



GRANSKNINGSUTLÅTANDE

Detaljplan för del av Stadsön 2:I i Piteå kommun, Norrbottens län

A. Upprättande av Detaljplanen

Under upprättandet av detaljplanen har samråd skett med berörda instanser, sakägare och andra som har väsentligt intresse av detaljplanen. Erinringar och synpunkter som inkommit under denna tid jämte kommentar hur dessa påverkat planförslaget finns sammanställda och bilagda i en särskild samrådsredogörelse.

B. Granskning av Detaljplanen

Detaljplanen har varit tillgänglig för granskning under tiden 20251027 - 20251117
Under granskningstiden har följande yttranden kommit in:

- | | | |
|-----|---|------------------------------|
| 1. | Swedavia | 2025-10-27 (inga synpunkter) |
| 2. | Mark | 2025-10-28 (inga synpunkter) |
| 3. | MSB | 2025-10-29 |
| 4. | Skogsstyrelsen | 2025-10-29 |
| 5. | Vattenfall Eldistribution AB | 2021-11-04 (inga synpunkter) |
| 6. | Fastighets AB RAWI | 2025-11-04 |
| 7. | SGU | 2025-11-10 |
| 8. | LFV | 2025-11-10 (sekretessbelagt) |
| 9. | Trafikverket | 2025-11-11 |
| 10. | SFV | 2025-11-12 |
| 11. | SGI | 2025-11-13 |
| 12. | Länsstyrelsen | 2025-11-14 |
| 13. | Lantmäteriet | 2025-11-14 |
| 14. | Trafik- och projektenheten | 2025-11-17 |
| 15. | Naturskyddsföreningen i Piteå | 2025-11-17 |
| 16. | AB Wallsténshus
BDB Fastigheter
Fastighets AB RAWI
Lindbäcks Fastigheter
Skoogs Fastigheter | 2025-11-17 |
| 17. | Person 1 | 2025-11-17 |

C. Granskningsyttranden och kommentarer

1.Swedavia som meddelar att man inte har något att erinra mot planen.



Swedavia har inga synpunkter att framföra i detta ärende.

För skydd av flygplats, exempelvis höga objekt, hänvisar vi till Försvarmakten i egenskap av flygplatshållare. Försvarmakten remitteras på exp-hkv@mil.se om detta inte redan skett.

Kommentar: Vi noterar att Swedavia inte har några synpunkter i detta ärende. Yttrandet föranleder inga ändringar i planförslaget.

2. Mark som meddelar att man inte har något att erinra mot planen.

Mark deltar rean i arbetet med detaljplan och har inget att erinra i granskningen.

Kommentar: Yttrandet noteras.

3. MSB (Myndigheten för samhällsskydd och beredskap) som lämnat följande yttrande:

Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB) avstår från att yttra sig till kommunen i rubricerat ärende, med hänvisning till att myndigheten lämnar underlag och synpunkter till Länsstyrelsen vid behov. För vidare information om vilka ärenden MSB önskar få på remiss, se webbsidan [Remittering av plan- och byggärenden](#).

Länsstyrelsen har ansvar för att företräda och samordna statens intressen i planprocesser samt tillhandahålla planeringsunderlag. Länsstyrelsen utövar tillsyn och ska särskilt bevaka frågor rörande riksintressen, hälsa och säkerhet samt risken för olyckor, översvämning och erosion. Länsstyrelsen är dessutom geografiskt områdesansvarig myndighet med uppgifter enligt förordningen (2017:870) om länsstyrelsernas krisberedskap och uppgifter inför och vid höjd beredskap. Länsstyrelsen ska enligt förordning (2017:868) med länsstyrelseinstruktion bevaka att risk- och beredskapshänsyn tas i samhällsplaneringen. Information om MSB:s planeringsunderlag och metodstöd finns på www.msb.se.

Skyddsrum

Om skyddsrum finns inom eller i närheten av planområdet ska hänsyn till dessa tas. Det är inte tillåtet att genomföra ändringar eller ingrepp som kan försämra skyddsrumsfunktionen. Exempel på sådana ändringar kan vara ökade raslaster till följd av exempelvis påbyggnad av fler våningar eller försämring av in- och utrymningsmöjligheter. Vid osäkerhet om åtgärdernas påverkan på skyddsrummet kan kvalificerad skyddsrumssakkunnig med fördel anlitas för rådgivning i tidigt planeringsskede.

För avveckling (samt rivning) av skyddsrum krävs tillstånd som hanteras i separat tillståndsprocess. Skyddsrum får endast avvecklas om det finns särskilda skäl, varför MSB är restriktiv med att bevilja ansökningar om avveckling av skyddsrum. Det är fastighetsägaren som ansvarar för ansökan om avveckling eller tillfällig begränsning av skyddsrumsfunktionen, men upplysningskyldigheten ligger hos kommunen. I en planbeskrivning ska det framgå hur planen är avsedd att genomföras, så som krav på tillstånd och dispenser för bl.a. avveckling eller tillfällig begränsning av skyddsrumsfunktion. För mer information om skyddsrum finns på <https://www.msb.se/skyddsrum>.



Kommentar: Vi noterar att MSB avstår från att yttra sig i detta ärende och hänvisar till att synpunkter lämnas till Länsstyrelsen vid behov. Yttrandet föranleder inga ändringar i planförslaget.

Vi noterar även informationen om skyddsrum. Inom planområdet förekommer inget skyddsrum och närmaste skyddsrum bedöms inte påverkas negativt av planförslaget.

4. Skogsstyrelsen som lämnat följande yttrande:

Vad vi kan se i våra skikt finns en del potentiell kontinuitetsskog samt ett antal naturvårdsarter i området. Detta kan indikera skyddsvärda områden som är viktiga för den biologiska mångfalden och bör tas i beaktande vid det fortsatta arbetet. Utöver detta har vi inget ytterligare att tillföra.

Skogsstyrelsen ansvarar för frågor om skogsbruket och har till uppgift att verka för att landets skogar sköts på ett sådant sätt att de skogspolitiska målen nås. Vi är tillsynsmyndighet enligt skogsvårdslagen och delar av miljöbalken gällande skogliga åtgärder på skogsmark. Vidare ingår bland våra uppgifter att medverka i frågor om samhällsplanering för en hållbar utveckling och hushållning med naturresurser.

Kommentar: Kommunen har beslutat att planförslaget innebär **betydande miljöpåverkan**, och planen kommer därför att **samrådast igen**. Eventuella förstärknings- och kompensationsåtgärder för att bevara eller stärka den biologiska mångfalden kommer att ses över i samband med det fortsatta arbetet.

5. Vattenfall Eldistribution AB som meddelar att man inte har något att erinra mot planen.

Kommentar: Yttrandet noteras.

6. Fastighets AB RAWI som lämnat följande yttrande:

Gemensamt samrådsyttrande, ej RAWI:s

Vårt samrådsyttrande var signerat av alla stora privata centrum-fastighetsägare (RAWI, Wallstens, Skoogs, BDB). Jag tycker det är fel att missrepresentera vårt gemensamma samrådsyttrande som bara RAWI:s. Vill att det korrigeras.

RAWI:s synpunkter på samrådsredogörelsen - Jag anser tyvärr inte att våra synpunkter besvarats:

- Vi förstod att kommunens Intentionen och önskemål eller syfte med planen är att bredda det befintliga utbudet. Problemet är att föreslagen detaljplan möjliggör en flytt av hela centrumkärnans nuvarande verksamheter i form av service, vård, handel i mindre och medelstora butiker, restauranger. Detta är inte ett orimligt scenario då tillgängligheten till det nya handelsområdet blir mycket god för en stor del av kommuninnevanorna, medan



tillgängligheten i centrum för de som inte redan bor där aktivt försämrats.

Marknadsanalysen/Handelsstudien (s98, se nedan) har också en tydlig rekommendation om att begränsa möjligheten till att anlägga en galleria på Externhandelsområdet.

Jag skulle vilja att ni utvecklar **varför kommunen väljer att inte göra begränsningar i detaljplanen för att styra användningen av marken till vad ni säger att planen syftar till?**

- Samrådsyttrande svarar ej på frågan om ekonomisk hållbarhet är utredd. Endast svarat att det är genomfört en handelsetableringsutredning. Utredningen är tydlig att den inte utreder ekonomisk hållbarhet av aktuell plan (se s 98 sista meningen), men är tydlig med att den kan få kraftigt negativa konsekvenser för centrumhandel och att det inte finns något utrymme för mer Sällanköpshandel i Piteå. **Är det korrekt uppfattat att man anser att planen inte har tillräcklig omfattning och påverkan för att frågan om ekonomisk hållbarhet ska behöva utredas?**

Utdrag från Marknadsanalysen som anger att:

1. att det är oerhört skadligt för centrum om en stormarknad etableras på externhandelsområdet (s85)

Vi vill samtidigt vara tydliga med att dagligvarustrukturen idag är en stor tillgång för stadskärnan. Samtidigt kan en eventuell nyetablering lokaliseras i utvecklingsområdet. Här måste Piteå kommun vara noggrann så att inte en stormarknad etableras som slår ut delar av flödena till centrum. En etablering av koncept som Lidl eller liknande vore däremot hanterbart.

hui.

85

2. Anger att det inte finns något utrymme för ytterligare etablering av sällanköpsvaror (s 90). Eventuell ny handel kommer endast att ersätta befintlig handel.

04 | Utvecklingspotential | Sällanköpsvaror exklusive e-handel

År 2020 är e-handeln prognosticerad att motsvara 21 procent av den totala försäljningen av sällanköpsvaror. Underbranschen fritidsvaror är det segment som har högst andel med där 28% av köpkraften av tillfaller e-handeln. Beklädnadshandeln hade under 2020 en e-handelsandel på 26%.

Baserat på om vi särskiljer säljkanalerna finns det kortsiktigt ett etableringsutrymme i upptagningsområdet idag på cirka 100 miljoner kronor. Det utrymme kommer utredas om e-handeln kommer få den utveckling som vi prognostiserar.

Baserat på e-handeln så föreligger det således ett mycket begränsat etableringsutrymme.

Tabell: Etableringsutrymme av fysisk sällanköpsvaruhandel (Mkr)

Scenario hela upptagningsområdet	2020	2025	2030
Köpkraft upptagningsområdet	1 404	1 359	1 300
Omsättning i befintliga sällanköpsvaruhandel	1 317	1 317	1 317
Teoretiskt etableringsutrymme	87	42	0
HUI:s bedömning av etableringsutrymme	-87	-42	0

Källa: Konsumtionsprognosgruppen/HUI Research

Tabell: Etableringsutrymme av fysisk sällanköpsvaruhandel (Mkr)

Scenario Piteå	2020	2025	2030
Köpkraft upptagningsområdet	1 066	1 046	1 010
Omsättning i befintliga dagligvarubutiker	1 107	1 107	1 107
Teoretiskt etableringsutrymme	0	0	0
HUI:s bedömning av etableringsutrymme	0	0	0

Källa: Konsumtionsprognosgruppen/HUI Research

hui.

