

Samrådsredogörelse

Fördjupad översiktsplan Boden och Sävast samt Trafik- och parkeringsstrategi

Tillhörande utställningshandlingar



**BODENS
KOMMUN**



Innehållsförteckning

Inledning	4
Samrådsaktiviteter	4
Yttranden	6
Statliga myndigheter och Region Norrbotten	7
Länsstyrelsen i Norrbottens län	7
Trafikverket	22
Region Norrbotten	27
Politiska partier	36
Bodenalternativet	36
Centerpartiet	42
Moderaterna	44
Socialdemokraterna	50
Vänsterpartiet	51
Kommunala förvaltningar	53
Tekniska förvaltningen, trafikenheten	53
Kommuner	54
Luleå kommun	54
Föreningar, byamän och råd	57
DHR Boden	57
Friluftsförbundet	59
Funktionsrätt Boden	60
Pensionärsrådet	61
Rådet för funktionsnedsatta	61
Rådet för trygghet och hälsa	62
Svartby Byamän Samfällighetsförening	64
Visionpensionärerna	65
Privatpersoner	67
Privatperson 1	67
Privatperson 2	67
Privatperson 3	68
Privatperson 4	68
Privatperson 5	70
Privatperson 6	73
Inkomna synpunkter muntligt under öppet hus	74
Övergripande inriktning	74
Trafik och transportinfrastruktur	75

Nya broar	75
Riksväg 97	75
Kollektivtrafik	76
Svängleden	77
Pendeltågsstationer och järnväg	77
Tung trafik i centrum	78
Nylandsleden	78
Trafik i centrum	79
Vägvisning	79
Regelefterlevnad	80
Trafiksäkerhet	80
Gång- och cykeltrafik	80
Parkering	81
Kollektivtrafik	81
Drift och underhåll	82
Utformning	82
Reglering	83
Bostäder	83
Verksamheter	85
Frilufts- och grönområden	86
Övrigt	89
Inkomna synpunkter via karta	90
Sammanfattning genomförda ändringar i fördjupad översiktsplan för Boden och Sävast	92
Riksintressen	92
Nya kapitel och avsnitt	92
Transportinfrastruktur och kommunikationer	92
Grönstruktur	92
Delområdesredovisning	93
Konsekvensbeskrivning	94
Utgångspunkter, underlag och övergripande rekommendationer	94
Kartor	95
Sammanfattning genomförda ändringar i trafik- och parkeringsstrategi	96
Inledande bild	96
Inledning	96

Bilaga 1. Sändlista



Inledning

Samråd har pågått under perioden 14 oktober till och med 8 december 2019. Information om samrådet har anslagits i lokaltidningar, på kommunens hemsida, Facebook och Instagram samt Bodenappen. Planförslagen har funnits tillgängliga på kommunens hemsida, stadshuset och stadsbiblioteket. Utöver detta har planförslagen funnits tillgängliga på olika platser inom området för den fördjupade översiktsplanen under samrådstiden med bemanning av tjänstpersoner. Samrådsaktiviteterna finns beskrivet under rubrik samrådsaktiviteter. Planförslaget har skickats till remissinstanser, se bilaga 1. Sändlista. Bodens kommuns föreningsregister har använts för utskicken till föreningslivet.

Samrådsaktiviteter

Samrådet har skett genom en bred medborgardialog där remissinstanser och allmänheten har haft möjlighet att lämna synpunkter. Grunden i samrådet har varit öppet hus på flertalet platser inom området för den fördjupade översiktsplanen. Platserna har varit bemannade med tjänstepersoner under angivna tider där det har funnit möjlighet att ta del av förslagen, ställa frågor och lämna synpunkter. På följande platser har öppet hus anordnats:

- Matteuskyrkan, 5 november, klockan 11-13 och 18-20
- Stadshuset, ingång via Hellgrensgatan, 6 november, klockan 11-13
- Björknäsgymnasiet, vid trapp ner till matsal, 7 november klockan 11-13
- Stadsbiblioteket, vid ingången, 8 november klockan 11-13
- Träffpunkten, Chillet, 13 november, klockan 11-13 och 18-20
- Erikslunds hälsocentral, i entrén, 14 november klockan 11-13 och 15-17
- Bodens Business Park, 15 november, klockan 11-13

För samrådet har även befintliga forum nyttjas för att föra dialog om förslagen. Planförslagen har varit utställda under kvällsöppet (återkommande aktivitet i Bodens centrum). Under kvällsöppet deltog cirka 85 personer. Samrådsträffar har även anordnas med grupper och föreningar i form av Svartby byamän och Friluftsförbundet. Under samrådet har även dialogträffar skett med politiska partier.



Totalt har cirka 100 personer besökt öppet hus. Männerna har varit representerade i högre utsträckning, förutom vid Björknäsgymnaset och på Matteuskyrkan. Totalt sett har representationen varit 44 procent kvinnor och 56 procent män (se figur 1).

PLATS FÖR ÖPPET HUS	Könsfördelning		Definierar mig varken som man eller kvinna	Totalt	Andel män	Andel kvinnor
	Kvinna	Man				
BBP	5	10	0	15	67%	33%
Björknäsgymnaset	21	9	0	30	30%	70%
Chillet/Träffpunkten	6	9	0	15	60%	40%
Erikslunds hälsocentral	2	8	0	10	80%	20%
Matteuskyrkan	5	5	0	10	50%	50%
Stadsbiblioteket	3	12	0	15	80%	20%
Stadshuset	4	6	0	10	60%	40%
Totalt	46	59	0	105	56%	44%

Figur 1. Könsfördelning för deltagare under samrådsaktiviteter

De flesta som deltagit på öppet hus har varit mellan 40 till 64 år (40 personer). Flertalet har även varit 65 år eller äldre (34 personer). Personer i åldersgruppen 17 år eller yngre och 18 till 24 år har främst varit representerade på Björknäsgymnaset. Personer i åldrarna 25–39 år har en låg representation under samrådsaktiviteten öppet hus (se figur 2).

PLATS FÖR ÖPPET HUS	DELTAGARENS ÅLDER					Totalt
	17 år eller yngre	18-24 år	25-39 år	40-64 år	65 år eller äldre	
BBP	0	0	2	7	6	15
Björknäsgymnaset	11	10	0	9	0	30
Chillet/Träffpunkten	2	0	1	8	4	15
Erikslunds hälsocentral	1	0	1	1	7	10
Matteuskyrkan	0	2	0	6	2	10
Stadsbiblioteket	0	0	0	4	11	15
Stadshuset	0	0	1	5	4	10
Totalt	14	12	5	40	34	105

Figur 2. Åldersfördelning för deltagare under samrådsaktiviteter



Yttranden

I denna samrådsredogörelse redovisas referat av inkomna yttranden. Yttrandena finns i sin helhet i kommunens diarium och är offentliga handlingar. Länsstyrelsens samlade yttrande omfattar en sammanvägd bild av de statliga myndigheternas synpunkter. Trafikverkets yttrande redovisas särskilt utifrån att trafik- och parkeringsstrategin har tagits fram inom ramen för den fördjupade översiktsplanen. I samrådsredogörelsen redovisas även synpunkter som inkommit muntligt under samrådsaktiviteterna, detta under rubrik Inkomna synpunkter muntligt under öppet hus. Kommunens kommentarer redovisas i kursivt.

Följande yttranden har inkommit skriftligt:

- Länsstyrelsen i Norrbottens län (samråd i ärendet har ägt rum med Energimyndigheten, Trafikverket, Sametinget, SGI, SGU, SMHI, Försvarmakten, Fortifikationsverket, Havs- och Vattenmyndigheten, MSB, Post- och telestyrelsen, Skogstyrelsen, Svenska kraftnät, Lantmäteriet och Vattenfall)
- Region Norrbotten (samråd i ärendet har ägt rum med Länstrafiken och Regionala Kollektivtrafikmyndigheten i Norrbotten, Utvecklingsavdelningen genom Folkhälsocentrum, Division service genom regionfastigheter samt Avdelningen för regional utveckling genom enheterna för näringsliv, samhällsplanering och Norrbottens museum)
- 5 yttranden från politiska partier (Bodenalternativet, Centerpartiet, Moderaterna, Socialdemokraterna och Vänsterpartiet)
- 3 yttranden från de kommunala råden (Pensionärsrådet, Rådet för funktionsnedsatta och Rådet för trygghet och hälsa)
- 4 yttranden från föreningar och byamän (DHR Delaktighet Handlingskraft Rörelsefrihet, Funktionsrätt, Svartby byamän samfällighetsförening och Visionpensionärerna)
- 6 yttranden från privatpersoner

Följande synpunkter har inkommit muntligt vid samrådsmöten under samrådstiden:

- Friluftsförandet
- Tekniska förvaltningen, trafikenheten



Statliga myndigheter och Region Norrbotten

Länsstyrelsen i Norrbottens län

Planens disposition/ allmänna synpunkter

Den fördjupade översiktsplanen utgår från utvecklingsstrategin i Översiktsplan 2025. Utvecklingsstrategin tydliggör kommunens långsiktiga intention för mark- och vattenanvändningen på ett övergripande plan. Delar av översiktsplanen kan behöva göras mer detaljerade än andra delar, då kan kommunen göra en fördjupning av översiktsplanen. Den fördjupade översiktsplanen omfattar de primära kärnorna Boden och Sävast.

Den fördjupade översiktsplanen (föp) består av sex delavsnitt. Del A redovisar inledningsvis kommunens visioner, strategier och övergripande mål som utgångspunkt för planförslaget. Delen beskriver hur arbetet med föp:en har organiserats och relationen till kommunens andra planer och program. Därefter är handlingen indelad i 5 delar, som består av klimat och miljö- och riskfaktorer, riksintressen, allmänna intressen, framtida mark- och vattenanvändningen samt konsekvensbeskrivningen. Utöver själva föp:en består handlingarna av parkerings- och trafikstrategin och dialogsammanställningen.

Redovisning enligt 3, 4 och 5 kap, miljöbalken


Enligt PBL 3kap. 4 och 5§§, skall riksintressen enligt 3 och 4 kap. miljöbalken anges särskilt i översiktsplanen och kommunen ska redovisa hur kommunen avser att tillgodose dessa samt hur kommunen avser att följa gällande miljö kvalitetsnormer enligt 5 kap. miljöbalken.

Riksintressen

Riksintresse totalförsvaret

Kommunen hänvisar till den överenskommelse som Försvarsmakten och Bodens kommun gemensamt tagit fram, ”Riktlinjer för utbyggnad av bostäder kring skjutfält och övningsområden i Bodens kommun, 2012-11-05§114”, vilken fortfarande är gällande. Dock bör kommunen beskriva de utpekade riksintressena för totalförsvarets militära del mer utförligt.

Texten bör även kompletteras med en upplysning om att hela landet utgör samrådsyta för höga objekt. För att kunna bevaka att funktioner för riksintressen för totalförsvarets militära del som omfattas av sekretess inte begränsas måste Försvarsmakten få in alla ärenden rörande höga objekt på remiss. Med höga objekt avses alla objekt över 20 meter utanför sammanhållen bebyggelse respektive 45 meter inom sammanhållen bebyggelse.



Den föreslagna översiktsplanen kan komma att påverka riksintresse för totalförsvaret och därmed påverka Försvarmaktens möjlighet att bedriva sin verksamhet inom Bodens Garnison. Föreslagen utveckling med etablering av verksamheter inom Paglaområdet bedöms kunna innebära skada på riksintressen för totalförsvarets militära del. Begränsningar i form av exempelvis bullerkrav kan föranleda skada på riksintresset.

Länsstyrelsen har uppmärksammat att försvaret planerar att utöka anspråken när det gäller riksintresse för totalförsvaret. Områden som berör Bodens kommun är tre befintliga övningsområden som ligger öster om järnvägen i närheten av Boden C och Sävast.

Kommentar:

Utställningshandlingen för den fördjupade översiktsplanen kompletteras med ytterligare beskrivande text för totalförsvarets militära del. Handlingen kompletteras även med att figurtexten där det beskrivs att hela landet utgör samrådsyta för höga objekt flyttas till den löpande beskrivande texten. Området med förslag till verksamheter längs Sundbrovägen utgår till utställningshandlingen.

Bodens kommun har mottagit beslut om utökning av Försvarmaktens riksintresseanspråk. Det sydligaste området ligger inom området för den fördjupade översiktsplanen. Utställningshandlingen kompletteras med beskrivning av förhållningssätt till det utökade anspråket.


Riksintresse kulturmiljö

Under riktlinjer anges ”att vid behov ska särskilda underlag som visar på kulturmiljövärden i den aktuella miljön tas fram. Underlagen ska vara vägledande vid planläggning.”

Kommunen kan med fördel utveckla resonemanget vad som menas vid behov. Nya bostadsområden i Bodsvedjan med Kårbacken och Älvbrinken (riksintresse kulturmiljö) samt Torpgården, Gruvberget, Norra och Södra Svartbyn (riksintresse kulturmiljö) bör definitivt vara exempel på områden där sådana underlag behöver tas fram. Värdet av den ståtliga regementsparken på I19 kan lyftas fram och parken kan med fördel markeras på kartan på sidan 103.

Kommentar:

Delområdena i kapitel E: Framtida mark- och vattenanvändning under rubrik Kulturmiljö och gestaltning i den fördjupade översiktsplanen kompletteras där det kan komma att vara aktuellt att ta fram särskilda underlag avseende kulturmiljön. Förtätningsszonerna i Bodens



centrum kompletteras även med rekommendationer där bland annat kulturmiljöfrågorna lyfts fram. Regementsparken på I19 läggs till i utställningshandlingen som grönområde.

Riksintresse kommunikationer

Riksintresse för kommunikationer för flyg kan läggas till i handlingarna. Planområdet ligger inom MSA yta för Luleå Airport.

Kommunen föreslår ny godsterminal/kombiterminal vid Sävastklinten i anslutning till riksväg 97 och järnvägen. Eventuell ny godsterminal får inte påverka järnvägens kapacitet eller framkomlighet. Vid etablering behöver hänsyn tas till ett eventuellt kommande dubbelspår mellan Boden-Luleå så att anläggandet inte försvåras. Kommunen behöver även förtydliga vad behovet för en ny godsterminal är, med tanke på utveckling av kombiterminal i Gammelstad och även för att spåralternativen på Boden C innebär att det finns goda förutsättningar för godshantering där.

Kommentar:

Utställningshandlingen för den fördjupade översiktsplanen kompletteras med att planområdet ligger inom MSA- yta för Luleå Airport. Kapitel Transportinfrastruktur och kommunikationer kompletteras med att en eventuell ny godsterminal inte får försvåra anläggande av dubbelspår. I samma kapitel beskrivs utvecklingen av en ny godsterminal med koppling verksamhetsområdet i Svartbyn. Bodens kommun anser detta är tillräckligt, utifrån planeringsstadie- och nivån på den fördjupade översiktsplanen.

Miljö kvalitetsnorm vatten, MKN

Enligt 2 kap. 10§ PBL skall MKN följas vid planläggning.

I planförslaget framgår att kommunen planerar för olika etableringar nära ytvattenförekomster enligt vattenförvaltningen. Det behöver i planen framgå att kommunen är medveten om att sådana etableringar kan påverka ekologisk status enligt Havs- och Vattenmyndighetens föreskrift 2013:19. Det kan handla om restriktioner för uppföranden av strandnära byggnader och konstruktioner (t ex bryggor) i syfte att inte försämra ekologisk status.

Kommunen har tydligt pekat ut stråk för dagvatten och hur dagvattnet ska ledas till recipienten och fördröjas för att minska risken för översvämningar i händelse av höga flöden. Kommunen behöver även förtydliga hur dagvattenbelastningen på recipienter kan minimeras. I ett fall har kommunen planerat för en våtmark innan utsläppspunkten till recipienten (klimatanpassningsstråk 1), det behöver säkerställas att denna typ av dagvattenhantering kommer att ske för alla stråk/dagvattenvägar som leder till recipienter. Detta skulle ytterligare minska kemisk påverkan av dagvatten på berörda ytvattenförekomsternas ekologiska- och kemiska status.

Kommentar:

I kapitlet om vatten i del D: Allmänna intressen finns riktlinje om att kommunen ska verka för att miljökvalitetsnormerna för vatten uppfylls. I samband med detalplaner görs ett undersökningssamråd för att bedöma om aktuellt planförslag riskerar att leda till betydande miljöpåverkan. Om så är fallet görs en MKB, där är påverkan på miljökvalitetsnormer för vatten en av de miljöaspekter som behandlas. I samband med exploatering sker en lagstadgad miljöprövning/miljöanmälan.

Ett av målen i kommunens dagvattenstrategi är ”minskad föroreningsbelastning till sjöar och vattendrag”. En av principerna för att uppnå detta mål är att direktutsläpp ska undvikas, en annan handlar om begränsning av föroreningar till dagvattensystemet. FÖP: en förhåller sig till antagen dagvattenstrategi. Syftet med klimatanpassningsstråken är att säkra befintlig avledningskapacitet och inte tillföra nya flöden. Därför bör recipienterna inte påverkas i större utsträckning än idag.

Sulfid/sulfatjord

Det saknas en tydlig beskrivning/strategi av hur sura sulfatjordar ska beaktas i de fall dess utbredning sammanfaller med exploatering inom planlagda områden. Kommunen bör i översiktsplanen ange hur uppgrävda massor av sulfidjord eller sura sulfatjordar ska hanteras om detta skulle bli aktuellt i samband med planens genomförande. Kommunen bör också kartera de markområden där dränering planeras. Om sulfidjord dräneras kan den omvandlas till sur sulfatjord och orsaka utlakning av försurande ämnen och metaller till närliggande ytvatten.

Kommentar:

Inom planområdet finns förekomst av sulfidjordar. Exploateringsprojekt föregås alltid av en rad undersökningar såsom geotekniska undersökning och dagvattenutredning. Om sulfidjord konstateras i det enskilda fallet så tas denna aspekt med i rekommendationer för området genom att exempelvis föreslå största djup för dränerande ingrepp. Hantering av sulfidhaltiga jordmassor som uppstår vid schakt sker enligt gällande riktlinjer och normer. Den fördjupade översiktsplanen kompletteras med resonemang om sulfidjordar samt riktlinje.

Strandskydd

Kommunen uppger att strandskyddet inte berörs i föp. Vad Länsstyrelsen kan se finns det flera områden där kommunen planerar bebyggelse som berör det generella strandskyddet. Kommunen behöver redogöra för vilka områden, där förändrad markanvändning planeras, som berör det generella strandskyddet samt hur de avser att hantera det i kommande processer.

Kommentar:

Utställningshandlingen kompletteras med kapitel om strandskydd under del D: Allmänna intressen.

Hälsa och säkerhet, risk för olyckor, översvämning och erosion

Det noteras att de geotekniska säkerhetsfrågorna har lyfts i den fördjupade översiktsplanen och det uppmärksammas även att ökad nederbörd p.g.a. ett förändrat klimat förväntas öka risken för ras och skred. Det är positivt att kommunen driver ett långsiktigt arbete med att förebygga erosion, ras och skred. Den fördjupade översiktsplanen bör dock kompletteras med en strategi för hantering av de geotekniska säkerhetsfrågorna i den kommunala planeringen. Strategin bör innehålla:

- Identifierade områden med osäkra förhållanden eller förutsättning avseende skred, ras, erosion och översvämning.
- Identifiering av områden där det krävs detaljerad geoteknisk utredning i kommande detaljplanearbete.
- Riktlinjer för eventuella restriktioner med anledning av geotekniska förhållanden.
- Översiktlig bedömning av hur klimatförändringen kan påverka de geotekniska riskerna.

En samlad kartredovisning av eventuella riskområden rekommenderas för tydlighetens skull.

Översiktsplaner som påbörjas efter 1 augusti 2018 ska enligt PBL redovisa kommunens syn på risken för skador på den befintligt byggda miljön till följd av klimatrelaterade olyckor som till exempel översvämning, ras, skred och erosion samt hur sådana risker kan minska eller upphöra. Länsstyrelsen rekommenderar att föp kompletteras med en sådan redovisning.

Länsstyrelsen förordar en komplettering med översiktliga bedömningar av de geotekniska säkerhetsfrågorna, erosion, skred och ras, för respektive delområde i Del E. Vi anser också att Del F Kap Människors hälsa och säkerhet bör kompletteras med en bedömning av hur kända geotekniska riskfaktorer/riskområden påverkar både nollalternativ och planförslag.

Då kommunen i planhandlingen tar upp att MSB utfört översiktliga stabilitets-karteringar, är det även lämpligt att på kartbilder i planhandlingen visa vilka områden i kommunen det gäller.

Kommentar:

Bodens kommun anser, utifrån den fördjupade översiktsplanen planeringsnivå, att riktlinjerna i planen är tillräckliga gällande de geotekniska aspekterna. Riktlinjerna är tydliga att planering och exploateringen i anslutning till Luleälven och sjösystemet ska föregås av geotekniska undersökningar. Miljökonsekvensbeskrivningen kompletteras med de geotekniska säkerhetsfrågorna.

Arbetet med den fördjupade översiktsplanen påbörjades i mars 2017. Bodens kommuner anser därför att planen inte omfattas av PBL- kravet som gäller översiktsplaner som påbörjats efter 1 augusti 2018.

Till antagandehandlingen kommer en karttjänst att arbetas fram med tillgängligt underlagsmaterial. Bodens kommun bedömer därför att framställan av kartor med stabilitetsundersökningar och riskområden inte är nödvändigt. Planhandlingen ska vara tillgänglig och lättförstådd. För omfattande redovisning av underlag påverka detta.

Klimatanpassning

Planen har behandlat klimatanpassning på ett tydligt och bra sätt, med analyser, konkreta åtgärder och riktlinjer. Dock behövs vissa kompletteringar. De riktlinjer som angetts för hantering av översvämningsrisker (s. 21) behöver förtydligas med att på kartbilder av respektive berört område ange de områden som tas upp under riktlinjer: Områden med risk för översvämning, översvämningskänsliga områden, sockelhöjd 9,60 m.ö.h., 500-års flöde. Alternativt kan samtliga berörda områden visas under ett eget avsnitt med kartbilder.


Kommentar:

Delområdena i del E: Framtida mark- och vattenanvändning kompletteras med vilka riktlinjer som är aktuella för respektive delområde.

Klimatpåverkan

Planförslaget innehåller ett antal ställningstaganden som stärker kommunens möjlighet att minska påverkan på klimatet och att möta klimatförändringarna. Genom borgmästaravtalet har kommunen åtagit sig att minska utsläppen med minst 45% till 2030 och man har upprättat en handlingsplan för detta. Den förtätning som föreslås i planen stärker underlag för kollektivtrafik och ger genom närhet större möjlighet till cykling, vilket minskar utsläpp av avgaser. Bodens kommun förespråkar även dubbelspår mellan Boden och Luleå, vilket man anger skulle ge möjlighet till bättre och mer driftsäker kommunikation.

Klimatförändringarna innebär anpassningskrav på städer och samhällen, bland annat genom förtätning som ett sätt att göra dem mer transporteffektiva, vilket också beskrivs i strategin. Det är dock viktigt att detta görs på ett sådant sätt att andra värden såsom exempelvis



rekreation och omhändertagande av de ökade dagvattenmängder som kan förväntas med klimatförändringarna inte äventyras. Länsstyrelsen ser positivt på den föreslagna inriktningen avseende hänsyn till klimat och energi.

Trafik- och parkeringsstrategi

Länsstyrelsen noterar att Bodens kommun siktar mot att underlätta för en omställning till mer transporteffektivt och mindre fossilberoende transportsystem, vilket är positivt. I detta ingår även tankar om samdistribution av varor, digitalisering m.m. Bodens kollektivtrafik är redan väl utbyggd och med de föreslagna utbyggda snabba cykelstråken underlättas omställningen. Länsstyrelsen rekommenderar att cykelparkeringar under tak iordningsställs vid viktiga målpunkter, t. ex. vid järnvägsstationen.

I strategin belyses Bodens roll som knutpunkt för järnvägstransporterna inom och till och från länet, vilket är viktigt för transportlogistiken i hela länet. Trots att 100% av Bodens lokaltrafik samt omkring 75% av kommunens personbilsflotta drivs med den biogas som produceras i kommunen, finns endast ett tankställe för biogas. En strategi för laddinfrastruktur saknas. Det är önskvärt att kommunen tar fram en sådan strategi och att det tydliggörs hur kommunen tänker sig eventuell ökad tillgänglighet till biogas.

Kommentar:


Insatsområdet "gång och cykel ska vara det naturliga valet" beskriver möjligheten att vintertid kunna ställa cykeln inomhus eller väderskyddat som avgörande faktor.

Insatsområdet "bättre förutsättningar för att åka kollektivt" med fokusområdet Gestaltning beskriver utveckling av byteshållplatser, knutpunkter och noder exempelvis Resecentrum vilket indirekt även omfattar utformning av cykelparkeringen i hela-resan-perspektivet.

Insatsområdet Bilen en del av ett levande och hållbart samhälle handlar om personbilen inklusive varutransporter som en del i ett levande och hållbart samhälle. Insatsområdet Parkering – en gemensam angelägenhet nämner att attraktiva cykelparkeringar med god säkerhet och komfort leder till att fler cyklar samt att tak och god säkerhet värderas högt vid långtidsparkering. Fokusområde Gestaltning innehåller attraktiva cykelparkeringar.

Strategi för laddinfrastruktur samt att det endast finns en tankstation för biogas beskrivs som utpekade brister i nulägesanalysen/nulägesbeskrivningens avsnitt Miljöpåverkan och hälsa. I samverkan regional trafikstrategi – SARETS ingår samarbetsområdet CO₂-snåla transporter och klimatsmarta bilresor med målet "att skapa en infrastruktur av laddstationer för elfordon inom regionen". Förslag att ta fram regional plan för infrastruktur för fossiloberoende drivmedel (inklusive laddinfrastruktur) är ett identifierat exempel på åtgärd.

Strategisk plan för Bodens kommun för 2020-2022 anger följande mål under fokusområdet Klimat, miljö och energi: "I Bodens kommun finns från 2020 god tillgång till laddstolpar för egen personal och besökare". Som ett resultat av detta mål har framgångsfaktorer och aktiviteter identifierats med syfte att nå detta mål. Nya moderaternas motion med förslag till



uppdrag att snarast ta fram en plan för elbilsparkering och laddningsstationer inom tätorten.

Buller

I konsekvensbeskrivningen anges att bullerutredningar ska tas fram vid planering av bostadsbebyggelse i bullerutsatta miljöer, att förordning (2015:216) om trafikbuller vid bostadsbyggnader ska tillämpas samt att framtagna riktlinjer för utbyggnad av bostäder kring skjutfält och övningsområden i Bodens kommun ska vara vägledande vid planering och bygglovsprövning. Kommunen bör identifiera och ange i planhandlingarna för vilka områden bullerutredningar kan komma att krävas.

Kommentar:

Delområdena i del E: Framtida mark- och vattenanvändning kompletteras med om eventuella större bullerkällor finns inom delområdena. Kompletteringen utgår från specificerade bullerkällor i Översiktsplan 2025.

Mellankommunala frågor och regionala förhållanden

Ny godsterminal/kombiterminal kan tas upp som mellankommunal fråga då Luleå kommun gör satsningar på kombiterminalen i Gammelstad. Länsstyrelsen anser att kommunen i övrigt har hanterat frågan på ett tillfredställande sätt.

Kommentar:

Del A: Utgångspunkter kompletteras under Regionala samband och mellankommunala frågor med ny godsterminal, under rubriken Järnväg- noden Boden.

Allmänna intressen och dialoger

Dialoger

Planförslaget har tagits fram i samverkan med bland annat allmänheten och föreningar som varit delaktiga i planarbetet genom olika former av medborgardialog. Länsstyrelsen ser positivt på att medborgarnas erfarenheter och lokal kunskap har tagits till vara i planering och fått påverka planen. Det är bland annat bra att kommunen har redovisat köns- och åldersindelningen när det gäller deltagande i olika dialoger.

Social hållbarhet

Bodens fördjupade översiktsplan bör beakta sitt åtagande avseende CEMR (Europeiska jämställdhetsdeklarationen file:///C:/Users/730915-002/Desktop/Rättighetsforum/CEMRdeklarationen.pdf) samt hur detta avspeglas i planen likväl synliggöra hur de jämställdhetspolitiska målen införlivats. Det är viktigt att notera att de jämställdhetspolitiska målen är sex (6) och inte fyra. Detta behöver uppdateras i föp:en (länk till målen: <https://www.regeringen.se/artiklar/2017/01/mer-om-jamstalldhetspolitikens-mal/>).

