkerhetsåtgärder bidrar till att olycksriskerna minskar och att samhällskostnaderna på sikt minskar.

Tabell 3. Samhällskostnader för trafikolyckor i Piteå kommun per år.

Skada	Kostnad per olycka	Antal skador per år	Total kostnad
Dödsfall	31 331 000 kr	0	0 kr
Svårt skadade	5 672 000 kr	2,6	14 747 200 kr
Lindrigt skadade	267 000 kr	8,2	2 189 400 kr
Summa		10,8	16 936 600 kr



4. Planering och utformning av gång- och cykelvägar

För att Piteå kommuns övergripande mål ska nås är det viktigt att gång- och cykeltrafiken redan i ett tidigt skede ges en naturlig plats i samhällsplaneringen. En väl utbyggd och fungerande infrastruktur för gång- och cykeltrafik kräver fysiskt utrymme i gaturummet. I all planering ska gång- och cykeltrafiken alltid beaktas.

Gång och cykelnätet i kommunen ska vara trafiksäkert, sammanhängande, gent och sammankopplat till målpunkter för att uppfattas som attraktivt.

4.1 Definitioner och utformning av gång- och cykelvägar

Gångbana

Yta där gångtrafikanter är helt avskilda från andra fordonsslag, exempelvis en trottoar. På vägar där bilhastigheten är högre än 30 km/h krävs gångbana för att garantera god trafiksäkerhet för fotgängarna. Gångytor ska utformas så att personer med nedsatt syn- och rörelseförmåga kan ta sig fram.

Gågata

Väg eller vägsträcka som enligt lokal trafikföreskrift skall vara gågata och som är hänvisat med vägmärke för gågata. På en gågata är motorfordonstrafik förbjuden. Men med vissa undantag kan förekomma, som till exempel varuleveranser, transporter av sjuka eller rörelsehindrade personer. Fordonens hastighet får ej överstiga gångfart på sträckan och fordonsföraren har väjningsplikt mot fotgängare.

Gångfartsområde

Väg eller område som enligt lokal trafikföreskrift skall vara gångfartsområde och som är hänvisat med vägmärke för gångfartsområde. Område främst avsett för gående. I gångfartsområden får fordonens hastighet ej överstiga gångfart och fordonsföraren har väjningsplikt mot fotgängare. Gaturummet ska ej vara eller upplevas som uppdelat, det ska framgå av utformningen att hela området främst tillhör fotgängaren.

Gång- och cykelbana

Vägbana endast avsedd för gång- och cykeltrafik. Kan följa en intilliggande väg eller vara friliggande. Vägbanan ska ha kantsten eller skiljeremsa.

Cykelbana

Väg eller del av väg som är tillämnad för cykel och moped II. Innefattar oftast en del av gång- och cykelbanan. Uppmärkt med vägmarkeringar och/eller med olika ytmaterial som skiljer gångbanan från cykelbanan. Cykelbanan ska exempelvis dras bakom busshållplatser för att minimera kollisionsrisken med bussresenärer.

Cykelfält

Ett separat körfält i körbanan, särskilt anvisat för cyklande och moped klass II. Hänvisat via vägmarkeringar.

Blandtrafik

Gående, cyklister, mopeder, bilar och andra fordon delar gaturummet. Avskild yta för gående är förekommande.



Gång- och cykelstråk

En eller flera av de sammanhängande länkarna i gång- och cykelvägnätet.

Gång- och cykelvägnät

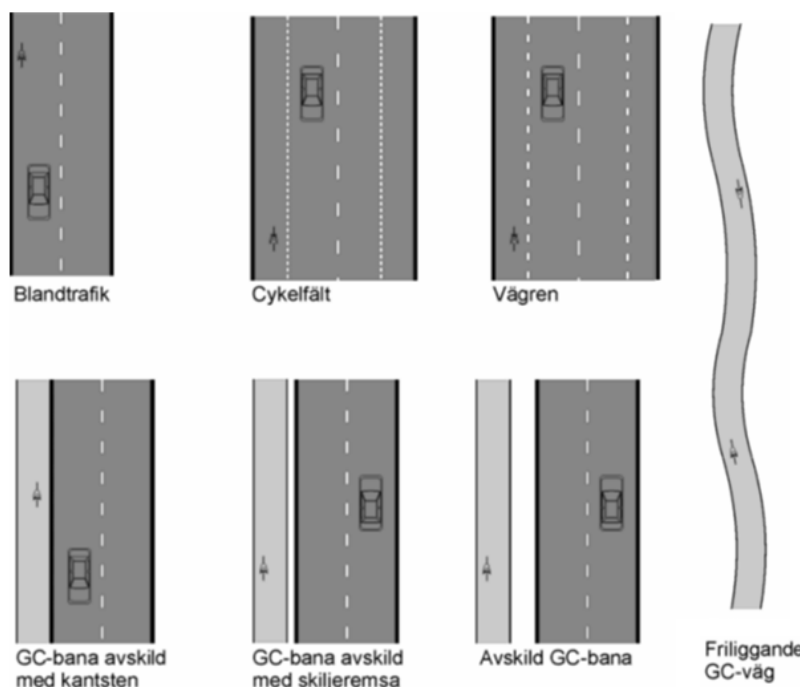
Nät utgörande av samtliga gång- och cykelvägar.

Övergångsställe

Del av väg avsedd för gående. Tillägnat för användning vid behov för att korsa körbana eller cykelbana. Ska anges med vägmärke och vägmarkering.

Gång- och cykelpassage

Utformat område som fotgängare och cyklister ska använda för att korsa en körbana. Passagen anges med vägmarkeringar och kan vara bevakad eller obevakad, beroende på den rådande trafiksituationen.



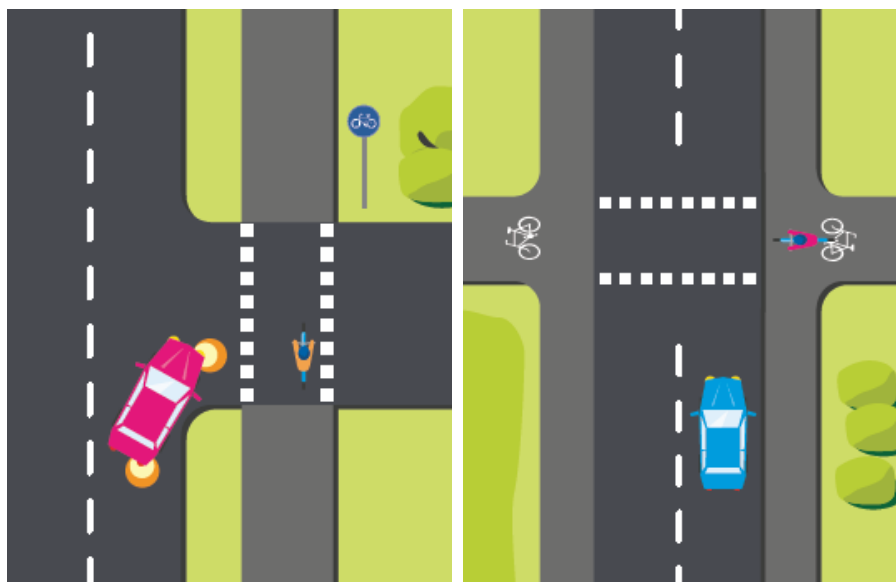
Figur 3. Trafikverkets beskrivning av olika separeringsformer av gång- och cykelvägar.

4.2 Säkra passager

I planeringsskedet av en gång- och cykelpassage är det viktigt att ta hänsyn till lokalisering, säkerhet, tydlighet och framkomlighet. Passager ska utformas så att biltrafikantens hastighet hålls låg i korsning med passagen. Viktigt är att gående och cyklister ska synliggöras och att utformningen av passager, gång- och cykelbanor och övergångsställen bestäms utefter den rådande trafiksituationen. Hänsyn vid planering och utformning ska tas till det trafikantslag som skall ha prioritet i trafiksystemet. Gång- och cykelpassager ska även vara tillgänglighetsanpassat för personer med funktionsnedsättning samt upphöjda eller utgöras av gång- och cykelport i korsningspunkter med huvudvägnätet. Avvikande färg eller beläggning kan användas vid överfarterna för att öka uppmärksamheten. Upphöjningar, avsmalningar, refuger och cirkulationsplatser är övriga exempel på hastighetsdämpande åtgärder som bör tillämpas i planering och utförande av säkra passager.

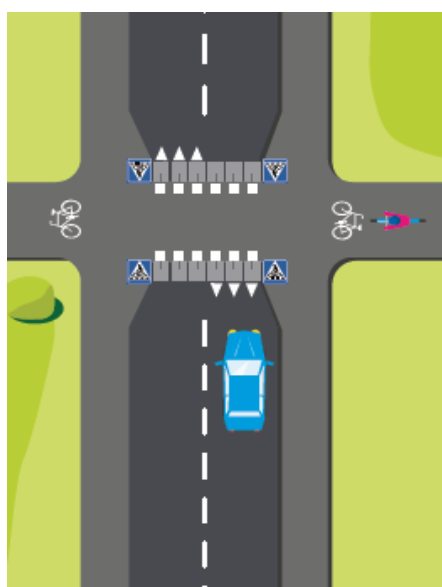


Vid obevakade övergångsställen har fordonsförare väjningsplikt mot gående. Gående och cyklister har dock vid gångpassage och cykelpassage väjningsplikt mot fordonsföraren vid korsning av vägbanan. Fordonsförare ska i sin tur anpassa hastigheten vid passagen så fara inte uppstår för oskyddade trafikanter. Genom att både cyklisten och bilisten har skyldigheter tvingas båda ta hänsyn till varandra. Då ökar säkerheten. *Figur 4 och 5* visar goda exempel på obevakade cykelpassager.

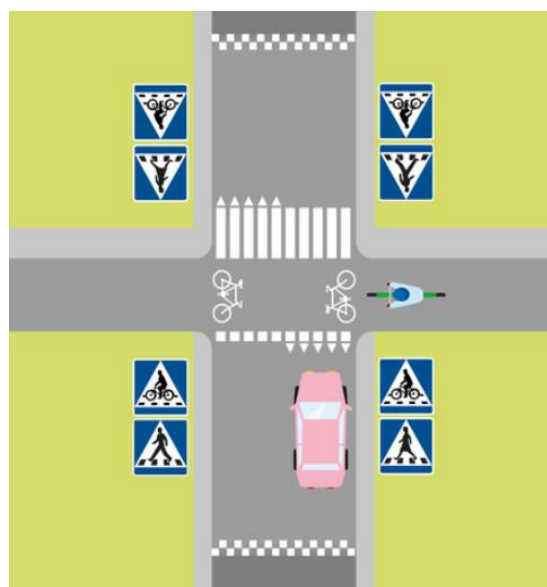


Figur 4 och 5. Obevakade cykelpassager (Gatubolaget, Säkrare cykelpassager, u.å.)

Cykelöverfart innebär en prioritering av cykeltrafikens framkomlighet och kan med fördel användas i stadsmiljön. Trafikmiljön ska då utformas och säkras så att fordon inte kan föras med en högre hastighet än 30 km/tim på cykelöverfarten. Fordonsförare har väjningsplikt mot cyklar som ska korsa en vägbanan vid cykelöverfarter med vägmarkering och vägmärken för cykelöverfart. *Figur 6* visar ett bra exempel på utformning av en cykelöverfart där cyklisternas framkomlighet är prioriterad och fordonsförare har väjningsplikt.



Figur 6. Cykelöverfart där cyklisternas framkomlighet är prioriterad.



Figur 7. Samlokaliserat övergångsställe och cykelöverfart.



Vid en kombinerad cykelöverfart och övergångsställe vidtas även hastighetsdämpande åtgärder samtidigt som trafiksäkerheten prioriteras i utformningen. Cyklister och förare av moped klass II som färdas mot en cykelöverfart ska ta hänsyn till avståndet och hastigheten hos fordonen som närmar sig överfarten. Fordonsförare ska lämna företräde för både fotgängare, cyklister och förare av moped klass II vid korning av en sådan samlokaliserad plats. Övergångsstället kan i samlokaliseringen verka som en begränsningslinje för cykelöverfarten, samtidigt som cykelöverfartens väjningslinje kan placeras före övergångsstället. *Figur 7* beskriver ett bra exempel på utformning av ett samlokaliserade övergångsställe och cykelöverfart.

En genomgående gång- och cykelbana är avsedd för gående och cyklister, är separerade från bilväg med kantsten, markremsa eller vägmarkering. Kännetecknas av att ingen linje skär tvärs över gång- och cykelbanan men däremot tvärs över väg-banan. Kan både vara upphöjd och i nivå med gatan. Fordon som ska passera över en genomgående gång- och cykelbana ska lämna företräde för gående, cyklister och förare av moped klass II som befinner sig på gång- och cykelbanan. Fordonsföraren har också väjningsplikt mot fordon som skär den egna kursen efter att ha passerat gång- och cykelbanan. *Figur 8* är ett exempel på utformning av genomgående gång- och cykelbana från Djupviksgatan i Piteå centrum.



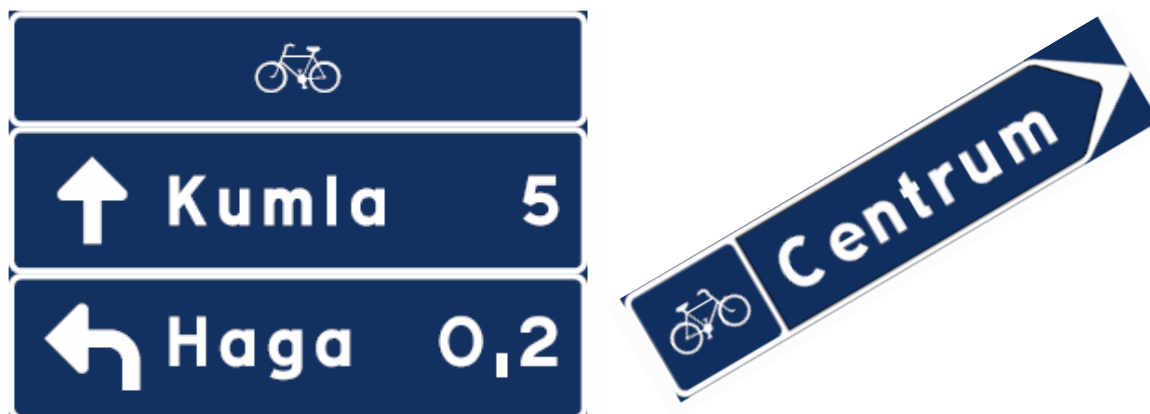
Figur 8. Genomgående gång- och cykelbana.

4.3 Vägvisning

För att Piteå kommuns gång- och cykelvägnät ska vara attraktivt och funktionellt är det viktigt att det är lätt att orientera sig. Vägvisningen ska tydligt visa hur man tar sig till olika målpunkter, vara enhetligt utformad, bör ange riktning, avstånd och var man befinner sig. Vägvisning består främst av vägmärken, men kan även utgöras av kartor samt målade symboler på gatan, vägmarkeringar. Vägmärken bör placeras i en höjd och i en riktning som gör dem väl synliga för gående och cyklister. Med tydlig vägvisning ökar tryggheten och säkerheten för fotgängare och cyklister, exempelvis kan de vid olycka då lättare ange sin position. Vägmarkeringar är ett viktigt komplement till vägmärken. En markering i vägbanan tydliggör vilken yta som olika trafikantslag får nyttja och förtydligar gällande



trafikregler. Vägvisning för gång- och cykeltrafik ska vara lika självklar och tydlig som vägvisning för biltrafik. En god vägvisning visar på att kommunen främjar nyttjandet av gång- och cykelvägar. *Figur 8 och 9* beskriver två goda exempel på cykelvägvisning som eftersträvas i Piteå kommun.



Figur 8 och 9. Trafikverkets skyltning för cykel, märke F35 och F34.

4.4 Parkering och service

4.4.1 Cykelparkeringar

Piteå kommun anger i översiktsplanen att fotgängare, cyklister samt kollektivtrafik är de prioriterade trafikslagen i centrum. Cykelparkeringar är en viktig del i cykelinfrastrukturen och måste ges utrymme i stadsrummet. Cykelparkeringar bör vara väl strukturerade och tilltagna och placeras i direkt anslutning till attraktiva platser och målpunkter (hållplatser, butiker mm). Piteå kommuns cykelparkeringar bör placeras närmare målpunkter än bilparkeringar. Det finns även ett behov av tillfälliga parkeringar vid evenemang och under sommarmånaderna på utvalda platser. Vid planering av cykelparkeringar ska kommunens parkeringsnorm samt Plan- och bygglagen följas.

Cykelparkeringar ska medvetet utformas utifrån områdets behov och omgivningen. För att undvika att cykelparkeringar utgör hinder för gångare ska dessa inte placeras nära ledstråk. Det är viktigt att cykelparkeringarna är lättillgängliga med upplyst miljö där människor är i rörelse och där goda möjligheter ges till att låsa fast cykeln. Vädskydd är önskvärt vid alla cykelparkeringar men särskilt vid cykelparkeringar som är avsedda för långtidsparkering. Det är viktigt att prioritera cykelparkeringar vid busshållplatser där behovet finns, för att främja hela resan perspektivet. Genom att tillgodose bra möjligheter att kombinera cykel och kollektivtrafik kan cykelns och kollektivtrafikens attraktivitet öka och andelen bilresor minska.

4.4.2 Service

Vid stora målpunkter i Piteå som till exempel busstationen bör tillgång till service ges i anslutning till cykelparkering. Servicen kan utgöras av cykelpump, enklare reparationsverktyg samt cykelkartor. Det främjar cyklister och visar att Piteå kommun satsar på cykeln som trafikslag.

4.5 Besökare

Piteå kommun arbetar aktivt för att upplevas som en attraktiv stad. Piteå erbjuder närhet till sina besöksmål som kan nås via vårt gång- och cykelvägnät. Piteå kommun ska arbeta med olika aktiviteter som främjar besökare att cykla eller gå till och från olika besöksmål. Gång- och cykelkartan ska vara aktuell och uppdateras kontinuerligt allt eftersom gång- och cykelvägnätet byggs ut.



4.6 Belysning och trygghet

Piteå kommun ska arbeta aktivt med belysning efter gång- och cykelstråken och i gång- och cykelportar. God belysning vid gång- och cykelvägnätet bidrar till en trygg och säker upplevelse för fotgängare och cyklister i trafiken. Det skapar även rumslighet och påverkar orienterbarheten på sträckorna. Övergångsställen, gång- och cykelpassager, cirkulationsplatser och korsningar är platser i trafikmiljön där oskyddade trafikanter och olika trafikslag vistas samtidigt och/eller korsar varandra. En god belysning ökar trygghetsfaktorn och minimera riskerna för olyckor. Även vid mörka tunnlar, täta buskage, och busshållplatser krävs god belysning. Ljuset bör fördelas så att trafikanter, väg och vägområdet blir upplyst. Aktiviteter och åtaganden som berör belysningsfrågor ska följa Piteå kommuns riktlinjer för offentlig belysning.

4.7 Säker skolväg

Piteå kommuns mål i översiktsplanen säger att gångbanor ska utformas på ett sätt som medger en god tillgänglighet för barn, äldre och personer med funktionsnedsättning och att särskilt fokus ska läggas på säkra skolvägar. Säker skolväg innebär att barn själva ska förmå att färdas trafiksäkert hela färden till och från hemmet/skolan. Krav och riktlinjer för att uppfylla säker skolväg för barnen till och från hemmet/skolan är att säkerhet-, tillgänglighet- och trygghetsaspekterna tillgodoses och går i linje med hela resan perspektivet. Hastigheten på vägarna till och från hemmet/skolan, trafikmängden, belysningen samt typ av väg och utformning påverkar möjligheten för barn att vistas säkert på och omkring transportsystemet.

Passager, övergångsställen och korsningar efter skolvägar ska utformas trafiksäkert. Transportsystemet ska ur tillgänglighetssynpunkt formas så skolbarn själva kan ta sig till och från målpunkter. Barriärer efter vägar och mellan områden som försvårar rörelsefriheten så som höga hastigheter, stora och/eller högtrafikerade vägar är faktorer som bör ses över för att säkerställa säkra skolvägar.

Trygghetsaspekterna är viktigt för att uppfylla kraven för säker skolväg.

Säkra skolvägar ska ha en hög prioritet vid planering av gång- och cykelvägar inom Piteå kommun. Vid skolor ska det finnas väl tilltagna och tillgängliga cykelparkeringar samt säkra avlämningsplatser. Målsättningen är att skolbarn ska kunna gå och cykla trafiksäkert till och från skolan. Det ökar barnens självständighet och säkerhet genom att biltrafiken vid våra skolor minskar då färre föräldrar känner behov att skjutsa sina barn och ungdomar.

5. Förslag till utbyggnad av gång- och cykelvägnätet

Piteås gång- och cykelvägnät är indelat i 8 huvudstråk som knyter samman centrala staden med de omkringliggande stadsdelarna. Huvudstråken består idag av avskilda gång- och cykelvägar blandat med vissa sträckor i blandtrafik.

I planering och utformning av gång- och cykelvägar är målsättningen att alla huvudstråk ska vara separerade från biltrafik och att betydelsefulla målpunkter ska kopplas samman. Målet är att skapa ett lättorienterat, trafiksäkert, sammanhängande samt gent gång- och cykelvägnät. Säker skolväg skall prioriteras.

I *bilaga 1* finns kartillustrationer med utbyggnadsförslag av gång- och cykelvägnätet. För att skapa en helhetsbild över Piteås gång- och cykelvägnät redovisas även vägar där Trafikverket och enskilda vägföreningar är väghållare. Kartbilagorna redovisar befintliga gång- och cykelvägar samt förslag på



utbyggnad. Observera att kartbilagorna för befintliga gång- och cykelvägar samt busshållplatser ej är kompletta på grund av att visst digitalt data saknas.

Förslag för utbyggnad:

- Blå: Kommunal väghållare.
- Grön: Enskild väghållare.
- Röd: Trafikverket väghållare.
- Gul/Beige: Befintligt gång- och cykelvägnät.

5.1 Åtgärdsplaner

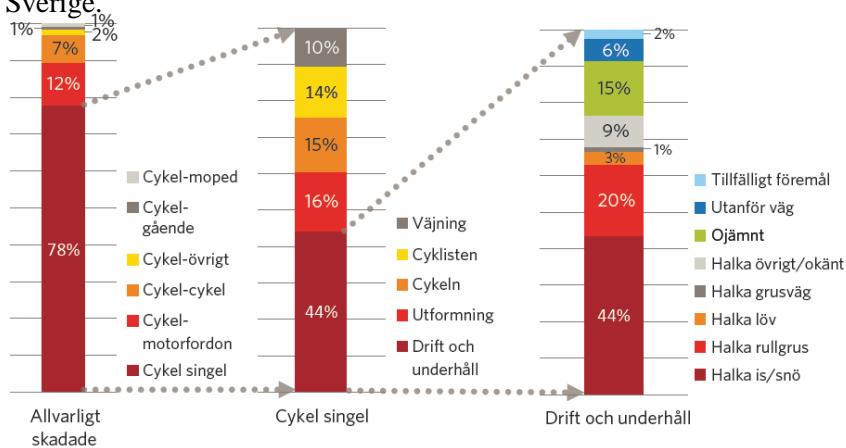
Åtgärdsplanerna är indelade enligt följande och redovisas i *bilaga 1*:

- Förslag till utbyggnad för gång- och cykelvägar, kommunal väghållare
- Förslag till gång- och cykelvägar, Trafikverket väghållare
- Gång- och cykelpassager
- Cykelparkeringar
- Belysning och trygghetsfrågor
- Drift och underhåll
- Information och kampanjer

Åtgärdslistorna innefattar förslag till åtgärder för att förbättra infrastrukturen för gång och cykel och ska följas upp samt uppdateras kontinuerligt. Åtgärdslistorna ska användas som underlag vid verksamhetsplanering. Vid vidare planering av större åtgärder bör en hållbarhetsbedömning utföras. Åtgärdena är inte listade i prioriteringsordning och finansiering är ej klar.

6. Drift och underhåll

Piteå kommun är väghållare för 95 kilometer gång- och cykelväg där Teknik och Gator, Kultur Park och Fritid samt Fastighets och Service har ansvar för drift och underhåll. Övrigt gång- och cykelvägnät inom kommunen har statlig eller enskild väghållare, vilket innebär att drift och underhållsansvaret på dessa vägar varierar efter vem som är väghållare samt deras enskilda riktlinjer och beslut. Drift och underhåll på gång- och cykelvägar blir allt viktigare till följd av ökad användning och det är viktigt att de är trygga, säkra och gena för att fler ska välja hållbara transportmedel. God standard på beläggningen, bra underhåll och snöröjning är några grunder för att vardagscykling till/från arbetet ska öka och för att minska olyckstillbud. *Figur 10* förklarar att halka är största orsaken till singelolyckor för cyklister i Sverige.



Figur 10. Stapel 1 visar alla allvarligt skadade cyklister. Stapel 2 visar bedömd orsak till singelolyckor. Stapel 3 visar orsaker till de singelolyckor som är relaterade till drift och underhåll.



