



Gång- och cykelplan

Piteå kommun

Dokumentnamn	Dokumenttyp	Fastställd/uppriktad	Beslutsinstans
Gång- och cykelplan	Plan	2011-03-21 § 54	Kommunfullmäktige
Dokumentansvarig/processägare	Version	Senast reviderad	Giltig till
Samhällsbyggnadsnämnden	1	2017-12-18 § 290	2021-12-31
Dokumentinformation	Plan för gång- och cykelinfrastrukturen.		
Dokumentet gäller för	Verksamhetsplanering av infrastruktur inom Piteå kommun.		



Innehållsförteckning

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
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 Besökare	11
4.6 Belysning och trygghet.....	12
5. Förslag till utbyggnad av gång- och cykelvägnätet	12
5.1 Åtgärdslistor	13
6. Drift och underhåll	13
6.1 Barmarksunderhåll	14
6.2 Vinterväghållning.....	14
6.3 Kartillustration – Prioriterade gång- och cykelvägar	15
7. Uppföljning	15

Bilageförteckning

Bilaga 1. Åtgärdslista 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

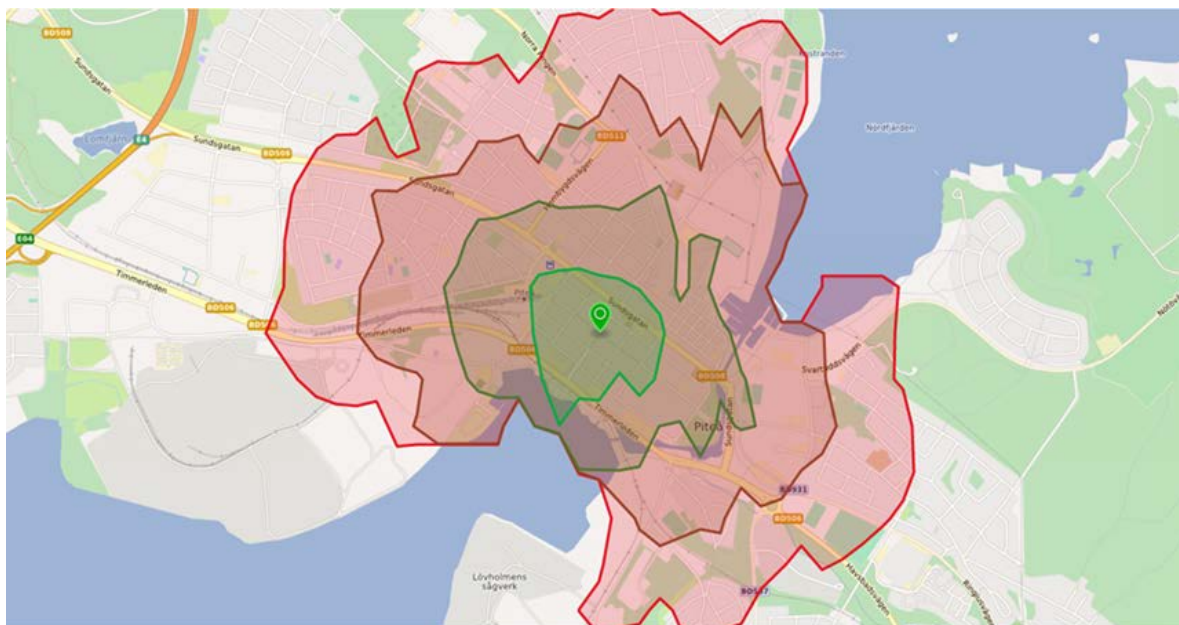


2. Miljö, hållbarhet och hälsa

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.

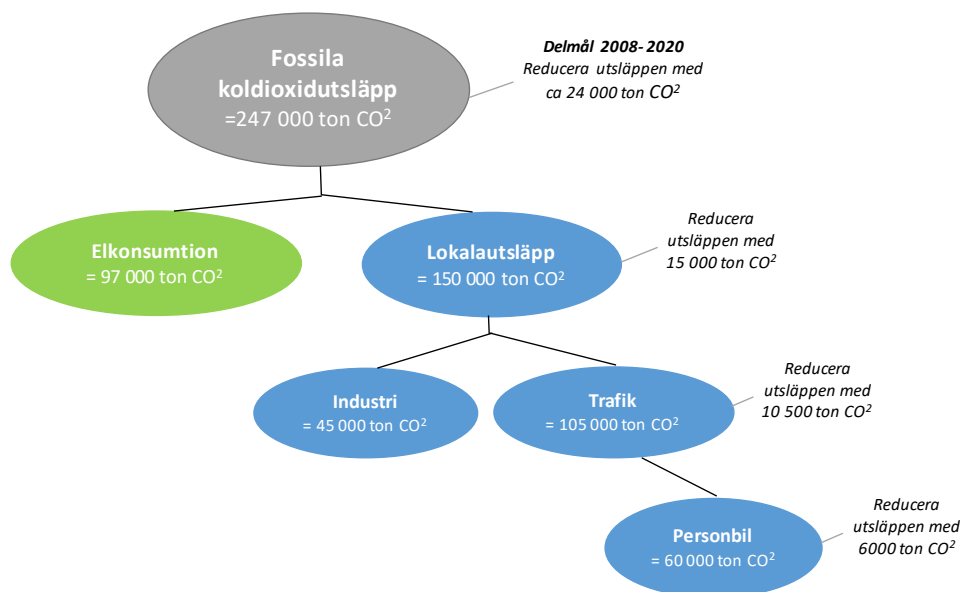
Piteå kommuns mål i översiktsplanen anger att det ska vara självklart att gå eller cykla korta sträckor. Förutsättningar för en ökad gång och cykeltrafik i Piteå kommun finns redan idag. Enligt den senaste attityd- och resvaneundersökningen från 2011 har 95 % av befolkningen en cykel. Cykeln är jämfört 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*.

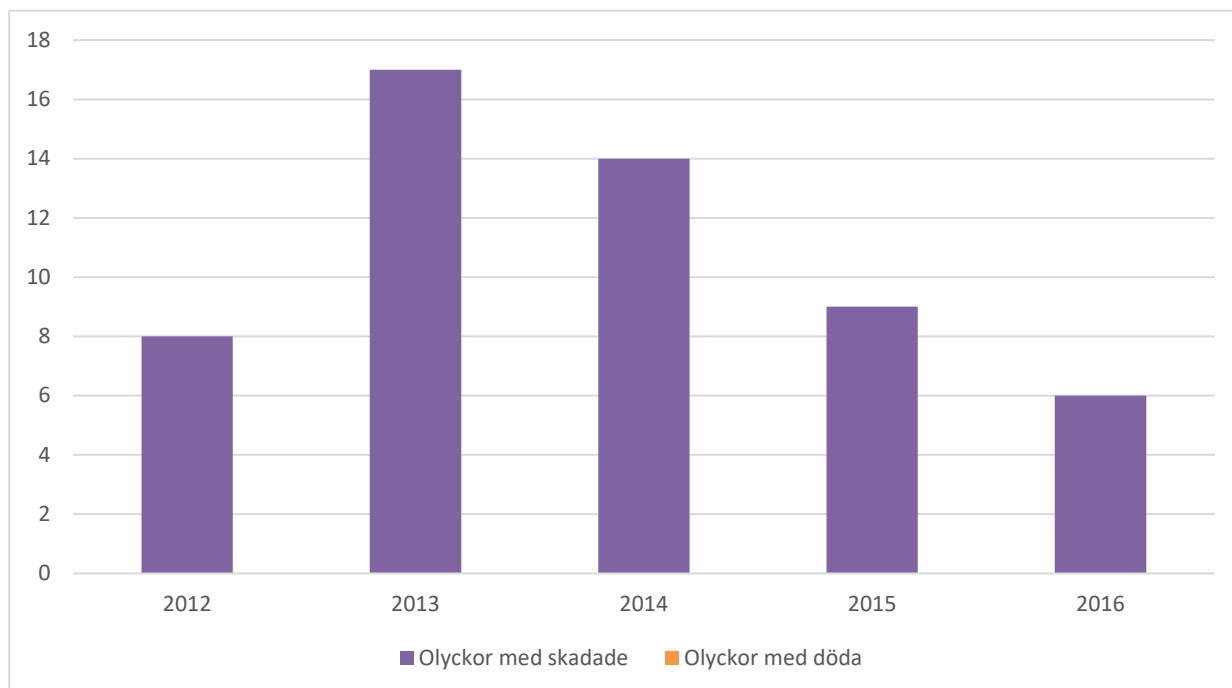
Tabell 1. Olyckor i Piteå kommun mellan 2012-2016.

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

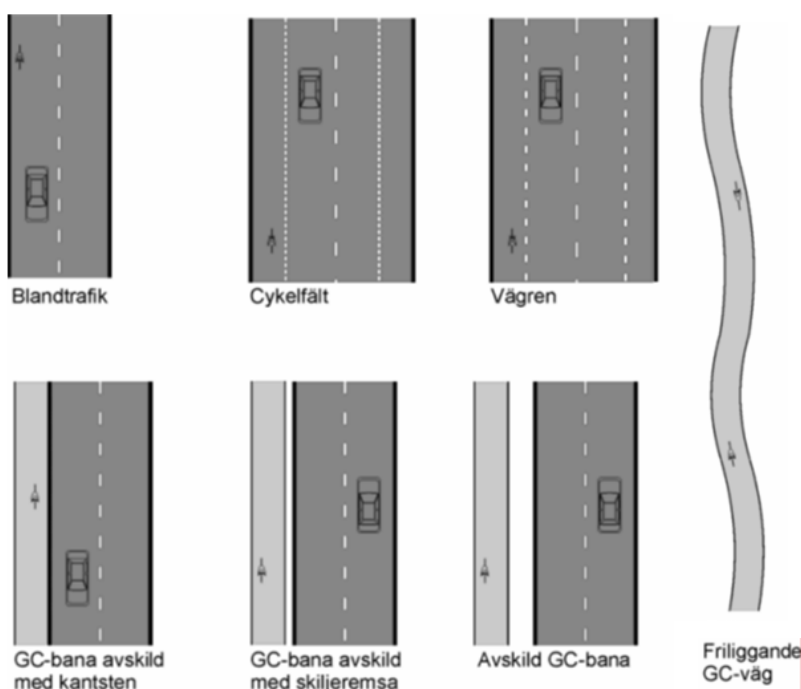
Nät utgörande av samtliga gång- och cykelvägar.