Det är även viktigt att synliggöra barn och äldres situation i planeringen. Barnkonventionen ska tillämpas som lag från 2020 och det är lämpligt att den beaktas redan i detta sammanhang.

I planen har kommunen redovisat ambitionen för fysisk planering avseende tillgänglighet. Texten kan kompletteras med om man i planen har beaktat den nationella inriktningen på funktionshinderpolitiken, universell utformning (7 principer).

I planen skrivs att ”med blandade upplåtelseformer, olika typer av bostäder och goda mötesplatser skapas bättre förutsättningar för jämställdhet och integration, vilket kan ge positiva följd effekter såsom minskad boendesegregation.” Kommunen kan utveckla resonemanget hur planen säkerställer eller främjar att denna ambition uppnås.

För nybyggnation anges riktlinjer för att inte bygga in segregation, otrygga miljöer etc. då nya områden planeras. Det är viktigt att motsvarande resonemang för befintliga bostadsområden finns med i planen eftersom det är oftast där risken för segregation finns.

Kommentar:

Bodens kommun har beaktat sitt åtagande avseende CEMR bland annat under dialogarbetet som berört många befolkningsgrupper, för att planmässigt omhänderta kommunens åtaganden både ur ett jämställdhetsperspektiv och ett jämlikhetsperspektiv. Dialogarbetet har därför varit omfattande. Däribland har kvinnors erfarenheter och behov fångats in, analyserat och tillvaratagits i den fördjupande översiktsplanens utformning. Bodens kommun har även i sitt omfattande dialogarbete engagerat tex Ungdomsfullmäktige och Pensionärsrådet och på så sätt synliggjort dessa gruppers erfarenheter och behov i sin livsmiljö. Detta har inarbetats i fördjupad översiktsplan.

Utställningshandlingen revideras avseende antal nationella jämställdhetspolitiska mål.

Utställningshandlingen kompletteras med rekommendation om universell utformning.

Bodens kommuns anser att resonemanget om blandadbebyggelse och funktioner är tillräckligt utifrån FÖP: ens planeringsnivå

Kapitel Bostäder under del D: allmänna intressen kompletteras med riktlinje som även gäller befintliga bostadsområden.

Fornlämningar

Kartan på s.65 i FÖP: en visar endast fornlämningar som är registrerade som punktobjekt. Det är viktigt att kartan uppdateras med samtliga kända fornlämningar, dvs även de som är registrerade som ytor och linjer i Kulturmiljöregistret (Fornsök). Kartan behöver även visa ”möjliga fornlämningar” samt övriga kulturhistoriska lämningar då dessa lämningar kan utgöra lagskyddade fornlämningar.

Områdesbeskrivningarna för utvecklingsområdena i del E i planbeskrivningarna behöver även innehålla beskrivningar över vilka forn- och kulturhistoriska lämningar som kan komma att beröras inom området samt föreslagna skyddsåtgärder för dessa. Kartorna till områdesbeskrivningarna behöver visa forn- och kulturhistoriska lämningar.


Konsekvensbeskrivningen behöver kompletteras med en beskrivning om och hur forn- och kulturhistoriska lämningar kan komma att påverkas och effekten av påverkan. I vissa av de områden som redovisas i föp kan det krävas att en arkeologisk utredning utförs innan byggnation är möjlig. Om lagskyddade fornlämningar påverkas krävs tillstånd till ingrepp i fornlämning, villkoren för ett sådant tillstånd är att en arkeologisk undersökning utförs. En sådan kan behövas utföras i olika steg och kan därför ta flera säsonger att genomföra. Detta bör redovisas i konsekvensbeskrivningen.

Kommentar:

Kartan med fornlämningar kompletteras med yt- och linjeobjekt samt möjliga fornlämningar. Till antagandehandlingen kommer en karttjänst att arbetas fram med tillgänglig underlagsmaterial. Bodens kommun bedömer därför att framställan av kartor till delområdena där forn- och kulturhistoriska lämningar är med är inte nödvändigt. Planhandlingen ska vara tillgänglig och lättförstådd. För omfattande redovisning av underlag påverka detta. Utifrån den fördjupade översiktsplanens planeringsnivå bedömer Bodens kommun det inte nödvändigt med särskilda skyddsåtgärder för specifika forn- och kulturhistoriska lämningar. Miljökonsekvensbeskrivningen kompletteras med del om forn- och kulturhistoriska lämningar.

Jordbruk

Länsstyrelsen noterar att kommunen föreslår bebyggelse på brukningsvärd jordbruksmark på flera områden. MB 3 kap 4§ anger att brukningsvärd jordbruksmark endast får tas i anspråk för bebyggelse eller anläggningar om det behövs för att tillgodose väsentliga samhällsintressen som inte kan tillgodoses från allmän synpunkt på ett tillfredsställande sätt genom att annan mark tas i anspråk. Kommunen behöver beskriva ianspråktagande av jordbruksmark utifrån lagens intentioner, konsekvenserna av förlust av jordbruksmark behöver beskrivas och konsekvensbedömas. Länsstyrelsens principiella uppfattning är att brukningsvärd jordbruksmark bör bevaras och att dessa områden endast i undantagsfall skall



exploateras för bebyggelse, något som också tydligt framgår av miljöbalken. Det finns mycket som talar för att jordbruksmark, även sådan som inte brukas idag, kommer att bli allt mer betydelsefull i framtiden. Klimatförändringar och livsmedelsstrategins mål om ökad inhemsk livsmedelsproduktion är exempel på omvärldsfaktorer som visar på ett framtida behov av jordbruksmarken. Miljömålet ett rikt odlingslandskap påverkas negativt genom att kommunen avser att ta jordbruksmark i anspråk för exploatering i sitt planförslag.

Kommentar:

Den fördjupade översiktsplanen kompletteras med utvecklat resonemang gällande ianspråktagandet av jordbruksmark.

Rennäring

Även om det inte finns utpekade riksintresseområden för rennäringen inom planavgränsningen så måste hänsyn tas till att det är sedvanerättsområden för rennäringen. Renskötseln bör tas upp i planen förslagsvis under allmänna intressen. Planområdet ligger till största del inom Gällivare skogssamebys vinterbetesområde.

Kommentar:


Utställningshandlingen kompletteras med kapitel för rennäringen under del D: Allmänna intressen.

Bostadsplanering

Den fördjupade översiktsplanen följer kommunens tidigare beslutade befolkningsmål om 30.000 invånare år 2025. Kommunens mål är att alla invånare ska kunna erbjudas en god bostad till rimlig kostnad i en god boendemiljö och med bra boendeservice.

Kommunen kopplar de redan antagna delmålen i riktlinjerna för bostadsförsörjning mot vad den fördjupade översiktsplanen föreslår, exempelvis delmålen att nybyggnation bör ske i lägen som kan bidra till att stärka underlaget till kollektivtrafiken och övrig infrastruktur samt gynna utvecklingen av handeln samt delmålet att kommunen ska beakta hög tillgänglighet vid nyproduktion av flerbostadshus.

Kommunen har i sina riktlinjer för bostadsförsörjning från 2015 (Bostadsförsörjningsprogram för Bodens kommun. Mål och riktlinjer för bostadsförsörjning 2015-2025, antaget KFM 2015-10-19, §140), gjort kvantitativ bedömning av kommunens behov och efterfrågan av bostäder för centralorten såväl som för landsbygden. Kommunens bedömning av bostadsbehovet från 2015 är baserad på befolkningsförändring (flyttnetto och födelsenetto), strukturförändring i beståndet, inkomst-/ boendekostnadsförändring och inomkommunal omflyttning och behov för folkbokförda nyanlända. I bostadsförsörjningsprogrammet från 2015 gör kommunen en uppskattning att efterfrågan på



landsbygden uppgår till "enstaka småhus", motsvarande 10 stycken småhus. I centralorten gör kommunen bedömningen att efterfrågan kommer att vara på 190 småhus mellan 2015-2025. Kommunen skriver även att Inom centralorten, främst nedströms Luleå älv men även i de centrala stadsdelarna, bör ny småhusbebyggelse främst koncentreras. Det är den kvantitativa bedömningen från 2015 som används i samrådsförslaget till fördjupad översiktsplan 2019 och det finns därför en anledning för kommunen att fundera på att göra en ny analys av behovet av bostäder, då marknadsförutsättningarna kan ha ändrats något sedan 2015.

Kommentar:

Bostadsförsörjningsprogrammet med underlag ingår i modell för uppföljning av översiktsplan samt tillhörande tematiska tillägg och fördjupningar. Detta innebär att underlaget ses över i samband med aktualitetsprövningen av översiktsplanen.

Synpunkter på planerade områden, Del E

Generellt

Länsstyrelsen rekommenderar att kommunen redovisar militära verksamhetsområden och övriga verksamhetsområden med olika färger för tydlighetens skull. Inom de olika delområdena finns utpekade områden för framtida ny markanvändning exempelvis bostäder, verksamheter. Det behöver framgå mer specifikt vad som planeras inom varje tillkommande nytt markanvändningsområde samt vilka konsekvenser planerad utveckling kan innebära. Förutsättningarna och hänsynen för dessa framtida markanvändningar behöver också framgå under del E.

Länsstyrelsen anser generellt att det är olämpligt med bebyggelse på jordbruksmark (se under rubrik jordbruk)

Kommentar:

Rekommendationerna till delområdena kompletteras med specificering vilka områden som avser de militära verksamhetsområdena. De militära verksamhetsområdena kvarstår i utställningshandlingen under kategoriseringen "verksamheter". I rekommendationerna framgår det vad som avses till flertalet av de utpekade områdena. Bodens kommun anser att detta är tillräckligt utifrån den fördjupade översiktsplanens planeringsnivå och tidshorisont.

För kommentarer gällande jordbruksmark, se respektive delområde samt övergripande synpunkter från Länsstyrelsen under rubrik Allmänna intressen och jordbruk.

Pagla

I planförslaget pekas ett verksamhetsområde ut inom påverkansområdet för riksintresset för totalförsvarets militära del, Pagla övningsområde med skjutbanor. Riksintressets värde består i övningsfältets funktion för övning av Försvarens huvuduppgift väpnad strid.

Verksamheten som bedrivs på skjutfältet omfattar skjutning med finkalibrig ammunition samt artilleriskjutning. De delar som rör framtida verksamhetsutveckling av Pagla-området enligt förslag på sida. 97-98, bör helt utgå ur planförslaget. Föreslagen utveckling med etablering av verksamheter inom Pagla-området kommer att påverka befintliga skjutbanor och kan innebära skada på riksintressen för totalförsvarets militära del, vilket inte kan accepteras. Området är även ett OXA-område (oexploderad ammunition) vilket gör det synnerligen olämpligt med föreslagen utveckling.

I planförslaget pekas ett grönstrukturområde/friluftsområde ut inom påverkansområdet för riksintresset för totalförsvarets militära del, Pagla övningsområde med skjutbanor. Vid en framtida omprövning av övningsfältets miljötillstånd är det av stor betydelse att natur- eller friluftsskydd eller annan störningskänslig verksamhet inte inrättas inom, eller i närheten, av fältet som kan föranleda bullerkrav och på så vis försvåra och begränsa Försvarens verksamhet. Begränsningar i form av exempelvis bullerkrav kan föranleda skada på riksintresset. Länsstyrelsen anser att utökning och intensifiering av verksamheten inom området inte kan accepteras. Det är även viktigt att kommunen uppmärksammar att det inom Pagla-området finns oexploderad ammunition (OXA) vilket bör tas hänsyn till.

Avseende riksintresse kulturmiljö inom området bör vid större förändringar i den fysiska miljön en kulturmiljöutredning eller inventering göras för att identifiera värdefulla objekt, miljöer och sammanhang.

Kommentar:

Området med förslag till verksamheter längs Sundbrovägen utgår till utställningshandlingen. Omfattningen av utpekade friluftsområde revideras till utställningshandlingen. Bodens kommun hänvisar till de tydliga rekommendationerna till delområdet Pagla där det framgår att all utveckling i området ska ske i dialog med Försvarens och Fortifikationsverket. Delområdet kompletteras med rekommendation gällande kulturmiljöutredning.

Bodens centrum

Kommunen anger att siktröjning mot vatten kommer att genomföras. Det är viktigt att siktröjningen genomförs utan att stabiliteten påverkas i marken som sedan kan leda till skred och ras.

Länsstyrelsen konstaterar att stora områden av Bodens centrum omfattas av riksintresse för kulturmiljö och riksintresse för totalförsvaret. Eventuell utveckling av dessa områden behöver ske med beaktande av dessa riksintressen. Avseende riksintresse kulturmiljö inom området bör vid större förändringar i den fysiska miljön en kulturmiljöutredning eller inventering göras för att identifiera värdefulla objekt, miljöer och sammanhang.

Kommentar:

Bodens kommun noterar Länsstyrelsens synpunkt gällande slyröjning till ett genomförande skede. Delområdet kompletteras med rekommendation gällande kulturmiljöutredning. Förtätningzoner till delområdet får även rekommendationer till riksintressena.

Bodsvedjan med Kårbacken och Älvbrinken

Kommunen föreslår ett nytt bebyggelseområde, Grubban, vid rekreationsområde som delvis tas i anspråk. Kommunen behöver redogöra för hur detta påverkar friluftslivet i området. Området kolliderar även med en lång barriär av stridsvagnshinder. Det bör skrivas in hur detta uttryck för riksintresset kulturmiljö ska kunna hanteras i samband med ett förtätningsoområde.

Hästverksamhet och/eller hästnära boende föreslås i området. Det är inte ovanligt att intressekonflikter uppkommer mellan djurhållning och boendeintressen. Det kan handla om olägenheter som uppkommer av lukt från djurhållning men också olägenheter i form av allergener från till exempel hästar. Det är bra om kommunen tar med ett resonemang i planen om detta.

Kommentar:

Miljökonsekvensbeskrivningen kompletteras under rubriken Rekreation och friluftsliv med resonemang gällande utveckling av bostadsområdet vid Åberget. Delområdet kompletteras med rekommendation gällande kulturmiljön inom förslaget till nytt bostadsområde. Delområdet kompletteras även med rekommendation gällande utveckling av hästnära boende. Den fördjupade översiktsplanen kompletteras med utvecklat resonemang gällande ianspråktagandet av jordbruksmark.

Torggården, Gruvberget, Norra och Södra Svartbyn

Kommunen har lagt ut ett utvecklingsområde för bostäder i direkt anslutning till Degerbergsfortet. Det bör i handlingarna beskrivas hur detta ska kunna förverkligas utan att påtagligt skada riksintresset kulturmiljö

Formuleringen ”I Fyragårdarshöjden, på den östra sidan av vägen, där det redan finns bostadshus kan ett mindre antal stora tomter för boende i kombination med mindre djurhållning tillåtas.” behöver tilläggas under utveckling och rekommendationer Bebyggelse på sidan 115. Länsstyrelsen kan endast tänka sig enstaka nya bostäder i kombination med djurhållning, men framhåller vikten av att ny bebyggelse anpassas till närliggande traditionell äldre bebyggelse. Området omfattas av landskapsbildskydd och Länsstyrelsen kommer i sin tillståndsprövning ställa krav på utformning av tillkommande bebyggelse.

Kommentar:

Delområdet kompletteras med rekommendationer gällande kulturmiljön i anslutning till förslaget på nya bostäder i Norra Svartbyn. Utifrån inkomna synpunkter under samrådsskedet utgår förslag till bostäder på Fyragårdarshöjden till utställningshandlingen.

Sävast och Sävastön

Ny bebyggelse planeras i området som ser ut att komma att beröra det generella strandskyddet. Kommunen behöver hantera detta i kommande handlingar. Jordbruksmark planeras att tas i anspråk för bebyggelse. Kommunen bör redogöra för varför brukbar jordbruksmark måste tas i anspråk utifrån lagen.


Kommentar:

Utställningshandlingen kompletteras med kapitel om strandskydd i del D: Allmänna intressen. Den fördjupade översiktsplanen kompletteras med utvecklat resonemang gällande ianspråktagandet av jordbruksmark.

Sävastnäs, Gamla Sävastnäs samt Bodön

För största delen av Bodön föreslås ny bebyggelse. Kommunen uppger i handlingarna att strandskyddet ej berörs av kommande markanvändning. Länsstyrelsen ser svårigheter med att bebyggelse enbart skulle ske utanför det generella strandskyddet eftersom ön är så pass smal.

Vid Sävastnäs planeras bebyggelse på jordbruksmark. Kommunen bör redogöra för varför brukbar jordbruksmark måste tas i anspråk när det torde finnas marker som är mer lämplig för bebyggelse.



Bro planeras från Sävastnäs via Bodön till Unbyn. Ett brobygge mot Bodön och vidare kräver noggranna utredningar avseende påverkan på naturmiljö och friluftsliv.

Kommentar:

Utställningshandlingen kompletteras med kapitel om strandskydd i del D: Allmänna intressen. Fyra sammanhängande jordbruksstrukturer pekas ut i planförslaget för att trygga och stärka möjligheterna att driva ett långsiktigt jordbruk. Sävastnäs utgör ett av dessa områden. Förslag på bostäder i Sävastnäs revideras och jordbruksmarken undantas. Den fördjupade översiktsplanen kompletteras med utvecklat resonemang gällande ianspråktagandet av jordbruksmark på Bodön.

Bodens kommun noterar Länsstyrelsen synpunkter om utredningar kopplat till nytt broläge.

Trafikverket

Allmänna synpunkter


Vi saknar en beskrivning av hur dokumenten (FÖP: en och trafikstrategin) ska användas i förhållande till varandra. Det hänvisas många gånger till utvecklingsstråken i FÖP: en vilket gör att man måste ha FÖP: en nära för att förstå trafikstrategin. En separat handlingsplan eller att kartan finns med i båda dokumenten hade tydliggjort detta.

Hur är avgränsningen gjord? Det är otydligt om trafikstrategin i alla delar förutom tätorten även omfattar landsbygden. Vi tycker att det är svårt att se hur trafikstrategin kopplar till regionala strategidokument och hur denna trafik- och parkeringsstrategi kommer att bidra till uppfyllande av de regionala målen. SARETS är ett viktigt regionalt samarbete som vi tycker kan lyftas in mer.

Trafikverket anser att det är viktigt att kommunen planerar med en helhetssyn på transportsystemet och balanserar olika åtgärder för alla trafikslag, så att önskade effekter erhålles. Exempelvis om det försvårar för tung, genomfartstrafik på idag avsedda vägar för den trafiken för att prioritera oskyddade måste de ha alternativa vägar att rekommendera, alternativt fundera på om valda åtgärder är de rätta. T ex välja planskildheter istället.

Kommentar:

Kommunen kompletterar trafik- och parkeringsstrategins inledande kapitel med en hänvisning till den fördjupade översiktsplanens avsnitt 15 Transportinfrastruktur och kommunikationer i del D, Allmänna intressen som beskrivning av förhållandet mellan de båda dokumenten. Kartor över sammanhängande strukturer samt utvecklad infrastruktur med utpekade utvecklingsstråk från den fördjupade översiktsplanen kommer att visas i den slutliga versionen av trafik- och parkeringsstrategin förslagsvis under avsnitt 3.2 Transportsystemets uppbyggnad.



Trafik- och parkeringsstrategins avgränsning och dess förhållande till landsbygden kommer tydliggöras med kompletterande text och reviderad karta i figur 1. Transportsystemet med cykelstråk, vägar och järnvägar. Koppling till regionala dokument och mål samt den regionala trafikstrategin SARETS som framgår av kap 2 utgångspunkter förtydligas.

I förordet beskrivs de fyra prioriterade insatsområden samt att strategin skapar förutsättningar för ett balanserat, hållbart, tryggt, säkert och tillgängligt transportsystem ur ett helhetsperspektiv samt ger underlag och vägledning för avvägningar mellan olika intressen och påverkansåtgärder. Trafikverket framhåller framkomligheten för tung genomfartstrafik på idag avsedda vägar och vikten av alternativa vägar att rekommendera för att prioritera oskyddade trafikanter. Som ett av underlagen till strategin finns en trafiknätsanalys som 2006 togs fram tillsammans med Trafikverket. Anspråk och funktionsindelning för biltrafiknät som där anges är i princip fortfarande aktuell. De större allmänna vägarna i Bodens kommun ingår i huvudnätet som genomfart eller infart med huvudsaklig trafikuppgift för biltrafik genom eller till ett område. Lokalnätet består av lokalgator och uppsamlingsgator för biltrafik inom ett område. Uppsamlingsgatorna förbinder lokalgatorna med huvudvägnätet. Väg 97 är den huvudgata och genomfartsväg som utgör stommen för stadens trafikförsörjning. Tillsammans med väg 356 utgör dessa länkar inom tätorten som också är rekommenderade för farligt gods varför det här är särskilt viktigt att hantera vikten av framkomlighet i kombination med trafiksäkra passager för oskyddade trafikanter. Som underlag till denna strategi finns även en nyligen genomförd åtgärdsvalsstudie på sträckan mellan Lulevägen och Drottninggatan. Målet med studien och föreslagna åtgärder är ett tryggt och tydligt gaturum för samtliga trafikanter, förbättrad kapacitet för fordonstrafikanter längs väg 97 och förbättrad trafiksäkerhet för samtliga trafikanter genom minskade/förändrade konfliktpunkter. Brister i vägvisningen framgår av nulägesanalysen för transportsystemets uppbyggnad i avsnitten vägnät bil samt parkering. En översyn av vägvisningen har i samråd med Trafikverket påbörjats. En förbättrad vägvisning förväntas tydliggöra infarter, genomfarter och parkeringsområden i tätorten.

Nulägesanalys sid 11

I textens olika kapitel beskrivs en blandning av brister, förutsättningar och åtgärder det blir aningen ostrukturerat och svårt att följa. Det hade varit bra att tydliggöra brister i transportsystemet. Den gröna rutan är inte konsekvent genom hela dokumentet då den innefattar vissa brister blandat med en generell kort analys/slutsats. Trafikverket vill gärna se en tydligare struktur som skiljer på nuläge, målbild, brister och analys. Det skulle kunna bidra till ett mer lästligt dokument.

Kommentar:

Kapitlet Nulägesanalys utgör den största delen i trafik- och parkeringsstrategin. Med hänsyn till inkomna synpunkter kommer den reviderade strategin få en tydligare struktur enligt trafikverkets förslag.

Transportsystemets uppbyggnad sid 13

Trafikverket tycker att det är viktigt att hållbara transporter lyftas som en faktor till en attraktiv och hållbar stadsutveckling, där trafiken inte tar över utan sker på ett hållbart sätt. Transportsystemet ska möjliggöra tillgänglighet oavsett trafikslag.

Kommentar:

Kommunen anser att detta redan framgår i kapitlet inledning. En tydligare struktur med angivna mål kommer förtydliga detta.

I 3.2 Transportsystemets utbyggnad beskrivs transportsystemet som stadens blodomlopp men att det inte får "ta över". Risken är då stor att systemet förbrukar stadens goda sidor och att en attraktiv och hållbar stadsutveckling försvåras. Ett balanserat system eftersträvas varför en medveten avvägning mellan förflyttningar för boende och verksamma, hur behovet kan tillgodoses och vad staden och gaturummet tål behöver göras.

Gång och cykel sid 14

Hur ser kommunen på cykeltrender exempelvis elcyklar och hur detta ska beaktas i planeringen?

Kommentar:


Strategin beskriver cyklar i allmänhet. I kapitlet 4 Trender nämns att försäljningen av elcyklar ökar snabbt. Ett uppdrag i strategisk plan om att ta fram en cykelplan med fokus på ökad cykling har hänskjutits till trafik- och parkeringsstrategin. En cykelplan ingår som en av de föreslagna aktivitetsåtgärderna under strategins sista kapitel 6. Fortsatt arbete. Cykelplanen kommer bland annat hantera hur elcyklar ska beaktas i planeringen.

Vägnät bil sid 20

Trafikverket undrar hur dessa gångfartsområden påverkar genomfartstrafiken? Risken är att genomfartstrafiken tar andra vägar som inte är avsedda för den typen av trafik om den lokala trafiken och oskyddade prioriteras på bekostnad av framkomligheten. Kommunen bör ha ett balanserat transportsystem med olika delar prioriterade för olika trafikslag så att trafikmönstren blir de man eftersträvar.

Kommentar:

Ett av målen för strategin anges i kapitel 1. Inledning vara att skapa förutsättningar för ett balanserat, hållbart, tryggt, säkert och tillgängligt transportsystem ur helhetsperspektiv och ge vägledning och underlag för avvägningar mellan olika intressen och påverkansåtgärder.



Gator i centrumkärnan som med lokala trafikföreskrifter reglerats som gågator är redan i detaljplan beskrivna som sådana. Konsekvenser för detta förutsätts därför till viss del redan i planskedet vara utrett. En lätt analys:

Centrumkärnan är kompakt inom en radie av ca 200-300 meter och infarter till denna är möjlig från alla väderstreck. I utkanten av Centrumkärnan finns exempelvis Strandplan, Brogatan och Hedenbrovägen i norr och Garnisonsgatan i söder. Vägsträckorna utgör huvudgator med huvudsaklig uppgift att vara länk för biltrafik genom eller till området. Av dessa är Garnisonsgatan en allmän väg och dessutom den av dessa som har högsta trafikmängderna och därmed utgör en större barriäreffekt. Med hänsyn till framkomlighetskrav på allmänna vägar samt den barriäreffekt Garnisonsgatan utgör bör därmed trafiksäkerhetskrav på passager över Garnisonsgatan vara högre än passager över Brogatan där kraven på framkomlighet bör vara något lägre. Exempelvis kan planskilda passager vara mer lämpliga att genomföra på Garnisonsgatan medan passager på Brogatan borde kunna utföras i plan i kombination med hastighetsdämpande åtgärder. Centrumkärnan består i övrigt av lokalgator och uppsamlingsgator som förbinder lokalgatorna med huvudnätet. Denna korta analys föreslås komplettera befintlig text om centrumkärnan på sid 20.

Gods och varutransporter sid 21

En karta med rekommenderad väg för farligt gods hade kompletterat texten bra.

Kommentar:

Strategin kompletteras enligt förslaget. Den karta som redovisar vilka vägar som länsstyrelsen beslutat vara rekommenderad väg för farligt gods redovisas i nulägesanalysens beskrivning av gods- och varutransporter under 3.2 Transportsystemets uppbyggnad.

Parkering sid 22

Texten bör delas upp i underrubriker för tydligheten skull. Det är svårt att utläsa vad strategin är och även vilka åtgärder brister. Allt finns med i texten men blir tydligare med rubriker.

Kommentar:

Texten kompletteras med underrubriker.



Trygghet sid 35

Väldigt bra och viktig aspekt. Samlade bedömningen är lätt att följa och väldigt pedagogisk.

Kommentar:

En av TRAST-aspekterna som också ingår i kommunens mål att skapa förutsättningar för ett balanserat, hållbart, tryggt, säkert och tillgängligt transportsystem ur helhetsperspektiv och ge vägledning och underlag för avvägningar mellan olika intressen och påverkansåtgärder.

Trender sid 41

Vad betyder digitaliseringens möjligheter för infrastrukturplaneringen i samband med bostadsbyggande? Hur ser kommunen på framtidsscenarioer och dess möjligheter men också dess utmaningar för ett växande Boden.

Kommentarer:

Ett antal trender har identifierats i Trafik- och parkeringsstrategin. Dessa är några av de långsiktiga trender och utmaningar som kommunen står inför när det gäller trafikplaneringen. Utifrån trafik- och parkeringsstrategins strategiska nivå bedömer Bodens kommun beskrivningen av respektive trend som tillräcklig.



Region Norrbotten

Region Norrbotten har mottagit handlingen Information om samråd Fördjupad översiktsplan Boden och Sävast samt Trafik och parkeringsstrategi. Region Norrbotten utgör som regionalt utvecklingsansvarig en formell remissinstans enligt plan- och bygglagen (PBL) avseende översiktsplaner. Det innebär att Region Norrbotten ska ge inspel och kunskap i kommunernas översiktsplaner i syfte att utveckla kommuner och länet.


Förutom att ge kunskap utifrån regionens syn på kommunens unika roll ur ett regionalt perspektiv ska regionen verka för att kommunen tar hand om mål och åtgärder i den regionala utvecklingsstrategin. Regionens yttrande ska även hjälpa att lyfta regionala strukturer och funktioner till ett större sammanhang då många mellankommunala frågor behöver lyftas till ett länsperspektiv. Detta yttrande utgår ifrån Region Norrbottens uppdrag som utvecklingsansvarig och följer strukturen i Regional utvecklingsstrategi, RUS.