6.1 Barmarksunderhåll

Ett regelbundet underhåll på ytskikt, diken och vägtrummor minskar risken för stora och kostsamma åtgärder. Bristfälligt underhåll leder till stora investeringspucklar i framtiden. Ett strukturerat underhållsarbete vid barmark ger goda förutsättningar för vinterunderhåll. Genom att underhålla gång- och cykelvägar och trottoarer på rätt sätt kan olyckor, sommar som vintertid förebyggas.

Underhållsarbeten och tillsyn består av dikesrensning, kontroll av rännstensbrunnar och trummor samt tillsyn och åtgärder som klotter i tunnlar och på vägmärken. Kontroll av rännstensbrunnar är viktigt för att hindra vattensamlingar och översvämningar på gång- och cykelvägarna. Siktröjning, underhållssopning, funktionskontroll av cykelgrindar, ogräsbekämpning med mera är arbete som idag sker i mån av tid. Vägmarkeringar måste regelbundet underhållas för att tillgodose sin funktion. Ett ökat fokus på underhåll och tillsyn leder till ökad trygghet och säkerhet på gång- och cykelvägarna i Piteå kommun.

Skador i beläggningen inventeras kontinuerligt av Piteå kommun genom besiktning samt genom inkomna synpunkter från uppmärksamma medborgare. Trafikfarliga och akuta fel så som potthål och sprickor prioriteras och åtgärdas skyndsamt. Skador i beläggningen tillåter vatten att tränga ner i överbyggnaden vilket på sikt skapar större problem med tjällyft mm. Övriga åtgärder sker enligt plan som fastställs efter inventering.

Målsättningar och behovsförbättringar: Löpande tillsyn och årliga inventeringar ska utföras och ligga till grund för verksamhetsplanering för drift och underhåll.

6.2 Vinterväghållning

Piteå kommun har en prioriteringsordning för snöröjningen av gång- och cykelnätet. Snöröjningen på de prioriterade stråken startar när det fallit 3-5 cm snö och på övriga gång- och cykelvägar när det fallit 7-12 cm snö. Underhåll som isrivning, snöbortforsling, siktförbättring och andra efterarbeten sker vid behov för att förebygga trafikfarliga situationer. Det är viktigt att kantstenshöjden bibehålls även på vintern vid trottoarer, kantstensavskilda gång- och cykelvägar samt busshållplatser. Likaså att ramperna i de upphöjda passagerna friläggs så att den hastighetsdämpande effekten bibehålls.

Snöröjningen av gång- och cykelvägarna startar samtidigt eller tidigare än övriga vägnät i kommunen. Piteå kommun har som målsättning att de prioriterade stråken ska vara röjda före 06:00 samt innan 16:00, d.v.s. innan arbets- och skolstart/-slut.

Halkbekämpningen utförs när väglaget kräver det eller i förebyggande syfte inför väderomslag till varmare grader. Fotgängare är den trafikkategori som drabbas av högst andel skador relaterat till halka och således bör gångstråk prioriteras.

Sandupptagningen är en högt prioriterad åtgärd och påbörjas på våren direkt efter att vägarna har torkat. Sandupptagningen påbörjas på de prioriterade gång- och cykelvägarna och målet är att arbetet med sandupptagning ska vara slutfört innan skolavslutningen.

Målsättningar och behovsförbättringar:

Piteå ska vara en stad där man cyklar året runt. Cykelparkeringar skall vara tillgängliga året runt.



6.3 Kartillustration – Prioriterade gång- och cykelvägar

I bilaga 2 finns kartillustrationer på de prioriterade kommunala gång- och cykelvägarna. Dessa ska inneha högre standard, vara säkra och tillgängliga året runt. Sträckorna sammanfogar olika områden, fungerar som ett uppsamlade system som leder till målpunkter. Övriga delar i cykelvägnätet har lägre prioritet men ska vara framkomliga och hålla en god säkerhetsstandard året runt. Endast de prioriterade sträckorna där Piteå kommun bär väghållaransvar och därmed har beslutsrätt redovisas i bilagan.

6.4 Budget

En prioritering av underhållet och utbyggnaden av gång- och cykelvägnätet behövs för att uppfylla målen i översiktsplanen med ökad gång- och cykeltrafik. Idag, 2017, avsätts 1000 tkr per år till drift och underhåll av kommunens gång- och cykelvägar. Budget måste anpassas i relation till gällande krav och behov av underhåll samt utbyggnadstakt.

7. Uppföljning

Projekt och åtgärder som planeras och utförs ska årligen följas upp i åtgärdsplanen. Åtgärdsplanen ska fungera som ett levande arbetsdokument för planering och uppföljning av projekt rörande gång och cykel. Ett ökat fokus ska ligga på hållbara resvanor, ”Mobility management” och mjuka åtgärder som kampanjer. Piteå kommun ska satsa på gång- och cykeltrafik samt på att fler medborgare ska välja hållbara transportmedel.

Aktiviteter Piteå kommun bland annat ska följa upp:

- Antal km ny gång- och cykelväg
- Utför en sammanställning av trafikolyckor som rör gång- och cykeltrafik, för att utvärdera och åtgärda brister
- Undersöka hur koldioxidutsläppen påverkas av nybyggnad av gång- och cykelvägnätet
- Kontrollera utvalda stråk med flödesmätning av cykeltrafik
- Utvärdera och genomföra kampanjer för informationsåtgärder
- Inventera gång- och cykelvägar – hur är standarden – är det tillgängliga – säkra – trygga?
- En hållbarhetsbedömning bör utföras vid större komplexa åtgärder och nybyggnationer samt vid revidering av gång- och cykelplanen.
- Vid planering av nybyggnad av gång- och cykelvägnätet bör samråd ske med närliggande skolor, elever och föräldrar för att säkerställa en ”säker skolväg” efter den planerade sträckan

Antagen av Kommunfullmäktige 2011-03-21 § 54

Reviderad av Kommunfullmäktige 2017-12-18 § 290

Reviderad av Kommunfullmäktige 2021-06-21 § 91



Piteå kommun

Gång- och cykelplan Piteå kommun

Bilaga I. Åtgärdslista med kartbilagor



Innehållsförteckning

Åtgärdslista	1
Förslag till utbyggnad av gång- och cykelvägnätet	23

I. Åtgärdslista

Förslag är framtagna och utgår från år 2017. Åtgärdslistorna förändras över tid och ska därför regelbundet följas upp. Åtgärdslistan ska användas som underlag vid kommunal verksamhetsplanering. Åtgärdena har i dagsläget inte beviljade medel och är inte ordnade i prioriteringsgrad.

Förslag till utbyggnad av gång- och cykelvägnätet - Kommunala vägar

Nr.	Område	Gata, korsning	Syfte	Längd m	Kommentar	Ansvar	Utfört
1.1.1	Annelund/Backen	Industrigatan, Norra ringen Ekgatan	Tillgänglighets- och trafiksäkerhetshöjande åtgärd	262	Förlängning av befintligt stråk som gör området trafiksäkrare. Förbinder Öjebyn med centrum		
1.1.2	Annelund/Backen	Industrigatan, Källbogatan - Sundsgatan	Tillgänglighets- och trafiksäkerhetshöjande åtgärd	71	Förlängning av befintligt stråk som gör området trafiksäkrare. Förbinder Öjebyn med centrum		
1.1.3	Annelund/Backen	Källbogatan - gång- och cykelväg efter Sundsgatan	Tillgänglighets- och trafiksäkerhetshöjande åtgärd	40	Tillgänglighets- och trafiksäkerhetshöjande åtgärd som sammankopplar gång- och cykelstråk med målpunkter		
1.1.4	Annelund/Backen	Fabriksgatan - Sundsgatan	Knyta samma befintliga gång- och cykelvägar	92	Förlängning av befintligt stråk som förbinder västra Annelund med Backens handelsområde. Säker passage och kort gång- och cykelväg bidrar till ökad trafiksäkerhet		
1.1.5	Annelund/Backen	Fläktgatan, Voltgatan - Fläktgatan	Förbindelse till målpunkt	283	Förlängning av befintligt stråk som förstärker trafiksäkerheten i området		
1.1.6	Annelund/Backen	Fläktgatan - Backevägen	Skapa bättre förutsättningar för framtida etableringar	107	Planprogram backen		
1.1.7	Annelund/Backen	Fläktgatan - Sundsgatan	Knyta samma befintliga gång- och cykelvägar	241	Förlängning av befintligt stråk som förbättrar förbindelse till handelsområde		
1.1.8	Annelund/Backen	Lillängsgatan, Backevägen Industrigatan	Tillgänglighets- och trafiksäkerhetshöjande åtgärd	795	Tillgänglighets- och trafiksäkerhetshöjande åtgärd vid skolområde som knyter ihop flera befintliga stråk		

1.1.9	Annelund/Backen	Sundsgatan - Rönngatan	Knyta samma befintliga gång- och cykelvägar	70	Förlängning av befintligt stråk som förbinder västra Annelund med Backens handelsområde. Säker passage och kort gång- och cykelväg bidrar till trafiksäkerheten		
1.1.10	Annelund/Backen	Nygatan - Rönngatan	Knyta samma befintliga gång- och cykelvägar	117	Förlängning av befintligt stråk som förbinder västra Annelund med Backens handelsområde. Säker passage och kort gång- och cykelväg bidrar till trafiksäkerheten		
1.1.11	Annelund/Backen	Nygatan, Murargatan - befintlig gång- och cykelväg vid Norra ringen	Knyta samma befintliga gång- och cykelvägar	1 117	Tillgänglighets- och trafiksäkerhetshöjande åtgärd vid skolområde som knyter ihop flera befintliga stråk		
1.1.12	Annelund/Backen	Nygatan - Snickargatan	Knyta samma befintliga gång- och cykelvägar	186	Tillgänglighets- och trafiksäkerhetshöjande åtgärd vid skolområde (Acusticum) som knyter ihop flera befintliga stråk		
1.1.13	Annelund/Backen	Snickargatan - befintlig gång- och cykelväg	Tillgänglighetsåtgärd	223	Tillgänglighets- och trafiksäkerhetshöjande åtgärd vid skolområde (Acusticum) som knyter ihop flera befintliga stråk		
1.1.14	Annelund/Backen	Snickargatan - befintlig gång- och cykelväg	Tillgänglighetsåtgärd	301	Tillgänglighets- och trafiksäkerhetshöjande åtgärd vid skolområde (Acusticum) som knyter ihop flera befintliga stråk		
1.1.15	Annelund/Backen	Degerängsvägen - OKQ8	Tillgänglighets- och trafiksäkerhetshöjande åtgärd	228	Tillgänglighets- och trafiksäkerhetshöjande åtgärd som förbinder befintlig gång- och cykelväg med målpunkt		
1.1.16	Annelund/Backen	Snickargatan - Nygatan	Tillgänglighets- och trafiksäkerhetshöjande åtgärd	224	Planprogram backen		
1.1.17	Bergsviken	Kägelbanevägen, Storforsvägen - Korsnäbbsvägen	Knyta samma befintliga gång- och cykelvägar	88	Tillgänglighets- och trafiksäkerhetshöjande åtgärd som knyter samman befintliga stråk		

1.1.18	Bergsviken	Bullerviksvägen, Flakabergsvägen - Skogshagevägen	Tillgänglighets- och trafiksäkerhetshöjande åtgärd	1 004	Tillgänglighet- och trafiksäkerhetshöjande åtgärd som knyter samman befintliga samt nya bostadsområden. Åtgärd bidrar till efterfrågan på god tillgänglighet och säkerhet		
1.1.19	Bergsviken	Idrottsvägen	Knyta samma befintliga gång- och cykelvägar	224	Förlängning av befintligt stråk som förstärker trafiksäkerheten och attraktionen vid området		
1.1.20	Bergsviken	Ljungvägen - Kantarellvägen (förslag på ny stäcka bakom idrottsplatsen)	Tillgänglighetsåtgärd	1 381	Tillgänglighetsåtgärd som knyter samman skolorområde och attraktiva målpunkter. Skapar ett gent och attraktivt gång- och cykelstråk		
1.1.21	Bergsviken	Mellan Cirkelvägen och Skogshagevägen	Tillgänglighetsåtgärd	446	Tillgänglighet- och trafiksäkerhetshöjande åtgärd som knyter samman befintliga och nya bostadsområden. Åtgärd bidrar till efterfrågan på god tillgänglighet		
1.1.22	Bergsviken	Raningsvägen, Yrkesvägen Bullerviksvägen	Tillgänglighets- och trafiksäkerhetshöjande åtgärd	780	Tillgänglighet- och trafiksäkerhetshöjande åtgärd som knyter samman områden. Bidrar till ett gent och attraktivt gång- och cykelstråk		
1.1.23	Bergsviken	Storforsvägen, Flakabergsvägen - Tingsholmsvägen	Tillgänglighets- och trafiksäkerhetshöjande åtgärd.	237	Tillgänglighets- och trafiksäkerhetshöjande åtgärd som knyter samman befintliga stråk		
1.1.24	Bergsviken	Tryffelvägen, Flakabergsvägen - till ny gång- och cykelväg bakom idrottsplats	Tillgänglighets- och trafiksäkerhetshöjande åtgärd	554	Tillgänglighet- och trafiksäkerhetshöjande åtgärd som knyter samman områden. Bidrar till ett gent och attraktivt gång- och cykelstråk		
1.1.25	Bergsviken	Vid fotbollsplan - till ny gång- och cykelväg bakom idrottsplats	Tillgänglighets- och trafiksäkerhetshöjande åtgärd	143	Tillgänglighets- och trafiksäkerhetshöjande åtgärd som knyter samman befintliga stråk med viktig målpunkt		

1.1.26	Bergsviken	Värdshusvägen mellan befintlig gång- och cykelväg	Knyta samma befintliga gång- och cykelvägar	317	Tillgänglighet- och trafiksäkerhetshöjande åtgärd som knyter samman områden. Bidrar till ett gent och attraktivt gång- och cykelstråk		
1.1.27	Bergsviken	Yrkesvägen, Raningsvägen Höjdvägen	Tillgänglighets- och trafiksäkerhetshöjande åtgärd	447	Tillgänglighet- och trafiksäkerhetshöjande åtgärd som knyter samman områden. Bidrar till ett gent och attraktivt gång- och cykelstråk		
1.1.28	Bergsviken	Ljungvägen - Yrkesvägen	Tillgänglighets- och trafiksäkerhetshöjande åtgärd	125	Tillgänglighets- och trafiksäkerhetshöjande åtgärd som förbinder område med attraktiva målpunkter/skola		
1.1.29	Bergsviken	Ljungvägen	Tillgänglighets- och trafiksäkerhetshöjande åtgärd	219	Tillgänglighets- och trafiksäkerhetshöjande åtgärd som förbinder område med attraktiva målpunkter/skola		
1.1.30	Böle	Bölevägen, Lillmoravägen - till befintlig gång- och cykelväg vid skola	Tillgänglighets- och trafiksäkerhetshöjande åtgärd	242	Trafiksäkerhetshöjande åtgärd som förbinder skolområde och befintliga gång- och cykelvägar		
1.1.31	Djupviken	Nils Edens väg - Räkstigen	Tillgänglighetsåtgärd	1 576	Förlängning av befintligt stråk som förbinder Djupviken och centrum. Bidrar till ett genare ståk och till attraktiva målpunkter som exempelevis skolan		
1.1.32	Djupviken	Snäckstigen- Anemon/Sjörosstigen	Tillgänglighetsåtgärd	1 261	Förlängning av befintligt stråk. Skapar ett attraktivt och gent stråk som förlänger den befintliga reaktionssträckan/strandpromenanden till nytt bostadsområde		
1.1.33	Djupviken	Anemon/Sjörostigen - Korallstigen	Tillgänglighetsåtgärd	325	Tillgänglighetsåtgärd som knyter samman områden. Bidrar till ett gent och attraktivt gång- och cykelstråk mellan Anemonstigen och Korallstigen		

1.1.34	Djupviken	Ostronstigen, Ankarskatan - befintlig gång- och cykelväg	Tillgänglighets- och trafiksäkerhetshöjande åtgärd	300	Trafiksäkerhetshöjande åtgärd för att skapa säker skolväg med en ny gång- och cykelväg		
1.1.35	Djupviken	Långskatavägen etapp 2, Anemontigen - Lillbovägen	Tillgänglighets- och trafiksäkerhetshöjande åtgärd	724	Åtgärd som knyter samman om befintlig gång- och cykelväg med hela långskataområdet. Bidrar med god förbindelse mot skola och andra målpunkter		
1.1.36	Djupviken	Skaftgatan, förlängning befintlig gång- och cykelväg	Knyta samma befintliga gång- och cykelvägar	141	Tillgänglighetsåtgärd som knyter samman områden. Bidrar till ett gent och attraktivt gång- och cykelstråk från Djupviken till centrum		
1.1.37	Djupviken	Fåröbron	Tillgänglighets- och trafiksäkerhetshöjande åtgärd	172	Tillgänglighets- och trafiksäkerhetshöjande åtgärd som knyter samman Fårön med Djupviken och övriga attraktiva målpunkter		
1.1.38	Djupviken	Marklundsvägen - Långsgatan	Tillgänglighetsåtgärd	1 115	Tillgänglighetshöjande åtgärd med gång- och cykelstråk bakom rekreationsområdet grisberget som även knyter samman Öjebyn och Djupviken		
1.1.39	Djupviken	Vid Norrstrand mellan befintliga gång- och cykelvägar	Tillgänglighetsåtgärd	68	Tillgänglighetsåtgärd som knyter samman befintliga stråk		
1.1.40	Djupviken	Kvarngatan - Olof Palmes gata, i höjd med Norra ringen	Tillgänglighets- och trafiksäkerhetshöjande åtgärd	453	Tillgänglighet- och trafiksäkerhetshöjandesåtgärd som knyter samman områden. Bidrar till ett gent och attraktivt gång- och cykelstråk		
1.1.41	Djupviken	Mellan Kyrkbrogatan och befintlig gång- och cykelväg vid skatepark	Tillgänglighets- och trafiksäkerhetshöjande åtgärd	164	Tillgänglighet- och trafiksäkerhetshöjandesåtgärd som knyter knyter samman gång- och cykelvägar till attraktiva områden		
1.1.42	Haraholmen	Cisternvägen	Tillgänglighetsåtgärd	1 447	Tillgänglighetsåtgärd som knyter samman områden. Bidrar till ett gent och attraktivt gång- och cykelstråk		

1.1.43	Hortlax	Pinjevägen - Olivvägen (till befintlig gång- och cykelväg)	Tillgänglighets- och trafiksäkerhetshöjande åtgärd	190	Trafiksäkerhetshöjande åtgärd som förbinder skolområde och befintliga gång- och cykelvägar		
1.1.44	Hortlax	Bisittarvägen, Hortlaxvägen - Bisittarevägen	Knyta samma befintliga gång- och cykelvägar	284	Trafiksäkerhetshöjande åtgärd som förbinder skolområde och befintliga gång- och cykelvägar		
1.1.45	Klubbgården	Lövholmsvägen- Furunäsvägen	Knyta samma befintliga gång- och cykelvägar	106	Förlängning av befintligt stråk som gör området trafiksäkrare och attraktivare		
1.1.46	Munksund	Järnvägsgatan, Pitholmsgatan - Furunäsvägen	Trafiksäkerhetshöjande åtgärd	1 175	Tillgänglighets- och trafiksäkerhetshöjande åtgärd med en gång- och cykelväg som bidrar till ett gent och attraktiv gång och cykelstråk		
1.1.47	Norrfjärden	Porsnäsavägen/Håkansövägen, Tullnäsavägen - Rövelbrovägen	Trafiksäkerhetshöjande åtgärd	1 256	Trafiksäkerhetshöjande åtgärd som skapar ett gent och attraktivt stråk förbi skolområde		
1.1.48	Piteå C	Kyrkbrogatan/Noliagatan, Lilla fyrgatan - Olof Palmes gata	Knyta samma befintliga gång- och cykelvägar	330	Förlängning av befintligt stråk som förstärker trafiksäkerheten i området		
1.1.49	Piteå C	Djupviksgatan, Hembygdsvägen - Olof Palmes gata	Tillgänglighets- och trafiksäkerhetshöjande åtgärd	487	Trafiksäkerhetshöjande åtgärd som knyter ihop flera befintliga stråk		
1.1.50	Piteå C	Hamnplan, Trädgårdsgatan - Västergatan	Trafiksäkerhetshöjande åtgärd	809	Trafiksäkerhetshöjande åtgärd som knyter ihop flera befintliga stråk		
1.1.51	Piteå C	Mellangatan - Nygatan	Tillgänglighetsåtgärd	75	Tillgänglighetsåtgärd som knyter samman områden. Skapar ett gent och attraktivt gång- och cykelstråk genom parken från Djupviken till centrum		
1.1.52	Piteå C	Nygatan, Kyrkbrogatan - Trädgårdsgatan	Tillgänglighets- och trafiksäkerhetshöjande åtgärd	287	Ombyggnad av befintlig trottoar till gång- och cykelväg		

1.1.53	Piteå C	Prästgårdsgatan, Trädgårdsgatan - Kyrkbrogatan	Trafiksäkerhetshöjande åtgärd	299	Trafiksäkerhetshöjande åtgärd med gång- och cykelväg som knyter ihop flera befintliga stråk		
1.1.54	Piteå C	Storgatan, Bryggargatan - Kolmilavägen	Knyta samma befintliga gång- och cykelvägar	381	Tillgänglighets- och trafiksäkerhetshöjande åtgärd med en gång- och cykelväg som knyter ihop flera befintliga stråk		
1.1.55	Piteå C	Sundsgatan, Kolmilavägen- Hembygdsvägen	Knyta samma befintliga gång- och cykelvägar	284	Förlängning av befintligt stråk som förbinder Öjebyn, centrum och Pitholm		
1.1.56	Piteå C	Svartuddsvägen, Sundsgatan - Lasarettsvägen	Tillgänglighets- och trafiksäkerhetshöjande åtgärd	345	Ombyggnad av befintlig trottoar till gång- och cykelväg		
1.1.57	Piteå C	Timmerleden, Trädgårdsgatan - Lasarettet	Knyta samma befintliga gång- och cykelvägar	280	Förlängning av befintligt stråk som förbinder Strömsborg och Strömnäs		
1.1.58	Piteå C	Trädgårdsgatan, Strömsborgsbron/Hamnpla n - Prästgårdsgatan	Trafiksäkerhetshöjande åtgärd	314	Trafiksäkerhetshöjande åtgärd som knyter ihop flera befintliga stråk		
1.1.59	Piteå C	Olof Palmesgata till Skatepark	Tillgänglighetsåtgärd	267	Åtgärd som bidrar till stråk som förbinder attraktiva målpunkter		
1.1.60	Piteå C	Nygatan - Djupviksgatan	Tillgänglighets- och trafiksäkerhetshöjande åtgärd	155	Ombyggnad av befintlig trottoar till gång- och cykelväg		
1.1.61	Piteå C	Lilla Fyrvägen till befintlig gång- och cykelväg	Tillgänglighetsåtgärd	90	Tillgänglighetsåtgärd som knyter samman områden. Skapar ett gent och attraktivt gång- och cykelstråk		
1.1.62	Pitholm	Lillåkersvägen/Norrapithol msvägen	Knyta samma befintliga gång- och cykelvägar	895	Tillgänglighetsåtgärd som knyter samman områden. Skapar ett gent och attraktivt gång- och cykelstråk		
1.1.63	Pitholm	Ringiusvägen etapp 3, Lotusgräns - Södra Pitholmsvägen	Knyta samma befintliga gång- och cykelvägar	263	Tillgänglighets- och trafiksäkerhetshöjande åtgärd som knyter samman befintliga stråk		

