

# Skelleftedalen 2030

Fördjupad översiktsplan för Skellefteå kommun

Del 1: Förutsättningar



# Fördjupad översiktsplan för Skellefteå

## Del 1 Förutsättningar

**Projektledning:** Rebecca Bohman, fysisk planerare, Moa Hedström, samhällsstrateg

**Ledningsgrupp:** Hans Andersson, förvaltningschef Samhällsbyggnad, Lars Hedqvist, planeringschef, Eva Kinnvall, avdelningschef Miljö och hälsa, Harriet Wistemar, avdelningschef Fysisk planering, Patrik Larsen, mark- och exploateringschef

**Styrgrupp:** Kommunstyrelsens arbetsutskott och övriga gruppleddare i kommunstyrelsen

**Övriga deltagare:** tjänstepersoner från berörda förvaltningar

**Foto framsida:** Paulina Holmgren

**Foton och illustrationer:** Skellefteå kommun, om inte annat anges

Skellefteå kommun

931 85 Skellefteå

0910-73 50 00

kundtjanst@skelleftea.se

[www.skelleftea.se/planering](http://www.skelleftea.se/planering)

# Innehåll

<b>INLEDNING</b>	<b>5</b>
Översiktsplanens syfte och roll	6
Avgränsning och koppling till andra styrande dokument	8
Läsanvisningar	10
Revideringsprocessen	10
<b>FRAMTIDSVISION</b>	<b>11</b>
Skellefteå 2030	11
Målbild Skellefteå 2030	11
Hållbar utveckling	12
<b>HISTORISK BAKGRUND</b>	<b>15</b>
<b>NULÄGESBESKRIVNING</b>	<b>19</b>
Befolkning	19
Bebyggelsestruktur och landskapsbild	21
En levande stad	26
Bostäder	28
Grön och blå infrastruktur	30
Kultur, fritid, besöksnäring	36
Offentlig service	45
Näringslivs- och kompetensutveckling	52
Fysiska förutsättningar i Skellefteå	56
Kommunikationer	62
Teknisk försörjning	78
<b>HÄNSYN</b>	<b>82</b>
Miljöskydd, hälsa, säkerhet	82
Riksintressen	92

*År 2019 befinner sig Skellefteдалen i en expansionsfas. Efterfrågan på mark för bostäder och verksamheter är högre än på många år. Samtidigt gör planerade **nya företagsetableringar** och infrastruktursatsningar att utvecklingstakten kan **mångdubblas** de närmaste decennierna. Därför behövs en **översiktsplanering** i två steg. Först görs **en mindre uppdatering** av planen från 2011 för att möta de närmaste årens efterfrågan. **Den håller du nu i din hand.***

*Därefter kan arbetet med att bemöta de stora förändringar kommunen potentiellt står inför på lång sikt ta fart, genom att planera för Skellefteдалens utveckling efter år 2030.*

# Inledning

Skellefteå kommun har en vision om att bli en jämställd och framsynt tillväxtkommun, attraktiv att bo och verka i, med målet 80 000 invånare år 2030. Genom det strategiska framtidsarbetet som inleddes med strategin Skellefteå 2030, arbetar näringsliv och civilsamhälle tillsammans med Skellefteå kommun för att nå vision och mål. Skellefteås utveckling har vänts från en långsam nedgång, och bedömningen är att tillväxttakten kommer att öka efter 2020.

Redan 2019 är efterfrågan på mark för bostäder och verksamheter högre än på många år. Med den stora industrietableringen Northvolt samt planerade infrastrukturinvesteringar som Norrbotniabanan kan tillväxttakten komma att öka ytterligare och befolkningen fortsätta att växa i snabb takt även efter 2030. Men många olika faktorer påverkar ett samhälles utveckling så planeringen måste ta höjd för flera olika scenarios.

Visionen och strategin Skellefteå 2030 kom till för att bemöta förändringar i befolkningsammansättningen. Över tid har andelen äldre vuxit, medan andelen i arbetsför ålder minskat. Inte minst bland kvinnor. Det gör att de offentliga finanserna, de skattefinansierade verksamheterna som vård och omsorg, inte går ihop. Det ger också en brist på arbetskraft, med arbetsgivare som får svårt att rekrytera personal och det skapar ett samhälle med fler unga män än kvinnor. Den här förändringen förväntas fortsätta om inte Skellefteå blir attraktivt för fler i arbetsför ålder, så att fler både flyttar hit och stannar kvar.

2019 bor ca 72 500 personer i kommunen och 45 000 i Skellefteå kommun. För att nå befolkningsmålet krävs en förhållandevis snabb befolkningsökning mellan 2020 och 2030. Om befolkningen istället fortsätter att utvecklas i samma takt som de senaste åren växer den mera sparsamt fram till 2030. Ökningen blir då ca 2000 invånare jämfört med idag.

Utveckling av områdena i och kring Skellefteå stad, här kallat Skellefteå kommun, är ett viktigt steg i rätt riktning. En stor del av den önskade ökningen av invånare och företag förväntas ske just här. Befolkningen har ökat med 1000 personer i Skellefteå kommun mellan 2011 och 2018, näringslivet har vuxit, och efterfrågan på attraktiv mark i centrala lägen är större än någonsin från både privatpersoner och företag. Staden spelar även en viktig roll för människor som bor och verkar i andra delar av kommunen. För att klara tillväxten och styra mot visionen behövs riktlinjer för vilken typ av utveckling som kan ske var, vilket regleras i den här fördjupade översiktsplanen.

Även globala utmaningar som klimat- och miljöfrågor och ökande hälsoklyftor, samt trender som snabb teknisk utveckling och digitalisering har uppmärksammats allt mer. Detta ger en anledning att aktualisera översiktsplanen för att främja ett attraktivt samhälle med väl fungerande livs- och näringslivsmiljöer utifrån dagens förutsättningar.

Utgångspunkten för arbetet med den första versionen av Fördjupad översiktsplan för Skellefteå 2011 var att visa hur samhället skulle se ut år 2030. I den här uppdateringen ligger fokus på att peka ut fler platser för bostäder och olika verksamheter utifrån stadens fysiska förutsättningar, befintlig bebyggelse- och infrastruktur samt stadens olika karaktärer och identiteter. Framförallt inom några kilometer från Centrala stan där utpekad mark börjar ta slut. Kommunen ställer om för att på kort tid möjliggöra för byggandet av många bo-städer och samtidigt skapa en hållbar stad utifrån ekonomiska, ekologiska och sociala aspekter.

Ett stort fokus i uppdateringen har också varit att tydligare värdera grönytor för att säkra, och vid behov utveckla värdefull mark. Samtidigt förtydligas kopplingarna till kommunens vision, och de vägval som gjorts i utvecklingsstrategin Skellefteå 2030. Dessutom har ett antal nya beslut om markanvändning fattats mellan 2011 och 2019, vilka också uppdateras i planen; korridoren för Norrbotniabanan smalnas exempelvis av för att följa pågående planering, och arbetet för ett naturreservat på Vitberget lyfts fram.

Ett fåtal platser som bedömdes lämpliga för bostäder i planen från 2011 har strukits i den uppdaterade versionen, då de 2019 inte bedöms möjliga att bebygga innan 2030 utifrån det uppdaterade planeringsideologiska perspektivet.

## Översiktsplanens syfte och roll

Fördjupningen av översiktsplanen för Skellefteå är en utvecklingsplan som ska ta till vara historien och befintliga miljöer, tillgodose vad invånarna vill och behöver samt ta hänsyn till vad som händer i omvärlden.

Översiktsplanen ska ses som ett kommunalt handlingsprogram som ger stöd och underlag för uppdrag åt nämnder att aktivt arbeta för planens genomförande. Översiktsplanens ställningstaganden blir styrande genom de signaler som ges till marknadens aktörer om spelregler för användning av mark och vatten, fördelning av exploateringskostnader med mera. Den underlättar också vid intresseförfrågningar eftersom avvägningar mellan olika allmänna intressen redan gjorts.

Översiktsplanen ska också ses som ett viktigt underlag i kommunens budgetprocess.

Planen redovisar:

- möjligheter och förutsättningar för genomförande av utvecklingsstrategin Skellefteå 2030
- underlag till en diskussion och beslut om utvecklingen i tätortsområdet ur ekonomiska, sociala och ekologiska dimensioner
- riksintressen, allmänna intressen, miljö- och riskfaktorer samt hur dessa ska beaktas
- riktlinjer för att upprätthålla och förbättra kvaliteten i bebyggelse och miljö
- hur vi fördelar resurser och hur vi stärker och utvecklar vår välfärd

Kommunens myndighetsutövning i samband med planläggning och bygglov styrs till stora delar av översiktsplanen som också är vägledande för andra myndigheters beslut, enligt Plan- och bygglagen (PBL), Miljöbalken (MB) och annan speciallagstiftning.

## Plan- och bygglagen (PBL, 2010:900)

Enligt plan- och bygglagen (PBL, 2010:900) ska alla kommuner ha en kommuntäckande översiktsplan.

Översiktsplanens syfte är att ge vägledning och stöd i beslut om användningen av mark- och vattenområden, samt hur den byggda miljön ska utvecklas och bevaras. I översiktsplanen ska kommunen redovisa riksintressen, allmänna intressen, markanvändning samt miljösituation. Avvägningar ska göras mellan olika allmänna intressen och dess anspråk på mark- och vattenområden, men däremot inga avvägningar gentemot enskilda intressen.

Syftet är att ge vägledning och stöd i beslut för kommunen och andra myndigheter. Planen är vägledande vid upprättande av detaljplaner, områdesbestämmer samt vid prövning av bygglov enligt plan- och bygglagen. Den är inte juridiskt bindande, men är ett tungt beslutsunderlag eftersom den förankras genom planeringsprocessens samråd och insyn.

Av översiktsplanen ska framgå

1. grunddragen i fråga om den avsedda användningen av mark- och vattenområden,
2. kommunens syn på hur den byggda miljön ska användas, utvecklas och bevaras,
3. hur kommunen avser att tillgodose de redovisade riksintressena och följa gällande miljökvalitetsnormer,
4. hur kommunen i den fysiska planeringen avser att

ta hänsyn till och samordna översiktsplanen med relevanta nationella och regionala mål, planer och program av betydelse för en hållbar utveckling inom kommunen,

5. hur kommunen avser att tillgodose det långsiktiga behovet av bostäder,
6. sådana områden för landsbygdsutveckling i strandnära lägen som avses i 7 kap. 18 e § första stycket miljöbalken,
7. kommunens syn på risken för skador på den byggda miljön som kan följa av översvämning, ras, skred och erosion som är klimatrelaterade samt på hur sådana risker kan minska eller upp höra, och
8. om översiktsplanen avviker från en regionplan för länet, på vilket sätt den gör det och skälen för avvikelserna.

Enligt plan- och bygglagen 2 kap 4-5 §, ska mark som används för bebyggelse vara från allmän synpunkt lämplig för ändamålet. Lämplighetsbedömningen sker vid planläggning eller i ärenden om bygglov och förhandsbesked. Enligt 2 kap 6 § ska byggnader bland annat placeras och utformas på ett sätt som är lämpligt med hänsyn till landskapsbilden och till natur- och kulturvärdena på platsen. Enligt 3 kap 2 § skall byggnader placeras och utformas så att de eller deras avsedda användning inte inverkar menligt på trafiksäkerheten eller på annat sätt medför fara eller betydande olägenheter för omgivningen.

## Miljöbalken

Syftet med miljöbalken är att främja en hållbar utveckling som innebär att nuvarande och kommande generationer kan leva i en hälsosam och god miljö. Balken berör alla typer av åtgärder, oavsett om de ingår i den enskildes dagliga liv eller i någon form av näringsverksamhet. Kapitel 1-6 är grunden i miljöbalken och innehåller övergripande bestämmelser som reglerar alla åtgärder och all verksamhet som kan vara av betydelse för miljöbalkens mål – en hållbar utveckling. Här finns det grundläggande syftet med miljöbalken och de allmänna hänsynsreglerna. Här finns också regler om hur mark och vatten ska användas för att främja en hållbar utveckling, liksom bestämmelser om miljö kvalitetsnormer och regler för miljökonsekvensbeskrivningar.

Miljöbalken skall tillämpas så att

1. människors hälsa och miljön skyddas mot skador och olägenheter oavsett om dessa orsakas av föroreningar eller annan påverkan,
2. värdefulla natur- och kulturmiljöer skyddas och vårdas,
3. den biologiska mångfalden bevaras,
4. mark, vatten och fysisk miljö i övrigt används så att en från ekologisk, social, kulturell och samhällsekonomisk synpunkt långsiktigt god hushållning tryggas, och

5. återanvändning och återvinning liksom annan hushållning med material, råvaror och energi främjas så att ett kretslopp uppnås.

Enligt Miljöbalken ska områden av riksintresse för naturvård, kulturmiljövård och friluftsliv skyddas mot åtgärder som påtagligt kan skada natur- eller kulturmiljön. Dessa ska också i enlighet med plan och bygglagen redovisas i översiktsplanen.

Miljö kvalitetsnormer regleras i miljöbalken och är ett begrepp som sätter en bindande gräns för ett miljö-tillstånd som ska följas vid eller efter en viss tidpunkt. Syftet med miljö kvalitetsnormer är att komma till rätta med hälso- och miljö påverkan från så kallade diffusa utsläpp. Det finns idag miljö kvalitetsnormer för buller, utomhusluft och vattenkvalitet. De ska följas när kommuner och myndigheter planerar och planlägger, bedriver tillsyn och ger tillstånd till att driva anläggningar.

Strandskyddet regleras i miljöbalkens 7 kapitel och syftet är att långsiktigt trygga att medborgarna har tillgång till strandområden genom allemansrätten, samt bevara goda livsvillkor för djur- och växtlivet. För att tillgodose syftena är det enligt huvudregeln förbjudet att inom strandskyddsområden vidta vissa åtgärder, bland annat att uppföra nya byggnader. För att få bygga, gräva, anlägga eller på annat sätt påverka strandskyddsområdet krävs dispens, det vill säga ett undantag från förbudet i strandskyddsbestämmelserna. Det finns sex skäl för dispens enligt Miljöbalkens bestämmelser, vilka kan åberopas vid ansökan om strandskyddsdispens:

- området är ianspråktaget, inom hemfridszon eller tomtplatsavgränsning,
- området är väl avskilt från stranden av till exempel en större väg eller järnväg,
- området behövs för en anläggning som måste ligga vid vatten,
- området behövs för att utvidga en pågående verksamhet,
- området behöver användas för att tillgodose ett angeläget allmänt intresse som inte kan tillgodoses utanför strandskyddsområdet,
- området behöver användas för att tillgodose ett annat mycket angeläget intresse.

För att dispens ska kunna beviljas får åtgärden inte heller försämrings allmänhetens tillgång till strandområden eller väsentligt förändra livsvillkoren för djur- och växtlivet. Att peka ut ett område för bostadsbebyggelse i en översiktsplan är i sig inte något särskilt skäl till undantag. Prövningen sker i detaljplaneskedet i enlighet med miljöbalkens bestämmelser.

## Avgränsning och koppling till andra styrande dokument

Skellefteå kommun har en kommuntäckande översiktsplan. Den kompletteras löpande med olika fördjupningar. Den fördjupade översiktsplanen för Skelleftefjället konkretiserar målbild och markanvändning inom sitt planområde som breder ut sig längs Skellefteälvens dalgång, från Myckle i väster till Skelleftehamn och Örviken i öster. Tidshorisont för planen sträcker sig till år 2030.

Inom Skelleftefjällets planområde finns även två fördjupade översiktsplaner med något högre detaljeringsgrad: *Centrala stan* och *Östra delen av Skelleftehamn*. Planerna ska gälla parallellt och redovisar en utveckling som harmonierar tillsammans. Där skillnader uppstår ska Skelleftefjällets bestämmelser vara överordnade. I detta planarbete har trafikåtgärder uppdaterats i Centrala stan, bland annat som ett resultat av planering för Norrbottenbanan. I kapitlet om Centrala stan nedan markeras dessa nyheter.

Som underlag till Fördjupad översiktsplan för Skelleftefjället finns nationella, regionala och kommunala planer, mål- och policydokument, utredningar och annat kunskapsunderlag. Nedan redovisas de styrdokument som har störst påverkan. Dessa kompletterar, förklarar och konkretiserar resonemanget i planen.

- Nationella miljö kvalitetsmål  
Sveriges riksdag har beslutat om 16 miljö kvalitetsmål för nationen. Dessa beskriver de kvaliteter som är nödvändiga för en ekologiskt hållbar miljö. Kommunerna har en ledande roll i genomförandet av målen och den översiktliga fysiska planeringen är ett viktigt verktyg. Den fördjupade översiktsplanen för Skelleftefjället påverkar miljömålen på olika sätt, både positivt och negativt.

*Läs mer om påverkan på miljömålen i del 3, Miljökonsekvensbeskrivning.*

- Vattendirektivet (2000/60/EG)  
Antaget av Riksdagen: 2000  
Syfte: Att Europa ska ha tillräckligt mycket vatten av god kvalitet, både idag och imorgon. Det innebär att alla så kallade vattenförekomster ska uppnå lägst God status (potential) senast år 2021/2027 och att ingen vattenstatus ska försämrats.  
Slutsats: Planen tar hänsyn till Vattendirektivets intentioner i planering av markanvändning i Skelleftefjället.
- Friluftspolitiska målen  
Antagen: Riksdagen 2012-12-10

Syfte: Stödja människors möjligheter att vistas ute i naturen och utöva friluftsliv där allemansrätten är en grund för friluftslivet

Slutsats: Beaktas genom planeringen av grön infrastruktur

- Landskapskonventionen  
Antagen: Regeringen 2011-05-01.  
Syfte: Förbättra skydd, förvaltning och planering av landskap. Främja samarbetet kring landskapsfrågor inom Europa och stärka allmänhetens och lokalsamhällets delaktighet i det arbetet.  
Konventionen innefattar alla typer av landskap som människor möter i sin vardag och på sin fritid.  
Slutsats: Planen delar konventionens intention om att slå vakt om och erkänna betydelsen av det omgivande landskapet
- Skollag, Skolförordning, läroplan för förskola, grundskola och gymnasieskola, gymnasieförordning, Högskoleförordning  
Antagen: Antagna nationellt  
Syfte: Säkerställa kvalitet och jämlikhet i den svenska skolan  
Slutsats: Planen beaktar intentionerna i de nationella styrdokumenterna
- Proposition 2017/18:110 Politik för gestaltad livsmiljö  
Antagen: 2018  
Syfte: Arkitektur, form och design ska bidra till ett hållbart, jämlikt och mindre segregerat samhälle med omsorgsfullt gestaltade livsmiljöer, där alla ges goda förutsättningar att påverka utvecklingen av den gemensamma miljön.
- Transportpolitiska mål  
Antaget av riksdagen: 2009  
Syfte: Säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet.  
Slutsats: Planen tar hänsyn till de transportpolitiska målen
- Regional utvecklingsstrategi för Västerbottens län  
Antagen: Regionfullmäktige 2013-11-28.  
Syfte: Vägledning och prioriteringar för alla som arbetar med regionens utveckling, livsvillkor och välförhållanden.  
Slutsats: Planen tar hänsyn till relevanta delstrategier.
- Regionalt trafikförsörjningsprogram för Västerbottens län 2016-2019  
Antagen: Region Västerbotten, förbundsfullmäktige 2016-03-23.  
Syfte: Strategisk plan för den regionala kollektivtrafiken i länet.



- Slutsats: Planen delar programmets inriktning på hållbara transportsätt.
- Länsstyrelserna i Västerbottens och Norrbottens läns riktlinjer för skyddsavstånd till transportleder för farligt gods  
Antagen: Föräntas antas under 2019  
Syfte: Minska risker att människor och egendom kommer till skada vid en eventuell olycka kring transportleder för farligt gods.  
Slutsats: I genomförandet av planen ska riktlinjerna användas vid detaljplaner och bygglovgivning.
  - Utvecklingsstrategi Skellefteå 2030  
Antagen: Kommunfullmäktige 2015-06-16  
Syfte: En lokal utvecklingsstrategi för platsen Skellefteå kommun. Den ger riktningen för hur kommun, näringsliv och civilsamhälle gemensamt ska nå visionen att bli en framsynt och jämställd tillväxtkommun, attraktiv att bo och verka i, med målet att ha 80 000 invånare år 2030.  
Slutsats: Planen beaktar och konkretiserar intentionerna i strategin
9. Byggnadsordningar inom Skelleftedalen  
Antagna: Norrböle 2010-06-14, Centrala stan 2012-11-05, Prästbordet 2017-06-12  
Syfte: Att skapa en medvetenhet hos enskilda fastighetsägare och invånare om vad som kännetecknar olika områden och vilka hus som är mest värdefulla och värda att bevara  
Slutsats: Planen lyfter fram viktiga karaktärsområden och pekar ut områden där särskild hänsyn krävs vid detaljpaneläggning och lovgivning
- Skellefteå kommuns kulturplan  
Antagen: Kommunfullmäktige 2016-01-26  
Syfte: Stöd i den gemensamma utvecklingen av kulturlivet  
Slutsats: Planen beaktar intentionerna i strategin
  - Skellefteå kommuns policy för utvecklad invånardialog  
Antagen: Kommunfullmäktige 2014-10-14  
Syfte: Förtydliga syfte och tillvägagångssätt vid invånardialog  
Slutsats: Planen beaktar intentionerna i policyn
  - Vision och utvecklingsplan för Campus Skellefteå  
Antagen: Kommunfullmäktige 2016-02-23  
Syfte: Utveckla Campus Skellefteå till ett nav för idéutveckling, innovationskraft, entreprenörskap och kompetensutveckling baserat på forskning och utbildning.  
Slutsats: Planen beaktar intentionerna i strategin
  - Skellefteå kommuns vård och omsorgsstrategi 2019-2023  
Antagen: Socialnämnden 2018-09-27  
Syfte: Visa en långsiktig och hållbar riktning för en verksamhet i framkant där digitalt går först, och visa vägvalen som leder till att uppsatta mål nås  
Slutsats: Planen beaktar intentionerna i strategin
  - Skellefteå kommuns evenemangsstrategi  
Antagen: Kommunfullmäktige 2015-06-16  
Syfte: Syftet med en evenemangsstrategi är att tydliggöra hur evenemang stödjer utvecklingen av Skellefteå och på vilket sätt evenemang stödjer arbetet med bilden av Skellefteå.  
Slutsats: Planen beaktar intentionerna i strategin
  - Skellefteå kommuns riktlinjer för parkering  
Under utveckling 2019
  - Skellefteå kommuns kollektivtrafikplan  
Under utveckling 2019
  - Skellefteå kommuns hållbarhetsprogram Hållbar välfärd 2030  
Antagen: 2018-11-13  
Syfte: Sammanställa och redovisa kommunens hållbarhetsarbete  
Slutsats: Planen går i linje med intentionerna i hållbarhetsprogrammet. De delar som berörs mest redovisas i planförslag, kapitel Hit ska vi, förhållningssätt.  
Planen beaktar särskilt dessa delar av hållbarhetsprogrammet, de ligger även till grund för förslag på fysiska åtgärder:
    - Kulturmiljöprogram
    - Dagvattenstrategi
    - Cykelplan
    - Folkhälsopolitiskt program
- Planen beaktar intentionerna i dessa:
- Policy för utrikes föddas etablering
  - Ett Skellefteå för alla
  - Socialnämndens boendeplan
  - Strategi för barn och ungas inflytande
  - Europeisk deklaration för jämställdhet
  - Skellefteås miljömål
  - Bostadsförsörjningsprogram
  - Riktlinjer för hållbart byggande
  - Träbyggnadsstrategi
  - Energi och klimatstrategi
  - Energiplan
  - Materialhushållningsplan
  - Avfallsplan
  - Renare stadsluft
  - Näringslivspolitiskt program

## Läsanvisningar

Fördjupad översiktsplan för Skellefteå kommun består av 3 separata dokument.

- Del 1 Förutsättningar
- Del 2 Planförslag
- Del 3 Miljökonsekvensbeskrivning
- Bilaga: Handlingsplan
- Bilaga: Trafikprogram
- Bilaga: Trafikplan

I Förutsättningar presenteras underliggande fakta, utvecklingsteori och analyser som tillsammans med utvecklingsstrategin Skellefteå 2030 ligger till grund för de slutsatser som presenteras i Planförslaget.

Planförslaget presenterar önskad utveckling, samt ställningstaganden som ska styra kommunens avväganden kring exploatering i Skellefteå kommun fram till år 2030. Förslaget målar upp viktiga stråk, noder och områden för boende, rekreation, verksamheter, resor, transporter, service, natur och vatten. Det presenterar även mera detaljerad önskad utveckling i varje stadsdel, samt vilka allmänna intressen och riksintressen som måste beaktas.

Miljökonsekvensbeskrivningen beskriver och bedömer den miljöpåverkan, både positiv och negativ, som kan uppstå om den föreslagna planen antas och genomförs.

Bilagan Handlingsplan syftar till att möjliggöra ett effektivt genomförande av den fördjupade översiktsplanen. Både genom att utveckla arbetet som utförs av Skellefteå kommun och genom att förtydliga önskat tillvägagångssätt för andra offentliga, privata och idéburna aktörer.

I Bilagan Trafikprogram står att läsa om trafikplaneringsinriktningar i trafiksystem inom Skellefteå kommun. Det sätter in de trafiksystemsåtgärder som pekas ut i denna plan i ett större sammanhang.

Bilagan Trafikplan redovisar behov och slutsatser kring trafikåtgärder inom Skellefteå kommun.

## Revideringsprocessen

Revideringen av planen 2019 har skett i flera steg. Först gjordes en översyn av den övergripande planeringsideologin från 2011, och ställningstagandena i utvecklingsstrategin Skellefteå 2030, för att säkerställa att

dagens planering möjliggör för en hållbar samhällsutveckling även efter 2030. Slutsatsen blev att resonemanget från 2011 om att skapa rund stad utvecklades. Både geografi, infrastruktur, historia samt skyddade natur- och kulturmiljöer påverkar stadens möjligheter till fortsatt utbredning. Sammantaget skapar de goda förutsättningar att fortsatt sträva efter en tät stadsmiljö, men utberedd längst älvstråket i en strikt rund form.

Samtidigt har sociala aspekter av samhällsbyggande, och vikten av att fokusera på "livet mellan husen" också lyfts fram i planeringsideologin.

Nästa steg i revideringen var att föreslå lämpliga platser för fler bostäder och verksamheter. Det gjordes utifrån syftet att möta en fortsatt hög efterfrågan på bostäder och industrimark de närmsta åren, samt möjliggöra en eventuellt ännu snabbare tillväxttakt efter det. Med hjälp av den reviderade planeringsideologin, senaste årens invånardialoger i olika planeringsfrågor, samt erfarenheter från planerings- och exploateringsarbetet gjordes en lista på kriterier som platserna behövde möta. Förutom att följa övergripande idé om långsiktigt hållbar utveckling skulle de vara byggbara inom planperioden. Därför valdes främst områden med få uppenbara potentiella markkonflikter, som ägs av kommunen och där infrastrukturberedskapen är god.

Alla utvalda platser har analyserats och värderats i förvaltningsöverskridande arbetsgrupper innan de skickats på internremiss till alla kommunala förvaltningar och bolag.

Parallellt gjordes en översyn av vad som i planen från 2011 kallades grönstruktur. Ökad efterfrågan på byggande och nya lärdomar kring planering av natur- och rekreativmiljöer samt vatten skapade ett behov av utvecklad analys. Slutsatserna blev ett ändrat synsätt. Planen går från att fokusera på enskilda gröna områden till att lyfta fram behovet av en fungerande grön infrastruktur, att se det gröna utifrån tre olika perspektiv: ekologiskt, socialt och tekniskt, samt att tydligare presentera vilka värden som bör utvecklas eller bibehållas på olika platser för att säkerställa dessa i stadens fortsatta utveckling.

I tillägg har alla texter kvalitetsgranskats och faktafel uppdaterats, planen har fått ny disposition och layout och miljökonsekvensbeskrivningen (MKB) har kompletterats efter dialog med länsstyrelsen. Planen har därefter följt den lagstadgade planprocessen enligt 3 kap PBL och justerats utifrån den.



Hållbara och varierade livsmiljöer är ett viktigt strategiområde. Illustration: Shirly Holmberg, Björnfabriken.

# Framtidsvision

## Skellefteå 2030

Skellefteå kommun har en vision om att vara **en framsynt och jämställd tillväxtkommun, attraktiv att bo och verka i, med målet att ha 80 000 invånare år 2030.**

För att stärka arbetet mot visionen har den lokala utvecklingsstrategin Skellefteå 2030 tagits fram i samverkan mellan invånare, näringsliv och offentlig sektor. Den antogs i bred politisk enighet av fullmäktige år 2015. Till grund för strategin ligger omfattande invånardialoger, litteraturstudier och kunskapsutbyten.

Fyra strategiområden lyfts fram som särskilt viktiga i Skellefteås framtidsarbete: Hållbara och varierade livsmiljöer, Kunskap och unikt kompetens, Globalt konkurrenskraftig ekonomi samt Överbryggade avstånd.

Den fördjupade översiktsplan för Skelleftedalen är ett led i arbetet med att genomföra utvecklingsstrategin. Den visar hur Skelleftedalen bör utformas för att stärka kommunens arbete mot visionen.

## Målbild Skelleftedalen 2030

År 2030 är Skelleftedalen ett sammanhängande och grönt stadsområde som spirar i dalgången längs älven. Här bor 52 000 invånare i ett nytänkande och hållbart samhälle med spännande karaktärer. Skelleftedalen kompletterar och stärker kommunens övriga tätorter och landsbygder, är enkelt att ta sig till, och effektivt att röra sig inom.

Centralt ligger kommunens nav, den täta staden full av liv. Här samlas människor, näringsliv, service och aktiviteter i inspirerande lokala och globala sammanhang.

Runt omkring finns bostads- och industriområden som vuxit fram i takt med att staden breddat ut sig, och längst i öster stadsdelar med karaktär av äldre brukssamhällen. De erbjuder blandade boendeformer nära natur, älv och hav samt verksamheter, arbetsplatser, fritidsaktiviteter, service och lokala mötesplatser.

Stadsområdet erbjuder också platser av landsbygdskaraktär med byakänsla och aktiv jordbruksmark. Här är ytorna stora, och verksamheter och bostäder blandas.

## Hållbar utveckling

Världskommissionen för miljö och utveckling (*World Commission on Environment and Development*; även kallad *Brundtlandkommissionen*) kom 1987 med en rapport "Vår gemensamma framtid" och den visade att den nuvarande livsstilen inte är långsiktigt hållbar och att samhället förbrukar mer resurser än som kan återskapas.

Det var den rapporten som definierade uttrycket hållbar utveckling. En hållbar utveckling är en utveckling som tillfredsställer dagens behov utan att äventyra kommande generationers möjligheter att tillfredsställa sina behov". I dagligt tal används ofta termen hållbarhet.

Hållbar utveckling i tre dimensioner:

- **EKONOMISK HÅLLBARHET**

Grunden i ekonomisk hållbarhet är att skapa en balanserad ekonomisk tillväxt, utan att slita på naturresurser eller människa. I ett hållbart samhälle växer ekonomin genom en effektivare omsättning av material. Varor kan ersättas med tjänster och återanvändningen kan öka. En hållbar ekonomi behövs för att samhället ska kunna fungera. Det är viktigt få en långsiktig planering för stadsbildningen så Skellefteå blir hållbart i framtiden.

Ekonomisk hållbarhet ska ses på sikt och därför är det viktigt att investera idag för att undvika stora utgifter i framtiden.

- **EKOLOGISK HÅLLBARHET**

Ekologisk hållbarhet innefattar allt som rör miljön och naturen. Det är viktigt att bevara den biologiska mångfalden. Vi behöver även producera hållbar mat, utan att förstöra och smutsa ner vårt vatten och vår jord.

Regeringen talar om tre målsättningar som ska leda till ett ekologiskt hållbart samhälle: skyddet av miljön, effektiv användning och hållbar försörjning. Skyddet av miljön innebär att utsläppen av föroreningar inte ska skada människans hälsa eller överstiga naturens förmåga att ta emot eller bryta ner dem. Effektiv användning innebär att användningen av energi och andra naturresurser ska bli mycket effektivare än vad den är i dag. Hållbar försörjning innebär att ekosystemens långsiktiga produktionsförmåga måste säkras.

- **SOCIAL HÅLLBARHET**

Den sociala hållbarheten/dimensionen är väldigt bred. Den berör bland annat barnens rättigheter, där varje barn har rätt till utbildning, att yttra sina behov och åsikter med mera. Även frågor om jämlikhet berörs. Ingen ska diskrimineras på grund av kön, könsöverskridande identitet eller uttryck,

etnisk tillhörighet, religion eller annan trosuppfattning, funktionsnedsättning, sexuell läggning eller ålder. Det är också viktigt att skapa förutsättning för en jämlik hälsa. För att uppnå det krävs samarbete och samverkan mellan många aktörer till exempel mellan förskolan och hemmet, äldreomsorg och föreningsliv, gymnasieskolan och näringslivet. Det framsynta samhället vi skapar ska motverka segregation och möjliggöra god hälsa för innevånarna i Skellefteå.

### Skellefteås utmaningar till 2030

EU beslutade den 13 november 2018 att en koldioxidbudget ska bli en del av EU-ramverket för att nå Parisavtalet. För att Parisavtalets mål ska hållas, och för att undvika katastrofala temperaturökningar på planeten krävs ett ökat åtagande för Skellefteå kommuns geografiska område. För att nå Parisavtalets +2C temperaturhöjning måste CO<sub>2</sub> utsläppen i Skellefteås geografiska kommun minska med 16,4 % per år beräknat från januari 2020. För Skellefteå att nå de nationella målen till 2040 krävs kraftiga utsläppsminskningar redan under 2019.

Skellefteås fyra största energirelaterade utsläppskällor kommer från industri (289 ktCO<sub>2</sub>), utrikes transport (147 ktCO<sub>2</sub>), inrikes transport (134 ktCO<sub>2</sub>) och arbetsmaskiner (60 ktCO<sub>2</sub>).

Dessa står tillsammans för 95 % av de utsläpp som behöver minskas. Skellefteå har två industriella anläggningar som finns med i Naturvårdsverkets utsläppsdatabas, Rönnskärsverken och Hedensbyns kraftvärmeverk. Rönnskärsverken stod 2016 för 1,5 % av Sveriges totala industriella utsläpp och 42 % av Skellefteås utsläpp. Utsläppen från uppvärmning av bostäder har minskat kraftigt sedan 1990. Idag värms en stor del av bostäderna i Skellefteå med hjälp av fjärrvärme.

Eftersom kommunen som organisation endast har direkt rådgivning över en liten del av utsläppen behöver modeller för samverkan mellan näringsliv, privatpersoner, föreningar och det offentliga ytterligare utvecklas och stärkas, liksom regional och nationell samverkan.

För andra utsläpp som sker som en konsekvens av köpta varor och tjänster i andra länder kan utsläpp minskas genom minskad användning och val av alternativ med lägre associerade utsläpp i offentliga och privata organisationer genom kravställande vid upphandling och inköp; bland privatpersoner genom aktiva val utifrån tydlig konsumentinformation. Den höga minskningstakten tillåter inte väntan på att energieffektivare teknik och mer förnybar energi ska

lösa problemet. I närtid behöver en snabb omställning ske genom att prioritera och effektivisera energianvändning. Exempelvis genom att utveckla processer, organisationer och affärsmodeller antingen genom att använda dagens nytänkande lösningar eller genom att ta fram nya. De sektorer som inte klarar av att minska sina utsläpp snabbt behöver kompenseras av ännu snabbare minskningar av utsläpp i andra sektorer.

Inom följande fyra områden kan arbetet ytterligare förtydligas. Hur vi kan leva hållbart år 2030 förtydligas också av den rapport som Sustania levererat till Skellefteå kommun under 2018.

### 1. Cirkulära Skellefteå

#### Nuläge

Historiskt sett är Skellefteå föregångare inom cirkulär ekonomi och återvinningsindustri. Kuusakoski i Skellefteå har en anrik historia inom återvinningsbranschen. Det hela startade 1923 med Skellefteå Skrotaffär 1923 som sedan blev Arv Anderssons och därefter Arvamet. 1999 köpte det finska familjeföretaget Kuusako-ski/Arvamet och 2002 byggde de den nya krossanläggningen i Skelleftehamn.

Världens volymer av elektronikskrot ökar snabbt samtidigt som smältverken som kan hantera elektronikskrot är få. I Skellefteå har New Boliden med flera företag världsledande teknik för elektronikåtervinning samt ett fungerande helhetsarbete från insamling till återvinning. En betydande del av Europas elektronikskrot tas om hand i Skellefteå. Tidigare utvann New Boliden det mesta av guldet ur malm från gruvkoncentrat. Nu går det att utvinna två tredjedelar av allt guld ur elektronikskrot. Det innebär stora fördelar eftersom det bara går att utvinna cirka åtta gram guld ur ett ton kopparcentrat från Aitikgruvan.

När det gäller cirkulär ekonomi har kommunen ett brett och relativt inarbetat system för återanvändning och återvinning. Solkraft och den nya "återbruksstationen" på Degermyran är ett bra sådant exempel. Det finns också möjligheter att lämna avfall som går att återvinna på flera ställen, stationer och centraler. Kommunen har också varit proaktiv med inlämning av elavfall i affärer enligt en ny modell.

Genom Trästad Skellefteå garanteras också att andelen trähus ökar. Inom kommunkoncernen byggs redan nu mer än 50 procent i trä. Trä är ett utmärkt material i en cirkulär ekonomi och går att återvinna och som under sitt användande binder koldioxid. Återvinningsanläggningen på Loftberget där anläggningsmaterial, sandningsgrus med mera återvinns, är också ett bra exempel och något som inte så många andra kommuner har.

#### Utmaningar till 2030:

En stor förändring krävs för att göra skräp till en tillgång. Insamling av biobaserat avfall i hela kommunen och att omvandla det till biogas. Biogas finns som drivmedel i både bilar och bussar i och runtom vår kommun. En intensifierat arbete krävs för att ersätta fossila bränslen inom alla samhällsområden och speciellt lagring av energi kommer att bli avgörande för att lyckas. Här kommer nya krav på elfordon och en plan för platser där det går att ladda bilar behöva tas fram.

För att öka andelen av resorna inom kommunen som sker med gång, cykel och kollektivtrafik krävs ett brett arbete med både sammanhållen planering, infrastrukturinvesteringar och beteendepåverkan.

### 2. Bioekonomi

#### Nuläge

Träindustrin är väl etablerad i regionen och det möjliggör ökat träbyggande. Skellefteå Kraft har installerad rökgaskondensering i den stora fjärrvärmelanläggningen. Fjärrvärmesystemen i Skellefteå, Lycksele, Malå och Storuman försörjs med biobränsleprodukter och spillvärme. Biogasanläggningen producerar gas till kommunens fordonsflotta.

#### Utmaningar till 2030.

Inom Skellefteå ska arbetet intensifieras för en omställning till en fossiloberoende fordonsflotta till 2030. Tillgång till olika förnyelsebara drivmedel kommer att öka och accelerera över tid. Infrastruktur och tillgång till olika drivmedelsslag behöver planeras och implementeras både i kommunen och i den kringliggande regionen. Här behöver också lagring av energi vara i fokus så att nackdelar med vårt nordliga läge kan övervinnas. Även en plan för platser där det går att ladda bilar behöver tas fram.

### 3. Cleantech och Energi

#### Nuläge

Med cleantech menas grön teknik, ren energi och hållbara lösningar. I Skellefteåregionen finns flest Cleantech-aktörer i länet, traditionen är lång och har utvecklats med Skellefteå Kraft AB i spetsen. I modern tid har också en särskild fokusering skett på återvinningsidan.

#### Pågående insatser

Såväl Skellefteå kommun som Skellefteå Kraft är stora aktörer i den regionala Cleantech-satsningen North Sweden clean-tech. Utbyggnad av infrastruktur med en plan för platser där det går att ladda lätta fordon pågår och behöver förtydligas. Ett särskilt Solprogram finns initierat av Skellefteå Kraft. Vindkraftsetableringar och utbyggnad pågår. Ett stort arbete pågår också via företaget Node Pole, delägt av Skellefteå kraft, för att främja etableringar av elintensiv industri.

#### *Utmaningar till 2030*

Kluster inom fler branscher bör utvecklas för att möta utmaningar på energi-, kemikalie-, verkstad- och resurs-sidan och för att göra det möjligt med ett fossilfritt samhälle.

Att skapa ett kompetenscentrum och ett regionalt samverkansprogram för utveckling och tillväxt inom sektorn. Det behövs fler behovsstyrda universitetsutbildningar.

#### *4. Gröna städer och kommuner*

##### *Nuläge*

Fortsatt stadsutveckling utifrån Fördjupad översiktsplan för centrala stan.

##### *Pågående insatser*

Översiktsplanering inklusive fördjupning inom trafikplanering, riktlinjer för hållbart byggande, Trästad, dagvattenstrategi, översyn av parkeringsnorm, kollektivtrafikplan, arbete med ekosystemtjänster med mera förtydligar arbetet mot en hållbar och inkluderande stad.

Det är också på gång ett arbete med grön infrastruktur som inkluderar Norrbotniabanan. Här märks det en tydlig förändring. Det pågår ett strukturerat arbete inom kommunkoncernen som fokuserar på energi och klimat inom fastigheter och transporter med en tydlig målsättning och uppföljning. Under senare år har kommunkoncernen tagit upp allt mer gröna lån för vindkraft, skolor, vattentäkt och rökgasrening.

##### *Utmaningar till 2030.*

Identifiera Skellefteås styrkor och svagheter för ett fossilfritt samhälle till 2045. Smart stadsplanering med utrymme för centrumkärnor med fokus på stadsliv, göra det enklare att gå och cykla. Skapa gröna gemensamhetsutrymmen.

Vi behöver skapa samarbetsformer där styrkor hos olika aktörer kan lösa likartade behov tillsammans. Miljö – och energiprogram kopplat till hållbarhetsprogram och handlingsplaner bör tas fram.