Region Norrbotten anser generellt att Bodens kommuns Fördjupad översiktsplan Boden och Sävast samt Trafik och parkeringsstrategi tydligt visar kommunens viljeinriktning och utvecklar samt lyfter fram unika kvalitéer, exempelvis hästnäring och hästnära boende i tätort, kulturmiljöer, Boden Business Parks utveckling med nya näringar och strategiska satsningar på avfalls- och miljöteknik. Bodens möjligheter med unika läge som nod för gods- och persontrafik och goda arbetspendlingsmöjligheter som gör det möjligt att bo på en ort och arbeta på en annan framgår tydligt. Särskilt intressant är Bodens kommuns helhetsgrepp och framsyn inom den starkt växande näringen som är spelindustrin.

Det här är viktigt för oss i Norrbotten

Den regionala utvecklingsstrategin anger ett antal viktiga gemensamma utgångspunkter för Norrbottens utveckling, så kallade horisontella perspektiv, som ska genomsyra alla visioner och förslag till åtgärder. Dessa perspektiv är: • Jämställdhet en nödvändighet • Social, miljömässig och ekonomisk hållbarhet • Barn och unga i fokus • Mångfald och integration skapar tillväxt • Nationella minoriteter och urfolk är en unik tillgång • Goda möjligheter till utveckling i hela länet • Norrbotten ska leda utvecklingen i Arktis • Ett digitaliserat Norrbotten blir ännu starkare • Internationella samarbeten behövs

Generellt anser Region Norrbotten att ovanstående horisontella perspektiv tydligt finns med i planen, även om några står ut mer än andra. Planen resonerar om hur samhällsplaneringen påverkar jämställdhet i samhället och belyser att kvinnor och män som grupper har olika erfarenheter, i synnerhet upplever sig kvinnor generellt mer otrygga. Det går även att se skillnader i resvanor. Perspektivet Jämställdhet är en nödvändighet finns genomgående i planförslaget och skulle kunna fördjupas ytterligare.




I Regional utvecklingsstrategi Norrbotten 2030 (2019) är ett av de horisontella perspektiven, Barn och unga i fokus, att alla barn och unga har rätt till en trygg, säker och jämlik uppväxt och att alla barn och unga ska ha goda levnadsvillkor, makt att forma sina liv och inflytande över samhällsutvecklingen. Även Norrbottens folkhälsostراتيجية 2018-2026 betonar närmiljöns betydelse för barn och ungas hälsa. Med koppling till det horisontella perspektivet Barn och unga i fokus och med hänsyn till att barnkonventionen blir lag 2020 anser Region Norrbotten att barnperspektivet bör få ett ökat utrymme i den översiktliga samhällsplaneringen. Det är av yttersta vikt att barnperspektivet kommer in så tidigt som möjligt i planeringen, gärna redan i översiktsplan för att få genomslag i detaljplanering och projektering. Det finns omfattande kunskap från svensk forskning som visar på hur den fysiska miljöns utformning påverkar barn och ungas hälsa och välbefinnande samt utveckling. Forskare vid flera svenska universitet har studerat sambanden mellan förskolegårdars kvalitet och barns hälsa och sett hur det krävs en viss rymlighet för att lekflöden ska uppstå och utvecklas väl över en förskolegård. Barn på förskolor med gårdar över 3000 kvadratmeter utmärker sig med en generellt bättre hälsa vad gäller sömn, koncentration, infektioner, välbefinnande och lagom med solstrålning. Det finns också en brytpunkt vid över 6000 kvadratmeter då barn med de största gårdarna tillgodogör sig ytterligare fysisk aktivitet under dagen. Barn i förskola och grundskola är hän visade till den miljö som finns på och i direkt anslutning till sin skolgård under stor del av sin vakna tid, vilket ställer höga krav på dess utformning.

Eftersom Bodens kommuns fördjupade översiktsplan innehåller planer på flera ny- och ombyggnationer av skola och förskola föreslår Region Norrbotten att Bodens kommuns utvecklar planen med riktlinjer för hur planering ska ske av skolor och förskolor, vilken kvalitet och storlek friytor och utemiljöer ska ha. Betydelsen av tillgänglig naturmiljö i anslutning till skolor och förskolor är mycket stor för att skapa och behålla hälsofrämjande miljöer för barn och unga.

Regional utvecklingsstrategi Norrbotten 2030 (2019) lyfter i det horisontella perspektivet nationella minoriteter och urfolk som en unik tillgång i regional utveckling och understryker betydelsen av att stödja deras kultur, språk, historia och näringar. I den fördjupade översiktsplanen nämns rennäring under ett avsnitt om skog under rubriken naturresurser och det har kanske sin förklaring i att planområdet inte berör renbete i någon större omfattning. Det går dock inte att utröna i samrådsredogörelsen om någon särskild dialog genomförts med berörda samebyar inom eller i anslutning till planområdet. Region Norrbotten föreslår att Bodens kommun utvecklar resonemanget i den fördjupade översiktsplanen kopplat till den regionala utvecklingsplanens horisontella perspektiv om att nationella minoriteter och urfolk är en unik tillgång i samhällsplaneringen.

Kommentar:

Som Region Norrbotten beskriver i sitt yttrande finns jämställdhetsperspektivet genomgående i den fördjupade översiktsplanen. Bodens kommun anser att detta är tillräckligt utifrån den fördjupade översiktsplanens planeringsnivå.



Bodens kommun har ett antaget funktionsprogram med riktlinjer för utemiljöer. Bodens kommun ser därför ingen anledning att ta fram särskilda riktlinjer i den fördjupade översiktsplanen. Flertalet gröna miljöer i anslutning till förskolor och skolor pekas ut i den fördjupade översiktsplanen.

Utställningshandlingen kompletteras under del D: allmänna intressen med nytt kapitel för rennäringen.

Ett hållbart Norrbotten gör världen bättre

Region Norrbotten, Länsstyrelsen och Norrbottens Kommuner har undertecknat en avsiktsförklaring om att bidra till att Agenda 2030 kan genomföras. Avsiktsförklaringen Agenda 2030 innebär att främja, direkt eller indirekt genomförandet inom ramen för ordinarie verksamheter. Region Norrbotten gör detta bland annat genom att under denna rubrik i yttranden om översiktsplaner diskutera hur planen förhåller sig till målen i Agenda 2030.

Det är positivt att Bodens kommuns fördjupade översiktsplan och trafik- och parkeringsstrategi tydligt tar upp Agenda 2030 som en förutsättning för hållbar utveckling och diskuterar planernas riktlinjer i förhållande till de globala målen i agendan i konsekvensbeskrivningen. Många förutsättningar för att nå målen i Agenda 2030 är starkt kopplade till samhällsplanering generellt och planering av resurser som mark och vatten i synnerhet. Översiktliga planeringsdokument som översiktsplaner och fördjupade översiktsplaner sträcker sig över lång tid och tar ofta sikte på 2030 eller längre fram då de globala målen ska vara uppnådda. Därför önskar Region Norrbotten att Bodens kommun hade gått steget längre och gett skarpare vägledning vad gäller prioriteringar eller fördjupning där målkonflikter finns eller uppstår i den planerade framtida markanvändningen, till exempel att mål 15 Ekosystem och biologisk mångfald, kan stå i motsättning till mål 9, Hållbar industri, innovationer och infrastruktur. Detta är en viktig vägledning för en fortsatt hållbar fysisk planering i detaljplaner, bygglov och efterkommande markprojektering och gestaltning av offentliga platser, grönstrukturer, trafikmiljöer och planering av bostäder.

Kommentar:

I strategisk plan har Bodens kommun fastställt fokusområden för prioritet av målområden i Agenda 2030. Ett av fokusområdena är Samhällsbyggande där utvecklingsmål för kommunen är fastställda. Fördjupad översiktsplan har utgått från den strategiska planen och dess prioriteringar. Bodens kommun anser därmed att detta i nuläget är tillräckligt.

Hög livskvalitet i attraktiva livsmiljöer


Regional utvecklingsstrategi Norrbotten 2030 har ett antal mål under insatsområdet hög livskvalité i attraktiva livsmiljöer som den fysiska samhällsplaneringen kan påverka: • En livskraftig region, där indikatorn är att Norrbotten ska ha minst 260 000 invånare och verka för att andelen män och kvinnor samt unga kvinnor och män är i samma nivå som riket. • Attraktivt boende och närmiljö, där indikatorn är att det behöver byggas minst 1500 bostäder per år för att mäta länets bostadsbehov. • Begränsad miljöpåverkan, där indikatorn är inga nettoutsläpp av växthusgaser, Växthusgasutsläpp från inrikes transporter ska minska med 70 procent senast år 2030, 50 procent effektivare energianvändning 2030 och 100 procent förnybar elproduktion 2040. • Ökad delaktighet och grundläggande samhällsservice, där indikatorn är att 98 procent av alla hushåll och företag ha tillgång till 1Gbit/s år 2025 och att övriga 2 procent har tillgång till 100Mbit/s. • God och jämlik hälsa, där indikatorn är att ohälsotalet för kvinnor och män 16-64 år ska minska och ligga på högst 25 procent. Jämställdhet mellan könen ska eftersträvas.

En livskraftig region

Planen har en stark näringslivskoppling och sticker ut med särskilt fokus på hästnäring och hästnära boende i centrum. Region Norrbotten tycker att det är positivt att planen avsätter mark för sådan verksamhet i tidiga skeden, eftersom den kräver större ytor. Bodens kommuns satsning på spelutveckling som framtidsbransch där de studerande kan bo i närområdet vid Boden business park är även det ett bra initiativ för att vara en attraktiv plats som unga vill bosätta sig på.

Attraktivt boende och närmiljö

Regional utvecklingsstrategi Norrbotten 2030 har ett mål om att det behöver byggas minst 1500 bostäder per år för att möta länets bostadsbehov. Region Norrbotten tycker att Bodens kommun ska maximera sitt strategisk gynnsamma läge i en livskraftig arbetsmarknadsregion och möjliggöra för bostads byggande i olika kostnadsklasser och olika boendeformer, både på landsbygd och i tätort med goda kommunikationer till angränsande kommuner. Region Norrbotten vill lyfta att det är positivt att Bodens kommun i sin fördjupade översiktsplan adresserar den demografiska utmaning som en allt äldre befolkning innebär. Planen visar på en viljeinriktning som tydligt hanterar behovet av ett varierat bostadsutbud för äldre med olika typer av boendemöjligheter anpassat till individers likväl som verksameters behov. Särskilt positivt är det att planen lyfter behovet av en utemiljö med god kvalité som är anpassad till målgruppen. God kunskap finns om att tillgången till naturmiljöer och utevistelse har tydlig påverkan på människors hälsa och välmående. Även utsikt från sin bostad har betydelse. Region Norrbotten skulle önska att Bodens kommun går steget längre och formulerar riktlinjer kring grönstruktur och kvalitéer för utemiljö i anslutning till boenden för äldre i den fördjupade översiktsplanen.



Den fördjupade översiktsplanen har ett väl utvecklat resonemang om olika typer av grönstruktur och dess betydelse för klimatanpassning, biologisk mångfald och för att skapa attraktiva livsmiljöer. Den beskriver att friluftsnatur och grönområden är en värdefull livsmiljö för människor, växter och djur. Människor värderar grönska högt när de väljer var de vill bo och en väl utvecklad grönstruktur höjer kommunens attraktivitet som både bostads- och besöksort. Region Norrbotten gläds åt formuleringen att grönstruktur ska betraktas som en resurs som ska värderas lika högt som övrig infrastruktur och kommer med intresse att följa hur detta tar sig uttryck i Bodens framtida planering.

Kapitlet om grönstruktur har rubriken grön- vit och blåstruktur. Region Norrbotten ser dock inte att vitstruktur behandlas i kapitlet och ser gärna att Bodens kommun utvecklar den delen av planen. Trots att vi i Norrbotten har ett klimat som innebär att marken är snötäckt ungefär halva året är det vanligt att den aspekten inte får det utrymme i översiktlig planering som den förtjänar. Snö är en fantastisk resurs som ger många tillfällen till mervärde, men måste samtidigt planeras för både utrymmesmässigt och miljömässigt.

Begränsad miljöpåverkan

Region Norrbotten anser att Bodens kommun har gjort ett arbete med hög kvalitet i den fördjupade översiktsplanen avseende klimatanpassning, ex klimatanpassningsstråk som är gröna för att omhänderta dagvatten och skyfall och en väljord dagvattenstrategi med tydliga riktlinjer. Bodens kommun utmärker sig med långsiktiga och strategiska satsningar på avfalls- och miljöteknik och planen visar på tydlig viljeinriktning mot en hållbar utveckling avseende avfall. Region Norrbotten även vill lyfta den nya regionala Norrbottens klimat- och energistrategi 2020–2024 som ett planeringsunderlag.

Ökad delaktighet och grundläggande samhällsservice

Bodens kommun uppger i sin plan att 83 procent av hushållen i kommunen hade 2018 tillgång till bredband med minst 100Mbit/s. Region Norrbotten skulle gärna se ett resonemang om hur kommunen bedömer att de nationella målen om 95 procent (100Mbit år 2020) respektive 98 procent (1Gbit år 2025) ska nås. För den regionala utvecklingen i länet är tillgången till bredband en avgörande faktor och påverkar inte minst möjligheterna att bo och verka i gles- och landsbygd. Tätorternas bredbandsmöjligheter med fiber definierar nivån på de digitala tjänsterna. Det finns en stor risk att det skapas ett ”minoriteternas utanförskap” då glesbygden saknar fiber och därför inte kan tillgodo-göra sig de möjligheter som kommer av ett fullt utbud av digitala tjänster baserade på fiberbredband. Region Norrbotten vill därför speciellt trycka på vikten av att analysera antalet uppkopplade fastigheter i områden med tillgång till fibernät eller fast bredband för att om möjligt kunna stimulera dessa fastighetsägare att ansluta sig till fibernätverket.

God, jämlik och jämställd hälsa


Det är positivt att den fördjupande översiktsplanen hänvisar till de nationella folkhälsopolitiska målen som underlag och visar på samhällsplaneringens tydliga betydelse för folkhälsan. Planen behandlar på ett bra sätt hur översiktlig planering har betydelse för folkhälsan. Region Norrbotten vill även lyfta den regionala folkhälsostrategin, Norrbottens folkhälsostrategi 2018-2026, som ett regionalt planeringsunderlag. Strategin innehåller regionala folkhälsomål och kunskap om länets befolkning. Kännedom om den egna befolkningen och var ohälsan finns är viktig kunskap för att kunna vidta effektiva och anpassade åtgärder.

Region Norrbottens folkhälsocentrum tar fram en kommunprofil för länets kommuner där hälsoindikatorerna beskrivs utifrån demografi och socioekonomi (ålder, kön, utbildning, sysselsättning/yrke, födelseland m.m.) som står att hitta på Region Norrbottens hemsida. Statistiken är framtagen som ett underlag för lokal och regional nivå om var folkhälsoinsatser är mest nödvändiga. I början av 2020 kommer uppdaterad statistik och kommunprofiler baserade på 2018 siffror. Region Norrbotten föreslår att denna nya statistik arbetas in i den fördjupade översiktsplanen till nästa skede i planprocessen och att Norrbottens folkhälsostrategi 2018-2026 bifogas planeringsunderlagen. Region Norrbotten vill passa på att uppmärksamma på att arbete har påbörjats med att undersöka behovet och intresset hos regionala aktörer inom samhällsplanering för kunskapshöjande och fördjupande insatser inom hälsofrämjande fysisk samhällsplanering där Norrbottens arktiska klimat utgör grunden. Arbetet utförs inom ramen för Region Norrbottens egen handlingsplan som beskriver 118 åtgärder organisationen ska vidta, ibland själv och ibland tillsammans med någon annan, för att bidra till att främja hälsa och verkställa den regionala folkhälsostrategin. Alla kommuners samhällsplanerare kommer att bli inbjudna att delta och komma med inspel avseende hur behovet i regionen ser ut.

Fysisk planering på kommunal och regional nivå

I Regional utvecklingsstrategi Norrbotten 2030 som antogs 2019 lyfts att det regionala utvecklingsansvaret nu finns på en enhetlig nivå i hela Sverige. Detta skapar förutsättningar och nya möjligheter att stödja och hjälpa kommunerna i deras planering. Det nya planeringslandskapet kräver att kommuner, regioner och stat samarbetar mer för att lösa frågor om bland annat bostadsförsörjning, kollektivtrafik, infrastruktur, natur- och kulturmiljöer och jordbruksmark. Med regional planering kan frågor lyftas i ett större regionalt perspektiv och över kommungränser, för att tillsammans hitta fler samordningseffekter och smartare prioriteringar.

Förslag till åtgärder i Regional utvecklingsstrategi Norrbotten 2030 är att skapa metoder för samverkan, samordning och samhandling kring mellankommunala frågor mellan kommun, region och stat, stimulera dialog om hur den fysiska planeringen och andra utvecklingsinsatser kan bidra till ett ökat samspel mellan länets tätorter och landsbygder



samt att skapa en strukturbild för Norrbotten, som kopplar samman den regionala utvecklingsstrategin med kommunernas översiktsplaner. Region Norrbotten kommer under 2020 att starta upp arbetet samt definiera utformning och innehåll för Strukturbild Norrbotten i samverkan med andra regionala aktörer och kommunerna.

Bodens kommuns fördjupande översiktsplan lyfter fram sitt strategisk fördelaktiga läge för elintensiva näringar med tanke på Bodens goda kraftförsörjning med förnybar elproduktion. Region Norrbotten vill uppmärksamma på att Regional elnätsanalys är under framtagande som kommer att vara klar under våren. Bodens kommuns input i detta arbete är av hög betydelse och resultatet kan samtidigt bli ytterligare ett planeringsunderlag för Bodens kommun att ta med i planens fortsatta skede efter samrådstiden.

Kommentar:

Den fördjupade översiktsplanen innehåller ett omfattande kapitel om grönstruktur och har föregåtts av ett stort arbete för de utpekandena och ställningstagandena som är gjorda. Grönstrukturområdena har pekats ut utifrån ekologiska, sociala och klimataspekter. Bodens kommun anser att särskilda riktlinjer för grönstruktur och kvalitéer för utemiljö i anslutning till boenden för äldre innebär en mer detaljerade planeringsnivå än den som den fördjupad översiktsplanen avser. Utställningshandlingen kompletteras med ett avsnitt om vitstruktur.

Bodens kommun noterar Region Norrbottens synpunkt om vikten av att analysera antalet uppkopplade fastigheter i områden med tillgång till fibernät eller fast bredband för att om möjligt kunna stimulera dessa fastighetsägare att ansluta sig till fibernätverket. Även detta anser Bodens kommun vara på en mer detaljerad nivå än den som den fördjupade översiktsplanen avser.

Bodens kommun är väl förtrogen med regionala folkhälsostrategin och dess innehåll har, i tillämpliga delar för Bodens kommun, omhändertagits i styrdokument som strategisk plan och genom det sektorsövergripande arbetet i Rådet för trygghet och hälsa. I fördjupad översiktsplan har bedömningar gjorts utifrån tillämpliga målområden med grund i kommunala uppföljningar och analyser. Gällande statistiska underlag har kommunen i nuläget en stor mängd utarbetad och systematiserad statistik för sin planering, på stadsdelsnivå och övergripande.

Bodens kommun noterar Region Norrbottens avsikter när det gäller regional samhällsplanering och kommande insatser inom ramen för Region Norrbottens handlingsplan.

Bodens kommun deltar gärna i dialogen om eventuellt behov av en regional elnätsanalys.

Norrboten har unika natur- och kulturvärden

I Regional utvecklingsstrategi Norrbotten 2030 och i Kulturplan för Norrbotten 2018-2021 finns ett antal förslag till åtgärder vad gäller natur och kulturvärden som påverkas i stor grad av översiktlig fysisk planering. Insatserna rör bevarande, utveckling och tillgängliggörande av natur- och kulturmiljöer, främjande av ett breddat näringsliv genom att skapa innovativa miljöer utifrån kultur, kulturarv och naturmiljöer, och tillgängliggörande och säkerställande av långsiktig lokal och regional förvaltning av kultur, natur och kulturmiljöer.

Region Norrbotten anser att Bodens kommuns fördjupade översiktsplan är överlag mycket bra ur kulturmiljösynpunkt. Den tar upp mångfald i kulturmiljöer, ger tydliga riktlinjer och motiverar sina ställningstaganden. Ett fåtal detaljer skulle dock behöva förtydligas. Nya tillägg i kulturhistoriskt värdefulla miljöer ska enligt översiktsplanen särskilja sig. Här skulle även en riktlinje om tillvägagångssätt kunna beskrivas. Ska nya arkitektoniska tillägg därtill underordna sig de kulturhistoriskt värdefulla byggnaderna? Vilka krav ställs på arkitektur, material och gestaltning? Riktlinjer för utveckling och nybyggnation inom Riksintresse Boden [BD 74] finns angivet. Det skulle vara fördelaktigt om riktlinjer för andra riksintressen skulle definieras. Generellt sett kan planen bli bättre på att vägleda i materialval, då detta är en fråga som inte bara berör kulturmiljövärden utan är en viktig fråga ur klimatsynpunkt.

Kommentar:


Bodens kommun jobbar med frågor om kulturmiljöerna på många olika sätt. Dels handlar det om att göra informationen tillgänglig men också förståelig för alla de områden som formellt är skyddade enligt miljöbalken, kulturmiljölagen samt plan- och bygglagen. Sen handlar det också om hur vi arbetar med bebyggelsen i stort, varje sig det är skyddat eller inte. Samhällsbyggnadskontoret och kultur-, fritid och unga har tillsammans med en bebyggelseantikvarie tagit fram en redovisning av kulturhistoriskt värdefulla bebyggelsemiljöer, allt från kyrka och byggnadsminne till kataloghus och miljonprogram. I denna skrift utgör bland annat karaktär och historisk kontext, för alla områden i Bodens centrum, där förvaltning men också utveckling är en viktig del. Denna har utgjort underlag till den fördjupade översiktsplanen.

Bodens kommun har riktlinjer för alla typer av riksintressen såväl kulturmiljövärden som för totalförsvaret och kommunikationer. Bodens kommun bedömer detta som tillräckligt utifrån den fördjupade översiktsplanens planeringsnivå- och tidshorisont. Kommunen noterar Region Norrbottens synpunkt om ytterligare vägledning gällande material- och kulörtval som definitivt kan påverka miljö- och klimatfaktorer.

Insatsområdet Hållbara transporter och tillgänglighet

Regional utvecklingsstrategi Norrbotten 2030 har två mål under insatsområdet Hållbara transporter och tillgänglighet som den fysiska samhällsplaneringen påverkar utfallet:

- Norrbotten ska bli bättre på att möta förväntningarna på tillgänglighet, där indikatorn är



andelen resande med kollektivtrafik ska öka till 25 procent år 2030. • Norrbotten ska ställa om transporter för ett mer hållbart samhälle, där indikatorn är att andelen lastat/lossat gods med lastbil ska minska och överföras till järnväg och sjöfart.

Inom ramen för Länstransportplanen har Region Norrbotten prioriterat att förbättra trafiksäkerheten på väg 97 genom att bygga om den olycksdrabbade vägsträckan till mötesfri väg. Sträckan mellan tätorterna Boden, Sävast och Luleå är en viktig pendlingssträcka i den gemensamma arbetsmarknadsregionen som stärker regionens utveckling av arbetsmarknad och näringsliv. Väg 97 är också ett viktigt stråk som sammanbinder orterna Luleå och Jokkmokk, inte minst då det gäller besöksnäringen. Väg 97 är också en viktig uttryckningsväg till Sunderby sjukhus för hela Norrbotten.

Region Norrbotten vill lyfta att Noden Boden har en viktig funktion i utvecklingen av pendeltågstrafik i Norrbotten när persontrafik på Haparandabanan startar 2021. Visionen om ett samordnat upplägg med linjerna Kiruna-Luleå, Umeå-Luleå, Haparanda-Luleå och pendel Boden-Luleå som möts samtidigt i Boden 3-4 gånger per dag ger smidiga omstigningsmöjligheter i samtliga riktningar. Visionen Noden Boden förutsätter vissa åtgärder på Boden C som till stor del handlar om Trafikverkets anläggning. I det fortsatta arbetet med utvecklingen av Boden C har Bodens kommun en viktig roll i planeringen för att öka tillgängligheten och skapa en attraktiv bytespunkt men också att bidra till ”Hela resan perspektivet” och ett transportslagsövergripande synsätt.

Region Norrbotten välkomnar ett tydligt inkluderande av kollektivtrafiken i den tidiga planeringen av nya bostads- och verksamhetsområden vilket bidrar till en utveckling av den regionala infrastrukturen.

Kommentar:

Både den fördjupade översiktsplanen och trafik- och parkeringsstrategin innehåller globala, nationella, regionala mål men även lokala mål och ställningstaganden som kommunen måste förhålla sig till. Av regionala mål och planer beskrivs den regionala utvecklingsstrategin, länstransportplanen, det regionala trafikförsörjningsprogrammet och SARETS – Samverkan Regional Trafikstrategi med fokus på arbets- och studiependling i regionen som består av Bodens, Piteå, Älvsbyns, Kalix och Luleå kommuner. Den strategiska inriktningen är Hållbara resor och transporter i ett hållbart, attraktivt och levande Boden.

De fem samarbetsområden som beskrivs i den regionala trafikstrategin är Regionalt samarbete, Utvecklad kollektivtrafik, CO₂-snåla transporter och klimatsmarta bilresor, Fysisk infrastruktur och Gemensam mobility management. Tillsammans bidrar dessa till att nå ett mer hållbart transportsystem. Fokus är arbets- och studiependling, vilket främst prioriteras och genomsyrar samtliga samarbetsområden.



Politiska partier

Bodenalternativet

Bodenalternativet vill till att börja med ge samhällsbyggnadskontoret beröm för ett grundligt och väl utarbetat underlag för en fördjupad översiktsplan. Planen är innehållsrik, pedagogiskt utformad och ett mycket bra underlag för framtida planering.

Befolkningsutveckling

En övergripande faktor som har stor betydelse för all samhällsplanering är frågan om kommunens befolkningsutveckling. I all planering som tagits fram under senare år har målet om 30 000 invånare år 2025 varit en grundförutsättning. Nu, endast 5 år innan målsättningen ska vara uppfylld anser Bodenalternativet att målet bör ses över. En något förändrad målsättning innebär dessutom en mer realistisk syn på planering i olika avseenden men även på kommunens investeringsbehov vad beträffar förskolor, skolor och andra samhällsfastigheter. En realistisk målsättning, som även den fordrar krafttag av både kommun och näringsliv anser Bodenalternativet istället borde omformuleras till 30 000 invånare år 2030.


Bostäder i centrum

Bodenalternativet vill understryka behovet av fler bostäder i centrum med en blandning av bostadstyper och upplåtelseformer. Förutsättningar för förtätande bebyggelse är god på flera av de centrala kvarteren, inte minst Kv. Narcissen, Kv. Enen, fd. Lundagårdstomten mfl. Inför bebyggelse i de centrala kvarteren måste en övergripande plan upprättas för hur behovet av bilparkering säkerställs.

Sävast och Sävast centrum

I det senaste "tomtsläppet" i Sävast visade det sig att intresset för tomter i området fortsatt är mycket stort därför anser Bodenalternativet att "tempot" måste höjas för att snabbt åstadkomma fler villaområden i området för att svara upp mot efterfrågan. Möjligen skulle kommunen peka ut fler tänkbara områden för bostäder, i riktning mot Luleå, i den fördjupade översiktsplanen. I det framtida detaljplanearbetet bör även möjligheten att etablera trygghetsboende eller särskilt boende i området övervägas.

Bodenalternativet anser vidare att centrum i Sävast bör utvecklas på olika sätt för att fler verksamheter ska lockas till etablering i området. En fråga som bör belysas mer i detalj är



frågan om vad en centrumetablering bör innehålla men också var en centrumetablering egentligen ska ligga med tanke på den expansion som pågår i området.

Dubbelspår

Den fördjupade översiktsplanens prioritering av en dubbelspårsutbyggnad med möjlighet till en utvecklad pendeltågstrafik med stationslägen vid södra Svartbyn och övre stadsdelen (röda torget) är bra. I det sammanhanget är det även viktigt att kommunen i samverkan med Trafikverket ser över logistik och tillgänglighet till samtliga järnvägsspår på spårområdet vid resecentrum.