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.



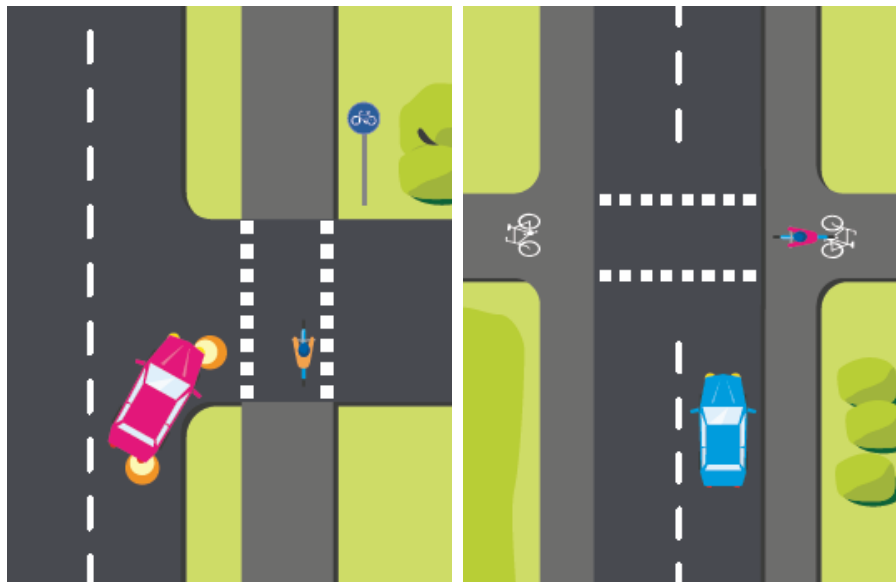
Figur 3. Trafikverkets beskrivning av olika separeringsformer av gång- och cykelvägar.

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.

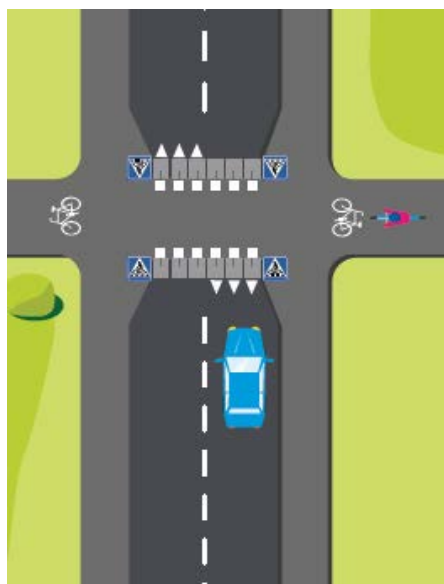


Vid obevakade övergångsställen har fordonsförare väjningsplikt mot gående. Gående och cyklister har dock vid gångpassage och cykelpassage väjningsplikt mot fordonsföraren vid korsning av vägbana. Fordonsförare ska i sin tur anpassa hastigheten vid passagen så fara inte uppstår för oskyddade trafikanter. 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.

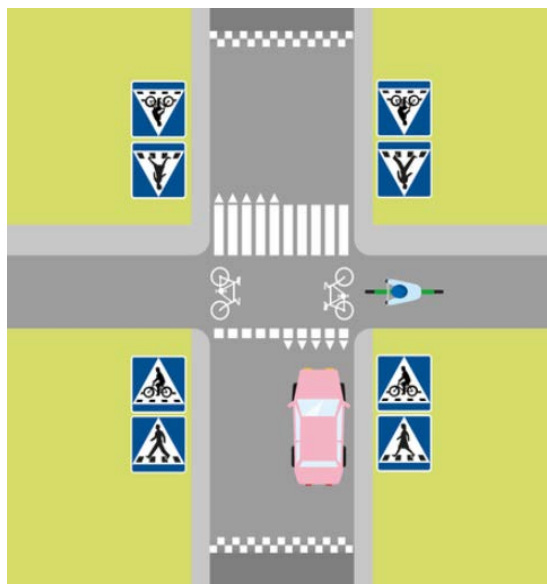


Figur 4 och 5. Obevakade cykelpassager (Gatubolaget, Säkrare cykelpassager, u.å.)

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 vägbana 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, markkremsa 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.



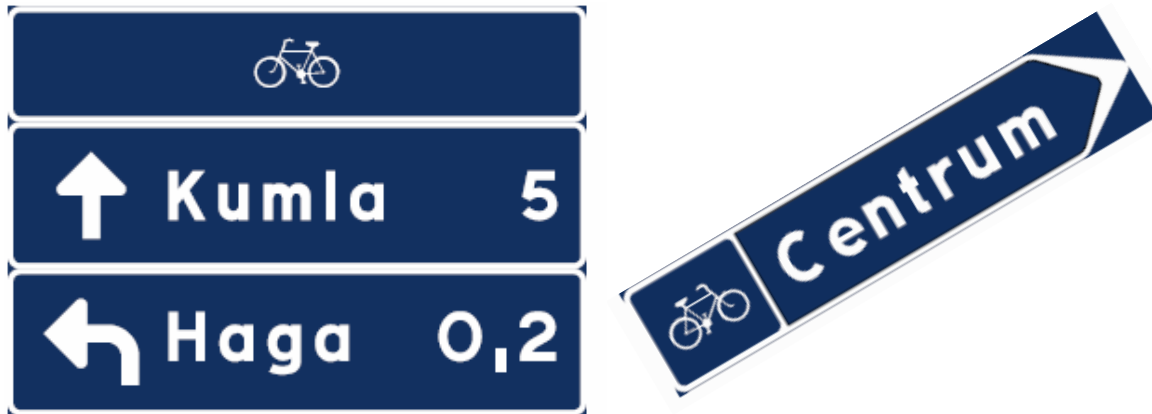
Figur 8. Genomgående gång- och cykelbana.

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 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 Åtgärdslistor

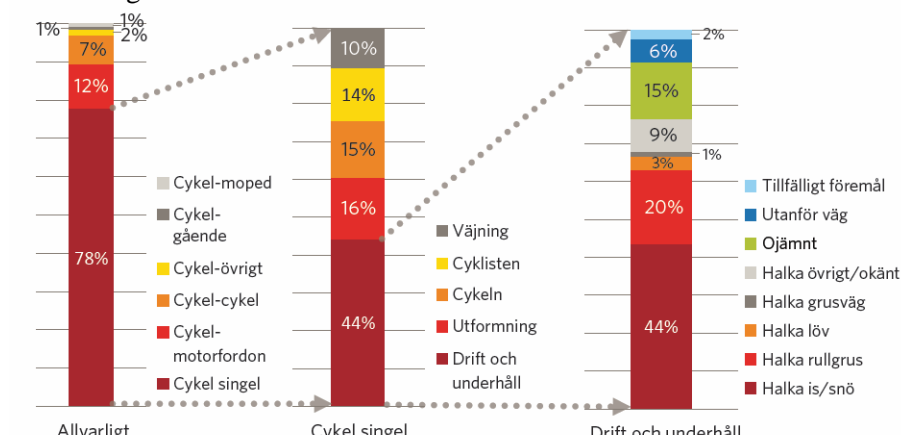
Åtgärdslistorna är indelade enligt följande och redovisas i *bilaga 1*:

- 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. Åtgärderna 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. Vägmärkingar 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, kantstensavsilda 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 uppsamlande 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 åtgärdslistorna. Åtgärdslistan 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



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	Fabrikgatan - 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 exempelvis 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 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	Norrjärden	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 Älsvägen	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	Älsvägen, 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 - Älsvägen	Tillgänglighets- och trafiksäkerhetshöjande åtgärd	1 507	Tillgänglighet- och trafiksäkerhetshöjande åtgärd som ger förbindelse för skola, mellan bostadsområden och andra målpunkter		
1.1.90	Öjebyn	Älsvägen - 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 Älvvägen (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 stäcker 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, Framnäs vägen - 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 syfta 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, busshållsplatser, cykelparkeringar, halka, korsningspunkter mot gator m.m.		