## **Slutsatser för Fördjupad översiktsplan för Skellefte dalen**

Fördjupad översiktsplan för Skellefte dalen kan stärka kommunens arbete med alla tre delar av hållbar utveckling:

- Ur ett ekologiskt hållbarhetsperspektiv är planen ett centralt verktyg för att skapa ett koldioxidsnålt samhälle. Transportsektorn dominerar energi användningen. Därför krävs en samhällsplanering som minimerar resor och transporter, samt gör det möjligt att ha energieffektiva transporter med förnybara bränslen. Även att ta tillvara på Skellefte dalens grönytor bidrar till en ekologiskt hållbar utveckling.
- I ett socialt hållbarhetsperspektiv är det viktigt att bostäder finns i varierade upplåtelseformer och storlekar, med fokus på livet mellan husen. Det ska vara en jämlik tillgång till utbildning, mötesplatser och gemenskap. Vi ska satsa på trygghet, hälsa och kultur. Kommunens stadsdelar och orter behöver kopplas samman genom stråk, så att man lätt kan ta sig mellan olika delar.
- För att Skellefte dalen ska växa ekonomiskt hållbart, behöver samhällsnyttan vägas in vid beslut användning av marken. Vilket är det klokaste sättet att använda ett område? Genom att så långt som det är möjligt utnyttja befintliga resurser effektivt, kan staden växa ekonomiskt hållbart. För att företag ska vilja etablera sig behöver mark erbjudas i attraktiva lägen, både för de som vill vara i staden och de som behöver stora ytor och möjlighet till transporter.



Karta som visar Skellefteådalens kring 1845 med delar av stadsplanen för den nya staden.

# Historisk bakgrund

## Skellefteå i världen

Skellefteås situation de senaste decennierna är i mångt en spegling av den nationella utvecklingen. Den har påtagligt präglats av den rådande industrikonjunkturen och den nationella politiken. Kommunen har en bas i råvaru- och tillverkningsindustri som är starkt exportberoende. Under perioden 1960 till 1990 stärktes landets och kommunens exportindustri.

Både nationellt och lokalt var den ekonomiska utvecklingen god. Samtidigt bedrev staten en regionalpolitik som var både kompensande och omfördelande. För Skellefteås del innebar detta resurser till en stark samhällsutveckling. Kommunen ökade sin befolkning och offentlig sektor och näringsliv expanderade. En stor del av den nuvarande bebyggelsestrukturen skapades samtidigt som samhällsservicen förbättrades och levnadsstandarden ökade.

1990-talet innebar istället en ekonomisk nedgång i industrin med försämrade statsfinanser och åtstramningar i offentlig sektor. I Skellefteå kommun kulminerade befolkningsutvecklingen och en period inleddes där folkmängden minskade. Tillväxten i näringslivet avtog parallellt. Det minskande befolknings- och skatteunderlaget innebar samtidigt ett krympande underlag för samhällsservice.

Under 2000-talet förbättrades konjunkturen successivt. Både näringslivets och offentliga sektorns ekonomiska utveckling stärktes och ett omfattande arbete med effektivisering och strukturomvandling genomfördes. 2010-talet medförde en ny mindre konjunkturedgång, inte minst inom tillverkningsindustrin. Sedan dess har antalet arbetstillfällen stadigt ökat. Mellan 2010 och 2018 ökade de med närmare 2700. Tillväxten har inte minst skett inom tjänstenäringsarna, men även tillverkningsindustrin har återhämtat sig. Till skillnad mot riket i stort så har antalet arbetstillfällen i industrin ökat i Skellefteå de senaste 10 åren.

Konjunkturen har svängt uppåt och näringslivet har genomgått en stark effektivisering. Men en god utveckling kräver att effektiviseringar och rationaliseringar fortgår oavbrutet. Konjunkturerna skiftar och därför är det viktigt att kommunens planering ger förutsättning för en stark ekonomisk tillväxt. Vilket möjliggör en god samhällsutveckling.

## Skellefteådalens före 1845

Kring stränderna längs Skellefteälvens nedre lopp finns under 1800-talets första hälft dels o rådet kring landskyrkan, nyinvigd 1800, dels en lång rad byar och begynnande industriebyggnader, allt från Myckle och Lund i väster till Sävenäs i öster. Den huvudsakliga näringen är jordbruket men bredvid det uppstår binäringar som bondeseglation, tjärbränning, pott-asketillverkning och salpeterberedning. I Bergsbyn finns kalkbrytning. Under denna period växer flera varv upp för att tillgodose böndernas behov av skutor. Exporten av trävaror och tjära ökar och fjärrhandeln förmedlas via hamnlägena i Ursviksfjärden där mellan 1845 och 1850 drygt 600 fartyg utgår varav 400 till utrikes orter.

Området kring landskyrkan, med Prästbordet norr om älven och Sunnanå söder älven, har i början av 1800-talet utformats till ett centrum med marknadsplats, skeppsvarv, sågverk, kyrkstadsquarter, värdshus mm. Det förmånliga kommunikationsläget vid älven har ännu äldre anor, redan på 1300-talet finns här en träkyrka, efterhand gästgiveri med hållhästar, marknad och ting. På Brännan, i Gammelstaden och Kläppen är bebyggelsen tätast och har en närmast stadsliknande karaktär. Efter branden 1835 byggs den nuvarande kyrkstaden upp. Marknadsplatsen flyttas till Körran nedanför Majorsbostället Nyborg. Körran används för verksamheter som inte direkt hör samman med det kyrkliga livet, tjuerplats för hästar, tjärhov, exercisplats, efter kyrkstadsbranden marknadsplats. Majorsbostället, tidigare kaptensboställe uppförs på Körran av allmogen för det lokala militära befälet.

## 1845–1870

### Staden

Året 1845 får Skellefteå stadsrättigheter på mark som köpts in av Norrböle by. Redan året före antas den första stadsplanen för den nya staden. De första husen byggs redan under stadens första år.

### Skellefteådalens

Vid Skellefteälvens mynning anläggs nu flera ångsågar vilket medför att många småbrukare kombinerar jordbruket med arbete på sågarna. Vid Grännäsudden förvärvar Ytterursviksbönderna mark och utvecklar där ett nytt samhälle med arbetarkaserner, kontor, bruksbod, stall och förrådsbyggnader. Grunden för detta är det järnbruk som doktor Salomon Säve får privilegium för 1858 samt intilliggande såg. Några år senare, 1866, står ytterligare ett sågverk klart i Klemensnäs.

År 1856 stadfästes hamnen i Inre Ursviken som stadens hamn vilket påverkar Ursvikens samhälle till att bli ett centrum för nedre Skellefteådalens. Skeppshandel och gästgiveri byggs. Sjöfarten gör också att lotsar och

sjömän flyttar hit. All denna verksamhet gör att antalet fartyg som lämnar Skellefteå ökar till omkring 1300. Varvsnäringen blomstrade och flera stora varv startar, bl a Alderholmens varv 1855 och Furunäsviken. Även längre upp i älven finns varv t ex vid Karlgård öster om nuvarande Sunnanå kyrkogård.

## 1870–1900

### Staden

De otaliga bränderna i rikets städer medför en nationell byggnadsstadga med bl a bestämmelser för att förhindra bränder. En åtgärd är breda trädplanterade gator för att förhindra spridning av bränder. En ny stadsplan för den unga staden lanserar nu esplanaderna Kanalгатan och Viktoriaesplanaden. Staden växer och de första husen öster om Viktoriaesplanaden byggs. Torget flyttas till nuvarande plats intill Kanalгатan.

### Skellefteådalens

De olika industrierna utvecklas vidare under denna period, byter ägare och upphör. Nytt är den mekaniska verkstad som uppstår i Ursviken. Till verkstaden hör också ett gjuteri, det enda i Sverige norr om Gävle.

Under perioden tillkommer på 1880-talet Skellefteå älvs flottningsförening och ett sorteringsverk anläggs i Södra Bergsbyn.

Mot slutet av perioden får de seglande fartygen allt hårdare konkurrens av de ångdrivna och/eller järnbyggda fartygen. År 1878 byggs på Alderholmens varv barkskeppet Antoinette, som var det näst största fartyget byggt i länet. Detta kan ses som slutet för skeppsbyggnadstraditionen i Skelleftetraktens. Förutom i staden och kring Landskyrkan är bebyggelsen längs älven fortfarande gles bebyggd av bondgårdar och mindre gårdsanläggningar. Kring industrierna sker dock en förtätning. År 1880 har byarna följande invånarantal, Morön 184, Hedensbyn 377, Bergsbyn

484, Inre Ursviken 395 och Yttre Ursviken 258.

## 1900–1940

### Staden

Vid sekelskiftet var den gamla stadsplanen så gott som fullbyggd varför stadens styrande kände ett behov av ny mark för fortsatt tillväxt. De nya stadsplanerna omfattar området norr om Kanalгатan fram till den kommande järnvägen samt områden norr och öster om staden. För detta köps mark in av Norrböle by, delar av nuvarande Norrböle samt delar av Älvsbacka. Redan 1916 stod det nya centralasarettet färdigt och på Norrböle finns redan en del bebyggelse t ex längs nuvarande Åsgatan. Även väster och söder om stadens gränser växer en mer stadsartad bebyggelse fram, dels



på Prästbordet dels längs älven på Sörböle och Sunnanå. Framdragande av järnvägens till Kallholmen och anläggandet av en ny hamn gör att staden även förvärvar delar av dagens Skelleftehamn.

#### *Skellefte dalen*

Under perioden läggs flera sågverk ned och några enstaka verksamheter startar, t ex Ursvikens Ångsåg. I Klemensnäs grundades Skellefteå Trämassefabrik på platsen för tidigare sågverksamhet och i Bergsbyn bildades Kalkbolaget. 1912 är järnvägen mellan Bastuträsk och Kallholmen färdig och hamnverksamheten i Ursviken flyttar till Kallholmen. Tjugo år senare påbörjas anläggningsarbetet för smältverket på Rönnskär. Bebyggelsen är fortfarande i huvudsak av jordbrukskaraktär men förtätningar i bebyggelsen fortsätter att breda ut sig främst på älvens norra sida vid Ursviken och Furunäs. Under 1930-talet börjar egnahemsbebyggelse växa fram med hjälp av sk egnahemslån. I takt med att smältverket växer ökar bostadsbyggandet i Skelleftehamn där Bolidenbolaget står för byggandet kring kyrkan och kommunen/enskilda för delen väster om kyrkan.

## 1940–1965

#### *Staden*

Från 1941 växer staden, då förenas Morön och Sävenäs samt en mindre del av Prästbordet till staden. 1952 omfattar staden ett sammanhängande område fram till Skelleftehamn. I väster däremot gränsar staden mot landskommunen redan i Högströmsgatan.

I och med att staten tar ett stort ansvar för bostadsfinansiering och ställer upp regler för byggandet ändras bebyggelsen karaktär, dels till en mer storskalig bebyggelse med trevånings lamellhus och dels till en mer småskalig egnahemsbebyggelse. På 1950-talet får Skellefteå sina första höga hus genom punkthusen på Getberget.

#### *Skellefte dalen*

Smältverket på Rönnskär har nu varit igång tio år och antalet anställda är nu uppe i ett par tusen. Många av de anställda bor i orterna längs älven varför den nya järnvägen kommer att spela en stor roll för pendlingen till och från arbetet. Efter hand upphör denna roll för järnvägen och istället tar bussen och bilen över som de viktigaste transportmedlen.

Den mer stadsartade bebyggelsen växer allt mer. Det byggs större flerbostadshus men även sammanhållen bebyggelse i form av rad- och kedjehus.

## Skellefte dalen 1965 till idag

#### *Staden*

Efter 1965 försvinner stadsbegreppet och städerna blir kommuner. Samtidigt slås många små kommuner samman. I Skellefteå sker detta successivt. 1965 till 1975 byggdes i landet ett mycket stort antal bostäder, cirka 1 miljon. Stadsbyggnadsmässigt karaktäriseras perioden av en ideologi där man bland annat ville skilja på olika stadsfunktioner, bostäder, arbetsplatser, handel och så vidare och lägga var och ett på sin plats i staden.

De olika delarna binds samman med trafikleder för den starkt framväxande bilismen. I Skellefteå byggs staden ut med de nya stadsdelarna Sjungande Dalen, Anders-  
torp och Morö Backe. Industriområdet Hedensbyn kommer också till under den här perioden.

Kring 1990 sker ytterligare en stark utbyggnadsperiod, dock tidsmässigt kortare än den ovan nämnda. Nu växer till exempel Sunnanå starkt upp mot Falkträsket och norr om Morö Backe påbörjas ett nytt industriområde - Solbacken. Efter 2000 ökar fokus på hållbarhet i samhällsplaneringen successivt. Hållbart resande, hållbart byggande, energiproduktion och kretsloppstänk får bland annat ett större utrymme. Nu sker även en utbyggnad med centralt belägna flerbostadshus samt att ett nytt externt handelsområde etableras på Solbacken. Småhusbyggandet fortsätter på Västra Sunnanå. Även på Anderstorp sker stora förändringar för handelskvarteren när trafiksystemet läggs och en del ny tomtmark etableras.

De senaste åren har byggtakten ökat genom både privata och kommunala investeringar. Och byggande i trä har hamnat i fokus.

Det byggs både flerfamiljshus och småhus, industri-lokaler och vissa kontor, för- och grundskolor samt äldre- och gruppboenden. Nu utvecklas även fritidsanläggningar, stadsparken byggs om och älvsbrinken omvandlas till en levande mötesplats som hjälper till att vända staden mot älven. En stor del av investeringarna sker i de mest centrala delarna av Skellefteå stad.

Samtidigt har exempelvis bygge av kulturhus, bostäder, parkering och kontor på Strömsör samt ny skola på Morön påbörjats. Planering för Norrbotniabana, resecentrum, ny bro samt äldreboende på Erikslid och ett stort antal bostäder pågår.

#### *Skellefte dalen*

Under denna period växer också Bergsbyn och Ursviken starkt, i mindre mån Skelleftehamn. Under perioderna 1990 respektive 2000 sker ingen byggnadsverksamhet liknande den i staden. En del saker händer dock, hamnen

byggs ut och vid reningsverket på Tuvan byggs en anläggning för omvandling av komposterbart avfall till biogas. På Scharinsområdet läggs verksamheten ner och kontroll av markföroreningar inleds.

I Ursviken och Skelleftehamn rustas centrum upp med bland annat nya torg.

2010-talet ser en växande trend i hela landet där allt fler vill bo naturskönt med utsikt, gärna nära vatten.

I Skelleftedalen märks detta på Alderholmen i Ursviken, där ett antal nya småhus byggs vid älven.

De senaste åren har även Bergsbyns industriområde börjat byggas och Torsgatan förlängts från Hedensbyn, via det nya industriområdet, till väg 372 i Bergsbyn.

Scharinsområdet i Ursviken har sanerats. Viss förtätning och komplettering av småhus har skett på norra och södra sidan av älven. Det har även tillkommit en förskola och gruppboende.

I Skelleftehamn planeras för en ny kaj för att hantera större fartyg och ytor för lagring, ett växande industriområde för befintlig och ny industri på Näsudden, ett nytt badhus och en utvecklad Badhuspark.



*En stad som vågar bevara, förvalta och berätta sin historia men också vågar utveckla berättelsen, är en stad som skapar intressanta årsringar med karaktär och identitet. 50-talsstaden är en av flera tydliga karaktärer i Skelleftedalen. Här syns del av ett radhus på Norrböle från denna tid. Foto: Krister Hägglund, Skellefteå museum*



2019 bor ca 72 500 personer i kommunen och 45 000 i Skellefteå. Foto: Paulina Holmgren

# Nulägesbeskrivning

## Befolkning

Befolkningssammansättningen i Skellefteå har förändrats de senaste åren. För närvarande växer andelen äldre, medan andelen i arbetsför ålder minskar. Det gör att de offentliga finanserna, de skattefinansierade verksamheterna som vård och omsorg med dagens prioriteringar inte går ihop. Det ger också en brist på arbetskraft, med arbetsgivare som får svårt att rekrytera personal. Den här förändringen förväntas fortsätta om inte fler människor i arbetsför ålder flyttar hit, stannar kvar och hittar jobb. Människor mellan 20-40 år är samtidigt de som flyttar mest i Sverige och stora delar av världen idag.

2019 bor ca 72 500 personer i kommunen och 45 000 i Skellefteå. För att nå befolkningsmålet krävs en förhållandevis snabb befolkningsökning mellan 2020 och 2030. Om befolkningen istället fortsätter att utvecklas i samma takt som de senaste åren växer den sparsamt fram till 2030. Ökningen blir ca 2 000 invånare jämfört med idag. Detta medför en fortsatt förskjutning upp mot högre åldrar i befolkningen och på sikt kommer det att födas färre barn.

Genom det strategiska framtidsarbetet som startades med strategin Skellefteå 2030, arbetar näringsliv och civilsamhälle tillsammans med Skellefteå kommun för att utveckla platsen och öka inflyttningen. Trenden har vänts från en långsam nedgång och bedömningen är att tillväxttakten kommer att öka efter 2020. Redan

2019 är efterfrågan på mark för bostäder och verksamheter högre än på många år. Med den stora investeringen Northvolt samt planerade infrastrukturinvesteringar som Norrbotniabanan kan tillväxttakten komma att öka ytterligare.

Baserat på senaste årens efterfrågan på bostäder så bedöms en stor del av närmaste årens potentiella befolkningsökning ske i Skellefteå. Den här planen syftar till att skapa utrymme för en ökning på upp till 7000 invånare här, från 45 000 till 52 000. Men redan 2019 pågår byggnationer, projektering och detaljplanering för 2500 bostäder. Och planen skapar beredskap för ytterligare 5000 bostäder, inklusive de drygt 1000 nya bostäder som möjliggörs genom den fördjupade översiktsplanen för Centrala stan. Sammantaget skapas alltså möjlighet för en ännu större befolkningsökning. Genom att ta höjd i översiktsplaneringen ges och viss flexibilitet i detaljplaneringen, och exploaterer får ökade valmöjligheter. Läs mer under *Bostäder*.

I slutet av 1980-talet hade Skellefteå kommun cirka 74 000 invånare. Befolkningen ökade år efter år fram till en topp 1994 då kommunen hade drygt 75 800 invånare. Under tioårsperioden fram till och med 2003 sjönk sedan befolkningen till knappt 71 800 invånare. Därefter vidtog en period med i princip oförändrad befolkning. Detta motsvarar att kommunen förlorat drygt fem procent av sina invånare. Under åren från 2004 och

framåt har det skett en viss återhämtning och befolkningen har i genomsnitt ökat med 70 personer per år. De senaste åren 2016 och 2017 har befolkningen ökat med i genomsnitt knappt 350 personer per år.

Skellefteadalens 45 000 invånare utgör drygt 60 procent av kommunens befolkning. Befolkningsutvecklingen i planområdet liknar utvecklingen i kommunen i stort, med en stark utveckling fram till toppåret 1994 och där efter en stor tillbakagång. Skillnaden är att i Skellefte-dalen är befolkningen nu lika stor som 1994. Skellefte-dalen har med andra ord en starkare befolkningsutveckling än kommunen som helhet. Det pågår en inte betydlig omflyttning inom kommunen där folk flyttar från landsbygden och de mindre tätorterna till Skellefte-dalen. De senaste åren har både Skellefte-dalen och den övriga kommunen växt men Skellefte-dalen växer snabbare.

En fortsatt långsam befolkningsutveckling i hela kommunen medför sannolikt att stora delar av kommunens befolkningsökning äger rum i Skellefte-dalen. Skellefte-dalen kan till och med komma att växa snabbare än kommunen eftersom det troligen kommer att ske en inflyttning från övriga kommuner. Med den snabba ökningstakt som krävs för 80 000 invånare år 2030 bedöms fler tätorter, samt delar av de tätortsnära landsbygderna gynnas så att de också växer.

Medelåldern i kommunen är generellt hög (43 år) och befolkningen i Skellefte-dalen skiljer sig inte nämnvärt från detta. Totalt sett bor här drygt 1000 fler män än kvinnor. I samtliga åldrar över 65 råder ett klart överskott på kvinnor. I alla andra grupper finns fler män än kvinnor. Mönstret är detsamma i Skellefte-dalen som i kommunen som helhet.

Kommunens födelsetal sjönk drastiskt under en tioårsperiod efter 1990-talets "babyboom". Detta innebär ett minskande elevunderlag till skolorna. Under de senaste fem åren har födelsetalen dock planat ut på en nivå kring 710 – 770 barn per år i kommunen.

Baserat på senaste årens befolkningsutveckling bedöms antalet barn i åldrarna 1-6 år minska med ungefär 150 barn fram till och med 2030. I åldern 7-15 år bedöms i stället antalet barn öka med ca 800 och i gymnasieåldrarna med 600 ungdomar. Både storleken på barnkullar och ett ökat intresse för friskolor kan påverka den fysiska planeringen.

Fortsätter befolkningen att öka allt snabbare i riktning mot 80 000, och den största ökningen sker i Skellefte-dalen bedöms barnafödandet öka något jämfört med idag. Men inte tillbaka till de nivåer som var rådande när barnafödandet kulminerade 1991. Däremot skulle visionen kunna innebära en uppbromsning av nedgången i barnantalet.

Under senare år har antalet små barn (0-1 år) som flyttar in till kommunen ökat. Barnen följer med när barnfamiljer flyttar in. För ca 10 år sedan flyttade ungefär lika många små barn in som ut från kommunen varje år. Det senaste tillgängliga året flyttade 81 barn in och 38 barn ut ur kommunen.

Antalet personer i arbetsför ålder (20-64år) har minskat i kommunen under de senaste 10 åren. År 2017 bodde knappt 39 800 personer i åldersgruppen i kommunen en minskning med knappt 500 personer. Om utvecklingen fortsätter som tidigare förväntas antalet minska med ytterligare knappt 1.000 personer till 2030. Om befolkningen ökar till 80 000 beräknas antalet i arbetsför ålder öka med ca 3000 personer

I Skellefte-dalen bor 63 procent av de i arbetsför ålder dvs ca 25 000 personer. Även här tenderar antalet personer i gruppen att minska, vilket sannolikt fortsätter om befolkningen inte ökar i linje mot 80 000.

Antalet äldre (över 65 år) har ökat kraftigt i kommunen de senaste 10 åren. Idag bor 12 400 personer 65-79 år och 4400 personer över 80 år i kommunen. Detta är en ökning med 1800 respektive 250 personer under perioden. Fram till 2030 förväntas antalet i åldern 65 – 79 år vara relativt oförändrat men antalet över 80 år förväntas öka med 1600 personer.

I Skellefte-dalen bor 7200 i åldern 65-79 och 2900 över 80 år. Antalet har ökat de senaste åren och förväntas öka i takt med den övriga kommunen.

Självskattad hälsa är ett mått på hur befolkningen mår. Den positiva hälsoutvecklingen, beträffande ökande självskattad allmänhälsa i befolkningen, verkar ha avstannat något både i Västerbotten och i riket. I Skellefteå har andelen män som skattat sin hälsa som god minskat mellan 2014-2018 (från 73 till 70%). Kvinnorna i Skellefteå ligger på samma nivå som för 2014 (65%). Dock uppger män i Skellefteå, Västerbotten samt i riket bättre självskattad hälsa än kvinnor. Män skattar överlag sin hälsa bättre än kvinnor. Fysisk aktivitet är en viktig förutsättning för en god hälsa och vår omgivning har stor inverkan på hur fysiskt aktiva vi är. Kvinnor i Skellefteå har en något högre fysisk aktivitetsnivå (andel som angivit fysisk aktivitet om minst 150min/vecka) än kvinnor i Västerbotten samt riket (Skellefteå: 67%, Västerbotten: 65%, riket: 64%). Män i Skellefteå är fysiskt aktiva i nivå med Västerbotten och riket (Skellefteå: 65%, Västerbotten: 65%, riket: 64%). Stillasittandet i Skellefteå är lägre än Västerbotten och riket för både kvinnor och män (Kvinnor: Skellefteå: 12%, Västerbotten: 14%, riket: 25%; Män: Skellefteå: 16%, Västerbotten: 17%, riket: 18%).

Det finns fortsatt stora skillnader i hälsa, levnadsvanor och livsvillkor mellan kvinnor och män samt mellan grupper med olika utbildningslängd. Intressant för fysisk aktivitet är att både fysisk aktivitet och stillasittande är vanligare bland personer med lång/hög utbildning.

## Bebyggelsestruktur och landskapsbild

### Den runda staden utvecklas till en stad längs med älven

Planområdet Skellefteå ligger i älvbotten längs Skellefteälven, med bergsryggar i nord och syd. Det utgörs av centralorten samt ett antal byar och samhällen som mer eller mindre vuxit samman.

Stadens och Skellefteådalens utformning vilar på ett antal strukturbildande element som varit styrande under historiens gång. Dessa element är älven med biflöden, järnvägen och dalgångens slutningar. Det gäller framför allt den norra sidan av dalgången med de längsgående huvudvägarna på båda sidor om älven samt de tvärs dalgången nordsydliga vägarna.

Dessa element har inledningsvis format en östvästlig bandstruktur som successivt blivit tätare. De nordsydliga vägarna har sedan medfört att staden vuxit ifrån älven bl a utefter vägarna och stadsområdet har därmed fått en rundare karaktär.

Inför arbetet med FÖP Skellefteå 2011 tittade kommunen på tre möjliga scenarier för utveckling inom planområdet; den runda staden, lokal utveckling och bandstaden.

Den runda staden stod för en fortsatt utbyggnad av bostäder, arbetsplatser osv. med koncentration till Skellefteå stad. Fördelarna med den runda staden var att skapa en kompakt stad som skulle ge korta avstånd till viktiga målpunkter inom 5 kilometer från och således skapa förutsättningar för gång och cykel samt underlag för en fungerande kollektivtrafik centralt, med närhet till ett framtida resecentrum.

Den lokala utvecklingen baserades på att respektive ort/stadsdel skulle utvecklas allsidigt men inte mer än att gång och cykel kunde utgöra det dominerande transportsättet lokalt. Det skulle skapa en grovmaskig pärlbandsstruktur längs älven. I scenariot var strävan att skapa en balans mellan arbetsplatser och service i varje ort för att minska behovet av längre arbetsresor. Lokal utveckling prövades utifrån tanken att invånarna skulle bo och verka i de olika stadsdelarna, vilket är en utopisk tanke. I bandstaden skulle bebyggelselokalisering

ringen ske närmast älven och vid befintlig infrastruktur i öst-västlig riktning. Det skulle skapa en utveckling av en relativt tät bandstad och scenariot strävade mot en ökad andel kollektivtrafik. Som utbyggnadsriktning skulle i första hand lokaliseringar som stärkte bandstadsstrukturen inom 1 och 2 kilometer från järnväg premieras.

Kommunen ville pröva scenarierna ur ett attraktivitets- och hållbarhetsperspektiv (ekonomiskt, socialt och ekologiskt), vilket gav riktning för vilket scenario som var bäst lämpat för den fortsatta utvecklingen Skellefteådalens. Trots att analysen visade att lokal utveckling var det teoretiskt bästa scenariot, valde kommunen att gå vidare med den runda staden, på grund av de sociala och ekologiska fördelar scenariot visade. Dessutom visade dåvarande marknad inte något intresse för utveckling utanför de mer centrala stadsdelarna.

Idag (2019) upplever kommunen en skiftning i marknaden, ett större tryck på bostadsbyggandet och således ett större behov av att systematiskt peka ut fler platser där bebyggelse ska tillkomma. För att på bästa sätt nyttja geografiska, historiska, ekonomiska och kulturella värden bör fortsatt utveckling bygga på en blandning av olika stadsplaneringsideal. Lärdomar görs från både teorier om rund stad, bandstad/spårstad och lokal utveckling baserad på småskalighet och närhet.

Revideringen av den här fördjupade översiktsplanen för Skellefteå 2019 bygger därför på slutsatserna att Skellefteå bör fortsätta att utveckla en tät bandstruktur längs älven, men med ett tydligt marknadscentrum i Centrala stan, samt kompletterande externhandel på Anderstorp och Solbacken. Tätheten och de urbana kvaliteterna bör även fortsatt vara störst centralt, samtidigt som området kompletteras med lokala centra för möten och viss service längs älven hela vägen ut till kusten. Dessa lokala centra stärks utifrån respektive stadsdels lokala förutsättningar, behov och identitet.

Arbetsplatser bör finnas som tätast i de tätare delarna av staden, samt i de industriområden som sprids över planområdet. Men mindre verksamheter finns även inom bostadsområden i alla stadsdelar.

Genom stadens utformning längs älven och väg 95/372 samt Skråmträskvägen/Bockholmsvägen nyttjas både geografi och infrastruktur på bästa sätt. Samtidigt som ett tätt centrum samt samhällen byggda kring mindre lokala centra skapar goda förutsättningar för gång, cykel och kollektivtrafik till service och arbetsplatser. Den täta staden längs älven gör även blå- vit och grönsstrukturen till centrala element, genom omgivande grönska, gröna stråk och att älven blir en central del av hela stadsområdet.



Älven är ett av de strukturbildande element som styr Skellefteadalens fysiska utformning under historiens gång. Foto: Lasse Johansson

## Bebyggelsestruktur

Stadsbebyggelsen har en relativt låg och grön karaktär där bebyggelse och gröna ytor växlar. Skalan med flerbostadshus i upp till och med tre våningar från olika årtionden dominerar med undantag för högre byggnader bland annat Getbergets punkthus i sju våningar från 1950-talet, byggnader i Morö Backes centrala delar och kvarteret Lidgårdet på Norrböle. Längs älven har högre bebyggelse tillkommit på Älvsbacka strand samt i kvarteret Nipan. I centrum har höghus byggts i kvarteren Oden och Aldebaran.

Ett antal verksamhetsbyggnader sticker också upp i den lägre omgivningen, t ex byggnader i kvarteret Sirius, punkthuset i Medlefors folkhögskola, kraftverkets byggnader i Hedensbyn samt en kontorsbyggnad i Ursviken. Småhusbebyggelsen är omfattande och finns överallt i Skellefteå. Den varierar mycket vilket framgår av beskrivningen nedan.

### *Bebyggelsen i Skellefteå*

Staden Skellefteå har utifrån centrum som äldsta del byggts ut i form av årsringar. Det gjordes tydligt fram till 1960 för att därefter bli allt otydligare. Utvecklingen i Bergsbyn, Ursviken och Skelleftehamn/Örviken har skett efter i stort sett samma principer. Även de byar som fanns redan vid stadens grundande har under Skellefteå landskommun förtätats till allt mer stadsliknande karaktär.

Med start i centrum görs nedan ett försök att beskriva bebyggelsen i Skellefteå. Tät kvartersstad (Centrala stan) Skellefteå centrum är till karaktären en rutnätsstad med relativt smala gator där byggnaderna ligger i kvarters-gränsen mot gatan. De överlag tre våningar höga husen med lokaler i bottenvåningen ger intima och livfulla gaturum.

De breda gatorna - esplanaderna - Kanalgatan och Viktoriagatan samt Stationsgatan med sina trädplanteringar bryter radikalt med de smala centrumgatorna. De är ett resultat av byggnadsstadgan 1874 som bland annat betonade sundhet, hälsa och trygghet mot brand.

Centrum norr om Kanalgatan har i vissa delar en mindre sträng rutnätsstruktur med en del kvarvarande verksamhetsbebyggelse tillsammans med äldre träbyggnader från tidigt 1900-tal och tidigare. Här finns också rivnings-tomter med parkeringsytor och det centrala busstorget. Mot järnvägen ligger det tidigare stationshuset i fonden av Stationsgatan samt tidigare lagerbyggnader som idag rymmer många olika verksamheter. Här har också centrums högsta hus tillkommit i kvarteret Aldebaran, som i och med kulturhusets färdigställande kommer att få se sig överträffas.

### *Trädgårdsstadsbebyggelse*

I de nya planerna lämnas den byggda delen av rutnätsstaden orörd för att utanför denna lägga till trädgårdsstadsdelar med oregelbundna kvarter, vindlande gator, platsbildningar med byggnader i fonden för vissa centrumgator t ex Nygatan med kyrka och Stationsgatan med järnvägsstation. Ett annat exempel på offentlig byggnad utanför rutnätsstaden var den nya samskolans placering sidoordnad i förlängningen av Strandgatan.

Den kommande järnvägen från Bastuträsk till hamnen i Kallholmen hade sin plats i planen. Gatorna i de nya kvarteren runt rutnätsstaden får sin trädgårdsstadsprägel främst genom de fristående husen, maximerade till två våningar och fem lägenheter samt sättet att placera husen antingen direkt mot gatan eller indragna med förgårdsmark. Mellan de enskilda husen planteras ofta träd som tittar ut i gaturummet. Stadsdelar med denna karaktär är delar av Norrböle, Älvsbacka och Prästbordet som ligger närmast Centrala stan.

### *Flerbostadsbebyggelse, funktionalism*

(Delar av Norrböle, Älvsbacka)

De politiska målen om ett folkhem formulerades under 1930-talet och började förverkligas kring 1945. Bostadsförsörjningen var en hörnsten i uppbyggnaden mot bakgrund av den rådande delvis eländiga bostadssituationen i landet. Den bostadssociala utredningen tillsattes 1933 och blev klar i början på 40-talet. Ordning av byggandets finansiering resulterade i samhällsstöd och kvalitetskrav. Kommunernas engagemang i bostadsproduktionen blev viktig. Den översiktliga fysiska planeringen och planeringen av bostadsförsörjningen växte fram. De allmännyttiga och kooperativa bostadsföretagen kom till och drev på utvecklingen av bostadsproduktionen som övergick från hantverk till industri. Egnahemsrörelsens traditioner med bland annat självbyggeri blev en viktig utgångspunkt i småhusbyggandet och HSB var en drivande kraft. I 1947-års byggnadslag och byggnadsstadga lades den lagliga grunden för den nya inriktningen, bland annat med översiktliga planinstitut som general- och regionplan. Bostadssociala utredningens förslag om 60 000 - 75 000 lägenheter per år uppnåddes inte de första åren efter kriget. Till början av 50-talet byggdes endast cirka 40 000 lägenheter per år och först under den senare hälften av 50-talet nådde man upp till målet.

En lång rad välkända bostadsområden skapades under denna tid av landets mest framstående arkitekter. Stilmässigt sker under denna period en övergång från 30-talets stränga funktionalism till ett formspråk som hämtar inspiration från tidigare perioder, nationalromantiken och 20-talsklassicismen. Däremot behöll man mycket av funktionalismens sakliga förhållnings-

sätt till frågor om bostadskvalitet mm. Denna revision av 30-talets stilideal, som har kallats *The New Empiricism* eller *The New Humanism*, gjorde Sverige berömt ute i världen.

I Skellefteå var det HSB som engagerade sig tidigt och nya hus byggdes i första hand i stadsdelarna kring centrum men även i centrum. På Norrböle hindrade bestämmelserna i Lilienbergs stadsplan såväl trevånings lamellhus som egnahem vilket gjorde en stadsplaneändring nödvändig. Bebyggelsen kring Oskarsvägen på Norrböle och den i kvarteren Uranus och Sälen på Älvsbacka har en utpräglad funktionalistisk stil med husen i tre våningar placerade enbart i nord-sydlig riktning. Detsamma gäller de släta putsade fasaderna, de flacka sadeltaken med enkla öppna takfötter. De ursprungliga entrépartierna i ek kan studeras i Älvsbackahuset. Parallellt med dessa större hus byggdes en lång rad "egnahem", små enfamiljshus i en våning med källare, på Norrböle i kvarteren Odlingen och Fårtickan, på Älvsbacka i kvarteren Järpen och Ärlan.

### *Grannskapsenheter (Norrböle, Getberget)*

In på 1950-talet utvecklades folkhemstanken så att bland annat byggandet skulle ske i enheter lagom stora för att invånarna skulle känna en gemenskap och ansvar för sin del av staden. För att stödja detta skulle enheten - grannskapet - ha ett litet centrum med butiker, post och kanske en bankfilial. Exempel på grannskapsenheter är Norrböle och Getberget samt delar av Morön.

### *Storskaliga bostadsområden*

Miljonprogrammet d v s statens mål att bygga en miljon lägenheter på tio år från 1965 orsakades av en fortsatt stor omflyttning in till städerna från landsbygden. För att göra ett så stort projekt möjligt satsade staden medel och stimulanser för industriella byggnadsmetoder.

Programmet har satt sina spår även i Skellefteå. Främsta exemplen på detta storskaliga byggande är Moröhöjden och flerbostadsdelen i Sjungande Dalen men även kvarteren längs Läkarvägen, bebyggelsen kring Nyckelgatan och Bogårdsvägen i Sunnanå. De karaktäriseras av storskaliga två- och trevåningshus, i Moröhöjden med souterrängvåning, placerade i skogsterräng. Husen nås trafikmässigt av en matargata (s k utifrånmatning) med angränsning genom stora samlade parkeringsytor närmast gatan. I Skelleftehamn finns några kvarter med denna typ av bebyggelse.

Flerbostadskvarteren på Morö Backe, som är av något senare årtionde, kan räknas till denna kategori även om stadsbyggnadsättet här är mer omväxlande och levande bland annat på grund av att våningsantalet är skiftande i bebyggelsen.

Stadsdelen Anderstorp kan räknas till storskaliga bostadsområden men är inspirerad av låg-tättrörelsen. Det innebär i stort sett att alla byggnader är i två våningar förutom den fem våningar höga centrumbyggnaden. I övrigt är kännetecknen lika som ovan, långa byggnadskroppar, utifrånmatning och stora parkeringsområden.

Flerbostadsbebyggelse från 1970-talet och framåt i mindre enheter finns här och var i Skelleftefaldalen, t ex i Degerbyn, Sunnanå, Sörböle, Anderstorp och Ursviken.

### *Småskalig bebyggelse*

Inom Skelleftefaldalen finns en utspridd småskalig bostadsbebyggelse av olika karaktär och ålder.

Äldst är den agrara bebyggelsen som finns på flera avsnitt längs älven men även efter Klintforsån. Det är aktiva och före detta jordbruk, hästgårdar samt enstaka avstyckningar med äldre och nyare villor. Tydliga exempel är Myckle, Stämningssgården, Lund, Tuvan/ Södra Bergsbyn och Gunsen.

Egnahemsbebyggelse finns från tidigt 1900-tal och fram in på 1950-talet. Tydliga exempel är 1940-talets små enplanshus med källare på Norrböle, Älvsbacka och Skelleftehamn. Tomterna avgränsas ofta med häckar och stora björkar som inramar gatorna i dessa kvarter. Tiden har i många fall gått hårt åt byggnadernas ursprunglighet genom om- och tillbyggnader, nya fönster och fasadbyten.

I och med smältverket på Rönnskär tog ägaren Bolidenbolaget också ett ansvar för byggandet av bostäder, kyrka m m. Stadsplan för detta upprättades av Bolidens "arkitekt" John Åkerlund som också ritade kyrkan och bostadshusen runt om. Karaktären är trädgårdsstaden med byggnader i 1920-talsklassicism, en-, två- och flerbostadshus tillsammans med en rik växtlighet. Förutom kyrkan ritade Åkerlund ett Folkets Hus för den nya stadsdelen.

1950-talets villabebyggelse utgör stadsbyggnadsmässigt en fortsättning på trädgårdsstaden med traditionella gator i rutnätsmönster med lite olika karaktär. Några större grönytor förekommer sällan med undantag för ett fåtal lekplatser. Byggnaderna är företrädesvis i ett plan eller ett- och halvt plan med fasadmaterialet trä eller fasadtegel som kommer på modet under 50-talet. Kvarteren ger en mycket grön prägel med stora upp- vuxna träd m m. Tydliga exempel på villastadsbebyggelse är Eriksberg, delar av Sörböle och Sunnanå, Älvsbacka, Prästbordet.

Nyare villabebyggelse är stadsplanemässigt utformade efter den trafikplaneringsideologi som introducerades under senare delen av 1960-talet. Den innebär en strävan efter trafiksäkerhet och framkomlighet vilket medför byggande av vägar och gator för olika trafikslag: övergripande trafik, lokaltrafik, samt gång- och cykeltrafik. För att inte få genomfartstrafik utformades gatusystemet som ett träd där entrégatan till den enskilda bostaden är den yttersta grenen i trädet. För att nå ett närliggande kvarter måste man tillbaka i systemet för att söka sig utåt till det nya målet. Gatorna är av lite olika karaktär beroende på ålder, de äldre har traditionell karaktär med trottoarer, de nyare utan med gräsytor fram till tomtgränsen. Villaområde med denna karaktär finns i hela Skellefteleden.

Samtidigt med byggandet av ovan nämnda villabebyggelse uppförde byggföretag småhusenheter i en mer enhetlig karaktär i form av radhus, parhus och kedjehus. Parhus uppfördes redan på 1930-talet i Skelleftehamn i kvarteren runt kyrkan. Från 1950-talet kan nämnas kedjehusen på Norrböle ritade av dåvarande stadsarkitekten Paul Stampe. Bebyggelse av denna karaktär finns väl representerat i Sjungande Dalen, Morön, Morö Backe, Bergsbyn och Ursviken.

Inom Skellefteleden finns även inslag av rena fritidshus och fritidshus som övergått till hus för permanent boende. De förekommer företrädesvis i lägen nära vatten som Falkträsket, Skellefteälven (Bergsbyn, S Tuvan) och i havsnära lägen (Skelleftehamn och Örviken). Längs Skellefteälven kan fritidsbebyggelse vara blandad med den agrara bebyggelsen.

#### *Institutionsbebyggelse*

Stora tydliga inslag i stadsbilden är institutioner som lasarettet, Campus, gymnasieskolorna, stora idrottsanläggningar och så vidare.

Lasarettet ligger norr om Järnvägsleden i Klockarbergets sydslutning och tar upp hela denna del av Norrböle mellan Lasarettsvägen och Klockarbergsvägen. Det utgör en ansevärd stadsbyggnadsvolym i kontrast mot den småskaliga bebyggelsen i södra delen av Norrböle.