1.1.64	Pitholm	Slipersvägen - Lars-Samuelsongatan	Knyta samma befintliga gång- och cykelvägar	543	Förlängning av befintligt stråk som gör området trafiksäkrare och attraktivare		
1.1.65	Pitholm	Södra Pitholmsvägen	Tillgänglighets- och trafiksäkerhetshöjande åtgärd	106	Åtgärd med kort sträcka och passage som skapar trygg förbindelse mot skola, mellan bostadsområden och andra målpunkter		
1.1.66	Pitsund	Väg E4 Jävre/Pitsund, Norra Hedvägen - Ostigården	Tillgänglighetsåtgärd	7 287	Tillgänglighetsåtgärd för att knyta an Jävre med Pitsund. Skapar ett attraktivt stråk även för rekreation		
1.1.67	Rosvik	Fassvägen, Trundövägen - Relingsvägen	Tillgänglighets- och trafiksäkerhetshöjande åtgärd	205	Trafiksäkerhetshöjande åtgärd som skapar ett gent och attraktivt stråk vid skola		
1.1.68	Rosvik	Mellan Segelvägen, Kajvägen och Relingsvägen (Y)	Tillgänglighetsåtgärd	708	Tillgänglighetsåtgärd som knyter samman områden. skapar ett gent och attraktivt gång- och cykelstråk		
1.1.69	Rosvik	Kajvägen	Tillgänglighets- och trafiksäkerhetshöjande åtgärd	1 531	Tillgänglighetsåtgärd som knyter samman områden. Skapar ett attraktivare gång- och cykelstråk		
1.1.70	Rosvik	Varvsvägen - Fassvägen	Tillgänglighets- och trafiksäkerhetshöjande åtgärd	179	Trafiksäkerhetshöjande åtgärd som skapar ett gent och attraktivt stråk vid skola		
1.1.71	Sjulnäs	Gamla Sjulnäsvägen- väg 551 (Roknäsvägen)	Tillgänglighets- och trafiksäkerhetshöjande åtgärd	1 135	Förbindelse mot skola och andra målpunkter. (enskild väg, kommunalt väghållaransvar)		
1.1.72	Skuthamn	Väg 507 Gamla Pitsundsvägen	Tillgänglighets- och trafiksäkerhetshöjande åtgärd	3 400	Tillgänglighets- och trafiksäkerhetshöjande åtgärd med en gång- och cykelväg till målpunkt. Bidrar till ett gent och attraktivt gång- och cykelstråk		
1.1.73	Skuthamn	Munksundsvägen, Gamla Pitsundsvägen - Kritgatan	Tillgänglighets- och trafiksäkerhetshöjande åtgärd	1 201	Tillgänglighets- och trafiksäkerhetshöjande åtgärd, skapar ett gent och attraktivt gång- och cykelstråk		

1.1.74	Strömnäs	Strömnäsbacken, Lidgatan - Nötövägen	Tillgänglighets- och trafiksäkerhetshöjande åtgärd	983	Tillgänglighets- och trafiksäkerhetshöjande åtgärd med en gång- och cykelvägar enligt planprogram.		
1.1.75	Strömnäs	Svartuddsvägen	Tillgänglighets- och trafiksäkerhetshöjande åtgärd	999	Tillgänglighets- och trafiksäkerhetshöjande åtgärd med en gång- och cykelväg som bidrar till ett gent och attraktivt gång- och cykelstråk		
1.1.76	Strömnäs	Strömlidavägen	Tillgänglighetsåtgärd	274	Tillgänglighetsåtgärd som förlänger attraktivt rekreationstråk och ny sträcka till bostadsområde		
1.1.77	Strömnäs	Nötövägen - Strömlidavägen	Tillgänglighets- och trafiksäkerhetshöjande åtgärd	405	Tillgänglighets- och trafiksäkerhetshöjande åtgärd med en gång- och cykelväg som skapar ett gent och attraktivt gång- och cykelstråk		
1.1.78	Strömnäs	Alevägen, Strömnäsgatan - Lidgatan	Tillgänglighets- och trafiksäkerhetshöjande åtgärd	388	Tillgänglighetsåtgärd som knyter samman områden. Skapar ett attraktivare gång- och cykelstråk		
1.1.79	Strömnäs	Nötövägen, Lidgatan - Strömnäsgatan	Tillgänglighets- och trafiksäkerhetshöjande åtgärd	988	Tillgänglighets- och trafiksäkerhetshöjande åtgärd med en gång- och cykelväg som skapar ett gent och attraktivt gång- och cykelstråk		
1.1.80	Strömnäs	Nötövägen - Norra Pitholmsvägen	Tillgänglighets- och trafiksäkerhetshöjande åtgärd	448	Tillgänglighets- och trafiksäkerhetshöjande åtgärd med en gång- och cykelväg som skapar ett gent och attraktivt gång- och cykelstråk		
1.1.81	Strömnäs	Strömnäsgatan/slingan - GC-bron vid sjukhuset	Tillgänglighets- och trafiksäkerhetshöjande åtgärd	1 189	Förbindelse mot skola och andra målpunkter		
1.1.82	Öjebyn	Norra björklundavägen	Tillgänglighets- och trafiksäkerhetshöjande åtgärd	479	Trafiksäkerhetshöjande åtgärd som förbinder skola- och fritidsområden		

1.1.83	Öjebyn	Hammarvägen, Norra Ringen - Mejselvägen	Knyta samma befintliga gång- och cykelvägar	1 424	Förlängning av befintligt stråk som ökar tillgängligheten och trafiksäkerheten till målpunkter i området. Inkluderar sträckor över väg 374		
1.1.84	Öjebyn	Framnäsvägen, Älvsbyvägen - Nya Älvvägen	Tillgänglighets- och trafiksäkerhetshöjande åtgärd	746	Tillgänglighetsåtgärd som knyter samman områden. Skapar ett genare och attraktivare gång- och cykelstråk		
1.1.85	Öjebyn	Klarinettgatan, Musikgränd-Saxofongatan	Knyta samma befintliga gång- och cykelvägar	155	Trafiksäkerhetshöjande åtgärd som knyter samman befintliga stråk och skapar en gen sträcka		
1.1.86	Öjebyn	Taktvägen - Musikgränd	Knyta samma befintliga gång- och cykelvägar	42	Trafiksäkerhetshöjande åtgärd som knyter samman befintliga stråk		
1.1.87	Öjebyn	Tuvullsgränd/Kanalgatan, Granvägen - Kanalleden	Tillgänglighetsåtgärd	899	Tillgänglighetsåtgärd som knyter samman områden. Bidrar till ett gent och attraktivt gång- och cykelstråk		
1.1.88	Öjebyn	Älvvägen, Färjtorpsvägen - Alfagränd	Knyta samma befintliga gång- och cykelvägar	449	Förlängning av befintligt stråk som ökar tillgängligheten och trafiksäkerheten i området		
1.1.89	Öjebyn	Öjagatan, Älvsbyvägen - Älvvägen	Tillgänglighets- och trafiksäkerhetshöjande åtgärd	1 507	Tillgänglighet- och trafiksäkerhetshöjande åtgärd som ger förbindelse för skola, mellan bostadsområden och andra målpunkter		
1.1.90	Öjebyn	Älvvägen - Saxofongatan	Tillgänglighetsåtgärd	1 757	Tillgänglighetsåtgärd som förlänger attraktivt rekreationstråk		
1.1.91	Öjebyn	Musikgränd - Befintlig gång- och cykelväg	Tillgänglighetsåtgärd	81	Tillgänglighetsåtgärd som knyter samman befintliga gång- och cykelvägar, bidrar till ett gent stråk.		
1.1.92	Öjebyn	Ottoniusvägen, Kanalgatan - Öjagatan	Tillgänglighetsåtgärd	678	Tillgänglighetsåtgärd som knyter samman befintliga gång- och cykelvägar.		
Totalt				57 068			

Förslag till utbyggnad av gång- och cykelvägnätet - Statliga vägar

Område	Gata, korsning	Syfte	Längd	Kommentar
Bergsviken	Väg 503 Flakabergsvägen, Bullerviksvägen - Arvidsjaurvägen	Tillgänglighets- och trafiksäkerhetshöjande åtgärd	410	Tillgänglighets- och trafiksäkerhetshöjande åtgärd för att ge säkrare förbindelse och passage till attraktiva målpunkter
Bergsviken	Väg 930 Svensbyvägen, Arvidsjaurvägen - Flakabergsvägen	Tillgänglighets- och trafiksäkerhetshöjande åtgärd	3 116	Tillgänglighets- och trafiksäkerhetshöjande åtgärd för att ge förbindelse mellan Svensbyn och Bergsviken
Blåsmark	Väg 904 Kallforsvägen	Trafiksäkerhetshöjande åtgärd	565	Trafiksäkerhetshöjande åtgärd som knyter samman skolområde och attraktiva målpunkter
Böle	Väg 509 - Väg 550 (Böle/Sjulnäs)	Tillgänglighets- och trafiksäkerhetshöjande åtgärd	4 616	Trafiksäkerhetshöjande åtgärd som knyter samman skolområde och attraktiva målpunkter
Böle	Väg 509 Älrvägen (Böle/Framnäs), Dyviksvägen - Kolonivägen	Trafiksäkerhetshöjande åtgärd	4 821	Tillgänglighets- och trafiksäkerhetshöjande åtgärd med en gång- och cykelväg till målpunkt. Bidrar till ett gent och attraktivt gång- och cykelstråk
Böle	Väg 550 Bölevägen, Lillmoravägen - Väg 374 Älvsbyvägen	Tillgänglighets- och trafiksäkerhetshöjande åtgärd	562	Trafiksäkerhetshöjande åtgärd som knyter samman skolområde och attraktiva målpunkter
Haraholmen	Väg 505 Haraholmsvägen, E4 - Cisternvägen	Tillgänglighetsåtgärd	5 867	Tillgänglighetsåtgärd som ger säker transportväg för gående och cyklister till målpunkter i området
Hemmingmark	Väg 502 Hemmingsmark, Sandskärlsvägen - Badplats (Gåssjön)	Förbindelse till målpunkt	1 263	Tillgänglighetsåtgärd med gång- och cykelväg till attraktiv målpunkt och som säkerhetshöjande åtgärd genom skolområde
Hortlax	Väg 503 Hortlaxvägen, Axvägen - Dammbrovägen (till bef. gång- och cykelväg)	Tillgänglighets- och trafiksäkerhetshöjande åtgärd	982	Trafiksäkerhetshöjande åtgärd som knyter befintliga stråk och ökar säkerheten vid skolområde och andra attraktiva målpunkter
Hortlax	Väg 933 Hortlax, Östanbäcksvägen, Sörbyvägen - Avanvägen	Tillgänglighets- och trafiksäkerhetshöjande åtgärd	545	Trafiksäkerhetshöjande åtgärd som förbinder skolområde och befintliga gång- och cykelvägar
Jävre	Väg 936 Jävrevägen, Röddingsvägen - Kustlandsvägen	Tillgänglighets- och trafiksäkerhetshöjande åtgärd	1 858	Tillgänglighets- och trafiksäkerhetshöjande åtgärd för att ge förbindelse till målpunkter och bostadsområden

Jävre	Väg 501 Röddingsvägen - Järevägen	Trafiksäkerhetshöjande åtgärd	1 236	Trafiksäkerhetshöjande åtgärd som knyter samman skolområde och attraktiva målpunkter
Jävre	Gamla kustlandsvägen, Jävre - Högsböle	Tillgänglighets- och trafiksäkerhetshöjande åtgärd	7 287	Tillgänglighets- och trafiksäkerhetshöjande åtgärd för att ge förbindelse till målpunkter och ökar attraktionsvärdet efter sträckan
Jävre	Väg E4, Jävre till Pitsund	Tillgänglighets- och trafiksäkerhetshöjande åtgärd	8 288	Tillgänglighets- och trafiksäkerhetshöjande åtgärd för att ge förbindelse till målpunkter mellan Jävre och Pitsund
Kopparnäs	Väg E4, Kopparnäsvägen - Gammelstadvägen (Norrjärden/Öjebyn)	Tillgänglighets- och trafiksäkerhetshöjande åtgärd	7 913	Tillgänglighets- och trafiksäkerhetshöjande åtgärd för att ge förbindelse till målpunkter och mellan områdena Norrjärden och Öjebyn
Lillpite	Väg 543 Lillpitevägen, Bonäsvägen - Norrbodavägen	Tillgänglighets- och trafiksäkerhetshöjande åtgärd	2 591	Trafiksäkerhetshöjande åtgärd som knyter samman skolområde och attraktiva målpunkter
Norrjärden	Väg 572 Tullnäsvägen, Nilsbrogatan - Södra Altervägen	Tillgänglighets- och trafiksäkerhetshöjande åtgärd	1 306	Trafiksäkerhetshöjande åtgärd som knyter samman skolområde och attraktiva målpunkter
Roknäs	Väg 551 Roknäsvägen, Infjärdenvägen - Arvidsjaurvägen	Tillgänglighets- och trafiksäkerhetshöjande åtgärd	4 720	Trafiksäkerhetshöjande åtgärd som knyter samman skolområde och attraktiva målpunkter
Rosvik	Väg 575,01 Lulevägen, Pitevägen - Rosåvägen	Tillgänglighets- och trafiksäkerhetshöjande åtgärd	1 025	Trafiksäkerhetshöjande åtgärd med gång och cykelväg mot E4:an och busshållplats. Förbindelse till målpunkter
Rosvik	Väg 575 Pitevägen, E4 - Lulevägen	Tillgänglighets- och trafiksäkerhetshöjande åtgärd	2 910	Trafiksäkerhetshöjande åtgärd med gång och cykelväg mot E4:an. Förbindelse till målpunkter
Rosvik	Väg 575 Trundövägen, Pitevägen - Hällskärsvägen	Tillgänglighets- och trafiksäkerhetshöjande åtgärd	1 255	Tillgänglighets- och trafiksäkerhetshöjande åtgärd som knyter samman befintliga stråk
Rosvik	Väg E4 Pitevägen - Norra Altervägen (Rosvik/Norrjärden)	Tillgänglighets- och trafiksäkerhetshöjande åtgärd	6 628	Tillgänglighets- och trafiksäkerhetshöjande åtgärd för att ge förbindelse till målpunkter och mellan områdena Rosvik och Norrjärden
Rosvik	Väg 575,01 Lulevägen, E4 - Rosåvägen	Tillgänglighets- och trafiksäkerhetshöjande åtgärd	398	Trafiksäkerhetshöjande åtgärd med gång och cykelväg mot E4:an och busshållplats. Förbindelse till målpunkter
Sjulnäs	Väg 550 Infjärdenvägen, Roknäsvägen - Edet	Tillgänglighets- och trafiksäkerhetshöjande åtgärd	972	Tillgänglighets- och trafiksäkerhetshöjande åtgärd för att ge förbindelse till målpunkter och mellan områdena Sjulnäs och Svensbyn

Sjulsmark	Väg 563 Jaktbergsvägen, Lundgrensvägen - Hälleströmsvägen	Tillgänglighets- och trafiksäkerhetshöjande åtgärd	890	Åtgärden innebär säkrare och attraktivare stärke för boende i området då vägen är tungt trafikerad
Sjulsmark	Väg 573 Rosforsvägen/Sjulsmarksvägen, Berggårdsvägen - Sjulsmarksvägen	Trafiksäkerhetshöjande åtgärd	290	Åtgärd med kort sträcka och passage som skapar trygg förbindelse mot skola, mellan bostadsområden och andra målpunkter
Sjulsmark	Väg 573 Rosforsvägen, Markgårdsvägen - Gamla Sjulsmarksvägen	Tillgänglighets- och trafiksäkerhetshöjande åtgärd	726	Trafiksäkerhetshöjande åtgärd som knyter samman skolorområde och attraktiva målpunkter
Svensbyn	Väg 373, Svensbyn - Vitsand	Tillgänglighets- och trafiksäkerhetshöjande åtgärd	4 012	Tillgänglighet- och trafiksäkerhetshöjande åtgärd som knyter samman Svensbyn och Vitsand. Skapar genare, säkrare och attraktivare gång- och cykelstråk
Svensbyn	Väg 501 Bäckvallenvägen, Bäckvallavägen - Lidenvägen	Trafiksäkerhetshöjande åtgärd	1 503	Trafiksäkerhetshöjande åtgärd som knyter samman skolorområde och attraktiva målpunkter. Bidrar till ett gent och attraktivt gång- och cykelstråk
Öjebyn	Väg 374 Älsbyvägen, Framnäsvägen - Öjagatan	Tillgänglighets- och trafiksäkerhetshöjande åtgärd	447	Tillgänglighets- och trafiksäkerhetshöjande åtgärd som knyter samman områden och skapar en attraktivare och säkrare skolväg
Öjebyn	Väg 374 Älsbyvägen, Norra ringen till befintlig gång- och cykelväg	Tillgänglighets- och trafiksäkerhetshöjande åtgärd	739	Tillgänglighets- och trafiksäkerhetshöjande åtgärd som knyter samman områden och skapar ett attraktivt och gent stråk
Totalt			79 741	

Förslag till åtgärder av gång- och cykelpassager

Nr.	Område	Gata, korsning	Syfte	Kommentar	Ansvar	Utfört	Väghållare
1.2.1	Annelund/Backen	Fabriksgatan korsning vid Sundsgatan	Trafiksäkerhetshöjande åtgärd	Åtgärderna skapar en tryggare och säkrare förbindelse mellan Västra Annelund och Backens handelsområde			Kommunal
1.2.2	Annelund/Backen	Korsning Sundsgatan vid Industrigatan	Trafiksäkerhetshöjande åtgärd	Passager över Sundsg. tillskapas som ansluter till Fabriksgatan, busshållplats södra sidan av Sundsgatan och gång- och cykelväg Industrigatan.			Kommunal
1.2.3	Annelund/Backen	Sundsgatan vid nedfart E4	Trafiksäkerhetshöjande åtgärd	Åtgärderna skapar en tryggare och säkrare förbindelse mellan Västra Annelund och Backens handelsområde.			Kommunal
1.2.4	Annelund/Backen	Industrigatan vid korsning fläktgatan	Trafiksäkerhetshöjande åtgärd	Åtgärderna skapar en tryggare och säkrare förbindelse mellan Annelund och Backens handelsområde.			Kommunal
1.2.5	Bergsviken	Väg 930, korsning Raningsvägen vid Svensbyvägen	Trafiksäkerhetshöjande åtgärd	Åtgärd som skapar trygg passage och trygg förbindelse mot skola.			TRV
1.2.6	Djupviken	Ostronstigen, korsning vid Hummerstigen	Trafiksäkerhetshöjande åtgärd	Åtgärd som skapar trygg förbindelse mot skola, mellan bostadsområden och gång- och cykelväg			Kommunal
1.2.7	Djupviken	Norra Ringen - Olof Palmes gata	Trafiksäkerhetshöjande åtgärd	Åtgärd som skapar trygg passage och trygg förbindelse mot skola, idrotts- och bostadsområde.			Kommunal
1.2.8	Hortlax	Väg 503, Markvägen till befintlig GC-väg	Trafiksäkerhetshöjande åtgärd	Åtgärd som skapar trygg förbindelse mot skola, busshållplatser och gång- och cykelväg			TRV
1.2.9	Hortlax	Korsning Räddarvägen vid Höträskvägen	Trafiksäkerhetshöjande åtgärd	Åtgärd som skapar trygg förbindelse mot skola och gång- och cykelväg			TRV
1.2.10	Jävre	Väg E4, busshållplatser i nord och sydlig riktning	Trafiksäkerhetshöjande åtgärd	Åtgärd som förstärker trafiksäkerheten vid busshållplatserna			TRV

1.2.11	Jävre	Korsning Jävrevägen vid Röddingevägen	Trafiksäkerhetshöjande åtgärd	Åtgärd som skapar trygg förbindelse mot skola, busshållplatser och gång- och cykelväg			TRV
1.2.12	Norrfjärden	Tullnäsavägen vid busshållplats	Trafiksäkerhetshöjande åtgärd	Åtgärd vid busshållplats som skapar trygg förbindelse mot skola, centrum och gång- och cykelväg			TRV
1.2.13	Norrfjärden	Porsnäsavägen	Trafiksäkerhetshöjande åtgärd	Åtgärd som skapar trygg förbindelse mot skola, centrum och gång- och cykelväg			Kommunal
1.2.14	Norrfjärden	Porsnäsavägen	Trafiksäkerhetshöjande åtgärd	Åtgärd som skapar trygg förbindelse mot skola, centrum och gång- och cykelväg			Kommunal
1.2.15	Norrfjärden	Porsnäsavägen	Trafiksäkerhetshöjande åtgärd	Åtgärd som skapar trygg förbindelse mot skola, centrum och gång- och cykelväg			Kommunal
1.2.16	Piteå C	Bryggargatan, korsning vid Seven-Eleven och busstation	Trafiksäkerhetshöjande åtgärd	Höga hastigheter och fler än två körfält som ska passeras. Åtgärd som skapar trygg förbindelse mellan bostadsområden och andra målpunkter.			Kommunal
1.2.17	Piteå C	Storgatan vid Gunnars kiosk	Trafiksäkerhetshöjande åtgärd	Höga hastigheter och fler än två körfält som ska passeras			Kommunal
1.2.18	Piteå C	Svartuddsvägen korsning Badhusparken vid Timmerleden	Trafiksäkerhetshöjande åtgärd	Åtgärden skapar en tryggare och säkrare förbindelse			Kommunal
1.2.19	Piteå C	Väg 506, Timmerleden korsning vid Hallgrensväg	Trafiksäkerhetshöjande åtgärd	Åtgärden skapar en tryggare och säkrare förbindelse			TRV
1.2.20	Piteå C	Hamnplan korsning vid aronsgatan	Trafiksäkerhetshöjande åtgärd	Åtgärder som skapar en tryggare överfart till centrum från stor matvarubutik och parkering			Kommunal
1.2.21	Piteå C	Korsning Tradgårdsgatan vid Storgatan	Trafiksäkerhetshöjande åtgärd	Åtgärden skapar en tryggare och säkrare förbindelse			TRV
1.2.22	Pitholm	Södra Pitholmsvägen	Trafiksäkerhetshöjande åtgärd	Åtgärd som skapar trygg förbindelse mot skola, mellan bostadsområden och andra målpunkter. Inkl kort anslutande GC-väg			Kommunal

1.2.23	Roknäs/Sjulnäs	Väg 550, korsning Infjärdenvägen vid Lillpitevägen	Trafiksäkerhetshöjande åtgärd	Åtgärd som skapar trygg förbindelse mot skola, mellan bostadsområden och gång- och cykelväg			TRV
1.2.24	Roknäs/Sjulnäs	Väg 550, korsning Infjärdenvägen vid bef. gc-väg	Trafiksäkerhetshöjande åtgärd	Åtgärd som skapar trygg förbindelse mot skola, mellan bostadsområden och gång- och cykelväg			TRV
1.2.25	Roknäs/Sjulnäs	Väg 550, bef. GC-port	Trafiksäkerhetshöjande åtgärd	Åtgärd som skapar trygg förbindelse mot skola, mellan bostadsområden och gång- och cykelväg			TRV
1.2.26	Roknäs/Sjulnäs	Väg 550, korsning Färgarevägen	Trafiksäkerhetshöjande åtgärd	Åtgärd som skapar trygg förbindelse mot skola, mellan bostadsområden och gång- och cykelväg			TRV
1.2.27	Rosvik	Trundövägen - Fassvägen	Trafiksäkerhetshöjande åtgärd	Åtgärd som skapar trygg förbindelse mot skola, centrum och gång- och cykelväg			TRV
1.2.28	Rosvik	E4 - Lulevägen	Trafiksäkerhetshöjande åtgärd	Åtgärd som skapar trygg förbindelse mot samhälle och till attraktiva busshållplatser			TRV
1.2.29	Strömnäs	Korsning Lidgatan med gång- och cykelväg	Trafiksäkerhetshöjande åtgärd	Åtgärd som skapar en tryggare överfart från gång- och cykelväg			Kommunal
1.2.30	Strömnäs	Svartsuddsvägen vid gc-väg korsningen/strömlidavägen	Trafiksäkerhetshöjande åtgärd	Åtgärd som skapar en tryggare överfart från gång- och cykelväg			Kommunal
1.2.31	Öjebyn	Väg 509, Korsning Framnäs vägen vid Nya Älrvägen	Trafiksäkerhetshöjande åtgärd	Åtgärd som skapar trygg förbindelse mot skola, busshållplatser och gång- och cykelväg			TRV
1.2.32	Öjebyn	Gamla Granvägen- Färjtorpsvägen samt älvvägen väg 509	Trafiksäkerhetshöjande åtgärd	Vid korsningar och i anslutning till korsande gång- och cykelvägar			Kommunal/TRV
1.2.33	Öjebyn	Korsning Hammarvägen vid Hällanvägen	Trafiksäkerhetshöjande åtgärd	I anslutning till korsande gång- och cykelvägar			Kommunal
1.2.34	Öjebyn	Vångavägen vid korsning Hällanvägen	Trafiksäkerhetshöjande åtgärd	Avsmalning av korsning till Vångavägen samt ny gångpassage över Hällanvägen			Kommunal

1.2.35	Öjebyn	Väg 374, Korsning vid Industriområdet Hammarvägen till Rågrindsvägen	Trafiksäkerhetshöjande åtgärd	Åtgärd som skapar trygg förbindelse mellan industriområde och bostadsområden och andra målpunkter			TRV
1.2.36	Öjebyn	Korsning Marklundsvägen vid Lansgatan	Trafiksäkerhetshöjande åtgärd	Åtgärder som skapar en tryggare överfart till lekplats			Kommunal
1.2.37	Öjebyn	Kullenvägen korsning med Nya Älrvägen	Trafiksäkerhetshöjande åtgärd	Åtgärd som skapar trygg förbindelse mot skola, busshållplatser och gång- och cykelväg			TRV
1.2.38	Öjebyn	Väg 374, Korsning vid Industriområdet Hammarvägen till Nitgatan	Trafiksäkerhetshöjande åtgärd	Åtgärd som skapar trygg förbindelse mellan industriområde och bostadsområden och andra målpunkter			TRV
1.2.39	Öjebyn	Hällanvägen - länkvägen	Trafiksäkerhetshöjande åtgärd	Avsmalning av korsning till Vångavägen samt ny gångpassage över Hällanvägen			Kommunal