Teckenförklaring



Skola/förskola

Förslag gång- och cykelväg; Trafikverket väghållare

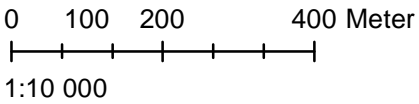
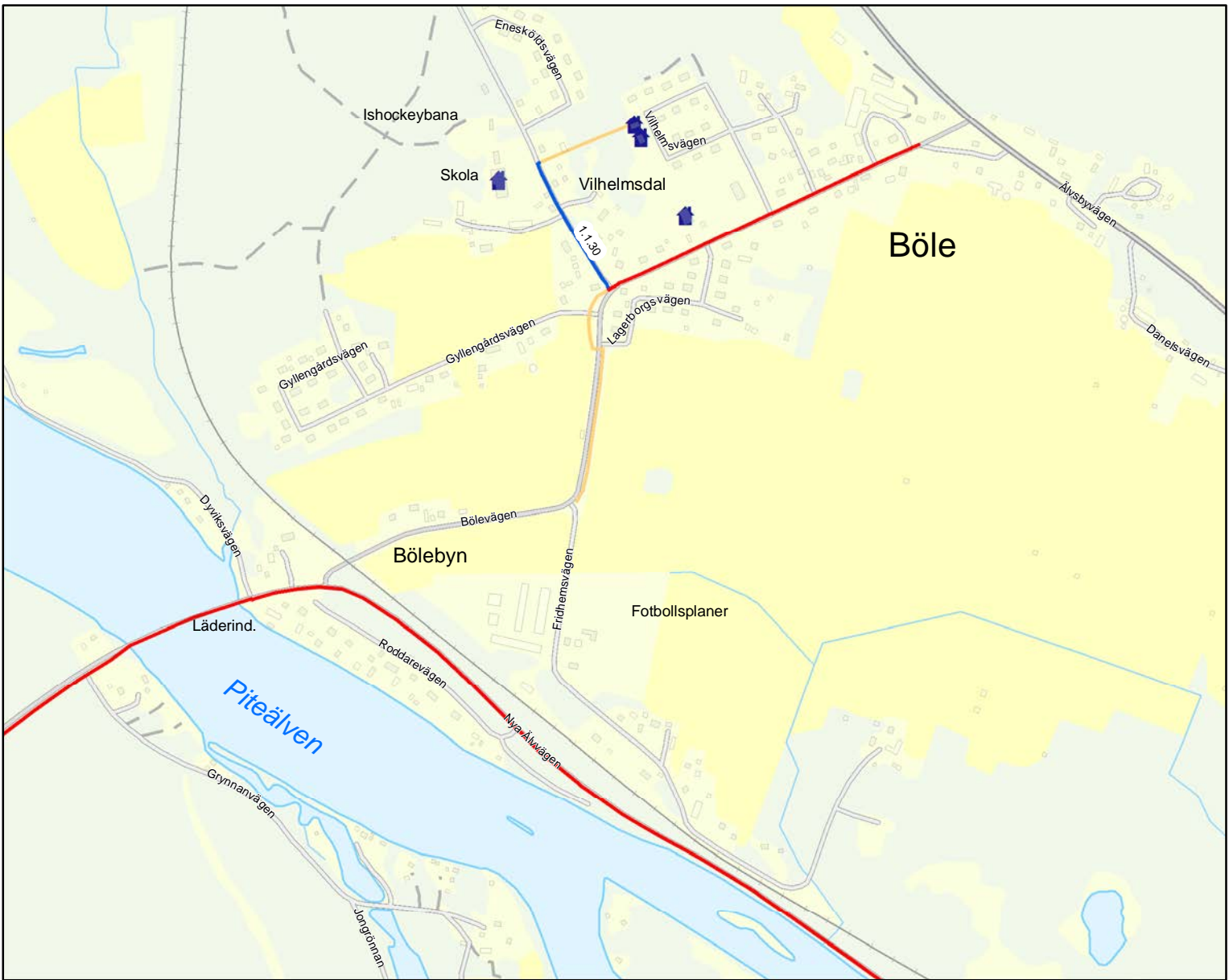


Piteå kommun





0 100 200 400 Meter

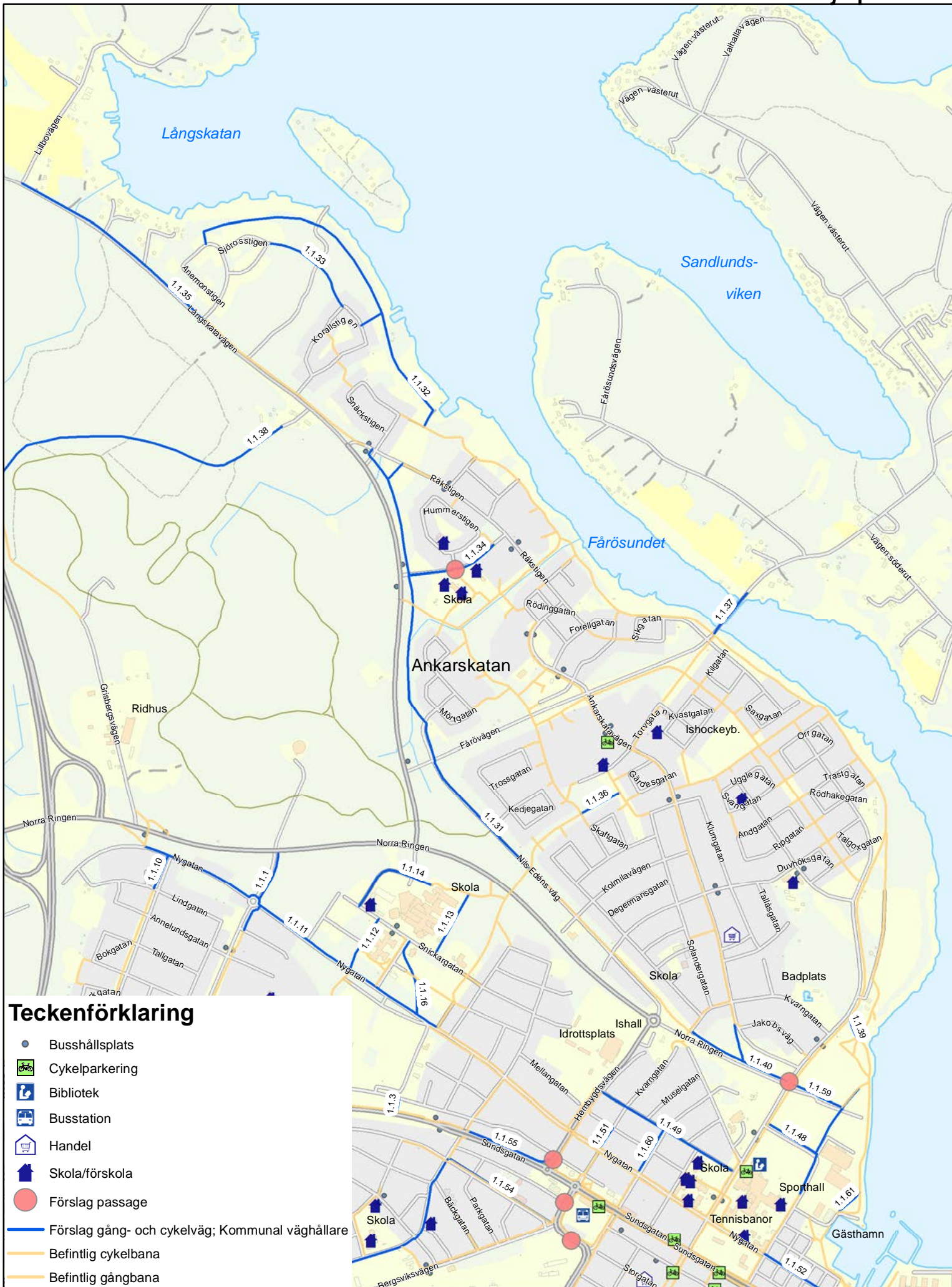
1:10 000















Teckenförklaring

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



Teckenförklaring

-  Busshållsplats
-  Cykelparkering
-  Bibliotek
-  Busstation
-  Handel
-  Skola/förskola
-  Förslag passage
-  Förslag gång- och cykelväg; Kommunal vägghällare
-  Befintlig cykelbana
-  Befintlig gångbana