Universitetsområdet (Campus Skellefteå) har fått en central placering i staden söder om älven intill genomfarten (E4). Etableringen inleddes redan på 1970-talet har sedan dess vuxit ut till en omfattande del av stadsdelen Centrala stan söder om älven och norr om Skråmträskvägen. Campus består av många relativt små byggnader med gator emellan. Avsikten med detta upplägg är bland annat den successiva utbyggnaden och planeringssidén att det ska utgöra en del av den centrala staden med dess rut-nät av gator.

Till institutioner kan även räknas de större skolorna som spelar en stor roll i bebyggelsekaraktären på sina respektive platser. De ligger oftast i en småskalig bebyggelse där de utgör ett dominerande inslag. Exempel på detta är de två kommunala gymnasieskolorna samt de sex högstadieskolorna. Även Medlefors folkhögskola kan räknas hit.

Idrotts- och nöjeslokaler är anläggningar av institutionskaraktär. Även dessa har en dominerande karaktär i sin omgivning och har dessutom oftast stora parkeringsytor kring sig. Exempel på anläggningar av denna typ är Arenan, Folkets Hus, Eddahallen samt Norrvalla med nya fotbollshallen, alla på Norrböle.

#### *Verksamhetsbebyggelse*

Inom Skellefteleden finns sedan lång tid tillbaka större och mindre verksamhetsområden (industriområden), oftast avskilda från bostadsbebyggelse. Avskildheten beror på flera saker, störningar mot omgivande bebyggelse och funktionalismens planeringsprinciper att skilja på olika typer av funktioner. Områdena har en storskalig karaktär med byggnader av varierande storlek, omgivande mark för förvaring och parkering, stängsel runt den enskilda tomt. Framträdande exempel på denna typ av bebyggelse är Hedensbyns industriområde, Hammarängen och delar av Degerbyn.



Till denna kategori hör även storskaliga kommunala anläggningar som vattenverket Abborren, deponin på Solbacken och reningsverket på Tuvan.

Vissa områden med ovanstående typ av verksamheter har med åren fått nya inslag främst handel, ursprungligen med bilar, byggvaror och möbler. På senare år har den allmänna omstruktureringen av handeln inneburit att nya typer av varuslag kommit till områdena till exempel elektronik och olika typer av dagligvaror. Bebyggelsekaraktären har stora byggnader omgivna av parkeringsytor.

Öster om Viktoriagatan i kvarteren Sirius och Sleipner har stora kontorsbyggnader vuxit upp från 1960-talet fram till idag (2009). Förutom kontor finns i dessa byggnader hotell, restauranger men även allmänna inslag som bibliotek och högstadieskola. Bebyggelsen ingår i centrums rutnätsstruktur och delar av trädgårdsstadens gatunät. Karaktären liknar den i centrum men byggnaderna är högre. I Ursviken intill Järnvägsleden finns ett kontorskomplex med en lång slingrande lågdel och ett högre punkthus.

#### *Kommunikationsbebyggelse*

Byggnader för kommunikationer som järnvägsstationer har traditionellt givits en stark representativ prägel genom sin arkitektur och placering i städernas centrala delar. I Skellefteå finns två stationshus med denna prägel, Skellefteå och Skelleftehamn. Frånvaron av persontrafik på järnvägen har gjort att dessa byggnader fått en annan användning idag. Dessutom har bangårdsverksamheten i staden upphört och därför har kopplingen till järnvägen försvunnit också i detta avseende.

Busstationen i centrala stan är ett provisorium sedan 1980-talet. Tillhörande byggnader har inte den prägel som beskrivs ovan. Karaktären på busstationen är därför en stor yta med tidvis många bussar uppställda.

Hamnen i Skelleftehamn har den karaktär godshamnar har med hamnmagasin, kranar, järnvägsspår och fartyg. Det är en storskalig miljö som är välordnad. På norra sidan på Näsudden finns en oordnad hamnsträcka med bland annat oljehantering samt ett par industrier med hamnläge.

#### *Grön och blå struktur*

I Skellefteå finns flera parker som är en viktig del i omgivande bebyggelse. Det är så kallade finparker med hög skötselnivå, Stadsparken i Centrala stan, parken norr om Eddahallen, parken söder om järnvägsstationen i Skelleftehamn samt småparker på Norrböle, Älvsbacka och Prästbordet. Speciella naturområden som bidrar till stadsstrukturen, förutom Vitberget, är de så kallade stadsbergen, t ex Mullberget och Getberget på Norrböle.

Väster om Centrum ligger Nordanå som kan definieras som kultur- och aktivitetspark. Parken ansluter till stadens bebyggelsestruktur genom bland annat entrégatan (Ernst Westerlinds allé) fram till huvudbyggnaden, före detta läroverket.

Viktiga gröna ytor i staden är även kyrkogårdarna som i flera fall är gestaltade av landets främsta landskapsarkitekter. De ligger utspridda i stadsområdet i nära anslutning till bebyggelsen, t ex kyrkogården kring Landskyrkan och Lunds kyrkogård samt Alhems, Sunnanås och Skelleftehamns kyrkogårdar.

Andra viktiga gröna ytor i staden är de olika idrotts-, fritids- och friluftsområdena som också bidrar till stadsstrukturen. Exempel på sådan är Vitbergsområdet med skidstadion och slalombacken, Byberget, Rösberget, Norrvalla och Sörvalla.

Viktigaste blåstrukturen i Skellefteå är älven genom hela bebyggelsebandet, det deltaformade utloppet i Bottenviken med havskust runt Skelleftehamn och diverse sjöar, främst Falkträsket. Dessa vattenområden har format staden med sina kajer, strandpromenader, grön-och vattenytor.

#### *Gator och platser, offentliga rum*

Viktiga delar i stadsstrukturen är alla de gator som binder ihop och delar upp de olika delarna av staden i kvarter, stadsdelar, parker och andra grönytor. Gatorna är utformade på en mängd olika sätt beroende på den uppgift de har. Stora trafikleder med i princip enbart biltrafik har en utformning att koppla ihop stadsdelar. Utformningen är därför visuellt ganska enkel och underordnad trafikuppgiften. Från trafikleden finns sedan en mängd gatutyper ner till den rena gånggatan för enbart gående. Några gator med blandtrafik har fått en hög estetisk gestaltning där barriäreffekten minskat även om trafikmängden är relativt stor.

Förutom gatorna finns i det offentliga rummet en rad platser eller torg som samlingspunkter för invånarna. Det kan vara allt från torget i centrum till platser på Campus, Södertorg, torgen i Ursviken och Skelleftehamn med flera.



Illustration från Gehl-rapporten 2013. Ett exempel på hur Stadsparken i Centrala stan skulle kunna fyllas av liv under vinterhalvåret.

## En levande stad

I arbetet med att ta fram den nya fördjupade översiktsplanen för Centrala stan (beslutad 2016) ville kommunen sätta fokus på hur vi skapar en mer attraktiv stad. En viktig del i en attraktiv stad är att ge förutsättningar för ett bra stadsliv året runt. Skellefteå har årstider med stora kontraster och som ställer staden inför olika utmaningar. Vintern med sina få soltimmar och snö ska balanseras mot sommarens ljusa nätter och värme.

I mars 2013 ägde en endagsworkshop rum arrangerad av Gehl Architects, med deltagare från Skellefteå kommun, politiker och det lokala näringslivet. Workshopen syftade till att identifiera och diskutera existerande utmaningar och möjligheter till att vitalisera stadslivet och därmed skapa en mer attraktiv, hållbar och trygg stadskärna. Under workshopen diskuterades befintliga strategier, planer och idéer och nya tankar fick uppstå. Ett grundläggande tema under workshopen var att sätta fokus på människan och livet i staden som utgångspunkt för stadsutveckling.

Workshopen ledde fram till en rapport där Gehl Architects gav förslag på strategier för den fortsatta planeringen av Centrala stan, men dessa strategier bör också lysa igenom i planeringen av hela staden och kommunen. Trots att kommunen arbetat med liknande frågor tidigare satte rapporten ord på hur man på ett systematiskt sätt kan skapa en mer attraktiv stad, hur Skellefteå kommun kan lyfta fram stadens styrkor. De fem fokusområdena som Gehl tyckte kommunen skulle arbeta mer med redovisas i korthet nedan.

### 1. Tänk stad - inte hus

Utveckla det inre livet (i kvarteren)  
Bebyggelseskala för ett bra microklimat  
Mänsklig skala stimulerar och genererar liv

### 2. Tänk liv - inte funktion

Tänk inte bara funktioner. Tänk funktioner som skapar liv.

Främja det unika!

Gör det enkelt!

Fler typologier för fler användargrupper  
Se skolan och universitetet som en stadslivsresurs

Kultur och konst som drivkraft

### 3. Tänk stadsrum - inte trafik

Gatan som mötesplats

"Slow core" - tillgängligt för alla

Fortsätt stärka cykelkulturen

Bytespunkten som mötesplats

Parkering i strategiska lägen

Differentiera karaktärerna

### 4. Förläng livet - årstiderna

Tänk inte antingen eller, tänk mer av allt!

Mer liv där livet redan är

Mer vinter

Längre sommar

Helårs eventkalender

### 5. Älvsstaden - från Barriär till livsnerv

Fler mötesplatser längs älven

Från stad till land

Låt staden möta älven

Stärk kopplingarna till och över älven

En universitetsplats vid älven

## Invånarinflytande

Sedan 2007 har Skellefteå kommun aktivt arbetat med att lyssna in vad Skellefteborna vill med kommunen och staden. Inför arbetet med den fördjupade översiktsplanen för Centrala stan samlade kommunen in över 1 400 synpunkter som bearbetades och sammanfattades. De dialoger som redovisats är "Torget, Mitt i stan", "Drömstad", "Skellefteå 2030" samt inkomna medborgarförslag och förslag från ungdomsfullmäktige sedan 2011. Sommaren 2015 genomfördes en intervjustudie med 160 ungdomar mellan 17-20 år.

Att arbeta med invånarinflytande i planer är ett sätt att ta in kunskap och bra idéer. Dessutom är det viktigt för att skapa en välfungerande samverkan och bra dialog med allmänheten.

Nedan listas några av Skelleftebornas mer återkommande synpunkter i arbetet med FÖP Centrala stan. Det finns många lärdomar att ta med sig till planeringen av hela staden och likheter mellan Gehls fokusområden och invånarnas tankar om utveckling kan skönjas.

- Människorna ska vara i fokus när staden planeras. I Centrala stan ska det sociala livet synas på gatorna. Gatorna ska vara en naturlig plats för möten. Centrala stan ska vara familjevänligt och ungdomar ska ha en given plats i det offentliga rummet. Centrala stan ska vara en öppen stadsdel som bjuder in till möten för alla invånare.
  - Centrala stan ska vara attraktiv både sommar och vinter och aktiviteter ska passa alla årstider.
  - Det ska kännas att man är i centrum. Centrala stan ska karaktäriseras av tydliga rörelsestråk. Kanalgatan och koppling mot resecentrum är några sådana.
  - I Centrala stan ska gaturummet kännas trevligt och stadsmässigt. Det gäller även på södra sidan älven.
  - Offentliga miljöer vara inbjudande, såsom parker, grönområden och gator. Gröna stråk är viktiga för stadsbilden.
  - Gång- och cykeltrafikanter bör prioriteras med fler cykelparkeringar i strategiska lägen och tydliga cykelstråk för bättre flöden.
  - Fler bostäder och ungdomsbostäder.
  - Torget ska vara en plats för möten, bjuda in till liv och rörelse både dag- och kvällstid.
- En väl fungerande resecentrum/busstation. Norrbotniabanan är viktig.
  - Centrala stan behöver säkra trafiklösningar.
  - Älvbrinkens potential ska nyttjas fullt ut.
  - Ungdomarna vill se fler ställen att vara på under kvällarna. Bland annat fler mötesplatser liknande E4an fast för äldre.
  - Vill se en utveckling av shopping, caféer och restauranger på och i anslutning till torget och stadskärnan.
  - Kulturen ska vara en viktig del i staden.

## Människan och livet i staden som utgångspunkt för utveckling

För en levande stad behöver fokus i stadsbyggandet breddas från att traditionellt ha infrastruktur och byggnader som utgångspunkt, till själva livet mellan husen och upplevelsen av stadslivet. Genom att utgå ifrån människan, den mänskliga skalan, och invånares och besökares önskade aktiviteter och känslor byggs en stad, inte bara hus.

Det handlar om att levandegöra stadens offentliga rum genom att skapa trivsamma utemiljöer, och att planera för funktionsintegrering med stadsmiljöer som rymmer många olika funktioner. Då kommer fler att röra sig i området under större del av dygnet, och möten mellan människor att öka.

De centrala delarna av staden ska erbjuda kultur, nöje, fritidsaktiviteter och evenemang för stora och små både vardagar, kvällar och helger. De ska uppmuntra till både spontana och planerade möten, fysisk aktivitet och lek med allt från parker, lekpark, kulturhus, idrottsplaner, restauranger och caféer. Det skapas genom en blandning av service, boende och verksamheter med ett fokus på estetik och form som främjar upplevelser, hälsa, välmående, personlig utveckling och gemenskap och gör staden mer händelserik och mångsidig för både invånare och besökare.

Då nya rekreations- och friluftaktiviteter utvecklas löpande, och det ställs krav på tillgång till spännande miljöer som utmanar och testar gränser, behöver de offentliga miljöerna vara mångfunktionella och utvecklas i takt med dessa förändringar. De behöver klara allt från temporära evenemang till nya idrottsformer.

## Bostäder

För att nå målet om 80 000 invånare år 2030 behövs 3000 nya bostäder i Skellefteå kommun. Samtidigt har de senaste årens strukturförändringar med inflyttning från glesare till tätare områden och ändrad åldersstruktur medfört bostadsbrist och stigande fastighetspriser i delar av kommunen. Det låga bostadsbyggandet som höll i sig från 1990-talet till 2010-talet har också medfört ett behov av modernisering. Sammantaget bedöms 4000 nya bostäder behövas för att nå målet 2030. Såväl hyresrätter som bostadsrätter och småhus efterfrågas. För att möta behoven förutsätts en ökad nyproduktion.

Baserat på senaste årens efterfrågan på bostäder så bedöms en stor del av närmaste årens potentiella befolkningsökning ske i Skellefteå dalen. Den här planen syftar till att skapa utrymme för en ökning på upp till 7000 invånare här, från 45 000 till 52 000. Men redan 2019 pågår byggnationer, projektering och detaljplanering för 2500 bostäder. Och planen skapar beredskap för ytterligare 5000 bostäder, inklusive de drygt 1000 nya bostäder som möjliggörs genom den fördjupade översiktsplanen för Centrala stan. Sammantaget skapas alltså möjlighet för en ännu större befolkningsökning.

Genom att ta höjd i översiktsplaneringen ges viss flexibilitet i detaljplaneringen, och exploaterar får ökade valmöjligheter. Analysarbetet inför revidering av Fördjupad översiktsplan för Skellefteå dalen år 2019 visar därutöver att planområdet på ett hållbart och effektivt kan erbjuda ytor för ännu fler bostäder i det fortsatta utvecklingsarbetet efter år 2030.

Behoven av att planera för blandad och tillgänglig bebyggelse och blandade upplåtelseformer kan förstärkas ytterligare de närmaste åren. Inte minst med ökad inflyttning från övriga Sverige och världen, och allt fler äldre med behov av tillgängliga bostäder. Genom att utforma staden så att invånare och besökare känner sig trygga säkerställs att alla kan bo och röra sig i alla delar av staden. Det motverkar segregering, skapar likvärdiga utbildningsmiljöer i för- och grundskola, möter efterfrågan på olika typer av bostäder och boendemiljöer, tar hänsyn till dagens och framtidens olika familjesituationer, demografi och familjeförhållanden, och människors olika livsfaser.

Anledningarna till att människor flyttar är många. I Skellefteå kan den växande arbetsmarknaden vara en orsak. Släkt- och familjeband är en annan. På senare år flyttar dessutom allt fler människor för självförverkligande, så kallade livsstils migranter. I dagens individualiserade samhälle har livsstilen blivit mycket viktig för individer och grupper. Livsstilen har blivit ett sätt för människor att visa sina värderingar och social status.

De platser som blir målpunkter för livsstils migranter besitter en meningsfullhet och värderingar som migranten tillskriver platsen. Dessa värden kan ses som bidragande faktorer som lockar migranten att flytta just dit.

Livsstils migranterna återfinns i alla åldrar och utgörs ofta av relativt välmående individer som rör sig rumsligt antingen permanent, deltid, säsonsberoende eller cirkulärt. De finns fyra grupperingar inom livsstils migration:

- Bekvämlighetsmigration.
- Livsstilsboende/boende turism.
- Flytt vid pensionering.
- Counter urbanisation/gröna vågen.

Alla dessa fyra grupper kan Skellefteå kommun attrahera. Livsstils migrationen kan också vara en kombination av de fyra flyttanledningarna. Viktigt att fundera på är på vilket sätt som Skellefteå kommun blir meningsfull och vilka värderingar som kan uppfyllas här. Exempel på möjliga livsstils migranter som Skellefteå kommun kan attrahera är:

- Centraleuropéer som söker ett stillsammare vardagsliv, uppskattar den nordiska livsstilen eller vill leva närmare natur- och friluftsliv (livstilsboende, gröna vågen).
- Nyutexaminerade studenter som kan vara redo att bilda familj och vill ha ett enkelt vardagspussel eller ett lantligt boende (bekvämlighetsmigration, gröna vågen).
- Individer som närmar sig pensionsålder och har utflyttade barn, som vill ha centralt boende och mindre boyta (bekvämlighetsmigration, flytt vid pensionering, livstilsboende).

Även befintliga Skelleftebor börjar i allt större utsträckning välja boenden efter livsstil och värderingar. Inte minst natursköna boenden med utsikt, gärna vid vatten.

Som ett resultat ökar vikten av en planering som nyttjar Skellefteå kommuns varierade boendemiljöer, närhet till vatten och stora naturområden, och de fördelar som mindre städer erbjuder när det kommer till enkla vardagspussel.

Denna plan pekar ut platser som bedöms vara hållbara att bebygga, samt intressanta ur ett marknadsperspektiv fram till 2030. För att planen ska förverkligas krävs att exploaterar och privatpersoner vill bebygga de ytor som Skellefteå kommun pekar ut.



*Flera tusen nya bostäder behövs i Skellefteå kommun för att vi ska nå målet 2030. Bostadshusen på Älvsbacka strand är ett av flera exempel på modernt och hållbart byggande i trä som blivit ett signum för Skellefteå.*

# Grön och blå infrastruktur

## Gröna och blå värden

Grön infrastruktur definieras som ett nätverk av natur som bidrar till människors välbefinnande och fungerande livsmiljöer för växter och djur. Den gröna och blå infrastrukturen beskriver landskapets uppbyggnad och utgörs av ett nätverk av stadens vatten, grönområden och omgivande natur. Innehållet varierar från alléer, parker, trädgårdar, kyrkogårdar, natur- och friluftsområden till angränsande grönområden samt gångstråk och vägar ut i naturen.

De värden och funktioner som stadens växtlighet och vatten bidrar med påverkar på ett positivt sätt stadens möjligheter till ekonomisk utveckling, attraktivitet samt människors hälsa och livskvalitet. Parallellt med att staden förtätas är det nödvändigt att stärka och utveckla dessa värden och funktioner för att behålla och stärka Skellefteadalens attraktivitet, människors välbefinnande och den biologiska mångfalden. Skellefte dalen rymmer såväl ekonomiska, ekologiska och sociala värden som återfinns på alla olika skalor från stadsdelslekparken runt knuten till älvsrummet genom hela staden. Grönska och vatten bidrar till en attraktiv tätortmiljö och är tillsammans med hus och vägar viktiga stadsbyggnadselement. Skellefteälven utgör idag grundstommen i den grön infrastrukturen och skapar identitet och karaktär åt staden. Grönska och vatten fungerar som kontraster i stadsmiljön, avgränsar stadsdelar från varandra och fungerar som orienterande element. Gestaltning och skötsel av de offentliga rummen är en viktig del i Skellefteadalens identitet.

Människors behov av grönområden går inte att tillfredsställa enbart genom friluftsområden och utflyktsmål som nås med bil eller cykel på helgen. Boende i tätorter måste ha tillgång till grönområden som ger utrymme för såväl naturkontakt och aktiviteter till vardags, som för långpromenader och helgutflykter. Det är de bostadsnära grönområdena som spelar störst roll för vardagslivet och det är dessa som, då de fungerar bra, blir mest nyttjade. Behovet av en grön närmiljö kan inte helt tillgodoses genom tillgång till privata trädgårdar eftersom dessa inte kan fungera som offentlig mötesplats eller rymma alla de funktioner som en allmän park har. Grönområden bör ligga på gångavstånd från bostaden (inom 300 meter), det vill säga grönområdet ska gå att nå på 5-10 minuter. Dessa grönområden är särskilt viktiga för människor som inte rör sig så långt, till exempel barn, äldre, sjuka och personer med funktionsnedsättning. Även för boende i flerbostadshus blir stadens grönska extra viktig eftersom de inte har en privat trädgård att vistas i. Privata trädgårdar har dock en stor betydelse för hur människan visuellt upplever ett område, vad gäller lummighet, dofter och

färger och kan även fungera som spridningsväg för tex igelkottar, fåglar och insekter. Även stora uppväxta träd på offentlig mark kan ha stor betydelse för dessa funktioner.

Stadens vatten och grönska är viktiga för den biologiska mångfalden, den skapar förutsättningar för växter och djur att fortleva i staden och i det omgivande landskapet. För att den biologiska mångfalden ska fungera och bestå måste djur och växter kunna förflytta sig och spridas mellan olika miljöer för vila, näringssök och reproduktion. Barriärer som vandringshinder, vägar, järnvägar och bebyggelse utgör hinder för en fungerande grön infrastruktur så väl på land som i vattnet. Barriärer i vattnet är reglerade via miljö kvalitetsnormerna och det finns åtgärdsprogram för att åtgärda dessa.

Grönområden och vatten är också en viktig resurs för att få fungerade ekosystemtjänster. Vid utbyggnad och förtätning i staden ökar andelen hårdgjord mark vilket ställer högre krav på kvarstående grönska att hantera och leverera ekosystemtjänster. Vattenmiljöer i tätbyggda områden är extra beroende av en fungerande grön infrastruktur för att kunna uppnå miljö kvalitetsnormen. De skapar ett hälsosamt och behagligt klimat genom att bland annat rena luften från föroreningar, utjämna temperatursvängningar, dämpa vinden och fungera som ett filter som tar upp damm och stoft från luften. Grönska begränsar även störningar genom att den fungerar som ett visuellt, känslomässigt och i viss mån bullerdämpande skydd mot till exempel vägar och industrier. För att vi även i framtiden ska kunna ta del av dessa ekosystemtjänster, som är nödvändiga för människors välbefinnande, krävs det att vi skapar goda förutsättningar för produktion av dessa tjänster, det vill säga den gröna infrastrukturen måste fungera.

*Ekosystemtjänster är ekosystemens direkta och indirekta bidrag till människors välbefinnande och brukar delas in i fyra kategorier efter vilken typ av tjänst de levererar; stödjande, reglerande, försörjande och kulturella ekosystemtjänster. Ekosystemtjänster flyttar fokus från naturresurser som exempelvis träråvara och livsmedel, till all den nytta som människan drar av fungerande ekosystem, som dagvattenhantering, klimatreglering och nedbrytning av gifter. Genom att förvalta ekosystemtjänsterna väl kan de ge oss positiva effekter, till exempel blir vi friskare av att vara ute i naturen och vi sparar pengar genom att låta naturen rena vatten.*

## Varför grön infrastruktur?

I tider av stadsutveckling när konkurrensen om mark ökar i kombination med klimatförändringar är det viktigt att tidigt i planeringsprocessen säkerställa ytor för stadens ekosystemtjänster t.ex. temperatur- och flödes-reglering, dagvattenhantering och biologisk mångfald. En genomtänkt och välplanerad grön infrastruktur stödjer rörelse i vardagen och skapar förutsättningar för en god folkhälsa, samtidigt som den kan bidra till att koppla samman bebyggelseområden och livsmiljöer för växt- och djurliv. I och med arbetet med den gröna infrastrukturen försöker vi identifiera viktiga samband i hela landskapet och genom att tillämpa ett landskapsperspektiv gör vi stora samhällsekonomiska vinster. Genom att koppla ihop grönområden med gröna stråk skapas ett nätverk av mångfunktionell grönska och kvantiteten och kvaliteten av de gröna ökar. Ett mångfunktionellt och sammanhängande nätverk ger en ökad tillgänglighet till grönområden från bostaden via gröna stråk samt ökar möjligheten att säkerställa och utveckla ytor för till exempel ekosystemtjänster. Den gröna infrastrukturen ska också fungera som informell mötesplats, ge möjlighet till upplevelser, avkoppling och aktivitet samt utgöra grunden för stadens biologiska mångfald.

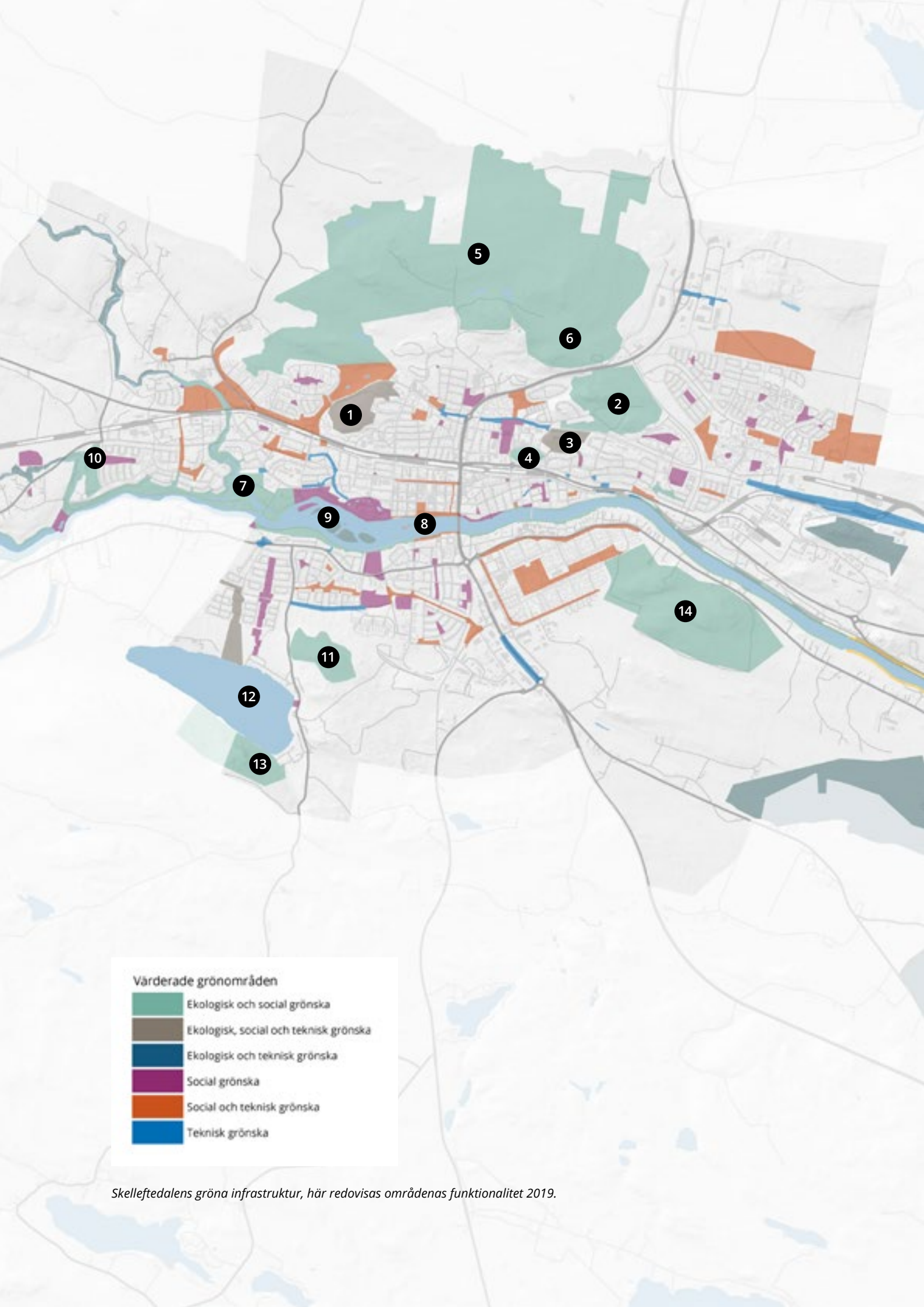
## Olika typer av grönområden

Det finns olika sätt att kategorisera det gröna. För Skellefteå har vi valt att definiera grönområden baserat på de ekosystemtjänster som grönskan förser staden med, ekologisk, social och teknisk grönska. Arbetet har resulterat i utpekade av områden som vi vet håller särskilda funktioner och därmed vissa ekosystemtjänster. Funktionerna hos all grönska är i dagsläget inte kända och ingår därmed inte i den gröna infrastrukturen trots att de bidrar med ekosystemtjänster. Målet var att skapa en nuläges bild som vi sedan kan utveckla och fylla på i det fortsatta arbetet. **Den ekologiska grönskan** är områden med höga naturvärden viktiga för den biologiska mångfalden och ofta även viktiga rekreationsområden. Områdena förser staden med försörjande, reglerande, stödjande och kulturella ekosystemtjänster. **Den sociala grönskan** är områden som framförallt används av människan för fritid- och rekreation och förser staden med framförallt reglerande och kulturella ekosystemtjänster. **Teknisk grönska** är grönområden som inte direkt nyttjas av människan, det kan vara t.ex. gräsmattan och träden längs vägen till jobbet. Den tekniska grönskan fyller dock viktiga funktioner i staden eftersom den förser oss med stödjande men kanske framförallt reglerande

ekosystemtjänster och är kanske den grönska som idag mest utgör ett grönt nätverk. Både den tekniska och sociala grönskan har stor utvecklingspotential och kan komma att fungera som både viktiga spridningsvägar för växt- och djurlivet och i klimatanpassningsarbetet.

För att skapa ett grönt nätverk av stadens grönska behöver gröna stråk skapas mellan dessa. De gröna stråken ska stärka känslan av trygghet och attraktivitet i staden samt de ekosystemtjänster som samhället är beroende av. Tanken med de gröna stråken är att få en rörelse genom stadsdelarna mot centrum, älven och värdefulla grönområden. Deras sammanlänkande funktion gör att de är mycket värdefulla eftersom tillgängligheten till grönområdena är avgörande för nyttjandet. I och med att staden förtätas så blir frågan om tillgänglighet mer aktuell då avstånden till grönområdena i stadens utkanter riskerar att öka. En ständig utveckling och förädling av de sociala stråken är därför av betydelse. Skellefteälven är Skellefteådalens viktigaste sammanhängande gröna stråk och håller både sociala, ekologiska och kulturella värden som bidrar till Skellefteådalens attraktivitet. Bristen på ett grönt nätverk i centrala stan vägs till stor del upp av älven och de gröna kvalitéer som den bjuder på.

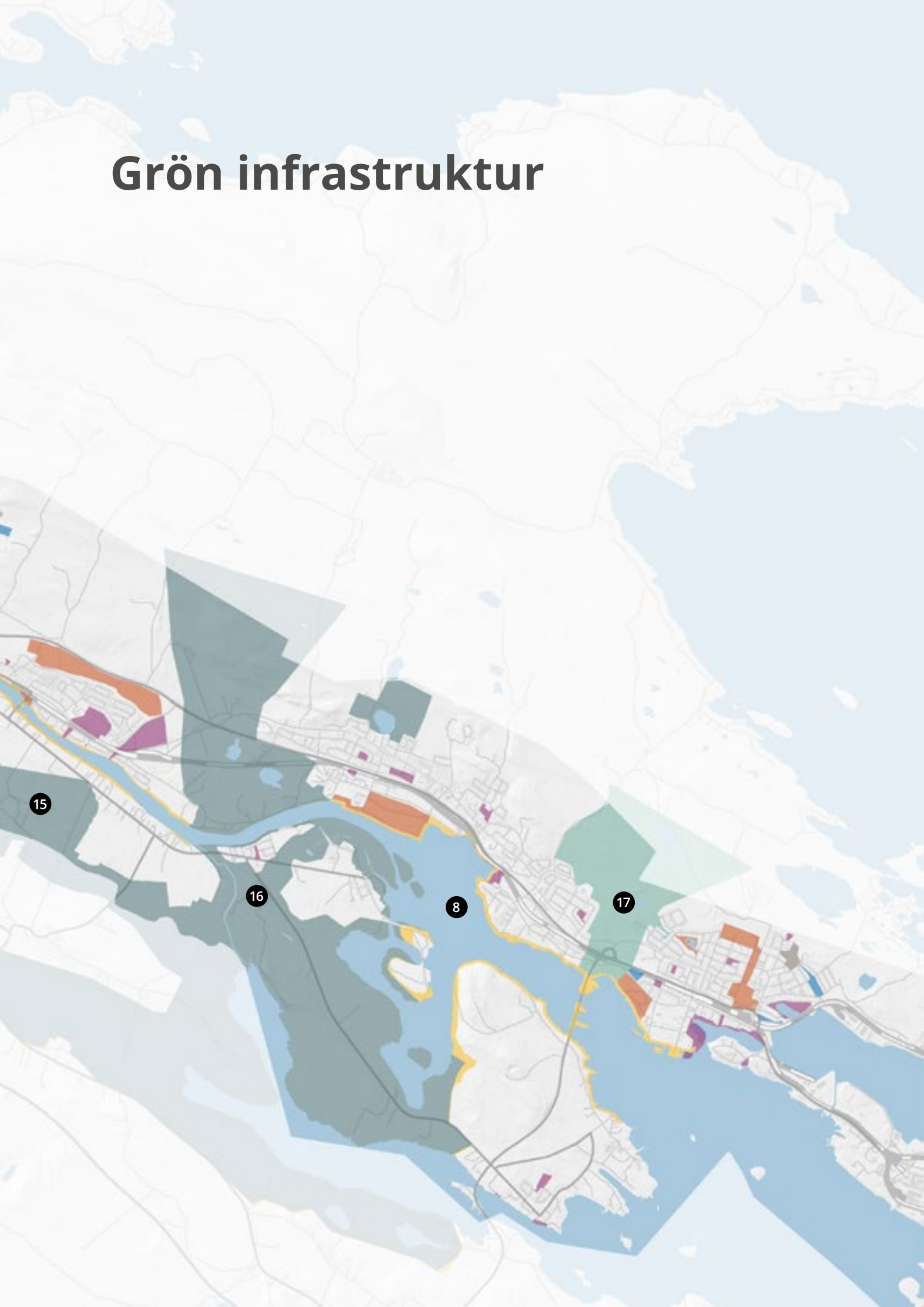
Hinder av olika slag kan medföra att grönområden inte nyttjas. Dessa hinder kan vara att avståndet är för långt eller att olika typer av barriärer, exempelvis vägar och järnvägar, ligger mellan bostaden och grönområdet. Hindret kan även ligga i att vägen till en park eller ett naturområde är ovårdat eller otrött. Det finns park och natur som kan vara ovärderlig för de som bor i närheten eller för den biologiska mångfalden, men som är helt okänd för många. Sådana områden behöver uppmärksammas. Med en medveten kommunal planering kan kommuninvånarna få tillgång till grönområden av olika karaktär genom att anläggning och skötsel av nya och befintliga grönområden och gröna stråk bestäms utefter de behov som finns. Den gröna infrastrukturen ska visa på helheten och fyller en viktig funktion som kunskapsunderlag i stadsplaneringen. Den ska visa på samband mellan olika grönområden och klargöra var och hur ingrepp kan få betydelse för helheten.



Skellefteådalens gröna infrastruktur, här redovisas områdenas funktionalitet 2019.



# Grön infrastruktur



## Grönområden

Nedan presenteras större grönområden som utgör grundstommen i Skellefteadalens gröna infrastruktur.

**1 KLOCKARBERGET** är ett tätortsnära skogsområde med höga naturvärden, den barrdominerade skogen utgörs delvis av träd med urskogskaraktär, upp till 200-250 år gamla. Marken har inslag av både hållar och större block vilket gör området intressant och varierat vilket också syns på de flertal stigar som finns i området. I norr är det trevlig utsikt över Erikslidsbacken.

**2 HUVUDBERGET/MORÖHÖJDSKOGEN** är en tätortsnära skog norr om Moröhöjden. Det är ett mycket populärt rekreationsområde med ett elljusspår som även kopplar till spårsystemet på Vitberget. Området är relativt barrskogsdominerat och kuperat, på höjderna finns det berg i dagen och gamla tallar. Det finns gröna kopplingar mot Vitberget som kan utvecklas men ett grönt stråk mot Mullberget, Getberget behöver etableras för att få en fungerande grön infrastruktur.

**3 GETBERGET** är ett mindre tätortsnära skogsområde centralt i Skellefteå som ligger på en bergstopp. Upp till toppen finns både väg och stigar som visar att området nyttjas flitigt. Branterna håller bestånd av äldre barrträd som ger området höga naturvärden och bör bevaras. Den gröna kopplingen mellan Mullberget och Getberget har brutits sedan grönområdet mellan dessa exploaterats. Den gröna infrastrukturen behöver stärkas genom att sammankoppla Mullberget, Getberget och Moröhöjdskogen vidare mot Vitbergsområdet.

**4 MULLBERGET** är ett mindre tätortsnära skogsområde centralt i Skellefteå som ligger på en bergstopp. Utsikten från toppen är bra och det går beskåda stora delar av centrala staden. Upp till toppen finns stigar som visar att området nyttjas flitigt. Branterna håller bestånd av äldre barrträd som ger området höga naturvärden och därmed bör bevaras. Den gröna kopplingen mellan Mullberget och Getberget har brutits sedan grönområdet mellan dessa exploaterats. Den gröna infrastrukturen måste stärkas genom att sammankoppla Mullberget, Getberget och Moröhöjdskogen vidare mot Vitbergsområdet. Delar av Getbergets värdefullaste naturområden håller på att detaljplaneras inför exploatering.

**5 VITBERGSSOMRÅDET** är ett mycket stort och välbesökt område med höga naturvärden. Området är mycket stadsnära och består av barrskog på några relativt höga bergstoppar (Prästfäbodberget, Dödmansberget, Nöppelberget och Brännberget) och områdena kring dessa. Från topparna finns en fin utsikt över landskapet. Området är Skellefteå kommuns viktigaste rekreations- och friluftsområde och cirka 15 olika föreningar nyttjar området regelbundet för sin

verksamhet. Här finns motionsspår, vandringsleder, stigar och området nyttjas även mycket för bär- och svampplockning. Vitbergets topp är belägen 140 meter över havet och är tillgänglig med bil. Skogen håller höga naturvärden med tallhällmarker och urskogsliknande granskogsområden med både liggande och stående döda träd samt signalarter som tretåig hackspett och rosenticka. Området håller även en del kulturlämningar i form av forntida gravar och rösen. Området ligger i processen att omvandras till ett kommunalt naturreservat.

**6 NORR OM SKELLEFTEÅ CAMPING** finns ett område med ett välutvecklat spårssystem för skidor, löpning och cykel. Området är en relativt välskött barrskog med enstaka naturvärdesträd. Ett lövrikt område i norra delen är viktigt för fågellivet i området.

**7 KLINTFORSÅN/ROVÖN** är Skellefteälvens största biflöde som mynnar inom planområdet och är en viktig del i den gröna infrastrukturen för Skellefte dalen. I Klintforsåns nedre delar finns ett antal dammar som är hindrande för vandrande fisk, trots att det finns fiskvägar som ska möjliggöra för fisk att passera. Klintforsån är ett näringsrikt vattendrag som inom Skellefte dalen erbjuder ett par fina forsområden samt slingrande lugnflytande partier genom odlingslandskapet. Ån har stationära bestånd av både öring och harr och lax vandrar upp i de nedre delarna. Möjligheten att förbättra de sociala värdena kring ån är mycket goda. Längs Klintforsån är vegetationen frodig och lövträd är dominerande. Fältskicket är av högröttyp och här kan påträffas både blåsippa och strutbräken. Andra arter viktigt att nämna är bla mindre hackspett, stenknäck och utter.

**8 SKELLEFTEÄLVEN** är reglerad för elproduktion genom ett antal älvs- och sjömagasin med tillhörande kraftverk, inom planområdet finns Mobackendammen och Bergsbydammen. Bristande konnektivitet gör att djur- och växtlivet har svårt röra sig så väl i som längs älven. Årliga kompensationsutsättningar gör att lax och öring som kan passera fiskvägen i Bergsbydammen kan vandra upp till Mobackendammen. I åtgärdsplanen för Skellefteälvens avrinningsområde har Vattenmyndigheten redogjort för vilka åtgärder som behöver göras för att vattenförekomsten ska uppnå god ekologisk potential. Flodnejonögon kan vandra upp till Bergsbydammen för att reproducera sig och utter rör sig då och då längs älvfåran. Skellefteälven är även viktig för friluftslivet, både som fiskevatten och båtled och för Skellefteås populäraste promenadstråk, Hälsans stig. Från Mobackendammen utefter Skellefteälven ned till Bergsbydammen finns en populär kanotled. Skellefteälven utgör Skellefteadalens största sammanhängande gröna stråk och förser staden med viktiga ekosystemtjänster. Mänsklig påverkan, bland annat barriärer i vattnet och fragmentering av landmiljöerna, har dock påverkat området kraftigt.

Kopplingen mellan älven och dess biflöden (Bjurån, Klintforsån, Falkträskbäcken) behöver stärkas för att skapa en funktionell grön infrastruktur. Vandringshinder i vattnet måste åtgärdas och fungerande passager anläggas för att vattendragen ska kunna uppnå miljökvalitetsnormen god status/potential. Strandzonerna längs vattendragen är generellt artrika, de består till stor del av lövskog, en ovanlig biotop idag. Strandzoner med hög biologisk mångfald förhindrar erosion av stranden samt renar vattnet innan det rinner ut i vattendraget; dessa är därför av stor vikt för att behålla en god vattenkvalitet. Skellefteälven och dess biflöden skulle tillsammans kunna utgöra ett sammanhängande område med värdefulla miljöer både på land och i vatten.