Nylandsleden


Bodenalternativet betraktar Nylandsleden som en förutsättning för att byggnation av dubbelspår Boden-Luleå verkligen ska kunna genomföras med anledning av den "trånga" befintliga passagen vid Hermelinsgatan. Därför anser Bodenalternativet att Nylandsleden ska vara ett prioriterat infrastrukturstråk. Om den befintliga detaljplanen förverkligas förenas Torpgårdens östra och västra industriområde på ett sätt som gynnar de verksamheter som finns där men kommer även att innebära positiva effekter för transporter inom och till området. Trafikflödet kommer att förbättras på många sätt, bland annat förkortas räddningstjänstens utryckningsvägar till flera bostadsområden. Infarten till centralorten kommer att bli trevligare och även attraktiv för nya etableringar kring den stora rondellen vid riksväg 97.

Infrastruktur till Svartbyns industriområde

Markreservatet för infrastruktur till Svartbyns nya industriområde måste prioriteras för att säkerställa förbindelsen till järnväg och riksväg 97. En väl fungerande infrastruktur är en grundförutsättning för att industriområdet ska vara attraktivt att etablera sig på. Den planerade förbindelsen innebär dessutom att trafiksäkerheten i området förbättras då huvuddelen av tung trafik kan ledas till området efter detta stråk och utanför befintlig bebyggelse. Sambandet mellan bostadsområdet och området för friluftsliv måste, som det framgår i förslaget säkerställas genom planskilda GC-vägar/skoterleder.

Saluhall

För att lyfta värdet av lokalproducerade varor av olika slag anser Bodenalternativet att kommunen i någon form borde avsätta och planera ett område i kommunens centrala delar där möjlighet för etablering av en mindre saluhall kan förverkligas. Bodenalternativet tror att bara genom att lyfta värdet av en sådan hall och föra ett resonemang kring effekter av en



sådan verksamhet kan man komma ytterligare ett steg till fler producenter och fler aktörer för ökad andel lokalproducerade varor. För att få kallas saluhall måste tillgång och försäljning av livsmedel som kött, fisk, skaldjur samt frukt och grönt ske. Även utvalda delikatesser, kryddor och blommor. I moderna saluhallar finns oftast mindre restauranger och caféer.

Kvarnängen

Friluftsområdet på Kvarnängen har en till stora delar outvecklad potential vilket tydligt framgår i planen. Området bör därför planeras mer detaljerat för olika aktiviteter och mötesplatser med utgångspunkt ur det som anges i förslaget. Områdets centrala läge, närhet till Bodträsket, kyrkan och nätverk av gång- och cykelstråk måste tas till vara på ett klokt sätt. Kanske skulle en saluhall på Kvarnängen bli en attraktiv och mångkulturell mötesplats.

Hästtomter

I direkt anslutning till väg 356 i området som i förslaget till fördjupad översiktsplan anges som "Fjälltorpet", nordost om Erikslund, anser Bodenalternativet att ytterligare ett område för hästverksamhet och/eller hästnära boende skulle kunna detaljplaneras.

Idrott och friluftsliv


Det är en stor styrka att det finns många möjligheter för motion och friluftsliv för Bodensarna. Den fördjupade översiktsplanen har många alternativ till promenadstråk, grönytor och friluftsliv vilket är viktiga indikatorer för ett bra närhetsliv. På sidan 77 i planen finns flera idrottsanläggningar uppräknade, den listan bör utvecklas med fler anläggningar, till exempel BodenArenan och Björknäsområdet.

Utfart till riksväg 97

En utfart till riksväg 97 bör anordnas i "Sävast norra". Bodenalternativet bedömer att en utfart till södergående körfält kan anordnas på förhållandevis enkelt sätt. Utfarten skulle avlasta Svängleden genom Sävastön och minska påverkan av buller och avgaser och andra störningar i bostadsområden längs Svängleden. Frågan bör prioriteras vid kontakter med trafikverket och även finnas med i någon form i den fördjupade översiktsplanen.

Skoterleder

Förslaget till fördjupad översiktsplan berör inte i någon större omfattning möjligheter och förutsättningar för skotertrafik i tätortens ytterområden och inte heller "smarta" anslutningar till viktiga servicepunkter för denna typ av färdmedel. Skotertrafiken ökar allt mer och borde



därför ges ett särskilt utrymme i den fördjupade översiktsplanen. Bodenalternativet anser att skoterledernas utformning och anslutning till exempelvis bränsleanläggningar bör studeras närmare liksom placering av uppställningsplatser i anslutning till lederna för att tillgängligheten och trafiksäkerheten ska bli bättre.


Trafik- och parkeringsstrategi

Trafik- och parkeringsstrategin ger en bra bild av nuläget men saknar konkreta förslag till förändringar. Även om dokumentet ska utgöra en generell strategi för framtiden bör konkreta förslag arbetas fram i samband med att den fördjupade översiktsplanen bearbetas, samråds och fastställs. Trafik och parkeringsfrågor anser Bodenalternativet är viktiga delar av den fördjupning som ska ske i samband med denna process. Några frågor som Bodenalternativet anser bör belysas redan i detta skede är:

- Hur kommer man till rätta med den avgränsande effekt riksväg 97 och stambanan har i övre stadsdelen (röda torget). Trafiken från Sveafältet till centrum begränsas av en "barriär" med flera avgränsningar och innebär stora risker för främst gång- och cykeltrafikanter. Vid en etablering av en pendeltågsstation kommer dessutom trafikflödet förmodligen att öka avsevärt i området.
- Trafikflödet i centrum är i flera avseenden bristfälligt och fullt av risker. En fråga som behöver belysas är frågan om Kyrkgatan behöver vara öppen för genomfartstrafik, en annan är frågan om lokalbussarnas på och avstigningsplatser liksom behovet av parkeringsplatser och lokalisering av dessa.
- I de centrala delarna av Boden finns flera fastighetsägare, däribland Bodenbo, som endast i liten omfattning erbjuder besökare några parkeringsalternativ. I huvudsak hänvisas till gatuparkering eller kommunens platser. En översyn och samordning av parkeringar bör göras tillsammans med de stora fastighetsägarna.
- Hur kan hastighetsbegränsningarna kännas naturliga och anpassade till risker och trafikintensitet. Nuvarande hastighetsbegränsningar bör ses över i de centrala delarna liksom i de tätortsnära bostadsområdena. En enhetlig struktur där tillåtna hastigheter fastställs i en detaljerad plan bör arbetas fram.

När det gäller trafik- och parkeringsstrategins strategiska inriktning håller Bodenalternativet med om att gång- och cykeltrafiken ska ges förutsättningar för att verkligen bli "det naturliga valet". Bodenalternativet vill dock lyfta behovet av väl fungerande trafikleder och parkeringsmöjligheter för bland annat den trafik som kommer från kommunens ytterområden där gång- och cykel inte är något alternativ och där det saknas kollektivtrafik.

Bodenalternativet anser inte att den föreslagna prioriteringsordningen ska fastställas i den form den angetts i strategin. I vissa så kallade konfliktpunkter kan det till och med vara så att just biltrafiken ska prioriteras högre än andra trafikslag.



Strategin bör utformas på ett sådant sätt att alla trafikslag ges ett mer likvärdigt utrymme, där man istället strävar efter vinn/vinn effekter i form av framkomlighet, trafiksäkerhet och bättre miljö.

Kommentar:

Samhällsbyggnadskontoret noterar Bodernalternativets önskan om en omformulering av befolkningsmålsättningen. Den fördjupade översiktsplanen har tidsperspektivet till år 2025, men gör utblickar mot år 2040. Planförslaget förhåller sig till antagen befolkningsmålsättning och hanterar inte i planprocessen en eventuell förändring av denna.


Den fördjupade översiktsplanen möjliggör för byggnation av bostäder i centrum genom att peka ut förtätningzoner samt specifika områden för nya bostäder exempelvis kvarteret Narcissen och Tjärnbacken. Den fördjupade översiktsplanen innehåller även rekommendation till delområdet Bodens centrum som främjar en blandning av bostadstyper, upplåtelseformer och gestaltning. Pakeringsfrågan hanteras inom trafik- och parkeringsstrategin. I denna pekas framtagandet av en parkeringspolicy inklusive parkeringstal ut som fortsatt arbete.

I den fördjupade översiktsplanen pekas flera områden ut för nya bostäder i Sävast. Dels genom "nya områden" i form av exempelvis Sävastudde och Källdal men även förtätning av befintliga miljöer i Sävast centrum och Boden Business Park. Område för bostäder pekas även ut i Sävastnäs. Den fördjupade översiktsplanen ger förslag på två centrumnoder i Sävastområdet där Boden Business Park och Sävast centrum (där ICA Nära Sävast är lokaliserad) utgör noderna. Utpekandet av centrumnoder grundar sig på en handelsutredning genomförd av WSP 2017. I rekommendation till delområde Sävast och Sävastön anges att "Sävast torg med omgivande ytor ska utvecklas för att skapa en trivsamt och mer inbjudande mötesplats för alla åldrar. Vid förtätning ska tillkommande byggnaders skala och placering bidra till att definiera Sävast centrum som närcentrum. Sävast centrum ska ses som en viktig nod i området för möten och interaktion för alla." Till samma delområde anges även att det är möjligt med mindre handelsetableringar och service i anslutning till Boden Business Park.

Samhällsbyggnadskontoret delar Bodensalternativets synpunkt om vikten av samverkan vid utveckling av dubbelspår, nya stationslägen samt Resecentrum. I Del D: Allmänna intressen Transportinfrastruktur och kommunikationer innehåller en beskrivning av bland annat utvecklingen av dubbelspår och Resecentrum.

I planförslaget pekas prioriterade stråk för infrastruktur ut. Dessa stråk är befintliga och viktiga för det sammanhängande transportsystemet. Nylandsleden kvarstår i utställningshandlingen som utvecklingsstråk för infrastruktur genom att stråket behöver tillkomma genom Nylandsledens genomförande.

Samhällsbyggnadskontoret delar Bodensalternativets synpunkt om vikten av markreservatet för infrastruktur för utvecklingen av verksamhetsområdet Svartbyn.



Utifrån den fördjupade översiktsplanens planeringsnivå anser Samhällsbyggnadskontoret det vara för detaljerat att peka ut läge för ny saluhall. Däremot pekas verksamhetsområden och områden för både bostäder och verksamheter ut. Inom dessa områden finns möjlighet till en saluhallslokalisering.

Samhällsbyggnadskontoret noterar Bodenalternativets önskan om en fortsatt mer detaljerad planering av Kvarnängen.

Området market Fjälltorpet ligger utanför planområdet för den fördjupade översiktsplanen. Utifrån detta tas inte förslaget på nya häststomter med.

Samhällsbyggnadskontoret inväntar beslut gällande inriktning för Boden arena och Björknäsområdet. Möjlighet finns till expansion för Bodenarenaområdet genom områdets kategorisering för verksamheter samt rekommendationen ”Området kring Boden arena ska ge möjlighet till att expansion och ska beaktas vid lokalisering av Kårbackens östra del. ”


Utställningshandlingen kompletteras med ett utvecklingsstråk som representerar en ytterligare utfart till riksväg 97 i norra delen av Sävast.

Bodens kommun har, i samarbete med skoterföreningarna, identifierat huvudstråk för skotertrafiken som anknyter till viktiga målpunkter. Utifrån det genomförda arbetet anser Bodens kommun att frågan inte behöver behandlas i den fördjupade översiktsplanen eller trafik- och parkeringsstrategin.

Vad avser synpunkter om väg 97 och stambanan i övre stadsdelen och dess barriäreffekter kan i nuläget hänvisas till den åtgärdsvalsstudie som Trafikverket genomförde under 2018-2019. En åtgärd som i studiens tidiga skede prioriterades bort är planskildhet vid järnvägs korsningen på Drottninggatan utifrån att andra mindre åtgärder anses kunna få samma önskad effekt och sett till kostnad samt hållbarhet. En planskildhet vid järnvägen skulle enligt studien inte heller leda till minskad attraktivitet att färdas med bil utan tvärtom förbättra kapaciteten för fordonstrafikanter att färdas med bil lokalt, vilket skulle motarbeta mål som finns uppsatta av kommunen, regionen, samt nationella och globala mål.

Som beskrivs i inledningen av trafik- och parkeringsstrategin handlar ställningstagandena om funktion och principer snarare än detaljer. Frågor om specifik vägutformning, detaljerade trafiklösningar, skötsel- och driftsfrågor med mera hanteras i andra dokument. Aktivitetsåtgärder som beskrivs i kapitlet för fortsatt arbete är exempelvis inventering (parkering, trafikflöden mm), identifiering (passager) och utveckling av trafiksituationen som ingår i vägghållares normala kontinuerliga arbete. Vägvisning, parkeringspolicy, cykelplan, riktlinjer för kollektivtrafik och mobility management ingår som förslag på styrande dokument i det fortsatta arbetet.

Den prioritering av trafikslag som beskrivs i trafik- och parkeringsstrategin bör fortsatt gälla. Prioriteringen avser konfliktpunkter och tar givetvis hänsyn till typ av område och gata/väg. Det kan mycket väl vara så som Bodenalternativet anger att biltrafiken ska prioriteras på vissa platser. Handboken Rätt fart i staden stödjer arbete med att anpassa



trafiksystemet till stadens förutsättningar istället för det omvända och är avsedd att användas som stöd för kommuner vid hantering av övergripande trafikfrågor. Tre viktiga begrepp är Stadsbyggnadskvaliteternas nivåer, trafiknätets indelning (funktionsindelning av bilnätet enligt TRAST, huvudnät/lokaltät) och Livsrumsmodellen (frirum, integrerat frirum, mjuktrafikrum och integrerat transportrum).

Målet är att skapa förutsättningar för ett balanserat, hållbart, tryggt, säkert och tillgängligt transportsystem ur helhetsperspektiv och ge vägledning och underlag för avvägningar mellan olika intressen och påverkansåtgärder.

Centerpartiet

Kläppenområdet

Friluftsområden är viktigt. Vill att tillgängligheten och stråket runt Bodträsket bevaras. Skulle kunna ta bort sly i området. Önskar att området (slutning upp mot kyrkan) inte fullt bebyggs med stugor. Skidspår borde kunna dras inom området.

Exploatering kring vattnet (M/S Bränna)

Boden borde satsa på närheten till vattnet i marknadsföring och rekreationssyfte.

Broförbindelse över Bodträsket (Kvarnängen till Prästholmen)

Ser denna förbindelse som positivt. Denna kan bidra till att färre korsar isen och att fler väljer att gå framför andra färdmedel. Måste bli fin och smälta in.


Jordbruksmark

Den lokala produktionen måste öka. Bör inta en restriktiv hållning att bygga på jordbruksmark. Utifrån detta ses förslaget på nya bostäder på Fyrårdarshöjden som dåligt. Detta ska även fungera som ett kompensationsområde för jordbruksmarken Sävast/ Sävastön.

Trafik och parkering

- Bör specificeras i trafik- och parkeringstrategin vad ”bättre förutsättningar att åka kollektivt” innebär.
- Resonemang förs om:

Varm busshållplats? Ljusare varmare och trevligare, bussturer till kvällsöppet inte lyckat – inte nog marknadsfört och efterfrågestyrt, nyttja resurserna i servicepunkterna och landsbygdsrådet för förslag, möjlighet att parkera länge – parkeringsskiva eller app, erbjuda motorvärmare för att minska kallstarterna,



utveckla parkering vid resecentrum ytterligare, många går skola i Luleå – behålla bodensarna med bra kommunikationsmöjligheter och billigare lägenheter, pendeltåg – dyrt att driva jämfört med buss samt fråga om hur pass många som åker, kostnad för stationsläge, en halvtimme mellan turerna för lång tid och bra att pendeltåget har kommit igång men satsa mer på bussarna.

- Övriga kommentarer

Kvinnor och otrygghet, bostadssegregering, ny station för pendeltåg och fråga om miljöbedömningen, nya kapitlet, vad det innebär

Kommentar:

Verksamhetsområde pekas ut i den fördjupade översiktsplanen för Boden camping och bads utveckling. I vilken grad området ska bebyggas med exempelvis stugor prövas vidare genom en detaljplaneprocess.


I fördjupad översiktsplan finns rekommendationer som betonar vikten av tillgänglighet till grönområden- och stråk. Till delområdet Bodens centrum finns bland annat rekommendationen "Trygghet och tillgänglighet är av särskilt stor vikt vid utveckling av gröna miljöer, exempelvis när det gäller området bakom kyrkan". I planförslaget finns även flera rekommendationer som framhäver vikten av närheten till vattnet och dess utvecklingspotential. Exempelvis finns rekommendation i delområdet Bodens centrum att "De gröna miljöerna är viktiga för stadens attraktivitet och motion och är viktiga att bevara. Rekommendation finns även till samma delområde "Vattnet i centrum är en kvalitet med stor potential att utvecklas. Områdena i anslutning till Bodträsket, Bodån, Lillavan och Luleälven ska utvecklas med fler typer av funktioner i form av exempelvis sittplatser, bryggor, båtplatser, badplatser eller möjlighet att utöva olika aktiviteter."

I planförslaget pekas fyra sammanhängande jordbruksstrukturer ut. Planen tryggar genom detta förutsättningar att bedriva ett långsiktigt hållbart jordbruk. Utifrån inkomna synpunkter utgår förslaget för nya bostäder på Fyragårdarshöjden.

Brister och kommentarer om kollektivtrafik framgår inom ett flertal av TRASTs aspekter som redovisas i nulägesanalysens beskrivning vilket tyder på förbättringspotentialer; Stadens karaktär – Rollen som nod är mycket positiv för framtida utveckling, pendling, stadens roll i den regionala studie- och arbetsmarknaden och krav på fossilfria transporter.

Transportsystemet – utbyggnadsbehov av Medborgarplatsen, saknade länkar i vägnätet, gemensamma system och appar samt Trafikens omfattning – korta resor sker till stor del med bil, avsaknad av riktlinjer för kollektivtrafik.

Inledning av trafik- och parkeringsstrategins kapitel 5. Strategisk inriktning – Hållbara resor och transporter i ett hållbart, attraktivt och levande Boden presenterar insatsområdet Bättre förutsättningar för att åka kollektivt med en enklare beskrivning; om kollektivtrafikens roll så att det blir mer attraktivt att välja buss och tåg för resor både inom och utanför Boden. Under rubriken Hur reser vi hållbart nämns att en förutsättning för att kunna välja



bussen är att man har nära till den och att tider passar. I efterföljande del 5.2 beskrivs fokusområden inom planering, användbarhet, information och gestaltning.

De synpunkter som redovisats som framförda i resonemang hanteras i det fortsatta arbetet och särskilt i samband med riktlinjer för kollektivtrafik samt parkeringspolicy.

Moderaterna

”Bodens kommun har målet att växa till 3000 invånare till år 2025. Den fördjupade översiktsplanen stäcker sig till år 2025 och gör utblick mot år 2040”, skriver kommunalråd Claes Nordmark i sitt förord för denna översiktsplan.

Fördjupad översiktsplan

Sidan 44 Bostäder

Behovet och efterfrågan av nya bostäder i flerbostadshus är fortsatt stor i kommunen. Investeringsstödet för hyresbostäder och bostäder för studerande slopades i stadsbudget 2019. Detta stöd kommer troligen tillbaka i en ny form.

Viktigt också att möjliggöra för permanentboende i fritidshus i kommunen. En samlad nationell arkitekturpolicy behövs enligt riksdagsbeslut 2018 på nationell, regional och lokal nivå för hög arkitektonisk kvalitet i hela landet och även i vår kommun.

Vi behöver göra en översyn av strandskyddet, vi måste ta hänsyn till att tillgången till sjöar och stränder varierar i landet, liksom befolkningstäthet och exploateringstryck. Moderaterna vill skynda på denna översyn så att medborgarna i Bodens kommun lättare får tillgång till sjöar och stränder så kommunen t.ex. kan frigöra tomtmark för villabebyggelse längs Luleå älv.


Sidan 90

Bra med riktlinjer för vatten- och avlopp samt avfall och nedskräpning.

Gällande nedskräpning. Ärenden med nedskräpning och problem med förfallna byggnader har under lång tid ökat och ligger på en mycket hög nivå i vår kommun.

Dessa ärenden tar allt mer resurser i anspråk i Miljö- och byggnämnden. Ofta har den ansvarige svårt att finansiera de kostnader som krävs för åtgärder. Då får kommunen bära dessa kostnader som ökar alltmer. Effektivare åtgärder krävs för att kommunen ska slippa dessa kostnader. Det behövs också utveckling av avfallshanteringen med målet ett slutet kretslopp.

Generellt behövs Boden utvecklas till ännu tryggare och trivsammare kommun med olika aktörers samarbete t.ex. med SMHI och räddningstjänsten. Viktigt att möta de nya kraven på säkerhetsarbete och förebyggande brand, skogsbrand, översvämningar och snöoväder.



Sävast centrum är fortsatt planerat till området vid Ica/Brönjaskolan vilket vi tycker är illa. Det finns mycket begränsad utvecklingspotential av det området i jämförelse med Boden Business Park, där infrastruktur såsom arbetsplatser, gym, restauranger och studieplatser redan finns. Dessutom överväger Hermelinen att starta vårdcentral där, vilket skulle göra det till en naturlig knutpunkt. Vår önskan är att man bygger punkthus mot Svängleden och tät lägenhetsbebyggelse innanför området som avgränsas av Svängleden/RV97. På andra sidan RV97 kan man anlägga verksamhetsområde. Ett centrum i detta område skulle dessutom vara mer logiskt sett till Bodens kommuns expansionsplaner mot Sävastnäs och Bodön.

Överlag har man planerat att ”sträcka ut” Bodens tätort. Tittar man översiktligt på var bebyggelse är planerad blir Boden en drygt 2 mil lång, 3-5 km smal tätort från nuvarande centrum till Bodön, längs Luleälven. Det vore mer hållbart att förtäta bebyggelse inom särskilt avgränsade områden, såsom centrum och Sävast, för att minska kostnaderna för snöröjning och sophämtning relativt befolkningens mängden. Dessutom skulle det vara bra för centrumkänslan att få en mer ”rund” stad, med ett tydligt centrum och bostadsområden i periferin. Med det sagt ska vi fortsätta växa mot Luleå, men beakta sättet man gör det på så att vi får sammanhållna tätorter.

Man bör beakta folkhälsoperspektivet och se till att promenadstråk, idrottsanläggningar, grillplatser m.m. håller god kvalitet. Exempelvis skulle man kunna förlänga skidspåren från Åberget till Boden Arena, så att åkarna får bättre parkeringsmöjligheter och ev. möjlighet till att nyttja omklädnings- och duschutrymmen. Att samordna idrotten i närheten av Boden Arena skulle kunna göras effektivt genom att bygga gemensamma omklädningsrum/duschutrymmen för samtliga idrotter, i stället för att bygga nya för respektive anläggning som placeras i området. Dessutom skulle detta kunna leda till ett lönsammare system där man betalar för tillgång till hela anläggningen. Se IKSU i Umeå för referens.

Industriområdena bör hållas samman och inte spridas ut som nu. I FÖP:en finns förslag på att utöka verksamhetsområdet vid Brännkläppen/Erikslund vilket är bra, men tittar man överlag på kommunen så har vi blandat bostadsområden med verksamhetsområden i enligt vår mening för stor utsträckning. Det blir inte så attraktiva miljöer.

När man anlägger parker/esplanader/avenyer/träd i allmänhet bör man beakta hur träden ser ut vintertid. Förslagsvis kan infarterna till Boden smyckas med barrträd eller annat vintergrönt medan centrum lyser upp med lövträd. Målet bör vara att parker och stråk ska vara vackra oavsett årstid.

Trafik och parkeringsstrategi

Moderaterna är inte förvånade över den nedprioritering av biltrafiken och parkeringssituationen som präglar förslaget. De storstadsfixerade konsulterna som anlåtats under åren har inte förstått befolkningsstrukturen i vår kommun. Vi moderater anser att gång-och cykeltrafik och kollektivtrafiken är mycket viktig, men inte på bekostnad av bilen som är det mest attraktiva färdmedlet. Alla trafikslag från rullator till tyngre fordon måste leva i symbios med varann och inte på den enes bekostnad.

Infarten till Boden från Luleå måste bli vackrare. I dagsläget känns det som att man kör in i ett industriområde. Infart längs Travbaneleden och vidare in mot centrum via Kyrkgatan skulle vara en mycket finare infart till Boden med Överluleå kyrka i horisonten. Detta kräver åtgärder på Kyrkgatan för att underlätta trafikflödet in till centrum.

Idag är det mycket besvärligt att ta sig in till centrum. Antingen ska man slingra sig via Kungsbron och ut på Brogatan eller in på Brogatan via Jokkmokksrondellen eller via Drottninggatan in mot Sadelmakaregatan där trafikkaos råder. Detta riskerar att bli förödande för centrumhandeln som då blir väldigt svårtillgänglig med bil, Moderaterna har trots allt Storheden att ta hänsyn till. Moderaterna ser det som en utopi att växa till 30 000 innevånare med så bristfällig tillgänglighet till centrum där vi vill ha folkrörelse och butiker. När det gäller miljöaspekten i centrum så kommer framtidens bilar att vara mer miljövänliga än den tunga trafiken såsom bussar. Redan nu är en mycket stor del av bilförsäljningen elhybridbilar eller rena elbilar. Personbilar blir sannolikt det mest miljövänliga.

Sid 27 Hur vi reser i Boden

Här skriver man att man ska försvåra och fördyra bilparkering för att tvinga befolkningen att gå då avståndet inte är mer än 5km, säg det åt en mamma med två barn som ska handla mitt i vintern.

Detta vanskliga resonemang får befolkningen att åka till Storheden i stället. Tidsskillnaden mellan att gå 5 km med två barn eller åka till Storheden är marginell.

Sid 33 Parkering

Aktuell mätning gjordes av skolungdomar och avslutades ca 16,00 varje dag, alltså under en tid när det flesta var på sin arbetsplats. Moderaterna har tidigare underkänt denna mätning då den ger en felaktig bild av parkeringssituationen.

Sid 45 Prioritering av trafikslag

Eftersom bilen är det mest attraktiva färdmedlet i vår kommun och i vissa fall det enda rimliga alternativet skall inte biltrafiken nedprioriteras enligt förslaget. Boende på landsbygden har samma rätt till Bodens Centrum som de som bor i tätorten. Dessutom har Gång-och Cykeltrafiken vissa Svårigheter i vårt klimat under vinterhalvåret.

Sid 54 Parkering

Minst 100 nya parkeringar måste skapas i Centrum. Det kan åstadkommas under jord på Kv. Narcissen och/eller påbyggnad av Parkeringshuset Cedern, vilket är förberett för ytterligare en våning.

Sid 55 Parkering

Att bygga om parkeringsplatser för bilar till cykelparkeringar känns ogenomtänkt och dumt. Bussnavet bör flyttas till Resecentrum, inte minst med beaktande av pendeltågstrafiken som vi kan förvänta oss kommer att öka. Självklart med nuvarande hållplatser i centrum. Hela kollektivtrafiksystemet behöver ses över då många buss mil är med helt tom buss.

Generellt sett så har trafikplaneringen i Boden varit sådan att det ska vara så besvärligt att använda bilen att man ska välja ett annat färdstätt och den här planen förstärker ytterligare den tanken. Det är en mycket farlig väg att gå om man vill växa till 30 000 innevånare.

Kommentar:


År 2017 antogs tematiskt tillägg till Översiktsplan 2025 för landsbygdsutveckling i strandnära lägen av kommunfullmäktige. Planen syftar till att peka ut områden längs sjöar och vattendrag i kommunen där det ska förekomma lättnader i strandskyddet. Det tematiska tillägget ska aktualitetsprövas under denna mandatperiod.

Den fördjupade översiktsplanen hanterar inte konkreta åtgärder gällande nedskräpning och förfallna byggnader. Plan- och bygglagen samt miljöbalken reglerar detta. Den fördjupade översiktsplanen ska ses som ett visions- och inriktningsdokument.

Den fördjupade översiktsplanen lyfter genom rekommendationerna till delområdena trygghetsaspekterna. I del D: Allmänna intressen kapitel Bostäder finns även en särskild rubrik för trygghet där bland annat samverkanöverenskommelsen mellan Bodens kommun och lokalpolisområde Luleå-Boden lyfts.

