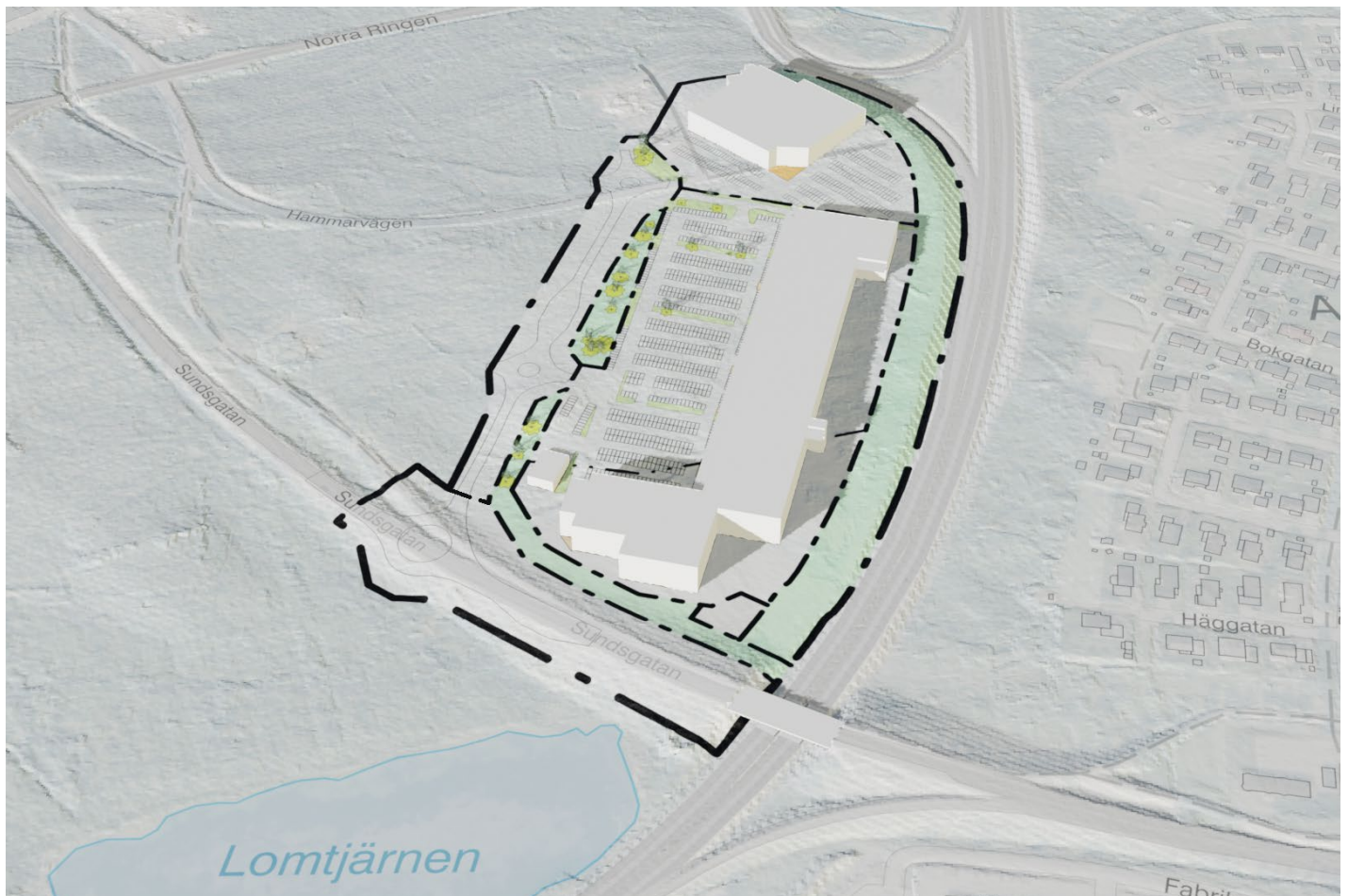




Detaljplan för del av STADSÖN 2:1, Lomtjärns handelsområde

Piteå kommun, Norrbottens län

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

I	DETALJPLANENS SYFTE	5
1.1	SYFTE	5
2	BESKRIVNING AV DETALJPLANEN	5
2.1	LÄGESBESTÄMNING	6
2.2	GENOMFÖRANDETID	6
2.3	ALLMÄN PLATS	6
2.3.1	HUVUDMANNASKAP	7
2.4	KVARTERSMARK	8
3	MOTIV TILL DETALJPLANENS REGLERINGAR	9
3.1	MOTIV TILL REGLERINGAR	9
	ANVÄNDNING AV ALLMÄN PLATS	9
	ANVÄNDNING AV KVARTERSMARK	9
	EGENSKAPSBESTÄMMELSER FÖR ALLMÄN PLATS	9
	EGENSKAPSBESTÄMMELSER FÖR KVARTERSMARK	10
	SEKUNDÄR EGENSKAPSBESTÄMMELSER FÖR KVARTERSMARK	10
4	PLANERINGSFÖRUTSÄTTNINGAR	11
4.1	KOMMUNALA	11
4.1.1	DETALJPLAN	11
4.1.2	PLANBESKED	11
4.1.3	ÖVERSIKTSPLAN	11
4.1.4	FÖRDJUPAD ÖVERSIKTSPLAN ÖJEBYN	11
4.2	RIKSINTRESSEN	12
4.2.1	TRAFIKSLAGENS ANLÄGGNINGAR	13
4.2.2	RÖRLIGT FRILUFTSLIV	14
4.2.3	TOTALFÖRSVARETS MILITÄRA DEL	14
4.2.4	ÖVRIGA RIKSINTRESSEANSPRÅK	14
4.3	HUSHÅLLNINGSBESTÄMMELSER ENLIGT 3 KAP. MILJÖBALKEN	14
4.3.1	OEXPLOATERADE OCH EKOLOGISKT SÄRSKILT KÄNSLIGA OMRÅDEN	14
4.3.2	JORD- OCH SKOGSBRUKSMARK	14
4.4	MILJÖKVALITETSNORMER	16
4.4.1	LUFT	16
4.4.2	BULLER	18
4.5	NATURMILJÖ	23
4.5.1	ÖVERGRIPANDE	23
4.5.2	NATUREN I PLANOMRÅDET	23
4.5.3	NATURVÅRDSARTER	25
4.5.4	BIOTOPSKYDD	26
4.6	MILJÖ	26
4.6.1	STRANDSKYDD	26
4.6.2	DAGVATTEN	26
4.7	HÄLSA OCH SÄKERHET	27
4.7.1	OMGIVNINGSBULLER	27
4.7.2	RISK FÖR OLYCKOR	27
4.7.3	RISK FÖR ÖVERSVÄMNING	27
4.7.4	RISK FÖR EROSION, SKRED, RAS	28
4.7.5	FÖRORENAD MARK	28
4.8	GEOTEKNISKA FÖRHÅLLANDEN	29
4.9	HYDROLOGISKA FÖRHÅLLANDEN	29
4.10	FYSISK MILJÖ	29
4.11	SOCIALA	30
4.12	TEKNIK	30
4.13	SERVICE	30
4.14	TRAFIK	30
5	PLANERINGSUNDERLAG	31
5.1	KOMMUNALA	31
5.1.1	DETALJPLAN	31
5.1.2	GRUNDKARTA	31

5.1.3	ÖVERSIKTSPLAN.....	31
5.1.4	UNDERSÖKNING ENLIGT 6 KAP. 6 § MILJÖBALKEN (1998:808).....	32
5.2	UTREDNINGAR.....	33
5.2.1	NATURINVENTERING.....	33
5.2.2	DAGVATTENUTREDNING.....	33
5.2.3	GEOTEKNISK UTREDNING.....	35
5.2.4	TRAFIKUTREDNING.....	36
5.2.5	BULLERUTREDNING.....	36
5.2.6	LUFTFÖRORENINGSPÅVERKAN.....	37
5.2.7	ARTSKYDDSPÅVERKAN.....	37
6	KONSEKVENSER.....	40
6.1	FASTIGHETER OCH RÄTTIGHETER.....	40
6.2	MILJÖKVALITETSNORMER.....	40
6.2.1	LUFT.....	40
6.2.2	DAGVATTEN.....	41
6.2.3	BULLER.....	42
6.3	NATUR.....	42
6.3.1	PLANFÖRSLAGETS PÅVERKAN.....	42
6.3.2	PLANFÖRSLAGETS KONSEKVENSER.....	42
6.4	MILJÖ.....	43
6.4.1	UNDERSÖKNING OM BETYDANDE MILJÖPÅVERKAN.....	43
6.4.2	STÄLLNINGSTAGANDE 4 KAP. 33 B § PLAN- OCH BYGGLAGEN (2010:900).....	44
6.4.3	BESLUT OM BETYDANDE MILJÖPÅVERKAN.....	44
6.4.4	ALTERNATIVA LOKALISERINGAR.....	45
6.4.5	ALTERNATIVA UTFORMNINGAR.....	45
6.4.6	MILJÖKONSEKVENSBESKRIVNING.....	50
6.4.7	DAGVATTEN.....	51
6.4.8	FÖRORENAD MARK.....	52
6.4.9	MILJÖMÅL.....	53
6.5	HÄLSA OCH SÄKERHET.....	55
6.5.1	BERÄKNING AV OMGIVNINGSBULLER.....	55
6.5.2	ÖVERSVÄMNING.....	55
6.5.3	OLYCKOR.....	55
6.5.4	GEOTEKNIK.....	56
6.5.5	EROSION.....	56
6.5.6	SKRED.....	56
6.5.7	RAS.....	56
6.6	SOCIALA.....	56
6.6.1	BARN.....	57
6.6.2	JÄMLIKHET.....	57
6.7	RIKSINTRESSE.....	57
6.7.1	TRAFIKKOMMUNIKATION.....	57
6.7.2	RÖRLIGT FRILUFTSLIV.....	58
6.7.3	TOTALFÖRSVARETS MILITÄRA DEL.....	58
6.8	HUSHÅLLNINGSBESTÄMMELSER ENLIGT 3 KAP. MILJÖBALKEN.....	59
6.9	TRAFIK.....	59
6.9.1	MOTORTRAFIK.....	59
6.9.2	KOLLEKTIVTRAFIK.....	59
6.9.3	GÅNG- OCH CYKELTRAFIK.....	59
6.9.4	PARKERING.....	60
7	GENOMFÖRANDEFRÅGOR.....	61
7.1	MARK- OCH UTRYMMESFÖRVARV.....	61
7.2	FASTIGHETSRÄTTSLIGA FRÅGOR.....	61
7.2.1	FÖRÄNDRAD FASTIGHETSINDELNING.....	61
7.2.2	RÄTTIGHETER.....	61
7.3	TEKNISKA FRÅGOR.....	62
7.3.1	TEKNISKA ÅTGÄRDER.....	62
7.3.2	UTBYGGNAD ALLMÄN PLATS.....	63
7.3.3	UTBYGGNAD VATTEN OCH AVLOPP.....	63
7.4	EKONOMISKA FRÅGOR.....	64
7.4.1	PLANEKONOMISK BEDÖMNING.....	64
7.4.2	PLANAVGIFT.....	64
7.4.3	GEMENSAMHETSANLÄGGNINGAR.....	64
7.4.4	DRIFT ALLMÄN PLATS.....	64

Detaljplan för del av STADSÖN 2:1 Lomtjärns handelsområde

7.4.5	DRIFT VATTEN OCH AVLOPP.....	64
7.5	ORGANISATORISKA FRÅGOR.....	64
7.5.1	MARKANVISNING.....	64
7.5.2	TIDPLAN.....	66
7.6	PRÖVNING ENLIGT ANNAN LAGSTIFTNING.....	66

Detaljplanen möjliggör ett nytt handelsområde med totalt cirka 43 000 kvadratmeter bruttoarea handelsyta, fördelat på två områden. Det första området omfattar cirka 27 000 kvadratmeter bruttoarea och det andra cirka 16 000 kvadratmeter bruttoarea. Högsta nockhöjd för byggnaderna regleras i meter över havet och uppgår maximalt till cirka 16 meter. Regleringen av bruttoarean begränsar den totala möjliga byggnadsytan, vilket innebär att det inte går att bygga två fulla våningar över hela byggnadskroppen. Planen är utformad så att exploateringen inom de två områdena kan ske successivt, men alltid inom ramen för fastställda bestämmelser.

Handelsområdet kommer ansluta till Sundsgatan i söder med en ny gata som rymmer bil- och busstrafik, samt gång- och cykelvägar. Totalt planeras för cirka 960 parkeringsplatser på mark som hårdgörs. Runt den nya handelsplatsen anläggs gröna ytor för omhändertagande av dagvattnet.



Figur 2 - Illustration av planförslaget med handelsbyggnader, parkeringar, fristående restauranger, laddningsstation för elbilar, samt de ytor som krävs för hantering av dagvatten.

2.1 LÄGESBESTÄMNING

Planområdet ligger i en kil mellan Norra Ringen, E4 och Sundsgatan och knyter samman Piteå stad och Öjebyn. Planområdet är cirka 13,9 hektar och ägs av Piteå kommun.

2.2 GENOMFÖRANDETID

Genomförandetiden för detaljplanens genomförande är fem år (60 månader) från det att planen får laga kraft. Under genomförandetiden har fastighetsägaren en garanterad rätt att bygga i enlighet med planen och detaljplanen får inte ändras utan särskilda skäl. Efter genomförandetidens utgång fortsätter planen att gälla, men den kan då ändras eller upphävas utan att fastighetsägare har rätt till ersättning (för exempelvis förlorad byggrätt).

2.3 ALLMÄN PLATS

Detaljplanen reglerar allmän plats i form av [VÄG], [GATA], [NATUR] och [SKYDD].

Området avses i ett första skede trafikförsörjas söderifrån, genom en ny cirkulationsplats på Sundsgatan, [VÄG], som ingår i huvudvägnätet. Området för [GATA] rymmer körbana, gång och cykelväg, diken för dagvatten och två hållplatser för kollektivtrafik samt de slänter som krävs. Planens regleringar skapar förutsättningar för att ansluta gatan till Norra Ringen i ett senare skede.

Dagvattnet från gatan går via allmän platsmark [NATUR] ner mot en naturlig lågpunkt i planområdets sydöstra del. Den allmänna platsen avser även rymma den tekniska infrastruktur som krävs för etableringen i form av vatten/avlopp, el/fiber och fjärrvärme/fjärrkyla.

Närmast E4, som är en led för farligt gods, regleras en yta på 32 meter som allmän platsmark [SKYDD]. Denna yta syftar till att skapa ett bebyggelsefritt område, samt hantera det dagvatten och i viss mån även de snöupplag som handelsetableringen ger upphov till.

2.3.1 HUVUDMANNASKAP

Planförslaget innebär ett delat huvudmannaskap. Uppdelningen framgår av planbestämmelser på plankartan.

Kommunen blir huvudman för [GATA], [VÄG] och [NATUR] som säkerställer en ny tillfartsväg, dagvattnet från tillfartsvägen, samt yta för framtida infrastruktur.

Området [SKYDD] får enskilt huvudmannaskap. Om kvartersmarken delas upp i flera fastigheter kan en gemensamhetsanläggning bildas för skötseln av ytorna. Ytan ska även rymma den dagvattenhantering som detaljplanen föreskriver. Det är exploatören som ansvarar för att bekosta anläggandet av ytorna och för att ansöka om eventuellt bildande av gemensamhetsanläggning. När gemensamhetsanläggningen väl har bildats ansvarar den för skötsel av både markytorna och dagvattenanläggningarna. Motivet till enskilt huvudmannaskap är att anläggningarna bedöms i huvudsak vara till nytta för de verksamheter och fastigheter som etableras inom området och har inte en sådan allmän funktion att kommunen bör ansvara för drift och skötsel.

Mot denna bakgrund bedöms enskilt huvudmannaskap vara den mest ändamålsenliga lösningen. Drift, underhåll och förvaltning kan därmed hanteras av de fastighetsägare som direkt har nytta av anläggningarna. Om planområdet delas upp i flera fastigheter kan ansvar och kostnader regleras genom bildande av gemensamhetsanläggning enligt anläggningslagen.



Figur 3 - Karta över områden med allmän platsmark med enskilt huvudmannaskap.

2.4 KVARTERSMARK

Genom planförslaget regleras markanvändningen till detaljhandel [**H**], partihandel [**Z₁**] och centrum [**C**]. Detta tillskapar en önskad flexibilitet för olika typer av handel där sällanköpshandel, elektronikvarubutiker, men även möbelbutiker eller kedjor inom hem, fritid och hushållsprodukter kan etablera sig. Planen syftar även till att möjliggöra för vissa centrumfunktioner, som restauranger som antingen fristående byggnader, eller som delar av byggnader. Detta innebär att det även möjliggör för kontor på platsen.

Planens regleringar skapar samtidigt flexibilitet för olika typer av handel och centrumverksamheter samt möjlighet för områdets innehåll att förändras över tid.

3 MOTIV TILL DETALJPLANENS REGLERINGAR

Här redovisas motiven till de enskilda regleringarna i detaljplanen utifrån detaljplanens syfte och 2 kap. plan- och bygglagen (2010:900) (PBL).

3.1 MOTIV TILL REGLERINGAR

ANVÄNDNING AV ALLMÄN PLATS

GATA – Gata: Syftet med bestämmelsen är att säkerställa en ny tillfartsväg till handelsområdet, samt de ytor som krävs för att rymma vägbana, gång och cykelväg, cirkulationsplatser och hållplatser för kollektivtrafik. Området säkerställer att alla delar av kvartersmarken har anslutning till väg

VÄG – Väg: Syftet med bestämmelsen är att säkerställa vägområdet då den ingår i huvudvägnätet samt tillskapa förutsättningar för en fortsatt utveckling av infrastrukturen i området.

NATUR – Natur: Syftet med bestämmelsen är att tillskapa allmän platsmark för att hantera gemensamma behov, så som dagvattenhantering från kommunens tillfartsväg, samt den tillkommande markförlagda infrastruktur som området kräver.

SKYDD – Skydd: Syftet med bestämmelsen är att förhindra all typ av bebyggelse inom 30 meter från E4, som är en viktig transportled för gods. Bestämmelsen ska också skapa en lämplig buffertzon mot E4 och säkerställa ytor för dagvattenhantering från den planerade handelsetableringen.

ANVÄNDNING AV KVARTERSMARK

H – Detaljhandel: Syftet med bestämmelsen är att möjliggöra en variation av handel på platsen. Detta görs genom en kombination av bestämmelserna H och Z₁ där kommunen inte begränsar vilken typ av handel som får finnas på platsen. Även tekniska anläggningar som krävs för att möjliggöra verksamheterna inryms inom användningen. Genom bestämmelsen vill kommunen skapa en detaljplan som över tid möjliggör olika typer av handel av olika typer av varor. Även anläggningar för återvinning får uppföras som komplement till huvudändamålet.

Z₁ – Partihandel: Syftet med bestämmelsen är att möjliggöra en variation av handel på platsen. Detta görs genom en kombination av bestämmelserna Z₁ och H där kommunen inte begränsar vilken typ av handel som får finnas på platsen. Även tekniska anläggningar som krävs för att möjliggöra verksamheterna inryms inom användningen. Genom bestämmelsen vill kommunen skapa en detaljplan som över tid möjliggör olika typer av handel av olika typer av varor.

C – Centrum: Syftet med bestämmelsen är att möjliggöra för att även kringverksamhet till handeln är tillåtet. Detta kan vara olika inslag centrumanvändning i byggnaderna, exempelvis apotek, restauranger, caféer eller liknande. Bestämmelsen syftar även till att möjliggöra friliggande restauranger. Vidare är syftet med bestämmelsen att möjliggöra att hela byggnader, eller delar av byggnader inreds som kontor eller andra former av arbetsplatser. Även tekniska anläggningar som krävs för att möjliggöra verksamheterna inryms inom användningen.

E – Tekniska anläggningar: Syftet med bestämmelsen är att möjliggöra de tekniska anläggningar som krävs för etableringen i form av anläggningar för elkraft, optofiber, vatten och avloppsförsörjningen eller fjärrvärmeförsörjningen.

EGENSKAPSBESTÄMMELSER FÖR ALLMÄN PLATS

a₁ – Huvudmannaskapet är enskilt för den allmänna platsen: Syftet med bestämmelsen är att

överlämna ansvaret för mark som krävs för att hantera det dagvatten som handelsetableringen genererar och behöver rena innan det lämnar planområdet. Ansvarsfördelningen underlättar även kommande tillsyn över dagvattenanläggningarna och säkerställer att den som har nytta av anläggningarna även bekostar anläggandet och skötsel

+0,0 – Markens höjd över nollplanet ska vara <i karten angivet> meter: Syftet med bestämmelsen är att skapa en förutsägbarhet kring den tillkommande tillfartsvägens markhöjder. Detta för att kunna skapa en god terränganpassning och väganslutning in mot kvartersmark

dike₁ – Dagvattendike: Syftet med bestämmelsen är att reglera att den allmänna platsmarken ska användas även för dagvattenhantering i form av dike. Gäller för NATUR och SKYDD

damm₁ – Damm: Syftet med bestämmelsen är att reglera att det på allmänplatsmark SKYDD får uppföras de dammar som krävs för att rena dagvattnet innan det lämnar planområdet.

EGENSKAPSBESTÄMMELSER FÖR KVARTERSMARK

h₁ – Högsta nockhöjd på byggnad är <i karten angivet> över nollplanet (RH2000): Syftet med bestämmelsen är att skapa en tydlig reglering kring högsta tillåtna nockhöjd oavsett slutgiltig marknivå. Bestämmelsen innebär i praktiken att byggnader får en max nockhöjd på ca 16 meter över marken i de centrala delarna av planområdet.

h₂ – Högsta totalhöjd på skyltanordning är <i karten angivet> meter över nollplanet

(RH2000): Syftet med bestämmelsen är att reglera den högsta totalhöjden för skyltanordningar i området. Regleringen görs i förhållande till marknivån och innebär att skyltarna inte blir högre än 35 meter, vilket är hindersfri höjd enligt Totalförsvaret.

e₁ – Största bruttoarea är <i karten angivet> m² inom användningsområdet: Syftet med bestämmelsen är att reglera förhållandet mellan bebyggd yta och fri yta inom användningsområdet. Detta säkerställer att tillräckliga ytor finns för parkering, grönytor och friytor i förhållande till byggnader. Bruttoarean reglerar den totalt möjliga byggnationen inom området, oavsett våningsantal.

e₃ – Största byggnadsarea är <i karten angivet> m² inom användningsområdet: Syftet med bestämmelsen är att reglera förhållandet mellan bebyggd yta och fri yta inom användningsområdet. Detta säkerställer att tillräckliga ytor finns för parkering, grönytor och friytor i förhållande till byggnader. Byggnadsarean reglerar byggnadens fotavtryck på marken.

e₃ – Utöver angiven byggnadsarea får skärmtak uppföras i anslutning till byggnad, eller fristående i anslutning till parkering: Syftet med bestämmelsen möjliggöra väderskyddade entréer till butiker, samt väderskyddad angöring för lossning av gods. I dessa fall tillåts skärmtak i anslutning till byggnaden i den storlek som krävs för att nå syftet. Vidare syftar bestämmelsen till att möjliggöra skärmtak på parkeringen, i form av exempelvis garage för kundvagnar, som tak över cykelparkeringar eller eventuellt tillkommande laddningsstationer för elbilar. I dessa fall tillåts skärmtak i den storlek som krävs för att nå syftet.

SEKUNDÄR EGENSKAPSBESTÄMMELSER FÖR KVARTERSMARK

b₁ – Lägsta schaktningsnivå är 16 meter över nollplanet: Syftet med bestämmelsen är att säkerställa att schaktning inte får ske i sulfithaltig mark i södra delen av planområdet.

4 PLANERINGSFÖRUTSÄTTNINGAR

4.1 KOMMUNALA

4.1.1 DETALJPLAN

Marken inom planområdet är inte detaljplanlagd sedan tidigare. Strax norr om planområdet ligger detaljplaner vars syfte var att möjliggöra Norra Ringen.