Förslag till åtgärder av belysning, vägvisning och trygghetsprojekt

Nr.	Åtgärd	Syfte	Kommentar	Ansvar	Utfört
1.3.1	Vägvisning - utredning	Kartlägga behov och ta fram förslag på åtgärder	Utveckla en vägvisningsplan för GC-nätet		
1.3.2	Vägvisning - inventering	Kartlägga behov och ta fram förslag på åtgärder	Frekvens: 1ggr/år		
1.3.3	Vägvisning - åtgärder	Verkställande av åtgärder	Löpande		
1.3.4	Inventera trafiksäkerhetshöjande- och trygghetsstärkandeåtgärder	Kartlägga behov och ta fram förslag på åtgärder	Frekvens: 1ggr/3år		
1.3.5	Åtgärder av inventering	Trafiksäkerhetshöjande- och trygghetsstärkandeåtgärd, Verkställande av åtgärder	tex målning, stenläggning, symboler och separering av cykelister och fotgängare		
1.3.6	Inventering av skolors närmiljö med avseende på skolbarnens trafiksäkerhet	Trygghet och säkerhet	Frekvens: 1ggr/2år		
1.3.7	Åtgärder av inventering skolor	Verkställande av åtgärder	Löpande		
1.3.8	Tillskapa sittplatser utmed gång- och cykelvägar - utredning	Kartlägga behov och ta fram förslag på åtgärder. Få en bild av vart park- och gatubänkar är placerade i förhållande i bostadsområden, målpunkter, gångstråk och parker.	Få en bild av vart park- och gatubänkar är placerade i förhållande i bostadsområden, målpunkter, gångstråk och parker.		
1.3.9	Tillskapa sittplatser utmed gång- och cykelvägar - åtgärder	Verkställande av åtgärder	Rätt placerade park- och gatubänkar kan underlätta vardagslivet för den som behöver vila längs vägen.		
1.3.10	Trygghetsvandring	Trygghet och säkerhet	Frekvens: 1-2ggr/år		
1.3.11	Tillgänglighetsvandring	Framkomlighet och användbarhet	Frekvens: 1-2 ggr/år		
1.3.12	Inventera belysning	Kartlägga behov och ta fram förslag på åtgärder	Frekvens: 1 ggr/år		

Förslag till åtgärder och utbyggnad av cykelparkeringar

Nr.	Förslag på område	Kommentar	Ansvar	Utfört
1.4.1	Busshållplatser	Lås, belysning, väderskydd		
1.4.2	Busstation	Lås, belysning, väderskydd, servicestation		
1.4.3	Cykelpump och barometer	Fler platser i kommunen, strategiskt utvalda		
1.4.4	Hamngatan	Ersättning av befintlig cykelparkering, anpassad till den nya gatumiljön		
1.4.5	Lillbrogatan	Stort behov av fler cykelparkeringar i centrum		
1.4.6	Rådhusorget/Storgatan	Stort behov av fler cykelparkeringar i centrum		
1.4.7	Uddmansgatan	Stort behov av fler cykelparkeringar i centrum		
1.4.8	Stadsberget	Utveckla befintlig cykelparkering		
1.4.9	Tillfälliga cykelparkeringar	Placeras på strategiska platser när behovet är stort		
1.4.10	Översiktskarta	Sammanställning av attraktiva platser för nya cykelparkeringar		

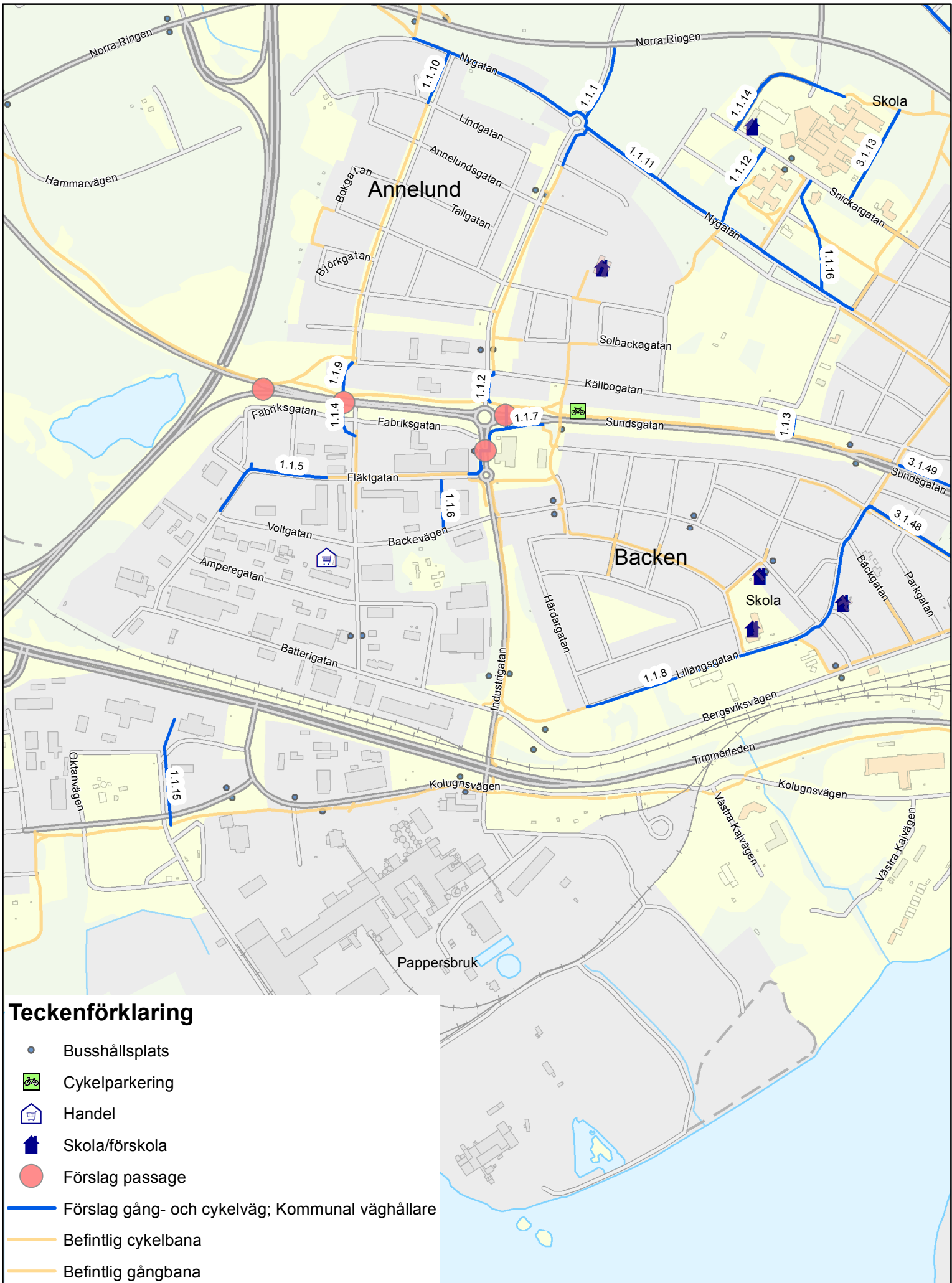
Förslag på information och kampanjer

Nr.	Syfte	Syfte	Kommentar	Ansvar	Utfört
1.5.1	Cykelkartan	MM-åtgärd, Uppmuntran till att gå och cykla. Orienteringshjälp.	Revidering 1ggr/2år		
1.5.2	Spridning av cykelkartan	MM-åtgärd, Uppmuntran till att gå och cykla. Orienteringshjälp.	Marknadsför cykelkartan till nyinflyttade Pitebor, studenter, turistbyrån, via medier, sociala medier, webb och i samband med andra arrangemang kopplat till ämnet. Frekvens: Löpande		
1.5.3	Invigningar och marknadsföring	MM-åtgärd, Uppmuntran och påminnelse om fördelarna med att gå och cykla. Samtidigt berätta om "det nya" som händer eller är utfört t ex ny cykelparkering osv.	Utförda "påas" i sociala medier, webb, pressmeddelanden. Frekvens: Löpande		
1.5.4	Ambassadörer	MM-åtgärd, Människor som går eller cyklar porträtteras och ger andra inspiration till ökad gång och cykling.	Porträtt läggs ut via sociala medier vår och höst. Vintercyklister porträtteras vintertid.		
1.5.5	Kommunikation kring drift och underhåll	MM-åtgärd, Komfort, framkomlighet trafiksäkerhet är mycket viktiga aspekter för ökad cykelanvändning och även fler som går, särskilt vintertid. Om vi kan förmedla underhålls- och driftinsatser som är genomförda kan det inbjuda till hållbara transporter.	Tydliggöra för medborgarna vad kommunen gör.		
1.5.6	Gå och cykla till skolan	MM-åtgärd, Årlig nationell utmaning i syfte att uppmuntra barn och föräldrar till att gå, cykla eller åka buss istället för bil. Ökad trafiksäkerhet kring skolorna vi lämning och hämtning, hälsofrämjande och bättre luftkvalitet.	Frekvens: 1ggr/år		
1.5.7	MM för byggherrar och företag	MM-åtgärd, Verka för att fastighetsägare och arbetsgivare tar ett ansvar för hållbara transporter.	Tas upp i samband med byggmöten?		

1.5.8	Hjälm- reflexkampanj	MM-åtgärd, Ökad hjälm- och reflexanvändning genom olika insatser t ex genom tävlingar och utmaningar.	Frekvens: 1-2 ggr/år. Hjälmar vår, Reflexer höst.		
1.5.9	Säkra skolvägar	MM-åtgärd, Barndialoger t ex i samband med ÖP-arbete. Ta in barnens upplevelser och synpunkter på deras skolvägar för att sedan kunna åtgärda där så är möjligt.	Barn kommer tex. att tillfrågas i barndialogerna i FÖP		
1.5.10	Utreda möjligheter till att låna/hyra cykel gm t ex Turistbyrån	MM-åtgärd	Utveckla möjligheten till att låna/hyra cykel. Både i centrum och vid större punkter, exempelvis vid havsbadet. Mål är att kunna erbjuda alternativ till den vanliga cykeln med elcyklar och lådcyklar bland annat.		
1.5.11	Webbsidan + mobilapplikation	MM-åtgärd, Tillgängliggöra våra vandrings- och cykelleder för medborgare, besökare och turister.	Utveckla webbsidan och mobilapplikationen för gång- och cykelturismen. Med kartor och information över kommunens vandrings- och cykelleder.		
1.5.12	Medborgardialoger, t ex kartverktyg, Piteappen, annat	MM-åtgärd, Få in medborgarnas upplevelser och synpunkter kring gång- och cykel frågor i den fysiska miljön.			
1.5.13	Ny resvaneundersökning	MM-åtgärd. Få in medborgarnas resvanor samt jämföra utvecklingen sedan 2011.	Förra undersökningen utfördes 2011, en ny bör utföras under 2018.		
1.5.14	Indenifiera målpunkter	Identifiera målpunkter i staden som nås med prioriterade cykelleder/snabba gång- och cykelvägar?			
1.5.15	Säker skolvägsinventering	Säker skolväg: Inventera hur det ser ut på skolorna (förskolor, grundskolor och gymnasiet) gällande cykelparkeringar (ytorna, väderskydd, tillgänglighet mm) för att främja hållbara transporter och öka trafiksäkerhet vid hämtning- och lämning.			








Förslag på åtgärder på drift och underhåll

Nr.	Syfte	Kommentar	Ansvar	Utfört
1.6.1	Bortforsling av skrotcyklar	Frekvens: 1 ggr/år		
1.6.2	Barmarksunderhåll	Frekvens: 1ggr/år består bla av dikesrensning, rännstensbrunnar och trummor, siktröjning, skador i beläggning, underhållssopning, inventering av befintliga skyltar, regelbundet underhåll av vägmålning och vägmarkeringar, tillsyn av cykelgrindar och ogräsbekämpning samt klottersanering		
1.6.3	Inventering och tillsyn- barmark	Frekvens: 1ggr/år består bla kontroll av rännstensbrunnar, trummor, diken, skyltar, vägmålning, sikt, skador i beläggning, klotter och cykelgrindar		
1.6.4	Inventering och tillsyn- Vinterunderhåll	Frekvens: dagligen under vintersäsongen. Kontroll av kantstenshöjder, busshållplatser, cykelparkeringar, halka, korsningspunkter mot gator m.m.		

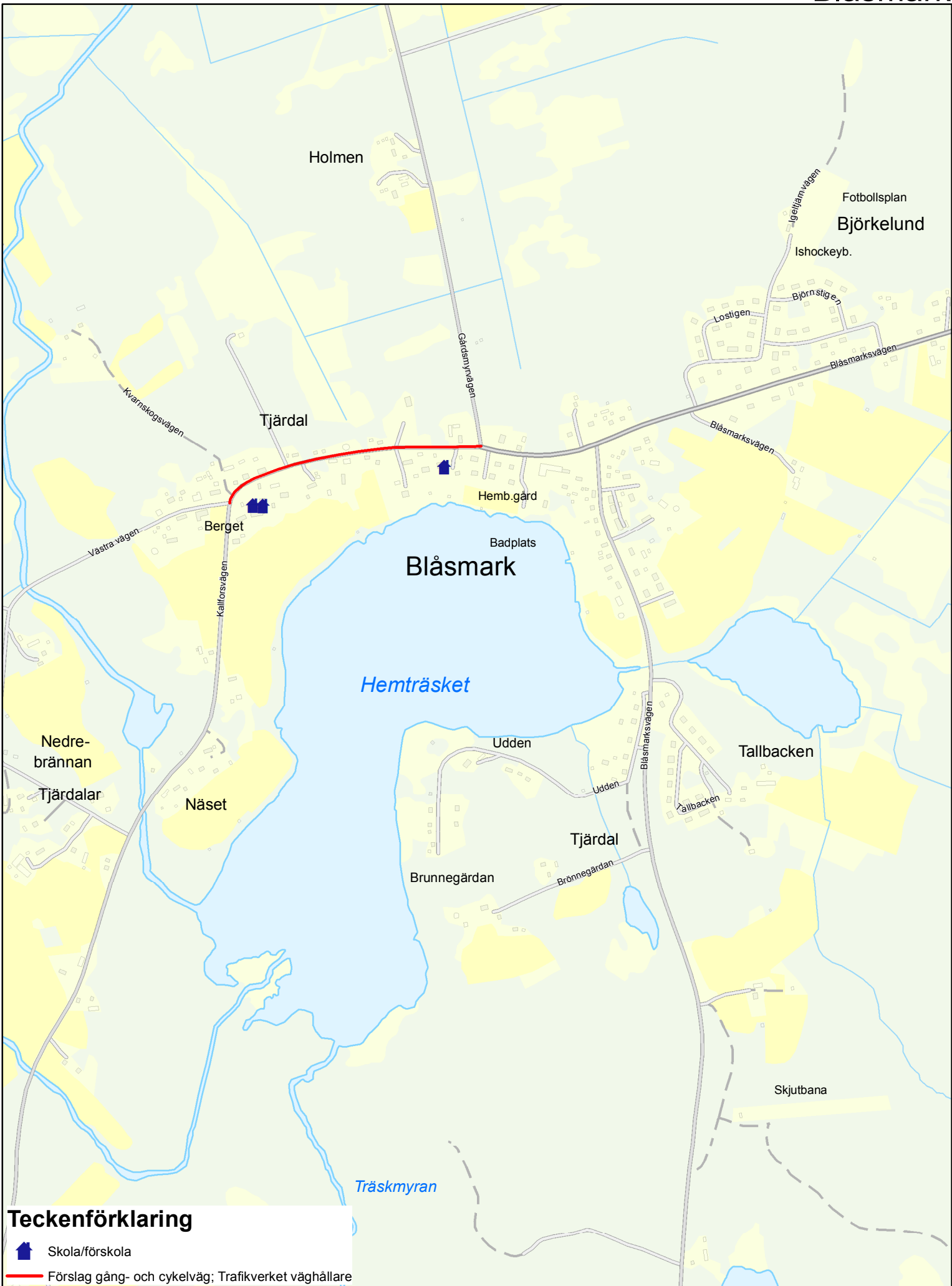




Teckenförklaring

-  Busshållsplats
-  Handel
-  Skola/förskola
-  Förslag passage
-  Förslag gång- och cykelväg; Kommunal väghållare
-  Förslag gång- och cykelväg; Trafikverket väghållare
-  Befintlig cykelbana





Teckenförklaring

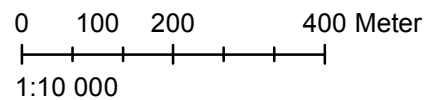


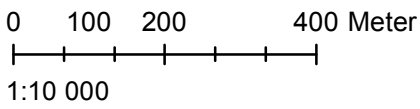
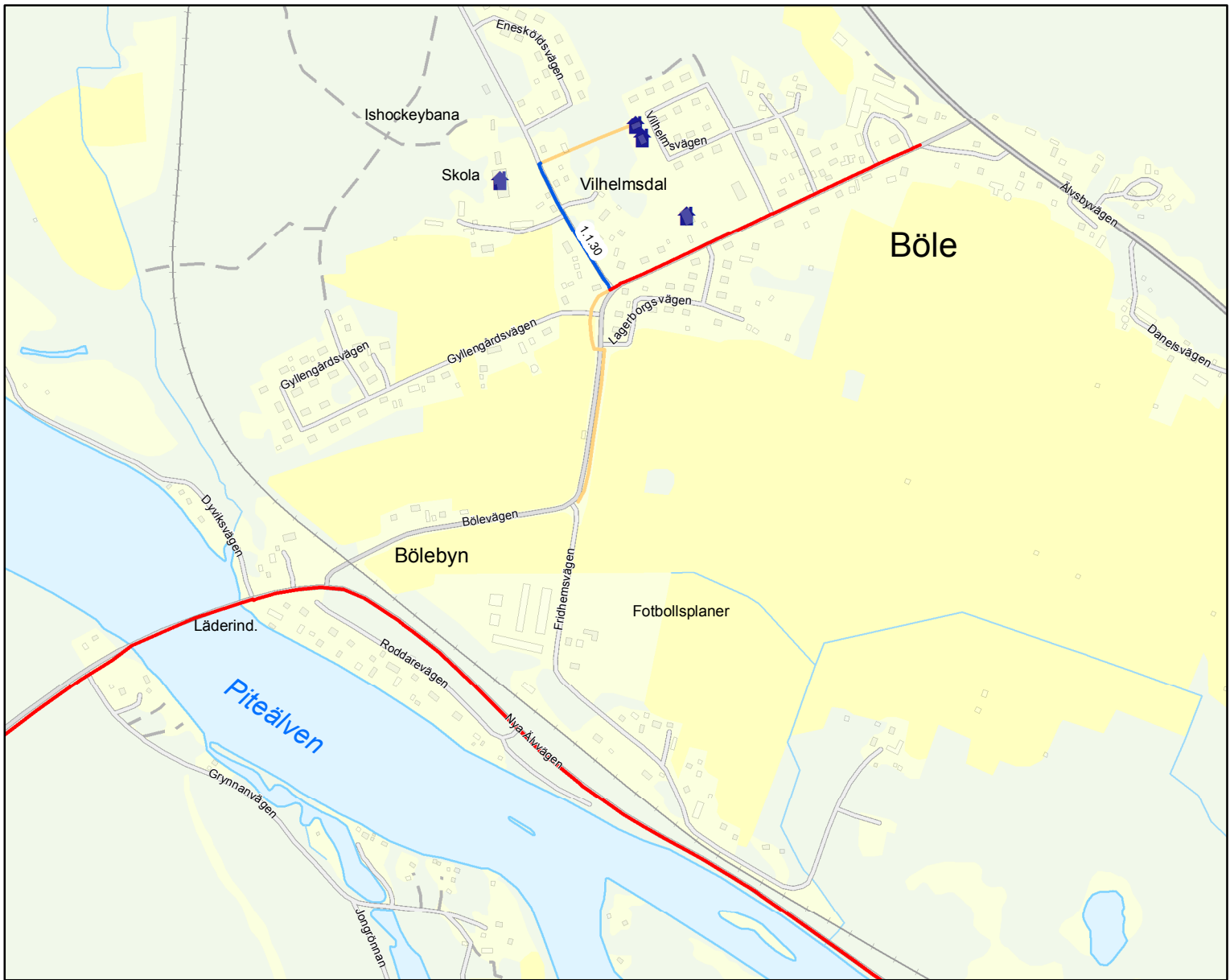
Skola/förskola

Förslag gång- och cykelväg; Trafikverket väghållare







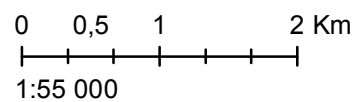
Piteå kommun





Teckenförklaring

-  Skola/förskola
-  Förslag gång- och cykelväg; Kommunal väghållare
-  Förslag gång- och cykelväg; Trafikverket väghållare
-  Befintlig gång- och cykelväg









Teckenförklaring

- Förslag gång- och cykelväg; Kommunal väghållare
- Förslag gång- och cykelväg; Trafikverket väghållare