90



3. Detta p g a förväntad kraftigt negativ köpkraftsutvecklingen under perioden 2020-2030 för sällanköpsvaror (som jag uppfattar är syftet att tillskapa mer yta för i detaljplanen).

02 | Köpkraft exklusive e-handel - sällanköpsvaror

Köpkraft i kommunen - Sällanköpsvaror

Köpkraften för sällanköpsvaror (SV) uppgick till 1 404 miljoner kronor i det totala upptagningsområdet år 2020 om man endast ser till den fysiska handeln inom kommunen. År 2030 beräknas köpkraften uppgå till 1 300 miljoner kronor. Detta innebär att köpkraften för sällanköpsvaror i fysiska kanaler beräknas minska med 104 miljoner kronor mellan år 2020 och 2030 vilket, precis som för dagligvaror, beror på att e-handeln tar en större andel av detaljhandelsomsättningen.

I tabellen till höger redovisas köpkraften för sällanköpsvaruhandels underbranscher fördelat på beklädnadsvaror, fritidsvaror och hemutrustning. Av underbranscherna kommer beklädnadssegmentet att ha den starkaste utvecklingen. Övriga delbranscher beräknas ha en negativ utveckling fram till 2030 om man endast ser till den fysiska handeln.

Köpkraft sällanköpsvaror år 2020, prognos 2025, 2030 (mkr)

Köpkraft/År	Utveckling 2020-2030				
	2020	2025	2030	Mkr	%
Piteå tätort	609	598	577	-32	-5%
Övriga Piteå	457	448	433	-24	-5%
Totalt Piteå	1 066	1 046	1 010	-56	-5%
Älvsbyn	192	176	163	-29	-15%
Arvidsjaur	146	136	127	-19	-13%
Totalt	1 404	1 359	1 300	-104	-7%

Köpkraft sällanköpsvaruhandels underbranscher år 2020-2030 (mkr)

	Beklädnad			Fritidsvaror (inkl elektronik)			Hemutrustning (inkl bygg)		
	2020	2030	%	2020	2030	%	2020	2030	%
Piteå tätort	142	149	5%	216	191	-12%	251	237	-6%
Övriga Piteå	107	112	5%	162	143	-12%	188	177	-6%
Totalt Piteå	251	261	5%	378	334	-12%	439	414	-6%
Älvsbyn	45	42	-7%	69	56	-19%	77	65	-16%
Arvidsjaur	34	33	-3%	53	43	-19%	62	51	-18%
Totalt	328	336	2%	500	433	-5%	578	530	-8%

Källa: HUI och Konsumtionsprognosgruppen (KPG)

hui.

35

4. Marknadsanalysen/Handelsstudien har också en tydlig rekommendation om att begränsa möjligheten till att anlägga en galleria på Externhandelsområdet.

05 | Utvecklingspotential | Rekommendationer

Här finns en ganska svår ganska svåra avvägningar för sällanköpsvaruhandeln att göra som behandlar frågor som.

1. Vilken typ av handelsdestination vill Piteå vara- Lokal eller regional?
2. Hur skall Piteå i likhet med alla andra kommuner hantera e-handeln och då särskilt för sällanköpsvaror?

För att besvara första frågan rekommenderar HUI att Piteå redan idag är en regional destination. Inte minst beroende på besöksnäringen som med Piteå havsbad i spetsen lockar besökare från hela Norrland och även i Norge och Finland. Utifrån den beskrivningen borde det finnas möjligheter att bygga ut ett handelsutbud som förstärker destinationen. Här finns säkert många idéer och förslag på koncept som skulle kunna bidra till den utvecklingen.

Utvecklingspotentialen för sällanköpsvaruhandeln ser ju utmanande ut beträffandes den fysiska handeln. Samtidigt vet vi att segment som lågpris växer även inom den fysiska handeln vilket gör att det finns en utvecklingspotential. HUI rekommenderar således Piteå att faktiskt fortsätta att bygga ett attraktivt handelsutbud för sällanköpsvaror som ger goda förutsättningar för den fysiska handeln att bibehållas och kanske också utvecklas. Om ingenting etableras eller utvecklas så kommer sannolikt Piteå tappa från dagens nivåer.

HUI rekommenderar således att inte utesluta en expansion i de utvecklingsområdet som angivits i nära anslutning till Back City. Här skulle det kunna etableras volymhandel för i först hand sällanköpsvaruhandeln som vi ser som det som påverkar stadskärnan minst. HUI rekommenderar dock ingen Galleria i externt läge utan just volymhandel i "box" format. Vilken inriktning och omfattning denna expansion borde innebära kan HUI hjälpa Piteå med i ett kompletterande uppdrag.

hui.

98

Tabell: Etableringsutrymme av fysisk sällanköpsvaruhandel (Mkr)

Scenario hela upptagningsområdet	2020	2025	2030
Köpkraft upptagningsområdet	1 404	1 359	1 300
Omsättning i befintliga sällanköpsvaruhandel	1 317	1 317	1 317
Teoretiskt etableringsutrymme	87	42	0
HUI:s bedömning av etableringsutrymme	-87	-42	0

Källa: Konsumtionsprognosgruppen/HUI Research

Tabell A: Etableringsutrymme av fysisk sällanköpsvaruhandel (Mkr)

Scenario hela upptagningsområdet	2020	2025	2030
Köpkraft upptagningsområdet	1 772	1 927	2 072
Omsättning i befintliga sällanköpsvaruhandel	1 317	1 420	1 523
Teoretiskt etableringsutrymme	455	507	549
HUI:s bedömning av etableringsutrymme	-455	-507	-570

Källa: Konsumtionsprognosgruppen/HUI Research

Kommentar: Kommunen delar uppfattningen att en stark och attraktiv stadskärna är central för Piteås utveckling och är medveten om de utmaningar som centrumhandeln står inför. Planområdet har identifierats i den fördjupade översiktsplanen för Öjebyn som ett strategiskt



läge intill E4 och planerad Norrbotniabana, avsett för verksamheter som inte kan lokaliseras i centrala lägen, exempelvis större handels- och serviceetableringar med högre krav på logistik och tillgänglighet. Planen ska därför ses som ett komplement till stadskärnan och befintlig externhandel, inte som en ersättning.

När det gäller frågan om att begränsa användningen i detaljplanen bedömer kommunen att det i detta skede inte är ändamålsenligt att införa mer detaljerade begränsningar av handel eller centrumfunktioner. Planen behöver ha en viss flexibilitet för att kunna möta förändringar i handels struktur över tid. Samtidigt är kommunens planeringsinriktning att området i första hand ska möjliggöra etableringar som har svårare att lokaliseras i stadskärnan.

Avseende frågan om ekonomisk hållbarhet utgör handelsetableringsutredningen ett underlag för att belysa marknadens efterfrågan och kapacitet. Utredningen analyserar handelsstrukturen och möjliga konsekvenser för handeln i kommunen, men omfattar inte en företagsekonomisk prövning av enskilda etableringar. Kommunen äger marken inom planområdet och avser att teckna markanvisningsavtal med en exploatör inför en eventuell utveckling av området. Genom markanvisningsprocessen har kommunen möjlighet att pröva och följa utvecklingen av projektet samt ställa krav på inriktning och genomförande. Kommunen bedömer därför att planområdet kan utvecklas successivt och att etableringstakten i hög grad kommer att styras av marknadens efterfrågan i kombination med kommunens markägarroll.

För att möjliggöra modern och flexibel byggnation regleras byggnadsarea (BYA) och bruttototalarea (BTA), och exploateringsgraden har justerats ned från 23 000 kvm BYA till 21 500 kvm BYA. Detta säkerställer en kontrollerad exploateringsnivå inom området samtidigt som planen skapar utrymme för tillväxt och ett breddat utbud.

7. SGU (Sveriges geologiska undersökning) som lämnat följande yttrande:

För närvarande yttrar sig SGU endast över remisser från departement och förelägganden från domstolar samt nationella myndigheter vid behov. I övrigt avstår vi från att yttra oss. Undantag kan gälla för remisser som rör mineralfrågor såsom till exempel tillståndsansökningar för gruvor, kalkstensbrytning, etcetera samt ärenden som påverkas av eller påverkar riksintressen för värdefulla ämnen eller material.

Kommentar: Ytrandet noteras, och föranleder inga ändringar i planförslaget.

8. Luftfartsverket som lämnat yttrande som är sekretessbelagt och därför har yttrandets innehåll inte redovisats.

Kommentar: Ytrandet noteras, och föranleder inga ändringar i planförslaget-

9. Trafikverket som lämnat följande yttrande:

Trafikverket har tidigare yttrat sig i ärendet och framfört följande:

Trafikverket anser att det är olämpligt att i nuläget gå vidare med detaljplanen för Lomtjärn.



Vi anser att planen ska synkroniseras/samplaneras vid framtagande av järnvägslinjer och järnvägsplan för Norrbotniabanan.

Att gå vidare med planen i nuläget kommer riskera försvårande omständigheter för Norrbotniabanan och risk för ökade samhällskostnader. Trafikverket ser att det finns risk för påtagligt försvårande på riksintresset för Norrbotniabanan om detaljplanen går före arbetet med framtagande av järnvägslinjer och järnvägsplan. Norrbotniabanan är ett riksintresse med stor samhällsnytta. Att planera ett handelsområde med mycket tillkommande trafik på både Norra Ringen och Sundsgatan försvårar byggande av Norrbotniabanan. För att möjliggöra Norrbotniabanan kommer både Sundsgatan och Norra Ringen behöva byggas om. Handelsområdets trafiklösningar kan begränsa och försvåra tänkbara trafiklösningar för att möjliggöra Norrbotniabanan.

I byggskedet av Norrbotniabanan kommer det behövas uppläggningsytor för jord och/eller bergmassor samt byggvägar i närheten av linjen vilket kan försvåras av tillkommande vägar och trafik till följd av detaljplanen. Trafikverket vill också uppmärksamma att i Piteå kommuns fördjupade översiktsplan för Öjebyn finns beskrivet att hänsyn kommer tas till Norrbotniabanan vad gäller exploatering av Norra Lomtjärn.

Trafikverket vill tillägga i detta samrådsstadium att:

- Den framtida dragningen av Norrbotniabanan är ett riksintresse för kommunikationer enligt 3 kap 8 § miljöbalken och ska därmed skyddas mot åtgärder som påtagligt kan försvåra tillkomsten eller nyttjandet av anläggningen.
- Den nya Norrbotniabanan kommer i det aktuella området att gå i skärning vilket kommer att resultera i sprängningar och förflyttningar av massor, vilket medför stor byggtrafik under lång tid.
- När det gäller åtgärder som placeras inom eller i anslutning till utpekade riksintresseområden för en planerad eller framtida anläggning kan försvåra tillkomsten av anläggningen. Det kan handla om åtgärder som leder till att anläggningen blir fysiskt omöjlig att bygga eller att kostnaden för byggande av anläggningen påtagligt ökar. Detta vill vi undvika.
- Det är i både kommunens och Trafikverkets intresse att Norrbotniabanan kan byggas så så smidigt och kostnadseffektivt som möjligt.