**9 ÖARNA** nedströms Klintforsån mellan Lejonströmsbron och Parkbron, är ett antal mer eller mindre orördade öar med värdefull lövskog och grunda vattenområden. Området kring öarna är ett viktigt område för rastande och häckande fåglar. Bland rastarna återfinns bland annat mängder av änder och måsfåglar på våarna, till exempel stjärtand och salskrake. Bland häckfågellarna återfinns bland annat gråhakedopping vilket är ovanligt för en så stadsnära miljö. Andra häckningsarter är till exempel svarthätta, härmsångare och mindre hackspett. Även älvstrandbrinkarna i området, speciellt på norra sidan, har värdefull natur. Där växer bland annat sminkrot, dvärgvårlök och majsmörblomma som alla har sina enda kända växtplatser i länet just här.

**10 BJURÅN** mynnar i Skellefteälven strax öster om Mobergdammen. Förutom stationära bestånd av harr och öring vandrar havsöring och lax upp i åns nedre delar för lek. Möjligheten att förbättra de sociala värdena kring ån är mycket goda. Området vid Bjuråns nedre delar håller frodiga lövträds miljöer med höga naturvärden. Bjurån fungerar idag som ett viktigt grönt stråk i nord-sydlig riktning för en mängd arter av både växter och djur. Det gröna stråket blir ännu viktigare att bevara om staden fortsätter att växa mot Myckle.

**11 RÖSBERGET** har renspolade hällar och gamla tallar på toppen samt en trevlig utsikt ut mot Falkträsket och staden. Området är en viktig tätortsnära skog för boende på Sunnanå och Sörböle samt som skolskog. På Rösberget finns även ett elljusspår, fina bär- och svampskogar och många stigar som vittnar om ett aktivt nyttjande. När Sunnanå och Falkträskområdet förtätas är det viktigt att behålla bergets naturvärden samt gröna stråk in och ut från området.

**12 FALKTRÄSKBÄCKEN OCH FALKTRÄSKET.** Falkträskbäcken ligger i en grund dal mellan Rösberget och Fällan och får huvuddelen av sitt vatten från Falkträsket. Området kring bäcken är flackt och marken är fuktig eller våt. Skogen är tät, rik på lövträd och bitvis rik på omkullfallna döda träd. Falkträsket är cirka 1 km<sup>2</sup> till ytan och därmed en av de större sjöarna i planområ-

det. I sjöns östra del finns en mycket populär kommunal badplats. Ett visst fritidsfiske bedrivs i sjön, främst av närboende.

**13 FALKBERGET** består av en brant norrsluttning ner mot Falkträsket. Där finns både blockområden och klippstup. Nedanför branten växer en drygt 100-årig granskog. Norrsluttningen ger goda förutsättningar för en rik moss- och lavflora av klipplevande arter. Bland klipporna växer en del klippspecialiserade ormbunkar. Nötkråka och sidensvansar är observerade i området under sommaren. Falkberget är ett populärt utflyktsmål med utsikt över Skellefteå och branta klippor för klättrare. Populariteten och närheten till staden har en viss negativ påverkan på framför allt lavfloran.

**14 BYBERGET** ligger i anslutning till stadsdelen Anderstorp. Området är ett mycket populärt tätortsnära skogsområde som har närkontakt med öppna odlingsmarker. Detta gör det mycket spännande och varierat med öppna marker och barrskogar. Elljusspår, tennisbanor och fotbollsplan är insprängda i skogsområdet och området nyttjas även för svamp- och bärplockning på hösten. Över Byberget går riksintresse för E4:an, det är viktigt att vid framtida anläggande av E4 säkerställa den gröna kopplingen mot Anderstorp.

**15 INNERVIKSFJÄRDENS NATURRESERVAT** är ca 1 500 hektar stort naturreservat där cirka 190 olika fågelarter noterats. Av dessa utgör ett 80-tal arter häckfåglar. Området har långgrunda stränder och sandrevlar som erbjuder änder och vadare en välbehövlig paus i sin fortsatta flytt norrut och västerut. Arter så som bläsand, kricka, kärrsnäppa, mosnäppa, gråhakedoppingen, brun kärrhök och fiskgiuse ses regelbundet i området. Området håller stora bestånd av lövdominerad vegetation och är ett viktigt grönt stråk i nord-sydlig riktning över mot Gunsenstråket.

**16 GUNSENSTRÅKET** är ett lövskogsdominerat område med de två sjöarna Inre- och Yttreviken sammanlänkade av Bergsängsbäcken. Området håller höga naturvärden med avseende på den lövdominerande floran och sjöarnas funktion som lek område för fisk. Sjöarna utreds inför en möjlig höjning för att bättra på förutsättningarna för den reproduktion av fisk som sker i sjöarna. Området utgör ett viktigt grönt stråk i nord-sydlig riktning över mot Innerviksfjärdarnas naturreservat, det är viktigt att bakomliggande områden inte exploateras så att den gröna korridoren bryts.

**17 GRÖN KIL URSVIKEN.** Tätortsnära skog som domineras av barrskog. Området nyttjas frekvent som rekreationsområde genom tillgången till ett elljusspår och skidspår vintertid. Centralt i området finns ett flertal gravrösen. Viktigt grönt stråk i nord-sydlig riktning.

## Kultur, fritid, besöksnäring

### Kultur

Kultur är ett brett och mångfasetterat begrepp. Kultur kan vara identitetsskapande för en enskild invånare likväl som i förlängningen för en hel stad eller kommun. Kultur medverkar på alla samhällsnivåer, alla samhällsklasser, åldersspann, etnicitet och könstillhörighet. Kultur är en del av den ideella sektorn likväl som en del inom näringslivet. Dess olika ytringar har möjligheten att inspirera och påverka oss alla.

För att kunna ge den bästa servicen till invånare behövs lokaler anpassade för verksamhetens varierade behov. Kulturens del i den strategiska planeringen av kommunen bör beaktas i fråga om lokaler, hus och utemiljöer.

Kultur är en tillväxtfaktor. Kreativa näringar och kulturella tjänster som till exempel design, arkitektur, musik, film och dans har en ökad efterfrågan och en positiv roll för den regionala utvecklingen. Kultur är också en del av den växande besöksnäringen och kan utgöra reseanledning för turister och människor från andra nära orter för både lärande och rekreation. Det kan exempelvis handla om platser eller lokaler av högt kulturhistoriskt värde som Skellefteå kommuns "50-talsstad" - en attraktion i sig värd att belysa kommunövergripande. Kulturlokaler är tack samma att göra till landmärken och symboler eftersom dess verksamhet är just människoinvolverande. Läs mer om besöksnäringen nedan.

#### *Kultur i det offentliga rummet*

Kulturen arbetar med den offentliga miljön, inne såväl som ute. Konstnärliga gestaltningar är ofta viktiga för ett områdes identitet då de kan bli en symbol eller ett riktmärke för en plats. Konstbegreppet har vidgats från att så gott som alltid handla om ett enskilt objekt, exempelvis en kopparskulptur, till att dagens professionella kulturaktörer ofta arbetar med hela miljöer. Det innebär att konstnären ofta behöver komma in tidigt i de gemensamma processerna, vilket kan påverka processen och arbetssättet vid utformningen av de offentliga miljöerna.

En stad med ett levande centrum förutsätts ha flertalet olika och återkommande kulturhändelser och därmed ett hållbart nöjesliv. Konsten kan på olika sätt lyfta fram karaktären av ett stadsrum både genom aktiviteter (exempelvis en konsert) och genom den fysiska gestaltningen av rummet, exempelvis färgsättningen av entrén till ett torg, bland annat genom den så kallade 1% regeln.

Regeln innebär att på varje nybygge eller tillbygge inom kommunen ska 1 % av den totala byggkostnaden, vid kommunala nybyggen eller tillbyggnationer, avsättas till konstnärlig gestaltning. Skellefteå kommun har tillämpat 1% regeln sedan 1976. Konstverket stärker stadens varumärke och bilden av Skellefteå som en öppen och attraktiv stad att bo och verka i. Dessutom utökas den gemensamma konstsamling som såväl invånare som besökare kan ta del av.

#### *Lokaler*

Skellefteå kommun har ett varierat och omfattande kulturliv. Nordanå är ett kultur- och rekreationsområde centralt beläget i Skellefteå stad som är flitigt använt av såväl invånare som turister. Här finns scener för dans, teater och musik, utställningsrum, museum, kulturhistorisk bebyggelse, ett teknikens hus (Exploratoriet) och vidsträckt grönytor för såväl utomhuskonserter som för julmarknad med hantverk. Nordanåområdet har potential för utveckling. Det är stort och erbjuder utrymme för etablering av nya verksamheter och genomförande av varierande aktiviteter.

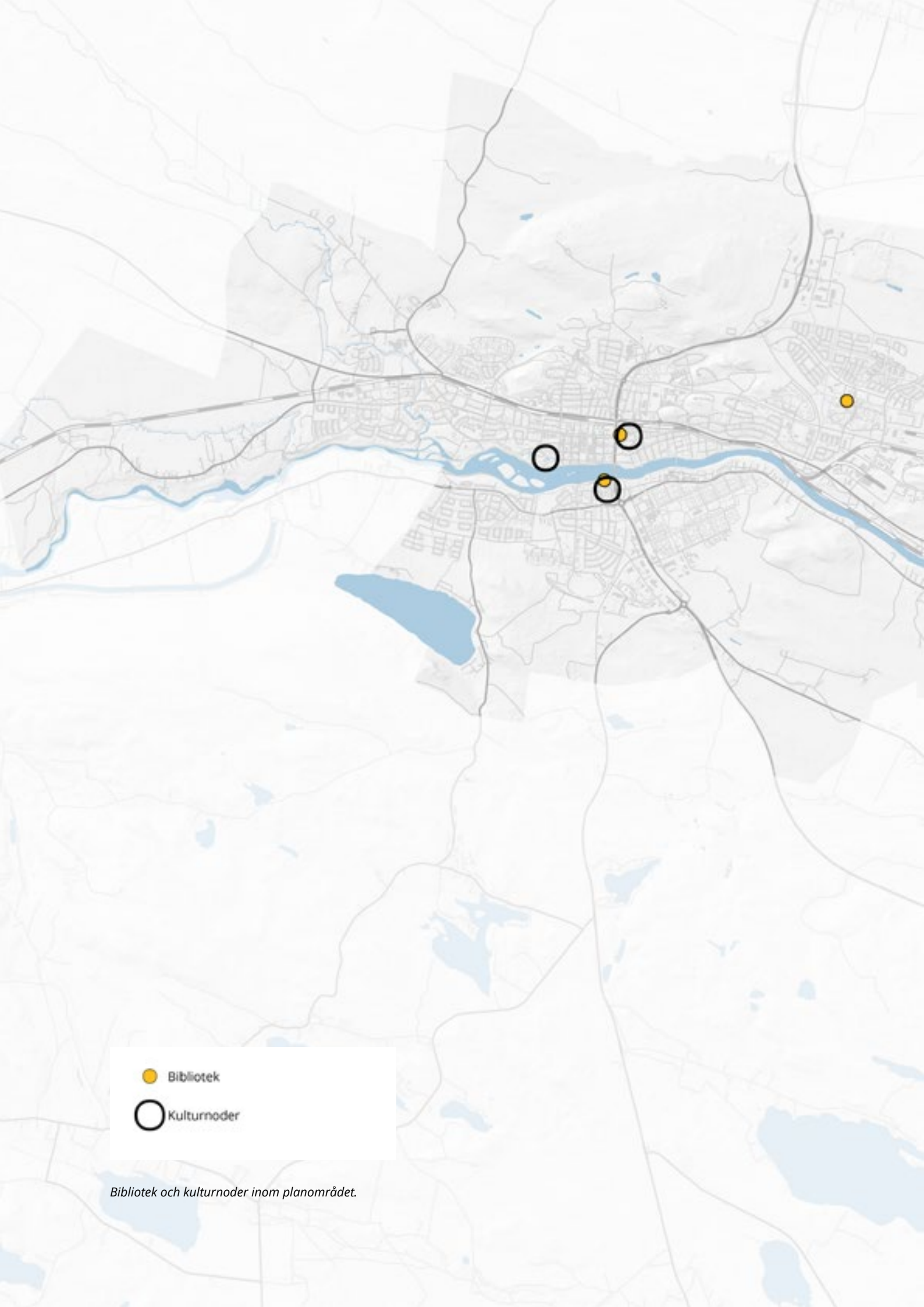
Ett nytt kulturhus vid torget är under uppbyggand och det beräknas stå klart 2021. Västerbottensteatern flyttar in i Kulturhuset tillsammans verksamheter som Stadsbiblioteket, Skellefteå konsthall och Museum Anna Nordlander (vilket är en fristående avdelning i bolaget Skellefteå Museum). Kulturhuset och Nordanå kulturområde kommer vara två av grundstenarna i den infrastruktur som ger förutsättningarna för utveckling av de kreativa branscherna. En kulturell infrastruktur som kan bidra till återväxt inom det kreativa fältet genom att bland annat barn och unga ges plats på kulturens olika scener och i dess rum. Allt detta är i sin förlängning en förutsättning för Skellefteåns långsiktiga tillväxt och attraktivitet.

Andra exempel på kulturmötesplatser i staden är "Mullberget" som primärt är verksamhetslokaler för Kulturskola och ett antal kulturföreningar. Anderstorpsalen som är anpassad för akustisk musik. Nöjesfabriken i Sjungande dalen är en dagligverksamhet som har en scen. Gymnasieskolans musik, teater- och dansverksamhet samt biblioteken och ett antal Folkets hus och föreningslokaler för civilsamhället finns även inom planområdet.

En framtida användning av Västerbottensteaterns nuvarande lokal (Brunnsteatern) utreds. Den har i dagsläget unika egenskaper (Black box och verkstadslokal).



*Kulturens behov av mötesplatser i form av lokaler, hus och utemiljöer behöver uppmärksammas i den strategiska planeringen av kommunen. Bilden är från Trästockfestivalen på Nordanåområdet.*

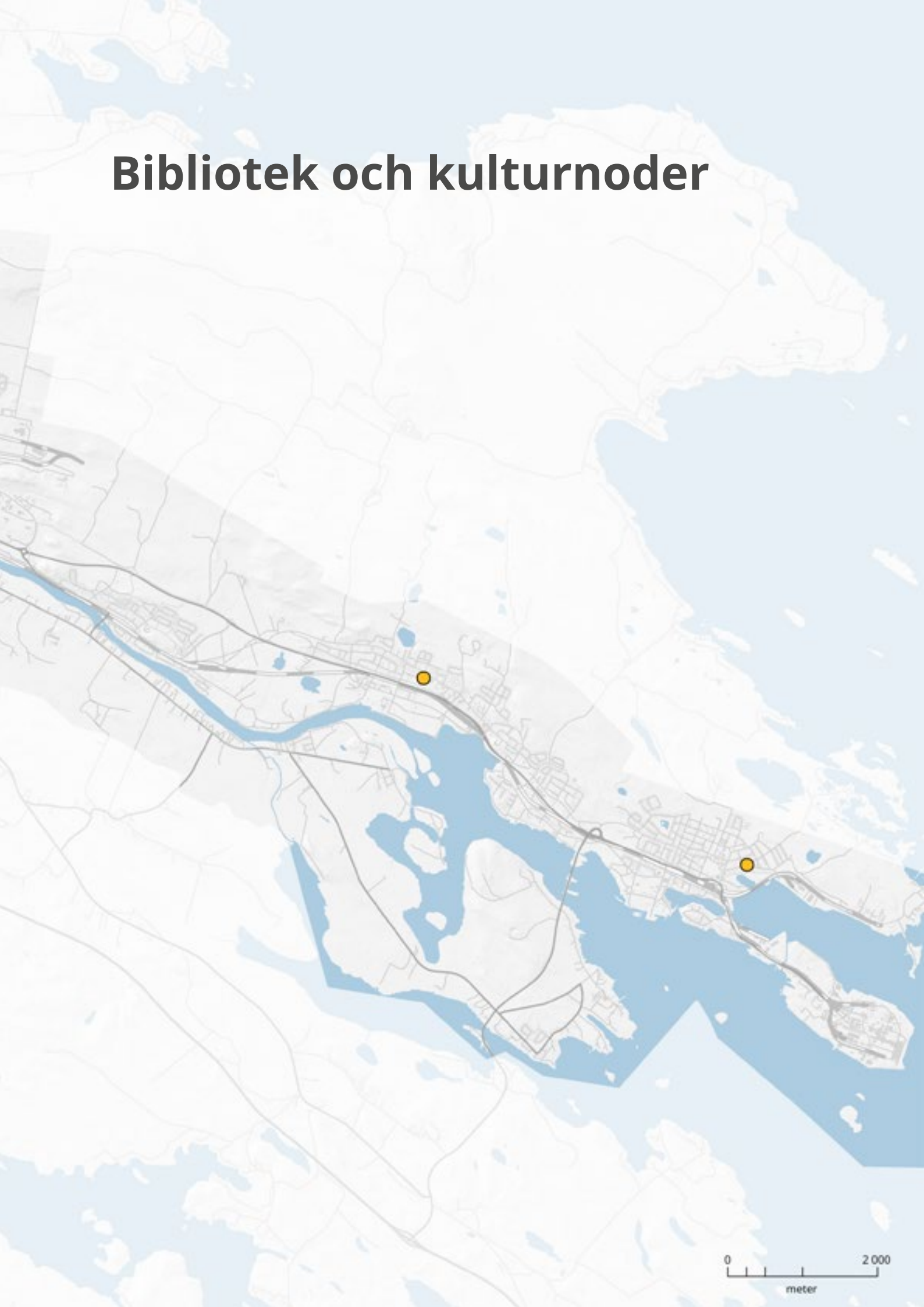


● Bibliotek

○ Kulturnoder

*Bibliotek och kulturnoder inom planområdet.*

# Bibliotek och kulturnoder



0 2000  
meter

## Fritid, friluftsliv och rekreation

Fritiden är viktig och Skellefteå som helhet erbjuder omfattande möjligheter till aktiviteter. Allt från naturupplevelser till elitidrott förekommer. Det finns många föreningar i kommunen som verkar för många olika ändamål och verksamheter. Kommunen erbjuder många möjligheter i egna lokaler och anläggningar samt markinnehav som bidrar till goda möjligheter till friluftsliv och rekreation. Kommunen arbetar även för en fritid och ett friluftsliv som är tillgängligt för alla, oavsett funktionalitet.

Skellefteälven och dess närhet är ett viktigt rekreationsområde inom Skelleftefjällen. Utöver älven är tillgång till vandringsleder, skogar och skid- och motions-spår i närområdet viktiga för det rörliga friluftslivet. Vitberget och Byberget är exempel på områden med varierad natur och anläggningar för friluftsliv och rekreation. Dessa och liknande områden fyller en stor funktion ur ett folkhälsoperspektiv och måste utvecklas och hållas tillgängliga.

### *Föreningsliv*

Föreningslivet i Skelleftefjällen är stort, cirka 400 föreningar finns registrerade. De idéburna verksamheterna fyller en viktig funktion genom alla de verksamheter som skapas, inte minst för barn och ungdomar.

### *Båtliv*

Båtlivet i Skellefteälven innefattar allt från gummibåtar och kanoter till större fritidsbåtar. Älven utgör en viktig koppling mellan staden och havet. Slussen begränsar idag storleken på båtar som kan gå upp i älven och uppgrundningen av farlederna i älven pågår ständigt och kan vara ett hot mot fortsatt utveckling.

Ett stort antal fritidsbåtar från andra delar av norra Sverige gästar eller passerar kuststräckan. Behovet av hamnar, gästhamnar och utflyktsmål/naturhamnar är därför stort i kommunen. Behovet i Skelleftefjällen riktar sig främst till båtplatser för mindre motorbåtar. Idag ligger de utspridda lite här och där efter älven vilket begränsar allmänhetens tillgång till älven. Manhemskaens marina fyller en viktig funktion då den har båtplatser för många. Den drivs idag av en entreprenör.

### *Badplatser*

Badplatser och liknande anläggningar är viktiga ur såväl rekreationssynpunkt som för den kommersiella turismen. I Skelleftefjällen finns det två kommunala badplatser, Mobacken och Falkträsket. På Vitberget finns en tempererad bassäng. Utöver de kommunala badplatserna finns ytterligare badplatser där byar och föreningar är ansvariga. Inom Skelleftefjällen finns det i Örviken och Nyhamn. Från planområdet är det också

nära till det kommunala havsbadet Boviken och badplatser i Östanbäck. Sträckan Bergsbyn – Skelleftehamn saknar badplats i närområdet.

### *Hälsans stig*

Hälsans stig är ett populärt promenadstråk längs älven i centrala Skellefteå och är framförallt tillgänglig under barmarkssäsong. Det 9 km långa stråket går på båda sidor om älven från Älvsbackabron i öster till Mobackenbadet i väster. En stor del av Hälsans stig plogas för vinterbruk och norra delen från södra Lasarettsvägen till Mobackendammen prepareras med skoter.

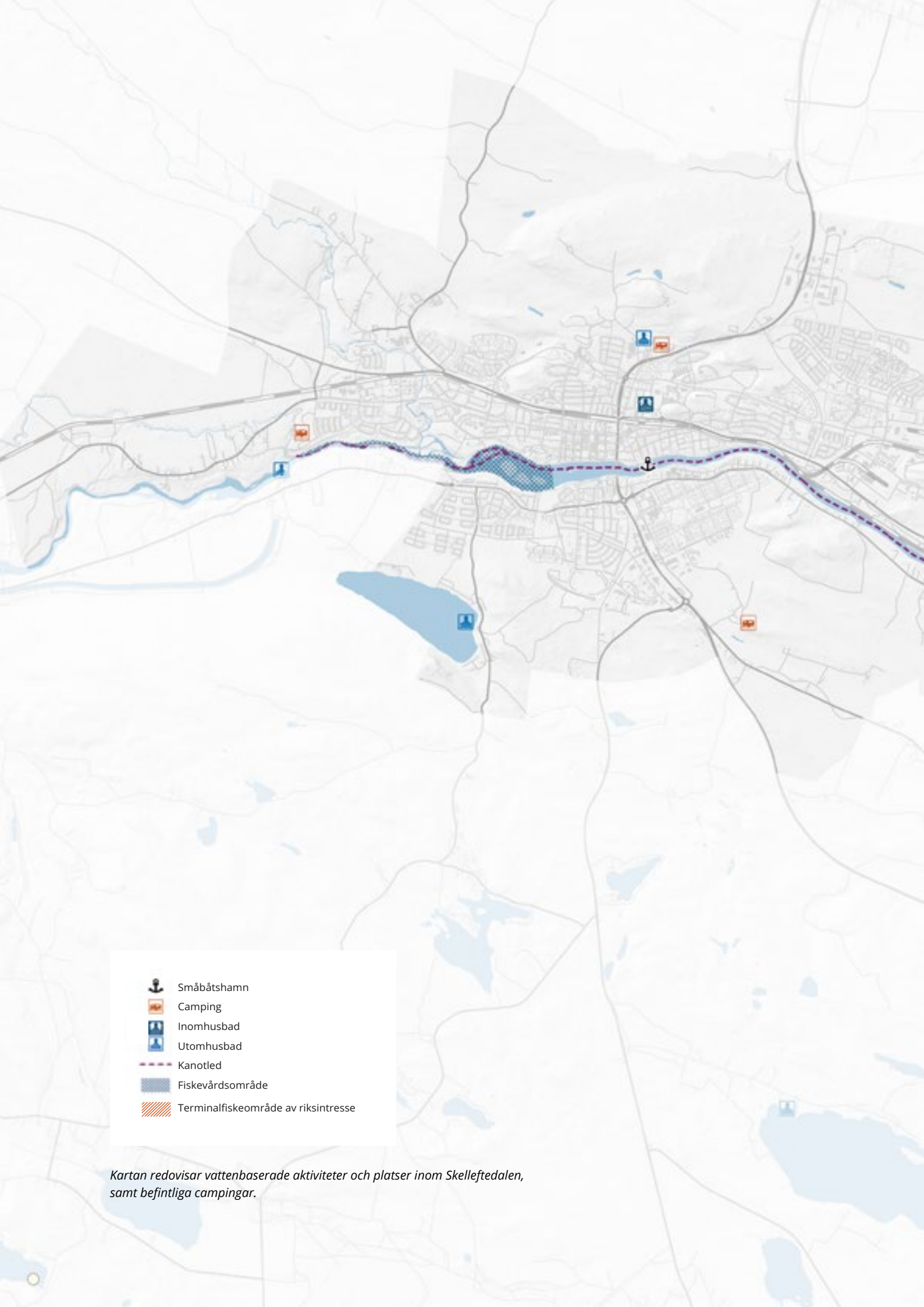
### *Fritidsfiske*

Skellefteälven rinner genom Skelleftefjällen och här finns möjlighet att fiska bland annat lax, havsöring och harr. Fisket mellan Mobackendammen-Ytterholmen förvaltas av Lejonströms fiskevårdsområde. Ett omfattande fiske bedrivs även nedströms detta område, både från land och från båt. Även i Bjurån och Klintforsån förekommer fritidsfiske.





*Barnen leker i hinderbanan på Vitberget. Vitberget är ett av flera exempel på områden med varierad natur och anläggningar för friluftsliv och rekreation i Skellefte dalen. Dessa områden har flera olika värden och är även viktiga ur ett folkhälsoperspektiv. Foto: Jonas Westling.*

- 
- The map displays the Skelleftefjorden area with various water-based activity markers. A small boat harbor is marked with an anchor icon. Several camping sites are indicated by orange tent icons. Bathing areas are shown with blue icons for indoor and outdoor swimming. A red dashed line follows the fjord's length, representing a canoe route. A blue hatched area in the center of the fjord indicates a fish care zone. A red hatched area at the fjord's mouth marks a terminal fishing zone of national interest. The background shows a topographic map with roads, buildings, and water bodies.
- Småbåtshamn
  - Camping
  - Inomhusbad
  - Utomhusbad
  - Kanotled
  - Fiskevårdsområde
  - Terminalfiskeområde av riksintresse

*Kartan redovisar vattenbaserade aktiviteter och platser inom Skelleftefjorden, samt befintliga campingar.*

# Badplatser och fiske



## Motions- och elljusspår

I Skellefteå centralort underhålls de flesta elljusspåren av Skellefteå kommun. Från Vitbergets elljusspår finns anslutningar till spåren på Sjungande Dalen och Moröhöjden. På detta vis uppnås ca 20 kilometer sammanhängande elljusspår. I Bergsbyn, Ursviken, Skelleftehamn, Sunnanå och Anderstorp finns elljusspår som prepareras av föreningar med bidrag från kommunen. För den som vill åka med sin hund så är draghundskörning tillåten i alla kommunalt drivna skidspår utom Vitbergets elljusspår. Grönt kort för hundförare krävs. På Sjungande dalen finns även starten till en hundpromenad.

Skellefteadalens populära promenadstigar:

- Hälsans stig
- Naturstigarna på Vitberget
- Vinterpromenaden, slinga på Vitberget som körs upp med skoter.
- Sommartid: alla elljusspår
- Mineralleden är en vandringsled som börjar i Skellefte dalen.
- Kyrkstigen går mellan Skellefteå landskyrka och Burträsk kyrka.
- Öbergsleden i Stackgrönan
- Hälsorunden i Ursviken, Skelleftehamn och Stackgrönan

### *Vitbergsområdet*

Vitbergsområdet är Skellefteadalens stora motions- och rekreationsområde. Här finns allt från naturstigar, skidspår, mountainbikebana och grillkåtor till många större och mindre anläggningar. I området finns även en mängd föreningar som svarar för anläggningar och ett stort utbud av aktiviteter. Ett arbete för att bilda ett naturreservat pågår.

### *Isbanor*

Spolade isytor finns på ett antal platser i Skellefte dalen och nyttjas av både allmänhet och föreningar. De flesta spolade ytor finns vid skolor vid kommunala idrottsplatser.

### *Idrottsanläggningar*

Inom Skellefte dalen finns ett stort antal idrottsanläggningar som har stor betydelse för både föreningsliv och allmänhet. Discgolf, beachvolley, skatepark, minigolf, gocartbana, skidbackar och fotbolls- och hockeyanläggningar är några exempel. De allra flesta ansvarar föreningslivet för med bidrag från kommunen.

## Besöksnäring

Besöksnäringen är en av våra snabbast växande näringar och redan idag en miljardindustri i Skellefteå. Besökarens konsumtion uppgår till 1,1 miljarder kr och fördelar sig mellan shopping, restaurang, logi, transport, livsmedel och aktiviteter. Shopping står för den största delen av omsättningen, följt av restaurang och kafé. Minst andel av besökarens konsumtion går till aktiviteter men här finns ofta själva reseanledningarna. Skellefteå som varumärke är relativt känt i närområdet men är inte tillräckligt känt eller attraktivt för att kunna locka långväga besökare. Mot internationell marknad sker därför ett regionalt samarbete under varumärket Swedish Lapland.

Resandet tenderar att bli mer och mer värderingsstyrt, hållbarhet är en hygienfaktor och platser fungerar som identitetsmarkörer. Det är därför viktigt att lyfta fram och visa på platsens hållbarhetsarbete – såväl miljömässigt som ekonomiskt och socialt.

Gränsen mellan arbete och fritid håller också mer och mer på att suddas ut, vilket gör att drivkrafterna att besöka respektive bosätta sig på en plats liknar varandra. Vi behöver bli bättre på att förstå dessa samband och långsiktigt stärka Skellefteå's attraktivitet som besöksmål, kommersiellt centrum, etablerings- och bostadsort.

### *Upplevelser*

Evenemang är en av de viktigaste reseanledningarna till Skellefteå och det som driver gästnattsutvecklingen. Det strategiska arbetet att utveckla Skellefteå som evenemangsstad bör därför fortsätta. En väl vald mix av olika evenemang bidrar till att skapa en trevligare och mer attraktiv stad för såväl invånare som besökare, och för detta behöver olika evenemangsarenor finnas och utvecklas. Det är därför viktigt att möjliggöra för evenemang på torg och i parker, och att ytor utformas så att människor kan vistas och använda allmänna platser.

Miljön med byggnader, parker, gatumiljöer och rekreationsytor kan inte bara värderas utifrån sin tekniska funktion. Miljön ska också upplevas som inbjudande och trygg för både boende och besökare. Design är viktig när man utformar attraktiva miljöer, liksom belysning och skyltning. Genom att dessutom utforma miljöer utifrån ett tillgänglighetsperspektiv möjliggörs för konkurrenskraftiga och lojala besöksgrupper som äldre, personer med funktionsnedsättning samt barnfamiljer.

En attraktiv stadskärna som erbjuder upplevelser är avgörande för platsens förmåga att attrahera invånare. Framtidens Skellefteå behöver utrymme för involve-

ring och co-creation. De öppna mötesrummen (utöver kaféer och restauranger) ökar i betydelse och detta behöver tänkas in i stadsplaneringen och det behövs ett närmare samarbete mellan kommunen och fastighetsägarna.

Natur- och kulturupplevelser i olika former är viktiga drivkrafter för besökare och här finns reseanledningarna längs hela Skellefteådalens. Älven och älvsrummet bör fortsätta att utvecklas liksom skärgårdsupplevelser och olika typer av turbotrafik. Vitberget är en unik resurs som bör utvecklas ytterligare för att skapa möjligheter för entreprenörer inom t ex vandring, down hill och skidåkning.

Fritidsanläggningar, museer, teatrar, hembygdsområden, kulturminnen, infrastruktur med mera har en avgörande inverkan på besöksnäringens möjligheter att utvecklas. Det är därför viktigt med en helhetssyn och att besöksnäringens aktörer kopplas in på ett tidigt stadium vid olika typer av satsningar. För en fortsatt utveckling av den mer långväga turismen är bra tåg- och lygförbindelser avgörande.

Besöksnäringens utveckling kräver investeringar. Det kommande Kulturhuset med tillhörande hotell kommer att utveckla Skellefteå som weekenddestination och evenemangsstad samt som mötesdestination. Skellefteås framgång som besöksmål är beroende att det sker privata investeringar av olika slag runt om i hela kommunen, vilket kommer fortsätta att ge ringar på vattnet då en attraktiv plats där det händer mycket är mer intressant att investera i.

## Offentlig service

Idag finns olika typer av samhällsservice inom stora delar av kommunens yta, så även inom Skellefteådalens. En god kompetensförsörjning är en av nycklarna till fortsatt utbredd service. För att klara detta krävs attraktiva arbetsgivare som verkar för kompetensbaserad och inkluderande rekrytering samt lärande organisationer som kan utveckla kompetensen och borgen för en bra arbetsmiljö och hållbara medarbetare. Men också god fysisk planering som möjliggör att leva och verka inom hela kommunen med enkel arbetspendling.

## Förskola, grundskola

Skellefteå kommun vill erbjuda goda utbildningsmöjligheter både inom grundskolan och gymnasieskolan. Verksamheten ska kännetecknas av hög kvalitet, höga kunskapsresultat och hög grad av likvärdighet.

Förskole- och grundskoleverksamheten i Skellefteådalens är förlagd till ett stort antal lokaler fördelade på många platser. Förskolorna i planområdet är spridda över

Skellefteådalens med förtätning kring stadsområdets mer centrala delar. Många av förskolorna byggdes 1975-1995 när en omstrukturering genomfördes för att minska antal barn hos dagbarnvårdare till förmån för förskola. De förskolor som byggdes var främst enavdelningsförskolor. Idag finns det även två kommunala öppna förskolor/familjecentraler i planområdet.

I området Skellefteådalens finns för närvarande 21 kommunala grundskolor 2019. Det finns en kombinerad friförskola (1-5 år) och friskola (F- åk 5) samt en friskola för elever i årskurs 6-9 och en för elever i årskurs F-9. Det finns tre förskolor som drivs av föräldrakooperativ. Skellefteå kommun har en kulturskola som i sin verksamhet möter barn och unga både i skolan och på deras fritid, i hela kommunen.

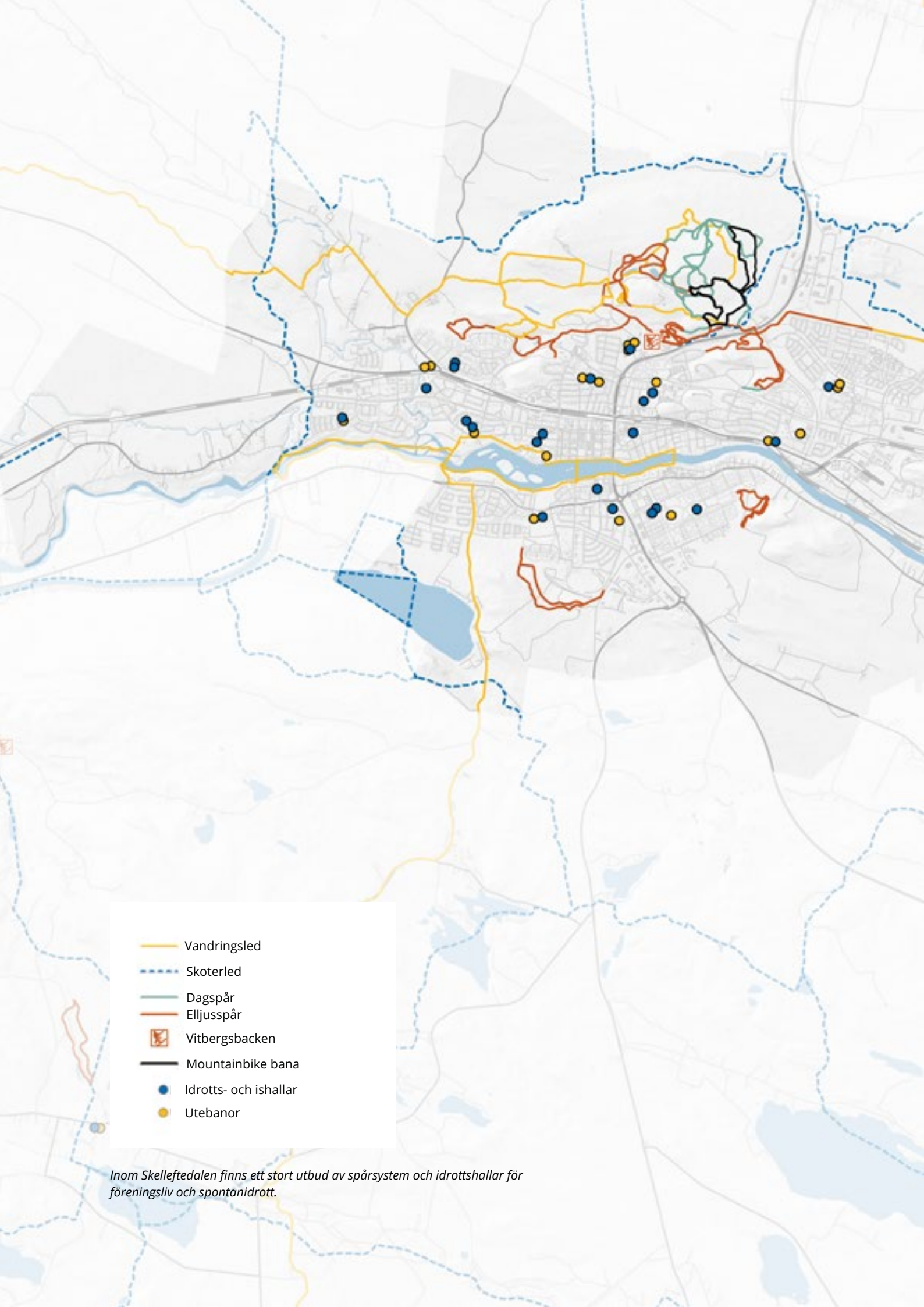
I Skellefteå kommun finns tre kommunala gymnasieskolor och två av dessa finns i Skellefteådalens: Anders- torpsgymnasiet och Baldergymnasiet. Båda är belägna i centrala Skellefteå. I dagsläget finns det även tre fristående gymnasieskolor i kommunen.

Kommunens gymnasieskolor har en bred verksamhet med hög standard. De kommunala gymnasieskolorna erbjuder idag 16 av de 17 nationella gymnasieprogram som finns och på samtliga kommunala gymnasieskolor bedrivs även gymnasiesärskola.

Skolorna i kommunen har sedan länge en hög standard. Skellefteå är en bra skolkommun med såväl chefer som medarbetare med hög kompetens, ett välfungerande systematiskt kvalitetsarbete och generellt få brister. Samtidigt är en viktig utgångspunkt att ekonomi kan hållas i balans när antalet barn och ungdomar minskar eller ökar.

Om framtida utveckling följer senaste årens utvecklingstakt skulle antalet barn i åldrarna 1-5 år öka med ungefär 100 barn fram till och med 2030. I åldern 6-15 år bedöms i stället antalet barn öka med ca 350 och i gymnasieåldrarna med 250 ungdomar. Gymnasieskolan påverkas liksom grundskolan av både storleken på barnkullarna samt det ökade intresset för friskolor.

Fortsätter befolkningen däremot att öka allt snabbare i riktning mot 80 000, och den största ökningen sker i Skellefteådalens bedöms barnafödandet öka något jämfört med idag. Samtidigt har antalet små barn (0-1 år) som flyttar in till kommunen ökat de senaste åren. Barnen följer med när barnfamiljer flyttar in. För ca 10 år sedan flyttade ungefär lika många små barn in som ut från kommunen varje år. Det senaste tillgängliga året flyttade 81 barn in och 38 barn ut ur kommunen.



- Vandringsled
- - - Skoterled
- Dagspår
- Elljusspår
- ▣ Vitbergsbacken
- Mountainbike bana
- Idrotts- och ishallar
- Utebanor

*Inom Skellefteådalens finns ett stort utbud av spårssystem och idrottshallar för föreningsliv och spontanidrott.*

# Spårsystem och idrottshallar



0 2000  
meter

Den sammantagna bedömningen är att 80 000 invånare skulle kunna innebära en ökning på ca 1 500 barn i åldrarna 1-15 år i Skellefteå fram till 2030. Antalet barn mellan 1-5 år bedöms kunna öka med ca 500, och mellan 6-15 bedöms ökningen kunna bli ca 1000.

Vid revidering av fördjupad översiktsplan för Skellefteå 2019 utgår planering av för- och grundskolor ifrån dessa strategiska ställningstaganden:

- alla barn ska ges en likvärdig utbildning till hög kvalitet för att kunna bli sitt bästa jag oavsett var i kommunen de bor
- Skellefteå kommun ska tillskapa större enheter vilka är placerade på strategiska platser med förutsättningar för goda skol- och utomhusmiljöer, samtidigt som resor och transporter begränsas
- det är önskvärt med F-9-enheter för skolverksamheten
- för att tillskapa en större flexibilitet i användandet av lokalerna eftersträvas en struktur där enheter för förskola och skola ligger nära varandra
- när Skellefteå kommun bygger förskolor bör dessa rymma minst 4 hemvist och vara i två plan
- Vid val av placering bör förskolan placeras så att det skapas en god utemiljö där hänsyn tas till tomtens befintliga vegetation och topografi.
- Lokalerna ska vara så flexibla som möjligt så att de över tid, om det blir nödvändigt, kan användas av andra verksamheter.

Genom att planera för blandad bebyggelse och likvärdighet i denna plan möts intentionen om likvärdig utbildning. Befintliga skolor bedöms ligga strategiskt även utifrån de nya bostadsområden som pekas ut. Därför sparas en buffert av gröna områden runt skolorna så att dessa har möjlighet att växa vid behov. Vid eventuella utbyggnader av dessa ska möjlighet att bygga på höjden utredas, för att säkerställa att i så stor mån som möjligt spara grönytorerna.

Vad gäller förskoleplatser finns ett antal stadsdelar med brist 2019. Arbete pågår inom dessa stadsdelar, lösningarna följer önskad markanvändning i denna plan. Alla platser där det finns förskolor 2019 bibehålls för ändamålet i reviderad plan. Dessutom ska utredning av behov av nya förskolor ske i anslutning till exploatering av nya bostadsområden. Planen möjliggör för lokalisering av förskolor inom befintlig bebyggelsestruktur och föreslagna bostadsområden.