Teckenförklaring

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





Piteå kommun





Teckenförklaring

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

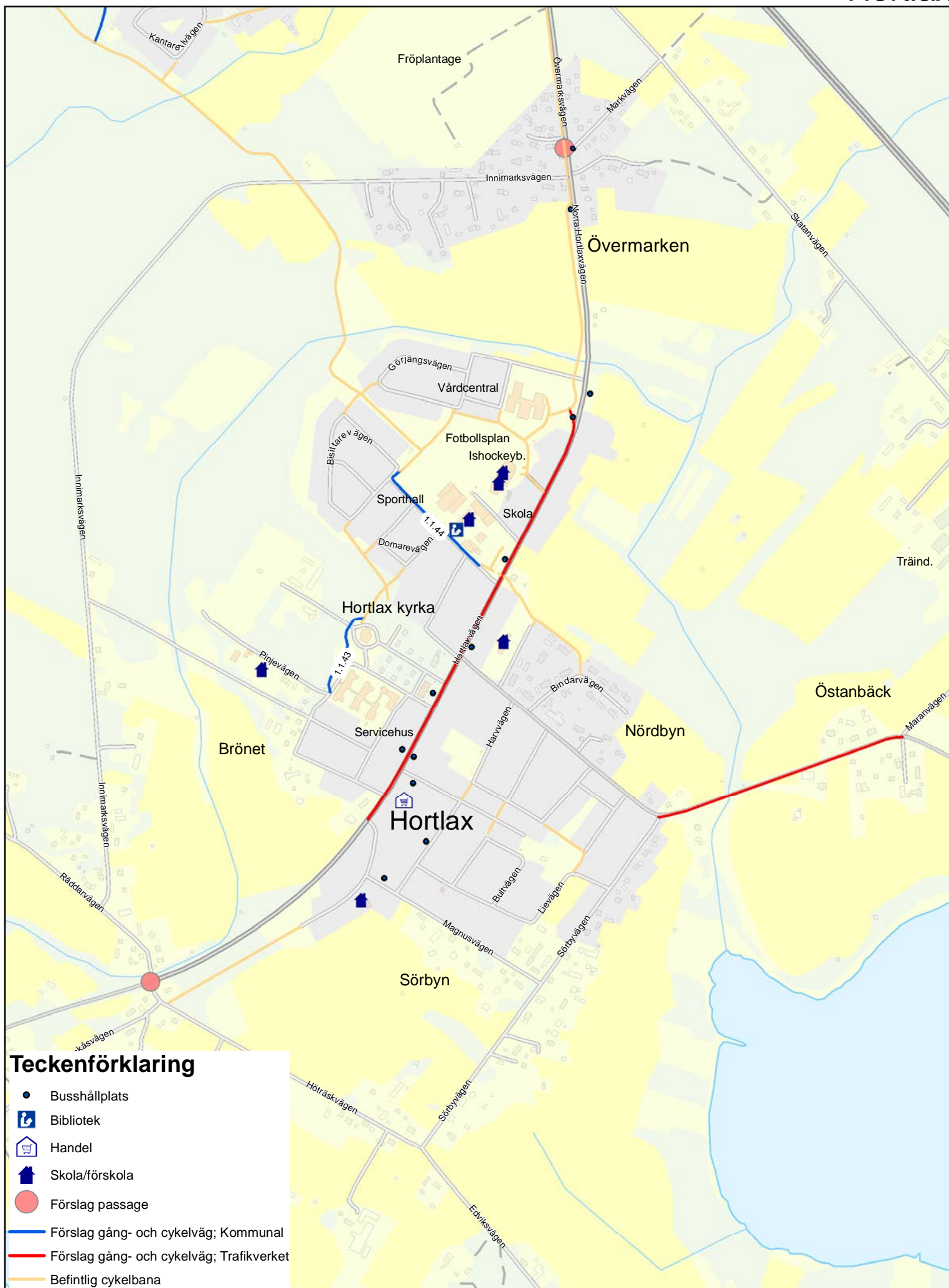


Piteå kommun

0 100 200 400 Meter

1:10 000

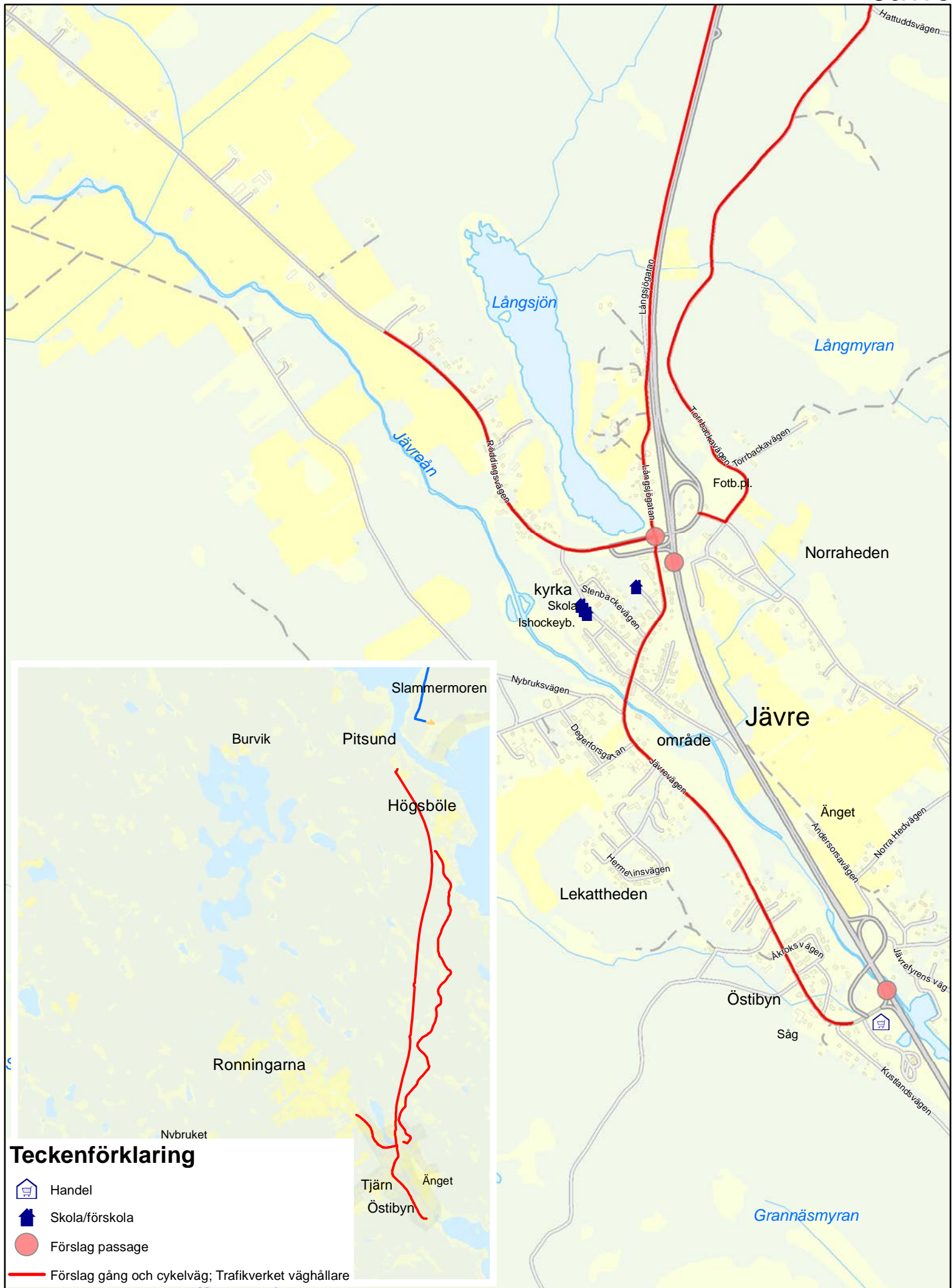








Teckenförklaring

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



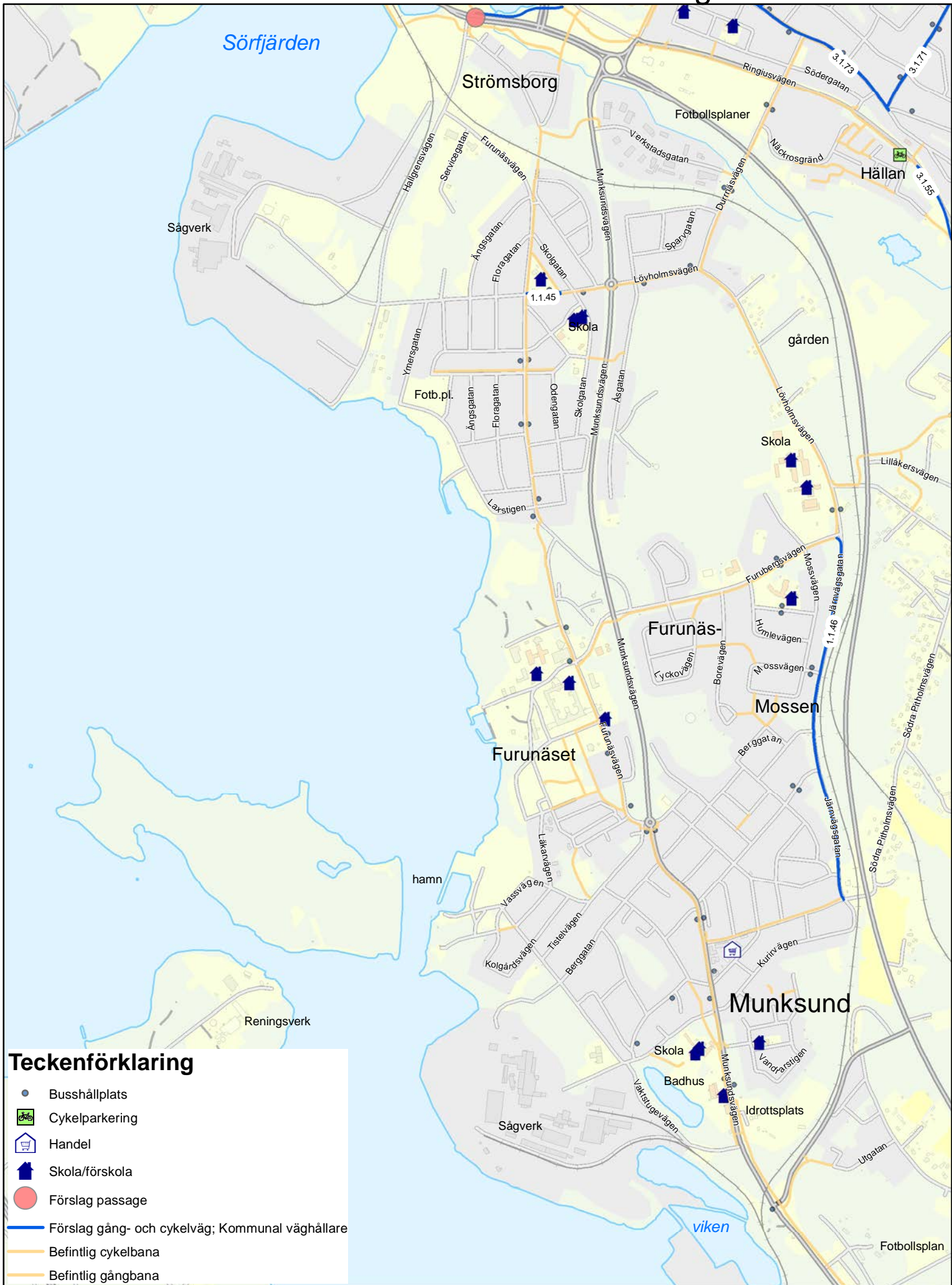


Teckenförklaring

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



Klubbgårdet/Munksund





Teckenförklaring



Skola/förskola

— Förslag gång- och cykelväg; Trafikverker väghållare

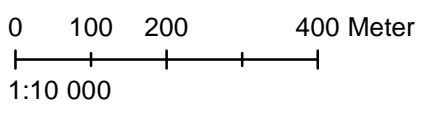
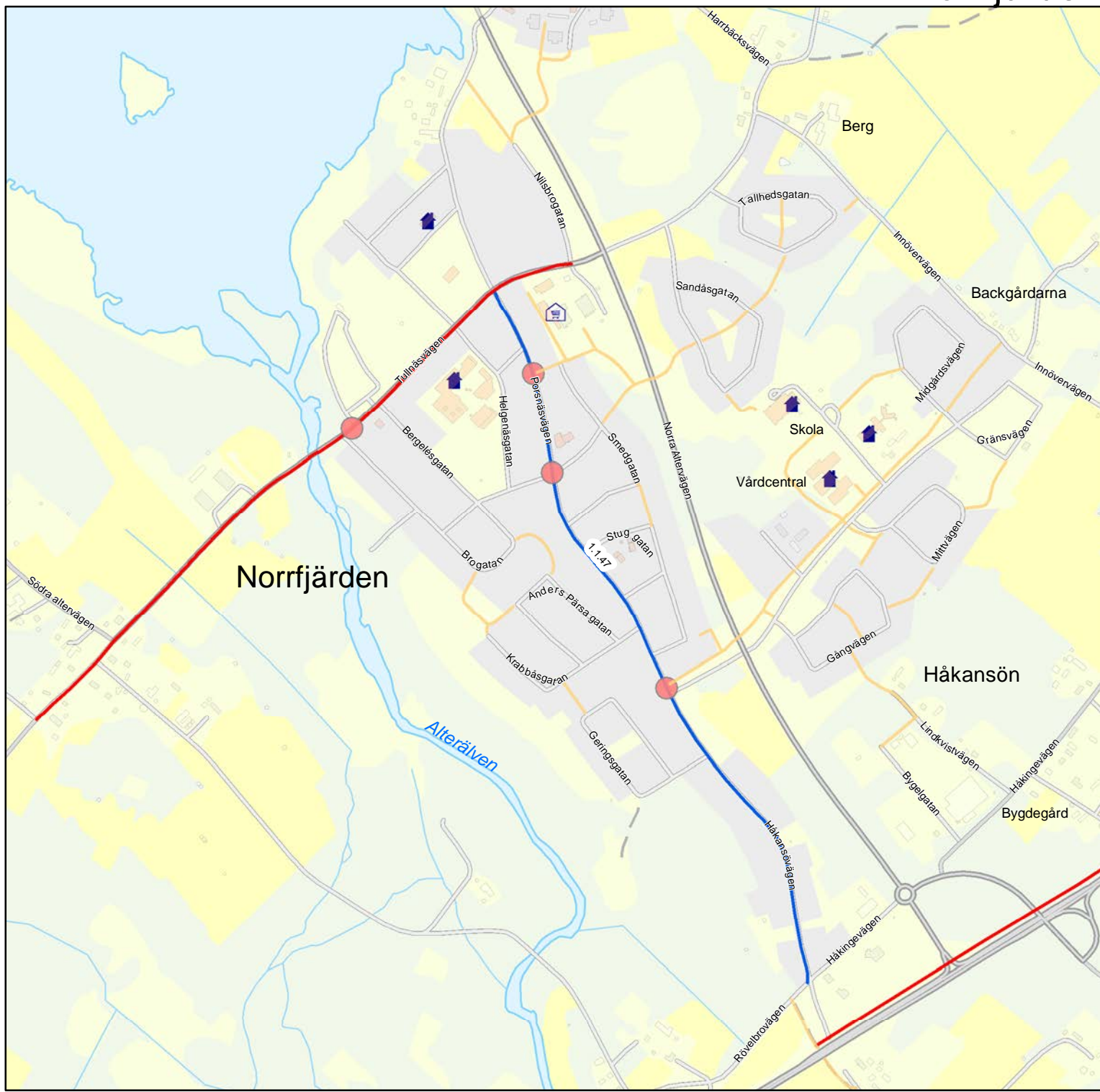