4.1.2 PLANBESKED

Samhällsbyggnadsnämnden lämnade den 31 maj 2023 § 67 positivt planbesked för planläggning av ett handelsområde, under förutsättning att planarbetet utreder och bland annat beaktar ett flertal planeringsförutsättningar. Dessa planeringsförutsättningar inkluderar bland annat att ett helhetsgrepp tas där planering för Norra Lomtjärnsområdet kan ge en bättre hållbar samhällsplanering och bättre möjligheter för hänsyn till naturvärden.

Vidare ska även tillskapandet av en bra och fungerade trafiklösning för såväl fordonstrafik som för oskyddade trafikanter beaktas. I planläggningen ska man utgå från Piteå kommuns parkeringsnorm. Möjligheten att anlägga en utfart mot Norra Ringen bör utredas under detaljplaneprocessens gång. Hur kollektivtrafik kan anslutas till handelsområdet ska utredas, exempelvis placering av hållplatser och eventuella passager på Sundsgatan/Norra Ringen. Kommunens riktlinjer och anvisningar för hantering av dagvatten ska följas.

4.1.3 ÖVERSIKTSPLAN

Översiktsplan för Piteå, ÖP2030 (aktualitetsförklarad 2021-03-22 § 23), syftar till att vägleda kommunens arbete i planering av den fysiska miljön för att nå målen om en hållbar utveckling och befolkningstillväxt i hela kommunen. I Piteå ska det finnas goda förutsättningar för näringslivets tillväxt. Dessa skapas genom god markberedskap för ny exploatering och expansion, effektivt nyttjande av befintliga verksamhetsområden samt genom ett gott näringslivsklimat. Verksamhetsområdets attraktionskraft stärks genom bra infrastruktur och kommunikationer.

Större delen av planområdet är i översiktsplanen utpekad som planerat verksamhetsområde samt som närnatur, strövområde och utflyktsområde.

4.1.4 FÖRDJUPAD ÖVERSIKTSPLAN ÖJEBYN

I fördjupad översiktsplan (FÖP) för stadsdelscentra Öjebyn (antagen 2024-05-27) framgår kommunens önskade för hela området kring Öjebyn och även vid Lomtjärn. Sammantaget syftade den fördjupade översiktsplanen för Öjebyn (FÖP Öjebyn) till att: *utveckla området med målsättningen är att ny bebyggelse sammanlänkas med den befintliga bebyggelsen genom bland annat grönstruktur och bra gång- och cykelstråk. Inom hela FÖP-området föreslås utvecklingen av verksamheter i första hand ske på befintliga och redan utpekade områden. Det i ÖP2030 utpekade verksamhetsområdet vid Lomtjärn, söder om Sundsgatan, föreslås utgå för att istället ge Lomtjärn upplevelseskog utrymme att utvecklas medan Norra Lomtjärn föreslås fastställas som verksamhetsområde.*

Den fördjupade översiktsplanen preciserar ett område norr om Sundsgatan som möjlig utveckling för verksamheter, medan grönområdet söder om Sundsgatan pekas ut som utvecklingsområde för Lomtjärns upplevelseskog.



Figur 4 - Utpekanden inom FÖP Stadsdelscentra Öjebyn.

Verksamhetsområdet "6. Norra Lomtjärn" (s. 43, FÖP Stadsdelscentra Öjebyn) har enligt den fördjupade översiktsplanen *"potential att utvecklas för verksamheter och evenemang, ett strategiskt läge med bra infrastruktur och samlokaliseringsfördelar"*.

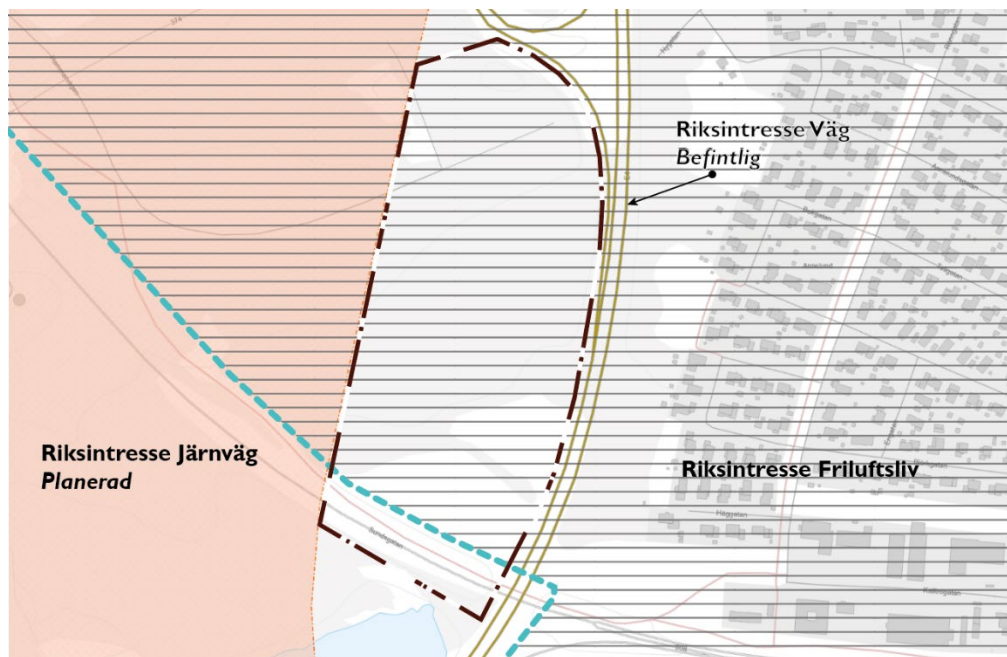
I samband med översiktsplanen gjordes översiktliga inventeringar av naturmiljöer inom Norra Lomtjärn där två områden med naturvärden och sociala värden identifierades. I samband med denna detaljplan har fördjupade utredningar gjorts i detta område.

Översiktsplanens utpekade område för verksamheter överlappar riksintresset för Norrbotniabanan. Länsstyrelsen Norrbotten har i sitt granskningsyttrande påtalat olämpligheten i detta innan järnvägsplanerna är klara. Denna detaljplan förhåller sig till riksintresset, och ger ingen byggrätt inom riksintresseanspråket.

4.2 RIKSINTRESSEN

Planområdet ligger i ett område där det finns flera riksintresseanspråk. Kommunen beskriver förutsättningarna för riksintressena trafikcommunication, rörligt friluftsliv och totalförsvaret utförligt, samt övriga riksintressen mer översiktligt.

I kommunens fördjupade översiktsplan för Öjebyn ges stöd för befintliga riksintressen till avgränsning och innebörd inom detaljplaneområdet, vilket skapar samstämmighet mellan kommunens ställningstagande och de utpekande riksintressena.



Figur 5 - Riksintresseanspråk i anslutning till planområdet (skrafferad yta anger riksintresse för friluftsliv, orange yta indikerar riksintresse för planerad järnväg, bruna linjer visar riksintresse för befintlig väg), brunstreckad linje utgör planområdesgräns.

4.2.1 TRAFIKSLAGENS ANLÄGGNINGAR

Trafikverket har pekat ut en utredningskorridor för Norrbotniabanan som riksintresse för planerad järnväg enligt 3 kap. 8 § miljöbalken. Planområdet ligger i anslutning till denna korridor. I det fortsatta planarbetet har planområdets avgränsning setts över med hänsyn till riksintresset.

Planeringen av Norrbotniabanan pågår och den slutliga sträckningen kommer att fastställas genom kommande järnvägsplan enligt lagen om byggande av järnväg.

Den statliga vägen E4, öster om planområdet, är även den av riksintresse för kommunikationer.

Vid planläggningen ska riksintressen enligt miljöbalken beaktas. Åtgärder som kan påtagligt försvåra tillkomsten eller nyttjandet av anläggningarna ska undvikas.

4.2.2 RÖRLIGT FRILUFTSLIV

Regeringen har pekat ut Norrbottens skärgård som riksintresse enligt 4 kap 1–2 miljöbalken. De värden som pekas ut är kopplade till skärgårdens betydelse för turism och friluftsliv.

Enligt Länsstyrelsen Norrbottens värdebeskrivning är det åtgärder kopplad till exploatering av kustlinjen, muddringar, skogsbruk på skärgårdsöar och etablering av storskalig vindkraftsproduktion som påtagligt kan skada områdets värden.

4.2.3 TOTALFÖRSVARETS MILITÄRA DEL

Planområdet och stora delar av Piteå kommun ligger inom påverkansområde för MSA-område (Minimum Safe Altitude). Området är kopplat till totalförsvarets flygbanor i Luleå. Inom detta område ska alla höga objekt remitteras till Försvarsmakten för bedömning av påtaglig skada.

Vidare ligger planområdet och stora delar av Piteå kommun inom påverkansområde för Väderradar. Inom detta område riskerar vindkraft och andra höga objekt skada väderradarstationen. Inom detta område ska samtliga höga objekt remitteras till Försvarsmakten för bedömning av påtaglig skada.

Med höga objekt anses ”objekt som uppnår en högre höjd än 20 meter utanför sammanhållen bebyggelse, alternativt 45 meter inom sammanhållen bebyggelse riskerar alltid att påverka riksintressen för totalförsvaret.”

4.2.4 ÖVRIGA RIKSINTRESSEANSPRÅK

I anslutning till planområdet finns även riksintresseanspråk kopplade till kulturmiljövård och rennäring.

Riksintresseanspråket gällande kulturmiljövård gäller Öjeby kyrkstad och sträcker sig fram till Norra Ringen. Riksintresset berör i huvudsak kyrkstadsområdet och gamla Kustlandsvägen i Öjebyn.

4.3 HUSHÅLLNINGSBESTÄMMELSER ENLIGT 3 KAP. MILJÖBALKEN

Miljöbalken innehåller grundläggande bestämmelser för hushållning med mark- och vattenområden. Bestämmelserna återspeglar det synsätt som ligger bakom miljöbalken, att mark- och vattenområden ska användas för de ändamål de är bäst lämpade till.

4.3.1 OEXPLOATERADE OCH EKOLOGISKT SÄRSKILT KÄNSLIGA OMRÅDEN

I miljöbalken 3 kap 2§ nämns stora oexploaterade områden, vilket inte kan anses aktuellt på denna plats, då den ligger inom sammanhållen bebyggelse. Inte heller bedöms planområdet som ett ekologiskt särskilt känsligt område, enligt 3 kap 3§. Se kapitel 4.5 nedan gällande naturmiljö för ytterligare beskrivning.

4.3.2 JORD- OCH SKOGSBRUKSMARK

I miljöbalken 3 kap 4§ nämns att jord- och skogsbruksmark är av nationell betydelse, där brukningsvärd jordbruksmark endast får tas i anspråk för att tillgodose väsentliga samhällsintressen och där skogsmark så långt som möjligt ska skyddas mot åtgärder som påtagligt kan försvåra ett rationellt skogsbruk.

Piteå stad har utvecklats kraftfullt sedan 1950-talet och staden har succesivt expanderat västerut i takt med befolkningsökningen. På ekonomiska kartan från 1950-talet syns det historiska

jordbrukslandskapet mellan Piteå och Öjebyn. Under 1950-talet var jordbruksmarken sammanhängande och brukades av ett antal gårdar som låg utspridda över marken. Planområdet och markerna kring Lomtjärnen var jordbruksmark och skog.



Figur 6 - Planområdet inritat på ekonomiska kartan från 1950-talet då området bestod av samlat jordbrukslandskap.

På historiska ortofoton från 1960-talet syns etableringen av Sundsgatan som är grunden till dagens gatustruktur. Vid denna tid anläggs vägen i direkt närhet till Lomtjärnen. På ortofotot från 1975 syns vidarestadens expansion ut över jordbruksmarken då bostadsområdet Annelund och industriområdet Backen, söder om Sundsgatan etableras.

Under senare delen av 1900-talet slutar den kvarvarande jordbruksmarken att brukas, vilket gör att marken långsamt växer igen. Detta syns tydligast vid Lomtjärnen, där markerna var öppna 1960, höll på att växa igen 1975 och var skogsbeklädd 2003.

Den stadsstruktur som vi känner idag syns sedan på ortofotot från 2003. Här har E4 dragits genom området och lämnat en mindre rest av 1950-talets jordbruksmark väster om E4, inom det som är planområdet. Kvar från 1950-talets sammanhängande jordbruksmark är de 1,7 hektar som finns inom planområdets sydöstra del.



Figur 7 - Kartor från 1960, 1970 samt 2003 som visar på Piteå Stadsutveckling kring Lomtjärn

Kommunen bedömer att den kvarvarande delen av jordbruksmark inte är att betrakta som brukningsvärd och att det jordbrukslandskap som den härrör från är fragmenterat och ersatt av den bebyggelseutveckling och igenväxt som skett sedan 1950-talet. Se ytterligare resonemang under kapitlet naturvärden.

Skogsmarken inom planområdet bedöms inte ha något värde för det rationella skogsbruket, då ytorna är relativt små.

4.4 MILJÖKVALITETSNORMER

4.4.1 LUFT

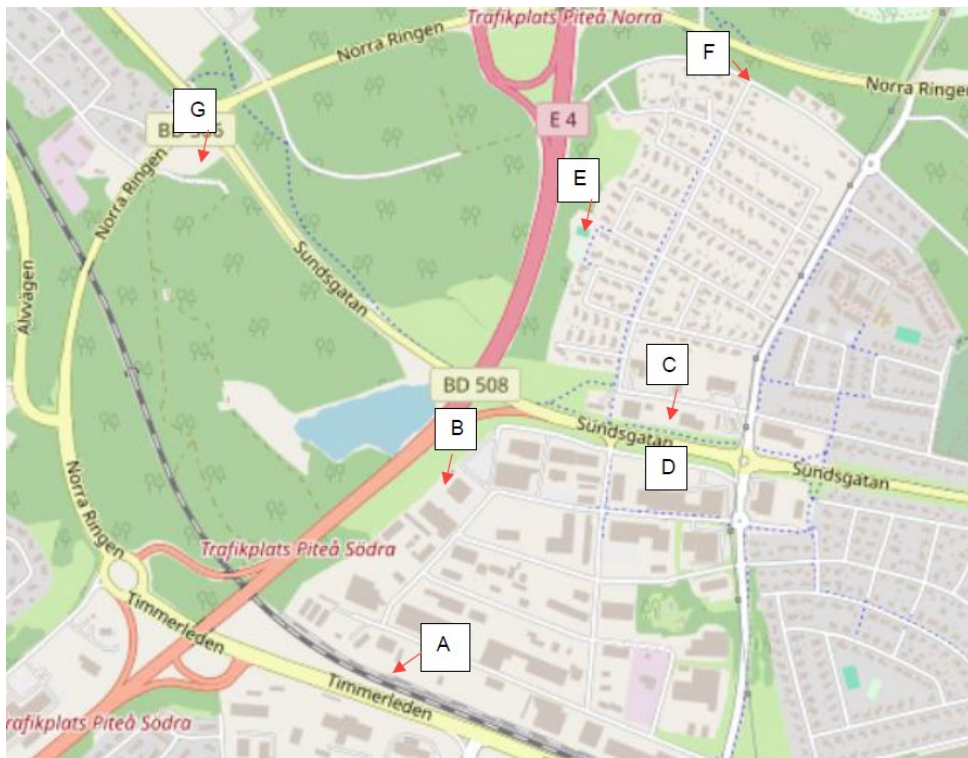
För luft finns miljö kvalitetsnormer för kvävedioxid/kväveoxider, svaveldioxid, bly, partiklar (PM₁₀/PM_{2,5}), marknära ozon, bensen, kolmonoxid, arsenik, kadmium, nickel och bens(a)pyren. De flesta normerna är så kallade gränsvärdesnormer som ska följas, medan några är så kallade målsättningsnormer som ska eftersträvas.

Under 2020 överskreds miljö kvalitetsnormen för partiklar PM₁₀ vid mätstationen i Piteå. Naturvårdsverket beslutade därför under juni 2021 att det behövde upprättas ett åtgärdsprogram för partiklar för Piteå. Kommunen har därefter upprättat ett åtgärdsprogram för partiklar (Åtgärdsprogram för partiklar PM₁₀ i Piteå 2022–2028) som fastställdes av Kommunfullmäktige (2023-02-13). Eftersom åtgärdsprogrammet enligt miljöbalken ska omprövas vid behov och minst vart sjätte år, samt följas upp årligen, finns en inbyggd struktur för att hantera och vid behov justera åtgärder kopplade till PM₁₀.

En luftutredning (TRAFIK-, TRAFIKBULLER- OCH

LUFTFÖRORENING, 2026-03-05) har tagits fram som en konsekvensbedömning för hur ett plangenomförande påverkar miljö kvalitetsnormerna för luft. Utredningen har utgått från den trafikstring som ett plangenomförande kan antas medföra samt de effekter på luftkvaliteten som blir på bland annat bostadsområdet Annelund (öster om planområdet) samt det befintliga handelsområdet på Backen (BackCity), sydost om planområdet. Utredningen har utgått från modellsystemet SIMAIR, utvecklat av SMHI i

samarbete med Trafikverket och Naturvårdsverket. tabell 1.



Figur 8 - Utredningsområdet med beräkningspunkterna utmärkta A till F

En uppdaterad luftutredning har beräknat hur planområdet påverkar luftkvaliteten med hjälp av modellsystemet SIMAIR3, som tar hänsyn till meteorologi, emissioner, trafiksammansättning och bakgrundshalter.

Tre scenarier har beräknats:

Basscenario 2022 – nuvarande bebyggelse och trafikflöden.

Basscenario 2040 – framtida trafikflöden utan den planerade handelsplatsen, med antaganden om elbilar och framtida emissionsfaktorer.

Planscenario 2040 – inkluderar den planerade handelsplatsen med tillkommande trafikallsträng.

Modellresultaten har validerats mot mätdata från kommunen, och där skillnader mellan mätning och modell varit stora har korrektionsfaktorer applicerats.

Resultat

Beräkningarna visar att:

Kvävedioxid (NO₂): Halterna underskrider samtliga miljökvalitetsnormer och Frisk luft i alla scenarier. Halterna beräknas minska något i 2040-scenarierna tack vare högre andel elbilar i fordonsflottan.

PM₁₀: Miljökvalitetsmålet överskrids vid flera beräkningspunkter nära vägarna i både 2022-scenariot och planscenariot 2040 med handelsplats. Miljökvalitetsnormerna överskrids vid två punkter i 2040-planscenariot, men halterna minskar snabbt med avstånd från vägarna. Vid bostäder i Annelund, Backcity och sydväst om Norra Ringen/Sundsgatan klaras både miljökvalitetsnormer och Frisk luft.

Beräkningarna är osäkra, framför allt för PM₁₀, på grund av skillnader mellan mätdata och

modeller samt begränsad mätdata med hög tidsupplösning.

Åtgärder och bedömning

För att minska PM10-halterna planerar kommunen att använda dammbindning på vägarna, vilket modellerna visar har viss effekt. Framtida teknikutveckling och ändrad dubbdäcksanvändning kan ytterligare minska partikelhalter.

Sammantaget bedöms luftkvaliteten vid bostäder och verksamheter i anslutning till planområdet ligga inom gällande miljökvalitetsnormer och miljökvalitetsmålet Frisk luft, även om miljökvalitetsmålet kan överskridas på närliggande vägar under vissa tider.

VATTEN

För vatten finns miljökvalitetsnormer för såväl yt- som grundvatten. Varje ytvattenförekomst har miljökvalitetsnormer för ekologisk status och kemisk status och varje grundvattenförekomst har miljökvalitetsnormer för kemisk status och kvantitativ status.

Den närmsta recipienten nedströms är Svensbyfjärden (MS CD:WA82316993) som har god ekologiskt, men ej god kemisk status.

I tabell 5 finns en sammanställning av aktuell status, kvalitetskrav och kvalitetsfaktorer för recipienten.

Tabell 1 Aktuell status, miljökvalitetsnormer samt klassificerade kvalitetsfaktorer för Svensbyfjärden (MS_CD: WA82316993) enligt VISS (2024) . Färgsättningen är enligt VISS.

Aktuell status	Kvalitetskrav			Klassificering
God ekologisk status	God ekologisk status	Kvalitetsfaktorer:		
		Biologiska	-	-
		Fysikalisk-kemiska	Näringsämnen	Hög
		Hydromorfologiska	Konnektivitet i sjöar Hydrologisk regim i sjöar Morfologiskt tillstånd i sjöar	Måttlig God God
Uppnår ej god kemisk ytvattenstatus	God kemisk ytvattenstatus	Prioriterade ämnen:		
		Kvicksilver och kvicksilverföreningar (Hg) Bromerad difenyleter (PBDE)		Uppnår ej god Uppnår ej god

Planområdet, och även diken från E4 avvattnar till Lomtjärn, som är ett naturligt vatten men ej klassad som en vattenförekomst och har därmed inte en statusklassning utifrån MKN.

Planområdet berör ingen grundvattenförekomst.

4.4.2 BULLER

Kommuner med fler än 100 000 invånare ska vart femte år utföra bullerkartläggningar och utarbeta åtgärdsprogram för att begränsa omgivningsbullrets skadliga effekter på människors hälsa.

Piteå kommun har under 100 000 invånare och omfattas inte av miljökvalitetsnormen för buller. I denna detaljplan har dock bullret ändå utretts utifrån den omgivningspåverkan ett plangenomförande kan få.

En bullerutredning (TRAFIK-, TRAFIKBULLER- OCH LUFTFÖRORENINGsutredning, 2026-03-05) har tagits fram som en

konsekvensbedömning för hur ett plangenomförande påverkar bostadsområdet Annelund och handelsområdet Backen av det förväntat ökade trafikflödet som det planerade handelsområdet skapar.

Annelund och det befintliga handelsområdet Backcity. Annelund ligger öster om det planerade handelsområdet och Backcity sydost om detta. Utredningen syftar till att visa både nuläget och hur framtida trafikökningar, till följd av handelsområdet, kan påverka ljudnivåerna vid fasader och uteplatser.

Bedömningsgrunder

Bedömningen baseras på riktvärden för trafikbuller vid bostäder enligt Regeringens proposition 1996/97:53, Naturvårdsverkets vägledning om buller vid befintliga bostäder samt Boverkets byggregler. För nybyggnation bör ekvivalent ljudnivå inomhus normalt inte överstiga 30 dBA och maximal ljudnivå nattetid 45 dBA. Ekvivalent ljudnivå utomhus vid fasad bör vara under 55 dBA och maximal ljudnivå på uteplats under 70 dBA. För befintliga bostäder används så kallade åtgärdsnivåer för att avgöra när skyddsåtgärder behöver övervägas.

Underlag

Beräkningarna baseras på kart- och terrängmaterial från Metria, inklusive fastighetskarta och höjdmodell, samt situationsplan daterad 2023-11-21. Trafikunderlag för väg och spår har erhållits från Trafikverket och kommunala mätningar, med särskild hänsyn till prognosår 2040. Spårtrafikens påverkan har bedömts som marginell för Annelund och Backcity.

Naturvårdsverkets vägledning (*Riktvärden för buller från väg- och spårtrafik vid befintliga bostäder ÄNR NV-08465-15*) anger riktvärden för buller vid bostäder i befintlig miljö. I tabell 6 redovisas vilka nivåer som i normalfallet bör underskridas för att en god miljö kvalitet ska nås utanför befintliga bostäder.