Kommentar: Kommunen delar Trafikverkets uppfattning om att Norrbotniabanan är ett mycket viktigt infrastrukturprojekt och att riksintresset för järnväg ska beaktas i detaljplaneringen. Vi har därför haft en löpande dialog och samverkan med Trafikverket under planprocessen.

Planområdet har reviderats sedan tidigare planförslag. I tidigare versioner tangerade planområdesgränsen den utpekade riksintressekorridoren för järnväg och gick även in några meter i denna. Planområdet har därefter justerats så att det nu i sin helhet ligger utanför den utpekade riksintressekorridoren. Trafiklösningarna är fortsatt utformade med flexibilitet för att kunna anpassas i samband med den fortsatta planeringen och ett framtida genomförande av järnvägen. Kommunen bedömer därför att detaljplanen kan genomföras parallellt med planeringen av Norrbotniabanan utan att det medför ett påtagligt hinder för riksintresset.



Tidsaspekten är en viktig faktor för kommunen. Projektet är en central del av Piteås utveckling och möjliggör hundratals nya arbetstillfällen samt ökade skatteintäkter, vilket har stor betydelse för kommunens framtida utveckling. Planeringen behöver därför drivas framåt samtidigt som fortsatt samverkan med Trafikverket säkerställer att både detaljplanen och Norrbotniabanan kan genomföras på ett smidigt och kostnadseffektivt sätt.

Vi är medvetna om Trafikverkets syn på att planerna kan komma att överprövas. Kommunen väljer ändå att driva processen vidare för att frågan ska kunna prövas och tydliggöras.

10. SFV (Statens Fastighetsverk) som lämnat följande yttrande:

SFV har inga fastigheter inom eller i nära anslutning till planområdet. SFV avstår därför från att yttra sig.

Kommentar: Ytrandet noteras, och föranleder inga ändringar i planförslaget-

11. SGI (Statens geotekniska institut) som lämnat följande yttrande:

Yttrande över granskningshandling

Statens geotekniska institut (SGI) har beretts möjlighet att yttra sig över rubricerad detaljplan. SGI:s yttrande avser geotekniska säkerhetsfrågor såsom ras, skred, erosion och geotekniska frågeställningar kopplade till översvämning. Grundläggnings- och miljötekniska frågor, såsom hantering av radon, in-går inte i vår granskning.

Underlag:

1. Plankarta, Detaljplan för del av Stadsön 2:1 - Handelsområde Lomtjärn. Piteå kommun, granskningshandling daterad 2025-10-21
2. Planbeskrivning, Detaljplan för del av Stadsön 2:1, Lomtjärns handelsområde. Piteå kommun, granskningshandling daterad 2025-10-21.
3. MUR (Markteknisk undersökningsrapport)/Geoteknik, Översiktlig undersökning, etablering-RED, Öjebyn-Piteå kommun. Upprättad av Tyrens AB, daterad 2019-01-16.
4. PM Geotekniska förhållanden, Översiktlig undersökning, etablering-RED, Öjebyn-Piteå kom-mun. Upprättad av Tyrens AB, daterad 2019-01-16.
5. Dagvattenutredning, Lomtjärn, Piteå. Upprättad av WSP, daterad 2025-10-20.

Bakgrund och förutsättningar

Syftet med detaljplanen är att skapa byggrätter för handel och centrumfunktioner med god tillgänglighet till E4:an samt gång- och cykelstråket mellan centrala Piteå och stadsdelen Öjebyn. Planen möjliggör det verksamhetsområde som pekats ut i den fördjupade översiktsplanen för Öjebyn, samtidigt som den tar hänsyn till och reglerar påverkan på kringliggande natur- och kulturvärden. Planen ska också förhålla sig till riksintresset för den kommande järnvägen, Norrbotniabanan.



Geologiska och geotekniska förutsättningar

Området sluttar svagt söderut. Marknivåerna varierar mellan ca +31 i norr och +16 i söder. Strax söder om planområdet ligger Lomtjärnen, som närmast cirka 15 meter.

Enligt SGU:s jordartskarta består det översta jordlagret i planområdet huvudsakligen av morän men i norra delen finns berg, och i söder silt.

Enligt genomförd geoteknisk utredning [3] och [4] utgörs marken inom planområdet generellt av moränmark ovan berg. Moränen är sandig och siltig. I skogspartierna i den norra delen är ytskiktet något blackigt, i resterande del av planområdet är terrängen blockfri. I de södra delarna utgörs marken av sediment till som mest 6,3 m, som vilar på morän. Sedimenten utgörs av sand, siltig sand, sandig silt, sulfidhaltig silt och sulfidhaltig siltig lera. Grundvattennivån, som mätts i 2 grundvattenrör vid ett tillfälle, varierar mellan 2,9 och 3,3 m under markytan.

I planbeskrivningen [2] gör kommunen bedömningen att området saknar förutsättningar för ras skred eller betydande erosion då planområdet är flackt och saknar bäckar med kraftig vattenföring.

SGI:s synpunkter

Enligt 2 kap 5 § PBL ska bebyggelse och byggnadsverk lokaliseras till mark som är lämpad för ändamålet med hänsyn till bland annat människors hälsa och säkerhet samt med hänsyn till risken för olyckor, översvämning och erosion.

Vi delar kommunens bild av att de geotekniska förutsättningarna verkar gynnsamma. Vi saknar dock en bedömning av stabiliteten vid Sundsgatan, både mot Lomtjärn i söder och mot kvartersmarken där lösa sediment påträffats. Planen behöver även kompletteras med en bedömning av risken för ras, skred och erosion för planerade förhållanden.

Kommentar: Piteå kommun förprojekterar för ny väg inom planområdet och tillhörande åtgärder på Sundsgatan. Den initiala bedömningen visar att inga åtgärder bedöms behövas för att hantera risk för ras och skred. I samband med den kommande projekteringen och byggnationen av vägen kommer en fördjupad geoteknisk bedömning av markstabiliteten vid Sundsgatan, inklusive området mot Lomtjärn i söder och kvartersmark med lösa sediment, att genomföras. Bedömningen kommer att omfatta risken för ras, skred och erosion under planerade förhållanden samt identifiera eventuella åtgärder som behövs för att säkerställa byggnaders och vägars säkerhet.

12. Länsstyrelsen som lämnat följande yttrande:

Beskrivning av ärendet

Detaljplanen har överlämnats till Länsstyrelsen för granskning i enlighet med 5 kap. 20 § plan- och bygglagen (2010:900), PBL. Detaljplanen handläggs med standardförfarande.



Enligt 5 kap. 22 § PBL ska Länsstyrelsen under granskningstiden yttra sig över planförslaget, om planförslaget enligt Länsstyrelsens bedömning innebär att någon av överprövningsgrunderna i 11 kap. 10 § PBL inte följs eller tillgodoses.

Länsstyrelsens synpunkter i samrådsskedet framgår av yttrande dnr 18153-2024, daterat den 29 januari 2025.

Syftet med detaljplanen

Syftet med detaljplanen är att tillskapa byggrätter för handel och centrumfunktioner med goda förbindelser till E4:an, samt gång- och cykelstråket mellan Piteå stadscentra och Öjebyn. Detaljplanen möjliggör det verksamhetsområde som pekas ut i den fördjupade översiktsplanen för Öjebyn. Detaljplanen ska förhålla sig till riksintresset för kommande järnväg, Norrbotniabanan, samt områdets natur- och kulturvärden.

Detaljplanens överensstämmelse med översiktsplanen

Länsstyrelsen bedömer att detaljplaneförslaget överensstämmer med den fördjupade översiktsplanen enligt 4 kap. 33 § p.5 PBL.

Länsstyrelsen har i sitt granskningsyttrande angett att det inte är lämpligt att peka ut områden i riksintressekorridoren innan järnvägsplanerna är klara.

Länsstyrelsens synpunkter – prövningsgrunder enligt 11 kap. 10 § PBL

Länsstyrelsen bedömer med hänsyn till ingripandegrunderna i 11 kap. 10 § PBL och nu kända förhållanden att frågor som rör riksintressen 3 kap. MB samt hälsa och säkerhet ska lösas på ett tillfredsställande sätt i enlighet med vad som anges nedan. I annat fall kan Länsstyrelsen komma att pröva kommunens beslut att anta detaljplanen.

Riksintressen 3 kap. MB

Norrbotniabanan är utpekad som riksintresse för kommunikationer enligt 3 kap. §8 MB. Planområdet ligger i anslutning till riksintresset, men inkräktar även till en liten del på riksintessekorridoren. Riksintresset ska skyddas mot åtgärder som påtagligt kan försvåra tillkomsten eller nyttjandet av anläggningen.

I den fördjupade översiktsplanen för Öjebyn har kommunen pekat ut verksamhetsområdet Norra Lomtjärn. Länsstyrelsen har i sitt granskningsyttrande angett att det inte är lämpligt att peka ut områden i riksintessekorridoren innan järnvägsplanerna är klara. Kommunen har ändå valt att behålla området i den fördjupade översiktsplanen, men angett att möjlig exploatering kommer att göras med hänsyn till Norrbotniabanan.

I värdebeskrivningen för riksintresset, *Funktionsbeskrivningar för trafikslagets anläggningar, riksintesse kommunikationer*, anges att åtgärder som placeras inom eller i anslutning till utpekade riksintesseområden för en planerad eller framtida anläggning kan försvåra tillkomsten av anläggningen. Det kan handla om åtgärder som leder till att



järnvägen blir fysiskt omöjlig att bygga eller att kostnaden för byggande av anläggningen påtagligt ökar.

Ett nytt handelsområde med stor mängd tillkommande trafik på Norra Ringen och Sundsgatan påverkar anläggandet av Norrbotniabanan och riskerar att begränsa och försvåra de trafiklösningar som ska möjliggöra Norrbotniabanan. I byggskedet kommer uppläggningsytor och vägar för byggtrafik att behövas i närheten av banan under lång tid, vilket kan försvåras av tillkommande vägar och trafik till följd av detaljplaneförslaget.

Risken för ökade kostnader vid byggandet av järnvägen om detaljplanen genomförs innan Norrbotniabanans anläggande är stor. Länsstyrelsen anser att antagande av detaljplanen behöver anstå tills Norrbotniabanan är byggd för att undvika påtaglig skada på riksintresset.

Hälsa och säkerhet

Buller

Det är klarlagt att planen kommer att innebära ökning av trafik som i sin tur ger ökat buller för närboende. Enligt bullerutredningen överskrider bullerriktvärdet för trafikbuller på grund av trafikökning från planerat handelsområde för tre fastigheter i Annelund. För prognosår 2040 utan trafikökning från handelsområdet beräknas 17 fastigheter få en ljudnivå som överskrider bullerriktvärdet för trafikbuller. Vid hänsyn till trafikökningen till följd av planerat handelsområde beräknas 20 fastigheter överskrida bullerriktvärdet för trafikbuller.

Länsstyrelsen anser att kommunen behöver redovisa vilka skyddsåtgärder man avser att vidta för att komma till rätta med eller minska bullerpåverkan. Även kumulativ påverkan som eventuellt kan komma med Norrbotniabanan behöver tas hänsyn till.