Skulle elevunderlaget istället minska behöver åtgärder vidtas och utbildning samordnas till ett färre antal skolor. Hur snabba och omfattande omställningar som behöver göras beror på hur befolkningen utvecklas. Även konkurrens från nya etableringar av friskolor, friförskolor och föräldrakooperativ kan påverka strukturen och

medföra ytterligare behov av förändringar i kommunens verksamheter. Det gäller främst planområdet Skellefteå men även hela Skellefteå kommun.

För att klara de ekonomiska och kvalitetsmässiga kraven kan det därför exempelvis bli aktuellt att för- och grundskolans verksamheter samordnas lokalmässigt utifrån respektive områdes/skolas förutsättningar. Det kan till exempel gälla inflyttning av förskolor i skolor där utrymme finns. Där det är möjligt kan det även bli aktuellt med samordning med övrig kommunal verksamhet. Hur stort behovet kommer att bli av att göra omställningar samt hur snabbt det ska ske är beroende av hur befolkningen och födelsetalen utvecklas och hur det stämmer överrens med de lokal Anpassningar som planerats.

Omstrukturering av lokaler inom för- och grundskolan samt gymnasieskolan kan innebära utrymme för andra etableringar och ny markanvändning på områden och fastigheter som inte längre behövs för utbildningsverksamhet.

Bra lokaliseringar ska inte bara känneteckna den kommunala skolan. Detsamma ska gälla för lokaliseringar av alla nya friskolor.

Lokaliseringen av gymnasieskolorna är framförallt beroende av goda rese- och transportmöjligheter. Genom att skolorna finns relativt nära varandra och nära centrum samt att transportmöjligheterna är goda möjliggörs bättre resursutnyttjande. Skolorna kan exempelvis samarbeta kring lärarresurser och elever kan delta i undervisning på båda skolorna.

Gymnasieskolan påverkas liksom grundskolan av förändringar i elevunderlag samt av antalet friskolor. Den kommunala gymnasieskolan har idag ungefär 2500 elever, varav ca 2440 elever går på Anderstorpsgymnasiet och Baldergymnasiet. Målsättningen är att gymnasieskolan ska erbjuda kompletta utbildningsprogram. Genom det länsgemensamma samverkansavtalet för gymnasieutbildning har elever möjlighet att söka utbildning i länets övriga gymnasiekommuner. Elever från andra kommuner i länet har också möjlighet att söka sig till Skellefteå.

Den kommunala gymnasieskolan i centrala Skellefteå gick under 2010-talet från att bedrivas på tre skolor, till att samlas på två skolor. Skolorna är anpassade för att kunna hantera den förväntade elevökningen fram till 2021. Vid en större elevökning än så kan behovet komma att omprövas. Samtidigt bör fristående gymnasieskolors möjligheter till att hantera en elevökning tas i beaktande. Vissa utbildningsmoment inom några av gymnasiets yrkesprogram genomförs idag utanför



gymnasieskolornas områden: Bygg- och anläggningsprogrammet och fordonsprogrammet genomför delar av utbildningen på Hammarängens industriområde och restaurang- och livsmedelsprogrammet samt industriprogrammet genomför vissa delar av utbildningen på Campus.

## Vård- och omsorg

I Skellefteå finns ett omfattande utbud av vård och omsorg. Region Västerbotten erbjuder sjukvård på ett antal hälsocentraler samt på Skellefteå lasarett.

För att optimera effekterna av samhällsutveckling som Norrbottenbanan och resecentrum, samt för att optimera regionens verksamhet, förs dialog om den framtida utformningen av lasaretsområdet mellan region och kommun.

Skellefteå kommun och Region Västerbotten strävar efter fler familjecentraler. En familjecentral innehåller mödrahälsovård, barnhälsovård, öppen förskola- och socialtjänst och bygger på samverkan mellan regionen och kommunen. I dagsläget finns det familjecentraler på Anderstorp, i Ursviken och i Byske. Med växande bostadsområden och fler barn i områdena är det viktigt att lämna utrymme för att låta familjecentraler utvecklas och skapa lämpliga lokaler och utemiljöer för det. Familjecentraler är en viktig plattform för att ge barn en bra start i livet och föräldrar gott stöd i sitt föräldraskap. När områden som Centrala stan, Moröbacke och Anderstorp växer bör även utvecklingen för att främja det tidiga livets villkor utvecklas.

Kommunen bedriver äldreomsorg på äldreboenden samt genom hemtjänst. Skellefteå kommun har också en väl utbyggd verksamhet när det gäller särskilt boende för personer med funktionsnedsättningar.

De flesta boendeenheter återfinns i Skellefteå centralort men det finns också boendeenheter i Skelleftehamn, Bergsbyn, Burträsk, och Kåge. Utöver detta ges insatsen stöd i ordinärt boende.

Kommunen ansvarar för vård och boende för ensamkommande barn. Skellefteå kommun har tillhandahållit dessa boenden inom egen regi. Små enheter med erfaren personal eftersträvas, samt geografisk spridning för bättre integration och samverkan med skola, fritid, hälsovård och andra nätverk.

De insatser som utförs i verksamheterna utgår från ett salutogent arbetssätt. Ett salutogent arbetssätt innebär att professionen förmår den person man arbetar tillsammans med, att nyttja sina förmågor till sin fulla potential. Detta oavsett nivå på personens förmågor. Under 2015 ökade behoven kraftigt av boende för ensamkommande barn, för att sedan under 2016 stabiliseras. Inströmningen av ensamkommande

minskade sedan och antalet boenden har minskat de senaste åren.

Samtidigt arbetar Skellefteå kommun med att förändra arbetssätt och processer vad gäller boende för personer med funktionsnedsättningar. Effekten visar på minskade behov av fortsatt utbyggnad av särskilda boenden och ger på sikt ett närmande av riksnittet i antal.

Skellefteå har i dagsläget fler lägenheter i särskilda boenden för äldre jämfört med snittet i riket.

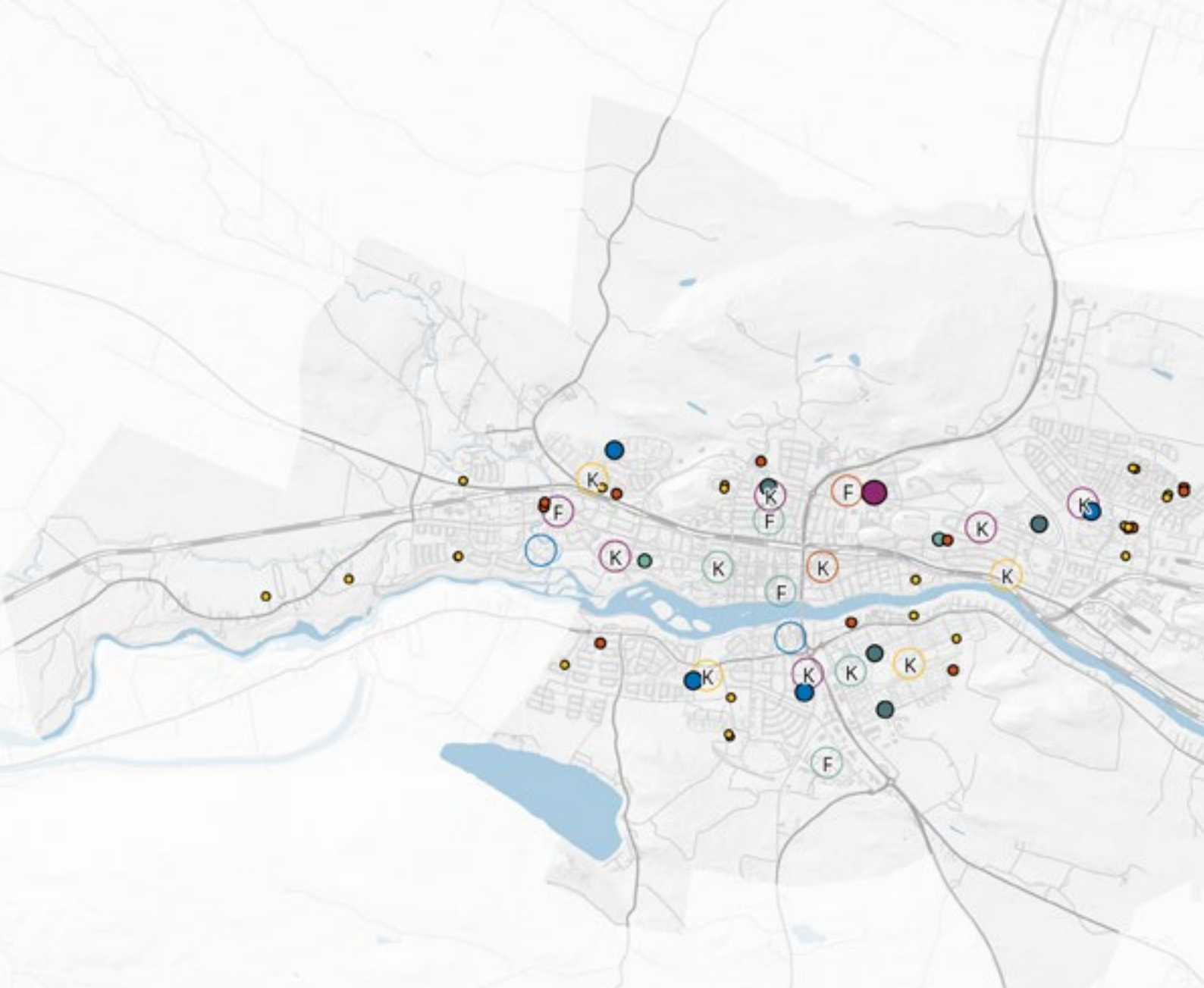
Arbete pågår för att stärka möjligheterna för fler äldre att bo i eget boende längre. Samtidigt ökar antalet äldre både i kommunen i stort och i Skellefteå, vilket skapar visst behov av fler äldreboendeplatser.

2019 pågår detaljplanering för nytt äldreboende på Erikslid, Norrböle för att möta närmaste årens behov. Äldreomsorgen ser även ett fortsatt behov av anpassningar i befintliga äldreboenden.

Samhällsplaneringens inriktning är att skapa en omsorg som har en lokal närhet. Boenden och anläggningar för omsorg ska finnas med en god geografisk representation och tillgänglighet.

I takt med att befolkningen åldras ökar behovet av seniorbostäder i ordinärt boende. Seniorbostäder är ett samlingsbegrepp för alla bostäder som inte omfattas av särslagstiftning och som är avsedda och anpassade för personer över en viss ålder. Seniorboenden är inte en biståndsprövad insats och erbjuds i Skellefteå av Skebo och andra hyresvärdar.

Det finns äldre som känner sig ensamma och otrygga i sitt boende. Ett sätt att öka tryggheten är att erbjuda så kallade trygghetsbostäder. Det är en form av bostäder för äldre som känner sig oroliga, otrygga, och/eller socialt isolerade. Den som bor i en trygghetsbostad kan exempelvis ha tillgång till gemensamhetslokal och möjlighet till gemensamma måltider. På enheten ska det finnas fast personal några timmar under dagtid. Trygghetsboende kan ha olika initiativtagare och huvudmän.



Förskolor och antal avdelningar

- 1
- 2
- 3
- 4
- 5-7
- 10

Skolor inom planområdet

- Grundskolor upp till F-6
- Grundskolor 6-9
- Grundskolor F-9
- Gymnasieskolor
- Folkhögskola, komvux och högre utbildning

Huvudman för grundskola

- (K) Kommunal skola
- (F) Friskola

Kartan redovisar förskolor och skolor inom planområdet (2019).



## Näringslivs- och kompetens-utveckling

### Näringslivsutveckling

För att Skellefteå ska nå målet om 80 000 invånare år 2030 krävs 4000 nya jobb mellan 2015 och 2030. Det sker genom fortsatt konkurrenskraft i befintliga företag så att de kan behålla och skapa nya jobb, genom att fler företag startas och överlever, samt att företag bestämmer sig för att flytta hit.

Sedan 2010 har arbetsmarknaden vuxit med cirka 400 arbetstillfällen per år i Skellefteå. Bibehålls takten är målet inom räckhåll. För detta krävs samverkan mellan näringsliv och offentliga aktörer så att förutsättningarna för att driva och vidareutveckla företag blir gynnsamma, arbetsmarknaden blir välfungerande, kompetens- försörjningen möter företagets förändringsbehov och platsen erbjuder goda livsmiljöer. Skellefteå har dock en förhållandevis könssegregerad arbetsmarknad där traditionellt könsbundna mönster bibehålls, samtidigt som unga kvinnor i större utsträckning flyttar från kommunen. Att bredda och skapa en attraktiv arbetsmarknad och livsmiljö för dem är avgörande för Skellefteås framtida utveckling.

Skellefteå har en stark industritradition och tillverknings- och utvinningsindustrin utgör än idag en relativt stor del av arbetsmarknaden här. Den har påverkats av senaste decenniernas konjunktursvängningar och därigenom rationaliserats. Sedan senaste finanskrisåret 2010 har antalet anställda i industrin i Skellefteå, ökat till skillnad från riket.

Men den strukturomvandling som stora delar av Sverige genomgått märks även i Skellefteå. Sett över de senaste 10 åren har tjänstenäringarna så som hotell och restaurang, fastighetsbolag och företagstjänster vuxit snabbast. Inte minst inom företagstjänster finns potential att växa ytterligare baserat på dagens struktur. Noterbart är även att byggindustrin har vuxit kraftigt de senaste åren, samt att andelen offentliga jobb är hög men av dessa utgör statliga jobb en anmärkningsvärt låg andel.

Andelen företagare i befolkningen ökar, men ligger stadigt lägre än riks- snittet. Av alla företagare är andelen kvinnor och unga generellt låga. Dessutom ligger antalet nystartade företag per 1000 invånare lägre i Skellefteå än i riket. Många företagare i Skellefteå förväntas gå i pension inom några år, vilket ytterligare ökar behovet av nya företagare.

Under de senaste åren har intresset för Skellefteå som etableringsort ökat. Förfrågningar från såväl nationella

som internationella aktörer har blivit fler inom många olika branscher. Ett flertal av dessa har lett till etableringar och nya arbetstillfällen i Skelleftealedalen. Ett exempel är Northvolt som ska bygga Europas största batterifabrik på Hedensbyn. Antalet arbetstillfällen antas uppgå till 2500 på batterifabriken. Inräknat underleverantörer och andra indirekta jobb kan antalet arbetstillfällen till följd av detta uppgå till 10 000 vilket ställer stora krav på samhällsutvecklingen.

Av Skellefteås 35 500 arbetstillfällen finns 70 % inom Skelleftealedalen. Stadsområdet erbjuder arbetsplatser till människor från många olika delar av kommunen. Inom planområdet finns ett antal områden med hög koncentration av arbetsplatser. Stadens största renodlade industriområde ligger på Hedensbyn, dessutom finns större områden med handel och industri vid stadens norra, södra och västra entréer. I Öster finns även ett stort industri- och logistikområde med bland annat Rönnskär och Skellefteå hamn. Tjänstenäringarna är framförallt koncentrerade till de centrala delarna av staden, inklusive Campus Skellefteå.

Inom de närmsta åren kommer kompetensförsörjningen vara en utmaning för flera arbetsgivare i hela kommunen. En central utmaning är att lösa kompetensförsörjning för både befintliga växande företag och nyetableringar. Det behövs insatser inom allt från att jobba med att öppna arbetsmarknaden för unga, utrikesfödda och människor som står utanför arbetsmarknaden samt att bygga ett attraktivt samhälle för att locka inflyttare.

För att skapa möjligheter inom både tjänstenäringen och industrin behövs ett aktivt arbete med en sammanhållen samhällsplanering. Efterfrågan på kontor, attraktiva lägen för industri och bostäder som är redo att bebyggas, digital infrastruktur, samt enkla och effektiva resor och transporter till och från kommunen behöver mötas.

Prioriterade branscher inom Skellefteå kommuns näringslivsfrämjande arbete är energi, trä, metall och IT, där det redan idag finns värdsledande företag lokalt. Dessa utgör grunden för Skellefteå som nya industrins växtplats.

Inom planområdet finns även branscher med behov av stora arealer; rennäring, yrkesfiske samt skogs- och jordbruk. De areella näringarna i kommunen kommer fortsättningsvis att ha stor betydelse trots att utvecklingen från 70-talet och framåt inte varit gynnsam. Rationaliseringen inom skogsbruket har drastiskt minskat personalbehovet och jordbruket har sett en negativ trend med igenväxning av jordbruksmark och minskad sysselsättning som följd. Under senaste åren

har dock lokalproducerade varor kommit att värderas allt högre, inte minst inom livsmedel. Nya producenter och nya småskaliga försäljningsställen har tillkommit inom kommunen.

Från senare tiders jordbruk finns värdefulla spår av människors liv och arbete. Kulturmiljövärden i odlingslandskapet i Västerbottens län har sammanställts i länsstyrelsens meddelande 2/1993, "Det värdefulla odlingslandskapet". I sammanställningen har områden och landskapstyper med representativitet för olika hävdtyper vid en eller flera tidsepoker valts ut, samt områden med kontinuitet, ålderdomlighet och variationsrikedom. I Skellefteå finns det öppna landskapet i Innervik-Yttervik-Tjärn utpekade som värdefullt odlingslandskap.

I Skellefteå kommun finns det flera typer av skogar med höga naturvärden. Gemensamt för dessa är att de är gamla, naturligt förnygrade och har fått utvecklas fritt i minst 40-50 år utan ingrepp från människan vilket gjort att det bildats så kallad naturskog med träd i alla åldrar och många gamla och döda träd. Det finns en lång tradition av yrkesfiske i Skellefteå kommun, men ända sedan 1940-talet har antalet yrkesfiskare minskat. Idag finns ett tiotal licensierade yrkesfiskare som är aktiva i olika utsträckning. Skelleftebukten utgör fiskevatten av riksintresse för yrkesfisket och odlad lax planteras årligen ut i Skellefteälven som kompensation för vattenkraftsutbyggnaden. Skellefteälvens mynningsområde utgör därför ett terminalfiskeområde. Syftet med terminalfiskeområdet är att yrkesfisket ska koncentreras till dessa områden och att fisket därmed styrs till odlad fisk.

Rennäringens intressen i och i anslutning till planområdet består av betesområden för Mausjaure sameby norr om bebyggelsen öster och väster om E4. Delar av Vitbergsområdet och skogsmarker väster om Solbacken är utpekade. Utöver betesmarker är några passager över större vägar av riksintresse. Det är en passage över E4 norr om Solbacken och en över väg 95 norr om Myckle. Söder om Skellefteälven har Maskaure sameby intresseområden men inte i direkt anslutning till planområdet.

## Vuxenutbildning, eftergymnasial utbildning, högre utbildning och forskning

Campus i Skellefteå är unikt område där universitet, högskola, forskning, vuxenutbildning och näringsliv integrerats i centrala staden. Ambitionen är att Campus ska rymma mer forskning och utbildning, men även ge plats för näringslivsutveckling.

I Skellefteå kommun är andelen invånare med eftergymnasial utbildning lägre jämfört med riksgenomsnittet. Samtidigt är utbildningsnivå en mycket viktig tillväxtfaktor. Den övergripande målsättningen är att andelen befolkning med högskoleutbildning ska öka till samma nivå som riksgenomsnittet. En utökad verksamhet på Campus medför att antalet forskare och lärare måste öka. Nära samverkan mellan forskning, utbildning och näringsliv är av särskild betydelse för hur eftergymnasial utbildning i Skellefteå bedrivs och utvecklas.

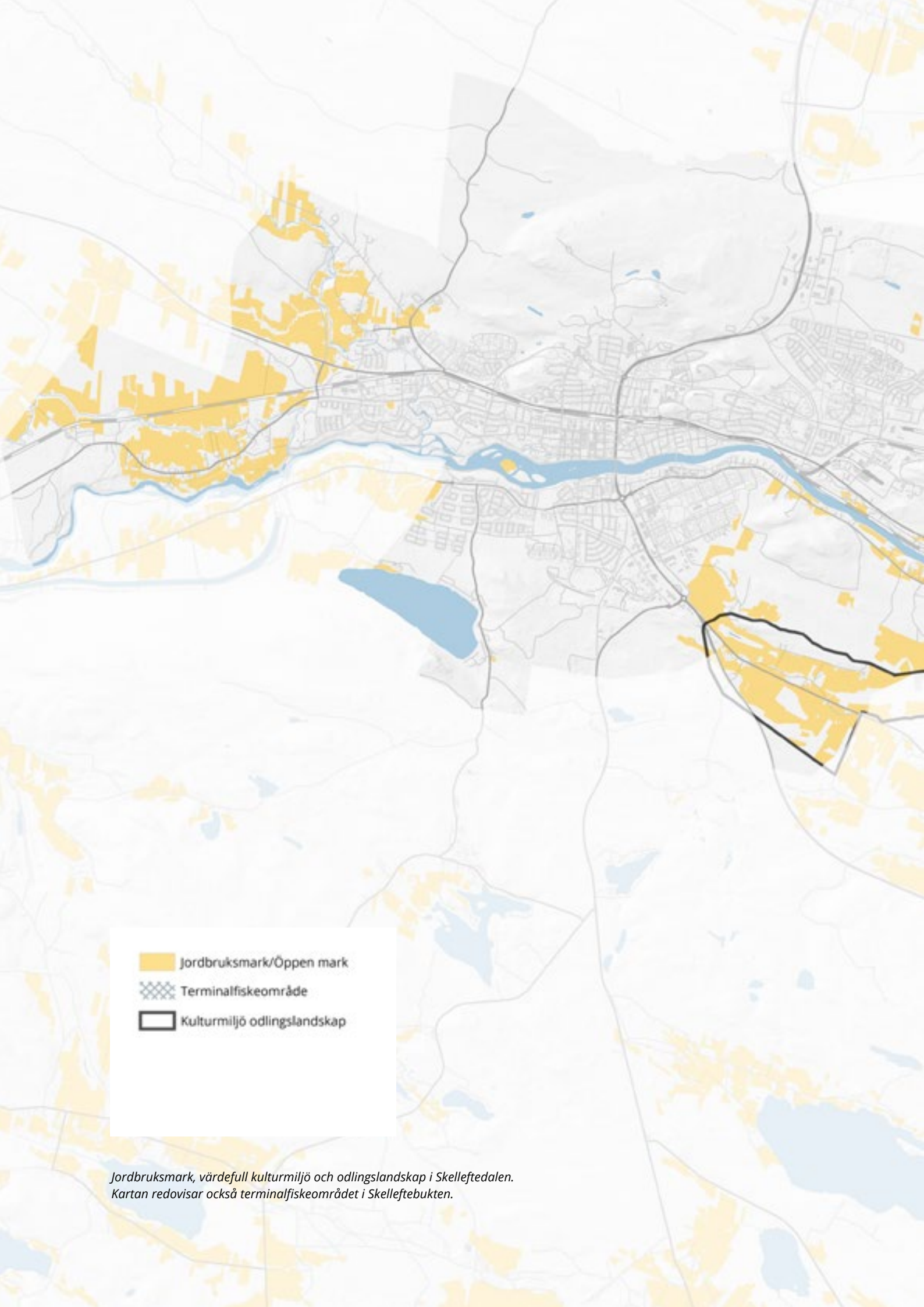
Livslångt lärande och kompetensutveckling är avgörande faktorer för att Skellefteå invånare ska vara attraktiva på arbetsmarkanden i en osäker och föränderlig framtid. För att detta ska vara möjligt krävs möjligheter till studier i närregionen.

Vux i Skellefteå erbjuder i dagsläget kurser på grundläggande nivå och gymnasienivå, yrkesutbildning inom en rad olika områden, yrkeshögskola, LärVux för vuxna med funktionsnedsättning, samt svenska för invandrare. Antalet elever totalt inom vuxenutbildningen är ca 1300. Även Centrum för vägledning (CV,) och Valiweb, för validering är verksamheter som ingår i vuxenutbildningen. Vux ansvarar dessutom för Lärcentrum som erbjuder möjligheter för deltagande i studier vid andra universitet än de som finns representerade lokalt i Skellefteå via digitala kanaler med möjlighet att genomföra tentamina på hemmaplan. På Campus finns även Texas, studiecentrum för elever med neuropsykiatriska funktionsnedsättningar, som bedrivs av Urkraft och som utgör en viktig samverkanspartner till utbildningar med koppling till Campus.

Samarbete och samverkan mellan olika aktörer blir allt viktigare. Ett exempel är den nybyggda trä- och teknikarenan T2 College där gymnasieutbildning, vuxenutbildning och universitetsutbildning samsas med forskning och företag. Ökad regional samverkan samt att det blir vanligare att vuxenutbildning bedrivs av externa aktörer är andra exempel.

Ytterligare en trend inom vuxenutbildningen är fler yrkesutbildningar, vilket kan påverka behoven av lokaler på Campus. Utvecklingen gällande distans- och fjärrundervisning kommer att påverka skola och utbildning på alla nivåer och kan leda till mindre platsberoende och förbättrad tillgång till utbildning, men kan samtidigt komma att kräva större flexibilitet av våra lokaler och resurser.

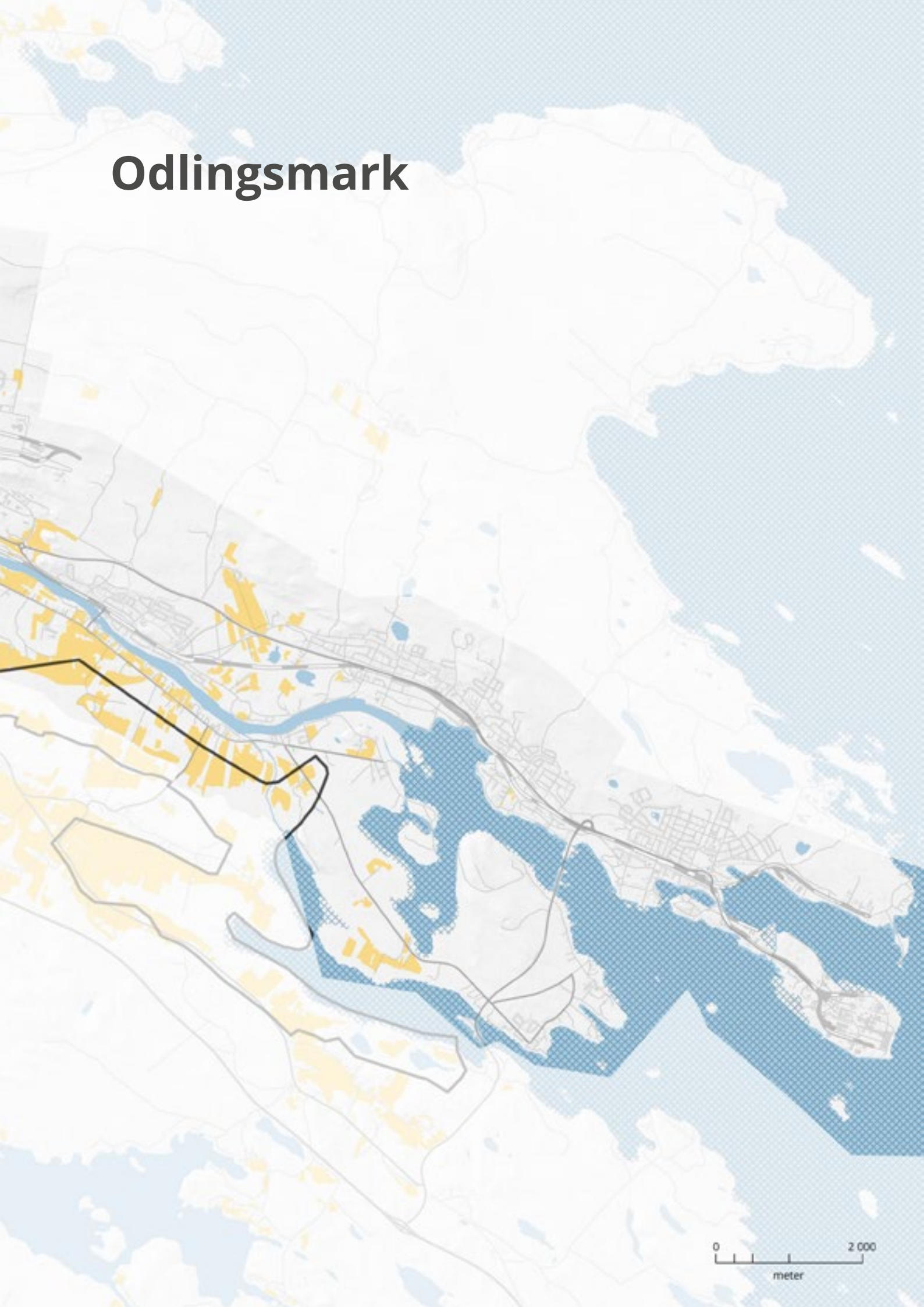
På Campus Skellefteå finns utöver utbildningsanordnare även företag och organisationer. Utöver de utbildningar för vuxna som anordnas vid Campus Skellefteå finns det tre folkhögskolor i Skellefteå kommun varav en, Medlefors folkhögskola, ligger i planområdet.



- Jordbruksmark/Öppen mark
- Terminalfiskeområde
- Kulturmiljö odlingslandskap

Jordbruksmark, värdefull kulturmiljö och odlingslandskap i Skelleftefjorden.  
Kartan redovisar också terminalfiskeområdet i Skelleftebukten.

# Odlingsmark



0 2 000  
meter

## Fysiska förutsättningar i Skelleftedalen

### Geologi

Skelleftedalen ligger i den naturgeografiska regionen 29a Kustslätt och dalar kring norra Bottenviken. Kusten och älvdalarna präglas av uppodlad kulturbygd. Skelleftedalen ligger nedskuren mellan 75-140 meter höga skogsklädda bergsryggar. Själva älvsterassen är relativt flack och ligger upp till ca 25 meters höjd eller lägre inom planområdet.

Landisens erosion och avlagringar vid isens avsmältning har format landskapet i Skelleftedalen. Kustområdet har efter istiden successivt höjt sig ur havet vilket innebär att landområdet i stor utsträckning har påverkats av svallning. Skellefteälvens nedre dalgång består av finkorniga sediment som till stor del är uppodlade. Älvens mynningsdelta ligger vid Innerviksfjärdarna men kraftverksutbyggnaden har lett till delat inte växer i samma omfattning som tidigare.

Söder om älven består bergsryggen av förgnejsad jörngranit och norr om älven av fyllitiska bergarter. I de högre områdena är jordtäcknet tunt eller utgörs av berg i dagen. I Skelleftedalen finns stora arealer av mäktiga lager av älvssediment. I de flacka områdena både på älvsterassen och i dess närhet förekommer tunnare torvlager.

### Landhöjning

Den nuvarande landhöjningen är längs Skellefteå kommuns kust störst i landet med ca 9 mm/år. Det innebär att det med tiden bildas nya landområden. Klimatförändringarna kan dock innebära att effekten av landhöjningen successivt minskar och med tiden kompenseras av havsnivåhöjningen.

### Vegetation och klimat

I Skelleftedalen kan inversion i luftlagren uppkomma vintertid. Detta leder tidvis till förhöjda halter av luftföroreningar. I fuktiga områden bildas också strålningsdimma.

Vegetation har stor betydelse i en vid och grund dal som Skelleftedalen. Den fungerar på många ställen som ett topografiskt element i landskapet och påverkar klimat- och temperaturförhållanden lika mycket som kullar och åsryggar. Väst om stadskärnan finns uppodlade marker i Stämninggården och i Lund. Odlingmarker finns även i Tjärn och längs älven vid Södra Bergsbyn. Dessa öppna marker är utsatta för kall luft och vindpåverkan.

Sommartemperaturen är hög och nederbörden relativt liten. Vegetationsperioden är cirka 130-160 dagar. Vitberget och andra skogsklädda höjder skyddar mot kalla nordanvindar. Dalgångens sydvända sluttning tillhör växtzon 4 och är gynnsamt för vegetationens utveckling. I övrigt ligger planområdet i växtzon 5.

### Sulfidjord/svartmocka

Sulfidjord förekommer på många platser längs norrlandskusten, även i Skellefteälvens finkorniga älvssediment. Den dominerande typen längs Norrlandskusten, järnmonosulfid (FeS), har en karaktäristisk svart färg som gett den benämningen svartmocka.

Sulfidjord är på många sätt en problemjord. Den är mycket lös, har dålig bärighet och är mycket sättningsbenägen om den belastas. För att bygga på en sulfidjord måste åtgärder i konstruktionen vidtas för att skapa stabilitet. Ur miljösynpunkt medför sulfidjorden problem då den kommer i kontakt med luft. Detta sker naturligt genom landhöjningen men är kanske mest påtagligt vid schaktningsarbeten i samband med byggande av hus och vägar samt vid förläggning av ledningar i mark, det vill säga människans påverkan. Sulfidjorden har hög försurningspotential och denna kemiska påverkan på olika material kan innebära vissa problem, till exempel vid arbeten som kan medföra att grundvattennivån sänks.

Då oxideras sulfiden till sulfat vilket ger sura förhållanden i mark och markvatten, vilket i sin tur medför att metaller frigörs i ökad grad. Vattenkvaliteten i de vattendrag som tar emot detta sura och metallhaltiga markvatten försämras ofta markant och detta kan i värsta fall leda till fiskdöd. Igensättning av dräneringar till följd av att järn faller ut förekommer också där sulfidjordar finns och skapar ofta problem i jordbruksområden.

Var sulfidjord finns mer exakt inom Skelleftedalen är inte kartlagt i dagsläget, men kunskap om förekomst och utbredning skulle vara av stort värde vid planering av byggande och för miljön. I Skelleftedalen finns det dock en översiktlig bedömning på var dessa jordar kan tänkas finnas.

### Radon

Radon är en radioaktiv gas som har sitt ursprung från berggrunden. Radongasen är osynlig och luktfri och bildas när det radioaktiva grundämnet radium sönderfaller. Radongasen blir farlig då vi andas in den. Med en förhöjd radonhalt i inomhusluften ökar risken att drabbas av lungcancer. Radon finns överallt – i marken, luften och vattnet.



### *Radon i inomhusluft*

Radon i inomhusluften kommer från tre olika källor:

- blå lättbetong som är tillverkad av radonhaltigt material
- vatten från brunnar borrade i radonhaltig berggrund
- markradon via ventilationsluften.

Idag används inget radonhaltigt byggnadsmaterial i nybyggnation. Problem med detta finns i de hus som byggdes på 1970-talet.

Problem som kan uppstå idag är radon från mark och dricksvatten. Med rätt åtgärder kan detta dock undvikas.

### *Markradon*

En modern ventilation skapar undertryck i byggnaden och kan på det sättet dra in radonhaltig markluft. Detta måste beaktas och undvikas vid nybyggnation. För Skellefteå kommun finns en radonriskkarta som översiktligt visar områden med hög, låg och normal risk för radon i marken. Generellt kan sägas att grusåsar utgör högriskområde, men även vissa moränryggar kan innehålla höga halter av radon.

### *Dricksvatten*

Dricksvatten som varit i kontakt med radonhaltig mark kan också leda till förhöjda radonhalter. Det gäller nästan uteslutande vatten från borrade brunnar. Radon i vatten sprids till luften via duschning och ånga från matlagning. Det går att åtgärda förhöjda halter i dricksvatten genom speciella radonfilter. För det kommunala dricksvattnet inom Skellefteå kommun utgör radon inget problem. Det är i privata brunnar man måste vara observant.

## **Materialhushållning**

Naturgrus är en ändlig resurs som inte förnyas inom en överskådlig framtid. Naturgruset bildades generellt sett under föregående istider. Den senaste har lagt sista handen vid utformningen av landskapsbilden genom att omfördela och avsätta material i olika terrängformationer. Dess formationer utgör en viktig del av kommunens karaktäristiska landskapsutseende. Landskapsbilden har ofta en stor känsloladdad betydelse, eftersom landskapsformationer försvinner som "alltid funnits i hemmamarkerna". Dessa orörda formationer är längs kusten i Skellefteå kommun ganska sällsynta. Att minska användningen av naturgrus hänger samman med att värna om grundvattenbildningen, som till stor del sker i grusåsar. På sikt innebär det också att säkra tillgången till ett bra dricksvatten. Jordlagret utgör ett naturligt filter och en spärr som kan hindra förorenande ämnen, respektive bakterier och virus att nå grundvattnet. Nederbörden får kortare väg till

grundvattnet när vegetationen tas bort vilket kan medföra en ojämnare vattenkvalitet och en ökad försurningspåverkan.

Ballastmaterial används i Västerbottens län främst till vägbyggen och underhåll av dessa. De stora mängderna kommer främst från naturgrus och bergkrossstäcker. En övergång till bergkross skulle innebära färre täkter, då bergmaterial är mer kompakt och ger mindre spillmaterial jämfört med naturgrus.

2003 färdigställdes arbetet med en materialhushållningsplan för Skellefteå kommun. Följande förslag till strategi föreslogs bland annat:

- Inga nya tillstånd ges för nya eller utökade täkttillstånd av naturgrus annat än vid mycket välmotiverade fall.
- Geologiska formationer i klass 1 samt huvuddelen (90%) av klass 2 bevaras och skyddas från täktverksamhet.

## **Vattentäkter och bergtäkter**

Delar av Skellefteåsen och Burträskåsen går utanför planområdet för Skellefteå kommun. I Rönnbäcken finns en bergtäkt. Sveriges geologiska undersökning (SGU) anser bland annat att Skellefteåsen är värdefull på grund av den goda vattentillgången och bedömer att den har nationell betydelse för dricksvattenförsörjningen. Källa: SGU RM 115.

## **Status i vattendrag**

År 2000 antog alla medlemsländerna i EU det så kallade Ramdirektivet för vatten. Direktivet innebär en ny helhetssyn på vatten och ett systematiskt arbete för att bevara och förbättra Europas sjöar, vattendrag, kust- och grundvatten. Vattenförvaltningen är det svenska genomförandet av vattendirektivet och innebär att Sverige ska kartlägga och analysera alla vatten, fastställa mål/kvalitetskrav, upprätta åtgärdsprogram samt övervaka vattenmiljöerna i Sverige. Målet är att alla så kallade vattenförekomster ska uppnå lägst God status (potential) senast år 2021/2027 och att ingen vattenstatus försämras. För ytvatten gäller det kemisk status och ekologisk status medan det för grundvatten gäller kemisk status och kvantitativ status. Vid prövning av nya verksamheter och planering av markanvändning ska man undersöka så att åtgärden inte påverkar vattnets status negativt.

Inom planförslaget finns vattenförekomster av alla typer, sjöar, vattendrag, kust och grundvatten, tabell 1. Inom planområdet är det främst fysiska förändringar och miljögifter som leder till försämrad status. Av vattenförekomsterna ska alla utom Skellefteåälven och Skelleftehamnsfjärden uppnå god status till 2021 eller 2027. Skellefteåälven är klassad som kraftigt modifierat

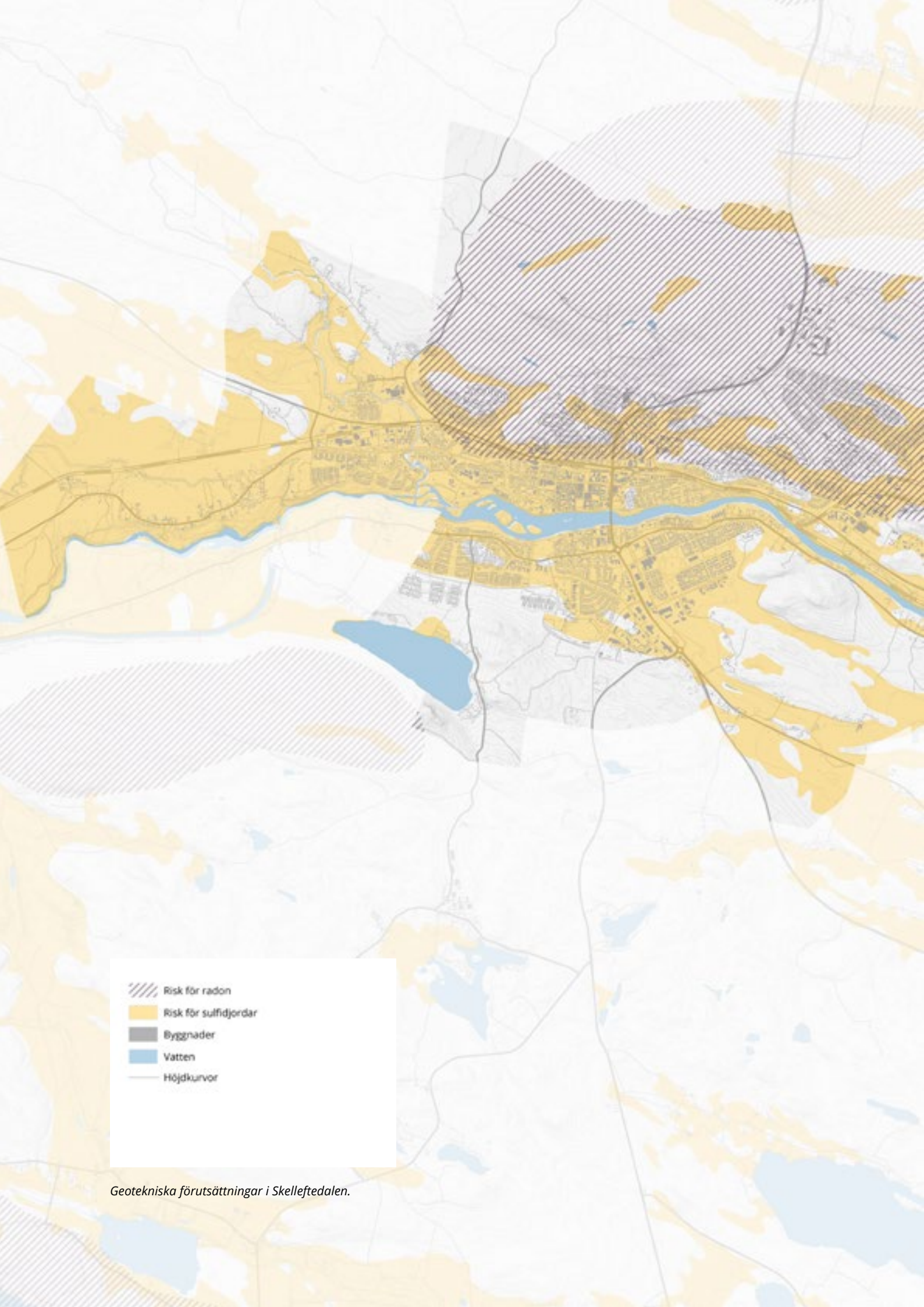
vatten (KMV) och ska därför bara uppnå god potential medan Skelleftehamnsfjärden har fått sänkt krav från god till måttlig pga. hamnverksamheten. Fyra vattenförekomster har uppnått god ekologisk status medan övriga vattenförekomster har måttligt ekologisk status.