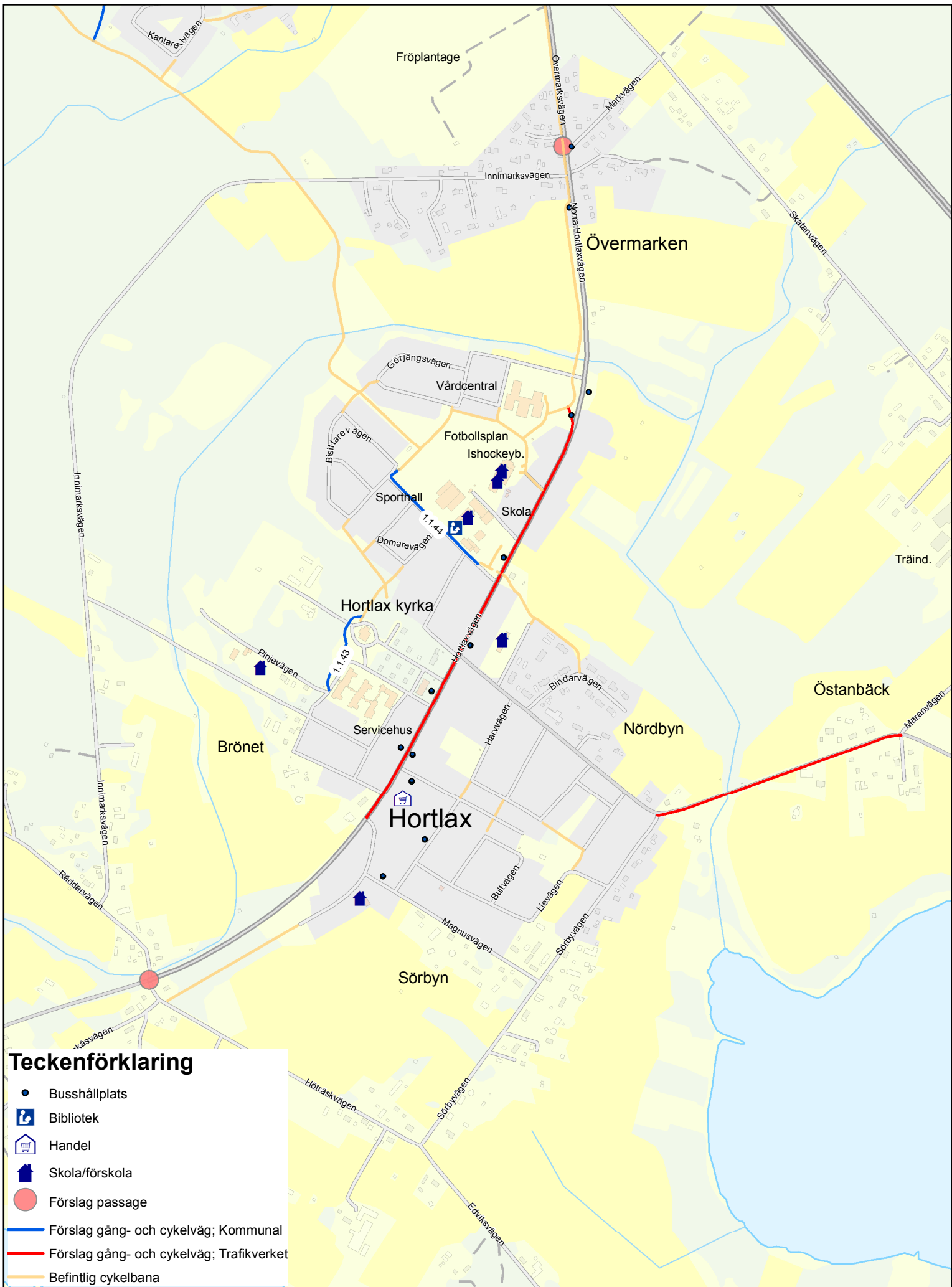


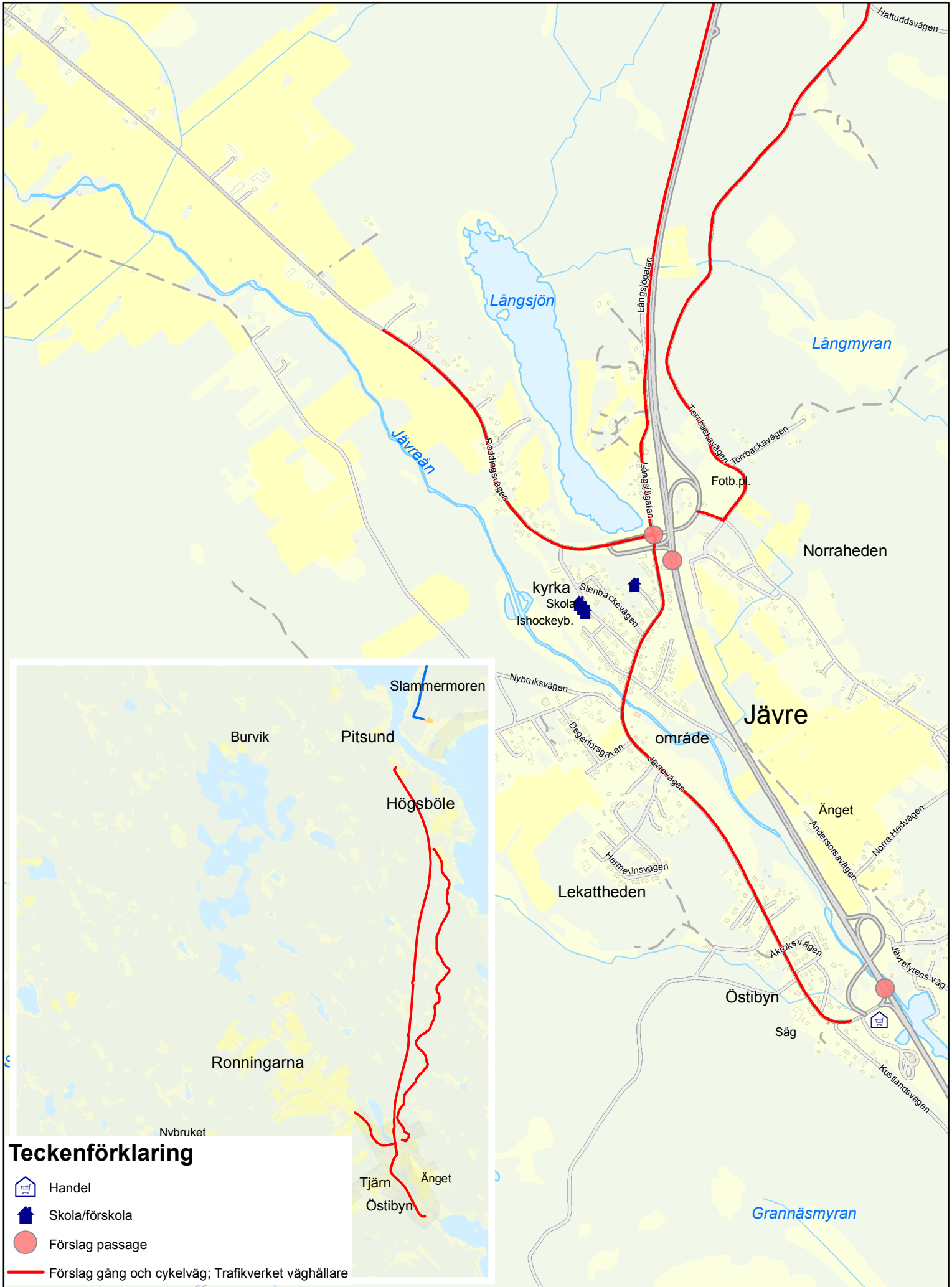


Teckenförklaring




-  Skola/förskola
-  Förslag gång- och cykelväg; Trafikverket väghållare








Teckenförklaring

-  Handel
-  Skola/förskola
-  Förslag passage

 Förslag gång och cykelväg; Trafikverket väghållare



Piteå kommun

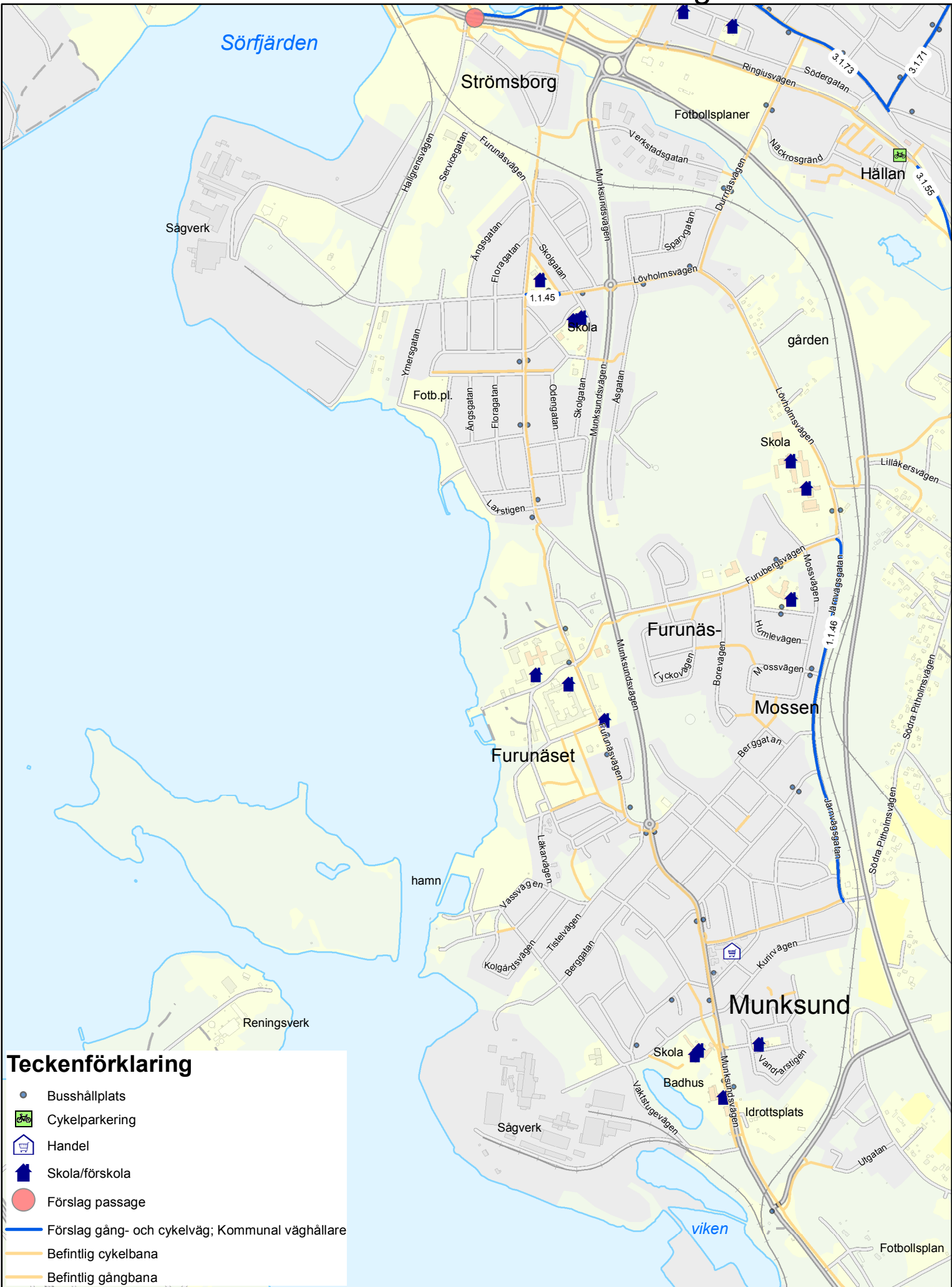
0 1 2 4 Km

1:100 000

0 125 250 500 Meter

1:15 000







Teckenförklaring



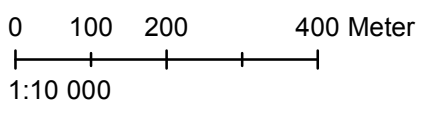
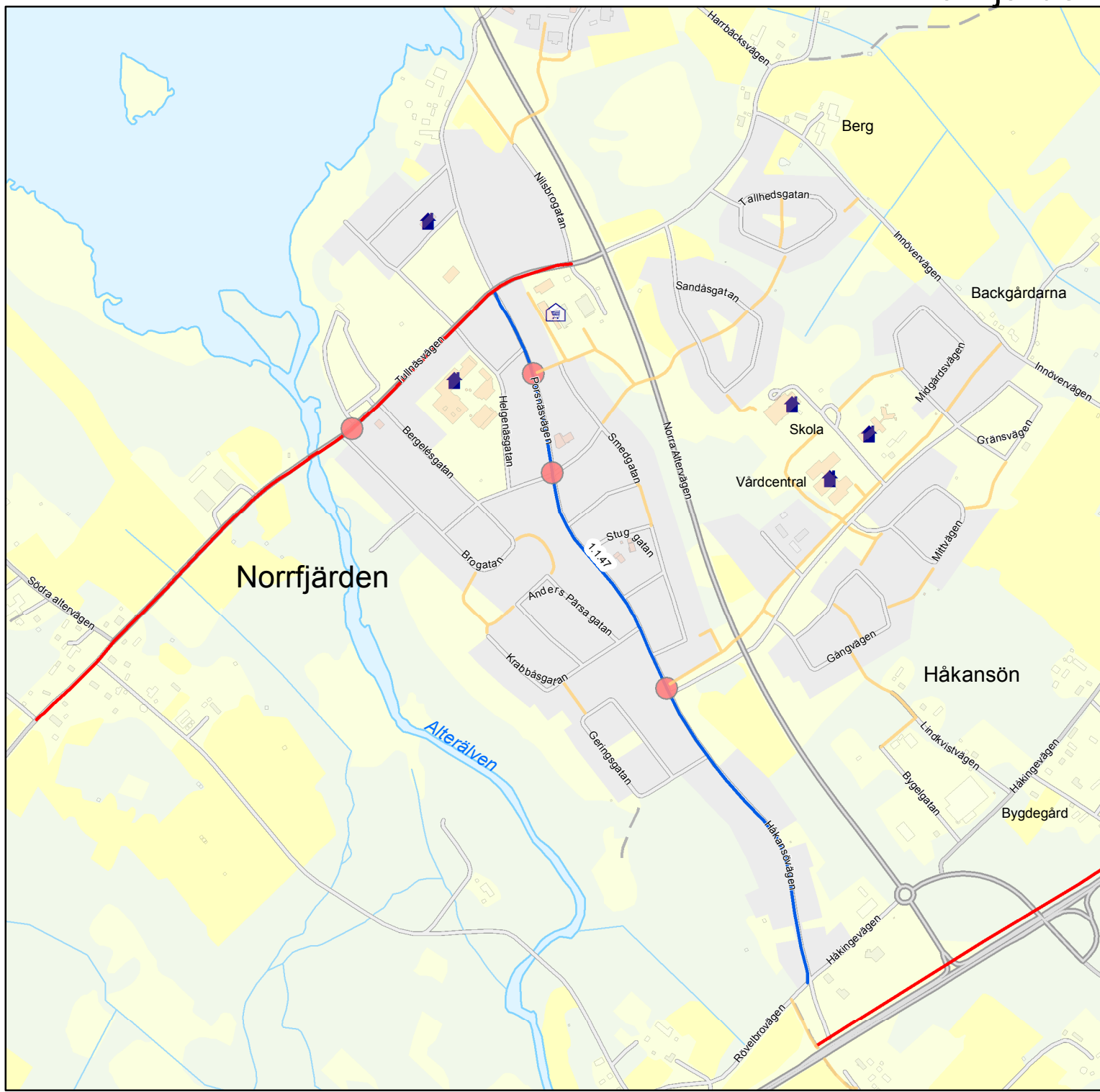
Skola/förskola

Förslag gång- och cykelväg; Trafikverker väghållare



Piteå kommun





Teckenförklaring







- Handel
- Skola/förskola
- Förslag passage
- Förslag gång- och cykelväg; Kommunal väghållare
- Förslag gång- och cykelväg; Trafikverket väghållare
- Befintlig cykelbana



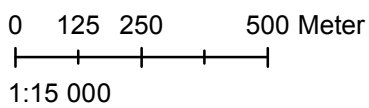










Teckenförklaring

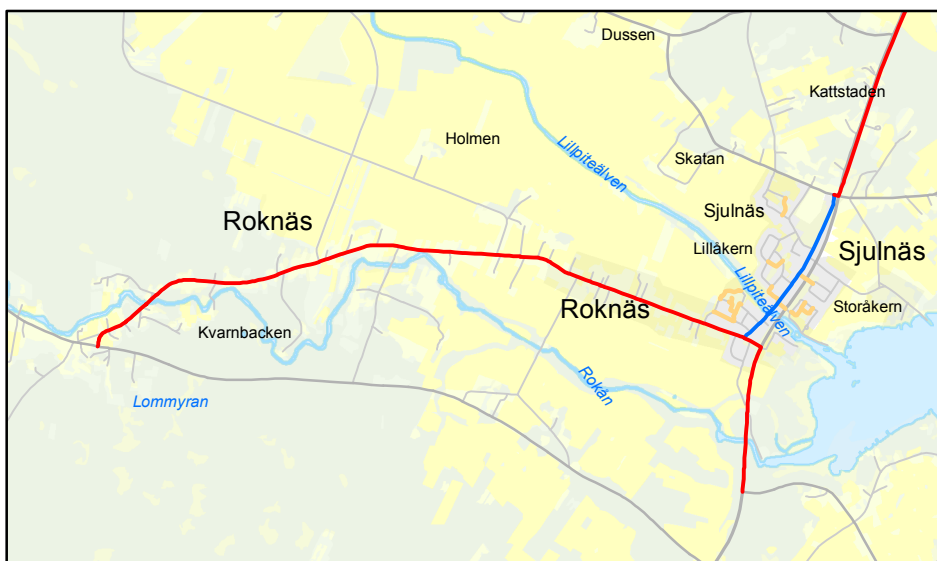
-  Handel
-  Skola/förskola
-  Förslag passage
-  Förslag gång- och cykelväg; Kommunal väghållare
-  Förslag gång- och cykelväg; Trafikverket väghållare
-  Befintlig cykelbana

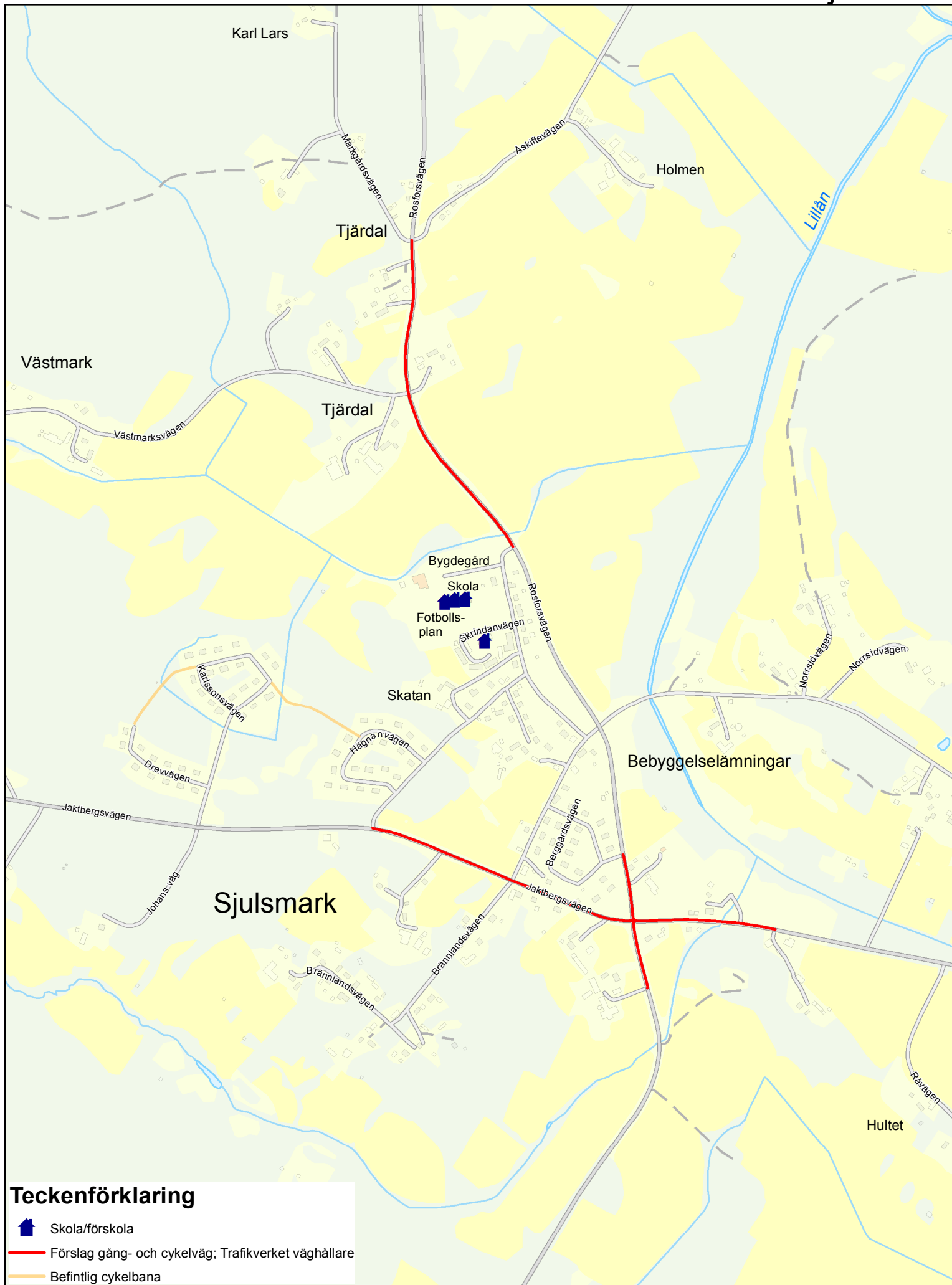







Teckenförklaring

-  Handel
-  Skola/förskola
-  Förslag passager
-  Förslag gång- och cykelväg; Kommunal vägghållare
-  Förslag gång- och cykelväg; Trafikverket vägghållare
-  Befintlig cykelbana



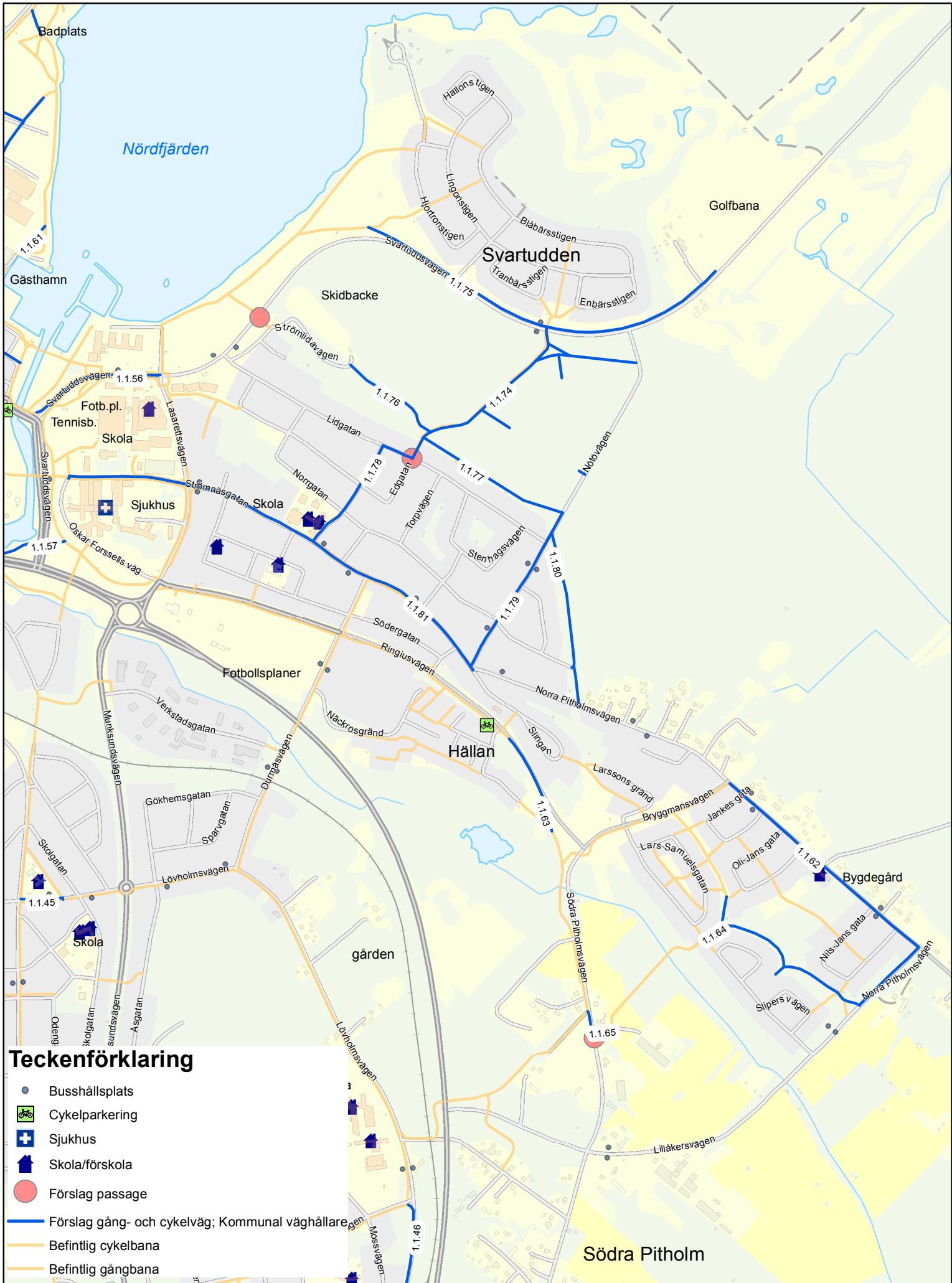


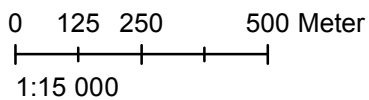
Teckenförklaring

-  Skola/förskola
-  Förslag gång- och cykelväg; Trafikverket väghållare
-  Befintlig cykelbana







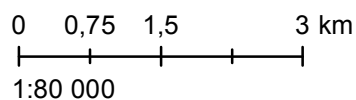
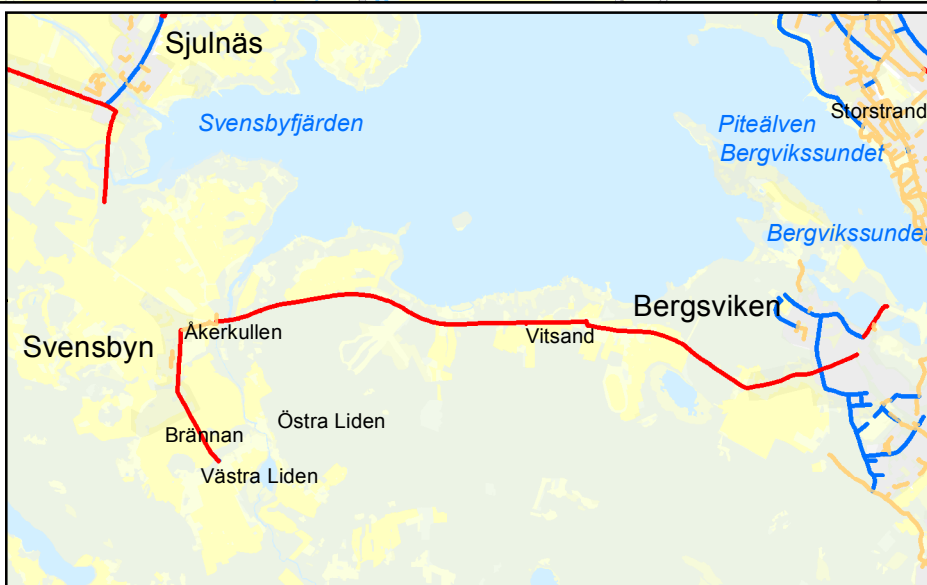