Planförslaget innebär en trafikökning som kommer att förvärra en bullersituation som redan inte uppfyller bullerriktvärden. Länsstyrelsen anser att kommunen behöver överväga om den aktuella lokaliseringen är lämplig.

Övriga synpunkter

Detaljplanen kommer att ge påverkan på ett antal miljöfaktorer. De utredningar som finns är begränsade och beskrivning av konsekvenser samt förslag på skyddsåtgärder saknas genomgående.

Länsstyrelsen har tidigare i undersökningssamrådet och plansamrådet bedömt att planens genomförande riskerar betydande miljöpåverkan. Kommunens ställningstagande är att planens genomförande inte innebär betydande miljöpåverkan. En miljökonsekvensbeskrivning (MKB), där planens påverkan, konsekvenser och eventuella skyddsåtgärder tydligt beskrivs hade varit ett viktigt underlag för förslaget till detaljplan.

Luftkvalitet

Kommunen konstaterar att dygnsmedelvärdena för PM10 överskrider i högre grad för ett par mätpunkter i ett framtida scenario med handelsområdet jämfört med utan handelsområdet.

Kommunen föreslår inga skyddsåtgärder som kan minska påverkan. Det är inte tillräckligt att



hänvisa till att luftkvalitetsnormer redan överskrids och att kommunen därför måste ha ett åtgärdsprogram.

Länsstyrelsen anser att hänsyn måste tas till konsekvenser utifrån planens påverkan och lämpliga skyddsåtgärder behöver beskrivas.

Dagvatten

Det saknas uppgifter om beräknade mängder dagvatten som ska passera dagvattendammarna samt deras konstruktion och funktion och uppgifter om eventuella reningssteg, t.ex. översilning eller infiltration i mark. I och med klimatförändringarna kommer en stor del av nederbörden som regn även under vintern när växtligheten är vilande. Dammarnas funktion behöver säkerställas även under denna period.

Det saknas även uppgifter i planhandlingarna om hur de relativt små ytorna för snöupplag är avsedda att fungera och hur stora mängder förorenat smältvatten kommer att påverka området och närliggande vattendrag.

Påverkan på vatten

Lomtjärn är inte klassad som en vattenförekomst, men miljöbalkens allmänna hänsynsregler gäller vilket bl.a. innebär att åtgärder för att undvika eller reducera risk för påverkan på människor och miljö måste vidtas. Kommunen har inte beskrivit påverkan, konsekvenser eller vilka skyddsåtgärder man avser att vidta för Lomtjärn. Av planbeskrivningen framgår att Lomtjärn och flöden till och från tjärnen ingår i reningssteget inför utsläpp till vattenförekomsten Svensbyfjärden, vilket inte är tillåtet.

Masshantering och sulfidjordar

Innan arbete påbörjas behöver kommunen upprätta en masshanteringsplan där även eventuella sulfidjordar som skulle kunna påträffas ingår.

Om arbete vid Norrbottniabanan sker under samma tidsperiod är det lämpligt att även Trafikverkets masshantering ingår i planen, för att främja hushållning och genom samordning minska transporter.

Artskydd

Artportalen och naturvärdesinventeringen har identifierat ett antal naturvårdsarter inom planområdet.

Kommunen bedömer att planförslaget innebär att förutsättningarna för rödlistade och fridlysta arter inom planområdet förstörs, men att planförslaget inte kommer att medföra kvarstående skada på arternas bevarandestatus på regional eller nationell nivå.

Länsstyrelsen saknar motivering till hur kommunen kommit fram till ovanstående. Fridlysta och rödlistade arters bevarandestatus gäller även på lokal populationsnivå.



Länsstyrelsen bedömer att artskyddsdispens kan behövas för t.ex. spillkråka (NT) för att detaljplanen ska kunna komma att genomföras i enlighet med gällande lagstiftning.

Planens genomförande

Det behöver, innan planens antagande, vara klarlagt om artskyddsdispens enligt artskyddsförordningen krävs för att kunna genomföra planen.

Kommunen behöver därför kunna säkerställa att detaljplanen är förenlig med artskyddsförordningen för att inte riskera att planen i ett senare skede inte kan genomföras. Om detaljplanens genomförande kräver artskyddsdispens behöver dispens ha erhållits innan kommunen beslutar om att anta detaljplanen.

Kommentar: Piteå kommun har efter granskning beslutat att detaljplanen medför betydande miljöpåverkan. Med anledning av detta kommer planen att samrådats på nytt, och miljökonsekvenserna, inklusive påverkan på riksintressen, dagvatten, buller, luftkvalitet, samt natur- och artskydd, kommer att redovisas tydligt i en miljökonsekvensbeskrivning (MKB) i samband med det nya samrådet.

Detta innebär att frågor som Länsstyrelsen pekar på, såsom konsekvenser för Norrbotniabanan, bullerpåverkan, dagvattenhantering och artskydd, kommer att utredas och hanteras i samrådsskedet, vilket ger möjlighet för myndigheter och allmänhet att lämna synpunkter innan beslut fattas. Kommunen kommer att följa MKB:s slutsatser och ställa krav på åtgärder för att säkerställa att planen kan genomföras på ett miljömässigt och juridiskt korrekt sätt.

13. Lantmäteriet som lämnat följande yttrande:

Detaljplan för del av Stadsön 2:1 handelsområdet Lomtjärn

Vid genomgång av planförslagets handlingar (daterade 2025-10-21) har följande noterats:

För plangenomförandet viktiga frågor där planen behöver förbättras

(Här redovisas synpunkter om sådana frågor som Lantmäteriet särskilt ska bevaka och sådant som vi uppfattar som nödvändigt att åtgärda för genomförandet av planen.)

LITE FÖR OTYDLIG REDOVISNING AV INNEHÅLL I AVTAL OM MARKANVISNING

I planbeskrivningen anges att avtal om markanvisning ska tecknas i senare skede. Det anges också vilka kostnader som exploatören ska ansvara för.

När avsikten är att genomföra markanvisningar ska kommunen enligt 4 kap. 33 § 3 st. 2 men. PBL redovisa avtalens huvudsakliga innehåll liksom konsekvenserna av att planen helt eller delvis genomförs med stöd av ett eller flera sådana avtal i planbeskrivningen. Detta ska enligt 5 kap. 13 § PBL göras redan i samrådsskedet.



Lantmäteriet konstaterar att lagstiftaren har avsett att exploatörens samtliga åtaganden ska redovisas på en översiktlig nivå, men där det ändå ska gå att bedöma vad åtagandena innebär. Lantmäteriet bedömer att handlingarna i dess nuvarande skick inte är tillräckligt tydliga och behöver därför kompletteras.

Redovisningen behöver enligt Lantmäteriets mening förbättras och vara mer konkret kring:

- vilka fysiska anläggningar exploatören ska utföra och vilken standard de ska ha
- vilka olika kostnader som exploatören åtar sig att betala
- tidplan för utbyggnad av de anläggningar som avtalet omfattar

KONSEKVENSERNA AV ATT GENOMFÖRANDEAVTAL ANVÄNDS BEHÖVER REDOVISAS

När avsikten är att använda genomförandeavtal ska kommunen enligt 4 kap. 33 § 3 st. 2 men. PBL redovisa avtalens huvudsakliga innehåll liksom konsekvenserna av att planen helt eller delvis genomförs med stöd av ett eller flera sådana avtal i planbeskrivningen.

På s. 64 redovisas kort att om exploatören går i konkurs eller vid tvist om avtalets innehåll kan den kommunala budgeten påverkas. Här bör det tydliggöras på vilket sätt budgeten påverkas för kommunen.

Om exploatören skulle gå i konkurs, vad händer med övriga kostnader som exploatören åtagit sig i avtalet, exempelvis kostnaden för att bilda gemensamhetsanläggning?

I planbeskrivningen framgår att bildande av gemensamhetsanläggning endast blir aktuellt i de fall kvartersmarken delas upp i flera fastigheter. Det bör tydliggöras vad som händer om exploatören exempelvis säljer all kvartersmark innan den delas upp.

Lantmäteriet konstaterar att redovisningen av innehållet i genomförandeavtalet kring kostnader förefaller vara utformad på ett tillräckligt tydligt sätt. Dock är det några punkter kring avtalets innehåll som bör tydliggöras (se ovan).

Lantmäteriet har tagit fram ett material med information om regelverket vid "Redovisning av genomförandeavtal i planbeskrivning" och tre exempel på hur redovisning av innehåll och konsekvenser kan se ut i en planbeskrivning. Använd gärna detta material som inspiration. Ni hittar det [via följande länk på lantmateriet.se](#).

VILKA BESTÄMMELSER AVGRÄNSAS AV SEKUNDÄRA EGENSKAPSGRÄNSER?

I detaljplanen används sekundära egenskapsgränser, men det anges inte vilken eller vilka planbestämmelser som avgränsas av de sekundära egenskapsgränserna. Detta gör att planen inte är tillräckligt tydlig i sin reglering. Boverket anger följande i PBL Kunskapsbanken på [sidan om gränshierarki](#): "Varken egenskapsgräns eller den sekundära egenskapsgränsen är på förhand knuten till någon eller några egenskapsbestämmelser utan kan användas för den egenskapsbestämelse det behövs för i den enskilda detaljplanen. Om den sekundära egenskapsgränsen används är det viktigt att det tydligt framgår vilken bestämmelse den avgränsar. Detta kan framgå av listan med planbestämmelser."



Ett exempel där detta lösts på ett fungerande sätt är i en plankarta från Dorotea kommun – [Detaljplan för del av Bergvattnet 12:1](#) där kommunen skrivit texten ”(begränsas av sekundär egenskapsgräns)” efter bestämmelseformuleringen (texten) i den egenskapsbestämmelse som ska avgränsas av sekundära egenskapsgränser.

Delar av planen som bör förbättras
GRUNDKARTA

Inom planområdet finns en befintlig ledningsrätt för tele, förmån televerket. Rättighetslinjen finns inte redovisad i grundkartan, vilken bör göra för att kunna bedöma rättigheten påverkas av planförslaget.

u-OMRÅDE BRA FÖR ATT TYDLIGGÖRA PLANERADE LEDNINGAR

På s. 59 framgår att kommunen rekommenderar ledningshavaren att ansöka om ledningsrätt för kommande ledningar över kvartersmark. Om det planeras att ledningar som inte försörjer planområdet ska dras inom kvartersmark, kan det vara bra att lägga ut u-område för ledningen i detaljplanen. På detta sätt blir det tydligt att området ska vara tillgängligt för ledningar både vid lovgivning och vid annan användning av detaljplanen.

PÅVERKAN PÅ BEFINTLIG LEDNINGSRÄTT

På s.32 framgår att det finns en befintlig ledningsrätt för optofiberledning inom planområdet. Det bör även tydliggöras hur ledningen kommer påverkas av planförslaget.

Kommentar: Kommunens bedömning är att en exploatörs konkurs eller en tvist om avtalets innehåll främst kan påverka kommunens budget genom att planerade investeringar i allmän plats kan behöva senareläggas. Kommunens investeringar i infrastruktur genomförs normalt i takt med exploateringen och efter överenskommelse med exploatör.