Tabell 2 - Riktvärden för buller vid befintliga bostäder (frifältsvärden)

	Bostads fasad (L_{eq24h})	Bostads uteplats (L_{eq24h})	Bostads uteplats (L_{max})
Buller från väg	55 dBA	~ 55 dBA L_{eq24h}	70 dBA ^I
Buller från spår	60 dBA	55 dBA	70 dBA ^I
^I Tidsvägning Fast. Får överskridas max 5 ggr/genomsnittlig maxtimme, dag och kväll (kl. 06-22) ⁷ .			
^{II} Varken propositionen eller praxis har någon tydlig angivelse för vägbuller vid uteplats. Enligt Naturvårdsverket är en tänkbar nivå för att nå en god miljö kvalitet 55 dBA L_{eq24h} (samma som för spår samt ambitionsnivå enligt anknytande dokument från centrala myndigheter ⁸). Det kan även noteras att 50 dBA L_{eq} bör underskridas vid en uteplats vid nya bostadsbyggnader att undvika olägenhet för människors hälsa enligt trafikbullerförordningen.			

Inget riktvärde för buller från väg vid verksamhetsområden finns. Några fastigheter i verksamhetsområdet Backen har dock använts för att jämföra ljudnivåerna vid fasad för att jämföra de två scenarierna för 2040 – med och utan den planerade handelsplatsen.

Beräkningsförutsättningar

Ljudnivåberäkningarna har genomförts med programmet SoundPLAN version 9.0, med en tredimensionell modell av terräng, byggnader och spår. Modellen tar hänsyn till ljudets reflektioner och markens absorptionsförmåga, samt standardiserade trafikförutsättningar som

torr vägbanan och dubbfria däck. För vägtrafik användes Naturvårdsverkets nordiska beräkningsmodell, med en noggrannhet på ± 3 dB på 50 meters avstånd och ± 5 dB på 200 meters avstånd. Ljudnivåerna vid fasad har beräknats som frifältsvärden, medan färgfältskartor visar ljudnivåer 1,5 meter över mark.

Scenarier

Beräkningarna omfattar flera scenarier:

- **Nuläge 2022** – utan handelsområdet.
- **2040 nollalternativ** – framtida trafik utan tillkommande trafik från handelsområdet.
- **2040 med handelsområdet** – inkluderar tillkommande trafik från den planerade handelsplatsen.
- **Högsta trafikscenario** – analys av det mest belastade trafikflödet, där 90 % av trafiken svänger vänster från planområdet vid Norra Ringen och fortsätter mot Piteå centrum.

Resultat

Bostadsområdet Annelund

I nuläget beräknas nio fastigheter ha ekvivalenta ljudnivåer vid fasad över 55 dBA. För 2040 nollalternativ beräknas elva fastigheter överstiga riktvärdet, och för alternativet med handelsområdet beräknas tolv fastigheter överskrida 55 dBA. Den största ökningen från tillkommande trafik är cirka 1 dBA, främst vid fastigheten Piteå Stadsön 37:2.

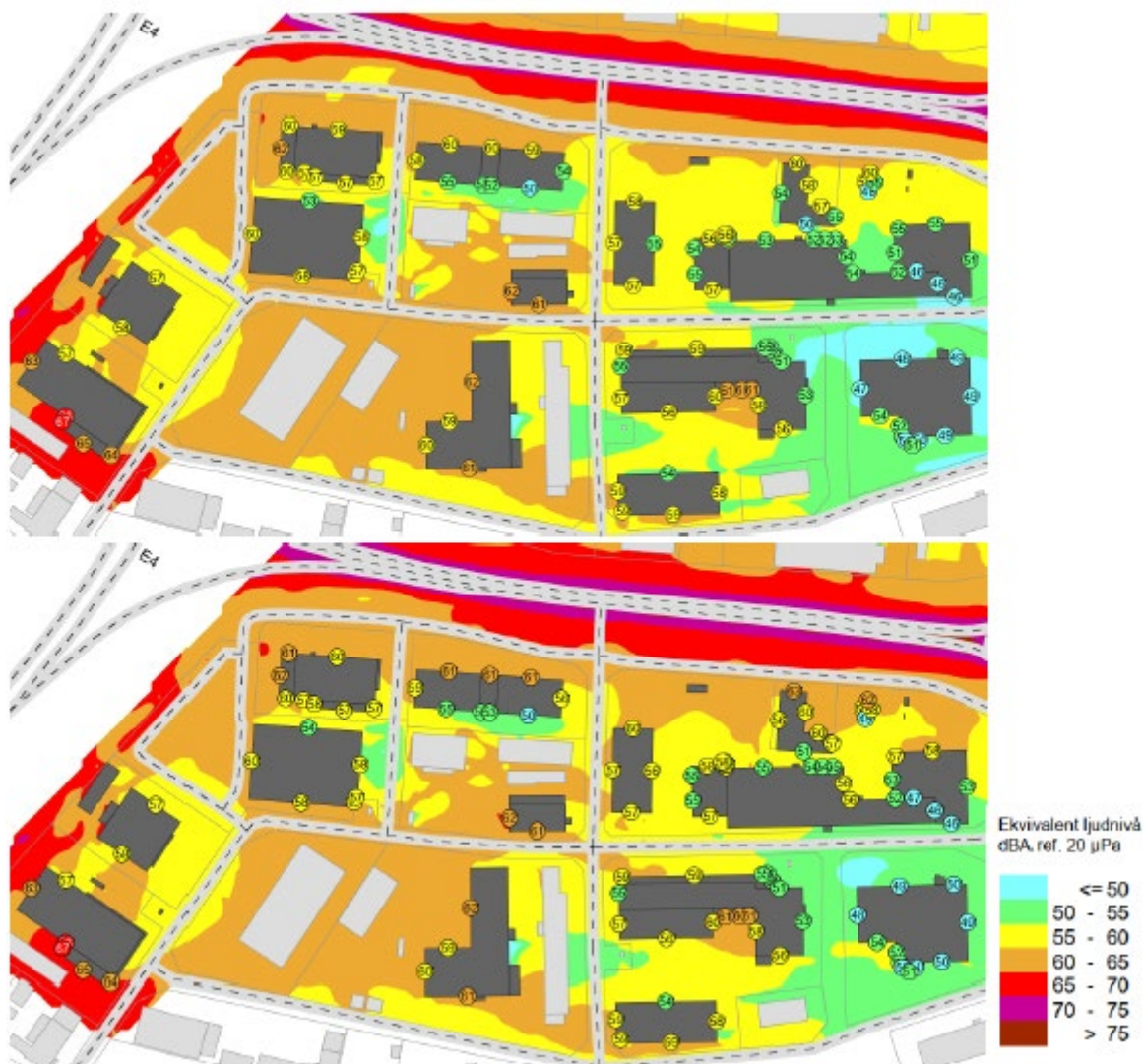
När det gäller uteplatser beräknas de största ljudnivåökningarna ske på norra sidan mot Norra Ringen och sydvästra sidan mot Sundsgatan, med nivåer upp till 60–65 dBA på vissa uteplatser, exempelvis Piteå Stadsön 11:3. Maximala ljudnivåer vid fasader påverkas marginellt, med högst 1 dBA ökning.



Figur 9. Ekvivalenta ljudnivåer på sydvästra sidan av bostadsområdet Annelund med tillkommande trafik till handelsplatsen med en hastighetsåtgärd på Sundsgatan.

Verksamhetsområdet Backcity

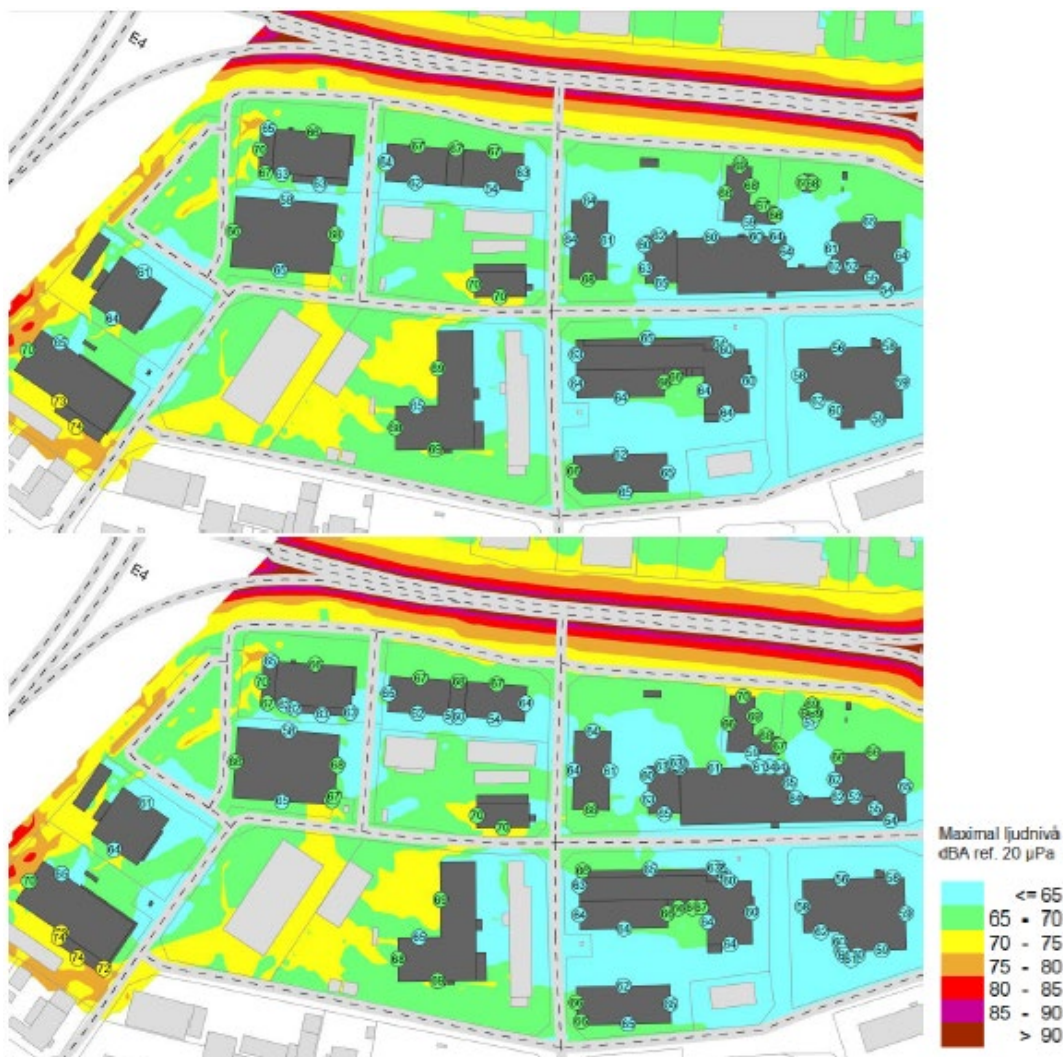
I Backcity beräknas ekvivalenta ljudnivåer öka med högst 3 dBA i alternativet med tillkommande trafik, där fastigheter mot Sundsgatan påverkas mest. Maximala ljudnivåer ökar med högst 1 dBA vid fasader, främst vid fastigheterna Piteå Stadsön 8:15 och 8:50.



Figur 10. Ekvivalenta ljudnivåer på verksamhetsområdet Backcity. Nollalternativ utan tillkommande trafik ovan, alternativ med tillkommande trafik nedan.

Högsta trafikscenario

Analysen av det högsta trafikscenariot söder om Norra Ringen och Sundsgatan visar att inga riktvärden överskrids, vilket innebär att övriga scenarier även ligger under gällande gränsvärden.



Figur 11. Maximala ljudnivåer vid verksamhetsområdet Backcity. Nollalternativ utan tillkommande trafik år 2040 visas överst och alternativet med tillkommande trafik till följd av den planerade handelsplatsen visas i den nedre bilden.

Slutsatser

De byggnader som ligger närmast större vägar vid Annelund och Backcity beräknas i flera fall få ekvivalenta ljudnivåer över riktvärden för god miljö kvalitet år 2040, både med och utan handelsområdet. Den tillkommande trafiken till följd av handelsplatsen medför en mindre försämring av bullermiljön, med högst 1 dBA ökade ekvivalenta ljudnivåer i Annelund och upp till 3 dBA i Backcity. Maximala ljudnivåer påverkas marginellt, med högst 1 dBA ökning vid någon enskilda fasad.

Föreslagna åtgärder

För att begränsa bullerexponeringen planeras en hastighetsåtgärd på Sundsgatan, där hastighetsgränsen 60 km/h förlängs fram till planområdet. Detta åtgärdar överskridandet vid fastigheten Piteå Stadsön 37:2 som annars skulle ha drabbats av ökade ekvivalenta ljudnivåer. Vid behov kan ytterligare tekniska åtgärder, såsom förbättrad ljudisolering av byggnader och fönster, övervägas. Planering av byggnaders placering och orientering kan även bidra till att minimera exponeringen på uteplatser. Fortlöpande uppföljning av trafik och buller rekommenderas för att säkerställa att riktvärden efterlevs vid framtida trafikökningar.

4.5 NATURMILJÖ

4.5.1 ÖVERGRIPANDE

Norra och södra Lomtjärn är en del av den sammanhängande tätortsnära grönstrukturen som sträcker sig mellan Grisberget och Svensbyfjärden. Stora vägar genomkorsar grönstrukturen längs sträckan Grisberget - Svensbyfjärden. Norra Lomtjärn avgränsas av E4, Norra Ringen och Sundsgatan. Planområdet för nytt handelsområde är beläget i den östra delen av Norra Lomtjärn. Planområdet har inventerats av Tyréns 2024-12-17. Inom planområdet finns en del kortare skogsstigar. Dessa nyttjas i viss utsträckning för friluftsliv men inte i samma utsträckning som det angränsande naturområdet Lomtjärn upplevelseskog strax söder om planområdet. Lomtjärn upplevelseskog är ett rekreations- och friluftsområde som nyttjas flitigt som tätortsnära natur.

Lomtjärnsområdet är delvis präglad av jordbruk under 1900-talet. Fortfarande finns öppna gräsytor kvar men där hävden upphört har lövskog etablerats. På ytor som ej varit uppodlade växer barrskog, främst tallskog.

4.5.2 NATUREN I PLANOMRÅDET

Området utgörs av ett svagt kuperat skogslandskap med skiftande skogstyper och äldre igenväxande åkermarker. Skogen utgörs till stor del av äldre frisk tallskog som sträcker sig in i planområdet från väst och övergår i barrblandskog i öst.

Centralt i planområdet finns den gamla tallskogen (område, Figur 11). Skogens beståndsålder uppgår där till 181 år enligt skogsbruksplanen och bedöms vara tallnurskog med inslag av gran och lövträd. Tallar på upp till 200 år förekommer allmänt. Skogen är varierad med omväxlande gläntor och tätare skog och är ibland flerskiktad. Naturvärdesstrukturer förekommer allmänt, förutom 200 åriga träd även spärrgreniga träd, stående döda träd och enstaka hålträd, liggande döda träd. Även skogsstigar finns i området.

I norr återfinns inslag av relativt ung tallskog som löper i nordvästlig sluttning mot en dikningspåverkad örtrik lövsumpskog. De södra delarna består omväxlande av lövpräglad örtrik blandskog med fuktiga partier och barrblandskog som åtföljs av tidigare hävdad åkermark och en ängsmark.

Kulturpåverkan i form av jordbruk utmärks på gräsytor och igenväxningsmarker (lövskog idag). Den södra delen av planområdet hyser ett antal kulturlämningar i form av stenmurar samt ett par ängsmarker. Inom planområdets nordöstra delar löper rester av gamla Nygatan (nu benämnd Hammarvägen) som utgjorde vägen mellan Öjebyn och Piteå före E4:ans färdigställande.

Inom planområdet har ett antal områden naturvärdesklassats (Figur 11). Upp till hälften av planområdets yta innehåller mark med naturvärden av klassen *Påtagligt naturvärde* eller *Visst naturvärde*. Övriga ytor är triviala ur naturvårdssynpunkt.



Figur 9 - Naturvärdesklassning inom planområdet.

Naturvärdesinventeringen som genomfördes av Tyréns (2024-10-28) identifierade två olika landskapsområden i planområdet (Figur 12). Båda landskapsområden bedöms utgöra värdelandskap som är viktiga för den biologiska mångfalden och av särskild betydelse som livsmiljö samt för spridning av arter.



Figur 10 - Vårdelandskap och landskapsområden inom kartläggningsområdet för Lomtjärn. Samtliga landskapsområden inom kartläggningsområdet bedöms vara vårdelandskap (Tyréns, 2024-12-17).

4.5.3 NATURVÅRDSARTER

Naturvårdsarter är ett samlingsbegrepp för signalarter, rödlistade arter och fridlysta arter som är särskilt skyddsvärda eller indikerar områden med höga naturvärden:

- **Fridlysta arter** – arter förtecknade i artskyddsförordningen (SFS 2007:845).
- **Rödlistade arter** – arter som klassificerats som nära hotade (NT), sårbara (VU), starkt hotade (EN), akut hotade (CR), nationellt utdöda (RE) eller kunskapsbrist (DD).
- **Signalarter (S)** – naturvärdesindikatorer som inte är rödlistade men som kan användas för att identifiera områden med höga naturvärden.

En särskild artskyddsutredning har tagits fram för planområdet och utgör underlag för bedömningen av påverkan på fridlysta arter. Utredningen bygger på en naturvärdesinventering

enligt Svensk standard, en häckfågelinventering samt en bedömning av naturvårdspotentialen för föreslagna förstärkningsåtgärder.

Inventeringarna identifierade totalt 14 fridlysta arter som behandlas i artskyddsutredningen, varav 13 fågelarter och en kärlväxt (revlummer). Inom planområdet har bland annat rödlistade fågelarter noterats samt spillkråka som omfattas av bilaga 1 till fågeldirektivet. Även arter som noterats i anslutning till planområdet har beaktats i utredningen.

Bedömning av påverkan

- **Revlummer** – Exploateringen innebär att ett fåtal plantor riskerar att dödas, vilket omfattas av förbud enligt 9 § artskyddsförordningen. Förlusten bedöms dock inte påverka artens lokala, regionala eller nationella population negativt och innebär inte någon förändring av artens bevarandestatus. Enligt gällande praxis bedöms artskyddet därför inte aktualiseras.
- **Fågelarter** – Exploateringen kan innebära störning eller påverkan på fåglars fortplantningsområden genom exempelvis trädfällning och buskröjning. Genom att dessa åtgärder genomförs utanför fåglarnas häckningsperiod (1 mars–15 augusti) kan förbud enligt 4 § punkt 1 och 2 artskyddsförordningen undvikas.
- **Talltita och mindre hackspett** – Planförslaget innebär tillsammans med den planerade utvecklingen av Norrbotniabanan en risk för kumulativ förlust av potentiella livsmiljöer. Genom föreslagna förstärkningsåtgärder, som omfattar ett långsiktigt skydd av områdena Hamnviken och Degeränget, bedöms tillgången till lämpliga livsmiljöer säkerställas på lokal nivå. Åtgärderna bedöms därmed motverka den negativa kumulativa påverkan och säkerställa att arternas bevarandestatus inte försämras.

Planens genomförande innebär en lokal påverkan på vissa fridlysta arter genom att naturmark tas i anspråk. Genom anpassning av genomförandetiden för markåtgärder samt genom föreslagna förstärkningsåtgärder bedöms påverkan kunna begränsas och planens genomförande bedöms inte medföra att någon arts bevarandestatus försämras.

4.5.4 BIOTOPSKYDD

Inom planområdet finns objekt som potentiellt omfattas av generellt biotopskydd, såsom odlingsrösen, stenmurar och åkerholmar. Kommunens konsult bedömer dock att dessa inte är tillräckligt tydligt knutna till sin ursprungliga plats i jord- och skogsbrukslandskapet, varför de inte omfattas av biotopskyddet enligt miljöbalken 7 kap 11 §.

4.6 MILJÖ

4.6.1 STRANDSKYDD

Planområdet omfattas inte av strandskydd, eftersom Lomtjärn inte ingår i det generella strandskyddet på 100 meter. Inga begränsningar enligt strandskyddsbestämmelserna i 7 kap. miljöbalken (1998:808) gäller därför inom planområdet, vilket innebär att byggnation och åtgärder kan genomföras i enlighet med detaljplanens bestämmelser.

4.6.2 DAGVATTEN

I nuläget består området främst av skogsmark. Det finns i södra delen några öppna grönytor och i den norra delen en mindre grusyta. Tre vägar passerar genom området – Norra Ringen längst norrut, Hammarvägen i mitten samt Sundsgatan i den södra delen. Det finns ingen ordnad dagvattenhantering inom området.

4.7 HÄLSA OCH SÄKERHET

4.7.1 OMGIVNINGSBULLER

Planområdet bedöms vara påverkat av omgivningsbuller från E4, Sundsgatan och Norra Ringen. Även intilliggande områden som Annelund kan uppleva ett ökat buller på grund av den trafik som handelsområdet genererar.

Vid ett genomförande av Norrbottenbanan tillkommer ytterligare trafikbuller från järnvägstrafiken.

4.7.2 RISK FÖR OLYCKOR

Den statliga vägen E4 passerar öster om planområdet och är en utpekad led för farligt gods. Enligt länsstyrelsens riktlinjer för farligt gods bör en bedömning om riskhantering göras om bebyggelse planeras inom 150 meter från transportleden. Enligt samma riktlinjer finns rekommenderade skyddsavstånd för bebyggelse inom 55 meter från väg.

Kommunen har idag räknat skyddsavståndet två meter ifrån det dike som finns i släntens västra bakkant.

I närheten av planområdet finns två Sevesoverksamheter som är klassade med den lägre kravnivån. Verksamheterna omfattas av Sevesodirektivet och därigenom även av lagen (1999:381) om åtgärder för att förebygga och begränsa följderna av allvarliga kemikalieolyckor. Den ena verksamheten ligger cirka 500 meter söder om Sundsgatan på Backens industriområde och utgörs av Wibaxs verksamhet på Batterigatan. På huvudkontoret hanteras och lagerhålls bland annat natriumnitrit, salpetersyra och hypoklorit. Den andra verksamheten ligger cirka 400 meter norr om Norra Ringen på Öhns industriområde och utgörs av Piteå Transport AB på Bjälkvägen. De mellanlagrar bland annat gasol, acetylen, oxygen och hydrogen inom sin anläggning innan leverans sker till kunder.

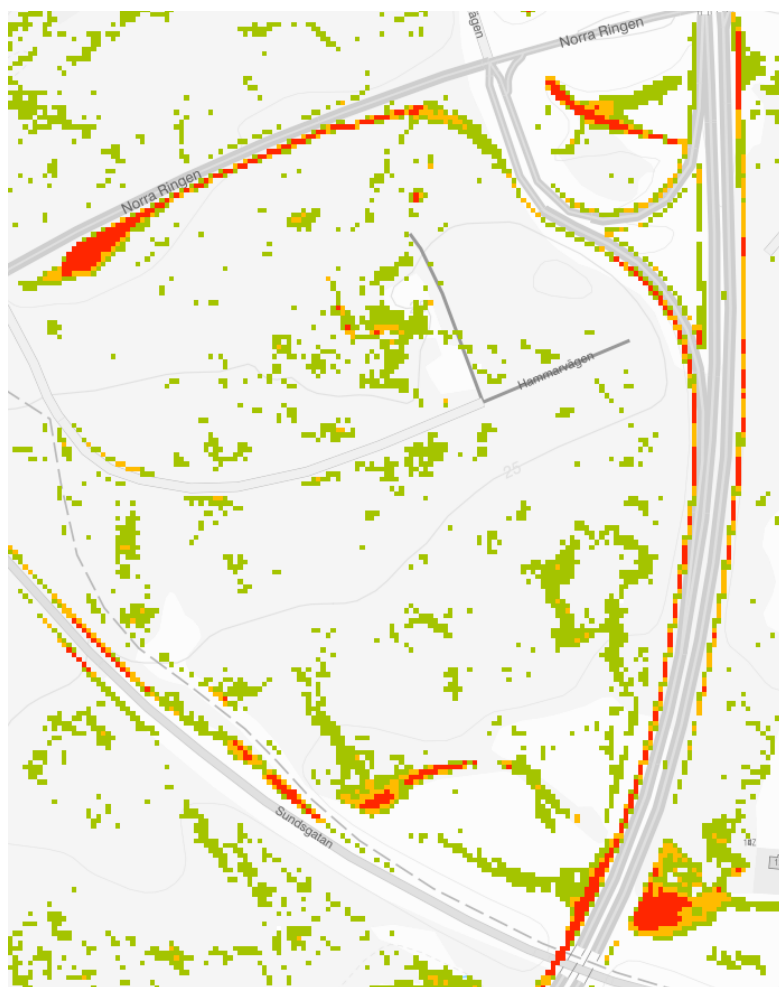
Se kapitel 6.5, för planförslagets bedömda konsekvenser gällande risk för olyckor.