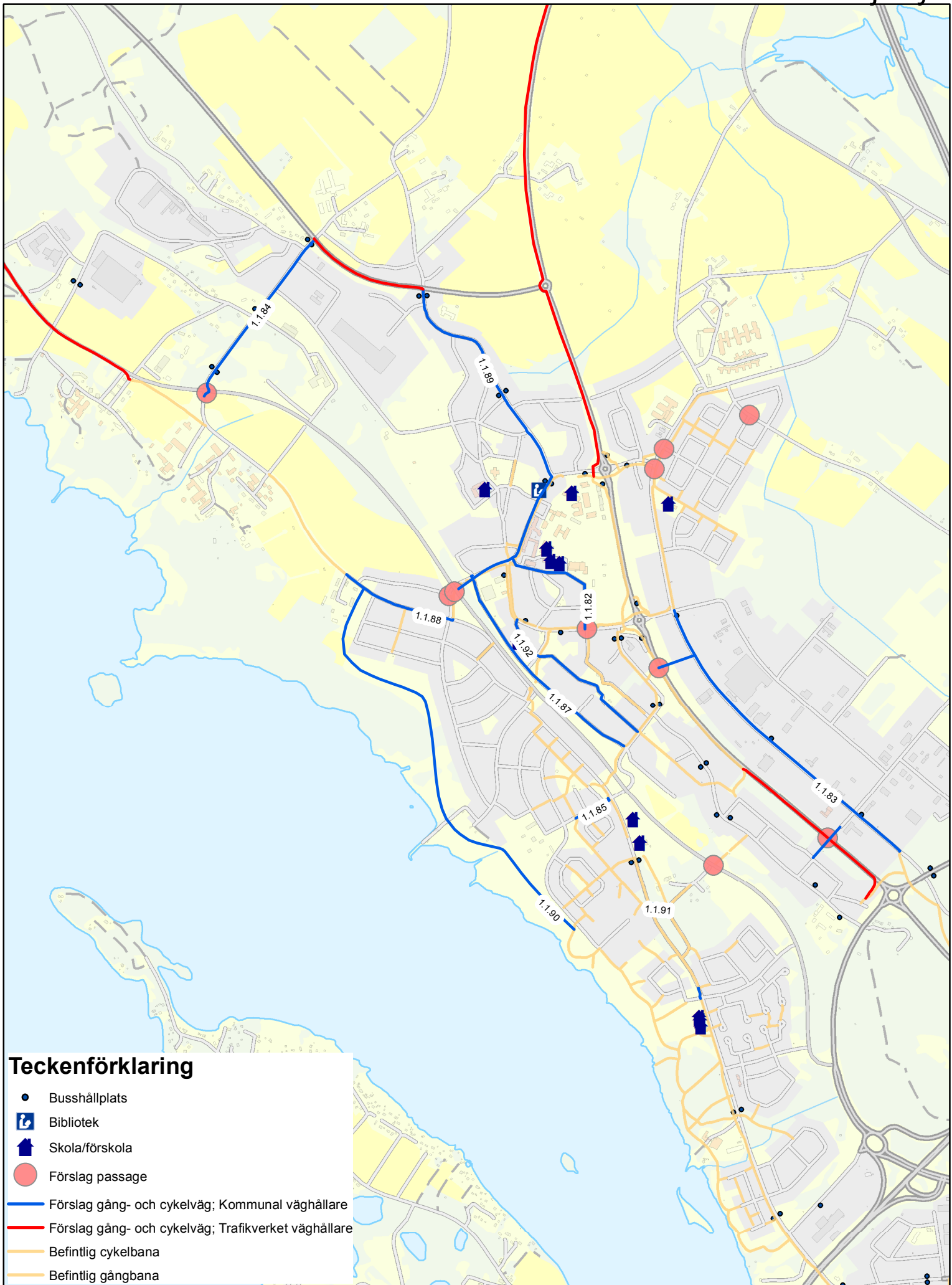




Teckenförklaring

-  Skola/förskola
-  Förslag gång- och cykelväg; Kommunal väghållare
-  Förslag gång- och cykelväg; Trafikverketväghållare
-  Befintlig cykelbana





Teckenförklaring

- Busshållplats
- 📖 Bibliotek
- 🏠 Skola/förskola
- Förslag passage
- Förslag gång- och cykelväg; Kommunal väghållare
- Förslag gång- och cykelväg; Trafikverket väghållare
- Befintlig cykelbana
- Befintlig gångbana



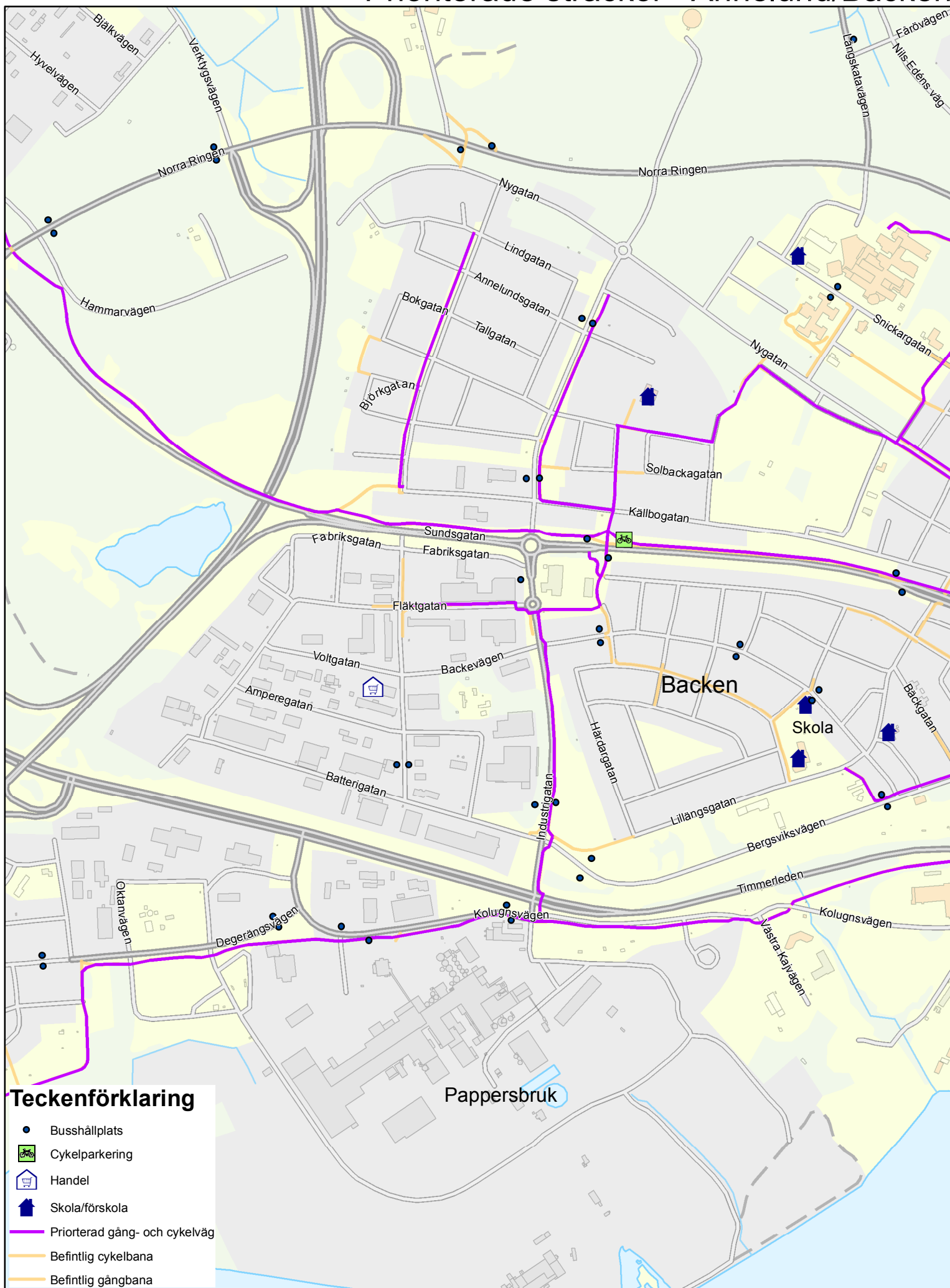


Piteå kommun

Gång- och cykelplan Piteå kommun

Bilaga 2. Prioriterade sträckor

Prioriterade sträckor - Annelund/Backen



Prioriterade sträckor - Bergsviken



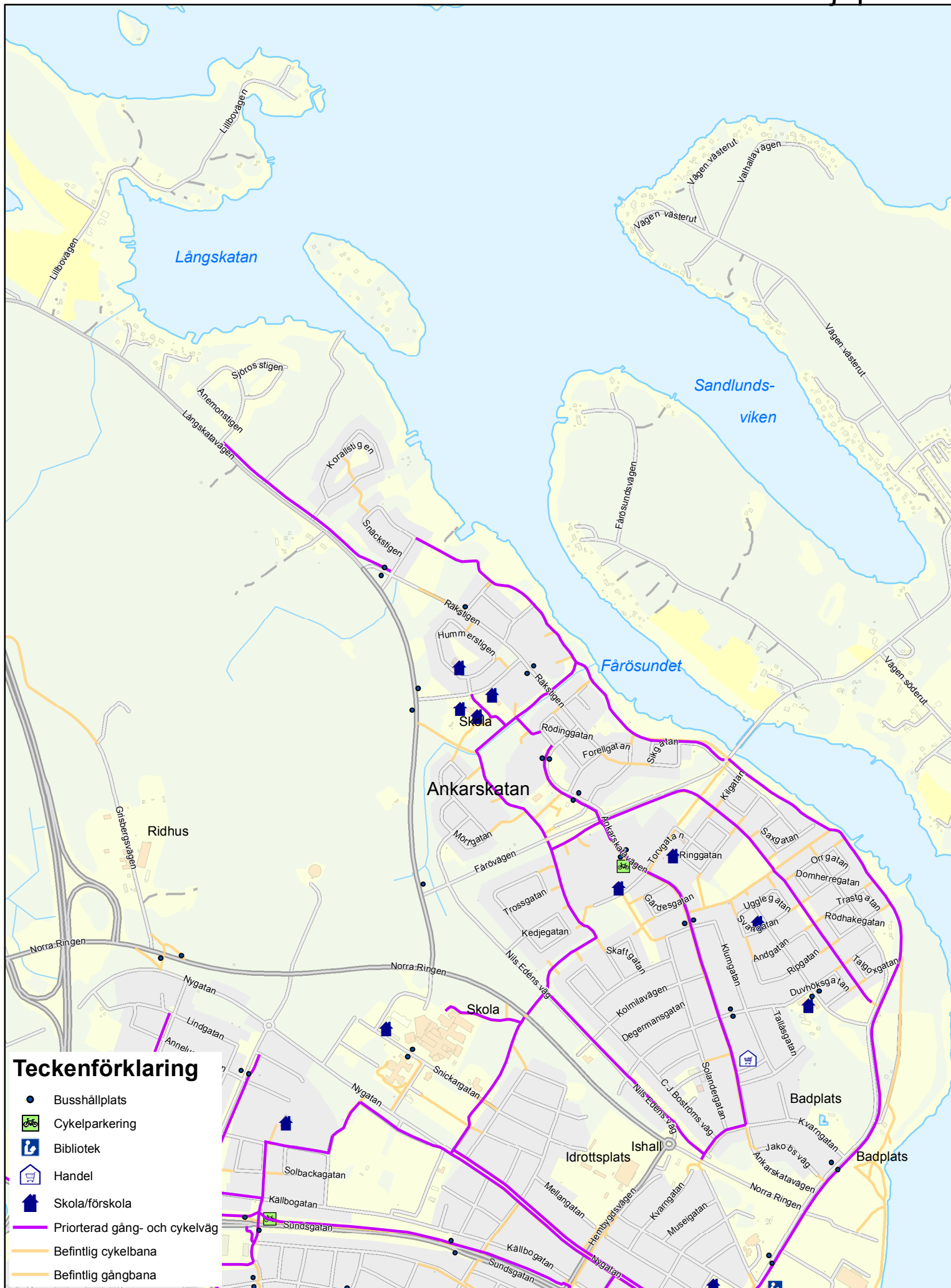
Teckenförklaring

- Busshållplats
- 🛒 Handel
- 🏠 Skola/förskola
- Prioriterad gång- och cykelväg
- Befintlig cykelbana



Piteå kommun













Prioriterade sträckor - Munksund



Prioriterade sträckor - Norrfjärden

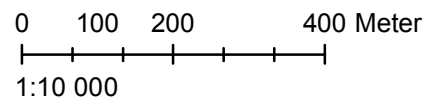


Teckenförklaring

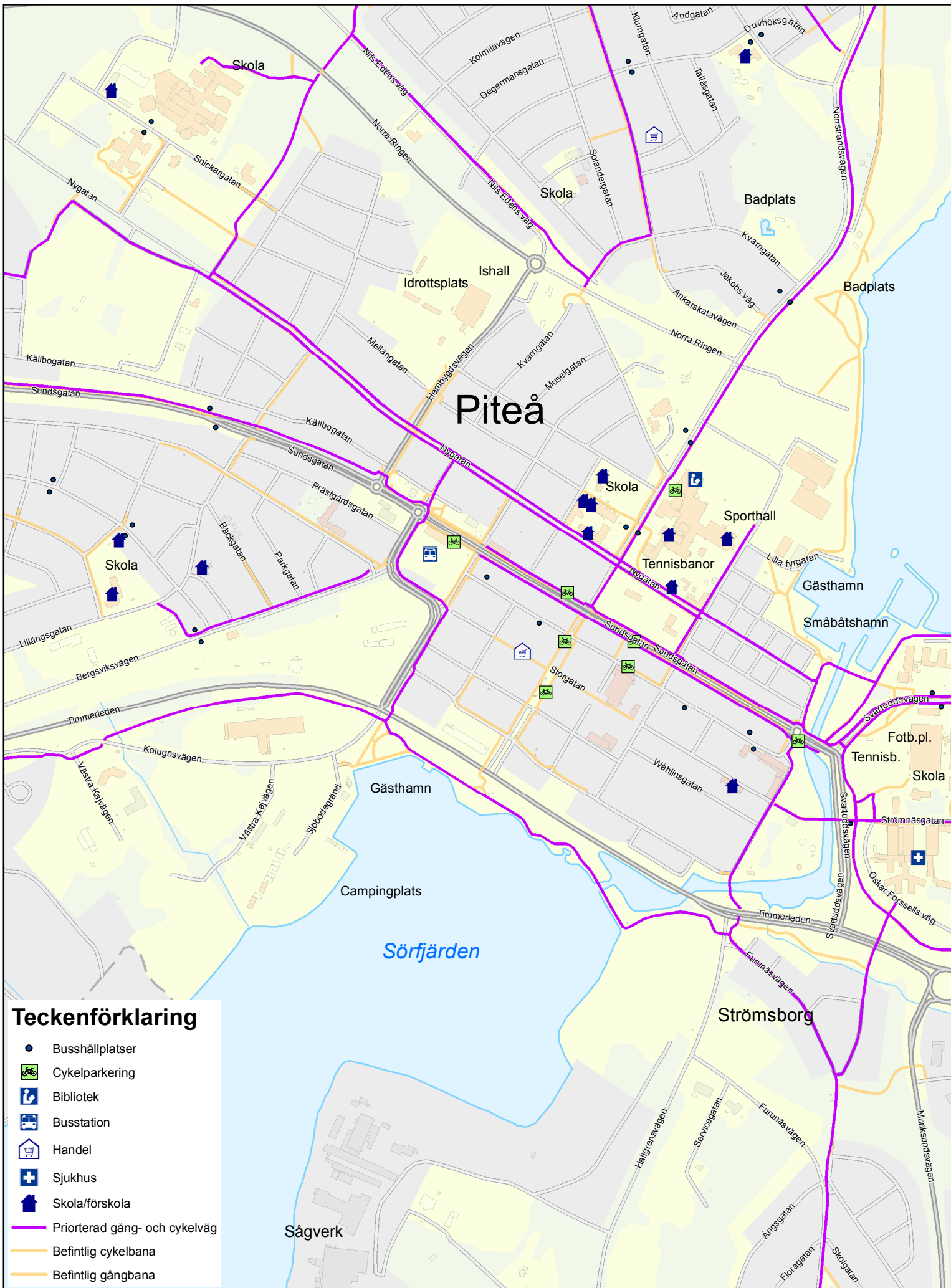
-  Handel
-  Skola/förskola
-  Prioriterad gång- och cykelväg
-  Befintlig cykelbana



Piteå kommun



Prioriterade sträckor - Piteå Centrum



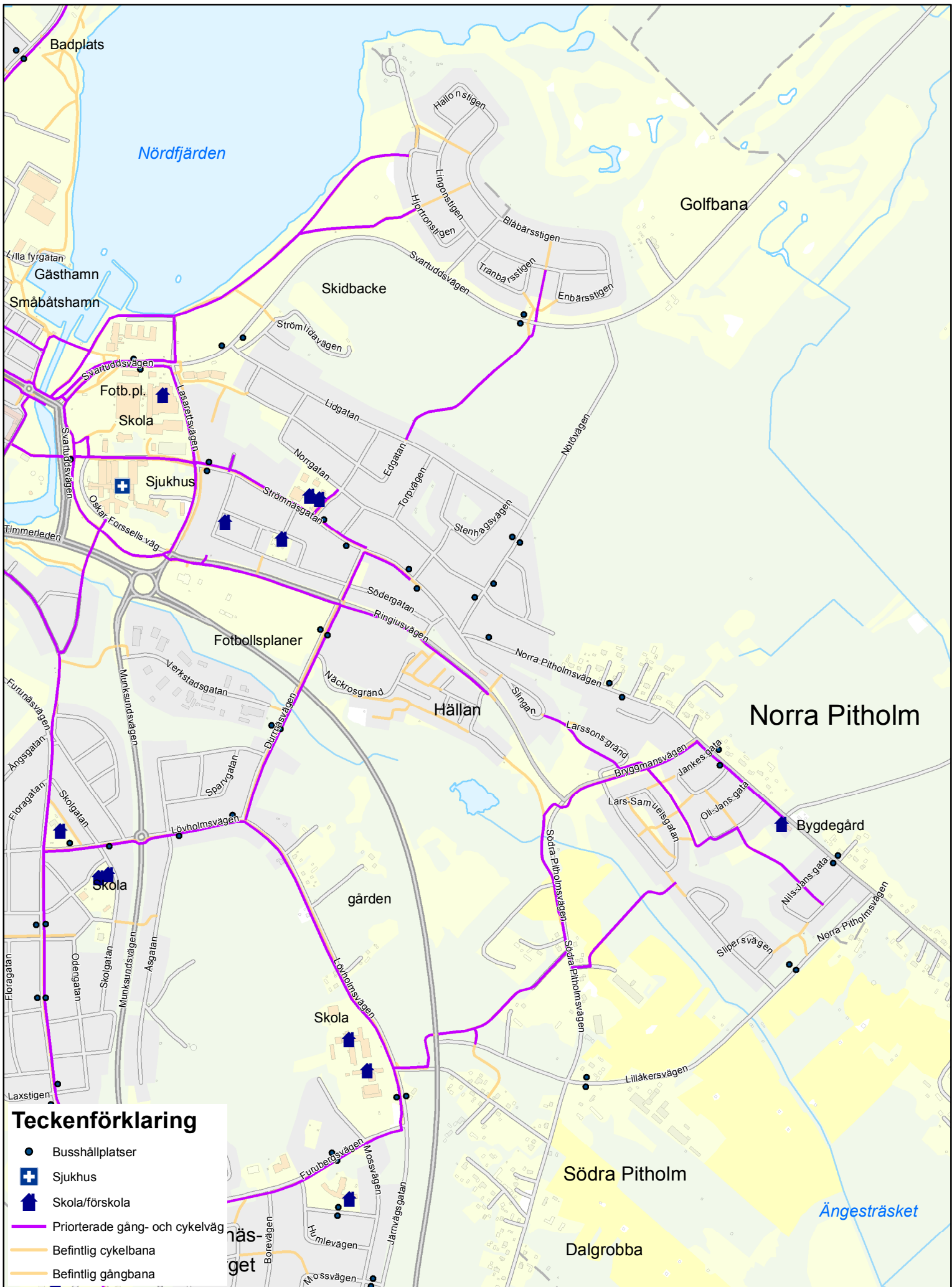
Teckenförklaring

-  Busshållplatser
-  Cykelparkering
-  Bibliotek
-  Busstation
-  Handel
-  Sjukhus
-  Skola/förskola
-  Prioriterad gång- och cykelväg
-  Befintlig cykelbana
-  Befintlig gångbana





Prioriterade sträckor - Strömnäs/Pitholm





Teckenförklaring

- Busshållplatser
- 📖 Bibliotek
- 🏠 Skola/förskola
- Prioriterad gång- och cykelväg
- Befintlig cykelbana
- Befintlig gångbana



§89

Riktlinjer för inrättande av verksamhetsområden för vatten och avlopp

22KS278



Riktlinjer för inrättande av verksamhetsområden för vatten och avlopp

Dokumentnamn	Dokumenttyp	Senast reviderad	Beslutsinstans
Riktlinjer för inrättande av verksamhetsområden för vatten och avlopp	Riktlinjer	2022-06-20 § 89	Kommunfullmäktige
Dokumentansvarig/processägare	Version	Diarienummer	Giltig till
Samhällsbyggnad	2	20SBN166 22KS278	2026-06-30
Dokumentinformation	Riktlinjer för om och när verksamhetsområden för vatten och avlopp ska inrättas.		
Dokumentet gäller för	Handläggarsöd vid översiktlig planering, detaljplaneläggning, tillsyn enskilda avlopp m.m.		



Bakgrund

Bedömningen av när ett område är i behov av kommunalt VA ska vara tydlig en gräns och ge en prioriteringsordning för eventuellt införande av VO. Bedömningsmodellen bygger på omvärldsanalysen och §6 i vattentjänstlagen som reglerar när kommunens ansvar att inrätta verksamhetsområde inträder:

*§ 6 Om det med hänsyn till skyddet för människors **hälsa** eller **miljön** behöver ordnas vattenförsörjning eller avlopp i ett **större sammanhang** för en viss befintlig eller blivande bebyggelse, skall kommunen*

- 1. bestämma det verksamhetsområde inom vilket vattentjänsten eller vattentjänsterna behöver ordnas, och*
- 2. se till att behovet snarast, och så länge behovet finns kvar, tillgodoses i verksamhetsområdet genom en allmän va-anläggning.*

Bedömning av befintlig och planerad bebyggelse som kan ha behov av kommunalt vatten och avlopp (§6-områden)

Steg I: urval av potentiella §6-områden ”större sammanhang”

En GIS¹-analys har utförts i syfte att identifiera de områden som bedöms utgöra bebyggelse i ett större sammanhang. Urvalet utförts med minst 20 stycken angränsande bostadshus med ett avstånd på maximalt 50 meter mellan bostadshusen.

En känslighetsanalys utförts även med minst 20 stycken angränsande bostadshus men med största avstånd på 100 meter mellan bostadshusen. Känslighetsanalysens syfte är att identifiera områden som har starka skäl utifrån miljö och hälsobehov att lösa VA-försörjningen trots en glesare bebyggelsetäthet.

GIS-analysen resulterar i ett antal geografiska områden (kluster) och namnsätts för orienterbarhet inför vidare bedömning. Datan kan tas ut i form av en lista med klusterområden med information om antal fastigheter (bostadshus) och antalet bostadshus där det finns personer folkbokförda på (bedöms som permanentboende).

Ett fåtal områden kvalar in i bedömningen utifrån miljö och hälsa där det är av så stor betydelse att ”större sammanhang” kan innebära ett färre antal bostadshus än vad klusteranalysen utgår ifrån. Det kan handla om bostadshus i direkt närhet till badplatser, inom skyddszon till ett vattenskyddsområde eller som riskerar översvämmas.

Steg II: urval av potentiella §6-områden ”Miljö” och ”hälsa”

En bedömning av faktabaserat underlag avseende tre faktorer; ”Övergödning”, ”Vattenskyddsområde” och ”dricksvattenförsörjning” utförs. Om någon av de tre faktorerna

¹ GIS – Geografisk Informations System



kan besvaras med ”Ja”, se tabell 1, betraktas området som ett s.k. §6-område och lyfts vidare till Steg III.

Tabell 1. Faktorer som ligger till grund för urval av områden som är potentiella §6-områden

Faktorer	Potentiellt §6-område	Inte §6-område
MILJÖ - ÖVERGÖDNING hela eller delar av klustret ligger inom 100m till recipient som är klassat som övergött enligt VISS ² eller recipientprovtagning	Ja	Nej
HÄLSA - VATTENSKYDDSSOMRÅDE hela eller delar av klustret (avloppsanläggningar) ligger inom vattenskyddsområde	Ja	Nej
HÄLSA - DRICKSVATTENFÖRSÖRJNING Kända dricksvattenproblem förekommer inom klustret (analysprotokoll) eller risk för avloppspåverkan har rapporterats	Ja	Nej

De områden där miljö och hälsoproblem ej kan beläggas enligt tabell 2 gallras bort och överförs till listan för bevakningsområden. Dessa områden tas med i prioriteringen för tillsynsplan för enskilda avlopp och bevakas för en eventuell framtida förändring.

Ytterligare kluster som gallras bort är de som har mycket låg andel permanentboende (f.n. <15%) eller inte kan bedömas medföra någon risk för förorening av vattentäkt (t ex avsevärd distans till vattenintag och få bostadshus). Även kluster som redan bedöms uppfylla långsiktigt hållbar och fullgod VA-försörjning genom befintlig anslutning till kommunalt VA via gemensamhetsanläggning (eller enskilt avtal) gallras bort.

Steg III: prioriteringsordning för utbyggnad

Förutom fastighetsägarnas uppenbara behov av god dricksvattenförsörjning och avloppshantering måste även andra aspekter vägas in som indirekt hänger samman med vatten och avlopp, exempelvis risk för recipientpåverkan, pågående samhällsutveckling, tekniska utbyggnadsmöjligheter och graden av permanentboende.