Piteå kommun

0 125 250 500 Meter

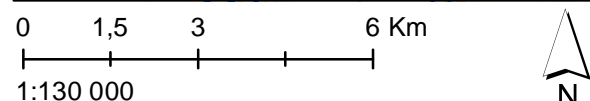
1:15 000





Teckenförklaring







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



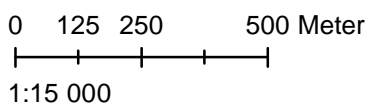










Teckenförklaring

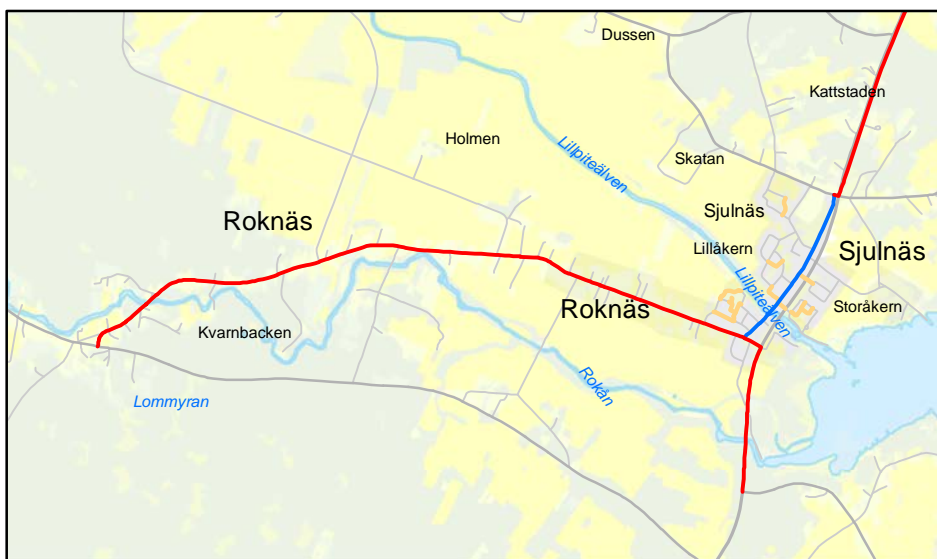
-  Handel
-  Skola/förskola
-  Förslag passage
-  Förslag gång- och cykelväg; Kommunal väghållare
-  Förslag gång- och cykelväg; Trafikverket väghållare
-  Befintlig cykelbana