4.7.3 RISK FÖR ÖVERSVÄMNING

Planområdet ligger inte i närheten av Piteälven och berörs inte av eventuella översvämningar kopplade till vattendrag.

Kommunens skyfallskartering visar att det inom planområdet finns vissa områden där vatten kan bli stående vid ett 100-års regn (figur 13). Det gäller främst i vägområdena för Sundsgatan och Norra Ringen samt i mer låglänta delar i södra delen av planområdet. Klimatfaktorn 1,25 har använts vid kommunens skyfallsberäkningar.

Se kapitel 6.5, för planförslagets bedömda konsekvenser gällande översvämning.



Figur 11 - Skyfallsmodell, analys från år 2015 - Framtida 100 års regn (m).

4.7.4 RISK FÖR EROSION, SKRED, RAS

Planområdet är flackt (under 17 graders lutning) och saknar bäckar med kraftig vattenföring. Detta gör att området saknar förutsättningar för betydande erosion, skred eller ras.

4.7.5 FÖRORENAD MARK

Genomförd geoteknisk undersökning visar förekomst av sulfatjord vid en borrhålspunkt inom planområdet. Denna punkt ligger i södra delen av planområdet. Sulfatjorden överlagras av 6,3 meter morän samt silt som inte är sulfatrik.

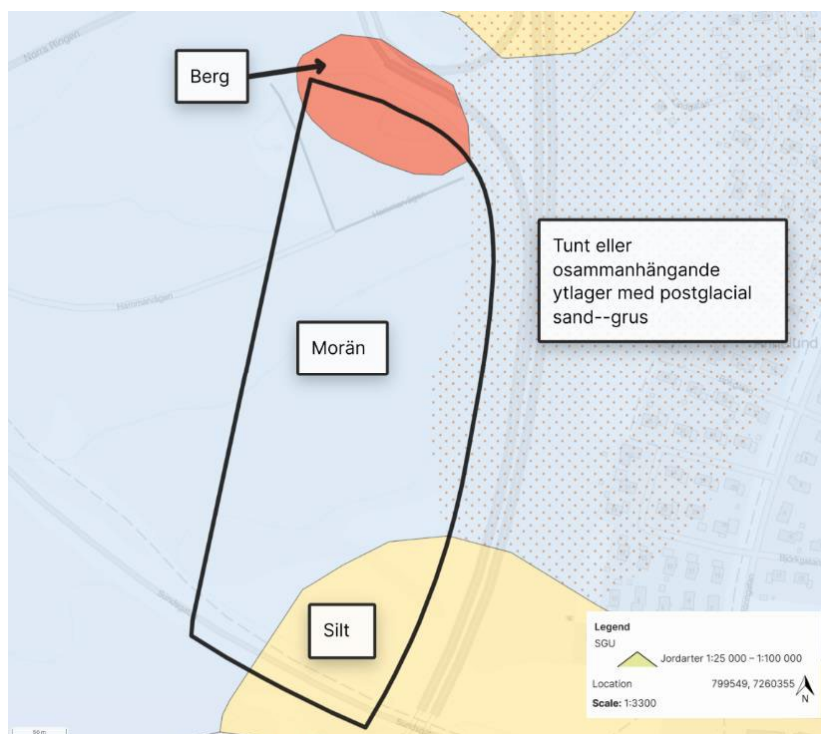
Planområdet ligger inom normalriskområde för markradon. Under geotekniska utredningar 2018/2019 påträffades sulfidjord i södra delarna av området.

4.8 GEOTEKNISKA FÖRHÅLLANDEN

Geotekniska utredningar har genomförts för att utreda områdets förutsättningar för exploatering och grundläggning. En översiktlig undersökning gjordes av Tyréns under 2018/2019, med syfte att klargöra de geotekniska förhållandena i området. Utifrån de utredningarna varierar markytan inom området mellan lägsta nivå +17,4 till högsta nivå +27,8 meter över nollnivån. De högsta respektive lägsta partierna återfinns i norra respektive södra delen av planområdet, med en svagt sluttande terräng svagt och jämnt från norr till söder men ej kuperad. Ytskiktet i skogspartierna i den nordligaste delen är något blockig, men i övrigt är områdets terräng blockfri.

Marken utgörs till största delen av moränmark ovan berg, undantaget södra delen där sediment hittats ovan morän. Utöver morän finns det silt i södra delen och berg i den norra delen (figur 14).

SGU (Sveriges geologiska undersökning) klassar genomsläppligheten som medelhög inom hela planområdet, utöver delen med silt där den i stället klassas som låg.



Figur 12 - Områdets geotekniska förutsättningar enligt SGU:s översiktliga kartmaterial.

4.9 HYDROLOGISKA FÖRHÅLLANDEN

Två grundvattenrör installerades under de geotekniska utredningarna som utfördes av Tyréns 2018/2019. I de konstaterades vattennivåer på 3,3 (i mätpunkt mitt i planområdet) respektive 2,9 (i mätpunkt i södra delen av planområdet) meter under marknivån. Grävning inom området bedöms därför inte påverkas av grundvatten eller påverka grundvattennivåerna.

4.10 FYSISK MILJÖ

Befintlig markanvändning inom planområdet består av rester av tidigare vägar, upplag och avgrusade ytor, blandat med naturmark. I planområdets södra delar finns spår av ett tidigare jordbrukslandskap. Området är starkt påverkat av närheten till större vägar och omges av

Sundsgatan, Norra Ringen och E4. Inom planområdet finns inga befintliga byggnader.

4.11 SOCIALA

Kommunen har i sin fördjupade översiktsplan för Öjebyn delat upp området kring Lomtjärn i två inriktningar. Lomtjärns upplevelseskog, söder om Sundsgatan föreslås ge utrymme att utvecklas utifrån de naturvärden och de sociala värden som finns kopplade till upplevelseskogen. Norra Lomtjärn föreslås fastställas som verksamhetsområde. I Norra Lomtjärn är rekreativvärdena mindre och planförslaget bidrar i stället till att tillskapa en målpunkt i form av en ny handelsplats.

4.12 TEKNIK

Planområdet ingår i verksamhetsområde för vatten och avlopp (VA) och befintlig vattenledning ansluter till området i norr. Optofiberledning finns längs med nordöstra sidan om gång- och cykelvägen i södra delen av planområdet, där Telia Sverige AB (tidigare Televerket) innehar ledningsrätt 25-F1979-815.1. Berörd fastighet ligger inom område för nätkoncession 1834AE. Längs med Hammarvägen finns idag befintliga gatljus.

4.13 SERVICE

I närheten av planområdet finns viss service i form av handel vid Backens handelsområde (BackCity). Närmaste skola är Kullensskolan som ligger väster om planområdet.

Planområdet ligger i ett område med god tillgång till service och verksamheter. Inom en radie av cirka 2 kilometer finns stora delar av centrala Piteå samt Öjebyn, vilket innebär närhet till skolor, handel, verksamheter och annan service. I direkt närhet finns Backens handelsområde (BackCity), och närmaste skola är Kullensskolan väster om planområdet. Detta läge innebär att planområdet har god koppling till både stadens centrala funktioner och lokala servicebehov.

4.14 TRAFIK

I anslutning till planområdet finns tre kommunala gator – Sundsgatan, Norra Ringen och Hammarvägen. Sundsgatan är klassificerad som huvudgata medan Norra Ringen är klassificerad som huvudgata/ infart. Hammarvägen är klassificerad som lokalgata stor. Utöver dessa finns också ett av Piteås huvudstråk för gång- och cykeltrafik, som förbinder Öjebyn med centrala Piteå, i anslutning till planområdet.

I korsningen Sundsgatan-Fabriksgatan, öster om planområdet, finns redan idag ett stort behov av en cirkulationsplats och en passage för oskyddade trafikanter. Möjliggörandet av en cirkulationsplats i korsningen skulle förbättra trafiksituationen, trafiksäkerheten, tillgängligheten samt trafikflödet på Sundsgatan. Detta behov ökar ytterligare med ett nytt handelsområde på Lomtjärn då detta kommer ge upphov till en ökad trafikmängd på Sundsgatan. I korsningen Sundsgatan-Fabriksgatan (intill Backens handelsområde) planeras det i dagsläget för en cirkulationsplats.

Kollektivtrafiken inom området är i dagsläget begränsad då ett fåtal linjer trafikerar och passerar Sundsgatan. Piteå Stadsbuss linje 1 samt ett fåtal av Länstrafiken Norrbottens linjer passerar intill planområdet längs Sundsgatan. Det saknas dock busshållplatser i nära anslutning till planområdet och Backens handelsområde längs denna sträcka. Vid en etablering av ett handelsområde kan behov av hållplatslägen i närheten av området uppstå för att förbättra tillgängligheten med kollektivtrafik. Den centrala placeringen i staden samt närheten till ett övergripande gång- och cykelstråk innebär att området även har koppling till det befintliga gång- och cykelnätet.

Öster om planområdet går den statliga vägen E4, som utgör en viktig transportlänk mellan norra och södra Sverige. Vägen förbinder Piteå med bland annat Luleå och Skellefteå.

5 PLANERINGSUNDERLAG

5.1 KOMMUNALA

5.1.1 DETALJPLAN

Planförslaget blir en friliggande detaljplan som inte ansluter till någon gällande detaljplan. Vid eventuell fortsatt utvidgning av handelsområdet kommer anslutningar till gällande detaljplaner vid Norra Ringen att göras.

5.1.2 GRUNDKARTA

Grundkartan är upprättad av kommunens Mätning-, kartering och beredning (MBK) och följer Lantmäteriets handbok för grundkartor. Grundkartans aktualitetsdatum är 2026-02-24

5.1.3 ÖVERSIKTSPLAN

Planförslaget utgår från fördjupad översiktsplan Öjebyn, antagen av kommunfullmäktige 27-05-2024 och syftar till att förverkliga idéerna kring område 6. *Norra Lomtjärn*.

Planförslaget har även det stöd i Piteå kommuns översiktsplan ÖP2030, aktualitetsförklarad 2021-03-22 § 23.



Figur 13 - Utpekanden i FÖP Stadsdelscentra Öjebyn inom Lomtjärnsområdet

5.1.4 UNDERSÖKNING ENLIGT 6 KAP. 6 § MILJÖBALKEN (1998:808)

Kommunen har inför planläggningen undersökt om ett genomförande kan antas medföra en betydande miljöpåverkan. Kommunen har genomfört undersökningssamråd om betydande miljöpåverkan med Länsstyrelsen i Norrbottens län under hösten 2023. Länsstyrelsen anser att risken för betydande miljöpåverkan inte kan uteslutas med anledning av planens påverkan på naturmiljö och friluftsliv.

Kommunen har under planarbetet fortsatt ett utredande arbete där naturvärden och sociala värden har kartlagts. En genomförd naturvärdesinventering (NVI), enligt gällande standard, visar att planområdet inte innehåller mark med högt–högsta naturvärde. På omkring hälften av marken i planområdet förekommer dock påtagliga naturvärden och vissa naturvärden. De sociala värdena är främst kopplade till naturområdet sydväst om Sundsgatan, Lomtjärns upplevelseskog. Naturvärdena i planområdet utgörs dels av äldre kontinuitetsskogar med rödlistade arter, dels av restbiotoper kopplade till det jordbrukslandskap som fanns kring 1950-talet, före Piteås expansion västerut. Utredarens bedömning är att det inte finns objekt som omfattas av generellt biotopskydd eller som kräver dispens enligt artskyddsförordningen.

Mot bakgrund av inkomna synpunkter och det fortsatta utredningsarbetet har kommunen gjort bedömningen att detaljplanen kan antas medföra betydande miljöpåverkan. Kommunen har därför beslutat att en strategisk miljöbedömning ska genomföras och att en särskild miljökonsekvensbeskrivning (MKB) tas fram.

Detaljplanens miljöpåverkan samt föreslagna skydds- och hänsynsåtgärder redovisas i

miljökonsekvensbeskrivningen och sammanfattas även i planbeskrivningen under kapitel 6.4.6 Miljökonsekvensbeskrivning.

Då kommunens fördjupade översiktsplan för Öjebyn (FÖP Öjebyn) nyligen har antagits har kommunen gjort sin lokaliseringsprövning i samband med framtagandet av översiktsplanen. Detaljplanen syftar till att förverkliga FÖP Öjebyns intentioner för ”område 6. Norra Lomtjärn”. Länsstyrelsen har i sitt granskningsyttrande över den fördjupade översiktsplanen inte haft synpunkter på kommunens utpekande av verksamhetsområdet Lomtjärn med hänvisning till naturvärden, utan endast utifrån påverkan på riksintresset för planerad järnväg. Kommunen anser att detta har beaktats vid utformningen av planförslaget genom val av vägdragningar, placeringen av ny kvartersmark samt genom att planområdet i sin helhet ligger utanför riksintressekorridoren för Norrbotniabanan.

5.2 UTREDNINGAR

Som underlag i sin bedömning gällande markens lämplighet för detaljhandel, partihandel och centrumändamål har naturvärdesinventering, dagvattenutredning, geotekniska undersökningar, bullerutredning, trafikutredning, samt luftföroreningsutredning tagits fram. Vidare har kommunen låtit förprojektera anslutningsvägarna till handelsområdet.

Utredningarna biläggs planbeskrivningen, men nedan sammanfattas huvuddragen som ligger till grund för kommunens bedömningar i planarbetet.

5.2.1 NATURINVENTERING

En översiktlig naturvärdesinventering togs fram 2022-11-06 i samband med framtagandet av den fördjupade översiktsplanen för Öjebyn, *Översiktlig naturvärdesbedömning – exploateringsområden i FÖP Öjebyn*.

Tyréns har därefter 2024-10-28 utfört en naturvärdesinventering inom planområdet, *Naturvärdesinventering Lomtjärn, Piteå*. Resultatet utgör ett underlag till detaljplanen. Denna inventering fokuserade på värdelandskap, biotoper, strukturer och till viss del rödlistade arter och indikatorarter knutna till förekommande skogsmiljöer och gräsmarker. Naturvärdesbedömningen baseras på information som observerats vid fältbesök.

Inom planområdet naturvärdesklassades 10 områden, tre av dessa bedömdes hysa påtagliga naturvärden (naturvärdesklass 3) och sju av dessa bedömts hysa vissa naturvärden (naturvärdesklass 4). Naturvärdena utgörs främst av skogliga värden och värden kopplade till det tidigare jordbrukslandskapet.

Se ytterligare beskrivningar av naturvärdena under kapitlet planeringsförutsättningar 4.5, samt kommunens konsekvensbedömning under kapitel 6.3

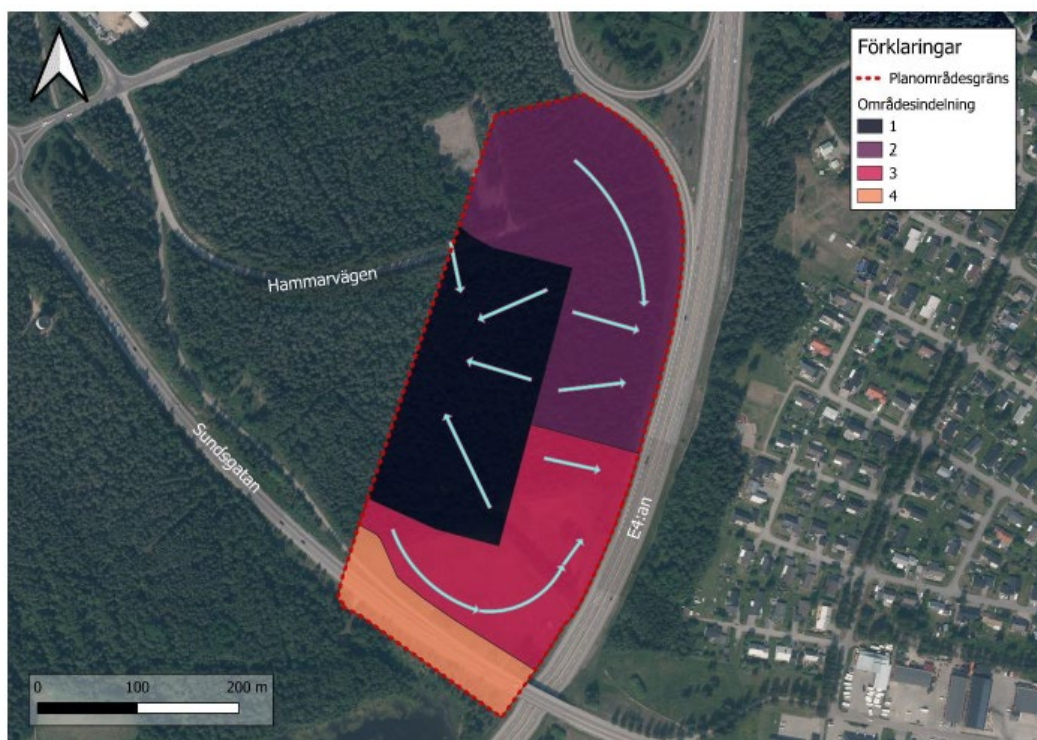
5.2.2 DAGVATTENUTREDNING

En dagvattenutredning har tagits fram av WSP 2026-05-26 som underlag till detaljplanen. Planområdet gränsar till E4 i öster och en påfart till E4 i norr. Söder om planområdet ligger Lomtjärn och väster och söder om området finns skogsmark. Marken inom planområdet lutar generellt från norr mot söder, där den högsta punkten ligger i den norra delen och den lägsta i planområdets sydvästra del.

En analys av topografi och flödesvägar visar att avrinningen från huvuddelen av planområdet sker mot den sydöstra delen av området. Dagvattnet leds där vidare via vägdiket längs E4 och genom en trumma under Sundsgatan innan det rinner vidare till Lomtjärn. Från Lomtjärn leds

vattnet vidare via diken och trummor mot Svensbyfjärden. Lomtjärn är inte klassad som en vattenförekomst enligt miljökvalitetsnormerna. Nedströms recipient, Svensbyfjärden, har god ekologisk status men uppnår inte god kemisk status till följd av kvicksilver och bromerade difenyletrar, vilket är ett generellt problem i svenska kustvatten.

Närmaste kommunala dagvattenledning ligger cirka 400 meter väster om planområdet. En höjdrygg mellan planområdet och ledningen innebär att anslutning med självfall inte är möjlig utan omfattande uppfyllnader. Dagvatten från planområdet planeras därför avledas till befintligt vägdike längs E4, vilket motsvarar den naturliga avrinningsriktningen i området i befintlig situation.



Figur 14 - Områdesindelning för avrinning och beräkning av fördröjningsvolym

Utifrån den befintliga avrinningen har planområdet delats in i fyra delområden för dimensionering av dagvattenhanteringen. För de större parkeringsytorna föreslås dagvattnet ledas via oljeavskiljare till en dagvattendamm i planområdets västra delar. Därifrån leds vattnet vidare via krossdiken och svackdiken till trumman under Sundsgatan. För de norra parkeringsytorna, byggnaderna samt inlastningsområdet bakom huvudbyggnaderna föreslås dagvattnet ledas via oljeavskiljare till två seriekopplade dagvattendammar som placeras på allmän platsmark. Därefter leds vattnet vidare mot samma utlopp vid Sundsgatan.

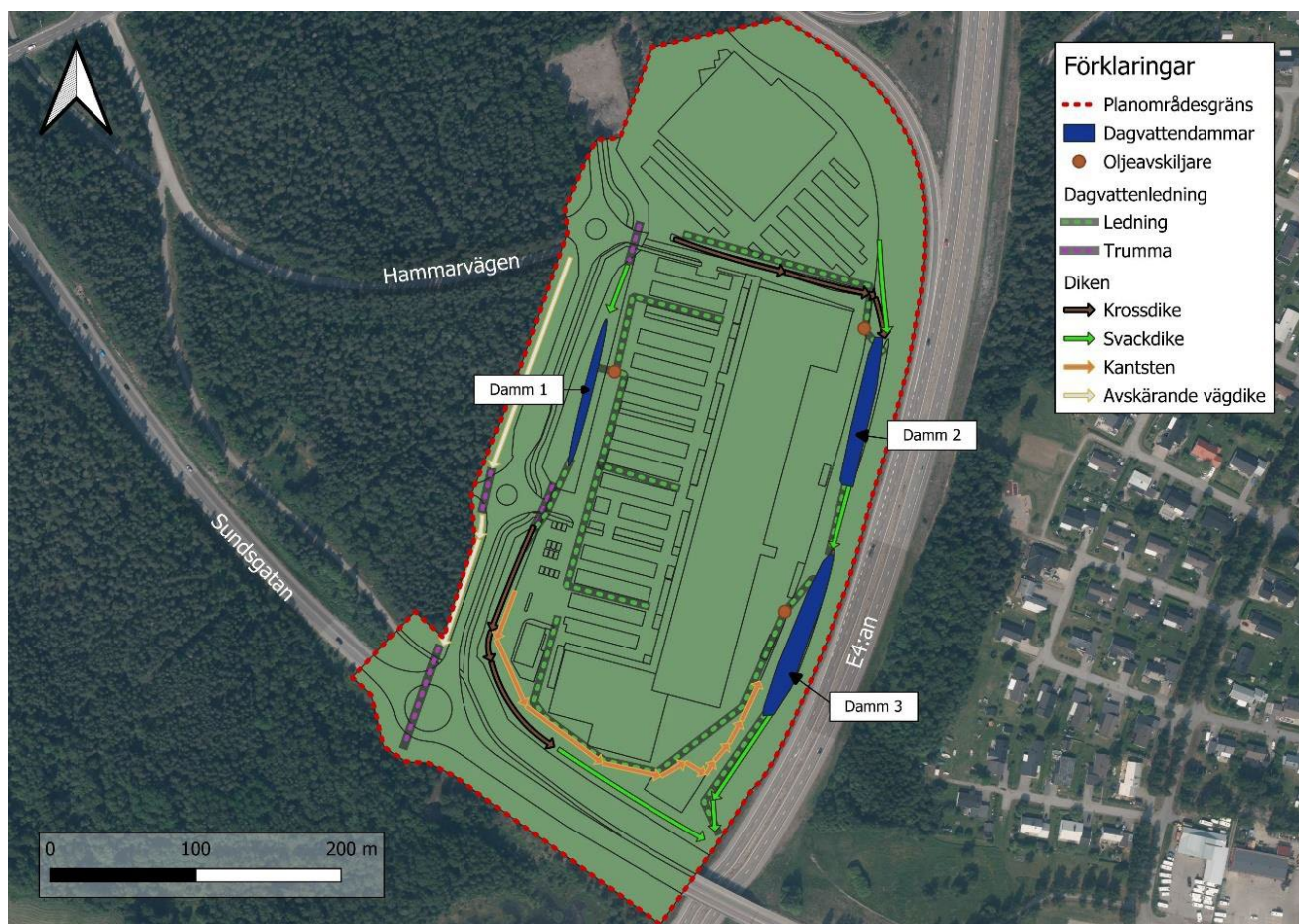
Exploateringen av området till handelsändamål innebär ökade hårdgjorda ytor, vilket medför ökade dagvattenflöden och ett större behov av fördröjning och rening. Dagvattenlösningen omfattar oljeavskiljare, makadamdiken, svackdiken och våta dammar. Anläggningarna dimensioneras för att fördröja och rena dagvattnet innan det leds vidare nedströms. Det totala ytbehovet för dagvattenanläggningarna uppskattas till cirka 4 750 m² med en fördröjningsvolym på cirka 2 200 m³. Ytor för dagvattenhantering säkerställs i detaljplanen genom allmän platsmark NATUR och SKYDD.