Kemisk status är dålig i hela planområdet på grund av de överallt överskridande ämnen kvicksilver och bromerade difenyleter. Kemisk status utan dessa är bara klassad i kustvatten och Storbäcken. (Se tabell nedan)

Vattenförekomst	MKN	Kvantitativ status	Ekologisk status/potential	Kemisk status	Kemisk status utan överallt överskridande ämnen
<b>Grundvatten</b>					
<b>Älvs sediment Medleområdet</b>	God ekologisk status uppnådd	God		God	
<b>Vattendrag</b>					
<b>Skellefteälven</b>	God ekologisk potential 2027		Otillfredställande potential	Uppnår ej god	Ej klassad
<b>Klintforsån</b>	God status 2027		Måttlig	Uppnår ej god	Ej klassad
<b>Bjurån</b>	God status 2027		Måttlig	Uppnår ej god	Ej klassad
<b>Falträskbäcken</b>	God status 2027		Måttlig	Uppnår ej god	Ej klassad
<b>Bergsängsbäck nedan Ytre viken</b>	God ekologisk status uppnådd		God	Uppnår ej god	Ej klassad
<b>Bergsängsbäck mellan Inre och Ytre viken</b>	God ekologisk status uppnådd		God	Uppnår ej god	Ej klassad
<b>Storbäcken</b>	God status 2027		Måttlig	Uppnår ej god	Uppnår ej god
<b>Storsundet</b>	God status 2027		Måttlig	Uppnår ej god	Ej klassad
<b>Sjöar</b>					
<b>Falkträsket</b>	God status 2027		God	Uppnår ej god	Ej klassad
<b>Inreviken</b>	God status 2027		Måttlig	Uppnår ej god	Ej klassad
<b>Yttreviken</b>	God ekologisk status uppnådd		God	Uppnår ej god	Ej klassad
<b>Kust</b>					
<b>Ytterviksfjärden</b>	God status 2021		Måttlig	Uppnår ej god	Ej klassad
<b>Ursviksfjärden</b>	God status 2027		Måttlig	Uppnår ej god	God
<b>Sörfjärden</b>	God status 2027		Måttlig	Uppnår ej god	God
<b>Simpan</b>	God status 2027		Måttlig	Uppnår ej god	Uppnår ej god
<b>Skelleftehamnsfjärden</b>	Måttlig status 2027		Dålig	Uppnår ej god	Uppnår ej god
<b>Skelleftebukten</b>	God status 2027		Måttlig	Uppnår ej god	Uppnår ej god

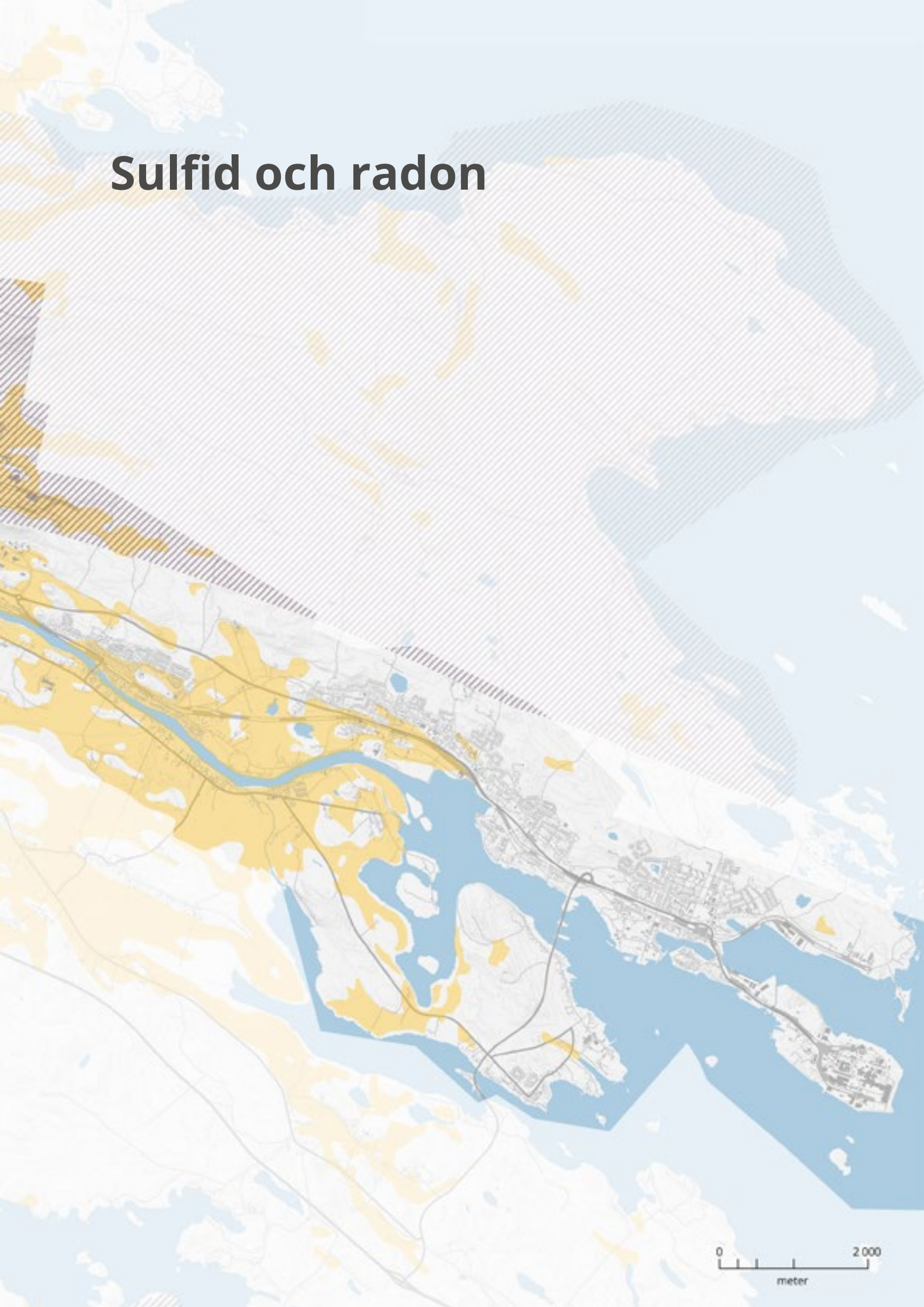


*Inom Skellefte-dalen finns sjöar, vattendrag, kust- och grundvatten. Alla medlemsländer i EU har antagit det så kallade Ramdirektivet för vatten. Direktivet innebär en helhetssyn på vatten och ett systematiskt arbete för att bevara och förbättra alla våra vattenförekomster.*



Geotekniska förutsättningar i Skellefteå.

# Sulfid och radon



0 2000  
meter

## Kommunikationer

Skellefteå kommun befinner sig i en stor omställningsprocess kring kommunikationerna som på sikt kommer att förändra rese- och transportinfrastrukturen i grunden. Tillsammans med Trafikverket planerar kommunen för Norrbotniabanan som kommer att ge helt nya möjligheter för regionala och nationella resor. Samtidigt stärks förutsättningarna för effektiva och miljövänliga godstransporter över längre avstånd. Kommunen kommer även att göra satsningar på att utveckla sjöfarten särskilt för de tunga nationella och internationella transportbehoven. Skellefteå kommun ställer om och utvecklar kollektivtrafiken för att möjliggöra pendling och serviceresor. Cykeltrafik prioriteras särskilt med en stor satsning på cykelbanor och trafiklösningar som underlättar framkomligheten. Parallellt sker omställning där ytparkeringar växlas ut mot parkeringslösningar i parkeringshus med högre avgifter som sänker efterfrågan.

Infrastrukturen i Skellefteå är som helhet bra, men det finns brister inom de flesta transportslagen som bör åtgärdas. En ökad helhetssyn har efterfrågats vad gäller utveckling av trafik och kommunikationer men också mer hållbara och miljövänliga lösningar. Ett heltäckande kommunikationssystem är en förutsättning i strävan mot en hållbar utveckling och en bra näringslivsutveckling. Skellefteå kommun måste därmed planera för lösningar där kommunikationer möts varvid resande och godstransporter effektiviseras. Det ska vara enkelt att byta eller omlasta. Det ska vara enkelt att förflytta sig inom Skellefteå kommun men även till och från. Läs mer i bilaga Trafikprogram.

Vad gäller digital infrastruktur är tillgången till bredband via fiber för privatpersoner och företag mycket god. Den största utvecklingen sker idag inom etablering av digitala informationsflöden mellan samhällets aktörer, främst genom att den fysiska infrastrukturen blir digitalt uppkopplad via trådlösa sensorer. Dessa uppkopplade sensorer bildar ett sakernas internet (IoT, Internet of Things) som gör det möjligt att tex mäta olika miljöfaktorer, styra fysiska och digitala processer samt skapa underlag för beslut baserat på fakta för att skapa hållbara samhällslösningar.

## Gång- och cykelvägnät

Cykelvägnätet består dels av ett huvudcykelnät och dels av ett lokalcykelnät. I huvudcykelnätet ingår de cykelbanor som förbinder olika stadsdelar med centrum och andra viktiga målpunkter, såsom skolor, fritidsanläggningar etc. Större delen av de cykelbanor som ingår i huvudcykelnätet vägvisas enligt den vägvisningsplan som togs fram under 2011. Huvudcykelnätet ska, i den mån det är möjligt, bestå av separerade gång- och cykelbanor och framkomligheten för cyklister prioriteras.

Dessa cykelbanor har bäst standard och prioriteras när det gäller drift och underhåll.

Lokalcykelnätet är till för cyklister som färdas kortare sträckor inom en stadsdel. Lokalnätet består av både gång- och cykelbanor och mindre gator där cykling sker i blandtrafik, som binder ihop målpunkter inom stadsdelen. Standarden ska vara god men prioriteringen av drift och underhåll något lägre än huvudcykelnätet.

Cykelvägnätet är generellt väl utbyggt i Skellefteå. Cykelvägnätet inom centralorten är uppbyggt så att huvudcykelnätet från de olika stadsdelarna sammanstrålar i centrum till Nygatan. Inom Skellefteå finns stråk i öst-/västlig riktning som sammanbinder centralorten med ytterområdena Bergsbyn, Ursviken, Stackgrönan och Skelleftehamn. Delar av dessa stråk är Trafikverket väghållare för.

### *Brister i cykelvägnätet*

De största bristerna utgörs av riskfyllda korsningar samt sträckor där cyklister och biltrafik blandas. Det är dessutom en brist att cyklister och fotgängare ofta delar på utrymmet, framförallt i Skellefteå centrum där fotgängarflödena är höga. Detta utgör ett problem för tryggheten, säkerheten och framkomligheten.

I Skellefteå centrum hänvisas även cyklister ofta till att dela utrymme med biltrafiken. Höga fordonsflöden och biltrafikens hastighet medför att många cyklister väljer att cykla på gångbanan de gånger det inte finns en separerad cykelbana. Huvudvägnätet för biltrafik, järnvägen och älven utgör barriärer för såväl fotgängare som cyklister. Separerade gång- och cykelförbindelser mellan centralorten och de västra byarna Lund, Klutmark, Myckle och Medle saknas. Brister finns också mellan centralorten och de östra stadsdelarna Bergsbyn, Ursviken och Skelleftehamn.

## Kollektivtrafik

### *Busstrafik*

2014 gjordes en kollektivtrafikutredning som resulterade i en stor omläggning av stadsbusstrafiken. Resandet har ökat som en följd av omläggningen.

Under 2017 genomfördes ännu en kollektivtrafikutredning vilket resulterade i ett nytt förslag till kollektivtrafiksystem. Förslaget innebär att stadsbusstrafiken koncentreras till tre linjer, till skillnad från dagens fyra, och ett bättre utbud med 15-minuterstrafik under stora delar av dagen. I maj 2018 beslutade kommunfullmäktige att kollektivtrafiken i Skellefteå kommun ska förändras och finansieras i enlighet med förslaget från och med hösten 2019. De nya snabba kollektivtrafikstråken med täta turer där resenären inte behöver tidtabell för styra sitt resande kommer att skapa en helt ny möjlighet och incitament för att välja buss istället för bil. En tillgänglig kollektivtrafik medför ökad självstän-

dighet och rörlighet för personer med funktionsnedsättning, äldre, barn och unga, kvinnor och grupper som inte har tillgång till bil.

### *Järnväg*

Vid norra Norrlandskusten finns det idag ingen sammanhållande järnväg. Syftet med Stambanan var i första hand för malm- och timmertransporter vilket bidrog till att den byggdes i inlandet.

1910 färdställdes Skelleftebanan som ansluter till Stambanan i Bastuträsk. Den är ett riksintresse för kommunikationer. 1990 la Statens Järnvägar ner persontrafiken på Skelleftebanan på grund av lågt resande och begränsad lönsamhet. Skellefteå är för närvarande den största svenska staden utan persontrafik på järnväg. Den enkelspåriga Skelleftebanan nyttjas nu för godstrafik. De närmsta städerna som har persontågtrafik är Umeå och Luleå.

Persontrafik på järnväg till och från Skellefteå kan endast ske med kompletterande trafik som bil eller buss. Av- och påstigning måste ske i Jörn, Umeå eller Bastuträsk. Det är ingen långsiktigt funktionell trafik. Behoven av regionförstoring och goda pendlingsmöjligheter är stora. Med funktionell järnvägstrafik kan de större städerna längs Norrlandskusten tillsammans förbättra både arbetsmarknaden och utbildningsförutsättningarna. Järnvägen mellan Bastuträsk och Skelleftehamn ansluter till Skellefteå tätort väster om Mobacken. I Degerbyn passerar järnvägen genom industriområdet och går sedan parallellt med Järnvägsleden.

I centrum utgör järnvägen och Järnvägsleden en barriär och gräns till stadsdelen Norrböle. Det finns en gångtunnel under järnvägen öster om järnvägsstationen samt en passage i plan längs Lasarettsvägen. Planskilda passager finns även längs med E4. Gångtunneln kompletterades under 2011 med en hiss vilket förbättrat tillgängligheten för människor med rörelsenedsättning.

Vid Morön viker järnvägen av från Järnvägsleden ner mot älven. Järnvägen går genom hela Bergsbyn och ansluter återigen till Järnvägsleden i Ursviken ut mot Skelleftehamn. I Bergsbyn, Ursviken och Skelleftehamn är järnvägen en barriär som påverkar kontakten med älven och tillgängligheten inom stadsdelarna negativt. I Skellefteå finns det ett par industrispår kopplade till banan varav tre är större terminalområden. Ett finns på Hedensbyn och två i Skelleftehamn. Övriga anslutningar/terminaler utmed järnvägen i Skellefteå tätort är Skellefteå gamla station, samt två mindre stickspår väster om denna.

### *Norrbotniabanan – viktig för kommunens och regionens utveckling*

Norrbotniabanan är en ny, 27 mil lång, järnväg som planeras i kustnära läge mellan Umeå och Luleå. Den ska bilda en ny effektiv transportlänk i norra Norrland ända upp till finska gränsen. Norrbotniabanan ska kopplas samman med Ådalsbanan och Botniabanan i söder samt med Haparandabanan och är avgörande för hela regionens långsiktiga utveckling. Att verka för att Norrbotniabanan byggs är ett prioriterat mål i strategin Skellefteå 2030. Norrbotniabanan är viktig för Sverige och hela Europa, inte minst för att Sverige tillsammans med EU ska nå sina klimatmål. Norrbotniabaneledaren är av riksintresse.

Överföringen av persontrafik och godstransporter från väg till järnväg kommer att medföra positiva miljöeffekter i form av minskade koldioxidutsläpp och säkrare transporter. Godstransporterna kommer att effektiviseras på ett avgörande sätt. För framtiden är Norrbotniabanan en förutsättning för ett konkurrenskraftigt näringsliv i norra Sverige.

Norrbotniabanan medför viktiga positiva effekter för den regionala utvecklingen. De ökade kommunikationsmöjligheterna innebär att orterna längst norrlandskusten binds samman till en större region. Det stärker möjligheterna till utbyte och samarbete mellan orterna. Regionens arbetsmarknader kan komplettera varandra och kompetensförsörjning underlättas både för näringslivet och för den offentliga sektorn.

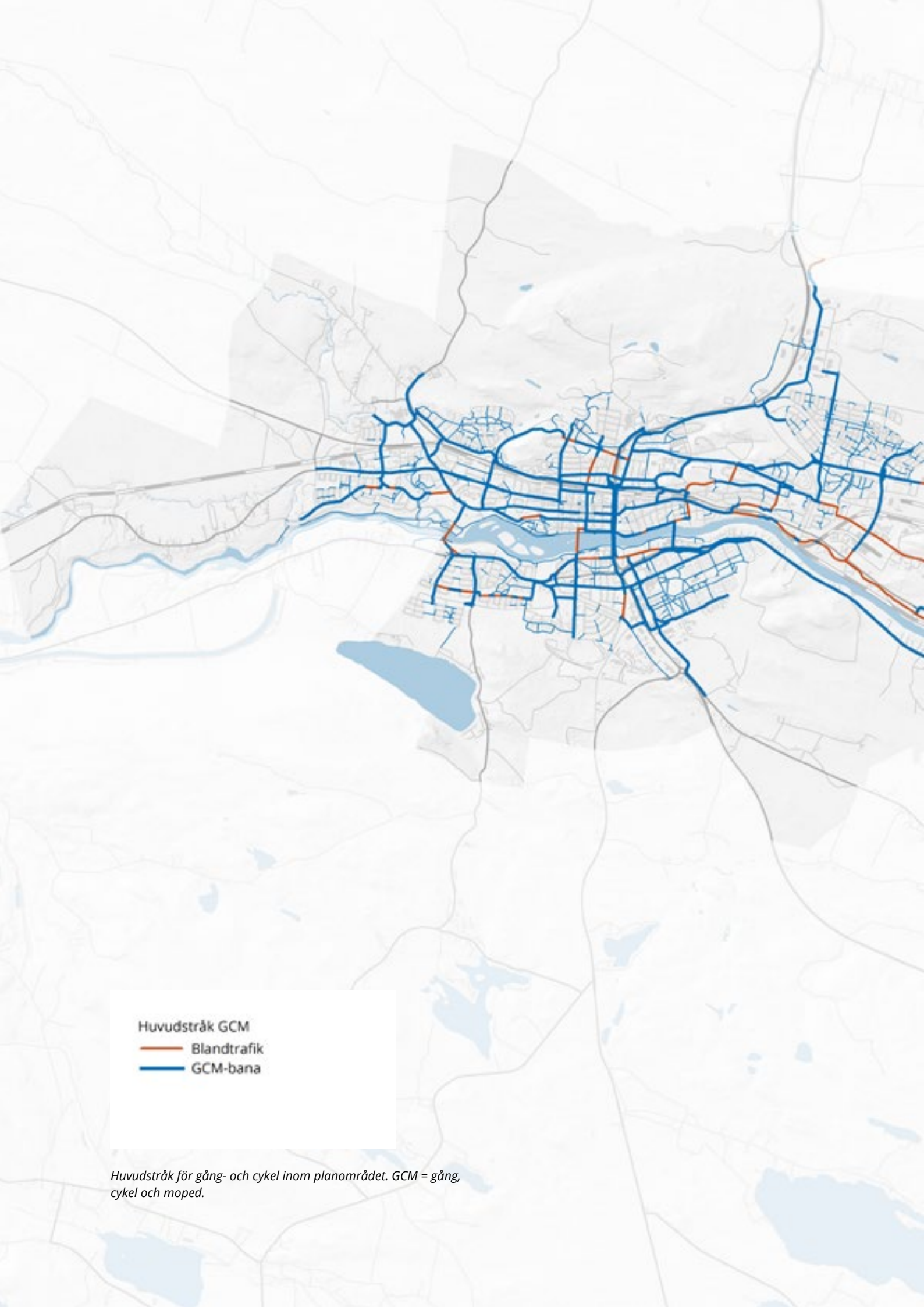
Under sommaren 2018 fattade regeringen ett slutgiltigt beslut om den nationella transportplanen för de kommande 10 åren. Planen medger att första etappen av Norrbotniabanan, Umeå – Skellefteå, byggs under planperioden. De tre delprojekten Umeå, Robertsfors och Skellefteå kommer att arbeta parallellt med sina planer. Inom Skellefteå kommun sträcker sig planerna från kommungränsen i söder fram till Skellefteå centrum.

I Hedensbyn planeras en lokvändning med koppling mot godsterminalen i Skelleftehamn.

Trafikverkets förslag till järnvägsutformning har inneburit att korridoren från den översiktliga utredningen har kunnat minskas. Det innebär att kommunens samordning med övriga planeringsfrågor förenklas något.

### **Biltrafiknät**

Biltrafiknätet består av ett övergripande huvudvägnät, ett huvudnät och ett lokalnät. Det övergripande huvudvägnätet utgörs av de större vägarna som leder in till staden och de centrala delarna och genomfarterna. Det övriga huvudvägnätet består av huvudgator som sammanbinder stadsdelar inom staden. Lokalnätets syfte är främst att leda trafiken inom ett område.



Huvudstråk GCM

-  Blandtrafik
-  GCM-bana

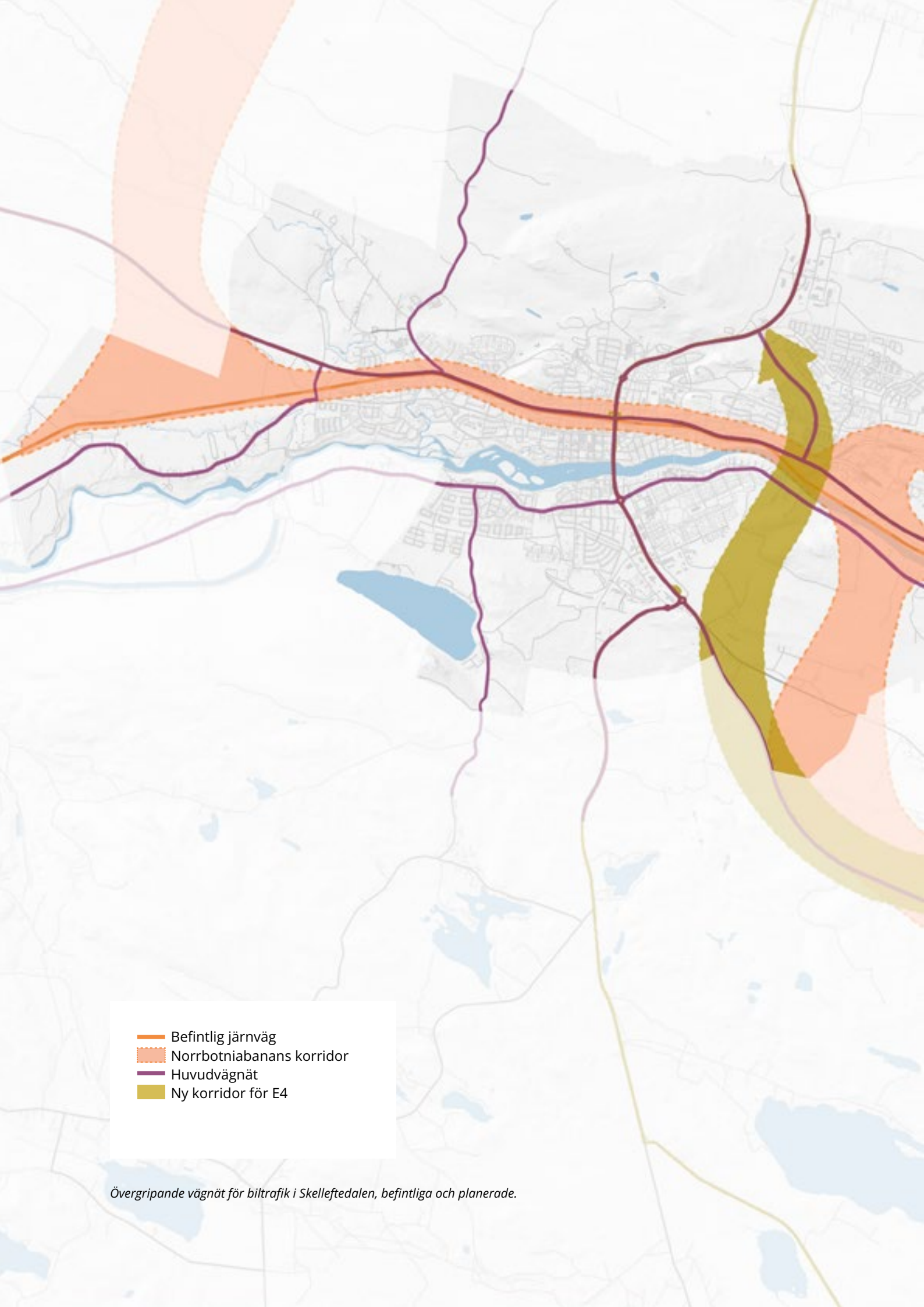
*Huvudstråk för gång- och cykel inom planområdet. GCM = gång, cykel och moped.*



# Huvudstråk för gång och cykel



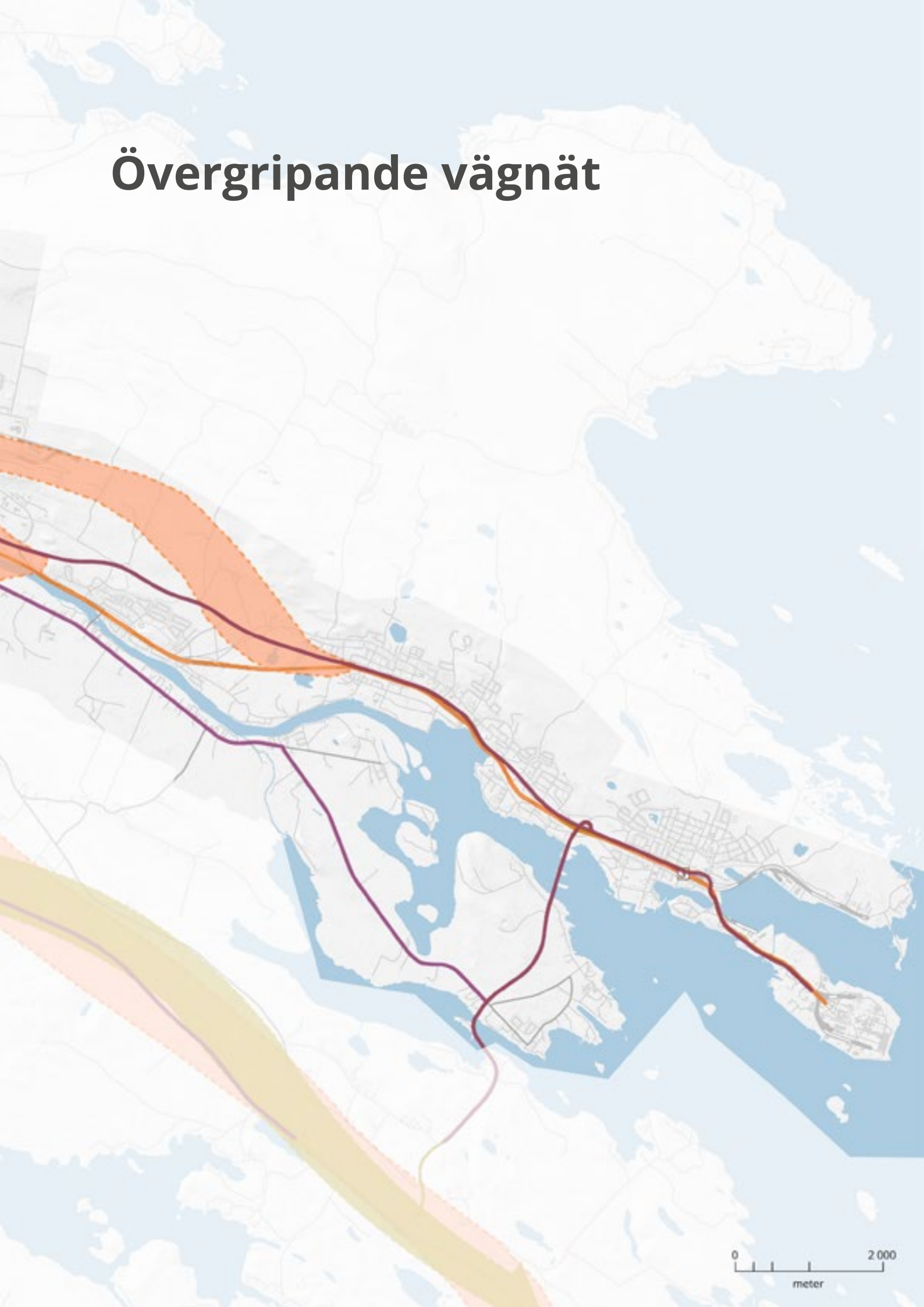
0 2000  
meter



- Befintlig järnväg
- Norrbotniabanans korridor
- Huvudvägnät
- Ny korridor för E4

Övergripande vägnät för biltrafik i Skellefteå, befintliga och planerade.

# Övergripande vägnät



0 2 000  
meter

#### Övergripande huvudvägnät

E4 i nord-sydlig riktning och väg 95/372 i öst-väst riktning fungerar både som genomfarter i staden och som infarter till stadens centrala delar. Det leder till stora trafikvolymerna på vägarna. Eftersom att Skellefte-dalen har centralt lokaliserade trafikleder är staden lättillgänglig och målpunkter kan enkelt nås från alla håll. En baksida av det är att de stora trafikvolymerna skapar tydliga barriärer som delar staden. Dessa barriäreffekter märks framför allt när biltrafiken ökar och belastningen på korsningarna blir större.

#### E4 (riksintresse)

Den nationella Europavägen 4 (E4) som korsar Skellefte-dalen belastas av höga trafikflöden och utgör en stor barriär som gör det svårt och otryggt för gående och cyklister att röra sig i och genom de centrala delarna av Skellefteå. Biltrafiken ger även upphov till luftföroreningar och buller som påverkar hälsa och miljö negativt.

#### Järnvägsleden (väg 95/372) (riksintresse)

Järnvägsleden som heter väg 95 väster om E4 och väg 372 österut är regionens viktigaste led i öst-västlig riktning och har stora pendlingsströmmar. Vägen är en viktig transportled och turistväg och har dessutom en viktig funktion i stadens trafiknät. På Sjungande dalen ansluter Gamla Kågevägen (väg 860) som är en infart från orter norr om staden. I väst ansluter Mycklevägen (väg 855) som är en infart från byarna i väst.

Järnvägsleden har stora brister i trafiksäkerheten för alla trafikantslag. Detta gäller framförallt i ett antal plankorsningar där även oreglerade gång- och cykelpassager finns. Två korsningar längs med väg 372 har byggts om till cirkulationsplatser och ännu en korsning planeras byggas om till cirkulationsplats under 2019. Ombyggnationerna har lett till positiva effekter på miljö, transportkvalitet, trafiksäkerhet och tillgänglighet. Stora brister kvarstår dock längs med delar av väg 95/372.

#### Skrämträskvägen (väg 814)

Skrämträskvägen fungerar som genomfart/infart till centralorten för biltrafik och utgör tillsammans med väg 829 det viktigaste transportstråket inom Skellefte-dalen i öst/västlig riktning söder om älven. Vägen börjar vid E4 strax söder om älven och passerar genom Sörböle och Sunnanå och vidare västerut. På Sunnanå ansluter Falkträskvägen (väg 816) som är en lokal huvudgata och en infart från byar söder om staden.

#### Anderstorpsleden/Bockholmsvägen (väg 829)

Vägen fungerar som infart/genomfart till centralorten för biltrafik. Väg 829 fungerar som en länk mellan E4 och Sundgrundsleden. Vägen förbinder även Bergsbyn, Ursviken och Skelleftehamn med stadsdelen Anders-torp och dess handelsmålupunkter.

#### Sundgrundsleden (väg 827) (riksintresse)

Sundgrundsleden förbinder E4 med väg 372 och Skelleftehamn. Den går över älven mellan Örviken och Skelleftehamn. En stor del av de fordon som trafikerar vägen utgörs av tunga transporter till Skelleftehamn och Hedensbyn. Sundgrundsleden fungerar som förbifart för farligt gods. De oskyddade trafikanterna som färdas mellan Örviken och Skelleftehamn är hänvisade till att färdas på körbanan tillsammans med lastbilar och bilar.

#### Burträskvägen (väg 364) (riksintresse)

Väg 364 fungerar som infart till staden söderifrån för biltrafik och ingår i det övergripande huvudvägnätet. Vägen ansluter till E4 vid cirkulationsplatsen på Hammarängen. Vägen fångar upp resor och transporter i nord-sydlig riktning parallellt med E4 och har omfattande arbetspendling mellan främst Skellefteå och Burträsk. Vägen fungerar även som länk mellan E4 och väg 774 som är tillfartsväg till flygplatsen.

#### Östra leden

Östra leden som går i nord-sydlig riktning förbinder E4 med Torsgatan och väg 372 och utgör en länk i det övergripande huvudvägnätet. Korsningen Östra leden/Torsgatan är en olycksdrabbad korsning. Trafiksäkerhetsbegränsande åtgärder i form av sänkt hastighetsbegränsning och siktröjning, har genomförts. Korsningen har dock fortsatt att vara en av kommunens mest olycksdrabbade korsningar. På grund av höga trafikmängder på Torsgatan har korsningen med dagens utformning en olämplig trafikfördelning.

#### Broar

Skellefteälven utgör en barriär och broförbindelserna mellan de norra och södra stadsdelarna utgör därför viktiga stråk. I Skellefte-dalen finns 5 broar för motorfordonstrafik och en bro för gång- och cykeltrafik:

- Lejonströmsbron (enkelriktad växelvis med skyttelsignal)
- Parkbron (enkelriktad i norrgående riktning)
- Viktoriabron (fyra körfält)
- Älvsbackabron (gång- och cykelbro)
- Bergsbybron (två körfält)
- Sundgrundsbron (två körfält)

Strukturen påverkar folks resemönster och många måste färdas längs med älven till de få förbindelserna över älven. Lejonströmsbron och Parkbron har inskränkningar på fordonsbredd, tillåtna axeltryck och körriktning. Det medför att huvuddelen av trafiken i nord-sydlig riktning måste passera älven på Viktoriabron, med medföljande problem som exempelvis dålig luftkvalitet.

Öster om Viktoriabron finns två förbindelser över älven; Bergsbybron och Sundgrundsbron. Bergsbybron ligger cirka 6,5 km öster om E4 och har en viktig funktion som passage över älven för många dispenstransporter. Sundgrundsbron går över älven mellan Örviken och Skelleftehamn, ca 13,5 km öster om E4. Båda broarna saknar separering av oskyddade trafikanter.

#### *Brister i biltrafiknätet*

Biltrafiken medför miljöproblem, främst buller, emissioner och vibrationer. Huvudvägnätet utgör i många fall också barriärer för oskyddade trafikanter. I Skellefteå centralort finns endast en fullgod förbindelse för biltrafik över Skellefteälven och det är Viktoriabron på E4. På grund av inskränkningarna på Lejonströmsbron och Parkbron måste huvuddelen av trafiken i nord-sydlig riktning passera älven på Viktoriabron. Det leder till stora trafikmängder med stort inslag av tunga transporter i de centrala delarna.

E4 och väg 95/372 är regionens viktigaste stråk för person- och godstransporter och passerar genom centrala Skellefteå. Väg 95/372 Järnvägsleden passerar E4:an planskilt. Det saknas dock anslutning från E4 till väg 95/372 för trafikanter som kommer på E4:an norrifrån. Samma sak gäller för de trafikanter på väg 95/372 som skall norrut på E4. Dessa trafikanter måste i stället nyttja det lokala gatunätet som i flera avseenden inte är anpassat för denna trafik som även har stora inslag av tung trafik. Befintliga anslutningar från E4 till väg 95/372 har brister i trafiksäkerhet och framkomlighet.

Avsaknaden av ett funktionellt övergripande vägsystem avseende goda kopplingar mellan de viktigaste transportstråken innebär långsiktigt en begränsande faktor för Skellefteås utveckling.

Dagens trafiksystem kännetecknas av att bilen tar stort utrymme i stadens centrala delar. Många gator är utformade utifrån bilens behov av framkomlighet och cyklisternas behov av framkomlighet och säkra färdvägar har länge varit underordnat. Även för fotgängare finns behov av bekvämare och säkrare färdvägar. Norra Järnvägsgratan, Kanalgratan och E4 har stora brister ur miljösynpunkt (buller, luftkvalitet), framkomlighet och trafiksäkerhet och gatorna utgör barriärer för gång- och cykeltrafikanter som färdas till och från Centrala stan.

De stora trafikmängderna på E4 medför att små störningar i trafiken kan orsaka långa köer söderifrån. Redan med dagens trafikmängder uppstår det periodvis problem med framkomligheten i form av långa köer under de mest belastade timmarna, vilket begränsar tillgängligheten till centrum. Den bristande framkomligheten drabbar även kollektivtrafiken. Anslutningarna

från E4 in mot centrum är hårt belastade. Trafiksituationen innebär att vissa gator har stora trafikmängder med olägenheter som följd; trafikbuller, höga halter av bilavgaser, barriäreffekter och olycksrisker.

För att avlasta stadens trafiktryck och särskilt i centrum kommer en ny bro i den västra delen av centrala stan att byggas. Projektering för bron är påbörjad och preliminär byggstart är 2020-21. Den planerade bron är tänkt som en del av stadens lokala trafiknät och ska fungera för biltrafik, kollektivtrafik samt gång- och cykeltrafik. Den ska ersätta Parkbron som bilbro samt i viss mån avlasta Lejonströmsbron. Med den nya bron blir det möjligt att omvandla Parkbron för enbart för gång- och cykeltrafik. Den nya bron kommer även att skapa förutsättningar för andra åtgärder i syfte att minska onödigt biltrafik i centrum.

## **Tillgänglighet**

I centrum färdas många personer med nedsatt syn- och rörelseförmåga. Dessa trafikanter är beroende av att gångbanorna är fria från hinder. Det är därför särskilt viktigt att minimera konfliktrisker med andra trafikantgrupper som cyklister och bilförare. Tillgänglighetsanpassning av gångstråk med ledstråk, anpassade passager och borttagande av enkelt avhjälpna hinder har påbörjats men fortfarande finns en hel del kvar att göra innan Centrum är tillgängligt och användbart för alla oavsett funktionsvariation.

## **Parkering**

### *Cykelparkering*

Behovet av parkeringsplatser för cyklar är störst i Skellefteå centrum. I Skellefteå centrum finns cirka 1300 platser i permanenta cykelställ. Dessa parkeringsplatser är otillräckliga under sommarhalvåret. En stor del av cykelparkeringarna används av de som cyklar till sina arbetsplatser. Cyklarna är därför ofta parkerade hela dagen och blockerar parkering för tillfälliga besökare. Det finns därför en konkurrens om cykelparkeringar i centrum.

Ett problem i centrum är att det av utrymmesskäl är svårt att tillgodose behovet av cykelparkering på alla platser. Det är därför viktigt att cykelparkeringens ytbehov beaktas i fortsatta studier. Det är även viktigt att cykelparkeringen och dess placering inte ger upphov till barriäreffekter i stadsrummet.

### *Bilparkering*

I Skellefteå centrum finns en stor andel allmänt tillgängliga parkeringsplatser på gatumark och i parkeringshus. I Centrala stan finns det sex parkeringshus för besöks-parkering och ett sjunde byggs. Alla parkeringshus utom Ekorren ligger helt under marknivå. Majoriteten



*Port of Skellefteå och industrihamnen vid Rönnskärsverken är av stor betydelse för den regionala näringslivsutvecklingen.*

av centrumgatorna erbjuder parkeringsmöjligheter längs med gatan och ett antal större markparkeringar på obebyggda eller delvis obebyggda tomter finns (exempelvis CK-parkeringen). Tillgången på parkeringsplatser för besökare på markparkeringar är begränsad inom kvartersmark.

#### *Moped- och motorcykelparkering*

Efterfrågan på parkeringsplatser för mopeder och motorcyklar har ökat. Särskilt anordnade parkeringsplatser för mopeder och motorcyklar finns för närvarande endast i Centrala stan på CK-parkeringen samt inom Campusområdet.

## Godshantering

### *Port of Skellefteå*

Ungefär en tredjedel av godstransporterna inom Sverige sker med sjöfart och utrikes utgör sjöfarten en ännu större andel av godstransporterna, ca 95 %. Sjöfartens potential är stor på grund av möjligheten att transportera stora mängder gods miljövänligt, genom fossilfria bränslen. För norra Sverige är sjöfarten med väl fungerande hamnar och farleder mycket viktiga för basindustrierna som ger viktiga exportinkomster till landet.

Sjöfarten till och från Skellefteå kommun är helt koncentrerad till Port of Skellefteå och industrihamn vid Rönnskärsverket. Den allmänna hamnen etablerades år 1912 och där har sjöfartsverksamhet bedrivits sedan etableringen med en ständig utökning av trafiken, till följd av en ökad efterfrågan på sjötransporter. Hamnområdet är av stor betydelse för den regionala utvecklingen av industri, handel och offentlig verksamhet. I anslutning till Skelleftehamn finns både en handelshamn som drivs av kommunen och en industrihamn. De ligger intill varandra och hanterar varje år cirka 2 miljoner ton gods tillsammans.

En stor del av verksamheten rör transporter för basindustrin och måste vara lokaliserad till Skelleftehamn. Ett par större industrier har egna transporter från delar av terminalen eller från anslutande stickspår. Godshanteringen till och från Rönnskärsverken sker idag via lastbil, båt och tåg/järnväg. De intermodala transportlösningar som skapas i mötet mellan järnväg, hamn och väg har lockat många företag att välja terminalen utanför Skelleftehamn framför orter med sämre transportmöjligheter, och med en byggnation av Norrbottenbanan spås hamnen få än större betydelse.