Det tredje steget i bedömningsmodellen fastställer en inbördes prioritetsordning mellan de områden som bedöms utgöra §6-områden enligt föregående steg. Det görs med hjälp av ett antal kriterier enligt tabell 3 som poängsätts för respektive område.

² VISS – Vatteninformationssystem Sverige



Tabell 3. Kriterier för behovsbedömning

Faktor	Kriterie	Indata
BASFAKTORER	Totalt antal fastigheter, inklusive obebyggda	Fastighetsregister/karta
	Permanentgrad, inklusive obebyggda (%)	Fastighetsregister/karta. Andel fastigheter med folkbokförda på.
MILJÖ	Status enskilda avlopp; andel underkända avlopp (%). Klassning sker enligt Avloppsguidens modell (Bilaga 2) där röd statusklassning anses som underkänd.	Inventering (via fält eller data), ECOS
	Recipient med övergödningsproblematik; Andel bostadshus inom 100 m till recipient inom klustret (%)	Vattendragens klassning enligt VISS, recipientprovtagning samt lokal kunskap
HÄLSA	Kända dricksvattenproblem och risk för avloppspåverkan (antal)	Bedömning inrapporterat vattenprov dricksvatten (analysresultat), ECOS
	Inom vattenskyddsområde: <ul style="list-style-type: none">Inom primär zon = 1Inom sekundär zon = 0,5Utanför vattenskyddsområde = 0	Karta
SAMHÄLLE	Översiktsplan: <ul style="list-style-type: none">Särskilt utpekad = 1Till viss del utpekad = 0,5Inte utpekad = 0	Översiktsplan, strategi för VA, befintliga verksamhetsområden för vatten och avlopp.
	Bygglovsaktivitet, andel bygglov per fastighet från och med år 2000 (%)	Intern statistik, samråd med plan- och bygglovshandläggare
TEKNIK	Täckningsgrad, bygger på % enligt normaltaxa: <ul style="list-style-type: none">God = 1Måttlig = 0,7Låg = 0,3Mycket låg = 0	Förstudie, kostnadsbedömning Pireva
	Kapacitet i befintligt va-system: <ul style="list-style-type: none">Inga nyinvesteringar krävs = 1Mindre nyinvesteringar krävs = 0,7Större nyinvesteringar krävs = 0,3Mycket stora nyinvesteringar krävs = 0	Förstudie, kostnadsbedömning Pireva

**Sammanvägning av kriterier - prioriteringspoäng**

Kriterierna poängsätts för respektive kluster. Dessa normaliseras³ sedan mot det maximala värdet inom varje kriterie. Poängen summeras därefter med hjälp av en formel enligt figur 1.

$$\text{BAS-FAKTOR} \times \left(1 + \text{MILJÖ} + 2 \times \text{HÄLSA} + \text{SAMHÄLLE} + \text{TEKNIK} \right)$$

Figur 1. Schematisk bild över formel för beräkning av prioritetsordning

Resultatet uttrycks som en slutpoäng (skala 0-6), se schematisk illustration i tabell 2 och utgör ett diskussionsunderlag för beslut om utbyggnadsplan gällande anslutning till kommunalt VA.

Tabell 2. Urval och prioritering för utbyggnad av VA

KLUSTER	BASFAKTOR		MILJÖ			HÄLSA			SAMHÄLLE			TEKNIK			POÄNG	PRIO
	Antal fastigheter	Permanentgrad	NORM	Andel underkända avlopp	Andel inom övergödd recipient	NORM	Dricksvattenproblem	Inom vattenskyddsområde	NORM	Prio i Översiktsplan	Andel bygglov per fastighet	NORM	Täckningsgrad	Kapacitet bef system		
Område 1	Steg I			Steg III	Steg II			Steg II			Steg III			Steg III		Ranking
Område 2																
Område 3																
.....																
Område n																

Utbyggnadsplan

När samtliga klusterområden har bedömts, poängberäknats och en preliminär tågordning finns framtagen är det ett antal ytterligare faktorer som behöver tas hänsyn till innan en slutgiltig utbyggnadsplan finns framtagen. Faktorer som behöver tas hänsyn till är bl a:

- Områden som enligt modellen hamnar längre bak i tågordningen för VA-utbyggnad kan vara fördelaktiga att samordna med högre prioriterade områden om de är nära rent geografiskt.
- Framtagande av utbyggnadsplanen bör beakta de tekniska och ekonomiska aspekterna i steg III för att på bästa sätt få största möjliga effektivitet i anläggnings- och driftfasen.
- Osäkerheter i underlaget förekommer alltid och det kan behöva värderas parallellt med den slutgiltiga prioriteringen. I vissa fall kan det vara lämpligt att flytta fram tiden för utbyggnaden om ytterligare utredning av kritiska faktorer anses nödvändiga.
- Ny information och förändringar i allmänhet kan föranleda omprioritering, exempelvis på grund av förändrad permanentgrad och avloppsstatus. Sannolikt handlar det här om att ett område med låg prioritet kan få en högre prioritet.

³ Normalisering görs genom att varje datavärde i en kategori delas med det värde som är högst i den kategorin. Maxvärdet blir 1.



- Påverkan på badvatten från enskilda avlopp från omkringliggande fastigheter.
- Behov av ytterligare anpassning till rådande förhållanden

Framtagande av förslag till verksamhetsområde

Det faktiska förslaget till verksamhetsområde har områdets 50m-kluster som utgångspunkt. Eventuella kringliggande 100m kluster tas sedan i beaktning om de bedöms utifrån miljö/hälsa att behöva ingå i verksamhetsområdet.

Samma bedömning behöver göras för enskilda fastigheter i närheten till kommande verksamhetsområde. En rimlighetsbedömning bör göras i det enskilda fallet och då bör följande tas i beaktan:

- Bedömning av fastighetens förutsättningar för att klara dess miljö- och hälsobehov, exempelvis markförhållanden för anläggande av enskilt avlopp eller möjlighet för enskild vattentäkt med fullgott vatten
- Bedömning av avstånd för den enskilda fastigheten till befintligt verksamhetsområde

Gränsen för när en enskilda fastighet kan anses tillhöra det större sammanhanget och vara tillräckligt nära kan enligt praxis vara 100 m. Om miljö- eller hälsobehov anses finnas och avståndet är mindre eller lika med 100 m skall den enskilda fastigheten tas in det befintliga verksamhetsområdet.

Om fastigheten ligger längre bort än 100 m skall den enskilda fastigheten inte tas in verksamhetsområde. I detta fall kan kommunen erbjuda fastighetsägaren att genom avtal ansluta sig till befintligt verksamhetsområde. Kommunen meddelar och avtalar om förbindelsepunktens läge (lämplig punkt vid gränsen för närmast befintliga verksamhetsområde). Dvs fastighetsägaren drar själv fram ledningar och bekostar dessa fram till anvisad förbindelsepunkt.

Vid utredning och projektering av ett VA-utbyggnadsområde ska på liknande sätt alltid områden som ligger nära studeras. Klusteranalys med 100 meter som största avstånd mellan hus ska används som riktmärke och underlag vid denna bedömning/känslighetsanalys.

Beslut om nytt verksamhetsområde fattas av kommunfullmäktige.

Exploateringsområden

VA-situationen i framtida exploateringsområden är normalt föremål för utredning i samband med detaljplaneläggning. I vissa fall kan en exploatering ske utan detaljplaneläggning. I sådana fall etableras nya fastigheter endast genom lantmäteriförrättning. En enda fastighetsbildning kan resultera i att ett nytt kluster bildas enligt denna rapportens definition. Lantmäteriet ska därför enligt handläggningsrutinerna samråda med Piteå kommuns Samhällsbyggnadsnämnd om en avstyckning kan innebära 20 stycken bostadshus med max 50 m emellan.

Prioriteringsmodell och riktlinjer redovisade ovan kan användas som vägledning även i exploateringsområden. Framtagen prioriteringsmodell ska ligga till grund för huruvida området bedöms komma uppfylla §6 eller ej.



Om området kommer uppfylla §6 och om aktuellt exploateringsområde ligger i närheten av befintligt verksamhetsområde eller prioriterade utbyggnadsområden ska det aktuella exploateringsområdet samordnas för utbyggnad med aktuellt närliggande prioriterat område i utbyggnadsplanen. Eventuellt kan detta tillkommande exploateringsområde påverka prioriteringsordningen mellan de i utbyggnadsplanen aktuella områdena. En sådan omprioritering sker vid tidpunkten för revidering av utbyggnadsplanen.

Om exploateringsområdet ej är i anslutning till planerad VA-utbyggnad krävs särskild utredning i samverkan mellan kommunens enheter för plan och miljöfrågor, samt Pireva. Utredningen bör beakta gemensamhetsanläggning för vatten och avlopp (GA).

Kommunen måste göra ett avvägande om exploatering skall tillåtas där det bedöms bli ett §6-område. Frågan utreds av VA-planeringsgruppen eller planhandläggare beroende på exploateringsområdets omfattning/påverkan och avvägandet görs av styrgruppen.

Utbyggnadsområden

Dispens

Alla fastigheter inom verksamhetsområdet som är avsedda för boende (dock ej obebyggda fastigheter utanför detaljplanelagt område) är i grunden avgiftsskyldiga för både vatten och spillvatten när förbindelsepunkt upprättats i fastighetsgräns. Efter att två år har passerat från det att förbindelsepunkten meddelats följer Miljö- och tillsynsnämnden upp att fastigheterna anslutit sig.

När det gäller vatten finns möjlighet att behålla sin egen vattentäkt och därmed undgå avgiftsskyldighet för vatten. För att göra detta behöver man genom analys på ackrediterat laboratorium visa att vattnet är tjänligt för enskilt bruk samt med god tillgång (även med framtida behov). Det får dock inte förekomma risk för översvämning av dricksvattentäkten nu och i framtiden (med bakgrund av översvämnings- och skyfallsmodell).

Ersättning

Enligt vattentjänstlagen (§40) ska VA-huvudmannen betala skälig ersättning om en enskild anläggning blir onyttig till följd av att kommunen ordnar eller utvidgar en allmän VA-anläggning. Ersättningen ska utgå från anläggningens art, ålder och skick och avser en ersättning, inte en inlösen av anläggningen. Pireva ansvarar för framtagande av principer för ersättning av onyttigblivna VA-anläggningar.

Hantering av enskilt VA i väntan på kommunalt verksamhetsområde

Riktlinjer gällande nybyggnation, VA-lösning, tillsyn och ersättningsprinciper i väntan på verksamhetsområde återfinns i tabell 3 nedan.

**Tabell 3.** Riktlinjer i väntan på verksamhetsområde för de olika tidshorisonterna

Tidpunkt för inrättande av VO	Nybyggnation	VA-lösning	Tillsyn	Ersättning
Inom 1-5 år	Samråd med kommunen i ett tidigt skede vid nybyggnation som har behov av VA eller som riskerar att medverka till ökad risk för olägenhet eller betydande påverkan på recipient.	Fastighetsägaren ansvarar själv för att finna den ekonomiskt effektivaste tillfälliga lösningen. Enskild eller gemensam VA-anläggning anpassas till framtida anslutning vid nybyggnation och ombyggnation. Samråd med Piteå kommun/Pireva ska hållas.	Inga krav på åtgärd av befintliga enskilda avlopp, förutom då stor risk för olägenhet för människors hälsa eller betydande påverkan på recipient föreligger.	Nyanläggning: Tillfällig VA-lösning ersätts i enlighet med överenskommelse i samråd med Pireva/Kommunen Förnyelse av befintliga anläggningar: Nödvändiga åtgärder enligt samråd med Pireva/Piteå Kommun ersätts enligt grundprinciper
Inom 5-10 år	Ny- och ombyggnation tillåts där hänsyn till framtida VA-anslutning tas	Lägre krav på avloppsanläggning om risk för olägenhet för människors hälsa är lägre, och påverkan på recipient inte är betydande, bedömning i varje enskilt fall krävs Kostnadseffektiv lösning: Enskild eller gemensam VA-anläggning anpassas till framtida anslutning vid nybyggnation och ombyggnation Samråd med Piteå kommun/Pireva Gemensamma lösningar där det går, Enklare åtgärder av förbättringskaraktär (omgrävning av infiltration, utbyte av anläggningsdel).	Tidsbegränsade tillstånd till dess att det kommunalt VA är utbyggt och tillgängligt för påkoppling. Tillstånd beviljas för själva inrättandet av anläggningen, där kostnadseffektiva åtgärder/anläggningar står med som ett krav. Utsläpp av avloppsvatten från anläggningen villkoras så att efter två år efter att förbindelsepunkt för kommunalt VA meddelats förbjuds utsläpp från anläggningen.	Nyanläggning: Enligt grundprinciper. Samråd med Pireva/Kommunen om kostnadseffektiv lösning Förnyelse av befintliga anläggningar: Nödvändiga åtgärder enligt samråd med Pireva/Piteå Kommun ersätts enligt grundprinciper
> 10 år	Ny- och ombyggnation tillåts där hänsyn till framtida VA-anslutning tas	Enskild eller gemensam VA-anläggning anpassas till framtida anslutning vid nybyggnation och ombyggnation	Tillsyn och inventering där krav på avloppsanläggningar ställs utifrån lokala och nationella riktlinjer - vid behov föreläggande om åtgärd	Avloppsanläggningar: Avskrivningstid 10 år, ingen ersättning ges till äldre anläggningar Vattenanläggningar: Ersättning enligt grundprinciper, 15 års avskrivningstid

Antaget av KF 2016-12-19 § 321

Reviderad av KF 2022-06-20 § 89



§ 72

Aktualisering av Riktlinjer för inrättande av nya verksamhetsområden (VO) för vatten och avlopp, inklusive utbyggnadsplan

Diarienum 20SBNI 66

Beslut

Samhällsbyggnadsnämnden godkänner aktualiseringen av riktlinjerna för inrättande av nya verksamhetsområden för vatten och avlopp med följande delar:

- Förslag till riktlinjer för inrättande av verksamhetsområden för vatten och avlopp i Piteå.
- Förslag till utbyggnadsplan för utredningsområden.
- Förslag till verksamhetsområde för del av Rosvik (Hällskäret m.m.), (prel. VO för Norra Fårön, där beslut tas i senare skede närmare verkställande).

Samhällsbyggnadsnämnden föreslår att Kommunfullmäktige antar Riktlinjerna för inrättande av nya verksamhetsområden för vatten och avlopp enligt ovanstående delar a. - c.

Ärendebeskrivning

Aktualisering av riktlinjer för inrättande av verksamhetsområden för vatten och avlopp med tillhörande utbyggnadsplan är ute på samråd.

Riktlinjerna omfattar ett arbetssätt för att identifiera de situationer vilka kommunen är skyldig att inrätta verksamhetsområde för kommunalt vatten och avlopp (VA) enligt § 6 i vattentjänstlagen (2006:412).

Syftet är att få till stånd en fungerande och effektiv VA-planering och på så vis åstadkomma en socialt, miljömässigt och ekonomiskt hållbar utveckling av vatten- och avloppsförsörjningen i hela Piteå kommun. En omvärldsanalys och bedömning om riktlinjernas relevans sedan dess antagande år 2016 har genomförts i VA-planeringsgruppen. Endast mindre tillägg har skett avseende recipienternas klassning, där kommunens provtagningar utgör grund.

Riktlinjerna har återigen applicerats i hela Piteå kommuns geografiska område och resulterat i identifiering av två bebyggelseområden som faller inom kriterierna. Områdena är delar av Rosvik (Kalvön - Kalvöhällan samt Hällskäret) och Norra Fårön (vägen västerut - Valhallavägen).

Samhällsbyggnad föreslår följande utbyggnadsplan:

2023 - 2024 Rosvik: Kalvön - Kalvöhällan samt Hällskäret

2025 - 2026 Norra Fårön: Vägen västerut - Valhallavägen

Riktlinjerna har sedan de antogs bidragit till en tydlighet för Piteå kommun, Pireva och fastighetsägare om när kommunen är skyldig att tillgodose kommunalt VA och hur övriga situationer ska hanteras. De omfattar även hur frågor kring ersättning, i väntan på verksamhetsområde och exploatering ska hanteras.



VA-planeringsarbetet pekar ut både vilka områden som blir aktuella för VA-utbyggnation kommande år samt vilka områden som kommer kvarstå med enskilda lösningar. Båda grupperna av fastighetsägare kommer att påverkas ekonomiskt.

Samhällsbyggnad bedömer att en justering av befintlig VA-taxa inte är nödvändig för att täcka in planerad utbyggnad.

Beslutsunderlag

- Riktlinjer för inrättande av verksamhetsområden för vatten och avlopp
- Rapport: Planering för vatten och avlopp 2022 med bilagor

Paragrafen är justerad

§90

**Utbyggnadsplan och
fastställande av
verksamhetsområde
förkommunalt vatten och
avlopp**

22KS320



§ 72

Aktualisering av Riktlinjer för inrättande av nya verksamhetsområden (VO) för vatten och avlopp, inklusive utbyggnadsplan

Diariennr 20SBNI 66

Beslut

Samhällsbyggnadsnämnden godkänner aktualiseringen av riktlinjerna för inrättande av nya verksamhetsområden för vatten och avlopp med följande delar:

- Förslag till riktlinjer för inrättande av verksamhetsområden för vatten och avlopp i Piteå.
- Förslag till utbyggnadsplan för utredningsområden.
- Förslag till verksamhetsområde för del av Rosvik (Hällskäret m.m.), (prel. VO för Norra Fårön, där beslut tas i senare skede närmare verkställande).

Samhällsbyggnadsnämnden föreslår att Kommunfullmäktige antar Riktlinjerna för inrättande av nya verksamhetsområden för vatten och avlopp enligt ovanstående delar a. - c.

Ärendebeskrivning

Aktualisering av riktlinjer för inrättande av verksamhetsområden för vatten och avlopp med tillhörande utbyggnadsplan är ute på samråd.

Riktlinjerna omfattar ett arbetssätt för att identifiera de situationer vilka kommunen är skyldig att inrätta verksamhetsområde för kommunalt vatten och avlopp (VA) enligt § 6 i vattentjänstlagen (2006:412).

Syftet är att få till stånd en fungerande och effektiv VA-planering och på så vis åstadkomma en socialt, miljömässigt och ekonomiskt hållbar utveckling av vatten- och avloppsförsörjningen i hela Piteå kommun. En omvärldsanalys och bedömning om riktlinjernas relevans sedan dess antagande år 2016 har genomförts i VA-planeringsgruppen. Endast mindre tillägg har skett avseende recipienternas klassning, där kommunens provtagningar utgör grund.

Riktlinjerna har återigen applicerats i hela Piteå kommuns geografiska område och resulterat i identifiering av två bebyggelseområden som faller inom kriterierna. Områdena är delar av Rosvik (Kalvön - Kalvöhällan samt Hällskäret) och Norra Fårön (vägen västerut - Valhallavägen).

Samhällsbyggnad föreslår följande utbyggnadsplan:

2023 - 2024 Rosvik: Kalvön - Kalvöhällan samt Hällskäret

2025 - 2026 Norra Fårön: Vägen västerut - Valhallavägen

Riktlinjerna har sedan de antogs bidragit till en tydlighet för Piteå kommun, Pireva och fastighetsägare om när kommunen är skyldig att tillgodose kommunalt VA och hur övriga situationer ska hanteras. De omfattar även hur frågor kring ersättning, i väntan på verksamhetsområde och exploatering ska hanteras.



VA-planeringsarbetet pekar ut både vilka områden som blir aktuella för VA-utbyggnation kommande år samt vilka områden som kommer kvarstå med enskilda lösningar. Båda grupperna av fastighetsägare kommer att påverkas ekonomiskt.

Samhällsbyggnad bedömer att en justering av befintlig VA-taxa inte är nödvändig för att täcka in planerad utbyggnad.

Beslutsunderlag

- Riktlinjer för inrättande av verksamhetsområden för vatten och avlopp
- Rapport: Planering för vatten och avlopp 2022 med bilagor

Paragrafen är justerad

§91

Aktiekapital i Svenska Kommun Försäkrings AB

22KS332

§92

**Redovisning av obesvarade
motioner,
medborgarförslag och
Piteförslag**

22KS197

Redovisning motioner och medborgarförslag

Kommunfullmäktige



Piteå kommun

Innehållsförteckning

Återredovisning av obesvarade motioner, obesvarade medborgarförslag och medborgarförslag beslutade i nämnd.	3
Obesvarade Motioner	3
Obesvarade Medborgarförslag.....	3

Återredovisning av obesvarade motioner och obesvarade medborgarförslag.

Bakgrund

Enligt kommunallagen (KL 5:22) har alla ledamöter i kommunfullmäktige rätt att väcka ärenden genom motioner. Kommunfullmäktige får även utöka denna rätt till alla som är folkbokförda i kommunen genom medborgarförslag (KL 8:1), vilket Piteå kommun har gjort i kommunfullmäktiges arbetsordning.







Kommunfullmäktige kan överlåta till styrelsen eller nämnd att besluta om medborgarförslag.

En motion eller ett medborgarförslag ska om möjligt beredas på sådant sätt att fullmäktige kan fatta beslut inom ett år från det att motionen eller medborgarförslaget väcktes.












Om beredningen inte kan avslutas inom denna tid, ska detta och vad som har kommit fram vid beredningen anmälas till fullmäktige inom samma tid. Fullmäktige har då möjligheten att avskryva motionen eller medborgarförslaget från vidare handläggning



I kommunfullmäktiges arbetsordning fastställs att Kommunstyrelsen och nämnderna två gånger varje år ska redovisa de motioner och medborgarförslag som inte har beretts färdigt. Redovisningen ska ske en gång på våren och en gång på hösten. Nämnd som handlägger medborgarförslag ska minst en gång om året återrapportera till fullmäktige om de beslut som fattats i ärendena. Nämnden ska även informera om de ärenden som inte avgjorts inom ett år.