Beräkningar visar att exploateringen även medför behov av ytor för snöhantering. Den uppskattade snövolymen inom området uppgår till cirka 16 000 m³, vilket motsvarar ett ytbehov

på omkring 8 000 m². Detta bedöms kunna hanteras inom planområdet, främst i anslutning till ytor avsedda för dagvattenhantering. Beräkningen är dock förenad med osäkerheter eftersom snömängder varierar mellan olika år.

Utredningen visar att föreslagna dagvattenåtgärder kan bidra till att föroreningshalter i dagvattnet hålls på nivåer som inte bedöms försämrats förutsättningarna för Svensbyfjärden eller den regionala grundvattenförekomsten. För Lomtjärn har det inte kunnat fastställas om exploateringen medför en påtaglig påverkan. Dagvattenanläggningarna bedöms kunna anläggas utan kontakt med identifierade sulfidjordar.

I den fortsatta projekteringen behöver bland annat in- och utloppsnivåer till dammarna samt höjdsättning av området studeras vidare för att säkerställa en naturlig avrinning bort från byggnader och mot planerade dagvattenanläggningar.



Figur 15 - Illustration på föreslagen dagvattenhantering inom planområdet

Se ytterligare konsekvensbedömning under kapitel 6.4.

5.2.3 GEOTEKNISK UTREDNING

En markteknisk undersökningsrapport (MUR/Geoteknik) samt ett geotekniskt PM har tagits fram av Tyréns (2019-01-16) som underlag inför detaljplaneläggning av området.

Utredningen visar att marken inom planområdet generellt består av morän ovan berg, med undantag för de södra delarna där jordlagren i större utsträckning består av sand och silt. I de centrala delarna av planområdet har berg påträffats som ytligast cirka 1,4 meter under markytan. I den södra delen av området har borrhningarna som mest nått ett djup om 7,3 meter utan att berg

påträffats.

Markförhållandena innebär att olika grundläggningsmetoder kan behöva tillämpas beroende på var inom planområdet byggnader uppförs. Inom områden med morän eller berg bedöms grundläggning kunna ske direkt på naturlig mark eller berg, medan de mer finkorniga jordarna i de södra delarna kan kräva andra grundläggningslösningar.

Grundvattennivåer har uppmätts i två punkter inom planområdet och ligger på cirka 2,9 respektive 3,3 meter under befintlig markyta.

I den södra delen av planområdet har sulfidhaltig silt påträffats på ett djup av cirka 6,3 meter under markytan. Om sådan jord exponeras för syre kan sulfiden oxidera och bilda sura sulfatjordar. Uppschaktad sulfidjord klassas som förorenad jord och behöver omhändertas och transporteras till godkänd mottagningsanläggning.

För att minska risken för att sulfidhaltiga jordar påverkas säkerställer planförslaget ett största tillåtet schaktdjup genom planbestämmelser på plankartan.

Ytterligare konsekvensbedömning redovisas i kapitel 6.5.

5.2.4 TRAFIKUTREDNING

En trafikutredning har tagits fram av WSP 2026-03-05 som underlag till detaljplanen.

Som en grund i utredningen för trafik, trafikbuller och luftföroreningar har Trafikverkets trafikstringsverktyg använts för att bedöma tillkommande trafik som en effekt av, bland annat, plangenomförandet. Den totala trafikalstringen som tillkommer utöver befintlig trafikmängd blir cirka 5600 fordonsrörelser per dygn enligt verktyget, med ett antagande att det är biltrafik som dominerar i handelsområdet.

Fyra scenarier har tagits fram för nätutläggningar för att analysera hur de olika utläggningarna påverkar svängandelarna och således även kapaciteten. De scenarios som beräknades var 50/50, 70/50, 70/70 och 70/30. I scenario 50/50 antas 50% av trafiken till handelsområdet komma från Piteå centrum och 50% av trafik från handelsområdet ska till Piteå centrum. Scenario 70/70 anses vara det mest troliga baserat på bostadsområden och målpunkter, där 70% av trafiken in till handelsområdet kommer från Piteå centrum och 70% från handelsområdet ska till Piteå centrum.

Utredningen visar att ett plangenomförande kan ske utan att överbelasta befintligt kommunalt- eller statligt vägnät. I utredningen utgår även beräkningarna från att anslutningen sker utan en cirkulationsplats. I den efterföljande förprojekteringen ingår dock en cirkulationsplats på Sundsgatan, vilket gör att scenario 50/50 inte blir aktuellt, utan ännu bättre då korsningen utformas som en cirkulationsplats.

Planförslaget är utformat för att inrymma tre cirkulationsplatser för att säkerställa att gatorna klarar den tillkommande trafikmängden.

5.2.5 BULLERUTREDNING

En bullerutredning har tagits fram av WSP 2026-03-05

Beräkningar med tillkommande trafik till följd av den planerade handelsplatsen beräknas utgöra en mindre försämring av ljudmiljön (s. 20, WSP 2024-10-22). Mest påverkas de ekvivalenta ljudnivåerna som väntas öka högst 2 dBA vid de mest utsatta byggnaderna i Annelund. För nollalternativet med prognosår 2040 utan tillkommande trafik, beräknas 17 fastigheter få en ljudnivå vid fasad över 55 dBA, och för alternativet med tillkommande trafik till följd av handelsplatsen beräknas 20 fastigheter få en ljudnivå över 55 dBA.

När det gäller de maximala ljudnivåerna ökar de som mest med 1 dBA mellan scenariot utan och med handelsplats 2040.

Det finns idag inga ljudkrav för ljudmiljön vid handelsplatser. Utredaren föreslår inga bullerreducerande åtgärder inom eller i anslutning till planområdet.

5.2.6 LUFTFÖRORENINGSUTREDNING

En trafikutredning har tagits fram av WSP 2026-03-05.

Utredningen utgår från den trafikalstring som ett plangenomförande bedöms medföra. Resultaten pekar inte på någon tydlig försämring av den trafikökning som går att härleda till detaljplanens genomförande. Däremot pekar utredningen på det redan kända bekymmer som kommunen har med att miljö kvalitetsnormen för PM10 överskreds redan 2020.

Utredarna har bara haft ett fåtal mätvärden för den faktiska luftmiljön i och kring planområdet och beskriver att modellerna i vissa fall överskattar detaljplanens bidrag till föroreningsnivåerna. Utredningen kan inte koppla detaljplanens genomförande till att PM10-utsläppen skulle öka.

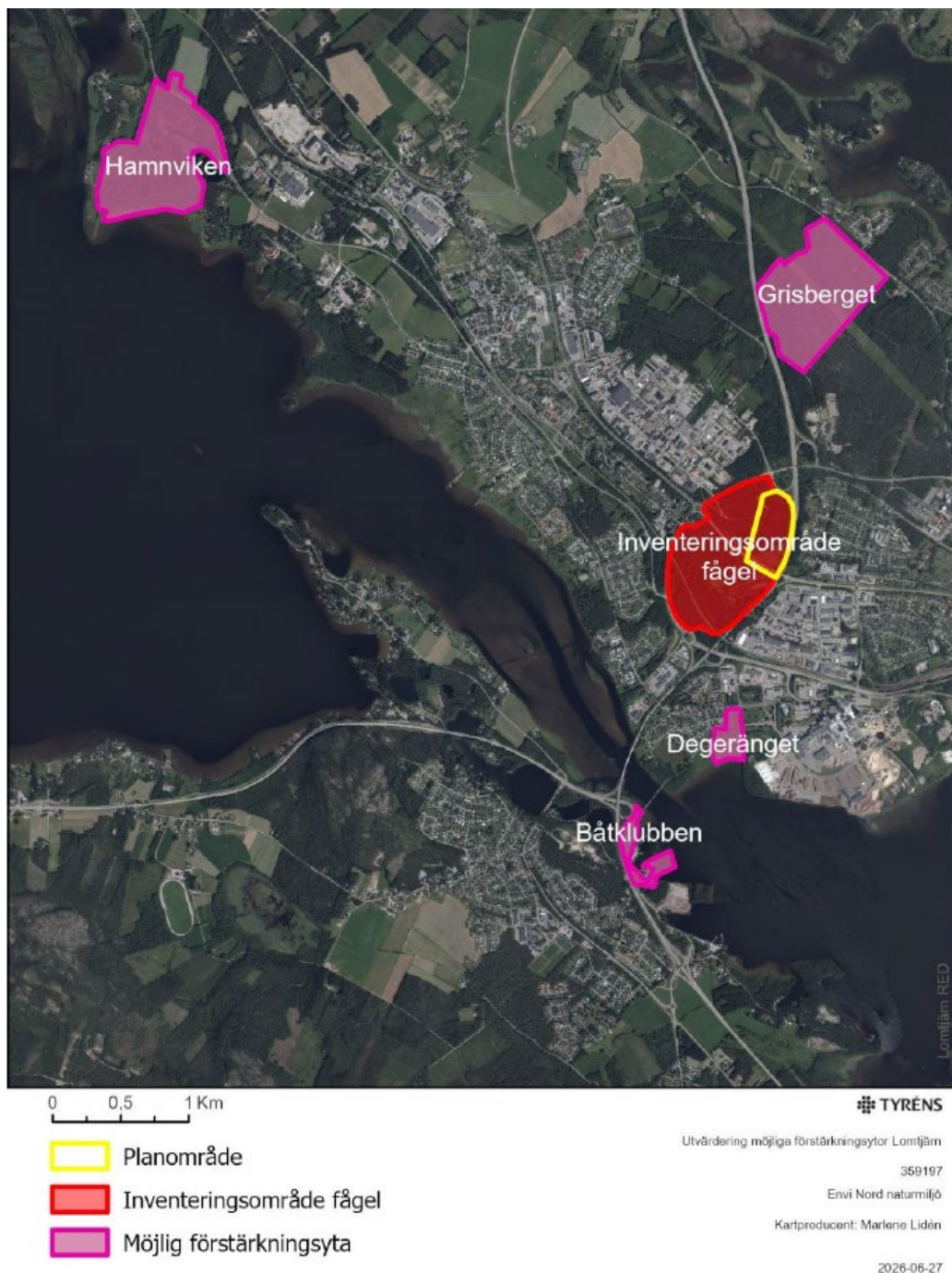
Piteå kommun arbetar aktivt med åtgärder enligt ett åtgärdsprogram antaget av kommunfullmäktige som bland annat innebär att åtgärder för dammbindning har införts. Utredarna beskriver ett scenario där miljö kvalitetsnormerna för kväveoxid och PM10 klaras vid samtliga beräkningspunkter (WSP 2026-03-05).

5.2.7 ARTSKYDDsutredning

En artskyddsutredning av WSP 2026-07-01.

Utredningen har genomförts för att bedöma detaljplanens påverkan på fridlysta arter. Utredningen baseras på naturvärdesinventering, häckfågelinventering och bedömning av föreslagna förstärkningsåtgärder. Totalt har 14 fridlysta arter identifierats, varav huvudsakligen fågelarter samt revlummer.

Utredningen visar att exploateringen kan påverka vissa fågelarters livsmiljöer och att skyddsåtgärder krävs för att undvika att artskyddsförordningens förbud aktualiseras. Genom anpassning av tidpunkten för avverkning och röjning samt genom föreslagna förstärkningsåtgärder bedöms påverkan kunna begränsas och arternas bevarandestatus inte försämrats.



Inom ramen för artskyddsutredningen har fyra områden identifierats som möjliga för förstärkningsåtgärder: Hamnviken, Grisberget, Degeränget och Killingholmen-Bergsviken (Båtklubben), se karta ovan. Områdena har bedömts utifrån bland annat naturmiljö, ekologiska förutsättningar och möjligheten att stärka de livsmiljöer som påverkas av genomförandet av detaljplanen.

Efter fältbesök har Hamnviken och Degeränget bedömts vara de två områden som är mest lämpade för förstärkningsåtgärder. Det är därför dessa två områden som föreslås tas i anspråk för åtgärder och långsiktigt säkerställande.

Förstärkningsåtgärderna syftar i första hand till att stärka och utveckla livsmiljöer för talltita och spillkråka, vilka berörs av den skogsmiljö som tas i anspråk inom planområdet. Åtgärderna utformas även så att de kan gynna mindre hackspett och storspov. För mindre hackspett bedöms planområdet inte innehålla häcknings- eller födosökmiljöer som innebär att ytterligare hänsyns-

eller skyddsåtgärder krävs för att undvika förbud enligt artskyddsförordningen.

Förstärkningsåtgärderna har ändå utformats så att de även kan gynna mindre hackspett, med hänsyn till försiktighetsprincipen och risken för kumulativa effekter till följd av andra närliggande projekt.

Hamnviken är ett cirka 58 hektar stort område beläget cirka 4,5 km nordväst om planområdet, vid Svensbyfjärden. Naturmiljöerna utgörs av igenvuxna odlings- och betesmarker samt landhöjningsstränder, vilka idag inkluderar miljöer med skiktad, lövdominerad skog i olika åldersklasser, med inslag av grova tallar och talldominerad skog, samt gräsmarker vilka delvis präglas av naturlig succession kopplad till landhöjning, och delvis av igenväxning efter upphörd hävd. Området bedöms ha goda förutsättningar för att utveckla och långsiktigt stärka de naturvärden och livsmiljöer som eftersträvas genom förstärkningsåtgärderna.

Degeränget är ett cirka 6,5 hektar stort område beläget cirka 950 meter söder om planområdet, mellan bostadsområdet Degeränget och Inrefjärden. Naturmiljöerna består bland annat av igenvuxna odlings- och betesmarker, landhöjningsstränder samt skiktad, lövdominerad skog i olika åldersklasser. Även detta område har bedömts ha goda förutsättningar att utvecklas som förstärkningsområde.

De förstärkningsåtgärder som föreslås inom Hamnviken och Degeränget kan exempelvis omfatta veteranisering av träd för att skapa död lövved, tillförsel av död ved av lövträd samt åtgärder för att utveckla en olikåldrig och flerskiktad skog. Åtgärderna ska ha samma ekologiska funktion som den skogsmiljö som tas i anspråk inom planområdet och den samlade förstärkningsytan ska vara minst lika stor som den yta som tas i anspråk.

Förstärkningsåtgärderna avses att säkerställas genom naturvårdsavtal, biotopskydd eller annan motsvarande långsiktig skyddsform, för att säkerställa åtgärdernas genomförande och långsiktighet. Vilken skyddsform som slutligen väljs och exakt vilka delar av Hamnviken respektive Degeränget som ska avsättas är inte slutligt beslutat. Åtgärderna ska påbörjas innan avverkning inom planområdet genomförs.

Sammantaget innebär de föreslagna förstärkningsåtgärderna att livsmiljöer för talltita och spillkråka stärks i områden som bedömts vara ekologiskt lämpliga. Genom att även utforma åtgärderna för att gynna mindre hackspett och storspov beaktas samtidigt försiktighetsprincipen och möjliga kumulativa effekter. Enligt artskyddsutredningen bedöms de föreslagna åtgärderna innebära att förbud enligt artskyddsförordningen inte utlöses.

6 KONSEKVENSER

6.1 FASTIGHETER OCH RÄTTIGHETER

Ett plangenomförande innebär att de delar av kommunens fastighet Stadsön 2:1 som planläggs som kvartersmark avses överlåtas till exploatören. Överlåtelsen regleras genom särskilda avtal och förutsätter erforderliga beslut. De delar som regleras som allmän platsmark med kommunalt huvudmannaskap förblir i kommunens ägo.

Ett plangenomförande innebär även att en gemensamhetsanläggning kan upprättas för de delar som regleras till allmän platsmark [SKYDD] med enskilt huvudmannaskap. I samband med ett plangenomförande kan exploatören ansöka om ett bildande av gemensamhetsanläggning för dessa ytor. Ytorna krävs för att säkerställa kvartersmarkens dagvattenhantering.

Gemensamhetsanläggningen kan säkerställa framtida drift och underhåll av dagvattenanläggningen om kvartersmarken delas upp mellan flera fastigheter. Deltagande fastigheter och ansvarsfördelning kan vid behov fastställas genom lantmäteriförrättning.

6.2 MILJÖKVALITETSNORMER

6.2.1 LUFT

En luftutredning har tagits fram som en konsekvensbedömning för hur ett plangenomförande påverkar miljö kvalitetsnormerna för luft. Utredningen har utgått från den trafikstring som ett plangenomförande kan antas medföra samt de effekter på luftkvaliteten som blir på bland annat bostadsområdet Annelund, öster om planområdet, samt det befintliga handelsområdet på Backen (BackCity), sydost om planområdet.

Tabell 3 - Resultaten av spridningsberäkningarna för 2040-scenariot efter applicerade korrektionsfaktorer.

Beräkningspunkt	Årsmedelvärde NO ₂ (µg/m ³)	98 percentilen av dygnsmedelvärde NO ₂ (µg/m ³)	98 percentilen av dygnsmedelvärde NO ₂ (µg/m ³)	Årsmedelvärde PM10 (µg/m ³)	90 percentilen av dygnsmedelvärde PM10 (µg/m ³)
A	5,8	18,5	34,3	17,7	35,7
B	5,9	19,3	37,6	22,2	49,9
C	6,1	19,3	36,2	19,8	38,8
D	6,0	19,0	35,8	19,2	37,2
E	5,5	19,5	39,6	21,5	48,8
F	4,6	16,0	31,4	12,8	26,8

I luftberäkningarna är det främst partikelnivån som sticker ut vad gäller miljö kvalitetsnormen för PM10. Det går dock inte att härleda att ökningen från handelsområdet är betydande och påverkar PM10-halterna på en sådan stor nivå att miljö kvalitetsnormen inte kan följas. PM10-halterna i scenariot 2040 överskrider oavsett detaljplanens tillskott.

Piteå kommun arbetar sedan 2020 med andra åtgärder för att minska halterna av PM10, bland annat genom att införa åtgärder som binder partiklarna (dammet).

För luft finns miljö kvalitetsnormer för kvävedioxid/kväveoxider, svaveldioxid, bly, partiklar (PM10/PM2,5), marknära ozon, bensen, kolmonoxid, arsenik, kadmium, nickel och bens(a)pyren. De flesta normerna är så kallade gränsvärdesnormer som ska följas, medan några

är så kallade målsättningsnormer som ska eftersträvas.

Under 2020 överskreds miljökvalitetsnormen för partiklar PM10 vid mätstationen i Piteå. Naturvårdsverket beslutade därför under juni 2021 att det behövde upprättas ett åtgärdsprogram för partiklar för Piteå. Piteå kommun har därefter upprättat ett åtgärdsprogram för partiklar (Åtgärdsprogram för partiklar PM10 i Piteå 2022–2028) som fastställdes av Kommunfullmäktige 2023-02-13 §8.

6.2.2 DAGVATTEN

Dagvattenutredningen redovisar systemlösningar och fördröjningsvolym som krävs för att dagvattnet inom planområdet ska kunna hanteras och renas innan det leds vidare i avrinningssystemet. Planerad exploatering innebär att naturmark omvandlas till ett handelsområde, vilket medför ökade dagvattenflöden samt en ökad föroreningsbelastning jämfört med befintliga förhållanden. För att begränsa påverkan på recipienter och säkerställa att miljökvalitetsnormerna för vatten kan följas krävs därför reningsåtgärder.

Föreslagen dagvattenhantering omfattar bland annat oljeavskiljare för dagvatten från parkeringsytor, makadamdiken samt våta dammar. Åtgärderna är delvis kopplade i serie och syftar till att fördröja, rena och utjämna dagvattenflöden från planområdet. Det totala ytbehovet för dagvattenanläggningarna uppgår till cirka 4 750 m² och erforderlig fördröjningsvolym uppgår till cirka 2 200 m³. Dagvattenhanteringen har utformats med utgångspunkt i hänsynsreglerna i miljöbalken, särskilt försiktighetsprincipen och kravet på att använda bästa möjliga teknik, genom att rimliga skyddsåtgärder vidtas för att minska spridningen av föroreningar.

Genomförda föroreningsberäkningar visar att reningsåtgärderna i huvudsak medför att föroreningshalter kan hållas på nivåer motsvarande eller nära befintliga förhållanden. Däremot bedöms de totala mängderna av vissa föroreningar öka till följd av exploateringen. Ökningen bedöms dock begränsad och ska ses i relation till att ytterligare rening sker i avrinningssystemet nedströms planområdet, samt att planområdets bidrag utgör en mycket liten del av det totala avrinningsområdet till Svensbyfjärden.

Dagvattnet från planområdet leds via diken och trummor till Lomtjärn, belägen cirka 100 meter nedströms planområdet, innan det slutligen når Svensbyfjärden. Planområdet utgör cirka 20 procent av Lomtjärns avrinningsområde, medan avrinningsområdet från planområdet endast utgör en mycket liten andel av Svensbyfjärdens totala avrinningsområde. För att öka kunskapen om Lomtjärns nuvarande status har provtagning genomförts inom ramen för den uppdaterade dagvattenutredningen. Underlaget visar att det finns begränsad kontinuerlig övervakning av tjärnen, men att planerad exploatering kan innebära en ökad föroreningsbelastning. Den föreslagna dagvattenhanteringen bedöms dock kunna begränsa denna påverkan. Teoretiska beräkningar visar att en viss ökning av exempelvis koppar (Cu) kan uppstå i Lomtjärn efter exploatering, men resultaten bygger på förenklade antaganden och bedöms inte ge en exakt bild av framtida förhållanden.

Lomtjärn är inte klassad som vattenförekomst inom vattenförvaltningen och omfattas därför inte av miljökvalitetsnormer. Sjön används idag bland annat för rekreation och fågelskådning. Den ökade avrinningen från planområdet kan samtidigt bidra till en viss ökad genomströmning i tjärnen, vilket bedöms kunna minska risken för igenväxning.

Den större recipienten Svensbyfjärden omfattas av miljökvalitetsnormer för vatten. Med hänsyn till planområdets begränsade andel av det totala avrinningsområdet, den ytterligare rening som sker i avrinningssystemet nedströms samt de föreslagna dagvattenåtgärderna bedöms planförslaget inte medföra sådan påverkan att möjligheten att uppnå eller bibehålla gällande miljökvalitetsnormer för Svensbyfjärden eller angränsande grundvattenförekomst riskeras.

Under byggskedet ska särskilda åtgärder vidtas för att begränsa påverkan på Lomtjärn och nedströms liggande vattenmiljöer. Dagvattenanläggningar bör, där det är möjligt, anläggas tidigt i genomförandet och nyttjas som tillfälliga sedimentations- och reningssteg under byggtiden. Arbeten bör genomföras i en nedströms–uppströms ordning där dammar anläggs först, följt av diken och övriga dagvattenåtgärder. Öppna jordtytor bör begränsas och erosionsskydd användas vid behov för att minska risken för grumling och sedimenttransport.

Kommunens samlade bedömning är att föreslagen dagvattenhantering innebär att påverkan från planerad exploatering kan begränsas till en acceptabel nivå och att detaljplanens genomförande inte riskerar att försvåra möjligheten att följa gällande miljökvalitetsnormer för vatten.

6.2.3 BULLER

Piteå kommun har ett lägre invånarantal än vad som krävs för att miljökvalitetsnormerna för buller ska gälla. Därför har ingen utredning gjorts med hänsyn till miljökvalitetsnormen för buller.

Se kommunens resonemang om buller under kapitel 6.5, *Buller*.

6.3 NATUR

Ett plangenomförande innebär en ändrad markanvändning vid Norra Lomtjärn, i enlighet med kommunens fördjupade översiktsplan för ”område 6. Norra Lomtjärn.”