Port of Skellefteå utvecklas för att möta konkurrensen och även i framtiden vara en viktig länk i transportkedjan till och från Skellefteå. Hamnområdet expanderar och Skellefteå kommun investerar för att hamnen ska bli ett alternativ för fler och större fartyg. Havsbotten i hamnen kommer att underhållsmuddras, vilket inne-

bär att delar av botten schaktas och gör att större fartyg kan trafikera hamnen. Kommunen arbetar med att öka landytorna på norra sidan av hamnområdet där även nya lagringsytor och magasinlösningar kommer att färdigställas.

Kommunen ser över om det är möjligt att, med vissa åtgärder, låta 250 meter långa fartyg angöra hamnen. I anslutning till kajen finns också planer på att skapa ett industriområde för nyetableringar.

### *Gunsen*

På Gunsen i Bergsbyn finns en nedlagd godsterminal. Driften upphörde på grund av ändrade trafikupplägg under 90-talet. Vid den framtida dragningen av Norrbottenbanan genom kommunen och planområdet har det förts diskussioner om att utveckla godshanteringen i Skelleftehamn för att få bättre gemensamma vinster med den godshantering som sker idag.

## Genomförda trafikutredningar

### *Trafiknätsanalys*

Tekniska nämnden antog 1999 en trafiknätsanalys för Skellefteå centralort samt Bergsbyn, Ursviken och Skelleftehamn. I analysen redovisas dels de olika trafikanternas anspråk på trafiknätet (bilnätet, bussnätet, utryckningsnätet samt gång- och cykelnätet) dels de olika nätens kvalitet avseende tillgänglighet, framkomlighet, säkerhet och buller. Analysen ger en god överblick av stadens trafiknät och är till stora delar fortfarande aktuell (en uppdatering av vissa uppgifter är dock nödvändigt) och fungerar väl som planeringsunderlag.

### *Trafikmängder*

Kommunen genomför regelbundna trafikräkningar på ca 100 platser (50 platser/år) inom framförallt centralorten, men även på vissa större vägar i andra delar av Skellefteådalens. Det är framförallt på det övergripande vägnätet som dessa trafikräkningar genomförs. Trafikräkning sker förutom på de kommunala gatorna även på de större statliga vägarna. Utöver de regelbundna trafikräkningarna genomförs även särskilda räkningar vid behov på lokalgator.

Cykelflöden mäts årligen under barmarkssäsongen vid ca 25 platser längs huvudcykelnätet inom Skellefteå för att bland annat kartlägga hur många som cyklar och vilka målpunkter som genererar cykeltrafik. Vinterräkning sker årligen på ca 10 platser längs med huvudcykelnätet inom Centrala stan.

### *Resvanor*

Under 2003 genomfördes en resvaneundersökning i Skellefteådalens. Syftet med undersökningen var att ge underlag för en samplanering av bebyggelse och

trafik. Den visade hur boende inom Skellefteåområdet reser under vardagar, det vill säga förflyttningar mellan bostad arbetsplats, affärer med mera.

#### *Några resultat i sammandrag:*

Cirka 100 000 resor gjordes under undersökningsperioden. Skelleftebon gjorde vid undersökningstillfället 3,5 resor per dag. Resorna med egen bil dominerade stort följt av cykel och gång. Skellefteborna åkte lite buss (kollektivt), totalt bara 4 procent av alla resor.

Flest resor gjordes på morgonen och eftermiddagen/kvällen, det vill säga till och från arbetet. Val av färdmedel skiljer sig åt beroende på ålder, kön, sysselsättning och så vidare.

Flest resor gjordes till och från stadsdelen Centrala stan, 17 500 respektive 17 600. Till och från Anderstorp är till exempel motsvarande mängd bara hälften. Flest resor görs till och från stadsdelen Centrala stan, 17 500 respektive 17 600. Till och från Anderstorp är till exempel motsvarande mängd bara hälften. En ny aktuell resvaneundersökning saknas.

#### *Trafik och luftföroreningar*

Halterna av luftföroreningar är tidvis höga i centrala Skellefteå. Sämst är luften under vinterhalvåret. Utsläppen kommer nästan uteslutande från vägtrafiken och medför hälso- och miljöproblem. Den största källan till luftföroreningar i centrala Skellefteå är den lokala trafiken, inte minst den tunga trafiken. I samband med Trafikverkets vägutredning Skellefteåprojektet genomfördes emissionsberäkningar som visar att den tunga trafiken står för ca 70 % av kvävedioxidutsläppen på E4 men utgör bara cirka 10 % av det totala trafikflödet över Viktoriabron.

Luftföroreningssituationen i centrala Skellefteå har övervakats vid E4 sedan 2006. De mätningar som är gjorda visar att de nationella miljömålen för Renare Luft inte klaras och att vid vissa enstaka tillfällen överskrids också de nationella miljö kvalitetsnormerna. Detta har lett till att regeringen, på inrådan av Naturvårdsverket, har gett Skellefteå kommun i uppdrag att ta fram ett åtgärdsprogram som ska visa vilka åtgärder som kommunen och andra aktörer kan göra för att minska kvävedioxidhalterna. Åtgärdsprogrammet fastställdes av Länsstyrelsen 2010-12-20. Åtgärder för att förbättra förutsättningarna för gång-, cykel- och kollektivtrafik är centrala i åtgärdsprogrammet.

Inom ramen för programmet har kommunen utfört åtgärder beträffande beteendepåverkan, gång- och cykeltrafik, kollektivtrafik och vägtrafik. Uppföljningen visar på ett ökande cyklande och bussåkande medan biltrafiken ligger kvar på en relativt hög nivå. Programperioden för Renare stadsluft löpte ut 2015.

Utmed E4 genom centrala Skellefteå och på Kanalgratan mellan E4 och Stationsgatan är halterna av luftföroreningar som högst. I dessa områden måste man vara särskilt försiktig när ny bebyggelse planeras.

En förändrad bebyggelse kan innebära att gaturummets luftomsättning blir sämre och att den helt enkelt kommer att ventileras mindre. Följden av bebyggelsen kan då innebära att luften står mera stilla och föroreningshalterna ökar.

På grund av detta måste ett mer ingående beslutsunderlag tas fram för nya detaljplaner i de aktuella områdena. Detta ska visa vilka åtgärder som vidtas för att kunna påverka och underlätta ett uppfyllande av miljö kvalitetsnormerna.

#### *Skellefteåprojektet*

Vägverket påbörjade år 2005 en studie av vägtransport-systemet inom Skellefte dalen. År 2008 upprättades en förstudie för projektet, kallat Skellefteåprojektet. Syftet med förstudien var att ta fram ett eller flera alternativa förslag till utformning av det framtida vägtransportsystemet som skulle studeras vidare i en fortsatt planeringsprocess. I förstudien beskrevs ett stort antal tänkbara åtgärder för att förbättra transportsystemet i Skellefteå, och två systemalternativ för nord-sydlig och öst-västlig förbindelse genom centralorten redovisades. Parallellt med kommunens dåvarande översiktsplanearbete för Skellefte dalen fortsatte Trafikverket arbetet med Skellefteåprojektet med en vägutredning. Vägutredningens huvudsyfte var att skapa underlag för val av korridor för E4 genom centralorten. Utredningen visar att det är en flyttning av E4 från Centrala stan till ett läge vid Östra leden som sammantaget uppfyller projekt målen.

Under hösten 2012 skrev Trafikverket tillsammans med Skellefteå kommun under en avsiktsförklaring gällande genomförandet av Skellefteåprojektet som sträcker sig fram till och med år 2020. Syftet med avsiktsförklaringen var att klargöra finansieringen av E4 förbi Skellefteå och dess genomförande samt samordna och effektivisera arbetet för att nå en hållbar samhällsutveckling. I den gemensamma långsiktiga trafiklösningen för Skellefteå centralort ingick som en förutsättning att kommunen skulle bygga en ny bro i centrum för gång-, cykel- och biltrafik.

#### *Hastighetsöversyn*

I maj 2007 beslutade riksdagen att godkänna regeringens förslag om att införa nya hastighetsgränser. Det innebär att Trafikverket, länsstyrelserna och kommunerna har rätt att införa hastighetsgränser i intervaller om 10 kilometer i timmen, från 30 till 120 km/timme. Trafikverkets önskan är att så många kommuner





*Skellefteå kommuns utveckling mot ökad befolkning kräver en omställning i rese- och transportmönster. Delar av nuvarande bilresor behöver ersättas med kollektivtrafik eller cykelresor.*

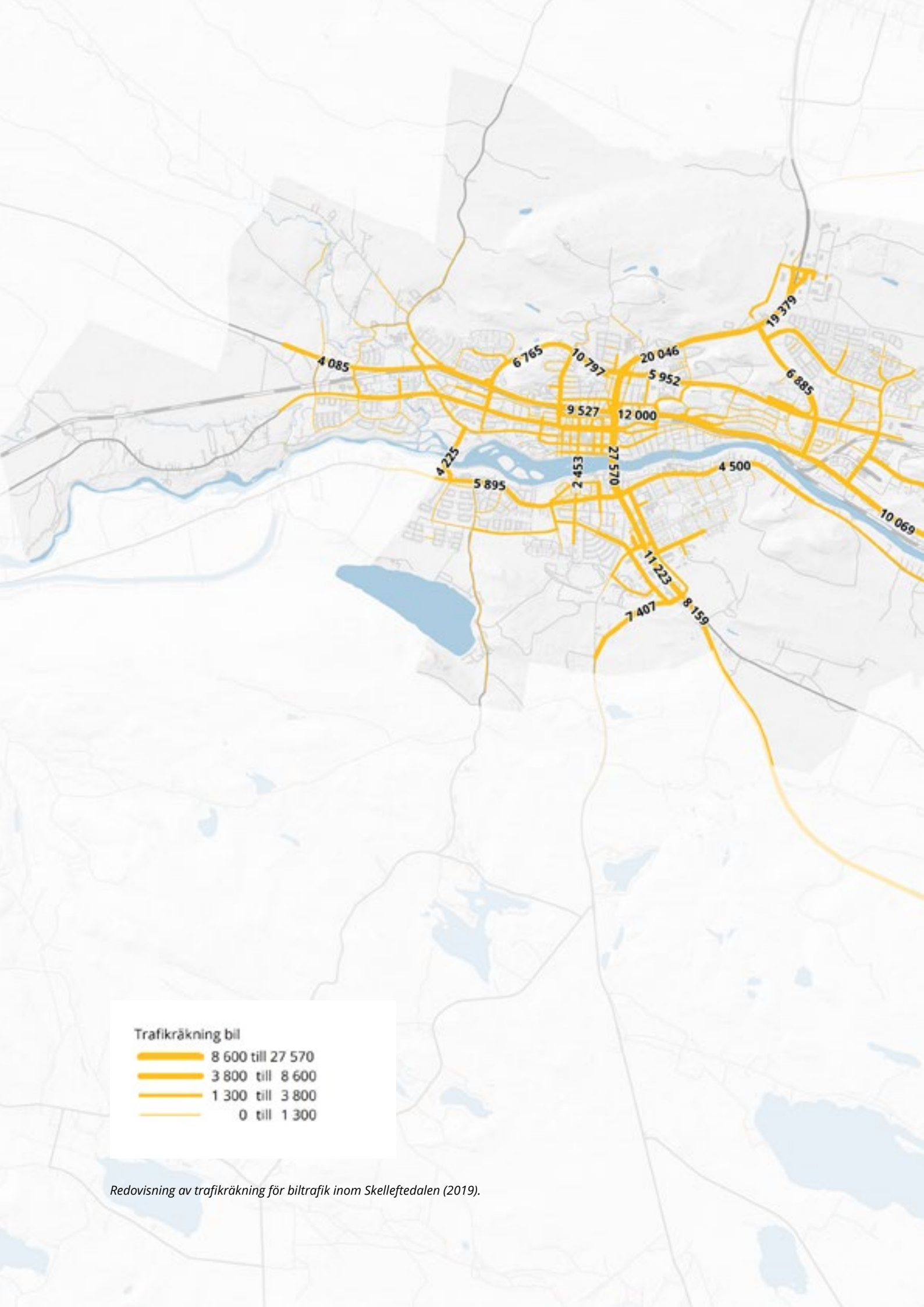
som möjligt tar fram en hastighetsplan. Tekniska nämnden antog den 23 maj 2016 "Hastighetsplan 2016 – Rätt fart i Skellefteå" som riktlinje för framtida hastighetsändringar i kommunens tätbebyggda områden.

## **Anpassning av rese- och transportsystemet**

Skellefteåkommuns utveckling mot ökad befolkning, mer bostäder och arbetsplatser innebär också ökade behov av rese- och transportmöjligheter. Som framgått har Skellefteå en bra infrastruktur samtidigt som det finns tydliga kapacitetsbrister och omställningsbehov på inom flera transportslag och områden.

Rese- och transportmönster tar tid att ändra och att genomföra ny infrastruktur tar ännu längre tid. Skellefteå kommun måste därför driva ett driva på för en omställning där delar av nuvarande bilresor ersätts med kollektivtrafik eller cykelresor. På samma sätt måste delar av nuvarande godstransporter ersättas med sjöfart och järnvägstrafik. En del av godstransporterna på väg kan också styras till alternativa vägar och tidsstyras av kunder. Det gäller exempelvis både livsmedelsvaror till butik och transporter av material för byggprojekt.

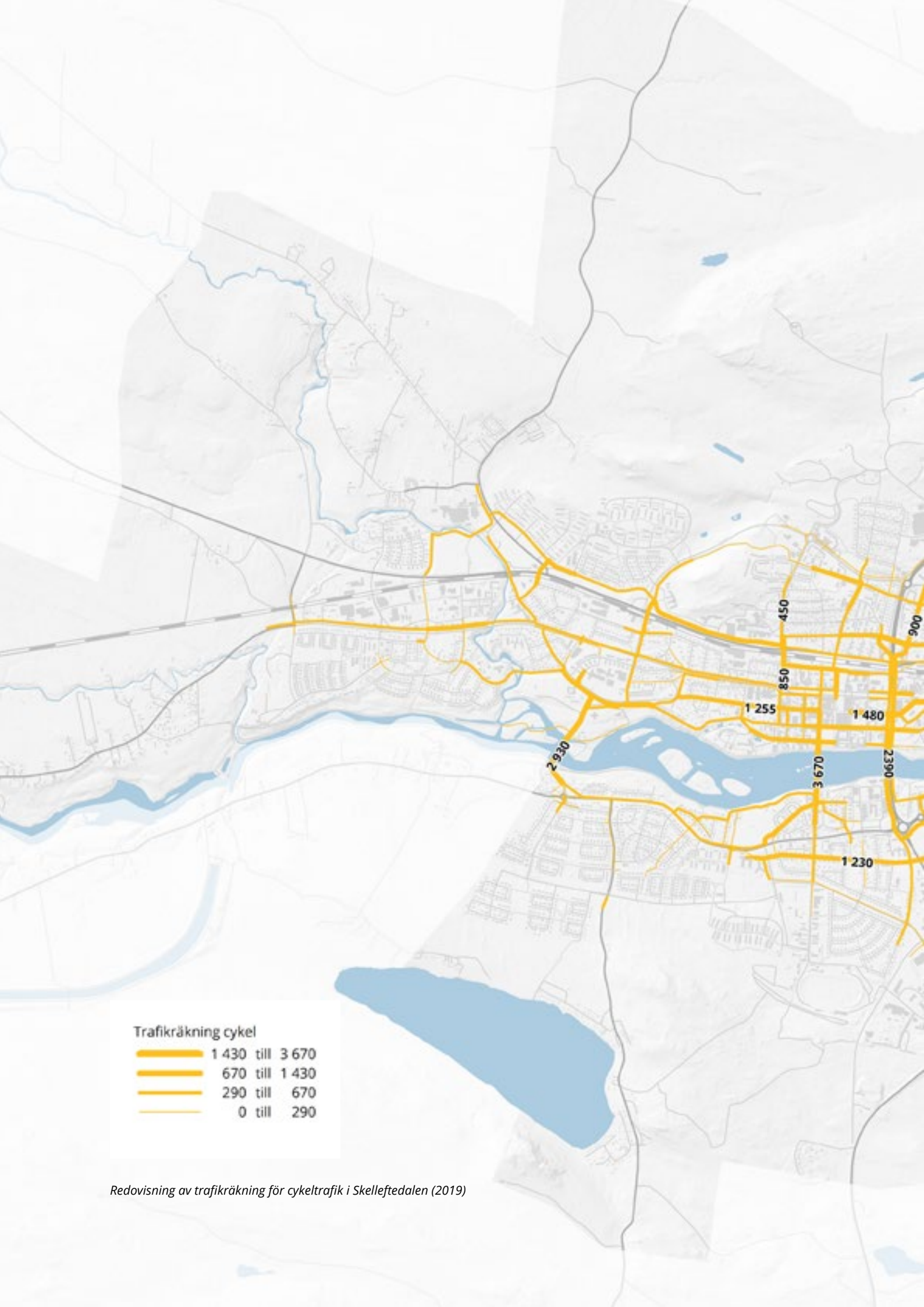
I Skellefteå är E4 genom Central stan den i särklass mest trafikerade vägsträckan. En samhällsexpansion innebär att belastningen kommer att öka på sträckan och därför är en anpassning av trafiken särskilt viktig.



Redovisning av trafikräkning för biltrafik inom Skellefteå (2019).

# Trafikräkning bil





Redovisning av trafikräkning för cykeltrafik i Skellefteå (2019)

# Trafikräkning cykel



0 1000  
meter

## Teknisk försörjning

### Vatten och avlopp

Sent på hösten 1895 kunde Skellefteå stads boende för första gången vrida på sina vattenkranar och få friskt vatten direkt in till sina hus. Från det första beslutet att förse staden med vattenledning till idag har systemet utvecklats för att kommunen på bästa sätt ska försörja Skellefteborna med gott dricksvatten samt kunna omhänderta och rena avloppsvatten (spill- och dagvatten). VA-ledningsnätet har gått från några enstaka kilometer till att omfatta hundratals kilometer – bara i Skellefte dalen.

Samhällsbyggnadsnämnden är huvudman för Skellefteå kommuns allmänna va-anläggningar. Det innebär bland annat ansvar för allmänna vattentjänster inom kommunens upprättade verksamhetsområden för VA. De allmänna vattentjänsterna består av tre delar

1. leverans av dricksvatten
2. avledning och rening av spillvatten
3. avledning av dagvatten.

Omfattningen av kommunens verksamhetsområde för VA beslutas av Kommunfullmäktige. Den kommunala va-verksamheten regleras i stora delar av "Lag (2006:412) om allmänna vattentjänster".

### Dricksvatten

Inom planområdet försörjs invånare och näringsliv av två vattenverk. Majoriteten får sitt dricksvatten från Abborren som ligger vid Nordanå. I centralortens västra delar levereras dricksvattnet från Slind. En ny vattenförsörjning för Skellefteå centralort med omkringliggande samhällen är under uppbyggnad och beräknas kunna leverera dricksvatten till va-kunderna år 2020. När den tas i bruk ska Abborren avvecklas.

De få hushåll inom planområdet, som inte omfattas av kommunens va-verksamhetsområde, tar vatten från egna vattenbrunnar och har även egna avloppslösningar

### Spillvatten

Avloppsvatten kan ses som ett samlingsnamn för dag- och spillvatten. Spillvatten är disk-, toalett- och duschvatten motsvarande vatten från industrier. I Skellefte dalen samlas det upp i spillvattenledningar till kommunens avloppsreningsverk på Tuvan, där vattnet renas för att kunna föras ut till Skellefteåälven och därefter Botten viken som är den slutliga recipienten. Nya bostäder och verksamheter ansluts successivt till spillvattennätet. Kommunens intentioner är att utforma va-ledningsnätet så energieffektivt som möjligt, helst med så kallade självfallsledningar. Med jämna mellanrum behövs dock avloppspumpstationer för att föra avloppsvattnet vidare mot Tuvan.

### Dagvatten

Dagvatten består av nederbördsvatten, i form av regn eller avsmält snö, spolvatten eller framträngande grundvatten som tillfälligt rinner av hårdgjorda ytor såsom asfalterade vägar, hustak, byggnadsfasader eller fordon. Det handlar alltså om tillfälligt förkommande vatten avrinnande på mark som inte är täckt av vatten i normala fall, framförallt inom tätbebyggelse och på större vägar utanför tätbebyggda områden. Dagvatten kan tas om hand i öppna eller slutna system.

På naturliga marker, utan hårdgjorda ytor, kan vattnet renas genom att infiltrera ned genom jordlagren. När städer och vägar byggs minskar de gröna ytorna som kan sköta denna naturliga reningsprocess. I och med att samhället byggs ut med tätare bebyggelse ökar andelen hårdgjorda ytor där vattnet inte kan infiltreras och renas. Detta i kombination med ett förändrat klimat med ökad nederbörd ökar risken för översvämningar och andra konsekvenser som följd.

Att lösa dagvattenfrågan är en förutsättning för att nya bostadsområden ska kunna växa fram. Detta är viktigt vid all förtätning och exploatering av redan befintliga områden, eller där nya områden ansluts till redan befintliga områden. Ovanstående är särskilt aktuellt inom planområdet för den fördjupade översiktsplanen för Skellefte dalen.

I syfte att arbeta samordnat och gemensamt inom Skellefteå kommun har kommunfullmäktige beslutat om en dagvattenstrategi, som har tillämpats allt sedan fullmäktiges beslut 2014.

### Ansvarsfördelning

Huvudmannen (Samhällsbyggnadsnämnden) har ett ansvar att utforma och dimensionera det allmänna va-ledningsnätet efter de riktlinjer och krav som fastställts i branschorganisationen Svenskt Vattens publikationer, och i den rättspraxis som utvecklats med anledning av juridiska domar i Mark- och miljödomstolen (tidigare Statens Va-nämnd). Huvudmannen har rätt att ställa krav på fastighetsägarna vad gäller spillvattnets och dagvattnets innehåll och egenskaper vid den så kallade förbindelsepunkten, det vill säga den juridiska gräns som skiljer fastighetsägarens va-ledningsnät från det kommunala allmänna va-ledningsnätet.

Vilka gränsvärden och krav som fastighetsägaren är skyldig att följa, framgår av Samhällsbyggnadsnämndens (dåvarande Tekniska nämnden) beslutade varningslista avseende spillvatten, och för dagvatten i den av Kommunfullmäktige beslutade dagvattenstrategin.

## Avfall

### Allmänt

Genom att arbeta avfallsförebyggande och på bästa sätt ta hand om det avfall som trots allt uppstår - kan vi spara naturens resurser. Varje människa genererar avfall varje dag, hela livet. Hur vi hanterar avfallet är därför en viktig fråga för samhället. För bara 60-70 år sedan handlade avfallshanteringen om att göra sig av med avfallet. Syns det inte så finns det inte. I dagens samhälle har avfallshanteringen utvecklats till att ta hand om olika typer av avfall för att återvinna och återföra till kretsloppet. Även om utvecklingen går åt rätt håll genererar vi mer och mer avfall och mängderna beräknas fördubblas från dagens nivå till år 2050, enligt branschorganisationen Avfall Sveriges prognoser.

Kommunen ansvarar för insamling och omhändertagande av hushållsavfall och jämförligt avfall från verksamheter. Avfall som hämtas vid fastighet består av restavfall och organiskt avfall.

Kommunfullmäktige antog 2018 en ny avfallsplan. Den utgör tillsammans med avfallsföreskrifterna den kommunala renhållningsordningen som ska finnas för varje kommun enligt 15 kap 41 § miljöbalken (1998:808). I avfallsplanen redovisas tre övergripande visionära mål:



### *Klättra upp för avfallstrappan*

En viktig utmaning för ett hållbart samhälle är att minska avfallet, inte bara att effektivisera hanteringen av det. Avfallstrappans översta steg handlar därför om att minimera eller förebygga avfall. Därefter kommer stegen återanvända, material-återvinning, energiutvinning och till sist deponering/nedskräpning. Vi måste därför klättra upp för avfallstrappan.

### *Förebygga resursslöseri*

Genom att blicka upp för avfallstrappan kan resurser sparas och användas mer effektivt. Att förebygga resursslöseri är därför en viktig utmaning inom hållbar utveckling och avgörande för en cirkulär ekonomi. I hållbar utveckling ingår ekonomisk, social och ekologisk hållbarhet.

### *Minska hushållsavfallets farlighet*

Kvicksilver, lysrör, batterier, elektronik och andra farliga material och ämnen slängs i hushållens avfallskärl och hamnar därefter i förbränningsugnen.

Förutom att de kan förstöra förbränningsprocessen och förorena restprodukten så förorenas även vår miljö. Målet handlar därför om att minska farligheten på avfallet och inte sprida föroreningar i naturen.

### *Avfallsanläggningar*

Vid Degermyrans avfallsanläggning finns en deponi för så kallat icke farligt avfall och inert avfall. Vid anläggningen sker även omlastning av det inhämtade hushållsavfallet och det jämförliga avfallet från verksamheter. Det så kallade restavfallet körs till anläggning för avfallsförbränning, där elkraft och fjärrvärme produceras.

Det organiska avfallet körs till avfallsverksamhetens biogasanläggning på Tuvan. Genom förbehandling och rötning av avfallet kan rågas av metan utvinnas. Rågasen renas sedan till fordonsgas, som används i bl.a. kommunens egna tjänstefordon samt i Skellefteå Buss stadsbussar.

I dag finns ett kommunalt tankställe för fordonsgas i stadsdelen Norrböle och ett vid biogasanläggningen. Dessutom driver företaget Skelleftebränslen AB en tankstation för bl.a. fordonsgas, placerad efter Gymnasievägen.

En överföringsledning för fordonsgas har anlagts mellan biogasanläggningen på Tuvan och kommunens etablering på Hedensbyn (kv. Fabriken). Denna överföringsledning kommer i sin tur bl.a. att möjliggöra långsamtankning av ett 30-tal stadsbussar.

Inom planområdet för Skellefteå kommun finns även två bemannade återvinningscentraler, på Degermyrans avfallsanläggning samt i Ursviken.

Vid dessa bemannade återvinningscentraler kan privatpersoner kostnadsfritt, och verksamheter mot en avgift, lämna sitt avfall. Nästan allt avfall som uppstår i hemmet eller i verksamheten kan lämnas vid återvinningscentralen. Det gäller även miljöfarligt avfall.

### *Återvinningsstationer för avfall med producentansvar*

Det råder så kallat producentansvar på bl.a. returpapper, bilar och bildäck, metall- glas- och plastförpackningar samt elektroniska produkter. Producentansvar innebär att det är producenternas ansvar att ordna med system lämpliga för återvinning. På flera ställen i Skellefteå kommun finns därför återvinningsstationer för att underlätta avfallssortering för privatpersoner. Dessa återvinningsstationer är obemannade och återfinns ofta i närheten av större livsmedelsbutiker etc. Hantering av avfall med producentansvar ligger utanför den kommunala avfallsverksamheten.

## **Energiförsörjning**

### *Energiplan för Skellefteå kommun*

I enlighet med Energiplan för Skellefteå kommun (beslutad 2001) ska kommunen spara energi och på sikt övergå till att endast bruka förnyelsebar energi. Att skapa ett hållbart energisystem handlar i kort hand om att bygga ett system som inte kommer på kollision med de spelregler som gäller i naturen. Då krävs ett långsiktigt tänkande och ett tydligt agerande. Kommunens roll för att bidra till ett hållbart energisystem handlar mycket om att skapa de rätta förutsättningarna för privata initiativ. Förutom ramförutsättningarna som kan ges i en översiktsplan, bör en kommun även föregå med gott exempel samt aktivt sprida kunskap i ämnet. En av visionerna i dokumentet är att i samband med fördjupade översiktsplaner göra en uppvärmningsplan för att kartlägga framtida uppvärmningssätt och behov.

### *Energivision för Skellefteå 2025*

- Skellefteå är en fossilfri kommun. Olja och kol används inte för uppvärmning. Anläggningar för produktion av etanol, el och biogas eller annat alternativ tillgodoser behovet av drivmedel för transporter.
- Förekomst av spillvärme och överskottsvärme ska undersökas och där ekonomin så tillåter ska energin tillvaratas.
- De energiproduktionsmetoder som används orsakar inte utsläpp eller påverkan på luft, vatten och mark som överskrider vad naturen långsiktigt tål. Inte heller skadar de människors hälsa, den biologiska mångfalden eller rubbar naturens ekologiska balans.



Användandet av både förnyelsebara och icke förnyelsebara energikällor påverkar miljön och det är först under de senaste årtiondena som dessa problem uppmärksammats mera. Begrepp som luftföroening, skogsdöd och växthuseffekt har blivit mer och mer aktuella. Merparten av vår tids stora miljöaspekter har kopplingar till hur energi brukas, främst användningen av icke förnyelsebara energikällor.

Den energi som kommer från icke förnybara källor tas från ändliga resurser. Icke förnybara energikällor är kärnkraft, olja, kol och naturgas. Förnyelsebara energikällor ingår i naturliga kretslopp vilket genererar ett konstant flöde. Exempel på dessa energikällor är vattenkraft, solstrålning, vindkraft och bioenergi.

#### *Fjärrvärme*

Fjärrvärme är en storskalig metod för produktion och distribution av värme. Värmen produceras i en central produktionsanläggning och fördelas genom ett rörsystem till flerbostadshus, lokaler eller småhus, där den används för uppvärmning genom radiatorer och/eller för tappvarmvattenproduktion. Fjärrvärme bygger på skalekonomi, det vill säga att ett stort system levererar till många användare inom ett visst geografiskt område.

#### *Ledningssystem fjärrvärme*

I Skellefteå finns två nät för fjärrvärmeledningar. Ett i Skelleftehamn och Ursviken, med överskottsvärme från Rönnskär. Det andra i centrala stan och de västra stadsdelarna med värme från Skellefteå Krafts kraftvärmeverk. Näten är inte ihopkopplade men diskussion om detta pågår.

#### *Spillvärme i Skellefteå*

Den nya planerade industrietableringen på Hedensbyns industriområde avviserar att en större mängd spillvärme kommer att kunna tillgodogöras fjärrvärmenätet i centrala Skellefteå vid den planerade driftstarten 2020. Området kommer att byggas i etapper och spillvärmen kommer att utökas i och med det. Industriområdet ligger nära Hedensbyverket vilket underlättar distribution och samarbete.

På Rönnskärsverken pågår det löpande översyner om hur spillvärmen kan tas tillvara. Idag förbrukas all tillgänglig spillvärme vintertid i Skelleftehamn och Ursviken. Boliden AB arbetar med en utredning som visar att ca 50 MW kan frigöras om de närmaste planerna för Rönnskär genomförs. För att säkerställa att den ökade spillvärmertilgången ska kunna nyttjas så måste Skelleftenätet och Skelleftehamnsnätet byggas ihop. I fjärrvärmenätets ytterområden, (Möbacken, södra Sörböle, Solbacken och Sunnanå) finns det idag begränsningar i nätets rördimensioner. Beroende hur staden växer kan olika tekniska lösningar förstärka

nätet för att kunna erbjuda Fjärrvärme till nya etableringar och områden.

Produktionen till fjärrvärmenätet sker idag huvudsakligen från Hedensbyn. Där finns kapacitet att tillföra ca 150 MW värme till fjärrvärmenätet. Idag går Hedensbyverket för fullt vid kallare väderlek och då spetsas produktionen med andra anläggningar som finns på flera lokaliseringar i centrala Skellefteå. Produktionskapaciteten i nätet är anpassad efter dagens förbrukning och måste förstärkas om utbyggnad sker och inga ytterligare spillvärmeleveranser förverkligas.

#### *Elsystem*

Större kraftledningar är dragna norr och söder om bebyggelsen i Skellefteå fram till Skelleftehamn/Rönnskär. Mellan Myckle och Möbacken går en ledning mellan de två förstnämnda. Bostadsbebyggelse finns nära kraftledningen på en kort sträcka i Stämninggården. Närliggande bostäder fanns tidigare på Möbacke men ledningen har flyttats längre från bostäderna.

Nya etableringar av näringsverksamhet och bostäder medför fortsatt utbyggnad av elnätet. Aktivt arbete pågår även för fortsatta etableringar av elintensiv industri i Skellefteå kommun.

#### *Biogas*

Idag finns tankställen för biogas inom stadsdelarna Norrböle och Anderstorp, samt vid biogasverket. På Hedensbyn pågår utbyggnad av infrastruktur för att möjliggöra tankning.

#### *Laddinfrastruktur*

Inom arbetet för att ställa om till fossilfria drivmedel är laddinfrastruktur centralt. Planering för elnät och utrustning för laddning av fordon pågår.



För platser som kräver särskild hänsyn behövs vägledning och ramar. Foto: Paulina Holmgren

# Hänsyn

Alla kommuner måste ha en aktuell översiktsplan som visar hur hänsyn tas till allmänna intressen, enligt kapitel 2 i plan- och bygglagen. När det gäller platser som kräver särskild hänsyn behövs vägledning och ramar för hur intressena ska tillgodoses. I detta kapitel beskrivs riksintressen och allmänna intressen som berör miljö, hälsa och säkerhet.

Skellefteå kommun strävar efter att farliga och miljöfarliga verksamheter eller andra riskkällor inte ska placeras nära samhällsviktiga verksamheter. Närmast riskfyllda verksamheter och leder för farligt gods bör okänslig markanvändning premieras.

## Miljöskydd, hälsa, säkerhet

### Klimatförändringar

Framtidens klimat diskuteras flitigt runt om i Sverige och världen. Klimatförändringarna medför att jordens medeltemperatur har ökat och fortsätter att öka, vilket kommer få konsekvenser för människor, djur och natur. I Skellefteå kommun väntas klimatförändringarna föra med sig mer nederbörd och högre temperaturer. Genom högre temperaturer kommer vegetationsperioden bli längre och vintersäsongen kortare. Vilka konsekvenserna blir är inte helt enkelt att förutspå. En klimatförändring kan leda till både ökad och minskad sårbarhet eller till helt nya sårbarheter. Graden av sårbarhet beror på vilken hänsyn som tagits i den fysiska planeringen. Ju längre period som planeringen avser desto större spännvidd av

tänkbara klimatförhållanden finns att ta i beaktande. I den fysiska planeringen och utvecklingen av Skellefteå kommun har kommunen ett stort ansvar att ta hänsyn till identifierade sårbarheter och anpassa planerna så att de kan förebyggas. SMHI:s redovisar i sin rapport "Framtidsklimat i Västerbottens län" hur klimatet bedöms förändras i länet. Prognosen bygger på två utsläpps-scenarior där scenario, RCP 4,5 räknar med begränsade växthusgasutsläpp och RCP 8,5 räknar med fortsatt höga utsläpp fram till 2100.

#### *Förväntad påverkan i Skellefteåregionen*

Årsmedeltemperaturen längs med kusten beräknas stiga med 5-7 grader C° fram till 2100. Medeltemperaturen kommer att öka för samtliga årstider och för båda scenarierna. Den största ökningen kommer att ske under vintermånaderna vilket ger kortare perioder med snö- och istäcken.

Den totala årsmedelavrinningen i Skellefteälven bedöms öka med 20-30 %. Förändringen blir störst vintertid då avrinningen kan öka med 40-60 % i älvens mynning, sommartid kommer avrinningen motsvara dagens flöde. Risken för att ett 100-årsflöde infaller bedöms öka med cirka 10 %.

Årsmedelnederbörden förväntas öka med 20-40% i länets kustområden. I och med att klimatet blir varmare kommer mer nederbörd vintertid falla i form av regn istället för snö. Risken för fler dygn med skyfall förväntas också öka.

## Skred- och erosionsrisker

Skred och ras är snabba massrörelser i jordtacket eller i berg. Dessa kan vålla stora skador på både mark och byggnader. I många fall är skred eller ras följden av en naturlig erosionsprocess men de kan även framkallas av människans ingrepp i naturen. Den största risken för skred och ras är i jordslänter som består av jordlager med låg hållfasthet och i bergslänter med svagheter i berggrunden. En gemensam nämnare är att de kan inträffa utan förvarning. Älvens naturliga erosion av stränder innebär att det ibland kan uppstå behov av förstärkningsåtgärder i strandbrinkar och stränder. SGU tillhandahåller en kartjänst som visar information om förutsättningar för skred i finkornig jordart. Den bygger på en beräkningsalgoritm är tänkt att användas i tidigt planeringsstadium för att identifiera områden där det kan finnas skredfara och där ytterligare utredningar behöver göras. I Skellefteå kommun utpekar algoritmen de mer riskutsatta områdena längs älven och vattendragen, där området vid Klintforsåns nedre del, Bjurån och delar av Myckle är mest markant.

Vid nybyggnation är det av stor vikt att undersökningar genomförs för att säkerställa markens stabilitet. Vid detaljplanering och byggande ska det alltid utföras en bedömning av geotekniska riskfaktorer i enlighet med Plan och bygglagen. Om marken inte uppfyller kraven för stabilitet bör bebyggelse undvikas om inte lösningar går att finna.

## Översvämningrisker

Skellefteälven är kraftigt reglerad genom vattenkraftsproduktionen och har under de senaste 40-50 åren endast haft höga flöden ett fåtal gånger. Kombinationen med fyllda regleringsdammar och kraftiga regn under en längre period har då varit orsaken. Höga flöden orsakade av intensiv vår-/fjällflod är än så länge mycket ovanliga.

Den översiktliga översvämningsskartering som Sweco gjorde 2012 visar hur ett så kallat 100-årsflöde och ett högsta dimensionerande flöde, så kallat 10 000-årsflöde, kan påverka samhället. Den måttliga påverkan som 100-årsflödet bedöms ge, ska dock vara den lägsta nivå där t ex bostäder eller infrastrukturella etableringar förläggs.

De mindre vattendragen kan vid skyfall och liknade händelser ge lokala översvämningar som påverkar fastigheter och infrastruktur. Ofta beror det på att avloppsanordningar för dagvatten eller vägtrummor täpps till, t ex av medflytande bråte.

Länsstyrelsen har tagit fram rekommendationer för exploatering i närheten av vattendrag. Sammanfattningsvis ges följande tre rekommendationer:

- Inom områden som hotas av 100-årsflöde (statistisk återkomsttid på 100 år) bör ingen ny bebyggelse uppföras, med undantag för enkla byggnader som garage och uthus.
- Inom områden som hotas av högsta dimensionerande flöde (inträffar vid kombination av alla kritiska faktorer), kan samhällsfunktioner av minde vikt/mindre miljöpåverkan lokaliseras.
- Lokalisering av riskobjekt och samhällsfunktioner av betydande vikt, inkluderat sammanhållen bostadsbebyggelse, bör endast ske utanför ovan angivna områden.

Skellefteå kommun beaktar länsstyrelsens riktlinjer i genomförandet av fördjupad översiktsplan för Skellefteå kommun, men gör bedömningen att lokalisering av sammanhållen bebyggelse inom områden som hotas av högsta dimensionerande flöde bör bedömas från fall till fall. Det innebär att bostäder och icke samhällsviktiga verksamheter kan vara möjliga inom områden som påverkas av större dammhaveri.

### *Extrema havsnivåer*

Klimatet i vårt område domineras av stora årstidsvariationer. Dessa är ofta förutsägbara men även mer extrema väderhändelser förekommer. Pågående klimatförändringar förutsägs förstärka de extrema väderhändelserna som stormar och kraftiga lågtryck. Till exempel kan havsnära och låglänta områden komma att översvämmas av plötsligt kraftigt förhöjda vattennivåer. Detta kan orsaka stora skador på bebyggelse och infrastruktur.

SMHI har under lång tid mätt havets vattenstånd längst våra kuster samt gjort beräkningar för hur högsta havsvattenståndet kan komma att förändras fram till och med 2100. Beräkningsresultatet för mätstationen i Furugrund som ligger närmast Skellefteå kommun visar att medelvattenståndet i havet kommer att minska lite men högsta havsvattenståndet kommer att kunna bli 1,5-2,0 meter över medelvattenståndet.

### *Skyfall*

Översvämning genom skyfall är något som kan bli allt vanligare i ett framtida förändrat klimat. Det är svårt att förutsäga var och när ett skyfall kommer att inträffa, liksom dess varaktighet och intensitet. Som ett led i arbetet med krisberedskap och anpassning till ett förändrat klimat tog Länsstyrelsen i Västerbottens län fram ett planeringsunderlag genom att kartlägga ett skyfalls påverkan för 30 tätorter i länet. Arbetet mynnade bland annat ut i en rapport med översvämningsskartering som visar områden där vatten riskerar att bli stående och orsaka översvämning, i samband med ett framtida så kallat 100-årsregn och ett regn motsvarande "Köpenhamnsregnet". Ett 100-årsregn definieras

som ett regn med en viss intensitet [mm/h], och med en återkomsttid på 100 år, dvs. statistiskt sett ska det bara komma 1 sådant regn per sekel. I Köpenhamn 2011 kom ett intensivt skyfall med ca 150 mm regn på 2 h.

Det är viktigt att komma ihåg att översvämningar inte alltid utgör ett problem. Exempelvis uppstår sällan skador då grönytor översvämmas medan stora värden kan gå förlorade då t.ex. ett villaområde eller en större trafikled drabbas. Bebyggelse och infrastruktur, däribland samhällsviktiga verksamheter, kan drabbas av stora skador till följd av skyfall.

Resultaten från utredningen har använts som underlag i planarbetet, för att säkerställa lämplig placering av ny bebyggelse samt för att identifiera ytor som behöver reserveras för hantering av vatten vid skyfall (se stadsdelskartorna). Planen pekar också på om möjliga behov för insatser bör genomföras i olika områden. Ett mer systematiskt arbete bör genomföras för områden där risk för befintlig bebyggelse finns. Det är också viktigt att kommunens dagvattenstrategi används såväl i planerings- som i genomförandeskede.

I genomförandet av fördjupad översiktsplan för Skelleftefaldalen beaktas länsstyrelsens rekommendationer kopplade till skyfall:

- Ny bebyggelse planeras så att den inte tar skada eller orsakar skada vid en översvämning från minst ett 100-årsregn.
- Risken för översvämning från ett 100-årsregn bedöms i detaljplan och eventuella skyddsåtgärder säkerställs.
- Samhällsviktig verksamhet ges en högre säkerhetsnivå och planeras så att funktionen kan upprätthållas vid en översvämning.
- Framkomligheten till och från planområdet bedöms och ska vid behov säkerställas.