Detaljplanens genomförande är inte beroende av en specifik exploatör. Om en exploatör inte fullföljer projektet eller går i konkurs upphör markanvisningsavtalet normalt att gälla och kommunen kan anvisa marken till en ny aktör.

Åtaganden som exploatören ansvarar för enligt avtal, exempelvis kostnader för fastighetsbildning eller gemensamhetsanläggning, kvarstår i regel hos berörda fastighetsägare. Om fastigheter överläts innan sådana åtgärder genomförts kan processen fortfarande fullföljas, men samordningen kan bli mer komplex. Kommunen kan då behöva initiera eller påminna om att gemensamhetsanläggning ska bildas innan bygglov eller genomförande sker.

Sammantaget bedöms eventuella budgetpåverkande effekter främst handla om tidsmässiga förskjutningar i kommunens investeringar, snarare än att kommunen övertar exploatörens kostnader. Planbeskrivningen har förtydligats i detta avseende.

Kompletteringar har gjorts i plankartan avseende grundkartans redovisning av ledningsinformation samt förtydligande av vilken bestämmelse som utgör sekundär egenskapsbestämmelse [b₁]: *lägsta schaktningsnivå 16,0 meter över nollplanet.*



Inget u-område har tillförts i plankartan, eftersom kommunen bedömer att en sådan lösning skulle begränsa möjligheten till anpassning vid byggnation och ledningsdragning, vilket skulle göra planen mindre flexibel för samtliga parter.

14. Trafik- och projektenheten som lämnat följande yttrande:

Trafik och projektenheten har följande synpunkter:

Planbeskrivning:

- Sidan 7. **2.3 Allmän plats.** Ta bort texten med vägens bredd på 6,5 meter, bredden är irrelevant.
- Sidan 10. **Egenskapsbestämmelser för kvartersmark.** Texten under i sista stycket (*b1*) *Lägsta schaktnivå....* bör tas bort vilket vi trodde var beslutat tidigare.
- Sidan 11. **4.1.2 Planbesked.** Andra stycket... *utfart mot Sundsgatan ska ha planfri passage för gång- och cykeltrafik.* Detta är inte möjligt varvid gång- och cykelvägen kommer att anläggas i plan med utfarten. Texten måste justeras.
- Sidan 13. **4.2.1 Trafikslagets anläggningar.** Generellt skulle denna text behöva uppdateras då det har hänt en del sedan texten skrevs.
- Sidan 16. **4.4.1 Luft.** Sista stycket.... *Punktberäkningarna framgår av figur X och från miljökvalitetsmålet Frisk luft, vars precisering framgår av tabell 1....* Vad är figur X?
- Sidan 31. **4.8 Geotekniska förhållanden.** Andra stycket ...*Utöver morän finns det silt i södra delen och berg i den norra delen (figur 14)...* Bör man nämna påträffad sulfidjord?
- Sidan 32. **4.14 Trafik.** Andra stycket ... *I korsningen Sundsgatan-Fabriksgränd (intill Backens handelsområde) projekteras det i dagsläget för en cirkulationsplats....* Här vet vi idag att det ska bli en cirkulationsplats – beslutat i SP 2026-2028, bör omformuleras till att det planeras att byggas en cirkulationsplats här 2026.

Sidan 32. **4.14 Trafik.** Tredje stycket ... *Den centrala geografiska placeringen av det planerade handelsområdet och det intilliggande huvudstråket för gång- och cykelväg möjliggör för varierade resesätt in till området....* Här bör vi formulera om texten. Handelsområdet ligger väldigt centralt sett från stan och Öjebyn och många kommer att välja att gå och cykla i högre grad än ett normalt externhandelsområde. Formuleringen varierande resesätt låter märkligt.
- Sidan 34. **5.1.4 Undersökning enligt 6 kap.** Första stycket... *Kommunens samrådde sin undersökning med Länsstyrelsen i Norrbotten under hösten 2023....* Konstigt skrivet.
- Sidan 37. **Figur 17.** På bilden/figuren nämner man "Damm 1" medan man på plankartan säger "Dike".
- Sidan 37. I tredje stycket står det såhär ... *vilka säkerställs genom allmän platsmark NATUR och SKYDD. En ny trumma under Sundsgatan (Trumma A) avlastar kritiska flöden vid E4:an....* Vilken är (Trumma A)? Det redovisas inte.



- Sidan 39. **5.2.6 Förprojektering.** Här står det att ...*Gatans höjd regleras med planbestämmelser på plankartan....* Detta bör tas bort, då det nu är borttaget från plankartan.
- Sidan 57. **6.9.1 Motortrafik.** I stycket 5 står det såhär...*I dagsläget påvisar resultaten inga framkomlighetsproblem eller belastningspåverkan på Norra Ringen och risken att etableringen av handelsområdets trafikstring med in- och utfart mot Norra Ringen bedöms som mycket låg.....* Titta på formuleringen.
- Sidan 57. **6.9.3 Gång- och cykeltrafik.** Här anser trafik och projekt att det kommer att vara mycket enkelt att cykla och gå till handelsområdet eftersom det ligger så centralt placerat mellan centrum, Backen och Öjebyn så här måste man ta stor hänsyn och räkna med att man kommer att göra det. Vi hade önskat att det framgick i texten.
- Sidan 63. **7.4.3 Gemensamhetsanläggningar.** Här måste det förtydligas att exploatören är ansvarig.

Trafik- trafikbuller- och luftutredning:

- Sidan 5. **1 Bakgrund.** Stycket 2... *In- och utfartsvägar planeras till Norra Ringen och Sundsgatan i samband med etapp 1...* Detta stämmer väl inte? Texten behöver därför ändras.
- Sidan 7. **2.2 Trafikstring.** I tabell 1 beskrivs handelsytornas storlek, i planhandlingen framgår det andra storlekar på handelsytorna. Detta behöver man se över. Även antalet P-platser misstämmer mot planhandlingen.
- Sidan 8. **2.2.2 Metod "Antal P-platser".** Va som än sägs så måste man komma ihåg att det är kommunen parkeringsnorm som gäller. Undantag görs av Samhällsbyggnadsnämnden. Det är därför viktigt att det framgår att det är avvikelser från P-norm i planen så politiken vet att de gör undantag.
- Sidan 12. **Tabell 4.** Tabellen verkar inte tagit hänsyn till att det blir en cirkulationsplats.
- Sidan 12. **Sammanfattning.** Beräkningar är inte gjorda utifrån att det blir en cirkulationsplats i korsningen med infarten till handelsområdet på Sundsgatan.
- Sidan 13. **Sammanfattning.** Hur skulle detta se ut om det var en cirkulationsplats på Norra Ringen?

Kommentar: Trafik- och projektenhetens synpunkter noteras. Planbeskrivningen har setts över och justerats och kompletterats där det behövts, och trafik-, trafikbuller- och luftutredningen har uppdaterats för att återspegla aktuella förutsättningar och planerade åtgärder.

15. Naturskyddsföreningen i Piteå som lämnat följande yttrande:

Mot bakgrund av den tid vi i dag lever i med ökad miljöbelastning, minskad biologisk mångfald och ett förändrat klimat är vi starkt emot en etablering av ytterligare ett externt köpcentrum. **Därför avstyrker vi detaljplan för del av Stadsön 2:1, Handelsområde Lomtjärn i Piteå kommun.**



Vi behöver en stadsplanering som minskar vårt resande med bil, som tar hänsyn till de planetära gränserna och den biologiska mångfalden. Ett externt köpcentrum bygger till största delen på den bilburna konsumenten. Även med de föreslagna åtgärderna kommer det inte att minska bilresandet då de föreslagna åtgärderna knappast utgör tillräckligt attraktiva alternativ, utan bilen kommer att bli det första valet.

Ur miljösynpunkt är det att föredra att man samlar ett externt köpcentrum på endast en plats och på redan ianspråktagen mark. Därför skulle en förtätning av Back City vara att föredra. Att sprida ut handeln på fler externa handelscentra minskar attraktionskraften. En samlad handel innebär mindre resandet och bidrar i större utsträckning till en jämlik tillgång till handeln. Att BackCity dessutom ligger relativt nära centrum är en fördel då det lättare går att ordna med fungerande kollektivtrafik.

En faktor för valet av handelsplats är att utbudet är stort och varierat. Detta kommer knappast det planerade handelsområdet att erbjuda. Den ”halvstora” handelsplatsen, som varken har nätets kompletta utbud eller den täta stadsmiljöns trivsel, får svårare att hävda sig. (Handelsrådet).

Man skriver att man tillskapar stadsmiljö som det finns ett behov av. Denna slutsats finns inte kartlagd och redovisad. Externa handelsområden i Sverige minskar totalt sett. På grund av e-handel minskar antalet butiker och det är främst i de externa områdena som minskningen sker. Istället ser man att lågpriskedjor har börjat etablera sig i centrum och köpcentrum istället för i externa områden. Det innebär att traditionella externa handelsområden nu möter en ökad konkurrens från både online-handel och centrumhandel. (Handelns Utredningsinstitut och Handelsrådet)

Stadsplaneringen behöver förutom med hänsyn till naturvärden och miljö även utformas så att det finns god flexibilitet att parera kommande förändringar i handels- och konsumtionsmönster.

Luftkvalitet

Enligt samrådsunderlaget (2025-10-23 PB 2023-000270) är det oklart om man i samband med detaljplanering avseende luftkvaliteten i Piteå har tagit hänsyn till det nya EU luftkvalitetsdirektivet som antogs under oktober

2024: <https://www.naturvardsverket.se/arnesomraden/luft/internationellt-arbete-med-luft/eus-luftkvalitetsdirektiv/>

Luftkvaliteten är ett återkommande problem i Piteå, ett ämne som även har tagits upp i media: <https://www.svt.se/nyheter/lokalt/norbotten/har-ar-orsakerna-bakom-piteas-daliga-luftvarst-for-barnen>

Flera studier lyfter fram vikten av grönområden i stadsmiljöer, särskilt med tanke på att Piteå vill växa. Grönområden fungerar som stadens gröna lungor, och luftkvaliteten kan påverkas negativt om grönområdena minskar, se även <https://www.geojournal.net/uploads/archives/6-2-7-674.pdf>

Kommunens bedömning avseende betydande miljöpåverkan



Enligt Piteå kommun bedöms planen inte medföra betydande miljöpåverkan enligt 6 kap. miljöbalken, och någon miljökonsekvensbeskrivning (MKB) bedöms därför inte vara nödvändig.

Naturskyddsföreningen Piteå vill framhålla och bekräfta Länsstyrelsens samt miljö- och tillsynsnämndens bedömning enligt samrådsunderlaget, som avstyrker detaljplan för del av Stadsön 2:1, Handelsområde Lomtjärn i Piteå kommun.

Enligt Länsstyrelsens bedömning i sitt yttrande 2023-11-15 kan risken för en betydande miljöpåverkan inte uteslutas, enligt de kriterier som listas i 5 § miljöbedömningsförordningen.