Samhällsbyggnadskontoret inväntar beslut gällande inriktning för Boden arena och Björknäsområdet. Möjlighet finns till expansion för Bodenarenaområdet genom områdets kategorisering för verksamheter samt rekommendationen "Området kring Boden arena ska ge möjlighet till att expansion och ska beaktas vid lokalisering av Kärbackens östra del."

Den fördjupade översiktsplanen ger förslag på två centrumnoder i Sävastområdet där Boden Business Park och Sävast centrum (där ICA Nära Sävast är lokaliserad) utgör noderna. Utpekandet av centrumnoder grundar sig på en handelsutredning genomförd av WSP 2017. Till delområdet Sävast och Sävastön anges att det är möjligt med mindre handelsetableringar och service i anslutning till Boden Business Park. Till samma delområde finns även rekommendation att "verksamheterna inom Boden Business Park ska ges fortsatt möjlighet att utvecklas på västra och östra sidan om riksväg 97. Bostäder kan



även tillkomma inom området som avser boende för studenter, projektanställda eller kortvariga övernattningar”.

Inriktningen i den fördjupade översiktsplanen följer övergripande inriktning i översiktsplan 2025. Denna innebär ett utvecklingsområde för bebyggelseutveckling som sträcker sig från Bodens centrala delar till kommungränsen mot Luleå. Den fördjupade översiktsplanen pekar även ut förtättnings- och kompletteringszoner i Bodens centrum samt lyfter specifika förtättningsprojekt exempelvis Rörviksstaden och Narcissen. Detta innebär att den fördjupade översiktsplanen möjliggör för en förtätning samt utveckling längs det starka pendlingsstråket mot Luleå.

Samhällsbyggnadskontoret delar Moderaternas synpunkt att det är viktigt med sammanhållna industriområden. Förslag till nya verksamhetsområden och utökning av verksamhetsområden finns med i planförslaget samt nya bostadsområden. En av utgångspunkterna för detta har varit att inte fortsatt skapa ”blandområde” för bostäder och industri samt renodla befintliga industriområden. Verksamhetsområdet längs med Bullerleden utgår utifrån närheten till bostadsbebyggelse.


Utställningshandlingen kompletteras med ett avsnitt om vitstruktur i del D: Allmänna intressen.

Redan i projektdirektivet beskrivs nyttan med trafik- och parkeringsstrategi bidra till en attraktivare kommun. Målet är att skapa förutsättningar för ett balanserat, hållbart, säkert och tillgängligt transportsystem ur ett helhetsperspektiv och ge vägledning och underlag för avvägningar mellan olika intressen och påverkansåtgärder. Av 1.3 Hållbar, attraktiv och levande stad nämns att när kommunen växer påverkas staden på många sätt. Förtätning av centrala Boden ökar antalet människor med gång- eller cykelavstånd till centrum samtidigt som dessa bidrar till stadslivet/stadsbilden på ett hållbart sätt.

Utvecklingen styrs till stor del av globala, nationella, regionala mål men även lokala mål och ställningstagande som kommunen måste förhålla sig till i arbetet med trafikfrågor. Dessa mål rör exempelvis transportpolitik, miljö kvalitet, klimat, trafiksäkerhet samt det framtida utvecklingsarbetet för Norrbotten. Vilken konsult som anlitas har i sammanhanget ingen betydelse.

Infarten till Boden är egentligen ingen trafikfråga och inte heller enbart en kommunal fråga men berör den attraktiva staden. Åtgärder på Kyrkgatan är främst en väghållarfråga vad gäller utsmyckning, utformning och reglering.

Brister i vägvisningen samt vägvisning till centrum i kombination med vägvisning till parkering för besökare nämns som utpekad brister i nulägesanalysens avsnitt om Transportsystemets uppbyggnad Kapitel 6. Fortsatt arbete beskriver aktivitetsåtgärder som diverse direkta åtgärder, exempelvis inventering, identifiering. Ett arbete har redan påbörjats för att förbättra vägvisningen till Boden och centrum.



En ökad personbilsflotta innebär mer trängsel och ökat behov av mer yteffektiva transportmedel som kollektivtrafik.

Avsnittet 3.3 Trafikens omfattning och följande text under rubriken Hur vi reser i Boden är en redovisning av genomförda resvaneundersökningar. I sammanfattningen anges att den höga tillgången till bil innebär att flertalet resor kortare än 5 kilometer görs med bil trots att de skulle kunna genomföras som promenad, med cykel eller buss.

Den inventering som redovisas i trafik- och parkeringsstrategin genomfördes hösten 2018. Inventeringen var omfattande. Elva pensionärer anlätades som tillsammans efter ett schema inventerade 53 parkeringsområden sju gånger om dagen mellan kl 08.00 – 19.00. Den inventering som genomfördes 2012 utfördes av fyra ungdomar och var inte lika omfattande.

Samhällsbyggnadskontoret delar inte moderaternas uppfattning om bilens prioritering. Bilen som en del i ett levande och hållbart samhälle utgör ett av de utpekade insatsområdena.

För många bodensare är bilen det enda rimliga alternativet. Skälen kan vara att man inte har tillgång till kollektivtrafik eller att familjesituationen innebär att man måste använda bil.

I kapitlet 5.3 Bilen en del av ett levande och hållbart samhälle nämns att personbilen har och kommer alltid att ha en viktig roll i vår vardag. Platsen för boendet påverkar våra alternativa val av promenad, cykel eller buss för våra vardagliga resor. Även om förutsättningarna finns styrs vardagens resor av andra faktorer. Ska skjutsa barn, handla dagligvaror, måste ha bil, går fortast och så vidare.

Detaljfrågor om parkering och eventuella behov av nya parkeringsplatser hänskjuts till den parkeringspolicy som föreslås i kapitel 6. Fortsatt arbete.

I kapitel 5 och insatsområdet 5.4 Parkering – en gemensam angelägenhet och cykelparkering beskrivs olika ställningstaganden. Under cykelparkering anges att det är stor årstidsvariation för behovet av cykelparkeringar. Strategin revideras genom att beskriva att detta är bara ett exempel på åtgärd för att möta den ökande cykeltrafiken. Förslag att flytta bussnavet till Resecentrum skulle göra kollektivtrafiken mindre attraktiv exempelvis eftersom det skulle öka restiden för många av linjerna. I fortsatt arbete kommer frågan behandlas i Riktlinjer för kollektivtrafik.

Socialdemokraterna

- Tänk in vandringsleder i den här planen om det är möjligt, annars ta det i beakta inför framtida planer,
- Skoterleder behöver finnas med i någon form,
- Förtäta innerstaden med bostäder, Prästholmen har potential,
- Ta större hänsyn till framtida cykeltrafik, räkna med elcyklar som går 30 km/h,
- Cykelväg nedre stadsdelen, det är för trångt mellan fasader och björkarna på Kungsgatan ner mot Resecentrum

Kommentar:

Den fördjupade översiktsplanen innehåller flertalet friluftsområden och grönstråk som främjar rörelse, hälsa och rekreation. Planförslaget kompletteras med rekommendation till delområdena där Åberget, Gruvberget och Pagla ingår, gällande vikten av vandringsleder inom friluftsområdena.

Bodens kommun har, i samarbete med skoterföreningarna, identifierat huvudstråk för skotertrafiken som anknyter till viktiga målpunkter. Utifrån det genomförda arbetet anser Bodens kommun att frågan inte behöver behandlas i den fördjupade översiktsplanen eller trafik- och parkeringsstrategin.

Inriktningen i den fördjupade översiktsplanen följer övergripande inriktning i översiktsplan 2025. Denna innebär ett utvecklingsområde för bebyggelseutveckling som sträcker sig från Bodens centrala delar till kommungränsen mot Luleå. Den fördjupade översiktsplanen pekar även ut förtättnings- och kompletteringszoner i Bodens centrum samt lyfter specifika förtättningsprojekt exempelvis Narcissen och Tjärnbacken.

Att gång och cyklar i framtiden bör ses som två trafikslag och på vissa platser separeras anges i grön ruta över utpekad brist/kommentar för Transportsystemets uppbyggnad. Den framtida cykeltrafiken behandlas främst under rubriken 5.1 Gång och cykel ska vara det naturliga valet. Där nämns att på lång sikt kan snabba cykelstråk behöva utvecklas så att gående är separerade från cyklister, att bredden medger säkra omkörningar och att cyklister har företräde där cykelstråken korsar bilvägar. Gång och cykel som två trafikslag. Skapa en tydlig separering mellan cyklister och fotgängare på välanvända stråk. Bristen på tillgänglighet för oskyddade trafikanter längs Kungsgatan mellan Östra Strandvägen och Fabriksgatan är känd "missing link".

Kungsgatan ner mot Resecentrum pekas ut som ett utvecklingsstråk i den fördjupade översiktsplanen för bland annat en ny gång- och cykelväg.

Vänsterpartiet

- Ser behov av ringlinje för busstrafik.
- Hållplatsläge bör finnas i Sävast för att avlasta 97:an.
- Trafiksituationen i Björkelund är problematisk, främst längs med Björkelundvägen. Problemen har ökat.
- Resonemang om drivmedel för lokaltrafiken, el eller biogas.
- Eftersträva i den fördjupade översiktsplanen att undvika intressekonflikter. Renodla områden för tex hästnäringen.
- Bra att stationer för pendeltågstrafik har tagits med men skeptiska till läge vid Röda torget. Hellre anslutningstrafik/ringlinje till Boden C.
- Måste förberedas med god anslutningstrafik, cykel- och resenärsparkeringar vid nya stationslägen. Måste vara enkelt att åka kollektivt.
- Orolig för eventuella konsekvenser för busstrafik i samband med pendeltåg.
- Trender i trafik- och parkeringsstrategin: många tycker att miljöhotet är överdrivet. Trafik- och parkeringsstrategin bör hantera denna trend.
- Ser behov av hållplats efter Garnisonsgatan.
- Resonemang fördes om parkeringsfrågan. Frågor och synpunkter som togs upp rörde parkeringsplatser på Sveafältet, coop-parkeringen, p-avgifter och samverkan mellan kommunen och övriga aktörer.
- Viktigt med skyltning och vägvisning. Nu använder sig många av GPS, hur förhåller vi oss till det?
- Bra med förslag på gång- och cykelbro över Bodträsket.


Kommentar:

Vad avser behovet av ringlinje för busstrafik, hållplatsläge i Sävast för att avlasta väg 97 samt behov av hållplats på Garnisonsgatan, hänvisas till den i kapitel 6. Fortsatt arbete föreslagna riktlinjen för kollektivtrafik.

Trafiksituationen på Björkelundsvägen är en sådan detaljfråga som inte behandlas i trafik- och parkeringsstrategin. Hänvisas till Tekniska förvaltningen som är väghållare.

Resonemang om drivmedel för lokaltrafiken, el eller biogas är främst en fråga för Tekniska förvaltningen.

Den fördjupad översiktsplanen är en avvägning mellan olika intressen. Planförslaget tar hänsyn och främjar de allmänna intressena. Planen samordnar även olika sektorsintressen och underlättar kommunens planering och utbyggnad av infrastruktur, service och bostäder. Planförslaget innehåller också tydliga ställningstaganden som underlättar vidare



detaljplanering, bygglovshantering och andra tillståndsprövningar. I planförslaget pekas två större områden ut för hästnäringen, Bränslanområdet och område i anslutning till Svarbjörnsbyn.

En förstudie har genomförts för att utreda nya lägen för station för pendeltågstrafik. Förstudien har utgått från de lägen som utpekats i Översiktsplan 2025. Planförslaget innehåller förslag på två nya stationer för pendeltågstrafiken. Dessa är lokaliserade i Södra Svarbyn samt ett läge längs med Garnisonsgatan och mellan Hedenbrovägen och Drottninggatan. Förstudie har fokuserat på tillgänglighet, omgivningspåverkan, kostnader samt befintliga och framtida bostäder och arbetsplatsområden.

Utveckling av Resecentrum pågår. Cykel- och resenärsparkeringar har anordnats och invigning av resenärsparkeringen förväntas inom kort.

Oro för eventuella negativa konsekvenser för busstrafiken med hänsyn till pendeltåget är förståeligt. Regionala kollektivtrafikmyndigheten och länstrafiken är främst ansvariga.

Att många tycker miljöhotet skulle vara överdrivet är snarare ett förhållningssätt än en trend. Trafik- och parkeringsstrategins kapitel 4. Trender beskriver de långsiktiga trender och utmaningar kommunen står inför som rör trafiken.

Frågor kring parkeringsfrågan hänskjuts till arbetet med den i kapitel 6. Fortsatt arbete föreslagna parkeringspolicyn.

Skytning, vägvisning och GPS hanteras i kapitel 6. Fortsatt arbete.

Kommunala förvaltningar

Tekniska förvaltningen, trafikenheten

Synpunkter framförda muntligt under samrådsträffar:

- Finns behov av två ytterligare utvecklingsstråk i form av en till utfart till riksväg 97 i Sävast "norra" samt längs med Svartbyleden mellan samlingsgården i Norra Svartbyn och Svedjebacka.
- Rekommendation till delområdet Sävast och Sävastön gällande gång- och cykelväg längs med Svängleden/"parallellvägen" norr om Fruktvägen bör utgå. Detta utifrån att det är olämpligt att leda oskyddade trafikanter mot trafikplats Södra Svartbyn.
- Synpunkter typ rättelser avseende text, bilder och figurer.
- Karta som visar arbetsplatser med mer än 100 anställda kopplat till område 400 meters radie från hållplats föreslås istället avse arbetsplatser med mer än 20 anställda.
- Fler kartor och bilder som förtydligar avsnitten om parkering under transportsystemets uppbyggnad.
- Att avsnittet om parkering under Trafikens omfattning hellre beskrivs i ord än diagram.
- Text i grön ruta till transportsystemets uppbyggnad bör komprimeras.
- Redovisning av enkätsvar från "Kritik på teknik" föreslås komplettera aktuella avsnitt i nulägesanalysen.
- Den samlade bedömningen föreslås kompletteras med en förklaring av skalan.
- Fokusområden för insatsområdet gång och cykel ska vara det naturliga valet föreslås kompletteras med fler gång- och cykelvägar, binda ihop befintliga gång- och cykelvägar samt bättre underhåll.

Kommentar:

Utställningshandlingen till den fördjupade översiktsplanen kompletteras med två nya utvecklingsstråk för en ytterligare utfart till riksväg 97 i Sävast "norra" samt längs med Svartbyleden. Rekommendation om gång- och cykelväg längs med Svängleden norr om Fruktvägen utgår.

Synpunkter typ rättelser avseende text, bilder och figurer ändras enligt förslag.

Övriga synpunkter ligger till underlag för revidering av handlingen till utställning samt det fortsatta arbetet med aktivitetsåtgärder.

Kommuner

Luleå kommun

Luleå kommun ser positivt på Bodens arbete med fördjupad översiktsplan för Boden och Sävast tätorter och ser framemot fortsatt samverkan och dialog i gemensamma frågor. Av rubriken på samrådshandlingen Fördjupad översiktsplan för Boden och Sävast framgår inte att planen avser tätorten, vilket blir tydligare om ordet tätort finns med i rubriken.

Till den fördjupade översiktsplanen redovisas tillhörande program och strategier. Det är otydligt vad som är skillnaden mellan tillhörande program/strategier samt kommunala underlag. De kommunala underlagen är fler än tillhörande program/strategier.

I samrådshandlingen redovisas riktlinjer i gröna rutor samt ”principer för...” (sid 22). Det är svårt att tolka om riktlinjerna och principerna är en del av planförslaget, underlag, förutsättningar eller om de kommer från översiktsplanen eller andra underlag.

Luleälven ingår i skyddsområdet för Gäddviks vattenverk. Vårt vattenskyddsområde sträcker sig fram till kommungränsen, men det framgår inte helt vad Bodens kommun avser för älven inom sin del av kommunen. Höga flöden ger snabb påverkan. Vad säger den regionala vattenförsörjningsplanen? Den tertiära skyddszonen sträcker sig in i Bodens kommun, vilken bör beskrivas. Jämför förorenade områden med dagvattenstråken, finns det risk för föroreningar till Luleälven? Det är viktigt att minimera spridning av föroreningar.


Sid 31, Riktlinjer för farligt gods hänvisar till Länsstyrelsens Riktlinjer för skyddsavstånd till transportleder för farligt gods, vilket blir ”riktlinjer på riktlinjer”. Detta bör kanske redovisas på annat sätt så att det blir tydligare med vad riktlinjerna anger.

Luleå kommun noterar att ordet *stadskärna* används i texten flertalet gånger, men på kartan benämns stadskärnan med *Centrum*.

Sid 51 - 52, Handelns utveckling är motsägelsefull eftersom det anges att handeln ska samlas och koncentreras, samtidigt pekas flera områden ut för handel. I Sävast pekas två noder ut för handel. Mindre livsmedelsbutiker och annan service för de som bor och verkar på Boden Business Park bör kunna inrymmas i verksamhetsområdet utan att det utgör en nod för handel. Det vore mer tydligt att peka ut Sävast centrum som nod.

Sid 57 - 58, Bro vid Bodön påverkar befintlig färjeförbindelse och isväg vid Avan. Luleå kommun är positiva till att samverka kring diskussioner och analys om en framtida bro.

I avsnittet Transportinfrastruktur och kommunikationer anges förutsättningar för kollektivtrafiklösningar mycket tunt. Avsnittet behandlar främst förutsättningar för gående och cyklisterna samt för biltrafik.



Sid 59 – 60, Avsnittet Utvecklad infrastruktur är svår att läsa och förstå. Alla trafikslag tas upp, men tillhörande karta är otydlig med vilka trafikslag som avses, exempelvis utvecklingsstråk 19.

Sid 61, Dubbelspår nämns mellan Boden och Luleå, men bör kanske nyanseras eftersom det är omöjligt med dubbelspår i anslutningar till centrum. Norrbotniabanans betydelse för Boden och regionen nämns, vilket är viktigt och bra. Fortsatt samverkan i dessa frågor mellan oss kommuner och tillsammans med regionen bör eftersträvas.

Sid 71, De ekologiska värdena lyfts inte i följande texter som istället fokuserar på människors behov av gröna områden. Det är svårt att tolka flygbildernas områden, bilderna behöver referenspunkter, skala och väderstreck.

Sid 119, Kollektivtrafik med koppling till Luleå/Sunderbyn nämns inte under trafik och infrastruktur. Detta bör vara aktuellt för att uppnå mer hållbara transporter. Planförslaget innebär att förutsättningar ges för fler att bo i Sävast. Sunderby sjukhus är en stor arbetsplats och ligger nära Sävast, vilket innebär att kopplingen mellan dessa bör stärkas.


Sid 125, Samverkan med Luleå nämns för VA-systemet. I Luleå kommuns VA- plan för Norra Sunderbyn och Avan är ett utbyggt kommunalt VA—nät inte inom närstående framtid. Luleå kommun ser dock gärna fortsatt samverkan och dialog i dessa frågor.

Kommentar:

Planen avser båda tätorterna Boden och Sävast. Planområdet omfattas även av områden utanför tätortsgränsen. Utifrån detta har Bodens kommun valt att inte benämna planen med tätortsdefinitionen. Figur 4 med den fördjupade översiktsplanens relation till övriga strategiska planer fokuserar på de kommunala styrdokument och strategier som samhällsbyggnadskontoret har det främsta ansvaret för. Utöver dessa finns även andra underlag som har legat till grund för planförslaget. Dessa redovisas sedan i punktform. Riktlinjer för den fördjupade översiktsplanen redovisas konsekvent genom hela handlingen i gröna rutor. Principerna på sidan 22 kommer från antagen dagvattenstrategi, vilket framgår av tillhörande text.

Delområdet Bodens centrum omfattar större geografiskt område än endast stadskärnan. Utifrån detta varierar benämningarna beroende på vilket geografiskt område som avses, hela Bodens centrum eller specifikt stadskärnan.

Bodens kommun delar inte Luleå kommuns synpunkt att det inte framgår vad kommunen avser med älven. I planförslaget finns riktlinjer för höga flöden samt erosion, ras och skred. Utställningshandlingens kompletteras under rubriken Regionala samband och mellankommunala frågor med vattenskyddsområden. Syftet med klimatanpassningsstråken är att säkra befintlig avledningskapacitet och inte tillföra nya flöden. Därför bör Luleälven inte påverkas i större utsträckning än idag.



Som underlag till utpekandet av noder för handel har en handelsutredning genomförts av WSP 2017. Utredningen visar att utifrån efterfrågan och behov kommer det att finnas utrymme för två noder i Sävast respektive på Sävastön. Bodens kommun delar inte Luleå kommun inställning att inriktningen är motsägelsefull utan att planförslaget anger inriktning utifrån kommande efterfrågan och behov.

Den fördjupade översiktsplanen samt trafik- och parkeringsstrategin ska ses som en helhet. Utvecklingen av kollektivtrafiken behandlas mer ingående i trafik- och parkeringsstrategin. Tydliggörande görs i text vilket trafikslag som avses under rubrik utvecklad infrastruktur. Kartan kompletteras inte med vilket trafikslag som avses. Detta för att göra kartan lättläst.

Dubbelspårutbyggnad beskrivs övergripande i den fördjupade översiktsplanen. Detaljerade lösningar på anläggande av spår hanteras inte utifrån planförslagets planeringsnivå.

Utställningshandlingen kompletteras med rekommendation till delområdet Sävast och Sävastön om vikten av god kollektivtrafik till större arbetsplatser exempelvis Sunderby sjukhus.

Friluftsområden, grönområden, fritids- och idrottsområden samt grönstråk kompletteras med ekologiska värden för respektive exempelområde. Kartorna kompletteras med skalstock och norrpil.

Bodens kommun noterar Luleå kommun ställningstagande gällande nytt broläge, VA-utbyggnad och samarbete gällande Norrbotniabanan.




Föreningar, byamän och råd

DHR Boden

- Det är viktigt att betona att trygghet och tillgänglighet måste omfatta alla människor i kommunen, annars finns det risk för att de funktionsnedsatta glöms bort.
- Vad är ”hög tillgänglighet” avseende bostadsbyggande? Beakta universell utformning i alla lägen. Universell utformning bör tillämpas avseende boende för att detta inbesparat anpassning. I biståndsbedömt trygghetsboende måste också begreppet funktionsnedsatta ingå.
- DHR Boden är emot ett brobygge i förlängning av Brogatan för att de förstör de nuvarande naturvärden.
- Är det verkligen motiverat att ta jordbruksmark i anspråk till förmån för bostäder i Sävastområdet?
- Alla trafikljuskorsningar bör byggas om till cirkulationsplatser.
- DHR Boden upplever ofta att tidsbegränsningen 2 tim parkering inte räcker till och borde utökas till 3 timmar.
- Felparkeringsavgifterna är tillräckligt höga och bör in höjas.
- Gångfartsregeln måste absolut efterlevas och därför ska övervakning och höjda påföljder införas. Idag körs det alldeles för fort och det förekommer även ren buskörning som äventyrar de oskyddade trafikanterna och då inte minst människor med funktionsnedsättning.
- DHR Boden tror att människor i Boden idag inte upplever att staden längre är så trygg i vad som har framkommit i de tidigare undersökningarna.
- Hur påverkar vägsaltet grundvattenkvaliteten?
- Hur är läget med reservvattenledningen från Kusön?
- Skickas dagvattnet från Torpgärdan direkt ut i Svartbyträsket?
- Bassängen på Erikslund måste finnas kvar.

Kommentar:

Den fördjupade översiktsplanen behandlar trygghet och tillgänglighet i del D Allmänna intressen. Där framgår det bland annat att den fysiska planeringen ska underlätta vardagslivet för människor i olika livssituationer.



Utställningshandlingen för den fördjupade översiktsplanen kompletteras med rekommendation om universell utformning.

En ny bro över Bodträsket har prövats genom framtagande av detaljplan. Detaljplanen har vunnit laga kraft.


Området för den fördjupade översiktsplanen omfattas av 570 ha jordbruksmark vilket motsvarar cirka 10 procent av den totala arealen av jordbruksmark inom kommunen. Jordbruksmarken återfinns framförallt i Sävast och Sävastön samt i Sävastnäs och Svartbyn. Planerad bebyggelseutveckling (bostäder och verksamheter) inom planområdet tar i anspråk totalt 3 procent av den totala arealen jordbruksmark i kommunen. Enligt 3 kap. 4§ miljöbalken är brukningsvärd jordbruksmark av nationell betydelse. Det betyder att marken endast får tas i anspråk om det tillgodoser väsentliga samhällsintressen som inte kan tillgodoses på ett från allmän synpunkt tillfredställande sätt genom att annan mark tas i anspråk.

Utpekade områden för bebyggelse är strategiskt belägna vid viktiga pendlings- och kollektivtrafikstråk samt har väl utbyggd infrastruktur och tekniska försörjningssystem. Utveckling av områdena stärker möjligheterna till effektiva kollektivtrafiklösningar och skapar förutsättningar för hållbara resor och transporter. Utveckling av områdena innebär även ett mer varierat utbud av attraktiva boendemiljöer och stärker underlaget för service. Större investeringar i kommunens tekniska försörjningssystem kan även undvikas då ny bebyggelse kan i stor utsträckning anslutas till befintligt system.

Bebyggelseutvecklingen i Sävast och på Sävastön har föregåtts av en långsiktig planering. Redan i mitten av 1970-talet exproprierades marken för bostadsändamål och i tidigare översiktsplaner från 1989 och 1990 föreslås den största delen av marken användas för bostadsbebyggelse. I gällande översiktsplan, antagen och laga kraft vunnen 2017, pekas Sävast och Sävastön ut som områden för ny bostadsbebyggelse. Den fördjupade översiktsplanen följer tidigare planeringsinriktning och pekar ut Sävast/Sävastön som område för bostäder. Det är motiverat att ta jordbruksmark i anspråk för bebyggelse i detta område eftersom att det skulle innebära en sämre hushållning med mark att ta andra områden i anspråk. Länsstyrelsen i Norrbotten lyfter i sitt granskningsyttrande till Översiktsplan 2025 att de har förståelse för kommunens ställningstagande när det gäller bebyggelseutvecklingen på Sävastön.

Idag är fyra korsningar reglerade med trafiksignaler. Tre av dessa är på väg 97 och därmed till största delen Trafikverkets ansvar. Önskemål om att bygga om dessa till exempelvis cirkulationsplatser är frågor som diskuteras.

Hur parkeringen regleras är en detaljfråga som inte hanteras i trafik- och parkeringsstrategin. Resonemang kring reglering kommer föras i den parkeringspolicy som föreslås i kap 6. Fortsatt arbete.



Resonemang kring felparkeringsavgifter kommer även de att föras i den föreslagna parkeringspolicyn. Felparkeringsavgifter beslutas som övriga avgifter av Kommunfullmäktige.

Bestämmelser för trafik på gågata och i gångfartsområde framgår av Trafikförordningens åttonde kapitel. Av fjortonde kapitlet Ansvarsbestämmelser framgår att förare som uppsåtligt eller av oaktsamhet bryter mot dessa bestämmelser döms till penningböter. Polismyndigheten ansvarar för övervakning och utfärdande av ordningsbot. Av Brott mot trafikförordningen (1998:1276) framgår aktuellt bötesbelopp.

Den fördjupade översiktsplanen lyfter genom rekommendationerna till delområdena trygghetsaspekterna. I del D: Allmänna intressen i kapitel Bostäder finns även en särskild rubrik för trygghet där bland annat samverkanöverenskommelsen mellan Bodens kommun och lokalpolisområde Luleå-Boden lyfts.

Utifrån den fördjupade översiktsplanens och trafik- och parkeringsstrategins planeringsnivå hanteras inte frågan om vägsaltning inom planerna.

Fråga om reservvattenledning från Kusön hänvisas till tekniska förvaltningen.

Dagvattenhanteringen inom Torpgärdan ser olika ut beroende på verksamhet. Från villakvarter leds dagvatten antingen i ledningar via rännstensbrunnar, ytligt i diken eller så leds det till Nylandsbäcken och sedan vidare till Svarbyträsket. För vissa verksamheter som till exempel har oljeförorenat dagvatten så finns det oljeavskiljare kopplat till den privata anläggningen.

Erikslunds hälsocentral är en regional fråga och hanteras inte i den fördjupade översiktsplanen.

Friluftsfremjandet

Synpunkter framförda muntligt under samrådsträff:

Beskrivningen av framtida utveckling av Gruvberget bör kompletteras med konkreta utvecklingstankar för området. Det handlar om förlängd skidbacke och lift, portal vid vägen, tillgänglighetsanpassat stråk, utegym och att vindskyddet flyttas upp. Rödbergsfortet bör även läggas till som viktigt besöksmål på sidan 48 i samrådshandlingen.