I den fördjupade översiktsplanen för Öjebyn (FÖP Öjebyn) identifierades områden för sociala värden och naturvärden. Dessa har detaljstuderats i samband med planarbetet och man har funnit att omkring hälften av planområdets yta innehåller mark med naturvärden av klassen *Påtagligt naturvärde* eller *Visst naturvärde*. Övriga ytor är triviala ur naturvårdssynpunkt. Naturvärden av klass *Högt-Högsta naturvärde* har inte påträffats. Vad gäller de sociala värdena drar utredningen samma slutsats som gjordes i FÖP Öjebyn att de höga sociala värdena främst är kopplade till Lomtjärnen söder om Sundsgatan.

6.3.1 PLANFÖRSLAGETS PÅVERKAN

Ett plangenomförande innebär att nuvarande naturmiljö i planområdet avverkas och omdanas för att därefter bebyggas enligt planförslaget och förses med hårdgjorda ytor i form av parkering och handelsbyggnader. Mängden dagvatten ökar och den naturliga avvattningen ersätts med en dagvattenhantering med oljeavskiljare, svackdiken och större våtdammar.

Planförslaget har stöd i den fördjupade översiktsplanen där området är utpekad som verksamhetsområde på grund av sitt strategiska läge med god tillgång till infrastruktur i form av väg och även gång- och cykelvägar.

6.3.2 PLANFÖRSLAGETS KONSEKVENSER

Detaljplanen för Lomtjärn bedöms kunna medföra betydande miljöpåverkan, varför en miljökonsekvensbeskrivning (MKB) och en artskyddsutredning har tagits fram. Efter avgränsningssamråd omfattar MKB:n naturmiljö, buller, luftkvalitet, yt- och grundvatten, markföroreningar, rekreation och friluftsliv samt stads- och landskapsbild. Kommunen har under planarbetet undersökt flera alternativa utformningar av handelsområdet, där infarter, byggnaders placering och dagvattensystem har studerats för att optimera markanvändningen samtidigt som spridning av externa handelsytor begränsas. Planförslaget har koncentrerats till området närmast E4 för att undvika riksintresse för framtida järnväg, samtidigt som närliggande friluftsområden, såsom Lomtjärns upplevelseskog, kan bevaras. Detta är i linje med FÖP

Öjebyn, som pekar på vikten av att utveckla södra Lomtjärnsområdet som friluftsområde och stärka tillgänglighet och skydd för oskyddade trafikanter.

Naturmiljön inom planområdet består av flack skog och tidigare åkermark, där upp till hälften av ytan har värden av klassen Visst eller Påtagligt naturvärde, främst i den centrala skogen och i de öppna ytorna i söder. Ett genomförande av planen innebär små till måttliga negativa konsekvenser för naturmiljön och livsmiljöer för vissa fridlysta arter, såsom revlumner, tallticka, talltita, spillkråka och rödvingetrast, som kommer att förlora förekomster inom planområdet. För revlumner, som skyddas av artskyddsförordningen, bedöms den lokala förlusten inte påverka artens bevarandestatus på regional eller nationell nivå, och åtgärder för att undvika förbud mot fåglar enligt 4§ kommer att vidtas, bland annat genom att trädfällning och buskröjning undviks under häckningssäsongen. Den kumulativa effekten för vissa arter bedöms osäker på lokal nivå, vilket följs upp genom planerad artskyddsutredning. Planförslaget påverkar inte naturvärden söder om Sundsgatan och eventuella ökade dagvattenflöden till Lomtjärn bedöms kunna bidra till viss genomströmning utan att försämra friluftsvärdena.

Buller och luftkvalitet påverkas marginellt. Trafik från Sundsgatan och Norra Ringen ger idag höga nivåer vid Annelund och Backcity, och planförslaget medför endast små ökningsar som inte bedöms ge betydande miljöpåverkan. Lokalt kan riktvärden överskridas för två bostäder, medan samtliga miljö kvalitetsnormer för NO₂ klaras med god marginal. Halterna PM₁₀ kan öka något vid större vägar, men normen uppnås i områden där människor stadigvarande vistas, och den ökade andelen elbilar bedöms minska NO₂-halterna.

Markföroreningar bedöms som små, då området består av skogsmark. Sulfidjord förekommer i södra delen, men största tillåtna schaktdjup har reglerats i planen för att undvika exponering och spridning. Yt- och grundvatten påverkas genom ökad dagvattenavrinning, men föreslagna åtgärder såsom dammar, oljeavskiljare och diken är utformade enligt försiktighetsprincipen och bästa möjliga teknik (BAT) för att rena och fördröja flödena. Föroreningsmängderna till Lomtjärn kan öka något, men tjärnen omfattas inte av miljö kvalitetsnormer, och påverkan på Svensbyfjärden och angränsande grundvattenförekomst bedöms inte riskera uppnåendet av normerna. Provtagning och uppföljning av Lomtjärn planeras.

Planförslaget integrerar handelsområdet i stadens struktur och skapar ett sammanhängande handelskluster nära E4 och Backcity, vilket minskar behovet av transporter mellan handelsområden och bidrar till en effektiv markanvändning. Alternativet med bibehållen markanvändning (nollalternativ) innebär att naturmiljöerna lämnas orörda, men Norrbotniabanans utbyggnad kan medföra indirekta störningar. Alternativ lokalisering och utformning har utretts för att optimera tillgänglighet, samordning med befintlig handel och minimera påverkan på naturmark och riksintressen.

Sammanfattningsvis bedöms planförslaget medföra små till måttliga negativa konsekvenser för naturmiljö, arter, dagvatten och luftkvalitet, utan risk för att miljö kvalitetsnormer eller artskyddslagar bryts på regional eller nationell nivå. FÖP Öjebyn:s intentioner om bevarande av Lomtjärns friluftsområde och förbättrad tillgänglighet har beaktats, och planerad uppföljning genom provtagning och artskyddsutredning säkerställer att konsekvenserna kan hanteras.

6.4 MILJÖ

6.4.1 UNDERSÖKNING OM BETYDANDE MILJÖPÅVERKAN

Kommunen har inför samrådet genomfört en undersökning om betydande miljöpåverkan under hösten 2023.

Länsstyrelsen har i sitt samrådsyttrande efterfrågat kommunens ställningstagande huruvida detaljplanen omfattas av ett så kallat MKB-Projekt, enligt PBL 4 kap 34§ p2.

Genomförandet av större stadsbyggnadsprojekt innebär en ökad risk för betydande miljöpåverkan. Länsstyrelsen anser att kommunen behöver bedöma och motivera om detaljplanen omfattas av ett s.k. MKB-projekt enligt PBL 4 kap 34§ p 2 (ett köpcentrum, en parkeringsanläggning eller något annat stadsbyggnadsprojekt.)

6.4.2 STÄLLNINGSTAGANDE 4 KAP. 33 B § PLAN- OCH BYGGLAGEN (2010:900)

Förslaget har varit ute på samråd under tiden 2024-12-18 – 2025-01-24. Efter genomfört samråd uppgavs nedan skäl till kommunens bedömning att detaljplanen inte skulle innebära en betydande miljöpåverkan:

- Genomförd naturvärdesinventering visar på *Vissa-Påtagliga naturvärden* men inte på *Högt-Högsta naturvärde*.
- Inom planområdet bedöms det inte finnas bevarandevärd jordbruksmark och därmed inte heller odlingsrösen eller åkerholmar som är skyddade enligt det generella biotopskyddet.
- Inga betydande förekomster av flora eller fauna skyddade genom artskyddsförordningen.
- De friluftsvärden som är kopplade till Lomtjärn, är i huvudsak koncentrerade till Lomtjärns upplevelseskog, söder om Sundsgatan. Marken i Norra Lomtjärn är sedan tidigare i anspråkstagen av tidigare kommunala upplagsplatser, vägar och har inte samma rekreativa värden som Lomtjärns upplevelseskog.

Då det främst är natur- och friluftsvärdena som Länsstyrelsen pekar på i sitt yttrande över undersökningen om betydande miljöpåverkan, anser kommunen att dessa har utretts ytterligare inom ramen för detaljplanen.

Detaljplanen innebär att ett befintligt grönområde omvandlas till ett handelsområde. Påverkan på miljön bedöms vara begränsad till planområdet och de värden som finns inom platsen. Genom planläggningen förändras markanvändningen permanent, men området integreras samtidigt i stadens struktur och bidrar till att möta behovet av nya ytor för handel och verksamheter i Piteå.

Beslut om ej betydande miljöpåverkan fattades 2025-08-20. Detaljplanen var sedan föremål för granskning under perioden 2025-10-27 – 2025-11-17. Efter inkomna synpunkter omvärderade kommunen sitt tidigare ställningstagande och gjorde bedömningen att planen kan innebära betydande miljöpåverkan. Beslut om betydande miljöpåverkan fattades 2026-03-11. Det innebär att förfarandet har ändrats till sk utökat förfarande.

6.4.3 BESLUT OM BETYDANDE MILJÖPÅVERKAN

Planens genomförande bedöms kunna medföra betydande miljöpåverkan, bland annat avseende naturmiljö, vatten, markföroreningar samt hälsa och livsmiljö. Även påverkan på stads- och landskapsbild samt rekreation och friluftsliv behöver belysas. Planförslaget kan därmed utgöra ett MKB-projekt enligt Plan- och bygglagen (2010:900) 4 kap. 34 §.

Med anledning av detta gör kommunen bedömningen att planen riskerar att medföra betydande miljöpåverkan. En miljökonsekvensbeskrivning bedöms behöva genomföras utifrån krav för strategisk miljöbedömning enligt Miljöbalken 6 kap. 11–12 och 16 §§ och uppfylla krav för en specifik miljöbedömning enligt Miljöbalken 6 kap. 35–37 och 43 §§.

Kommunens ställningstagande är redovisat detaljerat i dokumentet om undersökning av betydande miljöpåverkan. Länsstyrelsen har lämnat yttrande vid undersökningssamråd om betydande miljöpåverkan och avgränsningssamråd för miljökonsekvensbeskrivning.

6.4.4 ALTERNATIVA LOKALISERINGAR

Kommunen har pekat ut området vid Norra Lomtjärn (område 6) som verksamhetsområde i den fördjupade översiktsplanen för Öjebyn, antagen 2024. Inom ramen för den fördjupade översiktsplanen har kommunen utrett den långsiktiga utvecklingen av området mellan Piteå stad och Öjebyn, där handelsområdets lokalisering har prövats utifrån en samlad avvägning mellan markanvändning, infrastruktur, naturvärden och stadsutveckling. Den fördjupade översiktsplanen preciserar handelsområdet till marken norr om Sundsgatan, till skillnad från den kommuntäckande översiktsplanen från 2016 där områden både norr och söder om Sundsgatan redovisades som möjliga utvecklingsområden.

Den översiktliga planeringen innebär att alternativa lokaliseringar för ett handelsområde har studerats, bland annat norr och söder om Sundsgatan samt i de västra delarna av Öjebyn. I samband med detaljplanens miljökonsekvensbeskrivning har lokaliseringsfrågan därefter studerats mer ingående. MKB redovisar flera alternativa lokaliseringar och bedömer dessa utifrån bland annat påverkan på naturvärden, riksintresset för Norrbottenabanan, tillgänglighet, trafikstruktur, kopplingen till det befintliga handelsområdet Backcity samt möjligheten att skapa ett sammanhållet och långsiktigt hållbart externhandelsområde. De alternativa lokaliseringarna har bedömts medföra större konflikter med naturmiljö, riksintresset för framtida järnväg eller sämre förutsättningar för en effektiv handelsstruktur.

Den valda lokaliseringen vid Norra Lomtjärn bedöms sammantaget ge bäst förutsättningar att uppfylla planens syfte samtidigt som intrång i värdefulla miljöer begränsas och konflikter med andra allmänna intressen minimeras.

Kommunen bedömer därför att lokaliseringsprincipen enligt 2 kap. 6 § miljöbalken har beaktats genom den översiktliga planeringen och den lokaliseringsprövning som genomförts inom ramen för miljökonsekvensbeskrivningen. Någon ytterligare lokaliseringsutredning bedöms därför inte vara nödvändig i samband med denna detaljplan.

6.4.5 ALTERNATIVA UTFORMNINGAR

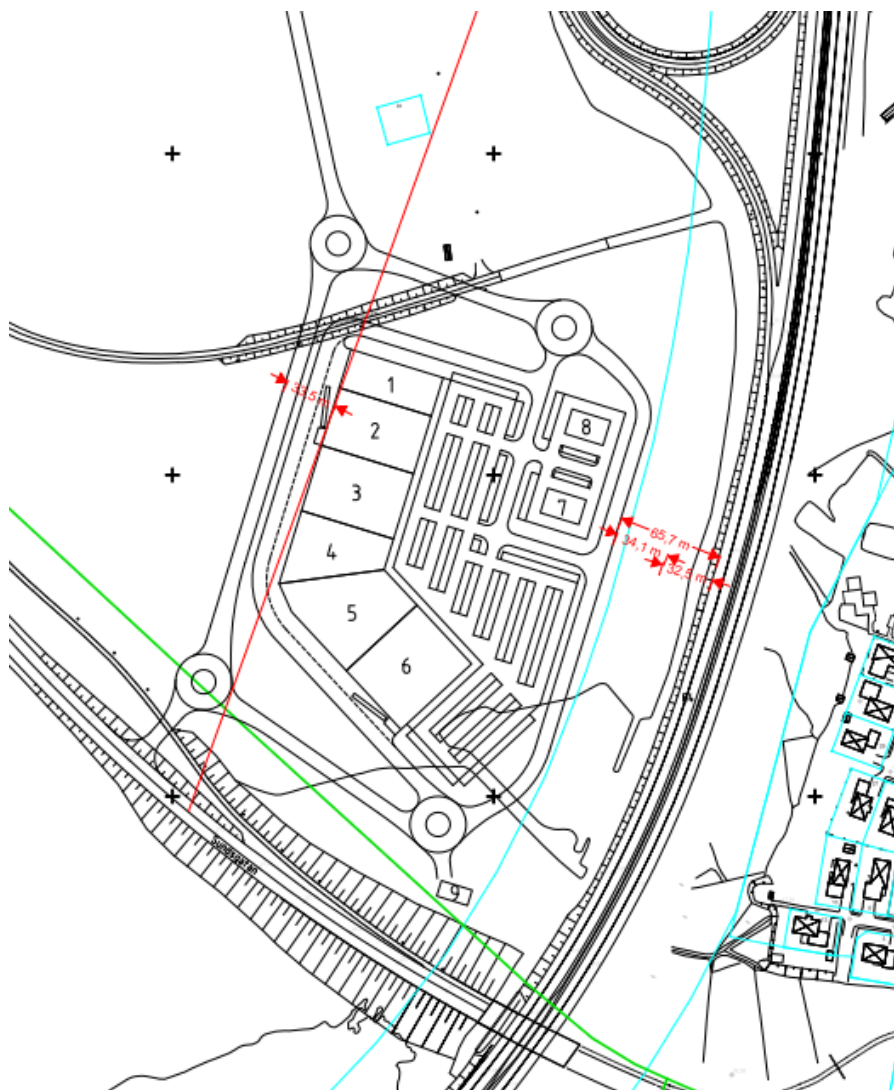
En handelsetablering vid Lomtjärn har utretts i flera omgångar. Nedan presenteras de utredda och avfärdade förslagen på utformning. De jämförs med planförslaget och vilken skillnad utformningen skulle haft utifrån natur- och kulturvärdena på platsen.

Miljöbalken och Miljöbedömningsförordningen (2017:966) ställer krav på att i en miljökonsekvensbeskrivning (MKB) även redovisa alternativa utformningar och dess påverkan. Kommunen redovisar dessa alternativa utformningar i denna planbeskrivning för att uppfylla miljöbalkens krav på redovisning.

Situationsplan 2018

2018 studerades en utformning av handelsområdet som lämnade större avstånd till E4, samt de naturvärden som finns inom området. De äldre, delvis igenvuxna resterna av jordbruksmarken (område 9 i *Naturvärdesinventeringen*) hade större förutsättningar att sparas i detta förslag.

Skissen innebar byggrätter inom riksintresse för framtida järnväg.



Figur 16 - Situationsplan över Norra Lomtjärn från 2018

Situationsplan 2023

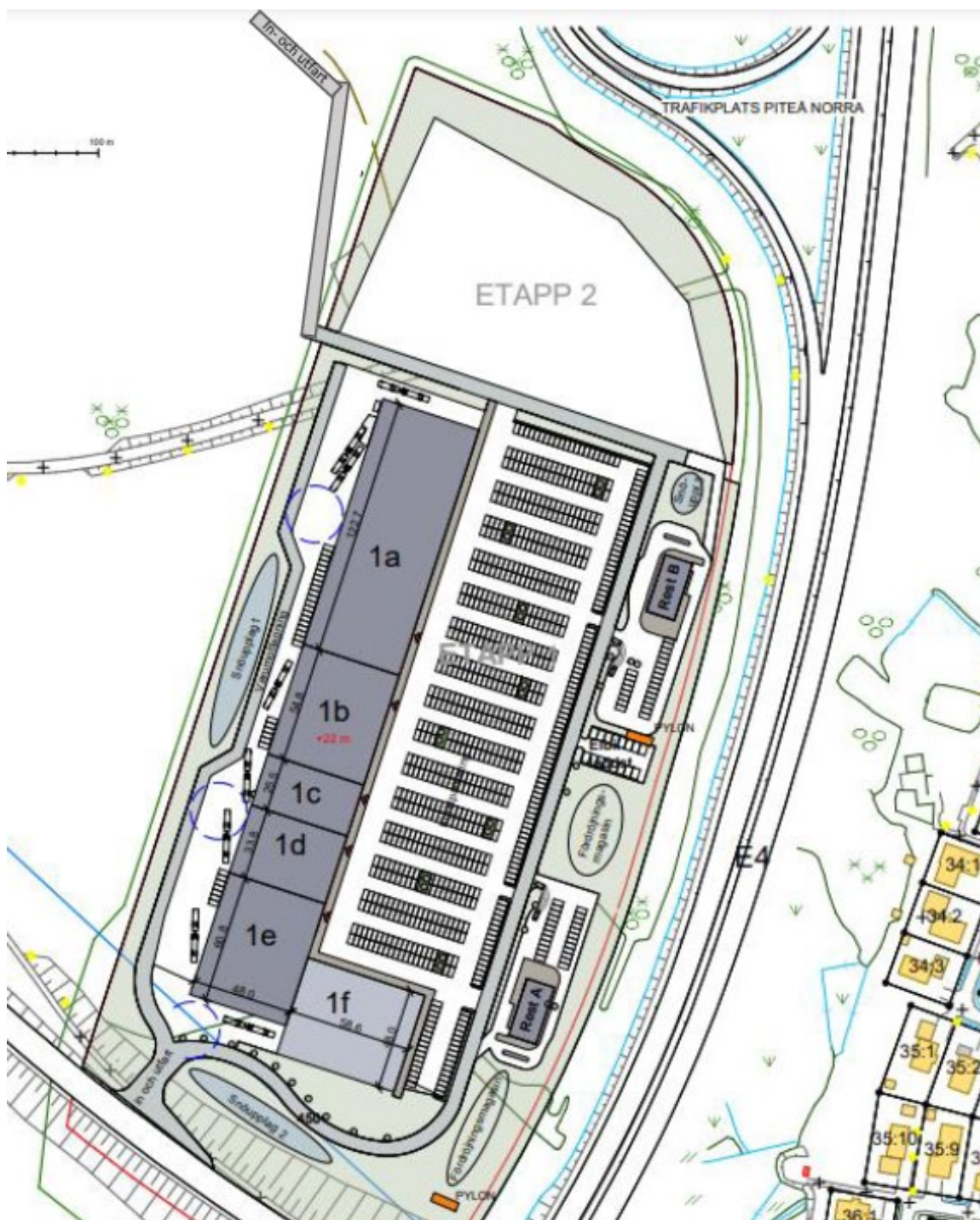
2023 studerades en utformning som var orienterad i tydlig nord-sydlig riktning. Här skulle angöring ske österifrån. Påverkan på naturvärdena skulle bli ungefär liknande som planförslaget. Tänkt situationsplan innebar byggrätter inom riksintresse för framtida järnväg.



Figur 17 - Situationsplan över Norra Lomtjärn från 2023

Situationsplan 2024-01-03

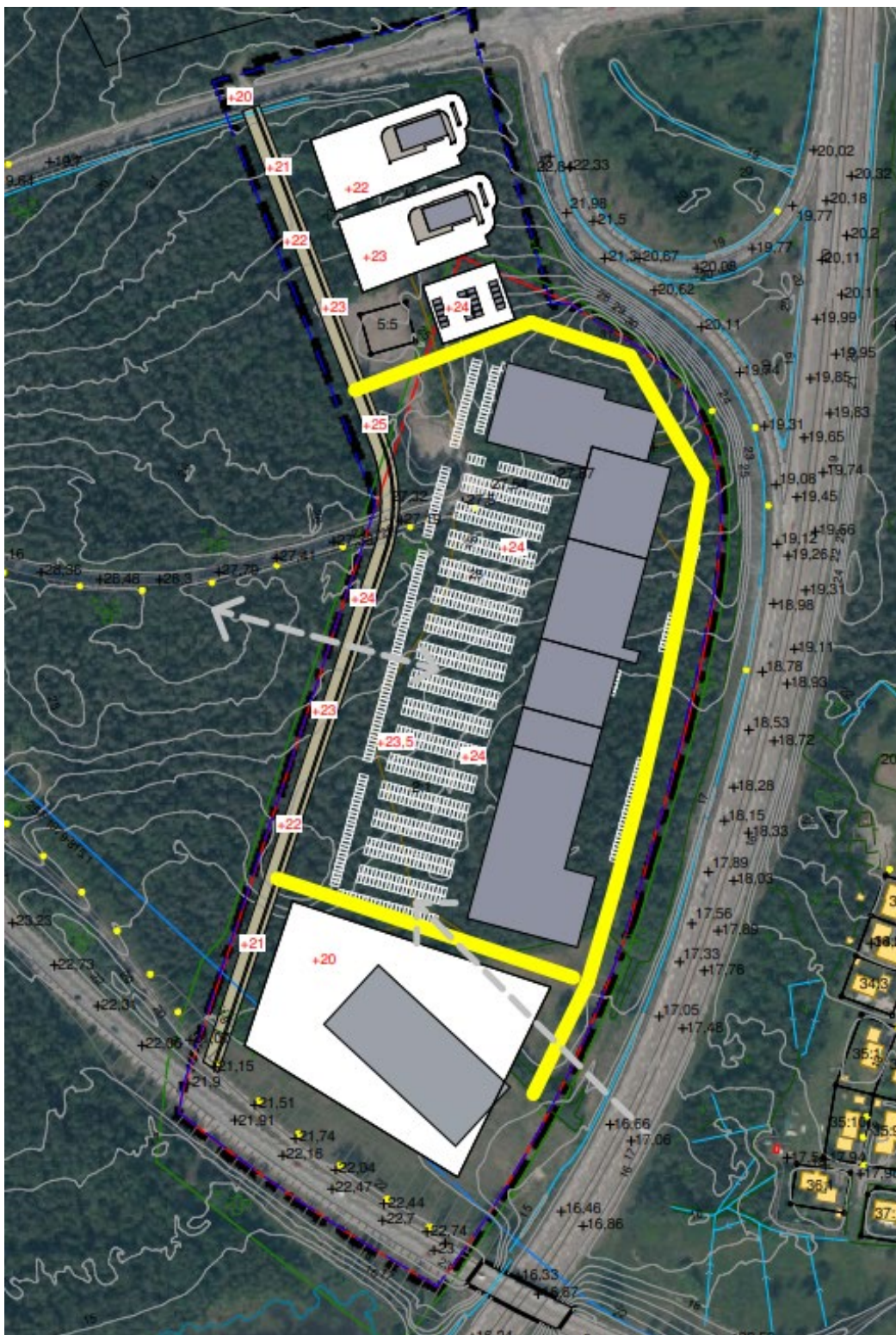
I januari 2024 studerades ett alternativ med angöring mot E4 vilket innebar ett bra skyltläge för verksamheten och en god angöring. Tänktsituationsplan innebar bygggrätter inom riksintresse för framtida järnväg



Figur 18 - Situationsplan över Norra Lomtjärn från januari 2024

Situationsplan 2024-03-20

I mars 2024 studerades hela området fram till Norra Ringen för att även möjliggöra en anslutning med cirkulationsplats vid Norra Ringen. Detta skulle innebära ett bättre trafikflöde och konnektivitet. Efter samråd med Trafikverket framkom att byggrätter inom riksintresseområdet skulle innebära en påtaglig skada på riksintresset och området ritades om. Påverkan på natur- och kulturvärdena bedöms likvärdig planförslaget.