Obesvarade Motioner

Anmäld	Skriven av	Rubrik	Status
2021-06-21	Ulf Lindström (L)	(L) Osund konkurrens i Piteå kommun	 Pågår
2021-06-21	Magnus Häggblad	(Sd) Motorgård till den bilburna ungdomen	 Pågår
2021-11-24		(S) Resecentrum i Lomtjärnsområdet	 Pågår
2022-02-21	Anders Nordin (SLP)	(S) Gratis soleanläggning till landsbygdens folk	 Pågår
2022-02-21		(L) Flexibla nattstopp i kollektivtrafiken	 Pågår
2022-02-21		(Sd) Placera tågstationen i Lomtjärn	 Pågår

Obesvarade Medborgarförslag

Anmäld	Rubrik	Beslutas av	Status
2021-05-24	Inför porrfripolicy och installera porrfilter	Kommunstyrelsen	 Pågår
2021-05-24	Cykelpump vid Öholmabron	Samhällbyggnadsnämnden	 Pågår
2021-05-24	Parkbänkar vid småbåtshamnen	Kultur och fritidsnämnden	 Pågår
2021-05-24	Större återvinningsstation i Rosvik	Samhällbyggnadsnämnden	 Pågår
2021-06-21	Förkortad arbetsdag före röd dag för personal inom förskolan/skolan	Kommunstyrelsen	 Pågår
2021-09-13	Ungdomsgård i fd. Bryggans lokaler	Kommunstyrelsen	 Pågår
2021-11-01	Ökad prioritering samt påskyndande av nytt bostadsområde Pitholmshöjden	Kommunfullmäktige	 Pågår
2021-11-29	Kanotuthyrning vid Norra Hamn	Barn - och utbildningsnämnden	 Pågår
2021-11-29	Öjebvägg på Öjatorget	Kultur och fritidsnämnden	 Pågår
2021-11-29	Låt gräsytor växa	Kultur och fritidsnämnden	 Pågår
2022-02-02	Räfflade traktorskopor vid snöröjning	Samhällbyggnadsnämnden	 Pågår

Anmäld	Rubrik	Beslutas av	Status
2022-02-21	Bevara barnrikehusen	Samhällbyggnadsnämnden	 Pågår
2022-02-21	Bussturer havsbadet/klubben	Samhällbyggnadsnämnden	 Pågår
2022-02-21	Förbjud tomgångskörning vid skolor och förskolor	Kommunfullmäktige	 Pågår
2022-02-21	Rådhusorgetts utveckling	Samhällbyggnadsnämnden	 Pågår
2022-03-28	Vassröjning i Fårösundet	Kultur och fritidsnämnden	 Pågår

Piteförslag, publicerade ej besvarade

Ange en rubrik som beskriver ditt förslag.	Status	Inskickat	Anledning till "Ej behandling".	DNR
Hundrastgård	Avvisat	2021-11-01 15:37:17	Kommunen har behandlat ett likartat ärende de senaste 2 åren.	21KS492
Höj OB ersättning till vård och omsorgspersonal i socialtjänsten	Avvisat	2021-11-02 15:01:46	Handlar om förhållandet mellan Piteå kommun som arbetsgivare och dess	21KS497
Rondell Timmerleden	Avvisat	2021-11-03 07:59:52	Detta ligger inte inom kommunens ansvarsområde.	
Fritidsgård	Avvisat	2021-11-03 08:09:54	Kommunen har behandlat ett likartat ärende de senaste 2 åren.	
Gång- och cykelväg mellan Framnäs och Böle	Avvisat	2021-11-03 20:29:29	Detta ligger inte inom kommunens ansvarsområde.	
Övergångsställe och sänkt hastighet vid korsningen Porsnäsvägen-Knabbgatan-Gesällvägen i Norrfjärden	Avvisat	2021-11-04 21:27:16	Kommunen har behandlat ett likartat ärende de senaste 2 åren.	21ks512
Gör en "avkörningsfil" vid trafikljusen från havsbadsvägen till vänster mot stadshuset.	Avvisat	2021-11-08 21:46:02	Detta ligger inte inom kommunens ansvarsområde.	21ks523
En trevligare infart till Piteå.	Avvisat	2021-11-12 11:20:10	Detta ligger inte inom kommunens ansvarsområde.	21KS531
Piteå behöver en ungdomsgård	Avvisat	2021-11-21 22:10:25	Detta förslag utreds redan i pågående	
Skyltsöndag deluxe	Avvisat	2021-11-22 11:34:42	Detta ligger inte inom kommunens ansvarsområde.	
Hundpark	Avvisat	2021-12-15 08:57:32	Kommunen har behandlat ett likartat ärende de senaste 2 åren.	21KS610
Fotbollshall	Avvisat	2021-12-20 14:31:11	Detta förslag utreds redan i pågående	22KS215
Öka bemanningen på kommunens vård- och omsorgsboenden!	Avvisat	2022-01-06 21:59:58	Handlar om förhållandet mellan Piteå kommun som arbetsgivare och dess	22KS214
Tidigarelägg högerfilen på Timmerleden som leder in på Uddmansgatan.	Avvisat	2022-01-14 13:54:25	Detta ligger inte inom kommunens ansvarsområde.	22KS213
Friskvårdstimme	Avvisat	2022-02-23 15:04:19	Handlar om förhållandet mellan Piteå kommun som arbetsgivare och dess	22KS216
Återvinningsstation i Långträsk	Avvisat	2022-03-19 15:21:24	Detta ligger inte inom kommunens ansvarsområde.	22KS221
Ungdoms ställe	Avvisat	2022-04-16 19:03:28	Detta förslag utreds redan i pågående	

Flygbuss till Kallax från Piteå	Avvisat	2022-05-03 09:54:45	Detta ligger inte inom kommunens ansvarsområde.
Inventering av vattentäkt.	Publicerat	2022-03-10 15:06:52	22KS218
Badhus Rosvik	Publicerat	2022-03-12 18:40:59	22KS219
Allmän skridskobana	Publicerat	2022-03-15 12:46:14	22KS220
Komplettera med knäckebröd Wasa Frukost till skolmåltiderna	Publicerat	2022-04-06 22:00:04	
Kajen vid Strömbacka strand	Publicerat	2022-04-26 09:40:16	
Blomska gården till Bondön	Utreds	2021-11-01 15:06:11	21KS491
Belysning i gångtunnel	Utreds	2021-11-02 18:21:29	21ks508
Belysning vid lekparken mellan Brogatan och Anders-Pärsagatan i Norrfjärden	Utreds	2021-11-04 21:49:45	21KS514
Skärgårdsutveckling i Piteå	Utreds	2021-11-05 10:08:46	21KS511
Förenkla svänga höger från Sundsgatan vid rondellen vid Strömbackaskolan	Utreds	2021-11-08 21:55:54	21KS526
Belysning Klubbgårdets lekpark	Utreds	2021-11-18 15:47:12	21KS546
Körkort i gymnasieutbildning	Utreds	2021-11-20 12:11:27	21KS576
Rädda barnrikehusen	Utreds	2022-01-05 11:59:43	22KS149
Handledare till ferieungdomar avseende sommarjobb i bl a byarna	Utreds	2022-03-02 13:56:52	22KS217
Gymma för pensionärer	Utreds ej, för få röster	2021-11-01 10:13:02	21ks489
Trafikljus vid övergångsställe Storgatan!	Utreds ej, för få röster	2021-11-02 12:35:35	21ks496
Gatubelysning behöver ökas.	Utreds ej, för få röster	2021-11-08 18:21:27	21ks524
Norra hamn sjösättning bryggor	Utreds ej, för få röster	2021-11-10 05:55:08	21KS522
Avsläppningsficka och parkeringsmöjligheter vid Piteå HC	Utreds ej, för få röster	2021-11-10 18:39:48	21KS527
Näringslivslots & Evenemangslots.	Utreds ej, för få röster	2021-11-11 11:33:18	21KS528
Sundsgatan	Utreds ej, för få röster	2021-11-11 20:10:17	21KS529
Vänstersväng sundsgatan	Utreds ej, för få röster	2021-11-11 21:07:51	21KS530
Gångväg på Nygatan mellan Muraregatan och Industrigatan	Utreds ej, för få röster	2021-11-12 09:23:07	21KS532
Inomhus skatepark	Utreds ej, för få röster	2021-11-16 12:26:09	21KS540
Ta tillvara och återbruka trä	Utreds ej, för få röster	2021-11-18 18:27:25	21KS547

Anlägg en upphöjd övergång vid Hamnplan / Lillbrogatan övergången mot Stora Coop.	Utreds ej, för få röster	2021-11-21 01:01:35	21KS575
Månadsparkering på Piteå kommuns parkeringar	Utreds ej, för få röster	2021-12-02 04:17:13	21KS588
Flytta två jullovsdagar från januari till december	Utreds ej, för få röster	2021-12-10 10:44:03	21KS595
Isbana/Lekpark Klubbgården	Utreds ej, för få röster	2021-12-11 12:17:53	21KS609
Toaletter vid isbanan Nördfjärden	Utreds ej, för få röster	2021-12-15 09:46:53	21KS611
Fullfölj Norra Ringen!	Utreds ej, för få röster	2021-12-15 20:39:38	21KS612
Detaljplan Lusthusbacken	Utreds ej, för få röster	2021-12-16 11:00:16	21KS613
Parkering/plattform för pendling/samåkning från Rognäs	Utreds ej, för få röster	2021-12-22 17:21:57	21KS622
Rådhusorget/Aronsgatan	Utreds ej, för få röster	2022-01-10 22:48:29	22ks150
Bussturer havsbadet/klubben	Utreds ej, för få röster	2022-01-10 23:15:19	22KS151
Lekpark	Utreds ej, för få röster	2022-01-11 18:43:37	22KS152
Famijeäventyr	Utreds ej, för få röster	2022-01-11 20:06:27	22KS153
Första Hjälpem Vad kan jag göra och hur ?	Utreds ej, för få röster	2022-02-04 15:41:50	22KS154
Utfart till Nils Edens väg	Utreds ej, för få röster	2022-02-07 22:10:22	22KS155
Bojkott av ryska flaggor vid kommunala installationer.	Utreds ej, för få röster	2022-02-24 10:42:56	22KS156

§93

**Interpellation (M) -
Norrbotniabanans
dragning**

22KS291

§95

**Fyllnadsval av ersättare
(S) - Valnämnden 2019-
2022**

18KS610

§96

Motion (C) - Grön plan för Piteå

22KS360

Motion om att ta fram en Grön plan för Piteå

I takt med Piteås ambitioner att locka till sig nya invånare och växa som stad, så blir det allt viktigare att se över mark- och vattenanvändningen så att grönstrukturens många värden synliggörs och bevaras.

En stor del av Piteås attraktionskraft, utgörs av närhet till grönområden för rekreation och återhämtning. Ofta är det dessa områden som är lättast att föreslå för ny bebyggelse, vilket på sikt riskerar att utarma stadens charm och försämra medborgarnas upplevda hälsa och välmående.

En grön plan är ett viktigt underlag för att precisera kommunens arbete med grönstruktur, grönska och ekosystemtjänster. Vi vill att de gröna värdena tydligare kommer upp på agendan!

Jag yrkar därför att:

Piteå kommun tar fram en Grön plan som särskilt beaktar behovet av kvarvarande gröna rekreationsområden.

Majvor Sjölund
Centerpartiet

§97

Motion (SLP) - Miljöfrågor och åtgärdskrav

22KS345

MOTION

Ett antal miljöåtgärder som måste åtgärdas.

Bakgrund och att-satser.

Kommunens Svar på frågor från Boverket

Grön- och vattenstrukturprogram

Fråga: Har kommunen aktuella dokument som fyller funktionen av ett grön- och vattenstrukturprogram?

Senaste värdet: Nej2021

Att detta åtgärdas och verkställs

Kommunens Svar på frågor från Vattenmyndigheten

Fråga: Med avseende på PFOS i ytvatten och PFAS (summa 11) i grundvatten, har kommunen påbörjat arbetet med att identifiera verksamheter och områden som bidrar till att miljökvalitetsnormen inte följs?

Senaste värdet: Nej2021

Att detta åtgärdas och verkställs

Åtgärder kopplat till PFAS och PFOS

Fråga: Har kommunen genomfört åtgärder för att begränsa fortsatt spridning av PFAS och PFOS från dessa verksamheter och områden?

Senaste värdet: Nej2021

Att detta åtgärdas och verkställs

Långsiktig plan kopplat till PFOS och PFAS

Fråga: Med avseende på PFOS i ytvatten och PFAS (summa 11) i grundvatten, har kommunen tagit fram en långsiktig plan för att stoppa eller begränsa kommande utsläpp och spridning?

Senaste värdet: Nej2021

Att detta åtgärdas och verkställs

Tillsyn på den kommunala räddningstjänsten kopplat till PFAS

Fråga: Har kommunen utövat tillsyn på den kommunala räddningstjänstorganisationen och ställt krav på hantering av brandskum som innehåller något av ämnena i PFAS (summa 11) så att miljökvalitetsnormerna för vatten kan följas?

Senaste värdet: Nej2021

Att detta åtgärdas och verkställs

Vattentäkter

Fråga: Finns utpekade framtida vattentäkter för kommunen, t.ex. i regional vattenförsörjningsplan, vattenplan eller motsvarande?

Senaste värdet: Nej2021

Att detta åtgärdas och verkställs

Översyn av gamla beslutade vattenskyddsområden

Fråga: Med syfte att säkerställa att vattentäkter har ett erforderligt skydd, har kommunen gjort en översyn av vattenskyddsområdets föreskrifter och/eller avgränsningar för vattenskyddsområden som är beslutade före miljöbalkens ikraftträdande (1 januari 1999)? (Ny)

Senaste värdet: Nej2021

Att detta åtgärdas och verkställs

Miljökvalitetsnormer för vatten i ÖP

Fråga: Har kommunen genomfört en miljöbedömning av gällande översiktsplan där man tagit med miljökvalitetsnormer för vatten?

Senaste värdet: Nej2021

Att detta åtgärdas och verkställs

Kommunens svar på Aktuell Hållbarhets enkät

Miljökrav på demonterbarhet

Fråga: Har kommunen ett systematiskt arbete för att ställa miljökrav på demonterbarhet vid nybyggnad, större ombyggnader och renoveringar av kommunägda lokaler och bostäder?

Senaste värdet: Nej2022

Att detta åtgärdas och verkställs

Specifika miljö- och klimatkrav vid markanvisning

Fråga: Ställer kommunen specifika miljö- och klimatkrav vid markanvisningar, överlåtelse/upplåtelse av mark för bostadsbyggande? (Ny)

Senaste värdet: Nej2022

Att detta åtgärdas och verkställs

Gränsvärden för klimatpåverkan från nybyggen

Fråga: Från och med 1 januari 2022 ställs krav på byggherren att upprätta en klimatdeklaration vid uppförande av byggnad. Ställer kommunen i sin roll som byggherre krav på gränsvärden med maximalt utsläpp av växthusgaser från byggnader som uppförs? (Ny)

Senaste värdet: Nej2022

Att detta åtgärdas och verkställs

Förnybar energi inom kommunala verksamheten

Fråga: Köper kommunens verksamhet in 100 procent förnybar miljömärkt energi (el och värme)?

Senaste värdet: Nej2022

Att detta åtgärdas och verkställs

Energieffektivisering

Fråga: Har kommunen ett systematiskt arbete för att minska energianvändningen i den kommunala verksamheten?

Senaste värdet: Nej2022

Att detta åtgärdas och verkställs

Kemikalieplan

Fråga: Har kommunen en politiskt antagen kemikalieplan (eller motsvarande systematisk strategi) för att fasa ut och/eller minska användningen av farliga kemikalier i den kommunala verksamheten?

Senaste värdet: Nej2022

Att detta åtgärdas och verkställs

Krav på miljömärkning eller hållbarhetscertifiering

Fråga: Hur stor del av kommunens upphandlade produkter har krav på att de ska vara miljömärkta eller hållbarhetscertifierade? (Ny)

Senaste värdet: 0 procent2022

Att detta åtgärdas och verkställs

Skol och landsbygdspartiet 2022-06-01

Anders Nordin

§98

Motion (C) - Gör biogas av kommunens matavfall

22KS362

Motion om att göra biogas av kommunens matavfall

Idag skickar Pireva kommunens matavfall tillsammans med en påse pengar till Boden för rötning till biogas.

På kommunens naturbruksskola bedrivs ekologisk odling med alltför liten tillgång till naturliga gödselmedel. Man har egen gödsel för 50 ha, men brukar 200 ha. Därför köper man in gödsel, eller avstår, med lägre avkastning som följd.

Piteås eget energibolag, Piteenergi AB, säljer värme och el och infrastrukturen finns i området vid Grans i Öjebyn.

Dessa tre omständigheter gör att man bör fundera på möjligheten att tillsammans lösa ett avfallsproblem på ett hållbart sätt till nytta och glädje för flera aktörer. Matavfall kommer vi troligtvis att dras med ytterligare några år...

Vid en enkel biogasanläggning produceras värme och el samt en rötrest som lämpar sig väl som gödselmedel.

Tidigare kalkyler för biogasproduktion baserade på gödsel har varit svåra att få ihop när elpriset varit lågt och avsättningen för värmen svår att ordna praktiskt. Framväxten av nya elmarknadstjänster skapar dock möjligheter för en biogasanläggning att även sälja olika nättjänster, kanske främst balanskraft.

För att göra hållbart och cirkulärt till mer än ord, så yrkar jag att:

- Piteå kommun utreder förutsättningarna att med gemensamma krafter återföra växtnäring från matavfallet till livsmedelsproduktionen, genom att bygga en biogasanläggning på lämplig plats.

Torgny Långström
Kommunfullmäktigeledamot (C)

§99

Motion (C) - Inventering av ödehus

22KS363

Motion om att inventera ödehus inom kommunen

Piteå har som ambition att växa och att locka till sig fler inflyttare. Det pågår planering för att få plats med och att kunna bygga fler bostäder i takt med att världens blickar vänts mot Norrbotten och Västerbotten för den gröna nyindustrialisering som sker. Det finns också stor brist på mindre företagslokaler.

För att underlätta för fler att hitta bostad, har många kommuner använt sig av möjligheten att inventera tomma hus, inspirerade av Falkenbergs kommun. Bland de som startat, eller kommer att starta, ödehus-inventeringar finns bland annat Pajala, Övertorneå, Storuman, Skellefteå, Örnsköldsvik och Sollefteå. *”Kommunen beskriver det som att projektet fullkomligt exploderade efter SVT Hallands inslag om ödehus på Falkenbergs landsbygd. Karin Torstensson, landsbygdsutvecklare, berättar att man har fått ett enormt gensvar från både privatpersoner, företagare och kommuner (SVT)”*

Arbetet har bedrivits i projektform och ägarna har kontaktats för att höra om de är intresserade av att sälja. Därefter har objekten lagts ut på en lista på kommunens hemsida så att den som kan tänka sig ta hand om ett tomt hus, lätt kan se vilket utbud som finns. Det finns ett ökat intresse av att bosätta sig på landsbygden och även ett intresse att ta hand om tomma hus, t ex Facebook-gruppen ”Jag räddade ett ödehus”.

I vår kommun finns ett flertal tomma hus som nyttjas korta perioder om året som semesterbostäder eller sommarhus. Många av dessa hus skulle vara attraktiva för inflyttare bara det gavs möjlighet att förvärva dessa.

Byarna i vår kommun hotas av serviceutarmning då både kommersiell service, tankställen och skola hotas då befolkningsunderlaget minskar. Vi tror att kommunen har stora möjligheter att vända denna utveckling om man tar initiativ att inventera och stimulera till tillgängliggörande av bostäder och företagslokaler runt om i vår kommun.

Jag yrkar därför att:

- Piteå kommun inventerar tomma hus och tomma företagslokaler samt stimulerar fastighetsägare att tillgängliggöra dessa för inflyttare och företagare

§100

**Interpellation (C) - Piteå
kommuns arbete med
Nära vård**

22KS361

Interpellation till Sven-Gösta Pettersson om Piteå kommuns arbete med Nära vård

En överenskommelse har slutits mellan SKR (Sveriges kommuner och regioner) och staten om god och nära vård. Det innebär en omställning som organiseras och bedrivs med utgångspunkt från patientens behov och förutsättningar. Patienter och anhöriga ska känna sig delaktiga i hälso- och sjukvården, vården ska vara lättillgänglig och ges med god kontinuitet.

Region Norrbotten och länets kommuner har tagit fram gemensam målbild ur medborgarperspektiv och som fokuserar på att skapa en god hälsa och välbefinnande för norrbottningen. Vägen framåt beskrivs i:

- Min egen kraft tas tillvara
- Tillsammans för min trygghet
- Sammanhållet och enkelt för mig
- Nära mig på bästa sätt

Det ska ske en fokusflyttning:

- Från organisation till person och relation
- Från patienten som passiv mottagare till aktiv medskapare
- Från att vara reaktiv till att bli proaktiv och hälsofrämjande
- Från isolerade vård- och omsorgsinsatser till att bli sammanhållet utifrån personens fokus

Primärvården ska svara för behovet av medicinsk bedömning och behandling, omvårdnad, förebyggande arbete och rehabilitering som inte kräver särskilda medicinska eller tekniska resurser eller annan särskild kompetens.

25 % av hälso- och sjukvården utförs i kommunerna. Kommunernas ansvar är att erbjuda en god hälso- och sjukvård i särskilda boenden för äldre, korttidsboenden, bostäder med särskild service för personer med funktionsnedsättning och dagverksamheter som är reglerade i socialtjänstlagen. Ansvaret omfattar också personer i bostad med särskild service (LSS-boenden) samt dagliga verksamheter som är reglerade i LSS (lagen om stöd och service till vissa funktionshindrade).

Mina frågor till socialnämndens ordförande blir därför:

1. På vilket sätt arbetar Piteå kommun för en omställning till god och nära vård?
2. Vilka konkreta resultat har uppnåtts i det här läget?
3. Vilka utmaningar är svårast i arbetet mot målet?
4. Hur kommer medborgarna som berörs av Piteå kommuns hälso- och sjukvård att märka förändringen?

§101

**Medborgarförslag -
Skolskjutsar till
förskolebarn i Markbygden**

22KS358



Förslaget i korthet

Ta tillbaka skolskjutsar till förskola för barn 3 - 5 år i Markbygden

Beskriv och motivera ditt förslag

Piteå kommun borde ta tillbaka det beslut som togs i samband med att skolan i Långträsk lades ner 2011. Beslutet innebar att boende i Markbygden skulle få skjuts för sina barn även före 6 år ålder. Ett beslut som gjorde att det blev möjligt för boende här med små barn att fortsätta att arbeta och försörja sig. 2020-09-30 tog Barn och Utbildningsnämnden ett nytt beslut som innebär att skolskjuts inte erbjuds förrän vid 6 års ålder. Beslutet togs utan att meddela berörda föräldrar som chockade fick höra det ryktesvägen. Motiveringen var att tidigare beslut som togs vid skolnedläggningen skriker mot kommunallagen, otillåtet gynnande av enskild. Om man läser kommunallagen 2 kap 3& så står det: kommuner och regioner ska behandla sina medlemmar lika, OM DET INTE FINNS SAKLIGA SKÄL FÖR ANNAT. I detta fall så anser vi att det finns sakliga skäl.

Instruktioner

Vad kan ett medborgarförslag handla om?

Ett medborgarförslag kan gälla allt som rör kommunens verksamhet och som kommunen är ansvarig för. Det kan gälla allt från samhällsplanering, trafikfrågor till det som rör exempelvis förskola och skola.

Vad kan ett medborgarförslag inte handla om?

Medborgarförslaget får inte vara rasistiskt, odemokratiskt eller strida mot lag eller annan författning. Det får inte heller handla om personärenden eller myndighetsutövning mot enskild, t.ex. beviljande av bygglov eller socialbidrag.

Vilka krav ställs på ett medborgarförslag?

För att det ska kunna tas upp till behandling ska det

- vara skriftligt
- vara försett med namn, adress och telefonnummer till den/dem som lämnat förslaget. Det ska undertecknas av en eller flera kommuninvånare
- vara märkt "Medborgarförslag"
- innehålla **ett** konkret förslag som Kommunfullmäktige ska ta ställning till
- inte handla om mer än en sak per förslag

§102

**Medborgarförslag -
Röjning vid gamla
Prästavan, Öjebyn**

22KS359

Medborgarförslag

Förslaget i korthet

Förslaget är att utsikten mot Piteå församlings kyrka i Öjebyn, sedd från gamla E4:an, ska röjas fram. Växtligheten vid den gamla Prästavan har under de senaste tio åren utplånat en av de klassiska vyerna i Piteå kommun. Åtgärden bör ses som ett led i kommunens arbete med att lyfta kommunens kulturmiljöer.

Beskrivning och motivering

Kyrkstaden och kyrkan i Öjebyn är en av Piteå kommuns viktigaste kulturmiljöer. Den besöks av många turister varje år och står högst på listan över vad kommunens egna medborgare visar för sina besökare. Den har ett mycket högt kulturhistoriskt värde och kan utvecklas som besöksmål på många olika sätt.

I Kyrkstadsrådet bedrivs ett utvecklingsarbete som arbetar för kyrkstadens bästa. Kyrkstaden har potential att bli en större tillgång för besöksnäringen, om den på olika sätt stöttas och lyfts fram. Piteå församling installerade i fjol en ny fasadbelysning, som på ett intressant sätt lyfter miljön estetiskt.

Detta förslag gäller vyn av kyrkan som förut var synlig när man kom norrifrån på gamla E4:an, vid den första rondellen. Det område som på 1600-talet var den gamla Prästavan har numera så hög växtlighet att vyn mot kyrkan utplånats. Detta är den enda vy av kyrkan som är synlig från långt håll. Kyrkan har alltsedan sin tillkomst omkring år 1500 utgjort ett landmärke för bygden.

Öjebyn är även bebyggelsehistoriskt sett mycket viktig för Piteabygden. Den har kontinuitet som centralplats sedan 1400-talet när sockencentrum flyttades hit från Gamla Kyrkbyn. Här grundades Piteå stad 1621 och när staden flyttade till Håggholmen, fortsatte Öjebyn att vara centralplats för hela Infjärden.

Att åter ta fram den gamla vyn och låta Öjebyns kyrka dominera blickfånget vore en värdefull åtgärd ur kulturhistoriskt och estetiskt hänseende.

Piteå den 7 juni 2022

Förslagsställare

§103

**Medborgarförslag -
Gammalsvenskby i stället
för Kandalaksja som
vänort**

22KS343



Förslaget i korthet

Gammalsvenskby istället för Kandalaksja som vänort.

Beskriv och motivera ditt förslag

Jag föreslår att Piteå ersätter ryska Kandalaksja som vänort till förmån för Gammalsvenskby i Ukraina med följande motiveringar:

1. Piteå tar en än tydligare ställning i det pågående kriget mellan Ryssland och Ukraina.
2. Gammalsvenskby har en tydlig svensk-koppling i och med sitt ursprung och svenska språk som överlevt i flera hundra år fram till idag.
3. Under 2000-talet har Gammalsvenskby i högre utsträckning figurerat i lokal- och social media i jämförelse med Kandalaksja.

Instruktioner

Vad kan ett medborgarförslag handla om?

Ett medborgarförslag kan gälla allt som rör kommunens verksamhet och som kommunen är ansvarig för. Det kan gälla allt från samhällsplanering, trafikfrågor till det som rör exempelvis förskola och skola.

Vad kan ett medborgarförslag inte handla om?

Medborgarförslaget får inte vara rasistiskt, odemokratiskt eller strida mot lag eller annan författning. Det får inte heller handla om personärenden eller myndighetsutövning mot enskild, t.ex. beviljande av bygglov eller socialbidrag.

Vilka krav ställs på ett medborgarförslag?

För att det ska kunna tas upp till behandling ska det

- vara skriftligt
- vara försett med namn, adress och telefonnummer till den/dem som lämnat förslaget. Det ska undertecknas av en eller flera kommuninvånare
- vara märkt "Medborgarförslag"
- innehålla **ett** konkret förslag som Kommunfullmäktige ska ta ställning till
- inte handla om mer än en sak per förslag