Naturskyddsföreningen Piteå instämmer i Länsstyrelsens bedömning:

”Länsstyrelsen ansåg att påverkan på områdets höga naturvärden och sociala värden behövde utredas noggrant och att en strategisk miljöbedömning behövde genomföras där alternativa lokaliseringar och konsekvenser utreds.

De menade också att en alternativ utformning och disponering av planområdet behövde utredas.

Utöver det saknade Länsstyrelsen kommunens bedömning i samrådsunderlaget vid den tidpunkten gällande 5 § punkt 1 c miljöbedömningsförordningen: ”Vid en undersökning enligt 6 kap. 6 § miljöbalken ska identifieringen av omständigheter som i det enskilda fallet talar för eller emot en betydande miljöpåverkan utgå ifrån i vilken utsträckning planen, programmet eller ändringen har betydelse för att främja en hållbar utveckling eller för integreringen av miljöaspekter i övrigt.” Med det menade Länsstyrelsen att externhandelsområden kan antas medföra negativ påverkan på centrumhandels utveckling, ökad trafikbelastning och bilberoende och den sociala hållbarhetsaspekten eftersom centrumhandel oftast är mer tillgänglig där kollektivtrafiken utgör ett nav och knutpunkt.”

Naturskyddsföreningen Piteå vill poängtera att det konstaterades höga naturvärden vid naturvärdesinventeringen i området. Såväl många rödlistade arter, mycket gamla tallar och blandad lövskog med stor andel död ved som är ett viktigt habitat för konstaterade rödlistade arter.

Naturskyddsföreningen understryker att Länsstyrelsen även noterade att området utgör en viktig del i en **grön korridor** mellan Svensbyfjärden och Grisberget, vilket främjar biologisk mångfald i Piteå. Flera europeiska studier har bekräftat betydelsen av gröna korridorer för bevarande och främjande av rödlistade och hotade arter, se även

<https://webgate.ec.europa.eu/life/publicWebsite/project/LIFE08-INF-D-000032/biotope-networks-networks-of-life-promoting-a-forest-corridor-system-with-a-european-perspective>

Kommunens slutsats att planläggningen inte medför en **betydande miljöpåverkan** är inte tillräckligt underbyggd. De dokumenterade naturvärdena kommer för alltid att försvinna. Man hänvisar till att området inte har de högt-högsta naturvärdena, klass 1 och 2, och därmed skulle områdets radikala omvandling enligt Piteå kommun inte ha betydande miljöpåverkan. En slutsats vi stark ifrågasätter. De dokumenterade naturvärdena klass 3 och 4 är vad som finns i de



tätortsnära skogarna i den delen av Piteå. Klass 1 och 2 är områden som nationalparker eller Natura-2000 vilket är ytterst sällsynt i den tätortsnära miljön. Klass 3 och 4 är med andra ord det bästa vi har i området. Risker för en betydande miljöpåverkan föreligger således.

Påverkan på Lomtjärnen är heller inte tillräckligt utredd. Risk för igenväxning och därmed påverkan på fågelliv och sociala värden. Att utreda det i samband med själva byggnationerna riskerar en kraftig irreversibel påverkan på Lomtjärnen.

Enligt Miljöbalken och Plan- och bygglagen (PBL) ska en miljökonsekvensbeskrivning (MKB) eller en miljöbedömning ta hänsyn till de **specifika förhållandena på platsen**. Man har här inte beaktat de **relativa** naturvärdena i området. Det som i en nationell kontext inte klassas som "skyddsvärt" (klass 1 eller 2, t.ex. nationalparker eller Natura 2000-områden) kan vara av yttersta vikt lokalt. Klass 3 och 4 är i det lokala perspektivet värdefulla tätortsnära naturmiljöer i Piteå och ska därför beaktas i **proportionalitetsbedömningen**.

Frilutslivet, sociala värden

Frilutslivet i området finns inte heller kartlagt. Det enda man hänvisar till är att området kring Lomtjärnen är mer besökt. Vid våra besök i området såg vi spår av lekande barn (kojbyggande, mm), det plockas bär och svamp, hundar rastas. Det närliggande friluftsområdet Grisberget saknar den mer vilda karaktären som Norra Lomtjärn har. På Grisberget börjar man också se ett allt mer omfattande slitage på skogen. Man behöver i en utredning av alternativ utformning av området studera hur en förbättrad tillgänglighet i form av tillfartsvägar, cykelvägar skulle öka områdets sociala värden.

Kompensationsåtgärder

Naturskyddsföreningen Piteå ställer sig frågande om kommunens föreslagna kompensationsåtgärd, att satsa på utvecklingen av upplevelseskogen Lomtjärn, kan ses som en lämplig kompensationsåtgärd som har utretts noggrant. Det är oklart om och hur förlusten av naturvärden och livsmiljöer för rödlistade arter vid etableringen av ett handelsområde kan kompenseras, och i vilken omfattning. Detta gäller även för de sociala värdena som frilutslivet.

Naturskyddsföreningen i Piteå föreslår avslag på detaljplan för del av Stadsön 2:1, Handelsområde Lomtjärn i Piteå kommun.

Vi förslår även följande:

1. Utredning av om detaljplanen medför betydande miljöpåverkan, en miljökonsekvensbeskrivning efterlyses (se under rubrik *Kommunens bedömning avseende betydande miljöpåverkan*)
2. Utredning av hur luftkvaliteten kommer att påverkas (se under rubrik *Luftkvalitet*)
3. Utredning av frilutsliv och social värden (se under rubrik *Frilutslivet, sociala värden*)
4. Utredning av huruvida kompensationsåtgärderna är tillräckliga och lämpliga (se under rubrik *Kompensationsåtgärder*)
5. En utredning av **alternativ utformning av området**, vilket också efterfrågas av Länsstyrelsen. Naturskyddsföreningen efterlyser utredning av ett alternativ som



tillvaratar och tar hänsyn till områdets höga naturvärden och sociala värden. De alternativ Piteå Kommun utrett har varit av samma karaktär som ett handelsområde dvs exploatering.

6. En **alternativ placering av handelscentrum** bör också utredas noggrant. En placering på redan ianspråktagen mark och där miljöaspekterna tas i beaktande. Exempelvis en förtätning och omdaning av BackCity.
7. Kommunen bör också utreda hur ett externt handelscentrum kan medföra negativ påverkan på centrumhandels utveckling, ökad trafikbelastning och bilberoende och den sociala hållbarhetsaspekten samt jämlikhetsaspekten eftersom centrumhandel oftast är mer tillgänglig då kollektivtrafiken utgör ett nav och knutpunkt.

Kommentar: Piteå kommun har tagit del av Naturskyddsföreningen i Piteås yttrande och noterar de synpunkter som framförts. Kommunen vill understryka att beslut om betydande miljöpåverkan har fattats för detaljplanen för del av Stadsön 2:1, Handelsområde Lomtjärn. Som en följd av detta kommer en särskild miljökonsekvensbeskrivning (MKB) att tas fram, vilken kommer att belysa de frågor och aspekter som lyfts i yttrandet. Samråd med MKB:n kommer att genomföras för att ge myndigheter, intresseorganisationer och allmänheten möjlighet att lämna kompletterande synpunkter innan slutgiltigt beslut fattas.

16. AB Wallsténhus, BDB Fastigheter, Fastighets AB RAWI, Lindbäcks Fastigheter, Skoogs Fastigheter som lämnat följande yttrande:

Detta granskningsyttrande är gemensamt framtaget av de största privata fastighetsägarna i centrala Piteå. Vi alla utvecklar och förvaltar både bostäder och kommersiella lokaler och har investerat och planerar att investera med ett mycket långsiktigt perspektiv för att bidra till utvecklingen av Piteå. Vi som gemensamt tagit fram detta granskningsyttrande är (i bokstavsordning):

AB Wallsténhus
BDB Fastigheter
Fastigheter Fastighets AB RAWI
Lindbäcks Fastigheter
Skoogs Fastigheter

Som lokalt verksamma fastighetsägare är vi angelägna om och beroende av att Piteå fortsätter att växa och utvecklas. Därför har vi en mycket positiv inställning till alla initiativ från kommunen som kan leda Piteå i den riktningen. Vi har tagit del av Piteå kommuns detaljplaneförslag och samrådsredogörelse och önskar presentera följande yttrande kring föreslagen plan:

Vi föreslår en annan strategi än den Detaljplan Lomtjärn representerar, en strategi som vi menar att kommunen stått bakom under flertalet Översiktsplaner, nu senast 2021 då den gällande aktualiserades. Genom att förtäta och sträva efter att bygga samman centrum och Backcity kommer varje nyetablering generera ökad omsättning i handeln, eftersom kundflöden fokuseras till få områden:



- Det finns möjlighet att öka handelsnettot och utveckla Piteå som handelsdestination inom ramen för gällande demokratiskt framtagna Översiktsplan: ”Piteå ska ha en attraktiv stadskärna som erbjuder en kombination av shopping och upplevelser. Befintliga handelsplatser och arrangemangsplatser ska fortsatt prioriteras och stärkas... Utveckling och expansion av handel bör ske i nära anslutning till befintliga handelsområden...”. Detaljplan Lomtjärn står i strid med ovan skrivning i aktuell Översiktsplan.
- Trafikverkets presenterade utkast på Norrbottniabanans sträckning, med stationsläge vid nuvarande polis/brandstation och bangård på Pitholmen frigör stora möjliga exploateringsytor som kan användas till både Externhandel, bostäder och kontor. Tillväxt av handelsytor i denna korridor mellan Centrum och nuvarande Externhandelsområde på Backcity ligger i linje med Översiktsplanens intention att binda samman Externhandeln och Centrumhandeln.
- Utöver nämnda möjliga framtida expansionsytor för Handel finns redan i dag förtätningssidéer på Backcity om mer än 5000m². I centrum finns dessutom 7-8000m² vakanta verksamhetslokaler som kan stödja nyetableringar direkt utan ny infrastruktur
- Kommunen bör vänta med att fatta beslut om detaljplan Norra Lomtjärn tills den pågående Fördjupade Översiktsplanen för Centrum är färdigställd då de båda planerna har en stor ömsesidig påverkan på varandra.
- Vi tror att samhällsekonomiska vinster kan uppnås med en alternativ lokalisering av Handelstillväxt som ej kräver ny, dyr infrastruktur. En utredning av denna alternativa Handelsutveckling kommer att visa på tydliga samhällsekonomiska, men också miljömässiga vinster jämfört med Detaljplan Lomtjärn. Kostnader för kommunala följdinvesteringar i infrastruktur som planen förutsätter är betydande.
- Genom att göra nuvarande Centrum på Håggholmen mer tillgängligt så minskar behovet att flytta ut verksamheter från centrum som kräver god tillgänglighet och logistik. Det är ekologiskt mer hållbart att samlokalisera handel med hög boendetäthet då det minskar behovet av resor och transporter.
- Så som kommunens egna studier tydligt presenterar så är det Dagligvaruhandeln (ICA, Coop, Systembolaget) i centrum som driver besöksflödena och som utgör en förutsättning för att det ska finnas bärkraft för bekvämlighetshandel inom Sällanköpsvaror. En utspridd handel där Dagligvaruhandeln separeras från nuvarande Sällanköpshandel i centrum kan med stor sannolikhet leda till butiksnedläggningar och överflyttning till e-handel från butikshandel inom Sällanköp.
- Ur ett ekologiskt hållbarhetsperspektiv ska beaktas att längre avstånd mellan butiker på olika handelsplatser och mellan boendeområden med hög befolkningstäthet som Håggholmen och handelsområden utan boende befolkning innebär ökat bilberoende och ökade transportutsläpp.
- Den större markanvändningen i jämförelse med utbyggnad av redan etablerade handelsområden leder till förlust av natur och grönområden.