## Buller

### *Ny bostadsbebyggelse*

Sedan 2015 finns det en ny förordning (2015:216) om trafikbuller vid bostadsbyggnader som reglerar buller utomhus från vägar, spår och flygplatser. Förordningen säger att ekvivalent ljudnivå utomhus vid fasad inte bör överskrida 60 dB(A) och vid uteplats 50 dB(A). Maxnivå vid uteplats bör inte överskrida 70 dB(A). För mindre bostäder om högst 35 m<sup>2</sup> bör den ekvivalenta ljudnivån inte överskrida 65 dB(A) vid fasad. För flygplatser finns särskilda bullernivåer men den verksamheten är inte aktuell inom Skelleftefaldalen.

Hänsyn behöver dock tas till vad som är tekniskt möjligt och ekonomiskt rimligt när man tillämpar riktvärdena vid ombyggnad av vägar- och spårtrafik och nyetablering av bostäder. Vid sådana bedömningar avser kom-

munen tillämpa bestämmelserna i 3-6 §§ i förordning (2015:216) om trafikbuller vid bostadsbyggnader.

### *Befintlig bebyggelse*

Naturvårdsverket redovisar i vägledning från 2016 hur riktvärden för buller från väg- och spårtrafik vid befintliga bostäder ska tillämpas och vilka nivåer som gäller för att i normalfallet avgöra när skyddsåtgärder eller andra försiktighetsmått behöver övervägas.

### *Förskolor/Skolor/Fritidshem*

På ytorna utomhus som är till för lek, vila och pedagogisk verksamhet bör den ekvivalenta ljudnivån inte överskrida 55 dB(A) vid äldre skolor och 50 dB(A) vid nyare. Den maximala ljudnivån vid dessa ytor bör underskrida 70 dB(A).

### *Rekreationsytor*

Naturvårdsverket rekommenderar att ekvivalentnivån 55 dBA för vardagsmedeldygn ska utgöra Riktvärde för rekreationsområden i tätort. För friluftsområden där låg ljudnivå utgör en särskild kvalitet rekommenderas ekvivalentnivån 40 dBA för vardagsmedeldygn.

## Industribuller

Inom Skelleftefaldalen finns det ett antal områden som påverkas av tyngre industrier och annan bullrande verksamhet. De områden som är mest påverkade är Skelleftehamn, Hedensbyn, östra Moröbacke och Solbacken. Här är det viktigt att skyddsavstånd hålls då nya bostäder planeras. På Loftberget söder om Sörböle finns det bergtäkter och asfaltverk. Med en centralort som växer, förtätas och infrastruktur som byggs ut är det troligt att det området och andra stadsnära bergsknallar kommer att exploateras för att få fram material.

## Trafikbullerutredning

I samband med den fördjupade översiktsplanen för Skelleftefaldalen 2011 genomfördes en översyn av trafikbullerutredning inom Skelleftefaldalen från 1993. Tillsammans med Trafikverket kartlades vid detta tillfälle även genomförda åtgärder. Trafikbullerutredningen från 1993 är till stora delar fortfarande relevant då vägtrafikbullret vid bostäder är starkt kopplat till fordonsflöden och avståndet mellan gata/väg och bostad. Fordonsflödena har på stora delar av väg- och gatunätet inte ökat i någon större omfattning sedan utredningen genomfördes. I samband med utredningen användes vid beräkningen av vägtrafikbullret värden på fordonsflödena som var något större än de verkliga. Kartläggningen av vägtrafikbullret, som omfattar beräkningar och i vissa fall mätningar, visar på höga bullernivåer (över 65 dB(A)) utmed vissa gator och vägar. Det är främst utmed E4 och väg 95/372 genom centralorten samt Kanalgatan som bullerstörningarna

från vägtrafiken är störst. Utmed nämnda vägar E4, 95 och 372 har bullerdämpande åtgärder i form av vallar, plank och fönsterbyten vidtagits.

#### *Åtgärdsbehov*

Inom det kommunala gatunätet finns överskridanden av riktvärdet för befintlig bebyggelse 65 dB(A) på delar av Kanalgatan, Stationsgatan och Storgatan i Skellefteå centrum samt även enstaka hus vid Lasarettsvägen och Bolidenvägen. Vid gatorna i Centrum finns inget utrymme för bullerdämpande åtgärder för utemiljön. För att åstadkomma en bättre utomhusmiljö krävs en betydande reduktion av trafikmängderna på gatorna, vilket i sin tur kräver omfattande åtgärder i det övergripande gatu- och vägnätet. I de fall där det är svårt att åstadkomma reduktion av bullernivåerna utomhus bör åtgärder vidtas så att riktvärdet 30 dB(A) inomhus inte överskrids. Detta kan normalt åstadkommas med fönster- och fasadåtgärder.

### **Buller från spårtrafik och vägar**

Endast i undantagsfall kan ny bostadsbebyggelse uppföras längs trafikleder som medför ekvivalenta bullernivåer mellan 60 och 65 dB(A) om tyst eller ljuddämpad sida kan anordnas, att fasad med minst ljudklass B anordnas samt att uteplatser kan anläggas så det är möjligt att vistas där utan att störas av buller.

### **Norrbotniabanan**

Det planeras för fullt för Norrbotniabanan som kommer att ansluta söderifrån mot befintligt spår genom centrala Skellefteå. Ökad trafik på spåret kommer att leda till ökat buller och vibrationer i centralorten. På Hedensbyn norr om älven där det nya spåret ansluter till Skelleftebanan planeras det för en driftplats med lokvändning.

### **Miljö kvalitetsnormer**

Miljö kvalitetsnormer (MKN) infördes i svensk lagstiftning via miljöbalken 1999 och är ett juridiskt bindande styrmedel som i de flesta fall baseras på krav i olika EG-direktiv. Normerna infördes för att komma till rätta med miljöpåverkan från diffusa utsläppskällor, så som trafik och jordbruk, och kan till exempel gälla högsta tillåtna halt av ett ämne i luft, mark eller vatten. Nivåerna för en miljö kvalitetsnorm utgår från vad som bedömts vara godtagbart utifrån människors hälsa och naturen (Naturvårdsverket, 2009).

Den huvudsakliga luftföroreningskällan i centrala Skellefteå är biltrafiken. Skellefteå kommun utför sedan år 2006 kontinuerliga mätningar av luftkvaliteten vid Viktoriagatan (E4) genom centrala Skellefteå. Kommunen har sedan år 2010 haft ett åtgärdsprogram, Renare Stadsluft, för kvävedioxid med anledning av överskri-

danden av miljö kvalitetsnormen vid E4 Viktoriagatan. Åtgärdsprogrammet togs fram av kommunen och fastställdes av länsstyrelsen. Målet var att miljö kvalitetsnormen för kvävedioxid skulle nås till år 2015.

Då målet gällande miljö kvalitetsnormen för dygnsmedelvärdet för kvävedioxid över tid inte har uppnåtts, ska åtgärdsprogrammet revideras (beslutat av Länsstyrelsen). För kvävedioxid har normen för dygnsvärdet inte klarats över tid. Det finns därmed krav på fortsatta mätningar av kvävedioxid. För partiklar PM10 och bensen har normerna klarats. För partiklar ligger halterna mellan den nedre och den övre utvärderingströskeln, vilket innebär krav på fortsatt uppföljning av föroreningsnivåer i luften. Lägsta krav är indikativa mätningar alternativt modellberäkningar eller objektiv skattning. För bensen ligger halten under den nedre utvärderingströskeln vilket innebär det lägsta kravet som är modellberäkning eller objektiv skattning.

Utav de nationella miljömålen så har årsmedel och timvärdet för kvävedioxid överskridits. Årsmedelvärdet för partiklar överskrider miljömålet medan dygnsvärdet klaras.

Vattenmyndigheten i Bottenvikens vattendistrikt har beslutat om miljö kvalitetsnormer för samtliga yt- och grundvattenförekomster i vattendistriktet. Vatten av bra kvalitet är viktigt både för att bevara den biologiska mångfalden och för tillgången till rent dricksvatten. För att trygga vattenresurser för framtida generationer får varken den ekologiska eller den kemiska kvalitén av våra vatten försämrats och alla vattenförekomster ska på sikt uppnå en god ekologisk och kemisk status. Åtgärder som planeras i och i närheten av sjöar, vattendrag, hav och grundvatten kan påverka förekomsternas kvalitet och därmed deras miljö kvalitetsnorm, MKN. MKN för vatten föreskriver om lägsta godtagbara miljö kvalitetsnormer. Inom planområdet finns flera vattenförekomster som idag inte når normen god status/potential, de vanligast problemen är fysiska förändringar och miljögifter.

### **Risker runt kommunikationsleder**

#### *Järnvägstransporter*

Trafikverket rekommenderar att generellt bör ny bebyggelse inte tillåtas inom ett område på 30 meter från en järnväg. Ett sådant avstånd ger utrymme för underhållsåtgärder och eventuella räddningsinsatser om det skulle ske en olycka. Det medger också en komplettering av riskreducerande åtgärder vid en förändrad risksituation.

Trafikverket upplyser om att influensområdet för risker kan vara betydligt större än 30 meter. Riskanalyser kan därför behöva tas fram även för planerade bostäder eller verksamheter som ligger längre från järnvägen än så. En rekommendation är att riskanalyser för transporter

av farligt gods bör ske för planerad bebyggelse inom 150 meter från närmaste spårmitt.

#### *Transporter med farligt gods på vägar och järnvägar*

Varje dag transporteras stora mängder av ämnen och produkter, som har sådana farliga egenskaper att de kan skada människor, miljö och egendom om de inte hanteras rätt under en transport. Ett samlingsbegrepp för dessa ämnen och produkter är farligt gods. Inom Skellefte dalen sker transporter av farligt gods framförallt längs med E4, järnvägen, väg 95/372 Järnvägsleden, Sundgrundsleden samt nuvarande Östra leden.

Med de allvarliga konsekvenser som en olycka med farligt gods transporter kan få är det en viktig fråga att beakta i den kommunala planeringen. I samband med detaljplaner intill rekommenderade transportvägar för farligt gods görs därför normalt en riskanalys för varje plan. Länsstyrelserna i Västerbotten och Norrbottens riktlinjer för skyddsavstånd till transportleder för farligt gods beaktas.

### Förorenad mark

På platser där det legat en gammal industri eller liknande finns det risk att marken är förorenad. Numera är det ett krav att eventuella markföroreningar undersöks innan eller när en industri läggs ned. I hela landet pågår inventeringar av misstänkta platser för markförorening. Inventering av nedlagda verksamheter sköts av länsstyrelserna. Kommunerna ställer krav på att verk samma industrier och företag undersöker om de kan ha orsakat någon förorening under sin verksamhets tid. Ansvaret för undersökningar och sanering av förorenade områden har i första hand den som bedriver eller har bedrivit verksamheten som orsakat föroreningen. Om det inte finns någon ansvarig verksamhetsutövare är det i andra hand den som äger fastigheten som är ansvarig.

Inom planområdet för Skellefte dalen finns ett stort antal identifierade platser. Att en plats är identifierad behöver inte innebära att det finns en förorening där, men det är en första indikation på att platsen måste undersökas vidare.

Några förorenade platser är kända, till exempel olje hamnen i Skelleftehamn, Wipro på Hedensbyn och Rönnskärsverken. Dessa måste saneras senast då verksamheterna läggs ned.

## Skyddsavstånd till industrier och andra verksamheter

Industrier och verksamheter kan påverka sin omgivning på olika sätt. Det kan röra sig om buller från verksamheten, trafiken till och från eller på utsläpp av lösningsmedel, lukter, allergener eller explosionsrisk. För miljöstörande verksamheter tillämpades tidigare riktvärden för skyddsavstånd till bostadsbebyggelse. Riktvärdena är en samlad bedömning av störningar och risker för miljö, hälsa och säkerhet. Skyddsavstånden varierar beroende på verksamhet och används vid nyetableringar av bostadsbebyggelse eller störande verksamheter. Om skyddsavstånd finns att läsa i Boverkets allmänna råd 1995:5.

### Verksamheter som kräver särskild hänsyn

#### *Anläggningar som hanterar farliga ämnen*

Inom Skellefte dalen finns några företag som arbetar med farliga verksamheter dagligen. Om en olycka skulle inträffa kan det innebära fara för allmänheten och för miljön. Farliga och miljöfarliga verksamheter ska placeras på säkert avstånd från samhällsviktiga verksamheter. Skellefteå kommun följer MSB (Myndigheten för Samhällsskydd och Beredskap) rekommendationer om riskhanteringsavstånd.

Idag finns det inom planområdet 7 kända anläggningar med särskilda behov av säkerhetsavstånd.

- 1 Boliden Rönnskär
  - 2 Air Liquide Gas AB
  - 3 Wibax AB
  - 4 Almer Oil & Chemical Storage AB
  - 5 Forcit Sweden AB
  - 6 Tuvan avloppsreningsverk och biogasanläggning
  - 7 Svevia AB –Ryssbrännberget, Bergsbyn
  - 8 Northvolt AB (planerad driftstart. 2021)
- Se kartan på nästa sida för att lokalisera var verksamheterna finns i dagsläget.

#### *Anläggningar med djurhållning*

På grund av allergirisk och risk för lukt och andra olägenheter bör det föreskrivas ett visst avstånd mellan anläggningar för djuruppfödning, hästanläggningar och nya bostäder. Under senare år har forskning ökat vår kunskap om hur hästallergener sprids inom och utomhus. Det visar sig att halten allergen i utomhusluft avtar mycket snabbt i förhållande till avståndet, och inomhus sprids allergenen främst via kontakt mellan människor.

*Buller från väg- och spårtrafik måste tas i beaktande när ny bostadsbebyggelse planeras. När det gäller befintlig bebyggelse har Naturvårdsverket en vägledning för vid vilka nivåer man bör överväga skyddsåtgärder.*



Inom planområdet ligger en större ridanläggning på Moröbacke. Denna regleras i en detaljplan där bedömningen har gjorts att en riktlinje om 50 meter runt anläggningen är lämplig som skyddsavstånd.

#### *Bensinstationer*

Myndigheten för samhällsskydd och beredskap rekommenderar 30 meter som minsta riskavstånd mellan bostäder och bensinstationer på grund av explosionsrisken. I Boverkets och Naturvårdsverkets publikation "Bättre plats för arbete" rekommenderas på grund av störningarna från bensinstationer ett minsta avstånd till bostäder på 100 meter.

#### *Inflygningsområde*

MSA (Minimum Sector Altitude) är den höjd på vilken flygplan påbörjar sista delen av inflygningen till landningsbanor. Skellefte dalen berörs av ett skyddsområde

på 60 km kring Skellefteå Airport. Lokalisering av höga byggnader/objekt inom MSA-påverkande ytor ska samrådats med berörd flygplats.

### **Totalförsvaret**

Totalförsvaret består av två delar – en militär del respektive en civil del. Med totalförsvaret avses alla de myndigheter som deltar i Sveriges territoriella försvar och som var och en har särskilda uppgifter för att möta en potentiell fara för nationen.

Skellefteå kommun följer omvärldsutvecklingen samt nationella och regionala beslut gällande totalförsvaret. Kommunen för också löpande dialog med berörda myndigheter och andra samverkande aktörer för att säkerställa att den fysiska planeringen tillgodoser både militära och civila försvarsbehov.

#### SÄKERHETSAVSTÅND



Anläggningar där särskild hänsyn krävs



Farligt gods leder

#### HÖGA FLÖDEN



100-årsflöden



10 000-årsflöden

#### EXTREMA VATTENSTÅND I HAVET



2 meter över havet



1 meter över havet

#### FÖRUTSÄTTNINGAR FÖR SKRED I FINKORNIG JORDART (SGU)



Aktsamhetsområde

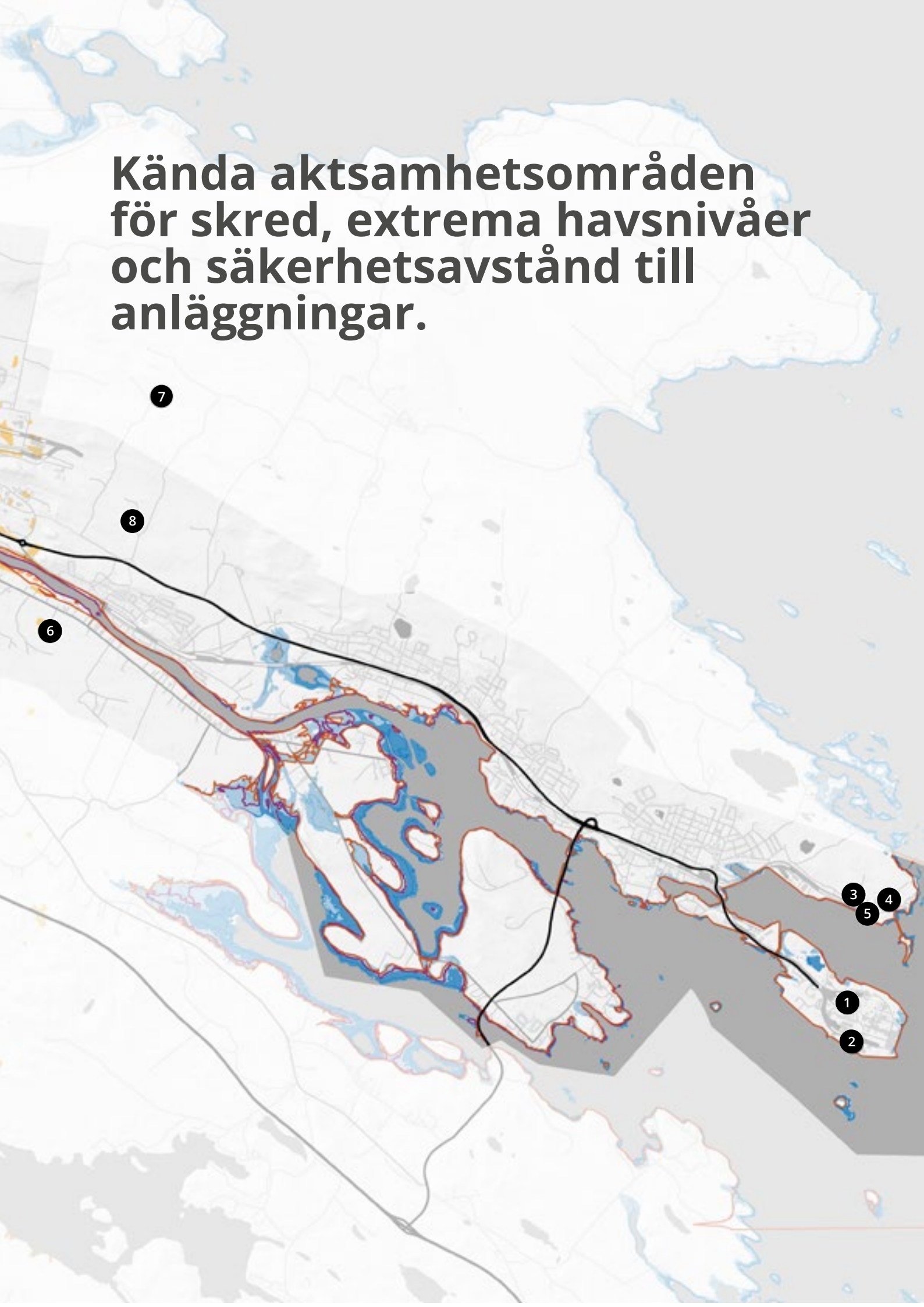


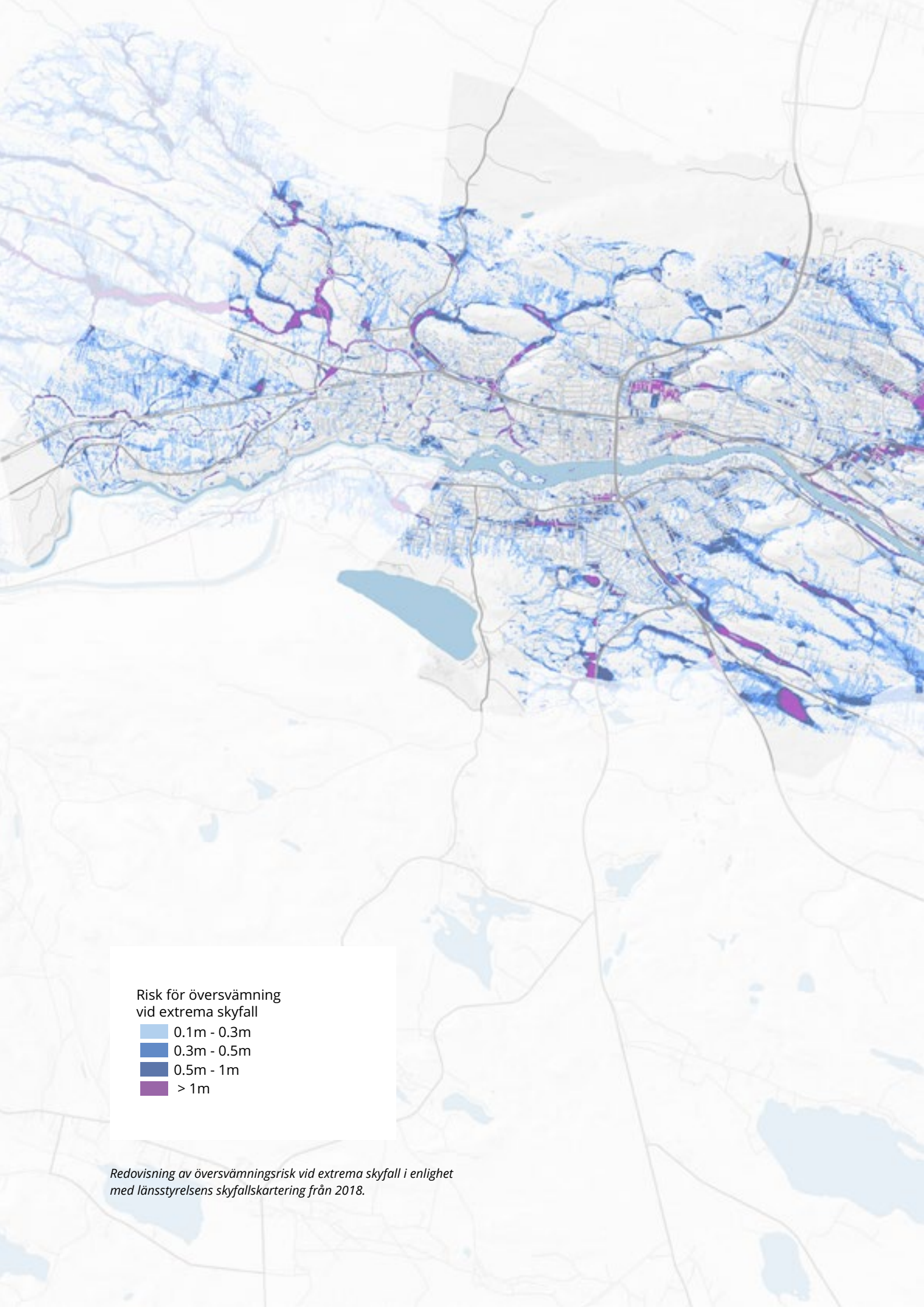
Aktsamhetsområde - strandnära

*Redovisning av särskilda aktsamhetsområden inom Skelleftefaldalen gällande skred, extrema havsnivåer samt anläggningar med säkerhetsavstånd. Mer utredning krävs för att säkerställa risk och sannolikhet för skred inom hela planområdet.*



**Kända aktsamhetsområden  
för skred, extrema havsnivåer  
och säkerhetsavstånd till  
anläggningar.**



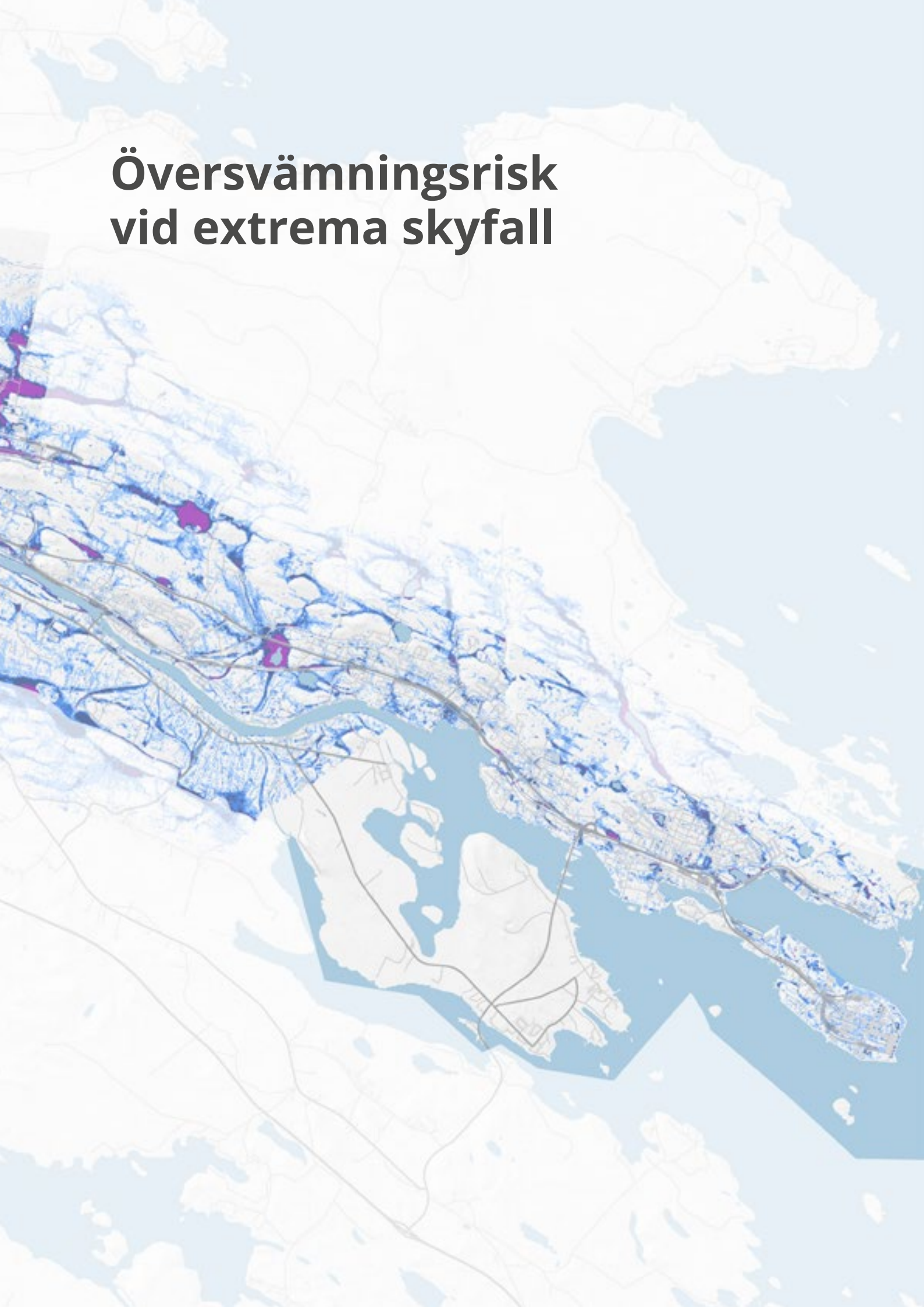


Risk för översvämning  
vid extrema skyfall

- 0.1m - 0.3m
- 0.3m - 0.5m
- 0.5m - 1m
- > 1m

*Redovisning av översvämningsrisk vid extrema skyfall i enlighet  
med länsstyrelsens skyfallskartering från 2018.*

# Översvämningsrisk vid extrema skyfall



## Riksintressen

Enligt bestämmelser i miljöbalkens 3 kapitel "Grundläggande bestämmelser för hushållning med mark- och vattenområden", ska områden som är utpekade som riksintressen skyddas mot åtgärder som på ett påtagligt sätt kan skada områdena eller försvåra tillkomst eller utnyttjande av områdena.

I översiktsplaner ska visas hur riksintressena tillgodoses och en bedömning ska göras om de förslag som ställs i planen kan innebära påtaglig skada på de riksintressen som berörs.

I planförslaget redovisas på vilket sätt de olika riksintressena berörs av planens förslag och vilket ställningstagande kommunen tar till hur riksintressena kan tillgodoses.

## Kulturvård

### *Skellefteå sockencentrum*

Väster om stadskärnan sträcker sig längs Skellefteälven ett större sammanhängande område, vilket både kulturhistoriskt och miljömässigt utmärker sig som särskilt värdefullt. Området var tidigare kyrkans mark och domineras till stor del av den mäktiga landskyrkan, vars stomme är av medeltida ursprung. Området är Skellefteå sockens centrum sedan medeltiden. Brunnsgården och gården Lugnet berättar om platsens betydelse för bygdens kyrkliga och sociala liv under en lång period. (Den mäktiga landskyrkan, Gamla färjestället, Bonnstan - genuin karaktär, Gamla landsvägen, Lummig karaktär)

**Status:** Kulturmiljö av riksintresse, AC nr 20. Byggnadsminnen enl 3 kap KML: Bonnstan, majorsbostället Nyborg och Lejonströmsbron. Landskyrkan skyddad enl 4 kap KML.

### *Träindustrin i Örviken*

Den udde där Örviken i dag ligger var tidigare en ö vid namn Degerön. Här uppfördes 1894 en ångsåg, som drevs av Örviken AB fram till 1905. Såghuset fick sin plats vid vattnet och ett stycke därifrån byggdes bostadshus för anställda av olika kategorier.

I dag finns flera bostadshus kvar från sågverksepoken. Maskinhuset till sågen står också kvar. Sulfitfabrikens byggnader, uppförda av tegel med putsade väggar och ornering i mönstermurat rött tegel har, trots att de senare byggts om i flera etapper och fortfarande används, väl bibehållen ursprunglig karaktär. Från samma period daterar sig också ytterligare arbetarbostäder och en förmansbostad. Trädgårdar och björkalléer sätter sin prägel på bostadsområdena. Till miljön hör också färjestället samt kajer och ett övergivet brädgårdsområde.

**Status:** Kulturmiljö av riksintresse, AC nr 19.

## Naturvård

### *Innerviksfjärdarna*

Innerviksfjärdarna är beläget i Skellefteälvens mynningsområde och omfattar förutom delar av själva älvmyningen även norra och södra Innerviksfjärden som via Ytterviksfjärden står i kontakt med Bottenviken. Två igenväxningskärr, Ötjärn och Äviken finns också i området. Reservatet domineras av vidsträckta sedimentslätter med flera stora havsfjärdar som omges av en mosaik av uppodlad mark, lövrika sumpskogar, blandskogar, lövskogar och barrskogar. Den högsta punkten är Öberget som ligger 40 meter över havet. Ett mycket stort antal naturtyper finns inom området såsom grunda, mer eller mindre sötvattenpåverkade och igenväxta acumulationsvikar, vidsträckta strandängar, gråaldominerade sumpskogar, kärr, jordbruksmark, hållmarkskogar med mera.

Innerviksfjärden är en av norra Västerbottens viktigaste häck- och rastlokaler för fåglar. Här finns en av landets största koncentrationer av gråhakedopping (25 par), häckande dvärgmåss och ett stort antal våtmarksberoende arter. I området observeras ofta förbisträckande rovfåglar som blå kärrhök, fiskgjuse, tornfalk och fjällvråk. Fågeltorn finns vid södra Innerviksfjärden och Äviken.

**Nuvarande reglering:** naturreservat.

## Kommunikationer

Nedan anges de riksintressen för kommunikationer som finns inom planområdet. I avsnittet *Nulägesbeskrivning, Kommunikationer* ovan har riksintressena beskrivits och i planförslagets avsnitt Riksintressen redovisas på vilket sätt de berörs av planens förslag och vilket ställningstagande kommunen tar till hur riksintressena kan tillgodoses.

### *Vägar*

E4, 95, 372, 827, 364 samt korridor för ny E4.

### *Järnvägar*

Skelleftebanan samt korridor för Norrbotniabanan.

### *Hamn och farleder*

I anslutning till planområdet ligger Port of Skellefteå, och inom planområdet ligger farled in till hamnen, vilka utgör riksintresse. Riksintresse hamn ska skyddas från verksamheter och byggnationer som kan hindra tillgången till och nyttjandet av hamnen.

## Areella näringar

### *Yrkesfiske*

Länets mest betydelsefulla område för yrkesfiske återfinns i Skelleftebukten. I Skellefteälvens mynningsområde finns länets enda så kallade terminalfiskeområde

där restriktionerna för fiske minimerats för att öka fisket efter odlad lax. Därmed skonas de vilda laxbestånden. Skelleftebukten är av riksintresse för yrkesfisket.

Yrkesfisket har sedan 40-talet minskat kraftigt. Fiskarkåren har idag hög medelålder och nyrekryteringen till branschen är liten. Fortsatt dålig lönsamhet gör att antalet fiskare kan fortsätta minska.

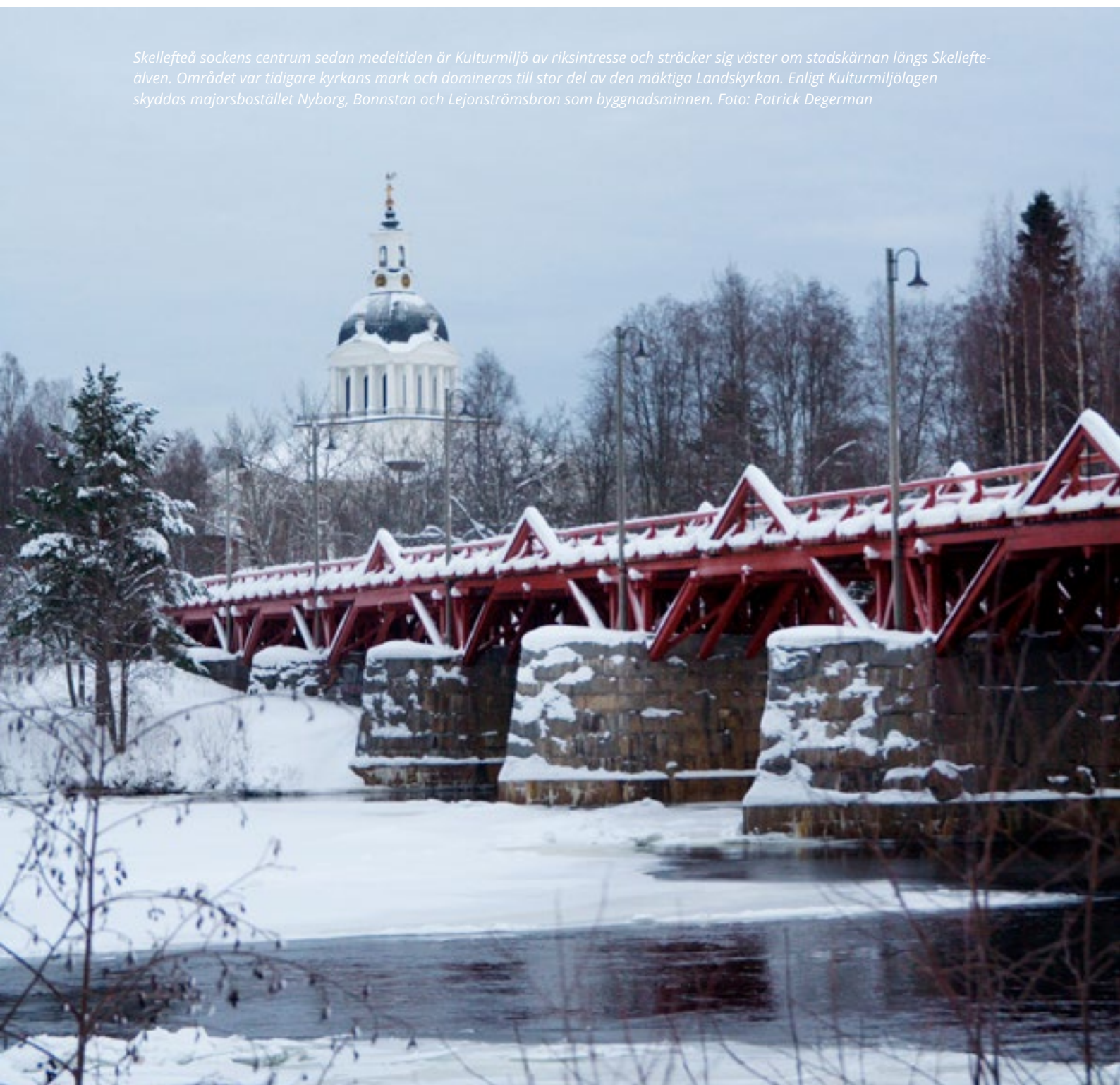
#### *Rennäring*

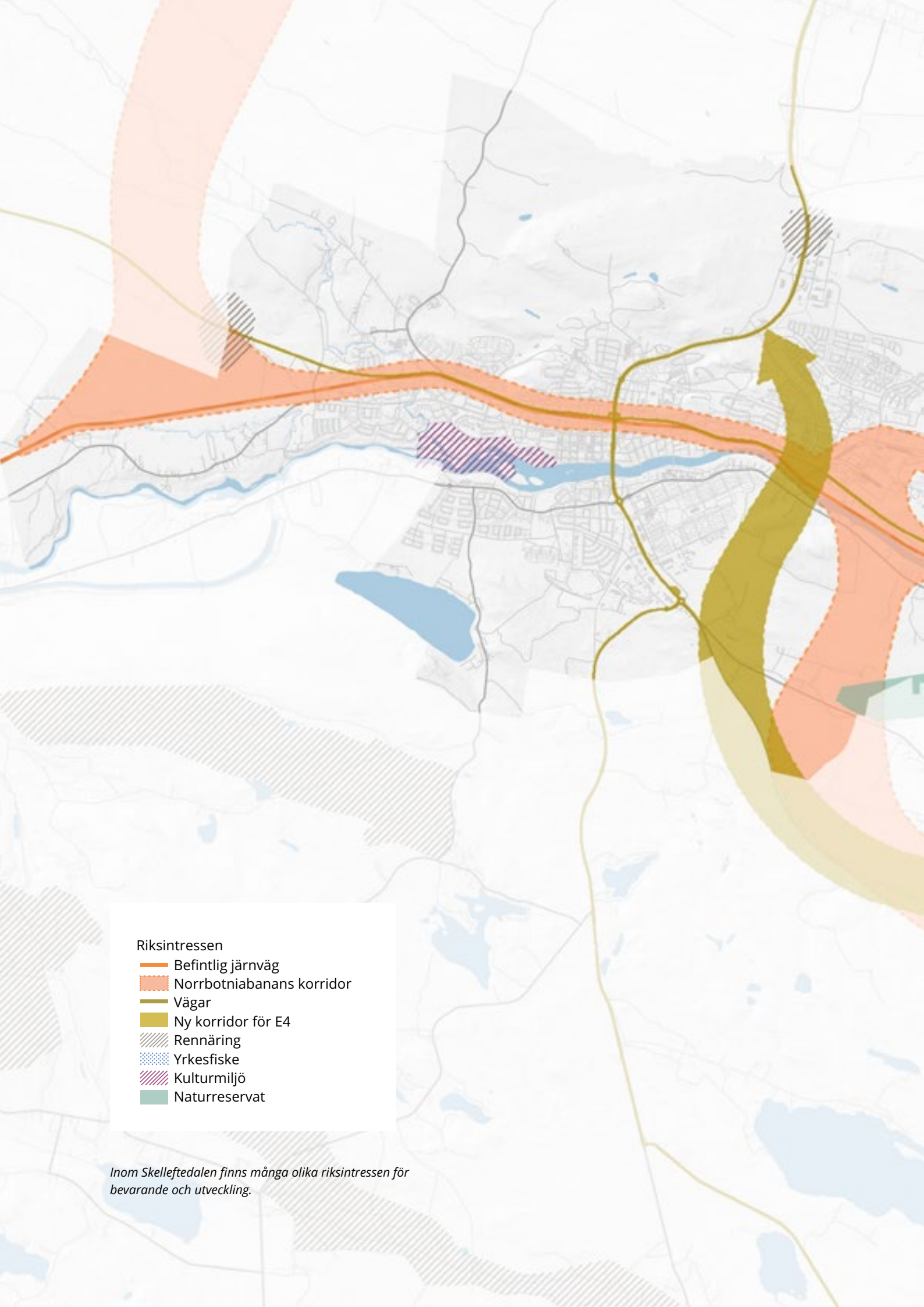
Rennäringens riksintresse består av kärnområden och svåra passager. Svåra passager finns inom planområdet vid väg 95 i Myckle samt E4 norr om Solbacken.

Ett kärnområde finns utanför planområdet söder om Falkträsket. Kärnområden avser de viktigaste områdena där renarna hålls stationärt för bete och reproduktion. Störningar vid passager kan försvåra för renarna att förflytta sig mellan betesområden. Kommunen har möjlighet att genom planeringen arbeta för att minska dessa störningar.

Förutom riksintressen finns även strategiskt viktiga platser för rennäringen, exempelvis uppsamlingsområden. Dessa områden har inte alltid status av riksintresse, men är ändå viktiga då det är områden som renarna rör sig i.

*Skellefteå sockens centrum sedan medeltiden är Kulturmiljö av riksintresse och sträcker sig väster om stadskärnan längs Skellefteälven. Området var tidigare kyrkans mark och domineras till stor del av den mäktiga Landskyrkan. Enligt Kulturmiljölagen skyddas majorsbostället Nyborg, Bonnstan och Lejonströmsbron som byggnadsminnen. Foto: Patrick Degerman*





Riksintressen

- Befintlig järnväg
- Norrbotniabanans korridor
- Vägar
- Ny korridor för E4
- ▨ Rennäring
- ▨ Yrkesfiske
- ▨ Kulturmiljö
- Naturreservat

*Inom Skellefteådalens finns många olika riksintressen för bevarande och utveckling.*

# Riksintressen



0 2 000  
meter



## Fördjupad översiktsplan för Skelleftedalen