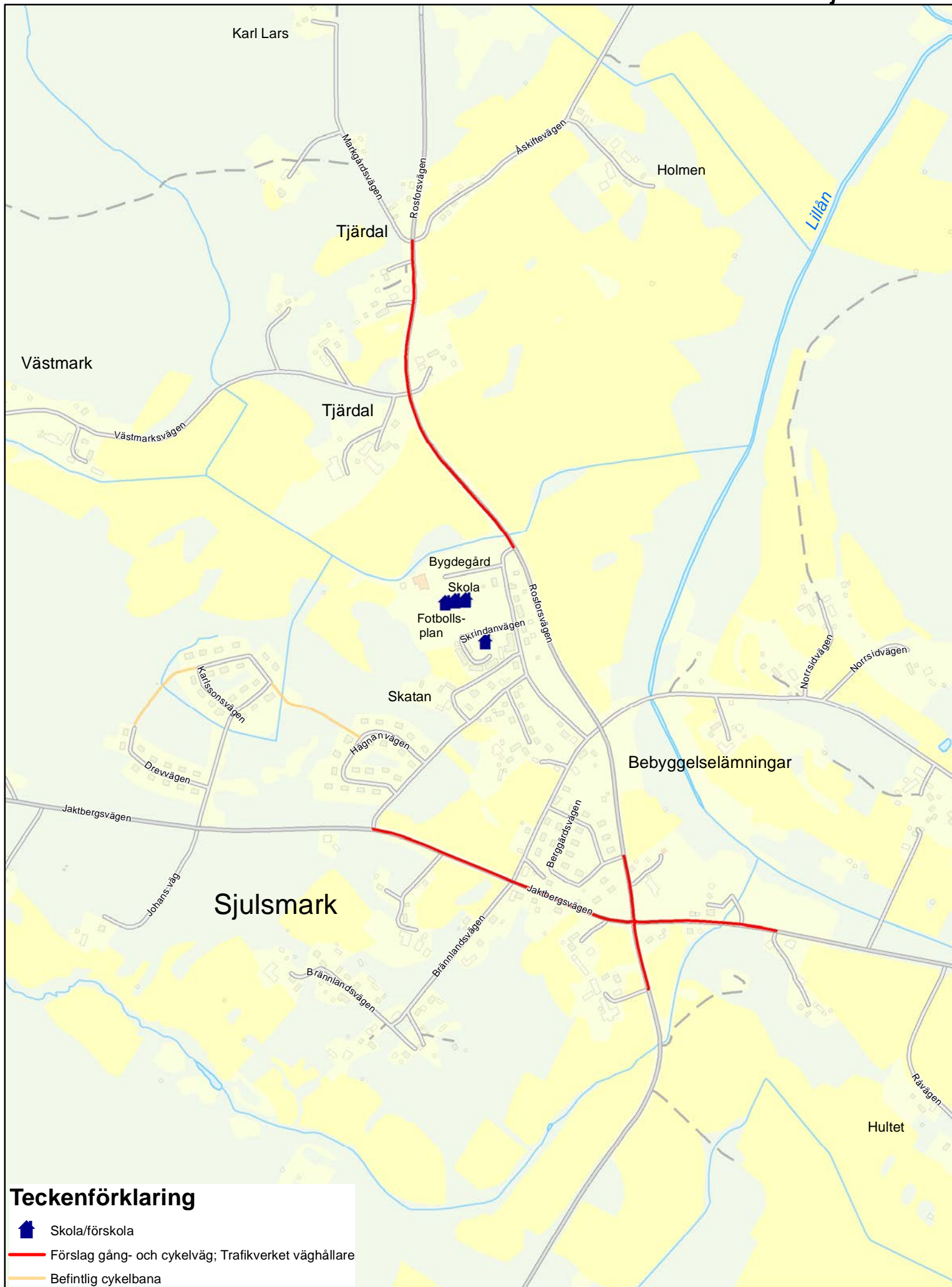




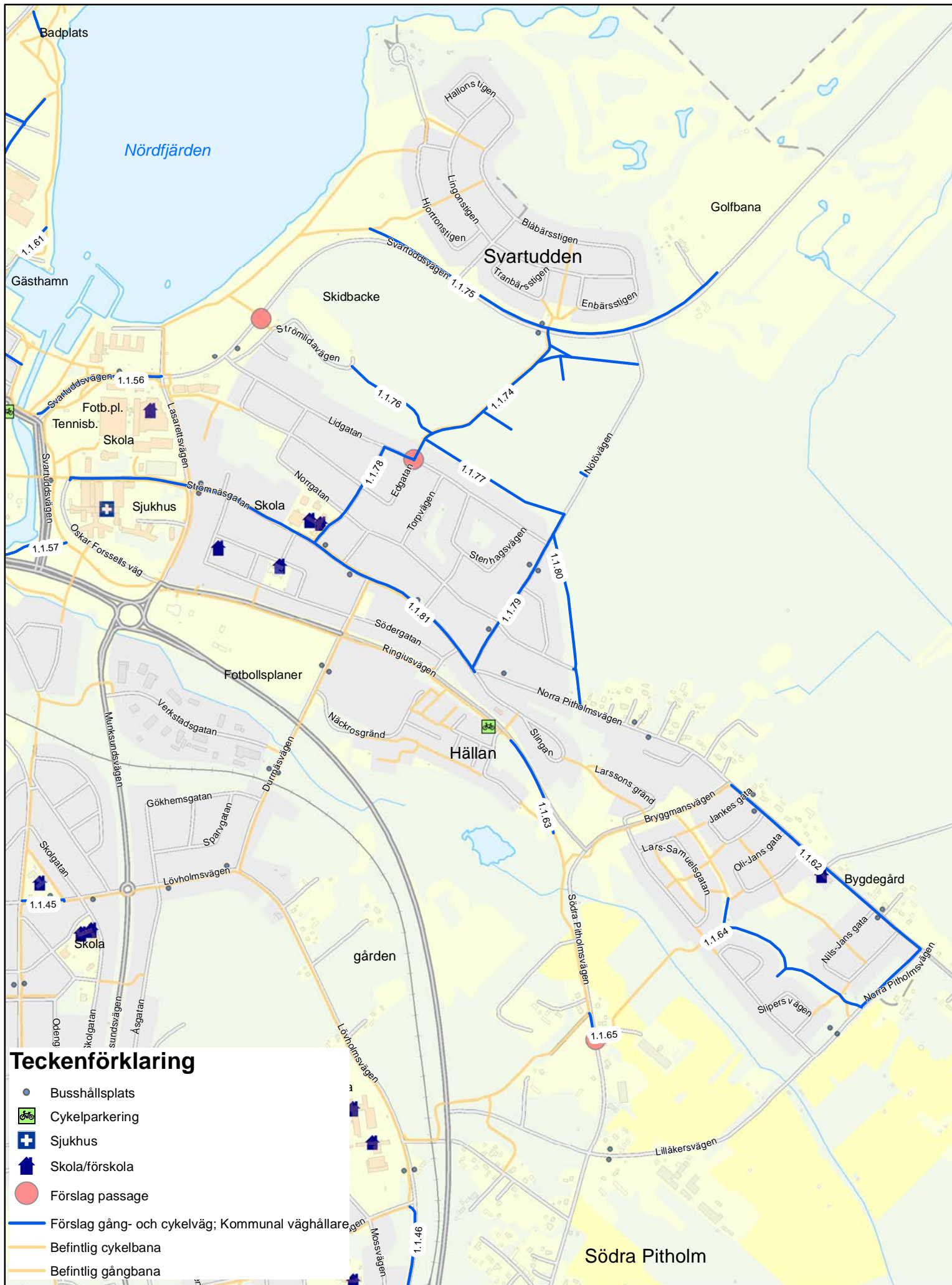
Teckenförklaring

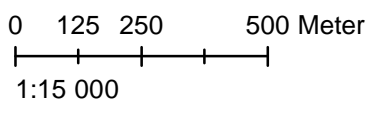
-  Handel
-  Skola/förskola
-  Förslag passager
-  Förslag gång- och cykelväg; Kommunal väghållare
-  Förslag gång- och cykelväg; Trafikverket väghållare
-  Befintlig cykelbana