Om kommunen väljer att gå vidare och godkänna Detaljplan Lomtjärn behöver kommunen säkerställa att detaljplanen blir mer träffsäker och säkrar att det uppgivna syftet uppnås

- Vi uppfattar också att Detaljplan Lomtjärn syftar till att bredda det befintliga utbudet och skapa förutsättningar för tillväxt, snarare än att flytta befintlig handel samt förutsättningar för verksamheter som av olika skäl inte kan lokaliseras i centrala lägen, exempelvis större handels- och serviceetableringar med högre krav på logistik.



För att säkerställa att kommunen uppnår syftet förordar vi att planen får restriktioner som säkerställer att detta uppnås.

- Vi saknar redogörelse för hur Norra Lomtjärn skall knytas ihop med Backcity och nuvarande centrum på Håggholmen för gång och cykeltrafik.

Tidigare Samrådsyttrande från delar av författarna

Planen med ett nytt handelsområde i Norra Lomtjärn har beskrivits som en möjlighet att få kompletterande externhandel till Piteå som idag saknas på ett bra läge invid E4 som kan öka den totala Handeln i Piteå. Som lokalt verksamma fastighetsägare är vi angelägna om och beroende av att Piteå fortsätter att växa och utvecklas. Därför har vi en mycket positiv inställning till alla initiativ från kommunen som kan leda Piteå i den riktningen.

Den föreslagna **planen ger dock möjlighet att flytta Piteås centrum** för handel, service & kontor **från Håggholmen till Norra Lomtjärn.**

- **Omfattningen** av denna plan om 27 000m² och i planen hänvisning ¹ till planerade ytterligare detaljplaner i direkt anslutning innebär möjlighet till tillkommande ytor för centrumverksamhet tillsammans motsvarande ca 90% av Håggholmens nyttjade lokalytor. Som ytterligare storleksreferens omfattar Back-City idag 28 000m².
- Planen **saknar restriktioner** kring att bara tillåta Stora Butiker och är oerhört bred sett till vilka verksamheter som tillåts.
- Föreslagen **Nockhöjd** om 16m medger uppförande av Galleria med små- (& större) butiker och service så som skönhetsvård i 2 plan eller kontorshus i 4 plan.

Översiktsplanen är i sammanfattningen mycket tydlig att man ska prioritera en levande stark attraktiv stadskärna och respekt för befintliga värden.² Översiktsplanen anger också mer detaljerat att *"Piteå ska ha en attraktiv stadskärna som erbjuder en kombination av shopping och upplevelser. Befintliga handelsplatser och arrangemangsplatser ska fortsatt prioriteras och stärkas... Utveckling och expansion av handel bör ske i nära anslutning till befintliga handelsområden..."*. **Att i detaljplanen ge möjlighet att flytta stor del av Piteås verksamheter från nuvarande centrum på Håggholmen till Norra Lomtjärn är i direkt strid med översiktsplanen.**

Planen saknar utredning och beskrivning av ekonomisk hållbarhet, något som i denna plan skulle kunna innebära förväntad påverkan på Handeln och kommunala intäkter av ökad och minskad handel som ställs i relation till kommunens eventuella merkostnader för förändringar av omkringliggande trafiklösningar. Det är därmed inte utrett om genomförande av planen har potential att öka den totala Handeln i Piteå eller om den riskerar att minska den.

¹ D2141_3_Planbeskrivning s6: BESKRIVNING AV DETALJPLANEN "Detaljplanen är en första del av en utveckling av handel på platsen, där kommunen i ett första skede utveckla platsen utanför Norrbotniabanans utredningskorridor. I ett senare skede, när järnvägens dragning är fastställd, **vill kommunen även planlägga de delar som inte krävs för järnvägens ändamål för handel.**"

² Översiktsplan 2030 s 6-7 Sammanfattning översiktsplan "Översiktsplanen föreslår att planering och byggande ska präglas av **respekt för befintliga värden och stadsutveckling av hög kvalitet**. En levande **stark stadskärna ska känneteckna Piteå**. Mötesplatser för handel, kultur och social samvaro ska utvecklas...Handeln och besöksnäringen är viktiga resurser i Piteå som är beroende av både befolkningskoncentration och god infrastruktur. **Dessa näringar ska fortsätta utvecklas som en stark kraft genom en attraktiv stadskärna**, lockande evenemang och ett stort utbud av besöksmål året runt..."



Kommunen bekostade en utredning 2014 från Tyréns som rekommenderade att ytterligare koncentrera handeln i kommunen till de centralaste delarna på Hagggholmen samt samla all Externhandel till BackCity. De menade att utspridd handel leder till totalt sett minskad handel.

Det finns många exempel på betydligt större städer än Piteå som vid etablering av ett tredje handelsområde utan större restriktioner kraftigt utarmat centrumhandeln– bl.a. Kalmar.

Det finns också flera exempel på större orter (exempelvis Luleå) där det inte funnits bärighet för det nya området. Nyetableringen har inte uppnått en kritisk massa och har därför inte blivit attraktivt (Notviksstan). Samtidigt har den inneburit en lägre koncentration av handel till konkurrerande Storheden och därför påverkat även dess attraktivitet negativt.

Med ett överutbud av handelsområden i förhållande till Piteås kundunderlag och behov (jfr Tyréns rapport) ser vi en stor risk för försvagning av både centrum och Back-City. Detta är ekonomiskt ohållbart då det i förlängningen kan innebära butiksdöd vilket får negativa ekonomiska konsekvenser för kommunen i stort.

Spridningen av handelsområden bidrar inte heller till effektiv markanvändning och innebär kostsamma investeringar i infrastruktur som istället kan nyttjas mer effektivt för att ytterligare förbättra befintlig infrastruktur i anslutning till nuvarande externhandelsområde och till att förtäta centrum och därigenom skapa mer attraktivitet i stadsmiljön.

Ur ett ekologiskt hållbarhetsperspektiv ska beaktas att längre avstånd mellan butiker innebär ökat bilberoende och ökade transportutsläpp. Den större markanvändningen i jämförelse med utbyggnad av redan etablerade handelsområden leder till förlust av natur- och grönområden.

Vi menar att Piteå, i jämförelse med många andra kommuner, hittills lyckats bra med balansen mellan extern- och centrumhandel. Att vi i Piteå har både ett etablerat och populärt externhandelsområde och en levande stadskärna upplever vi som en stor styrka. Etablering av ytterligare ett område för handel på en liten ort som Piteå ändrar kundflöden och bidrar inte till trivsel och attraktiva mötesplatser. Både Back-City och Piteå centrum har stor potential att fortsätta utvecklas ännu mer för att locka nya butiker, restauranger och kontor. Vi menar att det är i dessa områden Piteås framtid som handelsstad ligger.

Kommentar: Piteå kommun har tagit del av yttrandet från AB Wallsténhus, BDB Fastigheter, Fastighets AB RAWI, Lindbäcks Fastigheter och Skoogs Fastigheter och noterar de synpunkter som framförts. Kommunen delar uppfattningen att en stark och attraktiv stadskärna är central för Piteås utveckling och är medveten om de utmaningar som centrumhandeln står inför.

Planområdet för Norra Lomtjärn har identifierats i den fördjupade översiktsplanen för Öjebyn som ett strategiskt läge intill E4 och planerad Norrbotniabana, avsett för verksamheter som inte kan lokaliseras i centrala lägen, exempelvis större handels- och serviceetableringar med högre krav på logistik och tillgänglighet. Planen ska ses som ett komplement till stadskärnan och befintlig externhandel på Backen, inte som en ersättning, och är i nära anslutning till Backens handelsområde vilket möjliggör synergier med befintlig handel.



Kommunen har genomfört en handelsetableringsutredning som belyser marknadens efterfrågan och kapacitet. Planen möjliggör successiv utveckling där marknadens naturliga efterfrågan styr utbyggnadstakten.

Planen tar även hänsyn till samhällsekonomiska aspekter, inklusive kostnader för infrastruktur, och syftar till att skapa en balanserad utveckling som minimerar negativa effekter på både handel och kommunala investeringar.

För att främja hållbara transporter planeras utbyggda gång- och cykelvägar samt god koppling till kollektivtrafik. Områdets centrala läge i relation till centrum, Backen och befintlig externhandel gör det möjligt för fler att gå, cykla eller resa med kollektivtrafik, vilket bidrar till minskat bilberoende och lägre transportutsläpp.

Planen reglerar byggnadsarea och bruttototalarea (BTA) och har justerats ned från 23 000 kvm BYA till 21 500 kvm BYA, vilket säkerställer en kontrollerad exploateringsnivå samtidigt som det skapas utrymme för tillväxt och breddat utbud. Kommunen ser över kopplingar för gång- och cykeltrafik mellan handelsområdet, Backen och centrum för att underlätta tillgänglighet och integrering med befintlig stadsmiljö.

17. Person 1 som lämnat följande yttrande:

Under ca 20-talet år har jag som medborgare på olika sätt regelbundet medverkat som (i brist på bättre termer) side-kick, när det har rört olika kommunala verksamheter när dessa kan sägas ha konkurrerat/misstänks kunna konkurrera med ornitologiska värden eller annat som har berört det viktiga begreppet "biologisk mångfald". Jag har dessutom i en del fall genom mina kunskaper haft en mer påbjudet granskande roll i den kommunala verksamheten, primärt rörande stadsnära skogar oavsett om det har rört lövbiotoper eller barrdominerade bestånd. Jag har alltid gillat denna möjlighet till medverkan, eftersom jag gärna på ideell basis bistår med kunskaper och idéer när jag tillfrågas om dessa.

Via min tjänst på Framnäs folkhögskola har jag därutöver tillfrågats om och tackat ja till en plats i en av grupperna som finns i nätverket för "Move to Piteå- Inflyttarservice", där jag representerar utbildningssektorn men där jag även har bidragit med ett bildningsperspektiv där bl.a. biologisk mångfald ingår. Jag utvecklar detta längre ner i texten, för att beskriva varför jag i det sammanhanget menar att Handelsområde Lomtjärn och verksamheten som Inflyttarservice har med varandra att göra och dessutom är oförenliga med varandra.