Kommentar:

Utställningshandlingen kompletteras med beskrivande text för utvecklingen av Gruvberget under delområdet Torpgärdan, Gruvberget, Norra och Södra Svarby. Bodens kommun delar Friluftsfremjandets synpunkt att Rödbergsfortet är ett viktigt besöksmål. Fortet ligger dock utanför planområdet för den fördjupade översiktsplanen och tas därför inte med i den beskrivande texten för Tillväxtområdet besöksnäring och handel.

Funktionsrätt Boden

Funktionsrätt Boden har vid styrelsemöte 2019-12-02 beslutat att lämna synpunkter för den fördjupade översiktsplanen. Översiktsplanen är mycket omfattande och kommunens personal har gjort ett bra arbete.

- Underlätta cykelparkering på separata platser så att husväggarna längs gångstråk hålls fria för en god tillgänglighet.
- Gärna tak över cykelparkeringar för att undvika regnvatten och snö på cyklarna.
- Inför pumpstationer för cykeldäck motsvarar de som finns i Luleå.
- Spår ett på Bodens centralstation skall nyttjas av pendeltåget. Om resenärer skall förändra resvanor resa med tåg fodras att det är lätt att komma på och av tåget. Endast spår ett fyller det kravet.
- De flesta lokaltrafiklinjer bör passera Resecentrum alternativt ny busslinje.
- Ny busslinje: Resecentrum-Boden centrum. Trafikerar till och från varje tåg som ankommer till eller avgår från Boden central.
- Enhetligt biljettsystem på lokaltrafik och länstrafik, buss och tåg. Ett enhetligt biljettsystem innebärande att resenär som stiger ombord på lokaltrafikens buss i Boden kan köpa biljett direkt till Luleå.
- Vidmakthåll en god tillgång till p-platser för rörelsehindrade.

Kommentar:

Funktionsrätt Boden anger flera goda exempel på åtgärder för att ökad tillgänglighet och attraktivitet för alternativa färdvägar och förändrade resvanor exempelvis;

att anordna och underlätta för lämpliga cykelparkeringar, väderskyddade cykelparkeringar, pumpar för cykeldäck samt hållplats för pendeltåget på spår ett för pendeltåg. Att anordna en ny busslinje som alternativ för att alla busslinjer skulle angöra Resecentrum är idag till viss del genomfört. Linje 5 är en anslutningsbuss mellan Centrum och Resecentrum under de mer högfrekventerade restiderna som i framtiden förhoppningsvis kan utökas. Enhetliga biljettsystem för lokaltrafik, länstrafik buss och tåg är en av de frågor som är under utveckling. Idag finns pendelkortet mellan Boden och Luleå som gäller 30 dagar för 999 kr. Att vidmakthålla en god tillgång på parkeringsplatser som är reserverade för rörelsehindrade är en fråga som kommer behandlas i den föreslagna parkeringspolicyn.

Synpunkterna hänvisas till arbetet med föreslagna aktivitetsåtgärder i kapitel 6 Fortsatt arbete som cykelplan, riktlinjer för kollektivtrafik, parkeringspolicy samt mobility management.

Pensionärsrådet

Presentation av planförslagen har gjorts till Pensionärsrådet, med möjlighet att ställa frågor. Följande framkom under presentationen:

Upplevelsen av parkeringsmöjligheten är att det inte finns parkeringar, men uppfattar det som att det finns. Det gäller att man informerar om var det finns parkeringar.

Det är en begränsning av tid på de fria parkeringar. Vid transport in till stan och på söndagar kan man ej ta buss utan är då hänvisad till bilen. Finns det möjlighet att utöka friparkeringen till 4 timmar?

Finns det funderingar på samverkan med Coop om man kan justera parkeringstiden till 3 timmar.

Hur ska man motivera människor att åka mer buss då busskurerna inte är anpassade och skyddar mot dåligt väder.

Fantastiskt med fria parkeringar i centrum. Parkeringen bakom Lindex används inte för att man måste betala där. Ska man ha kvar fria parkeringar eller kommer man att titta på att avgiftsbelägga?

Kommentar:

Kapitel 6. Fortsatt arbete innehåller förslag på en "vägvisningsplan" som avser vägvisningen till Boden, Boden C och parkering. Beskrivningen av insatsområdet Parkering – en gemensam angelägenhet innehåller fokusområde inom information; Verka för samarbete med fastighetsägare och andra aktörer exempelvis Trafikverket, i syfte att tillgängliggöra parkeringsytor och anläggningar. Vägvisningen ska vara vägledande för utveckling av parkeringsledningssystemet. Övriga synpunkter kring parkering samt synpunkter om kollektivtrafik är detaljfrågor som kommer utvecklas i det föreslagna fortsatta arbetet i form av parkeringspolicy och riktlinjer för kollektivtrafik.

Rådet för funktionsnedsatta

Presentation av planförslagen har gjorts till rådet för funktionsnedsatta, med möjlighet att ställa frågor. Rådet gav beröm för ett gediget arbete och informerade att DHR (Delaktighet handlingskraft och rörelsefrihet) och Funktionsrätt Boden har lämnat in yttranden.



Rådet för trygghet och hälsa

Samhällsbyggnadskontorets arbetsprocess, med omfattande dialog och utrymme för medskapande från kommuninvånarna, är värd att uppmärksamma. Rådet tror att denna typ av process dels ger värdefulla inspel till planeringsarbetet, dels bidrar till att stärka legitimiteten för den färdiga planen.

Vad gäller planens innehåll vill vi särskilt poängtera det som sägs om planens betydelse som ett verktyg för att utjämna skillnader i hälsa mellan olika grupper i samhället (s 141):


Den fördjupade översiktsplanen bidrar till att främja närhet till grönska och natur som ger förutsättningar till ökad fysisk aktivitet och ger en rad hälsofrämjande effekter. Naturmiljöer har i sig själv inneboende egenskaper som förstärker hälsan och välbefinnande. En promenad i en park ger till exempel mer återhämtning än en promenad i en urban miljö utan grönska. Sammanhållna grönområden i stadsdelars miljö har visats vara viktigt för sociala interaktioner genom att erbjuda omgivningar och naturliga platser där människor kan mötas och umgås. Även kvaliteten på utemiljön, det vill säga upplevelsevärden och användningsmöjligheter, har betydelse. Tillgång till sådana naturvärden är ett verktyg för att utjämna skillnader i hälsa mellan olika grupper i befolkningen.

Rådet för trygghet och hälsa vill även lyfta fram det som sägs beträffande vikten av att motverka boendesegregation för att i stället skapa blandade bostadsmiljöer med god tillgång till mötesplatser (s 141):

Fördjupningen av översiktsplanen bidrar till att stärka de positiva samband som är nödvändiga för en sammanhållen stad. Samband stärks som finns mellan hälsa och en rad olika sociala aspekter, till exempel gemenskap, inkludering och integrering. Där har de mänskliga relationerna och bostadsområdenas utformning betydelse. Livet utspelar sig i husen, i mellanrummen mellan husen, på gatorna, i stråken och i andra angränsande områden.

Välintegrerade och samlande platser och stråk skapar flöden av människor och tydliga platser inbjuder till användning, vilket ökar tryggheten. När möjligheter finns till fysiska mötesplatser i vardagen för människor med olika ålder, kön, bakgrund, och sociala och ekonomiska förutsättningar, minskar den mentala och sociala distansen mellan invånarna. Det stärker förutsättningarna för förtroende och relationer till varandra, samt ökar tilliten och den sociala sammanhållningen.

Detta ligger väl i linje med de slutsatser som framkom i arbetet med Framtidens mötesplatser (2019) och med mål 11 i Agenda 2030, som berör vikten av att skapa hållbara och inkluderande boendemiljöer. Vi vill även gärna lyfta fram det som sägs i planförslaget om trygghet (sid 45):



Tillskapandet av trygga och trivsamma boendemiljöer ska eftersträvas vid planering av nya bostadsområden. [...]

Planeringen ska bidra till att stärka känslan av trygghet i de offentliga rummen och ska därför präglas av en medvetenhet om att olika strategier och åtgärder kan upplevas av och påverka människor på olika sätt. Denna medvetenhet är viktig både i tidiga skeden av den kommunala planeringen och vid genomförande, anläggning och drift och underhåll av den fysiska miljön. Andra sätt på vilket den fysiska planeringen kan stärka tryggheten är till exempel genom att möjliggöra en blandning av olika funktioner och aktiviteter som gör att fler vill, vågar och känner sig bekväma med att vistas på olika platser under fler av dygnets timmar.

De redovisade konsekvensbeskrivningarna avseende möjligheterna till rekreation och friluftsliv respektive människors hälsa och säkerhet tyder på att planförslaget ger en stor positiv påverkan. Rådet för trygghet och hälsa instämmer i den bedömningen. Planförslaget ligger därmed i linje med rådets arbete, syftande till att skapa en samverkan med polis, näringsliv och bostadsföretag som främjar trygga och inkluderande sociala miljöer, motverkar brott och stärker möjligheterna till goda livsvillkor. Rådet för trygghet och hälsa tillstyrker därför förslaget till fördjupad översiktsplan.

Rådet för trygghet och hälsa önskar komplettera formuleringarna under rubriken Trygghet (sid 45), med tillägget att samverkan med polisen regleras via en samverkansöverenskommelse mellan kommun och polisen. Övergripande målet i arbetet är att minska brottsligheten och öka tryggheten.

Rådet för trygghet och hälsa önskar avslutningsvis även komplettera formuleringarna under rubriken Tillgänglighet (sid 45) med tillägget att lyckad utbildning i allt högre utsträckning blir en fråga som är aktuell under hela livet. Det är angeläget att utbildning i så hög utsträckning som möjligt kan upplevas finnas nära i människans vardag. I detta avseende är även tillgången till goda kommunikationer, både vad gäller datatrafik och fysiska kommunikationer, av största vikt.

Kommentar:

Utställningshandlingen för den fördjupade översiktsplanen kompletteras med tillägget att samverkan med polisen regleras via en samverkansöverenskommelse mellan kommun och polisen. Övergripande målet i arbetet är att minska brottsligheten och öka tryggheten. Utställningshandlingen kompletteras även med beskrivning av vikten av utbildning samt tillgång till goda kommunikationer, både vad gäller datatrafik och fysiska.

Svartby Byamän Samfällighetsförening

Den fördjupade översiktsplanen är överskådlig och genomarbetade med spännande framtidsvision för Bodens kommun och Svartbyn. Styrelsen för Svartby byamän Samfällighetsförening har tagit del av samrådshandlingen och sett på områden inom Svartbyn och listat upp några punkter som de har synpunkter på och emotser fortsatt dialog.

1. Farliga transporter

Redovisad sträckning är väg 603 Svartbyleden. Vi anser att det lämpligast är väg 605 Svedjebergsleden som inte passerar genom villaområde med gång- och busstrafik. Skola finns också i närheten av den föreslagna transportvägen.

2. Allmänhetens tillgång till Gruvberget (sid 57-58)

Passager till rekreationsområdet bör anpassas för gång- cykel- och skotertrafik. Rid och travhästar. Förslag: gångtunnel under det planerade vägen till industriområde.

3. Utvecklad infrastruktur (sid 59-60)

Sammankoppling av gång- och cykelvägar mellan norra och södra Svartbyn (punkt 7). Bör utföras avsikt med kantsten samt vara belyst. Delar av befintlig gång- och cykelväg (punkt 8) går idag på privat samt samfällad mark. Den nuvarande trafiklösningen bör i samråd med markägaren ses över.

Svartbyträsket runt (punkt 6 sid 82)- Norra sidan av Svartbyträsket mellan Svartbyskolan och Svedjebacka saknar idag gång- och cykelväg. Där bör trafiksäkerheten ses över.

4. Odlingslandskapet (sid 65- 66, 85-86, 115-116)


Svartby byamän samfällighetsföreningen anser att det är viktigt att odlingslandskapet bevaras och att man inte avsätter den marken för bebyggelse. Djurhållningen har ökat i området vilket innebär att marken används för foder och bete.

5. Planerad väg till industriområde Lillträsk (sid 115-116)

Område i anslutning till vägen avsätts för övrig trafik. Rid- och travhästar samt skoter m.m. Se även punkt två *tillgänglighet till Gruvberget*. Förbindelse från hästgårdar Ronningsvägen och Lövronning anordnas vilket kommer att avlasta trafiken av häst i villaområden.

Kommentar:

Den karta som redovisar vilka vägar som länsstyrelsen rekommenderar för transporter med farligt gods inom tätorten kommer enligt länsstyrelsens förslag kompletteras i trafik- och parkeringsstrategin. Dessa transportvägar är i sin tur uppdelade som primär eller sekundär transportväg (ej genomfart). Väg 603 beskrivs som sekundär väg mellan väg 97 i trafikplats S Svartbyn och väg 605. Väg 605 är i aktuell karta varken angiven som primär eller sekundär väg för transport av farligt gods.



Bodens kommun noterar Svartby byamäns förslag på gångtunnel och avsättande av område i anslutning till vägen. Den fördjupade översiktsplanen redovisar endast markreservatet översiktligt samt lyfter vikten av allmänheten tillgång till Gruvberget. Utformning på passage/passager hanteras i detaljplaneläggning. Bodens kommun noterar även Svartby byamäns önskemål om utformningen av en ny gång- och cykelväg. Utformning hanteras i ett vidare skede. Utställningshandlingen kompletteras med utvecklingsstråk som omfattar sträckan längs med Svartbyleden, mellan Svartbyskolan och Svedjebacka.

Bodens kommun delar Svartby byamäns synpunkt om vikten och värdet av jordbruket. Utifrån inkommande synpunkter utgår förslag för bostäder på Fyragårdarshöjden.

Visionpensionärerna

- Informationsmaterial om eventuellt dammhaveri. Var finns det informationen?
- Stureskolan: Vad innebär detta för bland annat skolor utanför central stan?
Visionpensionärerna föreslår att skolan och förskolan i Svartbjörnsbyn bibehålls och att förskolan rustas upp samt utbyggs. I närheten av skolan finns bagarstuga och värmestuga intill en skogsdunge där förskolebarnen ofta vistas. De brukar också lära sig baka mjukkakor. Det finns stora möjligheter för ett stort fritidsliv. Det finns hockeyplan, fotbollsplan och badplats. Det finns också skoterled.
Visionpensionärerna anser att en ny skola i centrum innebär att någon eller några skolenheter läggs ned. Är det så att barnen från ytterområdena får åka buss in till stan utan någon möjlighet till grönska och natur i nära anslutning till skolan. Det är något som Visionpensionärerna avvisar.
- Norrbotniabanas tilltänka sträckning är väl så att den inte passerar Bodens järnvägsstation?
- Svartbjörnsbyn: allaktivitetshuset, Perbackagården där det bland annat bedrivs ett aktivt föreningsliv. Den uthyres mycket till föreningar och privatpersoner.

Kommentar:

Den fördjupade översiktsplanen för Boden och Sävast utgår bland annat från genomförd grundskoleutredning. Denna finns beskriven i Del D: Allmänna intressen i kapitel Näringsliv och service. Frågor gällande konsekvenser och genomförande av utredningen hänvisas till Utbildningsförvaltningen. Utställningshandlingen kompletteras med beskrivning av Perbackagården, under kapitel förutsättningar till delområde Svartbjörnsbyn, Björklund, Erikslund och Fagernäs. Utställningshandlingen kompletteras även med länk till dammhaveriplanen.

Norrbotniabanan beskrivs av Trafikverket som en ny järnväg på sträckan Umeå-Luleå. Banan ska förstärka godstrafiken i landet, men också möjliggöra pendeltrafik mellan Norrlandskustens städer. Norrbotniabanan ger dubbelspår till Stambanan genom övre Norrland, ökad kapacitet, kraftigt sänkta transportkostnader och halverade restider längs



kusten. Samhällsbyggnadskontoret ser därför att Bodens roll som nod förstärks i samband med Norrbotniabanan. Pendeltågsförbindelserna mellan Luleå-Boden samt Luleå-Boden-Kalix-Haparanda förstärker detta ytterligare.



Privatpersoner

Privatperson 1

Synpunkt gäller bussförbindelser. Privatperson 1 kräver/önskar att det ska gå på morgonen bussar till Bodens centrum, även på helgerna. Privatperson 1 har inget körkort och åker dagligen buss från och till jobbet. Privatperson 1 jobbar helger och börjar arbetet klockan sju på morgonen, då går första lokalbussen klockan 09.33 och endast lördag. Länstrafikens första buss på lördagen går klockan 7.35 från Sävast och är i stan vid klockan 8. Privatperson 1 kommer då en timme sent. Sommartidtabellen är inte bättre. Privatperson 1 tycker inte att det ska vara svårt att i alla fall en buss går så man är inne i Bodens centrum före klockan sju på helgerna.

Kommentar:

Detaljfrågor om busstrafik hänvisas till den i kapitel 6. Fortsatt arbete föreslagna arbete med Riktlinjer för kollektivtrafik.

Privatperson 2

- Utökad busstrafik Boden- Luleå via Sävast
 - Buss 28 även helger
 - Buss 30 hållplats vid Boden Business Park och eventuellt fler ställen
 - Lokaltrafiken utökas Sävast tur och retur även på helger
- Båthamn i Sävast

Kommentar:

Detaljfrågor om busstrafik hänvisas till den i kapitel 6. Fortsatt arbete föreslagna arbete med Riktlinjer för kollektivtrafik.

Angående båthamn i Sävast finns en lagakraftvunnen detaljplan som möjliggör för småbåtshamn. Utpekad läge ligger nedanför bostadsområdet Brännan på Sävastön.

Privatperson 3

- Snygga till stenskoning runt Bodträsket
- Tag bort ”pollarna” från gamla hoppornet vid Kläppbadet
- Rensa sten i ”sundet” i Björns
- Bygg bryggor vid centrum
- Gång- och cykelväg runt hela Bodträsket

Kommentar:


Den fördjupad översiktsplanen möjliggör för utveckling av miljöerna kring Bodträsket. Detaljerade åtgärder i form av exempelvis stenskoning, borttagning av pollar och rensning av sten omfattar en mer detaljerad nivå än den visionära som planförslaget beskriver. Utvecklingsstråk har pekats ut längs Sundbrovägen där trafiksäkerheten bör ses över samt för att öka rekreation- och motionsvärdena. Till delområdet Bodens centrum finns rekommendation som styrker möjligheten till bryggor i anslutning till vattnet i centrum: ”Vattnet i centrum är en kvalitet med stor potential att utvecklas. Områdena i anslutning till Bodträsket, Bodån, Lillavan och Luleälven ska utvecklas mer fler funktioner i form av exempelvis sittplatser, bryggor, båtplatser, badplatser eller möjlighet att utöva olika aktiviteter”.

Privatperson 4

Privatperson 4 anser att det är dags att bygga bostäder i flerfamiljshus i Sävast i närheten av centrum. Flera vill sälja sina hus i Sävast och bo kvar här. Men bostadsutbudet är minimalt, ofta inga lägenheter alls. Byggandet kan inte skjutas upp längre. Även, som det tas upp i den fördjupad översiktsplanen behövs trygghetsboende och eller särskilt boende. Trygghetsboende måste ligga i närheten av mataffär. Detta för att de boende ska kunna gå och handla själva i största möjliga utsträckning.

Viktigt, som tas upp i den fördjupade översiktsplanen, är att fixa till i Sävast centrum. Det har blivit en parkeringsplats av hela området runt ICA och Pizzerian. Privatperson 4 ser framför sig en liten park med träd, blommor, vatten och bänkar. Sävast har så många invånare så att området är som en förort. I förorternas centrum brukar det finnas lite trevnad. inte enbart asfalt och parkeringar.

Tar upp en sak angående parkeringar som personen försökt få till stånd sedan 2017 och som fortfarande är olöst. Detta gäller obefintliga parkeringar för besökare vid Sturegårdens särskilda boende. Detta bör åtgärdas nu. Det går att göra plats för två bilar till vänster om handikapparkeringen. Kan inte innebära en skyhög kostnad som det anføres. Vi behöver parkeringsplats i närheten av ytterdörren. När man har en anhörig med demenssjukdom så kan du inte lämna honom/henne utanför ytterdörren och sen åka iväg och parkera. Risken är då att den anhöriga har gått sin väg. Även Bodens Demensföreningen stödjer oss anhöriga i denna fråga.



Som sävastbo påtalar privatperson 4 att för många av oss blev det en negativ följd av vägomläggningen. Privatperson 4 tycker att det är bra att 97an åtgärdades. Men något gick snett när norra utfarten togs bort. Privatperson 4 menar inte att det ska vara en utfart mot Boden. Det behöver göras en utfart där så att vi kan köra ut mot Luleå. Innan vägomläggningen hade vi tre utfarter och nu bara en. Det är inte klokt att alla ska köra över Sävastön för att ta sig mot Luleå. Detta känns inte rätt varken för de boende i närheten av Svängleden på Sävastön eller för alla förskolebarn som vistas i närheten av denna trafikerade väg. Ja, även för alla skolbarn som passerar där eller väntar vid busshållplatserna. Ur miljösynpunkt och med tanke på andra olägenheter som är nu bör det snarast göras en utfart mot Luleå (vid den befintliga norra infarten till Sävast).

Kommentar:

Sävast centrum pekas ut i den fördjupade översiktsplanen som område för bostäder och verksamheter. I planförslaget anges att "Ny bostadsbebyggelse ska tillkomma genom komplettering och förtätning samt genom exploatering av utpekade områden för bostäder och bebyggelse. I planförslaget anges även att "Särskilt boende och/eller trygghetsboende kan lokaliseras i Sävast centrum och/eller på Sävastön i anslutning till Lunda Förskola och Svängleden. Beskrivningen av utvecklingspotentialen för Sävast centrum i samrådshandlingen kvarstår i utställningshandlingen.

Hur parkeringen ordnas inom verksamhetsområden som exempelvis Sturegården är en fråga främst för verksamhetsutövaren och fastighetsägaren. Insatsområdet Parkering – en gemensam angelägenhet handlar dock om parkering i Boden oavsett typ av mark som gatumark, allmän mark eller kvartersmark Kapitel 6. Fortsatt arbete i trafik- och parkeringsstrategin innehåller ett förslag om parkeringspolicy inklusive parkeringstal.

Synpunkten med önskemål om en utfart på väg 97 mot Luleå från Svängleden vid den befintliga norra infarten till Sävast har framkommit av flera yttranden.

Utställningshandlingen till den fördjupade översiktsplanen kompletteras med ett utvecklingsstråk för ytterligare utfart från Sävast "norra" till riksväg 97.

Privatperson 5

Privatperson 5 har framförallt synpunkter på planerade större verksamhetsområde (Norra Svartbyn) för elintensiv verksamhet med tillhörande markreservat för infrastruktur som nämns på exempelvis sidorna 58, 61, 113 och 115.

Gruvberget är ett centrumnära friluftsb- och rekreationsområde där det kontinuerligt är mycket folk i rörelse som rastar hundar, promenerar, åker skidor, kör skoter, är på utflykt osv. En hel del skolungdomar har varit där under de senaste 30 åren och byggt upp kulturområdet vid Gruvbergets fot.

Trots det planerar kommunen att ”trycka in” en väg för tung trafik plus en kombiterminal för omlastning av gods vid foten av Gruvberget. Privatperson 5 saknar en riktig konsekvens- och behovsbedömning av dessa planer.

- Varför krävs det så mycket transporter till detta nya verksamhetsområde i Norra Svartbyn. I översiktsplanen från 2017 pratas det om serverhallar. Vad tillför det Bodens kommun och finns det verkligen ett så enormt transportbehov?
- Ska man inte arbeta enligt fyrstegsprincipen vid kommunal planering? Varför kan inte nyttja befintlig infrastruktur, bör finnas med en hänvisning till framtagna utredning.
- Vilken typ av gods ska lastas om på kombiterminalen?

Privatperson 5 förstår att en översiktsplan handlar om ambitioner men i en fördjupad översiktsplan som tar sikte på 2025 hoppas privatperson 5 att det finns konkreta behov och att man vet vilken typ av verksamhet som ska etableras vid ställverket i Norra Svartbyn. Känns som att kommunen har köpt ramen innan man vet vilken tavla man ska måla.


En väg för tung trafik och en kombiterminal medför ett stort intrång, del direkt förlust av naturmiljö men även stora störningar i form av buller och vibrationer.

När man har ett utpekade friluftsbområde och närliggande bostäder hoppas privatperson 5 att kommunen inte går vidare med förslaget. Mellan Gruvberget och ställverket finns stora arealer ängsmark med förekomst av många rödlistade/ skyddade småfåglar och rovfåglar.

Bevarandeprogram för odlingslandskapet

Svartbyn ingår i bevarandeprogrammet för odlingslandskapet, bevarandeklass 1. Odlingslandskapet Svartbyn är flackt och nyttjas till bete och slätter. I Svartbyn finns ett 40-tal bevarande lador. Området är väsentligt ett av de viktigaste områdena inom kommunen för Storsproven men även för andra arter av rastande vadare, rovfåglar och änder. Området har således även höga naturvärden.

Om man trots allt väljer att gå vidare och utreda en ny väg så måste man genomföra naturvärdesinventeringar med fokus på krälväxter, häckande fåglar och rovfåglar. Vad innebär intrångseffekterna för nedanstående intressen och arter som är observerade inom



utredningskorridoren. Hur säkerställer man arternas bevarandestatus på lokal och regional nivå med tanke på den habitatförslut som sker direkt och indirekt.

Lappuggla, jorduggla, fjällvråk, bivråk, kungsörn, duvhök, pilgrimsfalk, blå kärrhök, brun glada, tornseglare, tretåig hackspett, mindre hackspett, smalnäbbad nötkråka, ångspiplärka, ortolansparv, videsparv, sävsparv, lappsparv, snösparv, norna-lokal, nattviol, skogs nattviol, knärot, violett kantad guldvinge, turkos blåvinge, fornlämning, nyckelbiotop, lodjur, friluftsliv och rekreation?, bevarandeprogrammet för odlingslandskapet, bevarandeklass 1.

Synpunkter på konsekvensbedömning

Sid 132 konsekvenser naturmiljö planförslag

Planförslaget avgränsar var ny bebyggelse ska lokaliseras vilket innebär att anspråk på naturmark begränsas. Exploatering av bostadsbebyggelse i utpekade områden innebär att tätortsnära natur kan komma att tas i anspråk i mindre utsträckning samt att trycket på de naturområden som finns idag kan öka. Planförslaget möjliggör även bebyggelse på jordbruksmark. Marken är dock belägen i anslutning till befintlig bebyggelse och betraktat från ett kommunövergripande perspektiv innebär planförslaget att en relativt liten andel av jordbruksmarken i kommunen ianspråk tas.

Privatperson 5 kommentar:

Varför beskrivs jordbruksmark? Det är väl naturmiljöer som konsekvensbedömningen handlar om?

Sid 132

Friluftsområden, parker och grönområden som ska bevaras och utvecklas lyfts fram och grönstråk föreslås kopplas samman. Även värdefulla vårmarker vid exempelvis Storavan och Björnsundet bevaras. Klimatanpassningsstråk fyller viktiga funktioner för att hantera höga flöden och kraftiga regn. Bevarande av utpekade grönstråk, grönområden och klimatanpassningsstråk innebär att livsmiljöer och spridningskorridorer för djur- och växter bevaras och att dagvatten kan infiltreras vilket är positivt för biologisk mångfald och för att minska påverkan på vattenförekomster. Nytt verksamhetsområde i anslutning till ny godsterminal innebär att naturmark tas i anspråk. Inga nyckelbiotoper, strandskyddade områden eller annan mark med höga naturvärden påverkas negativt av planförslaget. Sammantaget bedöms planförslaget leda till liten positiv påverkan på naturmiljö och naturvärden.

Privatperson 5 kommentar:

Hur kan barriäreffekter, habitatförlust, bullerstörningar få en positiv påverkan på naturmiljö och biologisk mångfald? Varför nämner man friluftsområden, parker, klimatanpassningsstråken när det är naturmiljöaspekten som konsekvensbedömningen handlar om?