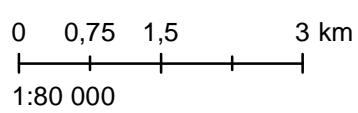


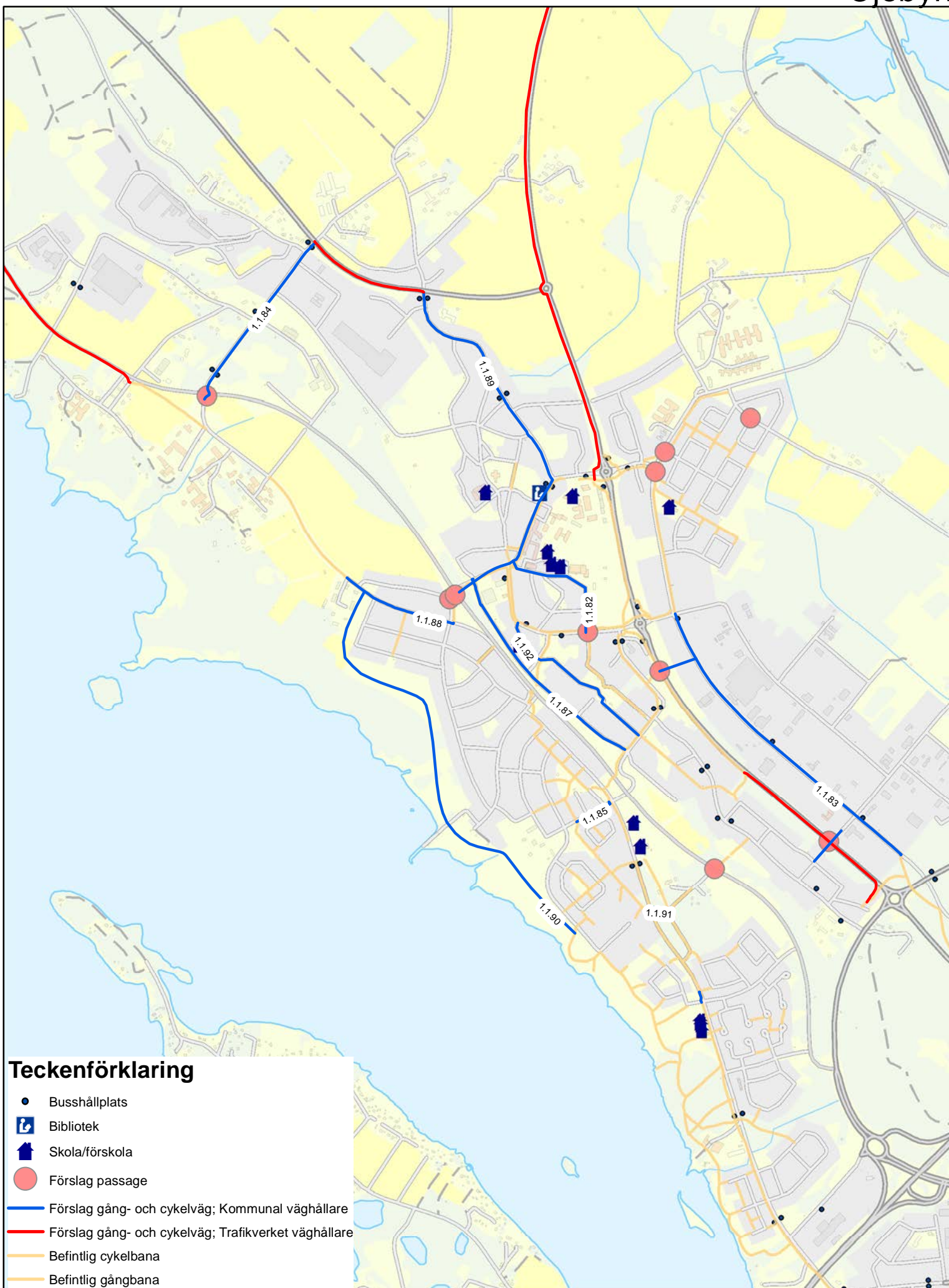




Teckenförklaring

-  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

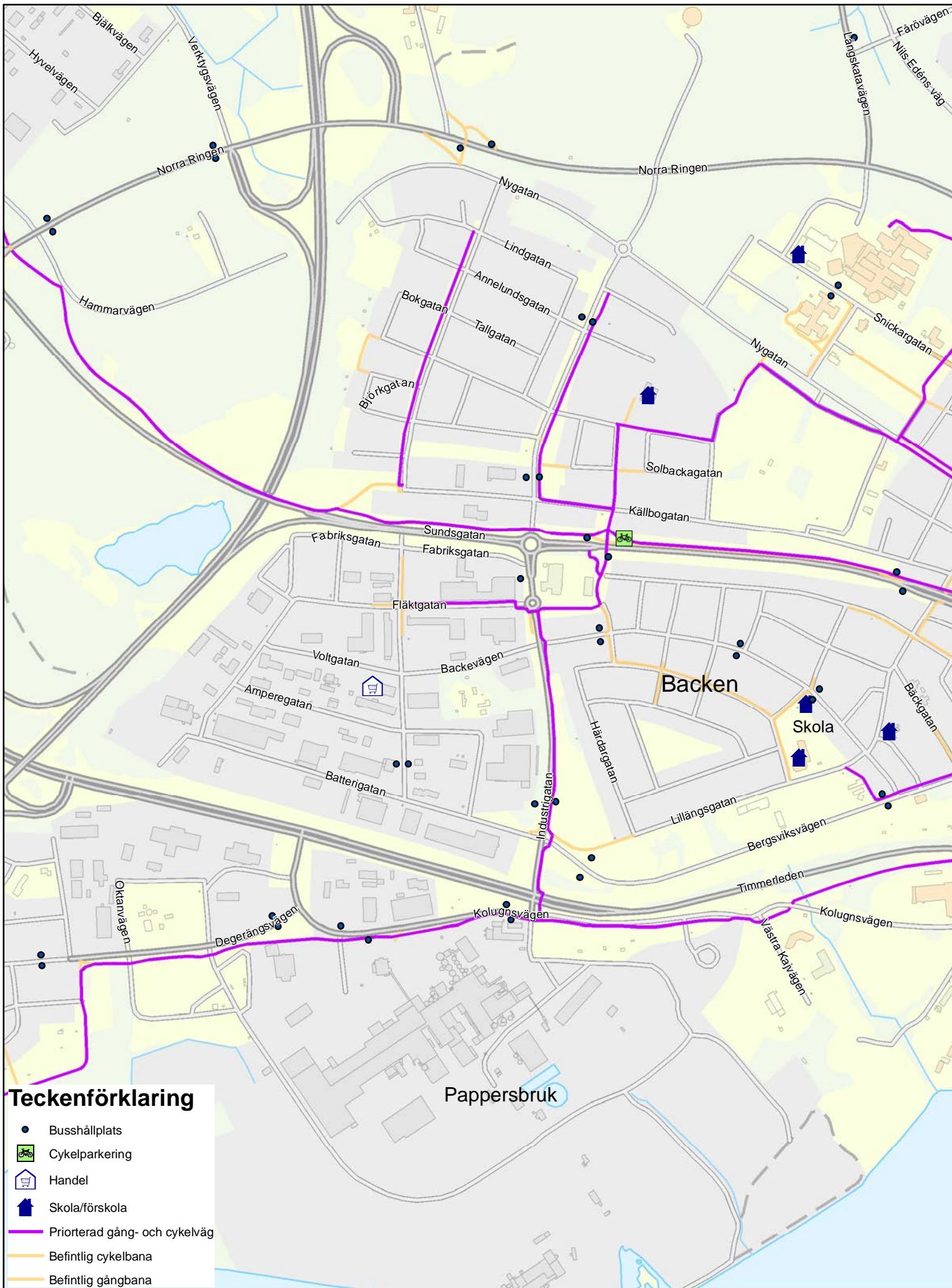


Piteå kommun

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

0 100 200 400 Meter

1:10 000



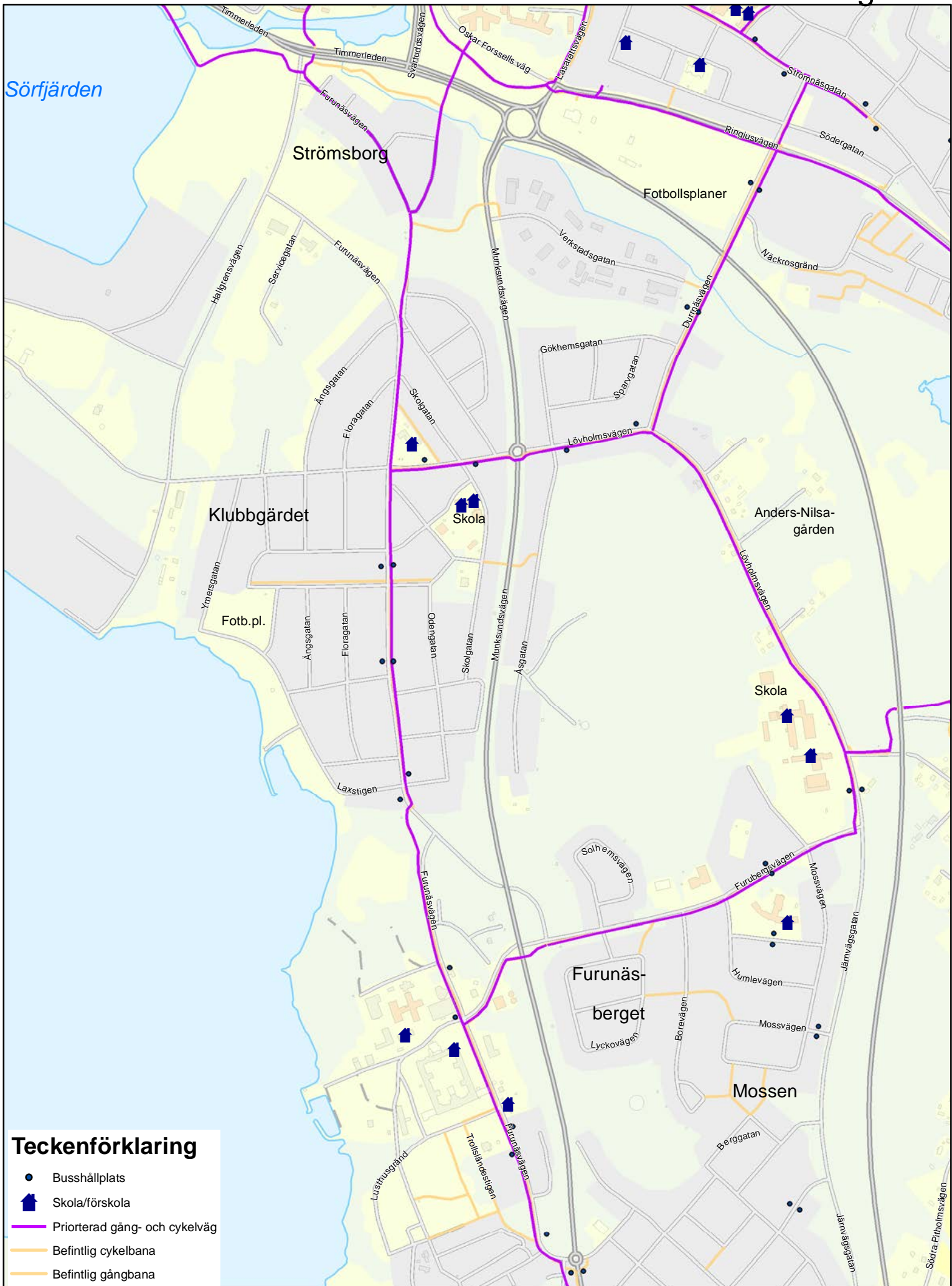
Prioriterade sträckor - Djupviken



Prioriterade sträckor - Hortlax



Prioriterade sträckor - Klubbgärdet



Teckenförklaring

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



Piteå kommun

0 100 200 400 Meter

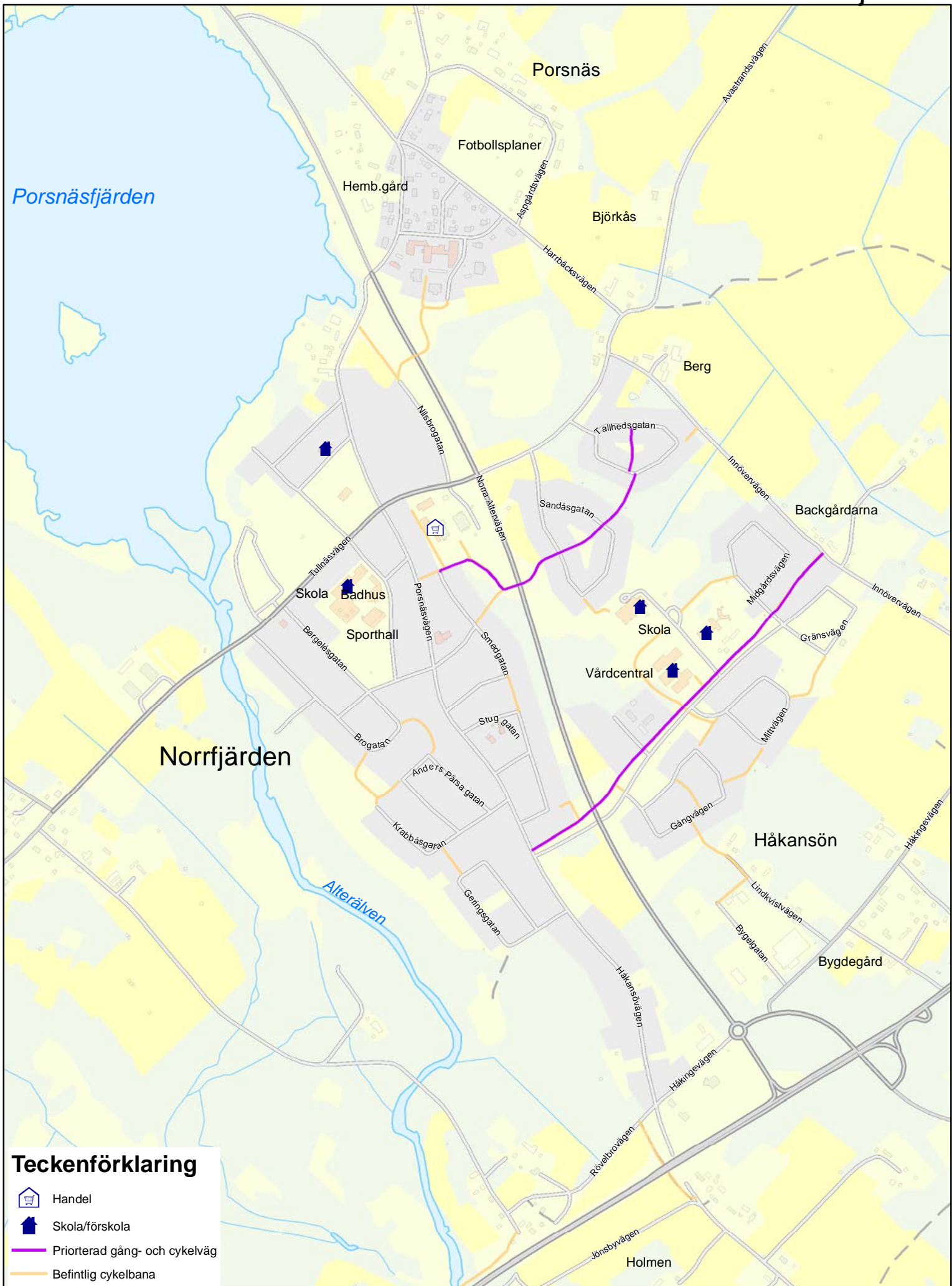
1:10 000







Prioriterade sträckor - Munksund



Prioriterade sträckor - Norrfjärden