Figur 19 - Situationsplan över Norra Lomtjärn från mars 2024.

Efter ytterligare dialog med Trafikverket togs ett alternativ fram som helt undviker byggrätter inom riksintresseområdet. Detta är det som ligger till grund för denna detaljplan.



Figur 20 - Situationsplan över Norra Lomtjärn

6.4.6 MILJÖKONSEKVENSBESKRIVNING

Detaljplanen för Lomtjärn bedöms kunna medföra betydande miljöpåverkan och därför ska en miljökonsekvensbeskrivning (MKB) tas fram. Efter avgränsningssamråd omfattar MKB:n de miljöaspekter som bedömts relevanta för planområdet: naturmiljö, buller, luftkvalitet, yt- och grundvatten, markföroreningar, rekreation och friluftsliv samt stads- och landskapsbild.

Planförslagets miljökonsekvenser

Naturmiljö

Planområdet består av ett flackt skogslandskap med blandade skogstyper och gamla åkermarker. Upp till hälften av ytan har naturvärden av klassen Visst eller Påtagligt naturvärde, främst i den centrala skogen med gamla tallar och död ved samt i de öppna åkermarkerna i söder. Ett genomförande av planen innebär små till måttliga negativa konsekvenser för naturmiljön och livsmiljöer för vissa fridlysta arter. Stora delar av området har triviala naturvärden, och naturmiljöer finns kvar väster och söder om planområdet. En artskyddsutredning har tagits fram som visar att planområdet träffar förbud i lagstiftningen mot att ta bort individer av revlummer som skyddas genom 9 § i artskyddsförordningen. För arter skyddade genom 9 § gäller enligt praxis att om skadan inte påverkar en arts bevarandestatus negativt på någon skala, och om syftet med åtgärden är annat än att skada arten, bör artskyddet normalt ej aktualiseras. Förlusten av de fåtaliga aktuella individer av revlummer som förekommer inom planområdet bedöms varken påverka de lokala, regionala eller nationella populationerna av ovan nämnda arter negativt på ett sätt som förändrar deras bevarandestatus på någon skala.

För att undvika ett utlösande av förbud i 4 § punkt 1 och 2 för fåglar krävs skyddsåtgärder. Skogsbruksåtgärder som till exempel trädgårdning och buskröjning får inte utföras under häckningssäsongen, vilket sammantaget för samtliga aktuella fågelarter innebär perioden 1 mars – 15 augusti.

Den kumulativa förlusten av potentiella livsmiljöer bedöms, utifrån försiktighetsprincipen, i viss utsträckning kunna medföra en försämring av möjligheterna att återupprätta de lokala populationerna av taltita och mindre hackspett till tillfredsställande nivåer. Det träffar förbud i 4 § punkt 4. Genom de planerade förstärkningsåtgärderna som utgörs av avsättning av Hamnviken och Degeränget genom långvarigt skydd bedöms tillgången på livsmiljöer för de båda arterna säkerställas på lokal nivå så att arternas bevarandestatus inte påverkas negativt så att förbudet i 4 § punkt 4 inte aktualiseras.

Buller

Buller från Sundsgatan och Norra Ringen ger idag höga nivåer vid Annelund och Backcity. Planförslaget medför marginellt ökade bullernivåer, men den totala påverkan bedöms som liten. Riktvärden för två bostäder kan överskridas, men bostadsområdena klarar i övrigt normerna. Kumulativa effekter med Norrbotniabanan är svåra att bedöma.

Luftkvalitet

Trafiken i området beräknas öka till år 2040. Planförslaget ger något högre trafikmängder, vilket kan leda till ökade halter av PM10 vid större vägar. Miljökvalitetsnormer för PM10 klaras dock i bostadsområden och verksamhetsområden, och samtliga normer för NO2 klaras med god marginal. Ökad andel elbilar bedöms minska NO2-halterna jämfört med nuläget.

Markföroreningar

Planområdet består främst av skogsmark. Sulfidjord finns i södra delen, och för att undvika exponering har största tillåtna schaktdjup reglerats i plankartan. Risk för markföroreningar bedöms därmed vara liten.

Yt- och grundvatten

Exploatering innebär ökad avrinning av dagvatten. Föreslagna dagvattenåtgärder, med dammar, oljeavskiljare och diken, säkerställer rening och fördröjning. Föroreningsmängderna till Lomtjärn bedöms kunna öka något, men tjärnen omfattas inte av miljökvalitetsnormer. Påverkan på Svensbyfjärden och angränsande grundvattenförekomst bedöms inte äventyra möjligheten att uppnå gällande normer. Uppföljning planeras genom provtagning av Lomtjärn.

Rekreation och friluftsliv

Lomtjärn används för strövning och fågelskådning. Ökad dagvattenavrinning bedöms kunna bidra till viss genomströmning i tjärnen och minska risken för igenväxning.

Stads- och landskapsbild

Planförslaget integrerar handelsområdet i stadens struktur och bidrar till samlad handel och verksamheter i anslutning till Backcity och E4:an.

Alternativ

- **Nollalternativ:** Markanvändningen bibehålls och naturmiljöerna lämnas orörda. Norrbotniabanan kan dock medföra indirekta störningar.
- **Alternativ lokalisering:** Platsen är vald utifrån tillgänglighet, trafikstruktur och samordning med befintlig handel.
- **Alternativ utformning:** Planområdet har optimerats för att undvika riksintresse för framtida järnväg och minimera påverkan på naturmark.

6.4.7 DAGVATTEN

Utredande konsulter har angivit en systemlösning som innebär att förorenat vatten behöver ledas via oljeavskiljare innan de når anlagda våtdammar.

Konsulten har angivit att det krävs ett totalt ytbehov på cirka 4025 m² och en erforderlig fördröjningsvolym på cirka 1200 m³. Plankartan reglerar 24 000 m² som allmän platsmark där förorenat dagvatten kan fördröjas och renas innan det lämnar planområdet.

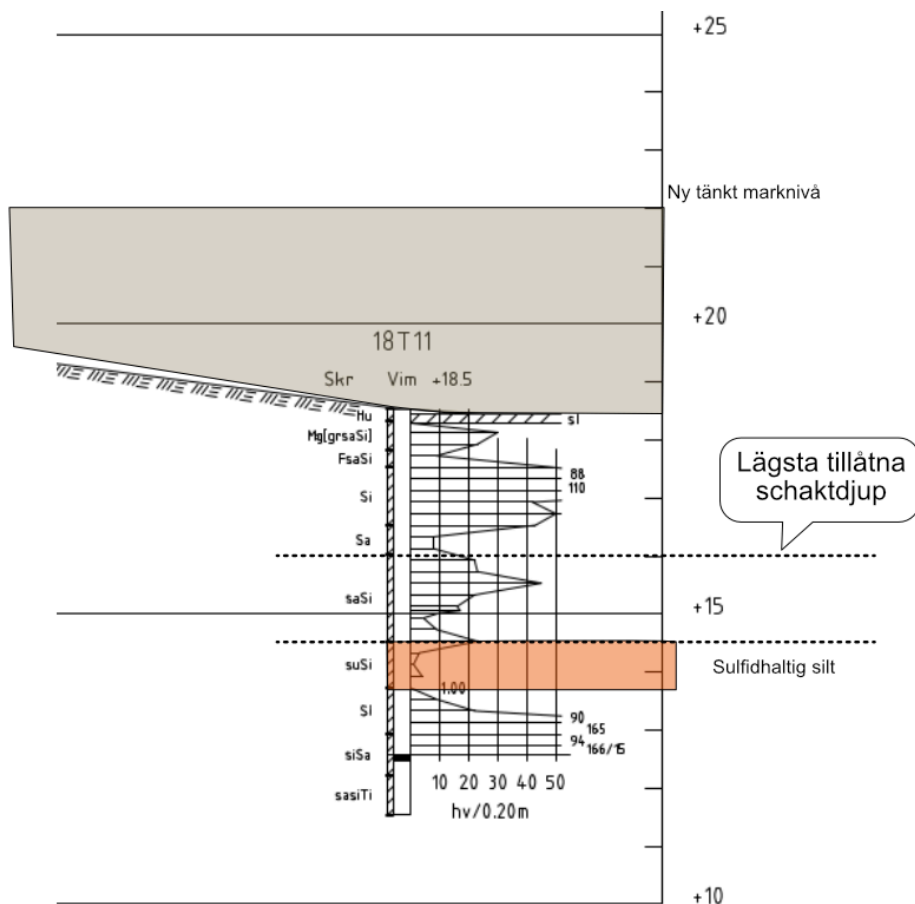
Kommunens regleringar innebär att det finns tillräckliga ytor för att omhänderta och rena dagvattnet. Kommunen instämmer i konsultens bedömning att ett plangenomförande därmed följer miljö kvalitetsnormen för vatten för Svensbyfjärden.

Utredningen visar att planområdets exploatering från naturmark till handelsområde medför ökade dagvattenflöden och en ökad föroreningsbelastning. Med föreslagna renings- och fördröjningsåtgärder bedöms halterna av föroreningar i huvudsak kunna begränsas till nivåer motsvarande dagens situation, även om den totala mängden föroreningar ökar till följd av den ökade avrinningen. Lomtjärn utgör närmaste recipient och bedöms kunna ta emot dagvattnet utan oacceptabel påverkan, förutsatt att föreslagen dagvattenhantering genomförs. Mot bakgrund av planområdets begränsade andel av avrinningsområdet bedöms planförslaget inte försämra möjligheterna att uppnå eller bibehålla miljö kvalitetsnormerna för vare sig Lomtjärn, Svensbyfjärden eller den anslutande grundvattenförekomsten.

Det beräknade ytbehovet för dagvattenhanteringen understiger det ytbehov som identifierats för snöhantering. Snöhantering bedöms kunna rymmas inom den allmänna platsmarken och ska utformas så att smältvatten leds via de planerade dagvattenanläggningarna innan det lämnar området.

6.4.8 FÖRORENAD MARK

Planförslaget har formats för att inte att sulfatrik jord ska nås vid schaktning och därmed syresättas. Plankartan reglerar lägsta schaktdjup 2 meter ovanför den nivå där jorden har påträffats.



Figur 21 - Översiktsbild av jordlagerföljderna i den sydligaste provtagningspunkten på planområdet samt tänkta åtgärder vid ett plangenomförande.

Jorden påträffades cirka 4 meter under befintlig marknivå, vilket är cirka 14,5 meter över enligt nollplanet (RH2000). Plankartan reglerar att lägsta nivån är 16 meter över nollplanet.

Vid ett plangenomförande kommer marknivån att regleras för att bättre koppla till den nya infarten till Sundsgatan som kommer projekterats till 22 meter över nollplanet. Regleringen innebär alltså en säkerhetsmarginal på cirka 8 meter från ny marknivå till den sulfatrika jorden.

Kommunens bedömning är att regleringen på plankartan säkerställer att den sulfatrika jorden inte kommer att röras vid ett plangenomförande.

6.4.9 MILJÖMÅL

Kommunen har genom den fördjupade översiktsplanen för Öjebyn (FÖP Öjebyn), antagen 2024, redovisat en samlad utveckling av området mellan Öjebyn och Piteå stad. Den långsiktiga inriktningen är att sammanlänka befintlig bebyggelse med ny utveckling genom en sammanhållen stadsstruktur med goda förutsättningar för bland annat gång- och cykeltrafik samt en fungerande grönstruktur.

I samband med framtagandet av FÖP Öjebyn genomfördes en strategisk miljöbedömning där den samlade stadsutvecklingens påverkan på de nationella miljökvalitetsmålen analyserades. Den tillhörande miljökonsekvensbeskrivningen omfattar även den planerade handelsetableringen vid Lomtjärn. I denna bedömning anges att den samlade utvecklingen

bidrar till förutsättningar för måluppfyllelse av miljökvalitetsmålet **God bebyggd miljö** genom en hänsynsfull utveckling i förhållande till natur- och kulturvärden, buller samt en långsiktigt hållbar bebyggelsestruktur.

Inom ramen för detaljplanearbetet för handelsområdet vid Lomtjärn har kommunen genomfört fördjupade utredningar av bland annat naturvärden, buller, dagvatten och andra miljörelaterade frågor. Utredningarna har legat till grund för planens utformning och den miljökonsekvensbeskrivning som tagits fram för detaljplanen. Detaljplanens MKB innebär en mer detaljerad bedömning av den specifika exploaterings miljöpåverkan och utgör underlag för kommunens bedömning av planens förhållande till miljökvalitetsmålen.

I miljökonsekvensbeskrivningen för detaljplanen har följande miljökvalitetsmål bedömts vara relevanta: **Frisk luft, Levande skogar, God bebyggd miljö, Bara naturlig försurning, Ett rikt växt- och djurliv** samt **Levande sjöar och vattendrag**. Övriga miljökvalitetsmål bedöms inte påverkas i sådan omfattning att de behöver behandlas vidare.

Detaljplanens genomförande innebär att naturmark tas i anspråk för ett nytt handelsområde, vilket medför en lokal påverkan på naturmiljö och biologisk mångfald. Delar av planområdet har naturvärden, medan stora delar utgörs av naturmiljöer med låga eller triviala värden. Exploateringen innebär att vissa värdeelement och livsmiljöer för arter försvinner eller minskar i omfattning. Samtidigt kommer naturmiljöer att finnas kvar i anslutning till planområdet och förstärkningsåtgärder genomförs för att kompensera för förlust av livsmiljöer. Planens genomförande bedöms inte medföra att förbud enligt artskyddsförordningen aktualiseras. Sammantaget bedöms påverkan på miljökvalitetsmålen **Levande skogar** och **Ett rikt växt- och djurliv** innebära små negativa konsekvenser.

Planförslaget innebär en ökning av trafiken i området, vilket påverkar luftkvaliteten genom ökade utsläpp av bland annat partiklar. Genomförda utredningar visar att miljökvalitetsmålet **Frisk luft** riskerar att överskridas avseende PM10 vid vissa provpunkter längs de mest trafikerade vägarna. Halterna är dock högst i direkt anslutning till vägar där människor inte vistas stadigvarande och minskar med avstånd från dessa. Sammantaget bedöms planens påverkan på luftkvaliteten innebära små negativa konsekvenser.

Planens genomförande innebär även att naturmark ersätts med hårdgjorda ytor, vilket leder till ökade dagvattenflöden. Genom föreslagen dagvattenhantering begränsas påverkan på recipienter och miljökvalitetsnormerna för vatten bedöms kunna följas. Något ökade föroreningsmängder och näringsämnen kan nå sjön Lomtjärn, men påverkan bedöms vara begränsad. Planen bedöms därför medföra små negativa konsekvenser kopplat till miljökvalitetsmålet **Levande sjöar och vattendrag**.

Avseende markföroreningar bedöms planförslaget inte medföra några konsekvenser, eftersom det inte finns någon identifierad risk för exponering av sulfidhaltig jord inom planområdet. Det finns dock en osäkerhet kring framtida markarbeten kopplade till Norrbotniabanan och markförhållanden utanför planområdet, vilket innebär en viss risk för små negativa kumulativa konsekvenser.

Planområdet bedöms idag ha en begränsad betydelse för rekreation och friluftsliv. Planens genomförande bedöms därför medföra inga till små negativa konsekvenser för dessa värden. Även om exploateringen innebär att viss naturmark tas i anspråk kommer möjligheten till tätortsnära rekreation att finnas kvar i närliggande områden, exempelvis vid södra Lomtjärn och Grisberget.

Planförslaget innebär en förändring av stads- och landskapsbilden genom att ett nytt handelsområde etableras. Området är redan idag påverkat av verksamhetsområden och större infrastruktur, vilket innebär att förändringen bedöms medföra små konsekvenser för upplevelsen

av landskapet. Den samlade utvecklingen i området, inklusive Norrbotniabanan, bedöms inte medföra någon ytterligare väsentlig påverkan på stads- och landskapsbilden.

Sammantaget bedömer kommunen att detaljplanen innebär viss lokal negativ miljöpåverkan, framför allt genom att naturmark tas i anspråk och genom ökade trafikmängder. Samtidigt har planens lokalisering, utformning och föreslagna skydds- och kompensationsåtgärder utformats för att begränsa påverkan. Handelsområdet lokaliseras i ett befintligt bebyggelse- och kommunikationsstråk mellan Piteå och Öjebyn med god tillgänglighet för gång-, cykel-, kollektiv- och biltrafik. Detta bidrar till en mer sammanhållen bebyggelseutveckling och en effektiv användning av befintlig infrastruktur.

Sammantaget bedömer kommunen att detaljplanen innebär viss lokal negativ miljöpåverkan, framför allt genom att naturmark tas i anspråk och genom ökade trafikmängder. Samtidigt har planens lokalisering, utformning och föreslagna skydds- och kompensationsåtgärder utformats för att begränsa påverkan. Handelsområdet lokaliseras i ett befintligt bebyggelse- och kommunikationsstråk mellan Piteå och Öjebyn med god tillgänglighet för gång-, cykel-, kollektiv- och biltrafik. Detta bidrar till en mer sammanhållen bebyggelseutveckling och en effektiv användning av befintlig infrastruktur. Kommunens samlade bedömning är därför att detaljplanen är förenlig med miljökvalitetsmålet **God bebyggd miljö** och att den inte motverkar en långsiktigt hållbar utveckling.

6.5 HÄLSA OCH SÄKERHET

6.5.1 BERÄKNING AV OMGIVNINGSBULLER

Genomförd bullerutredning visar att de byggnader som ligger närmast de större vägarna vid Annelund och Backcity beräknas i flera fall få ljudnivåer år 2040 som överskrider riktvärden för god miljökvalitet vid befintliga bostäder enligt Naturvårdsverket, både i alternativet med och utan tillkommande trafik från handelsområdet.

Alternativet med tillkommande trafik till följd av den planerade handelsplatsen beräknas utgöra en mindre försämring av ljudmiljön.

Kommunen bedömer att själva plangenomförandet inte leder till en påtagligt försämrad ljudnivå för bostäder, detta då konsulten inte kan härleda ökningen till handelsområdet specifikt, utan snarare uppräknings av trafiken generellt.

6.5.2 ÖVERSVÄMNING

Planområdet ligger inte i närheten av vattendrag som riskerar att översvämmas. Ett plangenomförande innebär att även en ny höjdsättning av området, som säkerställer en god dagvattenhantering vid normala regn. Höjdsättningen innebär att dagvattnet kommer ledas mot planområdets sydöstra hörn.

Vid skyfall kommer vattnet att ta den kortaste vägen och bredda över diken. Höjdsättningen innebär ändå att vattnet kommer att rinna ner mot planområdets sydöstra hörn.

Kommunen bedömer att ett plangenomförande inte leder till att människors hälsa och säkerhet riskeras med hänsyn till risken för översvämningar.

6.5.3 OLYCKOR

Planområdet ligger inom 150 meter från E4 som är en motorväg och rekommenderad trafikled

för farligt gods. Kommunen har följt processbeskrivningen i länsstyrelsernas riktlinjer, *Riktlinjer för fysisk planering – Skyddsavstånd till transportleder för farligt gods i Norrbottens och Västerbottens län* (2019), och gör följande bedömning:

- Transportleden är en fyrfältsväg med en hastighetsgräns på 110 km/h.
- Transportledens ÅDT för tunga fordon bedöms ligga mellan 1100 och 1600 ÅDT 2040.
- Markanvändningen regleras i detaljplanen till HCZ₁, enligt riktlinjerna zon B och C.
- Topografin innebär att det planlagda området kommer att ligga över Transportleden.

Givet denna bedömda utgångspunkt har en bedömning gjorts enligt *tabell 7. Skyddsavstånd för fyrfältsväg 110–120 km/hi* riktlinjerna. Av tabellen framgår att det inte krävs några åtgärder inom 30 meter från vägen. Kommunen har mätt avståndet enligt *Figur 4.* som framgår av riktlinjerna.

Då kommunen reglerar markanvändningen till ”normalkänslig verksamhet” zon C, och ”mindre känslig verksamhet”, zon B, samt säkerställer skyddsavstånd på 30 meter genom allmän platsmark SKYDD bedömer kommunen att detaljplanen förhåller sig till olycksrisken kopplat till farligt gods på ett tillfredställande sätt.

På Backens industriområde, 400–500 meter från planområdet finns två Sevesoverksamheter med den lägre kravnivån. Kommunens bedömning är att ett plangenomförande inte kan påverka Sevesoverksamheternas befintliga tillstånd, då den nya etableringen är relativt långt borta. Vidare bedömer kommunen att ett plangenomförande kan genomföras med hänsyn till risken kopplat till Sevesoverksamheterna, då avståndet är relativt långt och tydligt avgränsat via topografiska skillnader och annan infrastruktur.

6.5.4 GEOTEKNIK

Den geotekniska utredningen visar att det i delar av planområdet är nära till berg och att det kan komma att kräva avsprängning av berg i de norra delarna av planområdet. Vidare visar utredningen att det finns lösare, mer tjälkänsliga jordarter i södra delen av planområdet. Utredningen redovisar vilka grundläggningsmetoder som kan vara aktuella i olika delar av planområdet. Med rätt grundläggningsmetod kan området bebyggas enligt planförslaget.

6.5.5 EROSION

Planområdet ligger inte i område som utsätts för erosion i någon nämnvärd utsträckning. Stora delar av planområdet kommer att hårdgöras och vattnet ledas i ett dagvattensystem mot sydöstra hörnet av planområdet.

Kommunen bedömer att risken för erosion som påverkar människors hälsa och säkerhet är låg.

6.5.6 SKRED

Planområdet saknar förutsättningar för skred.

6.5.7 RAS

Planområdet saknar förutsättningar för ras.

6.6 SOCIALA

Ett plangenomförande innebär att delar av den tätortsnära naturen kring Lomtjärn, tas i anspråk för ett handelsområde. Kommunen har dock sett att nyttjandet av marken norr om Sundsgatan är mycket lägre än i Lomtjärns upplevelseskog, som ligger söder om Sundsgatan.

Norr om Sundsgatan är markanvändningen otydligare och avgrusade ytor, stora övergivna vägar

skapar en mindre tillgänglig miljö för rekreation.

Planförslaget innebär en ny handelsplats i Piteå som kommer att fungera som arbets-, mötes- samt handelsplats för många invånare inom och utanför kommunen.

6.6.1 BARN

För barn innebär ett plangenomförande att ett naturområde tas i anspråk och ersätts med en handelsplats. Mindre barn kommer i stor utsträckning att besöka den nya handelsplatsen tillsammans med vuxna och gå in/ut från parkeringarna tillsammans med dem. För äldre barn kommer möjlighet finnas att ta sig till handelsområdet via gång, cykel eller via kollektivtrafik. Utformningen av vägområdena innebär en separering av biltrafiken och de oskyddade trafikanterna.

6.6.2 JÄMLIKHET

Ett plangenomförande innebär att en ny handelsplats tillskapas i utkanten av Piteås centrumkärna, vilket möjliggör flera olika transportsätt in till området. Med ett plangenomförande tillskapas möjligheter att ta sig till ett handelsområde med gång, cykel, kollektivtrafik eller bil. Att det finns en stor variation av transportsätt gör områdets utformning inkluderande för personer med olika behov och förutsättningar.

6.7 RIKSINTRESSE

6.7.1 TRAFIKKOMMUNIKATION

Planområdet ligger utanför Trafikverkets riksintresseanspråk för framtida järnväg (Norrbotniabanan). Detaljplanen reglerar därför inga byggrätter eller andra anläggningar inom riksintressekorridoren.