Jag har tidigare via webbformulär yttrat mig i den fråga detta mail berör men hittar nu ingen kopia på den inskickade texten, om jag ens fick en kopia när det rörde sig om webbformulär. Jag minns dock i stora drag vad jag skrev och jag ser nu en anledning att återkoppla till den textens mening, men även komma med nya inspel:

- Först av allt lite kort om den biologiska mångfalden i koncentrat, i detta sammanhang: Den tänkta verksamheten innebär att ett av kommunens allra främsta gamla stadsnära barrträdsdominerade skogsområden- beläget inom det aktuella/tänkta handelsområdet- ska få stryka på foten, om verksamheten genomförs enligt plan. Detta är inte på något sätt klokt i sig, med tanke på hur det ser ut med tillgången på denna skogstyp i Piteå kommuns stadsnära delar. När man avverkar gamla stadsnära barrskogar utarmas tvivelsutan den biologiska mångfalden på ett signifikant sätt, vilket i sig definitivt inte är tidsenligt och i sak dessutom är riktigt dumt tänkt



både i ett nära och i ett bredare tidsperspektiv. Vi lever i en tid när den biologiska mångfalden utarmas mer och mer och om Handelsområde Lomtjärn genomförs, blir detta ytterligare en spik i den biologiska mångfaldens kista i Piteå kommun via den gamla barrskog som då försvinner. Det känns därför inte som något hållbart eller trovärdigt att saluföra kommunen som en framåtsyftande och framtidsinriktad kommun, om man nu har en sådan PR i tankarna, ifall Handelsområde Lomtjärn blir en realitet.

- Förutom den gamla stadsnära barrskogen som hotas via det tänkta projektet så hotas även- i alla fall enligt det jag tidigare har läst, och om det nu fortfarande gäller- närliggande sjön Lomtjärnen, i folkmun benämnd Lomtjärn. Då beskrevs Lomtjärn som recipient för dagvattnet från det tänkta handelsområdet. Om detta är sant, undrar jag över hur man har tänkt. Finns detta längre inte alls med i planen så är det bra, men med tanke på naturgeografins utseende är sannolikheten stor för att denna tanke ännu i någon form gäller. Lomtjärn med omgivande lövdominerande biotoper men med flera intressanta äldre flerskiktade barrträdsinslag är en fantastiskt fin stadsnära biotop, inte minst när man exemplifierar med häckande/revirhävande fåglar: Stenknäck, steglits, mindre hackspett, grönsångare, svarthätta, sångsvan samt skrattmåsar (som har backat ordentligt de senaste åren) utgör samtliga signalarter för en biologisk mångfald i en stadsnära miljö och styrker vikten av att till varje pris se till att Lomtjärn inte påverkas negativt i något miljöhänseende. När dessa i Norrbotten relativt ovanliga fågelarter finns på samma begränsade yta, säger det oerhört mycket om biotopens ekologiska värde som helhet!

- Vi lever dessutom i en tid där konsumism inte alls är lösningen på våra större problem, där nu definitivt miljöfrågor tyvärr i bred bemärkelse hör hemma. Vi ser hur handelsstäder längs norrlandskusten konkurrerar med varandra, där nybyggnationer i form av centrumnära gallerior och köpcentra av olika slag en bit utanför stadskärnorna växer fram, men sedan i många fall helt eller i alla fall partiellt får avveckla. Ett nytt handelsområde kan ge en skjuts en kortare tid för en stad/kommun, men snart dyker en annan och liknande konkurrent upp i en grannkommun. Med tanke på den ytterst beskedliga befolkningstillväxt vi har i Piteå kommun- där stolta mål om befolkningsmål sedan lång tid tillbaka antingen naturligt devalverats eller helt enkelt varit orealistiska- kommer inte kommunens medborgare att vara de framtida konsumenter som räddar hem dessa centra för köpenskap. Grannkommunernas medborgare räcker heller inte till. Risken är dessutom att den kommunala konkurrensen utifrån ett Handelsområde Lomtjärn ökar på ett sätt som slår ut befintliga (mindre) kommunala aktörer inom samma eller närliggande segment, på ett sätt som gör att det närmar sig ett nollsummespel när man summerar alla effekter.

- I nyss nämnda sammanhang minns jag att ett argument för detta tänkta handelsområde skulle vara den befolkningstillväxt som den s.k. gröna tillväxten/gröna industrialiseringen skulle medföra i Norr- och Västerbotten. Då hade Northvolt just börjat uppvisa sjukdomssymtom och numera vet vi hur det sedan gick både med Northvolt, och därpå för Skellefteå kommun som i många avseenden nu sitter med Svarte Petter. Det senaste halvåret har därutöver frågetecknen kring Stegra blivit fler och större, och varje sund bedömare har nog i detta skede av processen sett hur Stegra sakta men säkert håller på att implodera. (Få vågar säga detta högt, men utifrån alla nu kända fakta i målet måste man vara aningen verklighetsfrånvärd för att tro något annat...) Den gröna tillväxten kan sålunda inte längre användas som argument för hur en mängd tänkbara konsumenter flyttar till regionen och då skulle utgöra en ny grupp konsumenter för ett nytt handelsområde i Piteå. Alla tidigare prognoser som beskrev hur upp emot 100 000 människor skulle flytta till Norr- och Västerbotten fram till 2040 är det ingen som, av alldeles naturliga skäl, längre vill upprepa eller ens kännas vid.



- Piteå kommuns företrädare borde dessutom tänka framåt på ett annat sätt/ en annan vinkel utifrån den så hett eftersträvade inflyttningen. Dagens yngre del av befolkningen i landet, där kommunen via Inflyttarservice vill attrahera utbildad arbetskraft som behövs för en kommunal expansion, imponeras inte generellt av begrepp som köpcentra och konsumism. Däremot är medvetenheten bland den yngre delen av vuxen befolkning stor rörande betydelsen för kommande generationer av att en kommun tänker grönt, på riktigt, och inte bara i allmänna, svepande ordalag. En kommun som satsar stort på ett handelsområde- konsumism i sin prydnad- och där detta ska bekostas via avverkning av en stadsnära skog med höga biologiska värden, imponerar inte alls på den utbildade- alltså gärna yngre- arbetskraft som prioriterar helt andra saker än samhällsbyggandet gjorde på 60- och 70-talet. Vill vi i kommunen att vi ska få en inflyttning som stärker Piteå kommuns behov av utbildad befolkning, som tillför barn i yngre skolålder och som ger ett gott skatteunderlag och tillför kommunen skattekraft, då är det kort och gott oerhört världsfrånvänt att satsa på ett nytt stadsnära område för köpenskap. Sådant har en kort framtid medan en inflyttning av medveten, ung och välutbildad arbetskraft inom olika sektorer är en existentiell fråga för en kommun av vår storlek och som kommer att försvåras starkt, om Piteå kommun väljer köpenskap och minskning av biologisk mångfald som idé i den väldigt ekologiskt ansträngda värld vi lever i. Är det konsumtionssamhällets ideal eller är det omtanken om en fungerande biologisk mångfald, dvs grundfundamentet för mänsklig existens, som Piteå kommun vill gå i bräschen för? Frågeställningen är i grunden inte ens partipolitiskt betingad, utan rör något så ytterst fundamentalt som en fungerande framtid för kommande människor, djur, växter och övriga organismer.

Vi som har passerat 50-årsåldern har fått ta del av ett samhälle där ekonomisk tillväxt var möjlig, samtidigt som natur och ekologi utsattes för ett slitage som i någon mån var hållbart eftersom miljöslitaget då inte hade passerat ett antal kritiska punkter. Idag har allt hunnit betydligt längre än så och Piteå kommuns företrädare har nu att antingen befordra fortsatt konsumtion av varor som vi egentligen inte alls behöver och det på den biologiska mångfaldens bekostnad, eller så kan man sätta framtida generationers väl och ve före denna konsumtion vilket i sin tur är både en sak- och principfråga av yttersta tyngd!

Vågar man säga nej till Handelsområde Lomtjärn med det nyss nämnda resonemanget skulle både naturen i sig samt Piteå kommun vinna på det. Det skulle ge ett varumärke utifrån det samlade perspektiv jag i denna text skissat på- allt från vikten av enstaka arters existens, över en samlad bild av den biologiska mångfaldens betydelse i kommunen, samt till den havererade tänkta inflyttningen till BD och AC län- som skulle bli ett ytterst starkt och mycket trovärdigt varumärke utåt för Piteå kommun, i en framtid där biologisk mångfald är det enda som har en faktisk betydelse för vår samlade existens som varelser på Tellus. Det gäller bara att våga vara den som säger det först...

Kommentar: Piteå kommun har tagit del av yttrandet och noterar de synpunkter som framförts. Kommunen vill understryka att beslut om betydande miljöpåverkan har fattats för detaljplanen för del av Stadsön 2:1, Handelsområde Lomtjärn. Som en följd av detta tas en särskild miljökonsekvensbeskrivning (MKB) fram, vilken kommer att belysa de frågor och aspekter som lyfts i yttrandet. Dagvattenutredningen har även kompletterats för att beskriva påverkan på Lomtjärn.



Planområdet är avsett för verksamheter som inte kan lokaliseras i centrala lägen, och handelsetableringen bedöms komplettera befintlig centrumhandel och Backens handelsområde utan att ersätta dem. Transportlösningar med gång- och cykelvägar samt kollektivtrafik planeras för att främja hållbara resor.

Kommunen arbetar kontinuerligt med olika åtgärder för att stödja befolkningstillväxt, bland annat genom satsningar inom utbildning, inflyttarservice och utveckling av stadsmiljön. Detta är ett av flera initiativ som tillsammans syftar till långsiktig samhällsutveckling och hållbarhet i planeringen.

D. Ställningstaganden

Med anledning av inkomna yttranden och det beslut om betydande miljöpåverkan som fattats kommer detaljplanen för del av Stadsön 2:1, Handelsområde Lomtjärn, att gå ut på **nytt samråd**. Planområdesgränsen har justerats och ligger nu helt utanför riksintressekorridoren.

Följande förändringar, förtydliganden och kompletteringar kommer att hanteras i planprocessen:

- En **miljökonsekvensbeskrivning (MKB)** tas fram. Avgränsningssamråd med Länsstyrelsen kommer att hållas. Samråd med MKB:n genomförs för att ge myndigheter, intresseorganisationer och allmänheten möjlighet att lämna kompletterande synpunkter.
- **Artskyddsutredning** har kompletterats för att identifiera förekomster av skyddade arter inom planområdet, bedöma hur planförslaget kan påverka deras livsmiljöer och säkerställa att åtgärder vidtas för att undvika eller minimera intrång som skulle bryta mot artskyddsförordningen.
- **Dagvattenutredningen** har kompletterats för att beskriva påverkan på Lomtjärn.
- **Exploateringsgraden** har justerats från 23 000 kvm BYA till 21 500 kvm BYA.

Övriga handlingar som kommer att kompletteras eller uppdateras i planprocessen:

- Dagvattenutredning – påverkan på Lomtjärn
- Trafik-, buller- och luftutredning. Åtgärdsförslag
- Miljökonsekvensbeskrivning (MKB)

I övrigt har endast redaktionella förändringar gjorts.

SAMHÄLLSBYGGNAD
Planeringsavdelningen

Niclas Brännström
Planarkitekt