Kommentar:

Markreservatet för infrastruktur i den fördjupade översiktsplanen reserverar marken för infrastruktur. Markreservatet syftar till att säkerställa en förbindelse mellan det planerade verksamhetsområdet Svartbyn och riksväg 97. Utredningar har genomförts som visar att befintlig infrastruktur inte har den standard och trafiktålighet som erfordras. Därför behöver det planeras för en ny väg i ett väl anpassat läge. Ett genomförande av väg i markreservatet kräver utredningar i form av exempelvis bullerutredningar och naturvärdesinventeringar samt detaljplaneläggning.

Den fördjupade översiktsplanens planeringshorisont är till år 2025, men gör utblick mot 2040. Verksamhetsområdet Svartbyn ligger utanför planområdet för den fördjupade översiktsplanen. Information om verksamhetsområdet finns att hitta i Översiktsplan 2025.

I planförslaget betonas vikten av allmänhetens tillgänglighet till Gruvberget och att denna ska säkerställas genom trafiksäkra passage/passager. Gruvberget pekas vidare ut som friluftsområde och rekommendation finns i planförslaget att "Möjligheter till rekreation, friluftsliv och motion ska värnas. Gruvberget ska ses som en viktig målpunkt. Utvecklingen av området ska ske i samverkan med det lokala föreningslivet."

Resonemang i miljökonsekvensbeskrivning angående jordbruksmark flyttas till delen gällande Areella näringar. Inom friluftsområdena, grönområden och de gröna stråken finns ekologiska värden som är viktiga för naturmiljön. Utställningshandlingen kompletteras med en beskrivning av dessa värden till respektive exempelområde under del D: Allmänna intressen kapitel Grön-vit och blåstruktur. Miljöbedömning av den fördjupade översiktsplanen görs utifrån planens planeringsnivå. Konsekvensbeskrivningen utgår från hela planområdet samt alla framtida mark- och vattenanvändning som beskrivs i planen. Utifrån detta har bedömning på naturmiljö och naturvärden gjorts. Inom ramen för miljökonsekvensbeskrivningen vid en detaljplaneläggning kommer påverkan inom det specifika området att utredas och konsekvensbedömmas.

Privatperson 6

Sid 30 Informationsmaterial vid eventuellt dammhaveri

Sid 46 Grundskoleutredning

Det får inte ske på bekostnad av skolan t ex i Svartbjörnsbyn

Sid 61 Norrbotniabanan. Hur blir det för Boden

Sid 71 Grönstruktur

Sid 77 Hockeyplan Svartbjörnsbyn. Grillplats.

Sid 99 Information

Sid 105 Svartbjörnsbyn skoterled

Kommentar:

Utställningshandlingen kompletteras med länk till dammhaveriplanen. Den fördjupade översiktsplanen för Boden och Sävast utgår bland annat från genomförd grundskoleutredning. Denna finns beskriven i Del D: Allmänna intressen i kapitel Näringsliv och service. Frågor gällande konsekvenser och genomförande av utredningen hänvisas till Utbildningsförvaltningen.

Norrbotniabanan beskrivs av Trafikverket som en ny järnväg på sträckan Umeå-Luleå. Banan ska förstärka godstrafiken i landet, men också möjliggöra pendeltrafik mellan Norrlandskustens städer. Norrbotniabanan ger dubbelspår till Stambanan genom övre Norrland, ökad kapacitet, kraftigt sänkta transportkostnader och halverade restider längs kusten. Samhällsbyggnadskontoret ser därför att Bodens roll som nod förstärks i samband med Norrbotniabanan. Pendeltågsförbindelserna mellan Luleå-Boden samt Luleå-Boden-Kalix-Haparanda förstärker detta ytterligare.

Utställningshandlingen kompletteras med ytterligare fritids- och idrottsområde där hockeyplanen i Svartbjörnsbyn ingår. Grillplats vid badplatsen ingår i grönstråk längs Buddbyträskets östra del.

Bodens kommun har, i samarbete med skoterföreningarna, identifierat huvudstråk för skotertrafiken som anknyter till viktiga målpunkter. Utifrån det genomförda arbetet anser Bodens kommun att frågan inte behöver behandlas i den fördjupade översiktsplanen eller trafik- och parkeringsstrategin.

Privatperson 6 får gärna återkomma under utställningen med mer utförlig beskrivning av synpunkterna om grönstruktur sidan 71 och information sidan 99. Det går inte att utskilja vad synpunkten innehåller.



Inkomna synpunkter muntligt under öppet hus

Övergripande inriktning

- Planförslaget borde fokusera på förtätning av befintliga miljöer. Inte alltid nya bostadsområden. Utvecklingen borde ses som cirkulär och inte longitud.
- Utveckla nedre stadskärnan.
- Det är jättebra i Sävast!
- Jordbruksmark är viktig att bevara och hushålla.

Kommentar:

Inriktningen i den fördjupade översiktsplanen följer övergripande inriktning i översiktsplan 2025. Denna innebär ett utvecklingsområde för bebyggelseutveckling som sträcker sig från Bodens centrala delar till kommungränsen mot Luleå. Den fördjupade översiktsplanen pekar även ut förtättnings- och kompletteringszoner i Bodens centrum där nedre stadsdelen ingår samt lyfter specifika förtättningsprojekt exempelvis Rörviksstaden, Narcissen och Sävast centrum. Detta innebär att den fördjupade översiktsplanen möjliggör för en förtätning samt utveckling längs det starka pendlingsstråket mot Luleå.

I fördjupad översiktsplan pekas fyra sammanhängande jordbruksstrukturer ut. Genom detta tryggar planen förutsättningarna att bedriva ett långsiktigt hållbart jordbruk. Utifrån inkomna yttranden utgår förslag på bostäder för Fyragårdsarshöjden. Området för förslag på bostäder i Sävastnäs revideras och jordbruksmarken undantas. Den fördjupade översiktsplan kompletteras även med utvecklat resonemang om jordbruksmarken.

Trafik och transportinfrastruktur

Nya broar

- Förslag om att börja med endast en bro till Bodön från Sävastnäs.
- Varför inte placera bron över Luleälven vid Avan istället för Unbyn? I Avan har man redan mycket av infrastrukturen på plats!
- Tveksam till funktion för ny gång- och cykelbro

Kommentar:

Ett eventuellt genomförande av en ny bro Sävastnäs- Bodön- Unbyn hanteras och utreds i ett senare skede. Etappgenomförande kan då bli aktuellt att utreda.

Förslag till ny bro Sävastnäs- Bodön- Unbyn utgår från att skapa förbättrad tillgänglighet mellan östra och västra sidan av Luleälven. Förutsättningarna för och nyttan av utvecklingen som beskrivs i Översiktsplan 2025 med nya bostäder i Unbyn, Sävastnäs och Bodön torde bli mer gynnsamma med en fast vägförbindelse via Bodön. I fortsatt arbete kommer en samhällsekonomisk analys att genomföras.

En bro över Bodträsket har prövats genom framtagande av detaljplan och vunnit laga kraft.

Riksväg 97

- Önskar en till utfart från 97:an i Sävast
- Tidigare utfart från Svängleden mot Luleå önskas återskapas.
- 300 meter av parallellvägen (i Luleå kommun, Ackes bilservice/mek.) sägs inte bli statlig väg. Ga. De måste kunna nyttja vägen för bla transporter till djur och jordbruket. Vill undvika att köra traktor m.m på 97:an. Hur blir det med drift och standarden på vägen om den inte blir statlig?
- Många genar vid 97:ans viadukt som går över järnvägen på båda sidorna mot Norrskenet och till bostadsområdet mot Sanden med risk för hälsan. Önskemål om en bättre och säkrare nedfart från gångvägen till respektive område exempelvis en trappa/slingrande gångväg vid slänten. Ska man följa gångvägen som finns blir den väldigt lång extra runda.

Kommentar:

Utställningshandlingen till den fördjupade översiktsplanen kompletteras med ett utvecklingsstråk för ytterligare utfart från Sävast "norra" till riksväg 97.

Eventuella bidrag för drift och underhåll av enskild väg är främst en fråga för ägaren av den enskilda vägen samt Trafikverket som är statlig väghållare för väg 97. För eventuellt bidrag krävs vanligtvis att vägen hålls öppen för allmän trafik.

Att många genar mellan 97:ans viadukt över järnvägen och omgivande områden via de slänter som omger viadukten på båda sidor om väg 97 är en gemensam fråga för kommunen (ansvarig för slänterna som i detaljplan betecknas som park eller plantering) och Trafikverket (väghållare för väg 97).

Kollektivtrafik

- Kollektiva förbindelser mellan Boden och arbete på Storheden efterfrågas. Oregelbunden arbetstid!

Kommentar:

Ett av insatsområdena i trafik- och parkeringsstrategi är "Bättre förutsättningar för att åka kollektivt" vilket beskrivs handla om kollektivtrafikens roll så att det blir mer attraktivt att välja buss och tåg för resor både inom och utanför Boden. Flera fokusområden som beskrivs är att Utveckla de regionala stråken och den regionala infrastrukturen med ett transportslagsövergripande synsätt/samverka och påverka i det stora, främja kollektivtrafikens framkomlighet samt hållbart och effektivt utbud av kollektivtrafik. Kommunens medverkan i SARETS (samverkan regional trafikstrategi) tillsammans med Luleå, Piteå, Älvsbyns och Kalix kommuner samt regionala myndigheter som fokuserar på just arbets- och studiependling samt samverkansavtal mellan Boden och Luleå är ytterligare exempel på befintliga samarbeten inom detta område.

Svängleden

- Störande belysning vid parkering längs med Svängleden vid Lillgårdsvägen. Det är en hög stolpe, felriktat ljus. Bostadsrättsföreningen?
- Sänk hastigheten på Svängleden från krysset vid Mandelvägen, väldigt höga hastigheter idag.
- Prioritera Svängleden för plogning mellan Sävast C och Torpgårsleden.

Kommentar:


Ställningstaganden i trafik- och parkeringsstrategin handlar om funktion och principer snarare än detaljlösningar varför dessa synpunkter hänvisas till väghållaren Tekniska förvaltningen.

Pendeltågsstationer och järnväg

- Önskar verkligen pendeltågsstation i Södra Svartbyn. Skulle underlätta och förbättra arbetspendlingen till Luleå.
- Hållplatsläge i Sävast för pendeltåg. Går det att lösa där bussen vänder idag?
- Stationsläge i Sävast. Behövs fler för att det ska vara attraktivt att åka tåg och konkurrera med bussen.
- Pendeltågsstation behöver i Sävast. Naturligt läge skulle vara där den nya parallellvägen och bron kommer.
- Stationsläge i Sävast eller gamla Sävast för pendling behövs.
- Norrbotniabanan ses som god utveckling. Mindre trafik på vägarna. Varför inte persontrafik i malmtågen?!
- Önskemål om tågstation i Sävast för vidare pendling. Med pendelparkering för bil och cykel.
- Pendeltågsläget Boden södra bör lokaliseras vid Garnis istället. Där finns bland annat parkeringsplatser.

Kommentar:

En förstudie har genomförts för att utreda nya lägen för station för pendeltågstrafik. Förstudien har utgått från de lägen som utpekats i Översiktsplan 2025. Planförslaget innehåller förslag på två nya stationer för pendeltågstrafiken. Dessa är lokaliserade i Södra Svartbyn samt ett läge längs med Garnisonsgatan mellan Hedenbrovägen och Drottninggatan. Förstudie har fokuserat på tillgänglighet i form av upptagningsområden



samt avstånd med gång och cykel, omgivningspåverkan, kostnader samt befintliga och framtida bostäder och arbetsplatsområden.

Frågan om persontrafik i malmtågen hänvisas till Regionala kollektivtrafikmyndigheten.

Tung trafik i centrum

- Saknar resonemang om den tunga trafiken i centrum. Går den att leda om? Kanske en förbifart?
- Saknar tydligare inriktningar och beskrivningar i TP:n tex om tung trafik i centrum.

Kommentar:

Den tunga trafiken i form gods- och varustransporter samt utryckningstrafik beskrivs i trafik- och parkeringsstrategins nulägesanalys av Transportsystemets uppbyggnad.

Trafik- och parkeringsstrategin kommer att kompletteras med kartan över rekommenderade vägar för farligt gods vilket i samrådet föreslagits av Trafikverket.

Utpekad brist om att eftersatt underhåll på grund av begränsade anslag för drift och underhåll kan påverka bärigheten på det kommunala vägnätet samt en kommentar om gods-, varustransporter och utryckningstrafiks krav på framkomlighet i jämförelse med utformning av gator och vägar med hänsyn till trafiksäkerhet och tillgänglighet redovisas.

Texten till insatsområdet Bilen en del av ett levande och hållbart samhälle innehåller ett avsnitt om varustransporter.

I beskrivningen av fokusområden framgår förslag att samverka med verksamheterna i centrum för att tillse att lastning av gods sker på strategiska platser och vid lämpligast tid på dygnet men även att trafikens framkomlighet och robusthet i vägsystemet ska säkerställas.

Förbifart utreddes i framtagandet av Översiktsplan 2025. Där framgick att behovet av förbifart utifrån transportsystemets uppbyggnad och framtida utveckling inte kvarstod.

Nylandsleden

- Järnvägen är idag en barriär. Genomförandet av Nylandsleden är viktigt.
- Genom att få Nylandsleden på plats kan en bättre samordning ske mellan Torpgårdans västra och östra industriområde.

Kommentar:

Nylandsleden utgör ett utvecklingsstråk för infrastruktur i planförslaget till fördjupad översiktsplan.

Trafik i centrum

- Fler stadsgator i centrummiljön. Skapar en attraktivitet.
- När det gäller centrum, Kyrkgatan så borde gångfartsområdet stängas och bli gågata helt och hållet. För tryggheten och säkerhetens skull.
- Svårt att hitta p-platser för motorcyklar i centrum

Kommentar:

Redan i förordet till Trafik- och parkeringsstrategin anges att strategin stakar ut vägen för resor och transporter som främjar ett hållbart, attraktivt och levande Boden. Detta följs upp i kapitel 5. Strategisk inriktning – hållbara resor och transporter i ett hållbart, attraktivt och levande Boden.

Rubriken prioritering av trafikslag anger att planering för de kapacitetsstarka och yteffektiva trafikslagen är inte bara bättre för miljön, det är mer ekonomiskt och bidrar till en mer levande stadsmiljö. Föreslagen prioritetsordning anges syfta till att erhålla ett gaturum och trafiknät där utformningen och planeringen utgår från människan istället för bilen.

Befintliga gågator och gångfartsområden är resultatet av beslutade trafikregleringar i centrumkärnan. Gågatorna är även i detaljplan beskrivna som sådana. Befintliga gångfartsområden är reglerade genom lokala trafikföreskrifter av kommunen. Att utöka antalet gågator kräver i princip detaljplaneändringar. Ställningstaganden i trafik- och parkeringsstrategin handlar om funktion och principer snarare än detaljlösningar varför dessa synpunkter hänskjuts till väghållaren Tekniska förvaltningen samt Samhällsbyggnadskontoret som planhandläggare.

Att parkeringsplatser för exempelvis motorcyklar, husbilar och bussar saknas beskrivs i strategin som utpekad brist under nulägesanalysens del om Transportsystemets uppbyggnad.

Vägvisning

- Det finns en CENTRUM skylt mot Trånga gatan, men där finns inget centrum. Skylten borde tas bort.

Kommentar:

Synpunkten avser en mer detaljerad nivå än det som trafik- och parkeringsstrategin avser. Frågan om specifik skylt hänvisas till Tekniska förvaltningen.

Regelefterlevnad

- Det körs alldeles för fort längs vägen i Gamla Sävast. Farligt för boende. Åtgärder behövs.
- Trafikövervakning på väg 588 vid Gamla Sävast/bygdegården och Fagernässkolan.

Kommentar:

Frågor kring regelefterlevnad och trafikövervakning är detaljer som kontinuerligt hanteras av respektive väghållare och polismyndigheten.

Trafiksäkerhet

- Önskar studie över trafiksäkerheten vid Fagernässkolan
- Konfliktpunkter i flera korsningar tex Hermelinsgatan och Lulevägen.
- Mårängsskolan, trafikkaos vid hämtning och lämning och med fara för livet. Vägen är smal vid skolan.

Kommentar:

Synpunkten avser en mer detaljerad nivå än det som trafik- och parkeringsstrategin avser. Trafiksituationen på skolgårdar särskilt med hänsyn till trafiksäkerhet behöver ofta särskild omtanke. Frågor om trafiksäkerhet vid skolor hänvisas till Utbildningsförvaltningen och Fastighetsförvaltningen.

Trafiksäkerheten i korsningen väg 97 Lulevägen och Hermelinsgatan är ett gemensamt ansvar för Trafikverket och kommunen.

Gång- och cykeltrafik

- Hade varit jättebra med gång- och cykelväg längs med Svartbyträsket.
- Finns inga gång- och cykelvägar mellan Gamla Sävast och Sävast. Otryggt med de höga hastigheterna på Gamla Sävastvägen. Önskemål om mätning av hastigheterna längs med vägen.
- Bra cykelvägar i Sävast.
- Vägen runt Svartbyträsket och östra sidan av Svartbyträsket bör utvecklas vad gäller gång- och cykeltrafik och trafiksäkerhet

Kommentar:

Flertalet utvecklingsstråk pekas ut för att få ett sammanhängande gång- och cykelstråk runt Svarbyträsket. Den fördjupade översiktsplanen kompletteras med ett utvecklingsstråk som avser sträckan Svarbyleden mellan Norra Svarbyn och Fagernäs.

Bodens kommun delar synpunkten om trafiksituationen mellan gamla Sävast och Sävast. Trafikverket är väghållare för vägen och ansvarar för trafikmätningar längs sträckan.

Parkering

- ”Stop and go” för husvagnar/husbilar med laddstolpar behövs vid infarterna till Boden.
- Höjda felparkeringsavgifter vid tex skolor
- Parkeringsförbud på Skolvägen utanför Fagernässkolan.

Kommentar:

Önskemål om ”Stop and go” för husvagnar/husbilar med laddstolpar, höjda felparkeringsavgifter vid skolor hänvisas till Fortsatta arbetet med parkeringspolicy.

Trafikregleringar som p-förbud på Skolvägen är en regleringsfråga varför synpunkten hänvisas till Tekniska förvaltningen som hanterar lokala trafikföreskrifter.

Kollektivtrafik

- Hermelinsgatan och Sävastvägen bör trafikeras med busstrafik.
- Det behövs bättre ”tvär” bussförbindelser mellan Torpgården och Sävast.
- Gamla Sävastvägen/väg 588 har dålig belysning, väldigt otryggt för de barn som väntar på bussen. Det finns ingen ”bussficka”.
- Dålig trafiksäkerhet på Garnisonsgatan vid busshållplats utanför Hildursborg behöver åtgärdas. Många skolungdomar passerar gatan som upplevs ha ökade trafikmängder inkl tung trafik. Hållplatsen bör tas bort om den inte åtgärdas!
- Gratis kollektivtrafik för pensionärer.
- Dåliga bussförbindelser från Sävast med ankomst före kl 06 till Torpgården och centrum.

Kommentar:

I trafik- och parkeringsstrategin kapitel 6 Fortsatt arbete pekas framtagande av riktlinjer för kollektivtrafik ut. Bodens kommun delar synpunkten om trafiksituationen mellan gamla Sävast och Sävast. Trafikverket är väghållare för vägen.

Trafikverket är väghållare för Garnisonsgatan. Trafiksäkerheten har påpekats av Bodens kommun vid flertalet möten.

Drift och underhåll

- Gång- och cykelvägen Björnstigen är dåligt underhållen med både gropar och stora sprickor. Gäller även andra gång- och cykelvägar. Bättre underhåll.
- Promenadväg mellan Björns och stan bör plogas tidigare på mornarna.
- Flera områden som är trafikfarligt pga sly. Dålig utsikt vid utfarter.
- Sanda inte hela bredden av gång- och cykelbanorna.

Kommentar:

Detaljfrågor om drift och underhåll avser en mer detaljerad nivå än den som trafik- och parkeringsstrategin omfattar.

Utformning

- Poliskrysset har ofta fel på trafikljusen, bör bli cirkulationsplats
- Trafikkaos vid ICA Supermarket, Erikslund. Otydlig trafiksituation med tre in/utfarter.
- Finns flera farliga korsningar i Sävast/Sävastön. Det behöver hittas bra lösningar som tillgodoser allas behov.
- Svartbyleden mellan Smedjebacka och N Svartbyn bör breddas
- Viktigt med trafiksäkra passager över Brogatan

Kommentar:

Detaljfrågor om utformning avser en mer detaljerad nivå än den som trafik- och parkeringsstrategin omfattar. Trafikverket är väghållare för väg 97 och 356.

Reglering


- Gör Brogatan till huvudled
- Inför stopplikt på Kvarngatan mot Strandplan

Kommentar:

Detaljfrågor om reglering avser en mer detaljerad nivå än den som trafik- och parkeringsstrategin omfattar.

Bostäder

- BBP har stor potential. Borde ses och utvecklas som centrum i Sävast/Sävastön. Tät förtätning av flerbostadshus ska vara möjligt. Högt mot Svängleden.
- Rörviksstaden har potential för utveckling. Tät bebyggelse.
- Vid utveckling av området i Norra Svartbyn kan Kronan i Luleå användas som gott exempel. Bra tänkt om bostäder på bergen generellt.
- Inte lämpligt med bebyggelse på Fyragårdarshöjden på grund av odlingslandskapet.
- Justera ytan med befintlig bebyggelse på Fyragårdarshöjden. Bör endast omfatta den största samlad bebyggelsen, inte längs med hela Ronningsvägen.
- Önskar nya bostäder Gammelängsgatan/ Gammelängsbacken, öster om Bullerleden.
- Önskar nya bostäder längs med Mjösjöberget/ Gammelängsberget.
- Området som är utpekade för bostäder vid Sävast ån, Lunda, nordost om utpekade verksamhetsområde är väldigt blött område skulle passa bättre som naturmark.
- Förslag på bostäder vid Högvalla, området är väldigt lång och sankt. Blir väldigt blött
- Sommarstugeområdet vid älven i Sävastnäs, problem med avlopp. Inns det möjlighet att anlägga ett minireningsverk som går vidare till det större reningsverket? Bättre att samordna med alla stugägarna och ställa större krav.
- För Sävastnäs bör man titta på en gemensam avloppslösning för alla boende. Norra Sunderbyn sägs få kommunalt vatten- och avlopp nästa sommar. Hur ser samordningen ut och hur fungerar den mellan kommunerna? Önskemål om ledningsservitut längs med parallellvägen för att kunna få (kommunalt) vatten.
- Positiv till utpekade områden i Sävastnäs för bostäder då de främst berör skogsområden. När den nya parallellvägen kommer så kan det nog komma fler områden för bostäder längs med den nya dragningen som skulle kunna bli aktuella.



Det finns många lämpliga skogsområden som skulle kunna vara för bostadsområden. Långberget skulle kunna var möjligt med en naturlig förtätning av bostäder.

- Nya bostäder i form av lägenheter med stora kök önskas i Sävast.

Kommentar:

I planförslaget för den fördjupade översiktsplanen pekas Boden business park ut som område för bostäder och verksamheter. I rekommendationerna till delområde Sävast och Sävastön anges även att förtätning kan ske inom området. Rörviksstaden pekas även ut som område för bostäder och ligger inom förtätningsszon i centrum.

Utifrån inkomna synpunkter justeras ytan med befintliga bostäder på Fyragårdshöjden.

Förslag till nya bostäder på Fyragårdshöjden utgår.

Förslag på bostadsområde vid Högvalla kompletteras med rekommendation till delområde Sävast och Sävastön gällande områdets markförutsättningar.

Området kring Gammelängsberget/Mjösberget längs med Gammelängsgatan ligger utanför planområdet för den fördjupade översiktsplanen. Utifrån detta ges inget nytt förslag på bostäder i föreslaget området.

Den fördjupade översiktsplanen ska ses som en inriktning- och visionsdokument. Genomförandefrågor i form av exempelvis ledningsservitut och VA-lösningar utreds i ett vidare skede. I rekommendationerna till delområde Sävastnäs, Gamla Sävast och Bodön framgår det att Bodens och Luleå kommun bör fortsatt samverka när det gäller VA-utbyggnaden. Det framgår även att kommunalt VA saknas i Sävastnäs där i synnerhet framtida systemlösning för spillvattenhantering är oklar. Olika anslutningsmöjligheter till befintliga VA-anläggningar finns vilket kan vara en viktig faktor vid val av utbyggnadsordning och eventuell exploatering av delområden.

Utställningshandlingen till den fördjupade översiktsplanen kompletteras med ytterligare förslag på bostäder vid Långberget väster om järnvägen i Sävastnäs. Förslag på område för bostäder i Sävastnäs som ingick i samrådshandlingen utökas mot järnvägen och jordbruksmarken undantas.

Planförslaget pekar ut möjlighet till förtätning av lägenheter i Sävast centrum samt på Boden business park.

Verksamheter

- Torpgädan östra och västra. Är dom rätt placerade för industriområden?
- Kårbacken/Älvbriken har stor potential för verksamheter.
- Boden arena området har potential att fungera som sammanhållet området för idrott. Skidspåren bör även gå till det området. Exempel IKSU i Umeå där samnyttjande för olika idrotter är bra.
- Verksamhetsområdet i Svartbyn har bra läge utifrån avstånd till bebyggelse och infrastruktur.
- BBP har stor potential. Borde ses och utvecklas som centrum i Sävast/Sävastön
- Sopsortering!
- Återvinningsstationen i Sävast (vid Brönjaskolan) måste tillbaka! Idag krävs biltransport till Sävastön eller in till staden. Kritisk till att alla inte blev tillfrågade när den gamla togs bort! Efterlyser hänvisning ex v information på hemsidan.
- Centrum upplevs tråkigt.
- Önskar fler förskoleplatser.
- Att flytta Erikslunds hälsocentral till Björknäs är helt galet. Det är svårt att ta sig dit och det finns inga parkeringsplatser där.
- Vill ha kvar Erikslunds hälsocentral med tanke på tillgängligheten.
- Önskar hälsocentral och äldreboende till Sävast.
- Tankstation (kortbetalning) i Sävast.
- Sävast centrum behöver fräschas upp

Kommentar:

Den fördjupade översiktsplanen föreslår en utveckling av Torpgärdans västra industri område genom en förtätning av detaljhandel. Utifrån denna utveckling anser Bodens kommun att Torpgärdans västra industriområde har ett strategiskt läge för handelsutveckling genom skyltläge mot 97:an samt befintlig och framtida infrastruktur. För Torpgärdan östra industriområde ökar även tillgängligheten genom genomförande av Nylandsleden.

Kårbacken/Älvbrinken pekats ut som verksamhetsområde och rekommendationen att ”inom Kårbacken och Älvbrinken finns möjligheter till utveckling av bland annat industri och

andra ytkrävande etableringarna” finns med i planförslaget. Boden arena området pekas även ut som verksamhetsområde och med utpekandet följer rekommendationen att området kring Boden arena ska ges möjlighet till expansion och ska beaktas vid lokalisering av Kårbackens östra del.

Den fördjupade översiktsplanen ger förslag på två centrumnoder i Sävatområdet där Boden business park är en. Utpekandet av centrumnoder grundar sig på en handelsutredning genomförd av WSP 2017. I rekommendation till delområde Sävast och Sävastön anges att ”Sävast torg med omgivande ytor ska utvecklas för att skapa en trivsamt och mer inbjudande mötesplats för alla åldrar. Vid förtätning ska tillkommande byggnaders skala och placering bidra till att definiera Sävast centrum som närcentrum. Sävast centrum ska ses som en viktig nod i området för möten och interaktion för alla.” Till samma delområde anges även att det är möjligt med mindre handelsetableringar och service i anslutning till Boden business park.

Bygglov har vunnit laga kraft för lokalisering av en återvinningsstation på Fruktvägen.

Möjligheter till utveckling av offentlig service finns inom utpekade verksamhetsområden i Sävast och på Sävastön.

I del D: Allmänna intressen i kapitel Näringsliv och service redovisas en framtidsbild för Bodens stadskärna. Framtidsbilden syftar till att utveckla stadskärnan till en välkomnade, trygg och inkluderande mötesplats. I framtidsbilden beskrivs utvecklingsförslag i form av bland annat stråk/skyltning, utbud och gestaltning.

Den fördjupade översiktsplanen följer inriktning i genomförd förskoleutredning. Denna finns beskriven i del D: Allmänna intressen i kapitel Näringsliv och service i fördjupad översiktsplan för Boden och Sävast.

Lokalisering av hälsocentraler är en regional fråga och hanteras inte i den fördjupade översiktsplanen.