Planområdet gränsar till det område som i den fördjupade översiktsplanen redovisas som korridor för framtida järnväg. Vid utformningen av detaljplanen har hänsyn tagits till detta genom att bebyggelse och övriga planbestämmelser lokaliseras utanför riksintresseområdet.

Trafikverket har i dialog med kommunen uppmärksammat att mark i anslutning till järnvägskorridoren kan behöva användas temporärt under ett framtida byggskede för exempelvis masshantering, upplag och arbetsområden. Det exakta markbehovet kommer att fastställas först i samband med den fortsatta projekteringen och framtagandet av järnvägsplanen.

Kommunen bedömer att detaljplanen inte medför någon påtaglig skada på riksintresset för framtida järnväg och inte heller försvårar tillkomsten av Norrbotniabanan, eftersom planområdet ligger utanför riksintressekorridoren och ingen byggrätt medges inom denna.

Genomförd trafikutredning visar att den trafik som planförslaget genererar endast medför en begränsad påverkan på E4 och det omgivande vägnätet.



Figur 22 - Riksintressekorridoren för Norrbottenabanan samt planområdet.

6.7.2 RÖRLIGT FRILUFTSLIV

Kommunen bedömer att ett plangenomförande inte påverkar möjligheten för turism och friluftsliv i Norrbottens skärgård.

6.7.3 TOTALFÖRSVARETS MILITÄRA DEL

Planförslaget innebär att tillkommande byggnader får en högsta nockhöjd på +44 meter över angivet nollplan (RH 2000).

Plankartans regleringar säkerställer att tillkommande byggnader inte får överstiga +44 meter över angivet nollplan och att skyltanordningar inte får överstiga +63 meter över angivet nollplan inom sammanhållen bebyggelse.

Kommunens bedömning är att planförslaget inte innebär en påtaglig skada för riksintresset.

6.8 HUSHÅLLNINGSBESTÄMMELSER ENLIGT 3 KAP. MILJÖBALKEN

Kommunens bedömning är att planförslaget inte innebär en utveckling som strider mot miljöbalkens tredje kapitel.

6.9 TRAFIK

6.9.1 MOTORTRAFIK

Ett genomförande av detaljplanen innebär att en ny målpunkt för motortrafik tillkommer i området. Lokaliseringen bedöms vara väl integrerad i det befintliga vägnätet. Den planerade markanvändningen handel innebär att planområdet förväntas generera resor kopplade till inköp av såväl dagligvaror som sällanköpsvaror.

En trafikutredning har genomförts av WSP där den framtida trafikalstringen har beräknats med två olika metoder. Med hjälp av Trafikverkets trafikalstringsverktyg uppskattas den totala trafikalstringen till i genomsnitt cirka 5 600 tillkommande fordonsrörelser per dygn i det omkringsliggande vägnätet, utöver befintlig trafik (WSP 2026-03-05).

Maxtimmens trafikbelastning har även beräknats utifrån ett antagande om antal parkeringsplatser inom planområdet. Den beräknade belastningen uppgår till cirka 746 fordon under maxtimmen.

Utredningens slutsats är att ett genomförande av planen inte bedöms medföra några direkta framkomlighetsproblem eller betydande belastningspåverkan på Sundsgatan, med undantag för ett scenario där trafikfördelningen i vägnätet utvecklas på ett mindre gynnsamt sätt (WSP 2026-03-05).

I trafikutredningen har även ett scenario analyserats där en in- och utfart anläggs mot Norra Ringen. Planområdet har dock inte utökats för att möjliggöra en sådan anslutning, utan analysen har genomförts för att belysa förutsättningarna i vägnätet. Resultaten visar att en sådan anslutning i nuläget inte bedöms ge upphov till framkomlighetsproblem eller betydande belastningspåverkan på Norra Ringen. Risken för att handelsområdets trafikalstring skulle medföra kapacitetsproblem i detta läge bedöms därför som låg.

I trafikutredningen utgår konsulten från att en eventuell anslutning mot Norra Ringen sker via en trevägskorsning. I planarbetet planerar kommunen i stället för cirkulationsplatser, en i anslutning till Sundsgatan samt två inom handelsområdet.

6.9.2 KOLLEKTIVTRAFIK

Planförslaget har formats för att möjliggöra angöring för kollektivtrafiken. Denna kommer i ett första skede att angöras på Sundsgatan. I ett framtida, möjligt scenario kan en busslinje dras genom handelsområdet, och ut på Norra Ringen.

I praktiken kommer linje 1 få en extra hållplats in- och ut från Piteå stad från Öjebyn. Detta möjliggör ett ökat kollektivt resande.

6.9.3 GÅNG- OCH CYKELTRAFIK

En viktig förutsättning som lämnades i planbeskedet var att handelsområdet ska anslutas till befintligt gång- och cykelvägnätet. Planförslaget är format med hänsyn till det befintliga gång- och cykelvägnätet och har även en gång- och cykelväg in på handelsområdet.

6.9.4 PARKERING

Kommunens riktlinje för parkeringsnorm, beslutad av kommunfullmäktige 2024-03-18 (§ 80), medför att områdets totala parkeringstal bör uppgå till 1 364 bilparkeringsplatser, baserat på ett handelsområde med en byggnadsarea (BYA) om 31 000 kvadratmeter. Av den totala bruttoarean avsedd för handelsändamål bedöms cirka 30 % användas för lagerändamål.

Byggnadsarean som bedöms nyttjas för handel uppgår till cirka 21 700 kvadratmeter, vilket motsvarar ett parkeringstal på cirka 955 platser. I nuvarande planförslag möjliggörs 960 parkeringsplatser.

Det bör noteras att både bil- och cykelparkeringsbehovet i praktiken kan vara svårt att fastställa exakt, eftersom de påverkas av verksamheternas typ, kundflöden och logistiklösningar. Exploatören bedöms därför ha bäst kännedom om det faktiska behovet och kommer att dimensionera parkeringarna utifrån detta i det fortsatta arbetet. Frågan om såväl bil- som cykelparkering ska följas upp och prövas vidare i bygglovsskedet.

Ett visst underskott av bilparkeringsplatser kan samtidigt ses som positivt ur ett hållbarhetsperspektiv, då det kan uppmuntra fler att resa med gång, cykel eller kollektivtrafik. Detta gör efterlevnaden av cykelparkeringsnormen särskilt viktig, eftersom en väl dimensionerad och tillgänglig cykelparkering får en större betydelse för att främja hållbara resval och säkerställa god tillgänglighet till handelsområdet även utan bil.

Antalet besöksplatser för cykel beräknas till cirka 390 stycken. Minst 3 procent av platserna bör utformas för specialcyklar eller andra utrymmeskrävande cyklar. Beroende på utformning, tillgänglighet och typ av cykelställ beräknas ytbehov för cykel bli cirka 800-1200 m². För korttidsparkering (upp till 30 minuter) ska cykeln kunna ställas på stöd eller i ett enklare ställ nära entrén. En mindre andel av dessa platser bör möjliggöra fastlåsning av cykelns ram.

Antalet arbetsplatsparkeringar för cykel beräknas till 65 stycken. Beroende på utformning, tillgänglighet och typ av cykelställ beräknas ytbehov för cykel bli cirka 130-200 m².

För längre besöksparkering (upp till 4 timmar) ska cykeln kunna låses fast i stället, och en större andel av dessa platser bör därför vara utformade för ramfastlåsning. För att öka attraktiviteten och användarvänligheten rekommenderas att en del av cykelparkeringen förses med tak.

Sammantaget bedöms kommunens parkeringsnorm kunna uppfyllas inom ramen för detaljplanen, med möjlighet till viss justering i bygglovsskedet utifrån den slutliga utformningen och verksamheternas faktiska behov.

Det bör noteras att parkeringsbehovet i praktiken kan vara svårt att fastställa exakt, eftersom det påverkas av verksamheternas typ, kundflöden och logistiklösningar. Exploatören bedöms därför ha bäst kännedom om det faktiska behovet och kommer att dimensionera parkeringen utifrån detta i det fortsatta arbetet. Frågan behöver följas upp i bygglovsskedet.

Ett visst underskott av bilparkeringsplatser kan samtidigt ses som positivt ur ett hållbarhetsperspektiv, då det kan bidra till att fler väljer att resa med gång, cykel eller kollektivtrafik. Detta förutsätter att cykelparkeringsnormen efterlevs, vilket motsvarar ett ytbehov på cirka **1 500–2 500 m²**, beroende på utformning, tillgänglighet och typ av cykelställ.

7 GENOMFÖRANDEFRÅGOR

7.1 MARK- OCH UTRYMMESFÖRVÄRV

Ett genomförande av planen innebär att delar av den kommunägda fastigheten Stadsön 2:1 förses med planbestämmelser enligt plankartan och avses överlåtas.

Överlåtelsen regleras genom särskilda avtal och förutsätter erforderliga kommunala beslut.

Kommunen behåller den mark som regleras som allmän platsmark, GATA, NATUR och SKYDD för att kunna säkerställa angöringen till platsen och en framtida utvidgning av området.

Då kommunen innan ett genomförande äger fastigheten Stadsön 2:1 innebär detaljplanen ingen inlösen av mark.

7.2 FASTIGHETSRÄTTSLIGA FRÅGOR

7.2.1 FÖRÄNDRAD FASTIGHETSINDELNING

Ett plangenomförande innebär att kommunens fastighet Stadsön 2:1 styckas i en eller flera mindre fastigheter. Plankartan tvingar ingen specifik fastighetsindelning, men reglerar byggrätten kopplad till användningsområdena. Denna reglering ger en tydlighet i kommande byggnation och är inte knuten till antalet eller storleken på kommande fastigheter.

7.2.2 RÄTTIGHETER

Plankartans regleringar innebär att tillkommande tekniska anläggningar, såsom el, fiber, fjärrvärme/fjärrkyla kan dras i allmän platsmark NATUR eller GATA. För anslutningen till kommande byggnader träffas en överenskommelse mellan ledningshavare och kund om anslutningspunkter.

I det fall området delas i flera fastigheter kan det vara lämpligt att reglera in/utfarter över kvartersmark med servitut. Kommunen har i planförslaget säkrat att all kvartersmark har möjlig anslutning till GATA för in/utfart.

Kommunen rekommenderar ledningshavaren att söka ledningsrätt för sina tillkommande ledningar över kvartersmark. Ledningsägaren bekostar en sådan process.

Om fastighetsindelningen medför behov av gemensam förvaltning av dagvattenanläggningen kan gemensamhetsanläggning bildas genom lantmäteri-förrättning.

7.3 TEKNISKA FRÅGOR

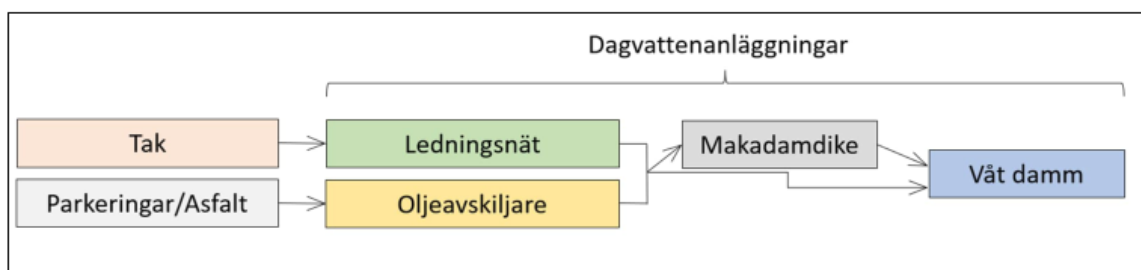
7.3.1 TEKNISKA ÅTGÄRDER

Dagvatten

Vid ett plangenomförande behöver dagvattenåtgärder anläggas i ett tidigt skede. Detta för att hantera dagvattnet under byggtid och när planen är genomförd.

I genomförd dagvattenutredning finns ett förslag till systemlösning för planområdet. (WSP, 2026-05-26)

Systemlösningen innebär att vatten från grönytor och tak går via ett ledningsnät antingen via ett makadamdike eller direkt till en våt damm (figur 20). För parkeringar och asfaltsytor tillkommer ett steg av rening då vattnet passerar en oljeavskiljare.



Figur 23 - Flödesschema dagvattenhantering (WSP, 2024-05-24)

Elförsörjning

Vid ett genomförande behöver handelsområdet elförsörjas av PiteEnergi. Under planarbetet har en dialog förts kring läge för transformatorstationer och kabelsträckningar. För elförsörjningen krävs att 1–3 transformatorstationer som är ca 12x6 meter stora uppförs inom området. Dess exakta placering behöver avgöras i senare skede, då det är beroende av byggnadernas interna elsystem för att optimera kabellängder med olika kapacitet.

Huvudmatningen föreslås att ske från en anslutningspunkt vid Sundsgatan. Därifrån finns möjligheter att gå norrut i naturmarken mot handelsbyggnadens baksida där en transformatorstation bör uppföras. Därifrån finns möjligheter att gå mot den övre handelsetappen, och kartan nedan redovisar möjliga lägen.

PiteEnergi behöver rådighet över transformatorstationen och dess närområde. Kravet är att transformatorstationen inte blockeras av parkerade bilar eller andra anläggningar.

PiteEnergi behöver vid ett plangenomförande söka ledningsrätt för sina markförlagda kablar som korsar kvartersmark, samt servitut eller annan rättighet för åtkomst inom kvartersmarken.

Då det är för tidigt att hitta det optimala läget i för transformatorstationerna detaljplaneskedet möjliggör kommunen att transformatorstationer får placeras på all kvartersmark (se exempel i figur 27).



Figur 24 - Inom detaljplanens finns flertalet möjliga platser för transformatorstation/-er.

Enligt svensk standard (SS-EN 61936-1) ska en transformatorstation placeras med ett avstånd till närmaste byggnadsdel om minst 5 meter. Detta följs upp i samband med bygglov för transformatorstationen. Skyddsavståndet är vald med hänsyn till elektromagnetisk strålning samt säkerhet/brandskydd.

7.3.2 UTBYGGNAD ALLMÄN PLATS

Kommunen är huvudman för allmän platsmark [GATA] samt [VÄG] och kommer att anlägga gatan, med tillhörande gång- och cykelväg.

Vägen in till handelsområdet är generellt 6,5 meter bred med diken och slänter. En förprojektering är genomförd som ligger till grund för markanspråket och regleringen i plankartan. Inom handelsområdet är cirkulationsplatserna projekterade med en radie på 7 meter för att möjliggöra in-/utfart med lastbil och släp (25, 25 meter).

På Sundsgatan är cirkulationsplatsen större, där radien uppgår till 16 meter och klarar således ett högre trafikflöde.

På två platser inom planområdet utvidgas ytan för [GATA] för att även inrymma två hållplatser på vardera sida om vägen för buss och två mindre cirkulationsplatser. På Sundsgatan vidgas ytan för [VÄG] för att inrymma gång- och cykelpassager, två hållplatser samt möjliggöra yta för en större cirkulationsplats.

Kommunen ansvarar för detaljprojektering och genomförande av väg. Kommunen är även huvudman för två ytor av den allmänna platsmarken. Detta är de ytor närmast Sundsgatan och den första delen av vägen in mot handelsområdet. Här ska makadamdiken anläggas som leder vattnet till den större våtdammen.

7.3.3 UTBYGGNAD VATTEN OCH AVLOPP

VA-huvudman ansvarar för utbyggnad av allmänna dricksvatten- och spillvattenavlopp fram till förbindelsepunkt. Exploatören ansvarar för utbyggnad av dagvattensystem.

7.4 EKONOMISKA FRÅGOR

7.4.1 PLANEKONOMISK BEDÖMNING

Kommunen kommer att ha intäkter vid ett plangenomförande i form av överlåtelse av delar av Stadsön 2:1, till exploatören

Kommunen kommer att ha kostnader vid ett plangenomförande kopplat till anläggandet av ytorna med kommunalt huvudmannaskap.

7.4.2 PLANAVGIFT

Planens upprättande bekostas av exploatören, vilket är reglerat genom planavtal med Piteå kommun. Kostnaden för detaljplanearbetet är reglerat genom särskilt planavtal. Kommunen kommer inte att ta någon planavgift vid bygglov.

7.4.3 GEMENSAMHETSANLÄGGNINGAR

Vid uppdelning av planområdet i fler än en fastighet bör gemensamhetsanläggning bildas för skötsel av ytan som regleras som **SKYDD**, med enskilt huvudmannaskap, då denna ytas syfte är att hantera dagvatten genererat på de tillkommande hårdgjorda ytorna. Enskild huvudman ansvarar för drift-och skötsel av allmän plats med enskilt huvudmannaskap.

7.4.4 DRIFT ALLMÄN PLATS

Kommunen står för driften av den allmänna platsmarken med kommunalt huvudmannaskap.

7.4.5 DRIFT VATTEN OCH AVLOPP

VA-huvudmannen ansvarar för driften av allmänna dricksvatten- och spillvattenledningar inom planområdet. Ansvaret gäller fram till förbindelsepunkt.

7.5 ORGANISATORISKA FRÅGOR

7.5.1 MARKANVISNING

Kommunen avser att upprätta ett markanvisningsavtal med exploatör, som sedan tidigare tecknat ett föravtal med kommunen. Markanvisningens huvudsakliga innehåll följer fördelning av kostnader och intäkter enligt kommunens riktlinjer för markanvisning. I avtalet regleras ansvarsfördelning, genomförande och ekonomiska åtaganden kopplade till detaljplanens genomförande.

Fysiska anläggningar och standard

Detaljplanens genomförande innebär i huvudsak anläggande av ny infrastruktur inom planområdet, såsom:

- Lokalgata samt gång- och cykelväg
- Åtgärder på Sundsgatan i form av cirkulationsplan
- Övriga tekniska anläggningar som krävs för områdets funktion. Under byggskedet ska åtgärder vidtas för att begränsa påverkan på recipienten Lomtjärn samt nedströms liggande Svensbyfjärden. En dagvattenanläggning behöver vara utbyggd och kunna tas i bruk innan

exploatering av den nya kvartersmarken kan genomföras. Anläggningen utgör därmed en förutsättning för genomförandet av planförslaget.

Kommunen ansvarar för att krav på utformning och standard för gator, vägar, gång- och cykelvägar på allmän plats med kommunalt huvudmannaskap.

Exploatörens ekonomiska åtaganden

Exploatören ansvarar för:

- Bekosta all utbyggnad av allmän platsmark som föranleds av den nya bebyggelsen, där huvudmannaskapet är enskilt. Detta inkluderar exempelvis gator, dagvattenanläggningar, grönområden, parkeringsytor, konstnärlig utsmyckning och annan infrastruktur.
- Omhänderta dagvatten lokalt i enlighet med kommunens gällande riktlinjer.
- Bekosta utredningar och åtgärder utanför detaljplaneområdet om det behövs för planens genomförande.
- Utföra och bekosta erforderliga markundersökningar och hantering av eventuella markföroreningar.
- Projektering och genomförande av kvartersmark, inklusive bygg- och anläggningskostnader, byggsamordning, bygglovsavgifter samt markförstärkning, parkering enligt parkeringsnorm och bullerdämpande åtgärder.
- Bekosta kostnader för omläggning av ledningar, anläggande av vatten- och avloppsanläggningar samt anslutning VA, el, bredband och fjärrvärme.
- Bekosta fastighetsrättsliga åtgärder, fastighetsbildning och förrättningskostnader, inklusive bildande av servitut, ledningsrätter, gemensamhetsanläggningar och samfälligheter.

Tidsplan och utbyggnadstakt

Utbyggnad sker normalt i takt med exploatering och efter särskilda överenskommelser med exploatör. Markanvisningsavtalet reglerar bland annat exploaterings utbyggnadstakt och tidpunkt för färdigställande, samt kontroller och garantier för exploatörens åtaganden.

Övriga aspekter som regleras i avtalet

- Avtalsområdets avgränsning
- Parternas åtaganden
- Förfarande vid tvist
- Eventuell överlåtelse av mark
- Giltighet i koppling till bygglov
- Ekonomisk säkerhet eller vitesklausul
- Skydds- och säkerhetsåtgärder
- Bebyggelsens utformning, arkitektoniskt utförande och färgsättning

Konsekvenser

Vid kommunalt huvudmannaskap:

- Om exploatören går i konkurs eller vid tvist om avtalets innehåll kan kommunens budget påverkas genom att planerade investeringar i allmän plats behöver senareläggas eller anpassas i tid. Detaljplanens genomförande är inte beroende av en specifik exploatör, och kommunen kan anvisa marken till en ny aktör.

- Åtaganden som exploatören ansvarar för, exempelvis kostnader för fastighetsbildning eller gemensamhetsanläggning, kvarstår i regel hos berörda fastighetsägare. Kommunen kan behöva initiera eller påminna om att gemensamhetsanläggning ska bildas innan bygglov eller genomförande.

Vid utbyggnad av VA:

- Om exploatören går i konkurs eller vid tvist kan kommunen behöva betala för utbyggnad av VA, medan fastighetsägarna får betala full anslutningsavgift inom kommunalt verksamhetsområde. Även här sker utbyggnad normalt i takt med exploatering och enligt överenskommelse med exploatör, vilket innebär att eventuella budgeteffekter främst handlar om tidsförskjutningar.

Sammantaget bedöms markanvisningen inte medföra att kommunen övertar exploatörens kostnader, utan eventuella budgeteffekter är främst tidsmässiga. Kommunen vill dock lyfta att beroende på förhandlingar kan innehållet i markanvisningsavtalet komma att beskriva fler eller andra åtaganden.

7.5.2 TIDPLAN

Enligt nuvarande tidplan förväntas detaljplan att antas under fjärde kvartalet 2026 och genomförandet av detaljplanen väntas påbörjas under 2027/ 2028.

Utbyggnad av gator, dagvattenanläggningar och övrig teknisk infrastruktur inom planområdet avses ske i samband med exploateringen av området. Nödvändiga anläggningar ska vara anlagda i den utsträckning som krävs för att möjliggöra byggnation och användning av kvartersmark.

Genomförandet av åtgärderna förväntas ske successivt i takt med att området utvecklas. Närmare tidplan för projektering, utbyggnad och färdigställande av anläggningar kommer att regleras i markanvisningsavtal och i den fortsatta projekteringen.

7.6 PRÖVNING ENLIGT ANNAN LAGSTIFTNING

Kommunen har, med stöd av den framtagna artskyddsutredningen (PM Artskyddsutredning – Lomtjärn, 2026-03-04) identifierat förekomster av arter inom planområdet som omfattas av artskydd enligt artskyddsförordningen, såsom revlummer, rödvingetrast, spillkråka, talltita och mindre hackspett. För revlummer krävs dispens från Länsstyrelsen innan åtgärder får genomföras. För fåglarna bedöms skyddsåtgärder, exempelvis att undvika trädfällning och buskröjning under häckningssäsongen, kunna säkerställa att förbuden i artskyddsförordningen inte aktualiseras.

Med dessa åtgärder bedömer kommunen att planförslaget kan genomföras utan att påverka arternas bevarandestatus på lokal, regional eller nationell nivå. Kommunen bedömer därför att ett plangenomförande inte kräver ytterligare prövning enligt miljöbalken.

Dagvattenanläggningen inom planområdet är anmälningspliktig enligt miljöbalken och tillhörande förordningar. Anmälan ska göras till kommunens miljö- och hälsoskyddsfunktion innan anläggningen får tas i bruk. Dagvattenanläggningen behöver vara utbyggd och kunna tas i bruk innan exploatering av den nya kvartersmarken kan genomföras. Anläggningen utgör därmed en förutsättning för genomförandet av planförslaget.

Samhällsbyggnad

POSTADRESS Piteå kommun, Box 37, 941 21 Piteå

BESÖKSADRESS Stadsporten, Västergatan 10 TFN 0911 – 69 60 00

E-POST samhallsbyggnad@pitea.se WEBBPLATS pitea.se