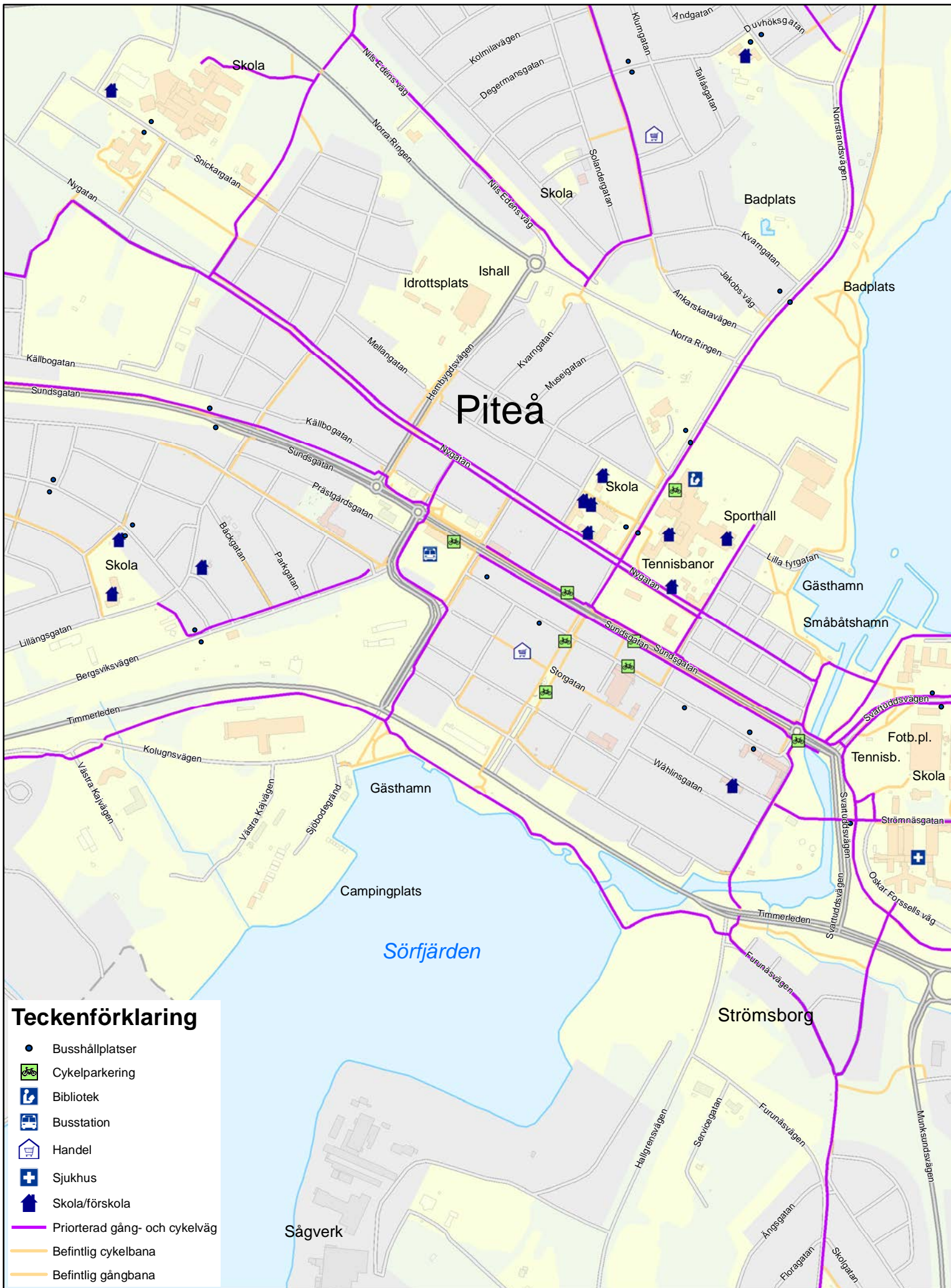


Teckenförklaring

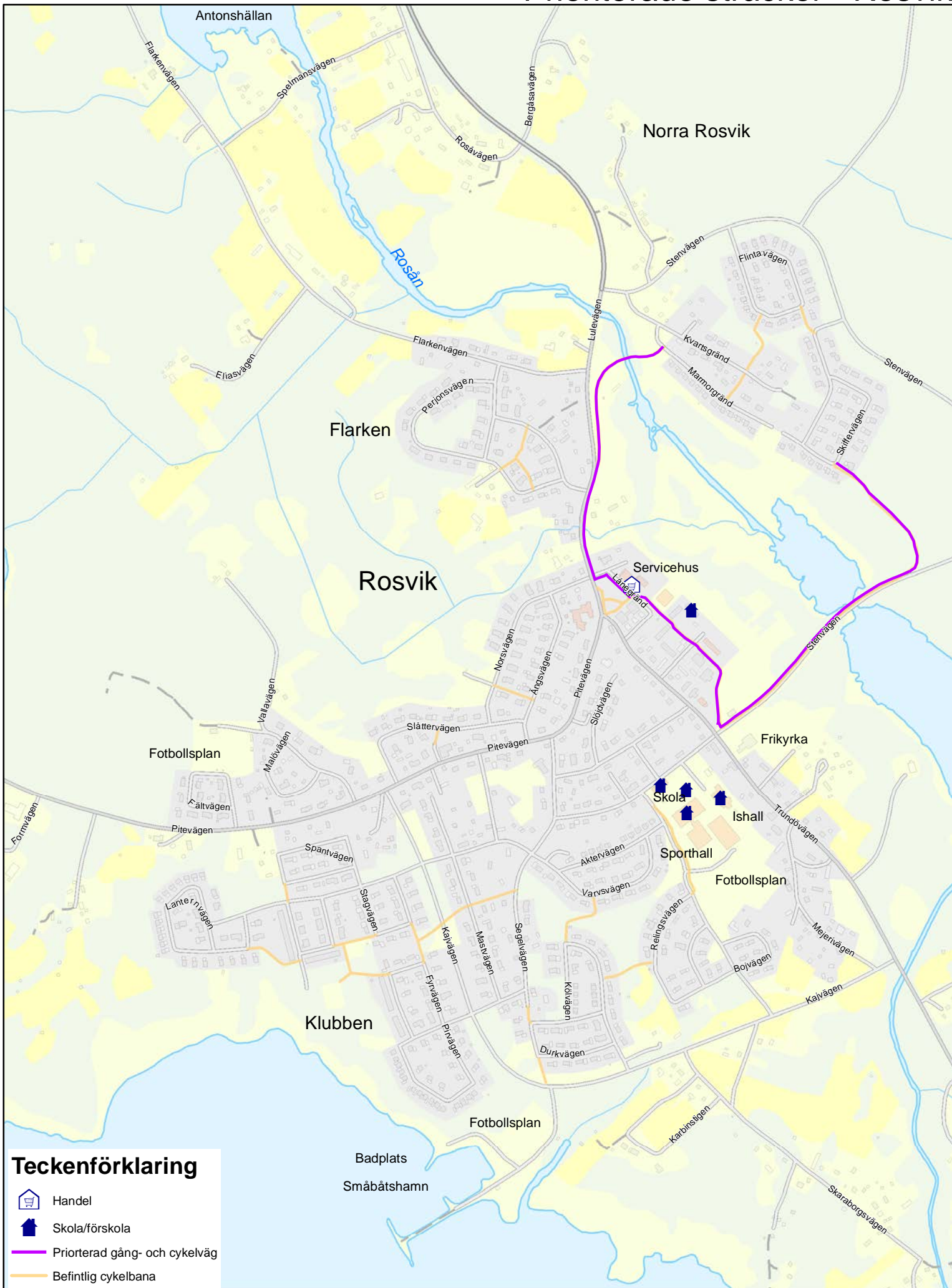
-  Handel
-  Skola/förskola
-  Prioriterad gång- och cykelväg
-  Befintlig cykelbana







Prioriterade sträckor - Piteå Centrum



Prioriterade sträckor - Rosvik



Teckenförklaring

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



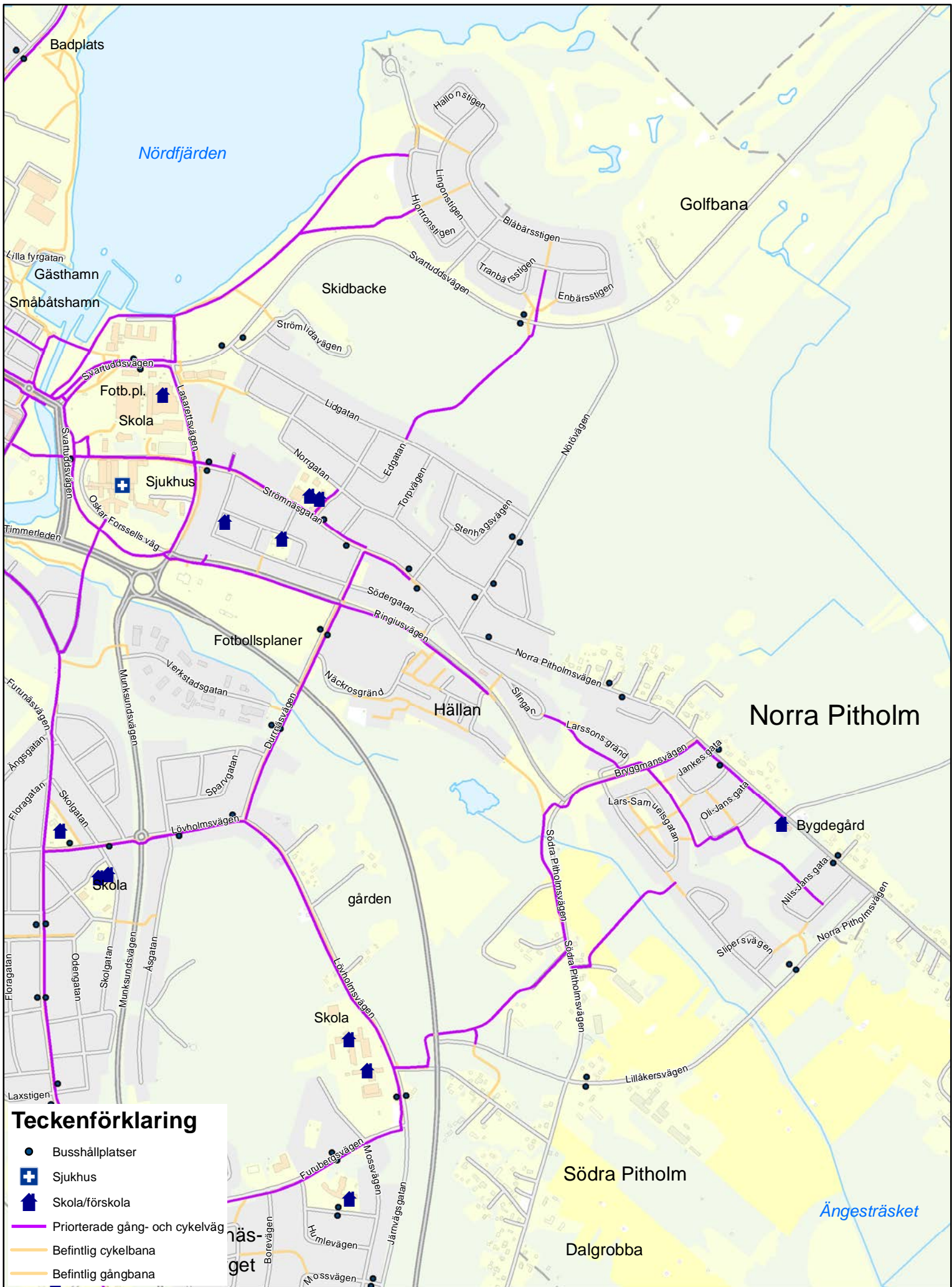
Piteå kommun

0 100 200 400 Meter

1:10 000



Prioriterade sträckor - Strömnäs/Pitholm



Teckenförklaring

- Busshållplatser
- ⊕ Sjukhus
- 🏠 Skola/förskola
- Prioriterade gång- och cykelväg
- Befintlig cykelbana
- Befintlig gångbana



Prioriterade sträckor - Öjebyn



Teckenförklaring

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