Friluft- och grönområden

- Skogen vid bostadsområdet Brännan är jätteviktig att bevara.
- Viktigt att tillgängliggöra friluftsområdena tex Gammelängsberget med elljusspår.
- Önskar att strandkanten på Sävastön mot Luleälven tillgängliggörs så det går att komma ner till vattnet. Önskar även iordningställande av grillplatser.
- Önskemål om grillplatser längs med Sävastån.
- Golfströmmen/”sumpån” behöver bättre och mer vattentillförsel, så det blir trevligare att promenera längs med. Det kan lukta illa när det är lite vatten. (kolla med Sara)


- Svårt att nyttja Sävast ån sommartid. Svårt att ta sig ner för att paddla kajak. Det behöver slyröjas och röjas skräp från ån. Skulle behövas skyltar var man kan ta sig ner.
- Sävastån skulle kunna vara en trevlig miljö. Går den att utveckla till ett attraktivt stråk?
- Önskemål om en fontän i Sävast ån för bättre syresättning och mer vatten i ån.
- Sävaståns låga vattennivå gör att ån blir mindre. Bör åtgärdas för många promenerar där. Viktigt att det kommer in älvsvatten.
- Viktigt med aktiviteter i centrum som lockar och gör att människor vistas ute. Tex lokalisering av tennisplaner. Volleybollplanen på Kvarnängen är viktig.
- Bör finnas en koppling över Bodån till Sveafältet.
- Fin lekpark har funnits vid Örtvägen. Har tyvärr avvecklats.
- Grönområden på Bodön bör, på sina ställen, vara större än bara strandkanten. För turism, friluftsliv och fiske. Bodön är viktig ur rekreationssynpunkt då det nyttjas av många. Viktigt vid etableringar att det blir stora grönområden och att grönremsor vid strandkanten sparas för att kunna behålla de rekreativa värden.
- Väster om 97:an och strax norr om Sävast ån finns en liten ”pöl” som skulle vara ett finns promenadmål, finns utvecklingspotential. Det är väldigt mycket fåglar där.
- Ett område som idag är vitt används mycket för rekreation. Området ovanför Valnötsvägen. Önskar att detta också blir grönområde. Framfördes i dialogarbetet.
- Viktigt att tänka på avvattningen vid Morotsparken. Blir väldigt blött vår/försommar.
- Positiv till utfiskningen. Svartbyträsket kan kanske utvecklas avs fiske. Inte bara för skotertrafik på träsket.

Kommentar:

Bodens kommun delar uppfattning att skogsområdet vid bostadsområdet Brännan är viktigt. Området pekas ut som grönområde i tidigare samrådshandling och kvarstår i utställningshandling.

Utställningshandlingen kompletteras med riktlinje om allmänhetens tillgång till friluftsområden under kapitel Grön- vit och blåstruktur.

Den fördjupade översiktsplanen innehåller flera rekommendationer till delområde Sävast och Sävastön att kontakten med älven och vattnet kan utvecklas genom att exempelvis möjliggöra anläggande av badplatser, bryggor och grillplatser. Längs med Sävastöns södra del mot Luleälven pekas även utvecklingstråk ut där tillgängligheten behöver stärkas.



Både Golfströmmen och Sävastån finns med i beskrivningen av klimatanpassningsstråk 9. Där nämns att området behöver inventeras samt att det finns behov av att göra området till ett sammanhängande rekreationsstråk som kan tillgängliggöras genom exempelvis broar och stigar.

Sävastån är en så kallad kraftigt modifierad vattenförekomst och dess status är enligt vattenförvaltningen klassad till otillfredsställande ekologisk potential för att dess fysiska karaktär är väsentligt förändrad på grund av vattenkraft. Idag pumpas det in vatten för att den ska hålla vatten. Det tidvis låga vattenflödet kan vara en bidragande orsak till igenväxning i ån. I åtgärdsplan för Luleälvens avrinningsområde så lyfts höjningen av vattennivån i Luleälven som en möjlig åtgärd som tar bort behovet av pumpning och samtidigt ger viss ekologisk nytta.

Bodens kommun delar uppfattningen om att det är viktigt med aktiviteter som lockar människor att vistas ute. Planförslaget innebär utpekandet av flera grön- fritids- och idrottsområden samt grönstråk i hela planområdet. Planförslaget innehåller även en visionsbild för utvecklingen av Kvarnängen och en bro över Bodträsket.

I planförslaget finns utpekat grönstråk i anslutning till Bodåns östra sida mot Sandenområdet. Passage längs med Bodåns östra sidan är iordningställd och möjligheten finns att ta sig över till Sveafältet via Sveavägen.

Den fördjupade översiktsplanen följer inriktning i Lekplatser i Bodens kommun (godkänt av kommunstyrelsen 2018). I Sävastområdet finns flera lekplatser bland annat Morotsparken där flera utvecklingsåtgärder har genomförts exempelvis anläggande av utegym och tillgänglighetsåtgärder.

Utställningshandlingen kompletteras med rekommendation för delområdet Sävastnäs, Gamla Sävast och Bodön att vid vidare utredning för bostäder på Bodön är det viktigt att bevara och utveckla grönområde och grönstråk vid strandkanten.

Området väster om 97:an, strax norr om Sävast ån, pekas ut som grönområde i samrådshandlingen och kvarstår till utställningshandlingen.

Utställningshandlingen kompletteras med grönområde ovanför Valnötsvägen.

Planförslaget innehåller ett klimatanpassningstråk som avser förbindelse mellan Hosjitjärnen och Sävastån. Stråket passerar Morotsparken och ska underlätta avrinning.

Bodens kommun noterar den positiva synpunkten om utfiskningen i Svartbyträsket. Kommunens arbete kommer att fortsätta med förbättringen av Svartbyträskets vattenkvalité.

Övrigt

- Viktiga att infarterna till Boden är välkomnade. Det ska vara snyggt och rent.
- Upplever störningar i form av hästskit och doft vid Kryddvägen.
- MS/Brännan blev för högt. Påverkar utsikten för närboende.
- Det behöver specificeras vad som menas med tillgänglighet
- Se över benämningarna funktionsnedsättning och funktionsvariation
- Svedjeberget är ej fort. Måste justeras i beskrivande text.

Kommentar:

I den fördjupade översiktsplanen finns rekommendationer som betonar vikten av entréerna till tätorterna. Exempelvis till delområdet Sävast och Sävastön finns rekommendationen att "vid entréerna till tätorten ska åtgärder i den fysiska miljön bidra till att signalera var tätorten börjar. Detta ska ge ett positivt och inbjudande intryck".

Den fördjupade översiktsplanen hanterar inte specifika och detaljerade ärenden som exempelvis störningar från djur och genomförda bygglov. Samhällsbyggnadskontoret hänvisar till miljö- och byggnämnden för specifika frågor.

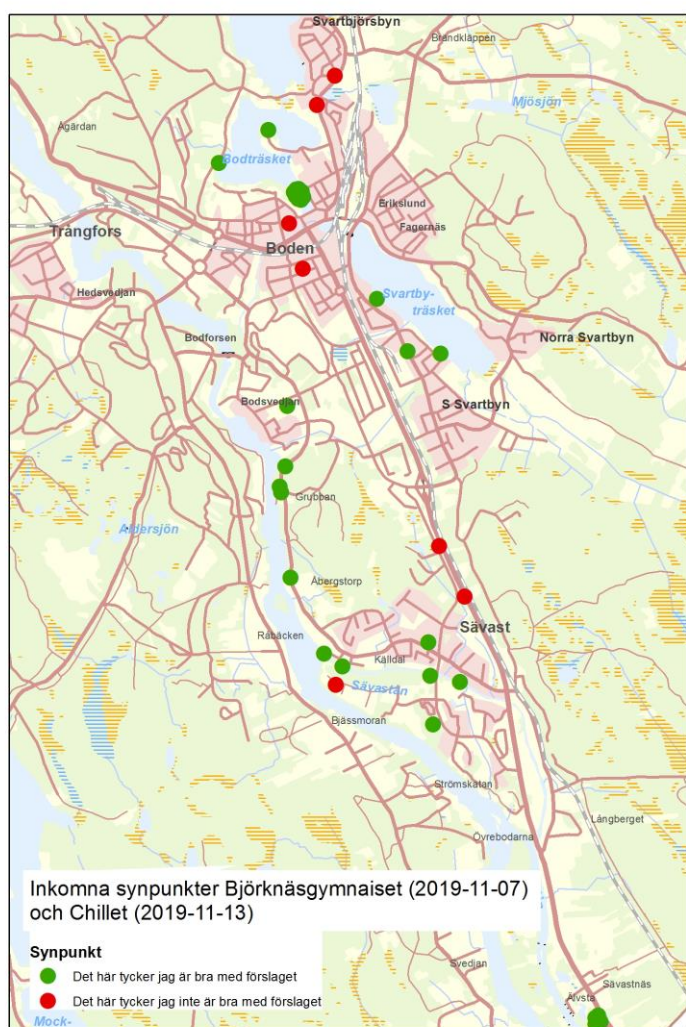
Beskrivningen av Svedjefortet revideras, under rubrik förutsättningar till delområdet Torpgärdan, Grubberget och Norra och Södra Svartbyn.

Benämningarna funktionsnedsättning och funktionsvariation ses över i den fördjupade översiktsplanen och trafik- och parkeringsstrategin.

Tillgänglighet är en av TRAST-egenskaperna som kortfattat beskrivs i trafik- och parkeringsstrategins Inledning samt 1.5 Trafik för en attraktiv stad; "Tillgänglighet – kan beskrivas med vilken lätthet invånare, besökare och verksamheter kan nå något önskvärt i samhället."

Inkomna synpunkter via karta

På Björknäsgymnasiet och ungdomsgården Chillet fanns möjlighet att lämna synpunkter på planförslagen via en karta. Denna metod valdes på dessa platser för att underlätta och göra det intressant att tycka till och föra dialog för ungdomar.





Kommentarer:

Flertalet av de synpunkter som inkommit har varit positiva. Dessa är delar i planförslaget som kvarstår till utställningshandlingen. Det handlar om en brolösning från Kvarnängen till Rörviksstaden, utvecklingsstråk längs Sävastvägen, Sundbrovägen, och Svarbyträskets västra del. Stråk för förbättrade kopplingar mellan Sävast och Sävastön samt Sävastnäs och Unbyn kvarstår även till utställningshandlingen. Det handlar också om grönområden på Killingsholmen, i anslutning till Bodsvedjan och bostadsområdet Brännan. Inriktningen för Sävast centrum som nod för handel och mötesplatser finns kvar i utställningshandlingen.

Ett fåtal har tyckt att vissa delar med planförslaget inte är bra. Den fördjupade översiktsplanen och trafik- och parkeringsstrategin hanterar inte specifika ärenden tex snöröjningen längs Buddbyvägen och Stationsgatan samt trafiksituation och vilt på riksväg 97. Frågor som rör snöröjningen hänvisas till Tekniska förvaltningen och viltstängsel hänvisas till Trafikverket.

En del av skogsområdet i anslutning till Stureskolan/ Kyrkgatan pekas ut som verksamhetsområde i samrådshandlingen. Bodens kommun anser att en stor del av skogsområdet bevaras genom utpekandet av området som grönområde.

Utifrån inkomna synpunkter kompletteras utställningshandlingen med ett utvecklingsstråk som representerar ytterligare utfart från Sävast "norra" till riksväg 97.

Gällande förslag om nya bostäder på Sävastudde så kompletteras den fördjupade översiktsplanen med ett utvecklat resonemang gällande jordbruksmarken.



Sammanfattning genomförda ändringar i fördjupad översiktsplan för Boden och Sävast

Riksintressen

- Ytterligare beskrivande text för totalförsvarets militära del tillkommer.
- Figurtexten där det beskrivs att hela landet utgör samrådsyta för höga objekt flyttas till den löpande beskrivande texten i Del C: Riksintressen
- Komplettering görs med att planområdet ligger inom MSA- yta för Luleå Airport.
- Utställningshandlingen kompletteras med beskrivning av förhållningssätt till det utökade riksintresse anspråket för totalförsvaret avseende Gruvberget.

Nya kapitel och avsnitt

- Utställningshandlingen kompletteras med kapitel om strandskydd under del D: Allmänna intressen.
- Utställningshandlingen kompletteras med kapitel för rennäringen under del D: Allmänna intressen.
- Utställningshandlingen kompletteras med ett avsnitt om vitstruktur.

Transportinfrastruktur och kommunikationer

- Ett utvecklingsstråk som representerar en ytterligare utfart till riksväg 97 i norra delen av Sävast tillkommer.
- Utställningshandlingen kompletteras med utvecklingsstråk som omfattar sträckan längs med Svartbyleden, mellan Svartbyskolan och Svedjebacka.
- Kapitel Transportinfrastruktur och kommunikationer kompletteras med att en eventuellt ny godsterminal inte får försvåra anläggande av dubbelspår.
- Tydliggörande görs i text vilket trafikslag som avses till utvecklingsstråk.

Grönstruktur

- Friluftsområden, grönområden, fritids- och idrottsområden samt grönstråk kompletteras med ekologiska värden för respektive exempelområde.
- Regementsparken på I19 läggs till som grönområde.

- Utställningshandlingen kompletteras med riktlinje om allmänhetens tillgång till friluftsområden under kapitel Grön- vit och blåstruktur
- Utställningshandlingen kompletteras med rekommendation för delområdet Sävastnäs, Gamla Sävast och Bodön att vid vidare utredning för bostäder för Bodön är det viktigt att bevara och utveckla grönområde och grönstråk vid strandkanten.
- Utställningshandlingen kompletteras med grönområde ovanför Valnötsvägen.
- Utställningshandlingen kompletteras med ytterligare fritids- och idrottsområde där hockeyplanen i Svartbjörnsbyn ingår.
- Omfattningen av utpekade friluftsområde i Pagla revideras.

Delområdesredovisning

- Området med förslag till verksamheter längs Sundbrovägen utgår.
- Förslag till bostäder på Fyragårdarhöjden utgår.
- Befintlig yta för bostäder på Fyragårdarhöjden justeras.
- Verksamhetsområdet längs med Bullerleden utgår.
- Delområdena i del E: Framtida mark- och vattenanvändning kompletteras med vilka riktlinjer som är aktuella för respektive delområde när det gäller höga flöden.
- Delområdena i del E: Framtida mark- och vattenanvändning kompletteras med om eventuella större bullerkällor finns inom delområdena.
- Delområdena i del E: Framtida mark- och vattenanvändning kompletteras med rekommendationer gällande behov av kulturmiljöutredning. Detta gäller bland annat området Pagla och Bodens centrum.
- Rekommendationerna i del E: Framtida mark- och vattenanvändning kompletteras till förslagen på bostadsområden där kan komma att vara aktuellt med kulturmiljöutredningar. Detta gäller förslag på bostäder längs med Sävastvägen samt i Norra Svartbyn.
- Rekommendation till delområde Sävast och Sävastön i del E: Framtida mark- och vattenanvändning gällande gång- och cykelväg längs med Svängledning/ parallellvägen norr om Fruktvägen utgår.
- Rekommendationerna till delområdena kompletteras med specificering vilka områden som avser de militära verksamhetsområdena.
- Förtätningsszonerna i Bodens centrum kompletteras med rekommendationer där bland annat kulturmiljöfrågorna lyfts fram.
- Delområdet Bodsvedjan med Kårbacken och Älvbrinken kompletteras med rekommendation gällande utvecklingen av hästnära boende.
- Utställningshandlingen kompletteras med beskrivande text för utvecklingen av Gruvberget under delområdet Torpgården, Gruvberget, Norra och Södra Svartbyn.


- Utställningshandlingen kompletteras med rekommendation till delområdet Sävast och Sävastön om vikten av god kollektivtrafik till större arbetsplatser exempelvis Sunderby sjukhus.
- Utställningshandlingen kompletteras med beskrivning av Perbackagården, under kapitel förutsättningar till delområde Svartbjörnsbyn, Björklund, Erikslund och Fagernäs.
- Förslag på bostadsområde vid Högvalla kompletteras med rekommendation till delområde Sävast och Sävastön gällande områdets markförutsättningar.
- Beskrivningen av Svedjefortet revideras med att det inte utgör ett fort, under rubrik förutsättningar till delområdet Torpgården, Gruvberget och Norra och Södra Svartbyn.
- Planförslaget kompletteras med rekommendation till delområdena där Åberget, Gruvberget och Pagla ingår, gällande vikten av vandringleder inom friluftsområdena.
- Utställningshandlingen kompletteras med ytterligare förslag på bostäder vid Långberget väster om järnvägen i Sävastnäs.
- Förslag på område för bostäder i Sävastnäs som ingick i samrådshandlingen utökas mot järnvägen och jordbruksmarken undantas.

Konsekvensbeskrivning

- Miljökonsekvensbeskrivningen kompletteras med de geotekniska säkerhetsfrågorna.
- Miljökonsekvensbeskrivningen kompletteras under rubriken Rekreation och friluftsliv med resonemang gällande utveckling av bostadsområdet vid Åberget.
- Miljökonsekvensbeskrivningen kompletteras med del om forn- och kulturhistoriska lämningar.
- Resonemang i miljökonsekvensbeskrivning angående jordbruksmark flyttas till delen gällande Areella näringar.

Utgångspunkter, underlag och övergripande rekommendationer

- Den fördjupade översiktsplanen kompletteras med utvecklat resonemang för i anspråktagandet av jordbruksmark.
- Planförslaget kompletteras med resonemang om sulfidjordar samt riktlinje.
- Del A: Utgångspunkter kompletteras under Regionala samband och mellankommunala frågor med ny godsterminal, under rubriken Järnväg- noden Boden.

- 
- Del A: Utgångspunkter kompletteras under rubriken Regionala samband och mellankommunala frågor med vattenskyddsområden.
 - Utställningshandlingen kompletteras med rekommendation om universell utformning.
 - Kapitel Bostäder i del D: Allmänna intressen kompletteras med riktlinje som även gäller befintliga bostadsområden och segregation.
 - Utställningshandlingen kompletteras med länk till dammhaveriplanen.
 - Utställningshandlingen revideras avseende antal nationella jämställdhetspolitiska mål.
 - Utställningshandlingen kompletteras med tillägg att samverkan med polisen regleras via en samverkansöverenskommelse mellan kommun och polisen.
 - Utställningshandlingen kompletteras med beskrivning av vikten av utbildning samt tillgång till goda kommunikationer, både vad gäller datatrafik och fysiska.

Kartor

- Kartan med fornlämningar i del D: Allmänna intressen kompletteras med yt- och linjeobjekt samt möjliga fornlämningar.
- Kartorna i Del D: Allmänna intressen med friluftsområden, grönområden, fritids- och idrottsområden kompletteras med skalstock och norrpil.



Sammanfattning genomförda ändringar i trafik- och parkeringsstrategi

Inledande bild

- Avgränsning och förhållande till landsbygden tydliggörs med kompletterande text och reviderad karta i figur 1. Transportsystemet med cykelstråk, vägar och järnvägar.

Inledning


- Koppling/hänvisning till den fördjupade översiktsplanens avsnitt 15 Transportinfrastruktur och kommunikationer i del D, Allmänna intressen som beskrivning av förhållandet mellan de båda dokumenten

Utgångspunkter

- Koppling till regionala dokument och mål samt den regionala trafikstrategin SARETS förtydligas.

Nulägesanalys

- Gröna rutor som beskriver Utpekad brist/kommentar får tydligare struktur som skiljer på nuläge, målbild, brist och analys
- Kortare analyser i nulägesanalysens beskrivning av gång- och cykelvägar och vägnät bil kompletterar befintlig text om centrumkärnan; Centrumkärnan är kompakt inom en radie av ca 200-300 meter och infarter till denna är möjlig från alla väderstreck. I utkanten av Centrumkärnan finns exempelvis Strandplan, Brogatan och Hedenbrovägen i norr och Garnisonsgatan i söder. Vägsträckorna utgör huvudgator med huvudsaklig uppgift att vara länk för biltrafik genom eller till området. Av dessa är Garnisonsgatan en allmän väg och dessutom den av dessa som har högsta trafikmängderna och därmed utgör en större barriäreffekt. Med hänsyn till framkomlighetskrav på allmänna vägar samt den barriäreffekt Garnisonsgatan utgör bör därmed trafiksäkerhetskrav på passager över Garnisonsgatan vara högre än passager över Brogatan där kraven på framkomlighet bör vara något lägre. Exempelvis kan planskilda passager vara mer lämpliga att genomföra på Garnisonsgatan medan passager på Brogatan borde kunna utföras i plan i



kombination med hastighetsdämpande åtgärder. Centrumkärnan består i övrigt av lokalgator och uppsamlingsgator som förbinder lokalgatorna med huvudnätet.

- Kartor över sammanhängande strukturer samt utvecklad infrastruktur med utpekade utvecklingsstråk från den fördjupade översiktsplanen kommer att visas i den slutliga versionen av trafik- och parkeringsstrategin förslagsvis under avsnitt 3.2 Transportsystemets uppbyggnad.
- En figur med karta som redovisar vilka vägar som länsstyrelsen antagit rekommendationer för transport av farligt gods i Boden redovisas
- Texten om parkering kompletteras med underrubriker

Samlad bedömning

- Tydligare förklaring av den femgradiga skalan

Kartor/figurer

- Mindre ändringar görs i kartor och figurer exempelvis färgsättning, avgränsningar och benämningar.
- Diagram på sidan 33 ersätts av en beskrivning av parkeringsinventering.

Bilaga 1. Förteckning över remissinstanser, sändlista

Myndigheter

Länsstyrelsen i Norrbottens län
Polismyndigheten i Luleå
Regionala kollektivtrafikmyndigheten i Norrbotten
Region Norrbotten

Bodens kommun

Arbetsmarknadsförvaltning
Fastighetsförvaltning
Kommunledningsförvaltning (kommunledningskontor)
Kultur- fritids- och ungdomsförvaltning
Räddnings- och beredskapsförvaltning
Socialförvaltning
Teknisk förvaltning
Utbildningsförvaltning


Boden arena fastighets AB
Boden business agency
Boden business park
Bodens energi AB
Boden event AB
Bodens kommunföretag AB
Bodens näringsfastigheter
Stiftelsen Bodenbo

Landsbygdsrådet
Pensionärsrådet
Rådet för funktionsnedsatta

Rådet för trygghet och hälsa
Ungdomsrådet
Ungdomsfullmäktige

Politiska partier

Bodenalternativet
Centerpartiet
Liberalerna
Miljöpartiet
Moderaterna
Norrbottens sjukvårdsparti
Socialdemokraterna



Sverigedemokraterna
Vänsterpartiet

Kommuner

Gällivare kommun
Jokkmokks kommun
Kalix kommun
Luleå kommun
Piteå kommun
Älvsbyns kommun
Överkalix kommun

Samebyar

Gällivare
Jåhkågaska tjiellde
Sirges
Tuorpon
Udtja

Övriga

Buddbyns byamän
Bodens by
Boden Turism
Företagarna Boden
Hedens by
Svartbjörnsbyn byamän
Svartby byamän
Swedish Lapland
Sävast byamäns samfällighetsförening
Sävast utveckling
Trångforsens fiskevårdsområdesförening
Vittjärvs byamän




Föreningar i föreningsregister (uttag 2019-09-10)

3.7


ABCD Budokai Sverige
ABF Boden
All Together Now linedaceförening
Art Dance Studio
Autism och Aspergerföreningen i Boden
Attention Boden- Luleå
Badmintonklubben Orion
Björkens Kamratförening
Björknäsgymnasiets Idrottsförening
BK Boden-Cometen
Boden Basket Förening
Boden City FC
Boden Friidrottsförening
Boden Handboll IF
Boden Judoklubb
Boden Jujutsuklubb
Boden Kampsportsförening
Boden Radio först i etern
Boden Testförening
Boden Överluleå Forskarförening
Boden Överluleå Hembygdsförening
Boden/Sävast Bridgesällskap
BodenArr
Boden-Luleå Lottakår
BodenPensionärernas BowlingSällskap
Bodens Atletklubb
Bodens barnens dag förening
Bodens Biodlarförening
Bodens BK Fotbolls Förening
Bodens BK Handbolls Förening
Bodens BK Simklubb
Bodens Bowlingsällskap
Bodens Brottsofferjour
Bodens Brukshundklubb och hundungdom



Bodens Bågskytteklubb Pilen
Bodens Civilförsvarsförbund
Bodens Cricket Förening
Bodens Curlingklubb
Bodens Demensförening
Bodens Diabetesförening
Bodens Draghunds IF
Bodens Dragspelsklubb
Bodens Filatelistförening
Bodens Filmstudio
Bodens Flugfiskeklubb
Bodens Fotoklubb
Bodens FUB (Föreningen för Utveckling
Boden)
Bodens Golfklubb
Bodens Gymnastikklubb
Bodens Handikappsiddrottsförening
Bodens Hockeyförening
Bodens Jakt och Fiskevårdsklubb
Bodens Karateklubb
Bodens Konstförening
Bodens Konstgille
Bodens Kågelklubb
Bodens Lerduveskytteklubb
Bodens ModellFlygKlubb BMFK
Bodens Odlingslottförening Killingholmen
Bodens Orkesterförening
Bodens Ridklubb
Bodens Riksteaterförening
Bodens Schackklubb
Bodens Scoutkår
Bodens Skidklubb
Bodens Skoterförening
Bodens Spelmän
Bodens Sportdykarklubb
Bodens Sportryttarsällskap
Bodens Sportskytteklubb
Bodens Svartkruts Skytteförening



Bodens Tennisklubb
Bodens Trädgårdssällskap
Bodens Tävlingsryttarsällskap
Buddbyns fritidsförening
Brottarklubben Snar
Cheer Future
Chorisma
Dance Direction Association
DHR Boden (Delaktighet Handlingskraft
Rörelsefrihet)
Eyvind Johnson Sällskapet
Folkdansföreningen Bodansarna
Friluftsförbundet Boden
Frivilliga Motorcykelkåren
Funktionsrätt Boden (f.d HSO)
Föreningen Boden HjärtLung
Föreningen Folkets Hus i Boden u p a
Föreningen för blandade familjer
Föreningen Munsänkarna Bodensektionen
Föreningen Norden
Föreningen Orienteringsskyttarna
Handbollens Intresseförening i Boden
HF aktiva kvinnor i Sävast
HF Aktiva Kvinnor Svartbjörnsbyn
Hornskrokens IF
HRF Hörselskadades Riksförbund Boden
I 19 Boxning
I 19 IF
I 19 Sportskytteklubb
I 19 Ungdomsskytteförening
I 19/P5 Pistolskytteförening
IBK Boden
IF Bodens Petanque Arctique Boule
ILCO Fyrkantens Lokalförening
IOGT-NTO Rörelsen Boden
Jägarnas Riksförbund Edefors-Boden
Korpen Boden Motionsidrottsförening
Lions Club Boden



Medborgarskolan Nord
Midvinter
Motoentusiasterna i Norr
Musikgruppen Gubbröran
Naturskyddsföreningen i Boden
NBV Norr
Neuroförbundet Boden
Norra Svartbyns Intresseförening
Norrb. Somaliska Fören. i Boden
Norrbottnens Motorsällskap
Norrbottnens Regimentes Kamratförening
Norrlands film- och kulturförening
Nostalgisk Motorförening
Närradion Boden
Offroad Big Band
Osteoporosföreningen i Norrbottens län
Par om par
Paranordic Skärmflygklubb (SFK)
PRO Boden
Reumatikerföreningen Boden
Rocket 88 Bluesklubb
RSMH Gemenskapen Boden. Riksförbund
för social och mental hälsa
Räddningstjänstens IF
Röda Korset Bodenkretsen
S3 Skytte och Idrottsförening
Sensus Studieförbund Region
SIMON
SKPF Boden avd 40
SKPF/SPRF avd 220
Smarta Bodens Schackskola
Smärtboden i Boden
Sno X MK
Spelarboden
SPF Seniorerna Boden
Sportfiskeklubben Börstingen
Strokeföreningen i Boden
Studieförbundet Bilda Nord



Studieförbundet Vuxenskolan
Svartbjörnsbyns IF
Svea Ungdomsgård
Synskadades Riksförbund Boden SRF
Sävast AIF
Sävast Bordtennisklubb
Sävast Ski Team IF
Sävast Skoterklubb
Team Experience
Teater Char Da Mar
Thaleia
Tornedalsgillet i Boden
Torpgårdans-Svartbyns Fritidsförening
Trollpack
Voces Bodenses
Vittjärvs husmodersförening