



Piteå kommun

Diarienummer: PB2022-424

Datum: 2024-06-28

Planprogram Sörfjärden



Innehållsförteckning

I Inledning	3
Vad är ett planprogram?	3
Syfte	3
Bakgrund och utredningar	3
Programprocessen	3
Bedömning av miljöpåverkan	4
2 Programförslag	4
Läsanvisning	4
Framtidens Sörfjärden - Principiella inriktningar	6
Tema: Järnvägen och resecentrum	7
Tema: Trafik och kommunikationer	8
Tema: Stråk och kopplingar	12
Tema: Gröna värden	14
Tema: Bebyggelse och markanvändning	15
3 Konsekvenser och utredningsbehov	21
Översiktlig beskrivning av miljöpåverkan och konsekvenser	21
Fortsatt arbete	25
4 Källor	26

I Inledning

Vad är ett planprogram?

Ett planprogram beskriver kommunens viljeriktning för ett visst område. Det kan beröra övergripande mål, riktlinjer och principer, vilka blir vägledande för den fortsatta planeringen av området. Planprogrammet är inte ett juridiskt bindande dokument utan vägledande i kommande skeden. Programmet ger kommunen möjlighet att i ett tidigt skede utreda förutsättningarna, lämplig markanvändning och behandla avgörande planerings- och genomförandefrågor. Planprogrammet utgör grunden för den fortsatta utvecklingen och detaljplanering av området.

Till planprogram för Sörfjärden finns en bilaga som beskriver området och dess omgivning, genomförda utredningar och planeringsförutsättningar (bilaga 1).

Syfte

Syftet med planprogram för Sörfjärden är att inför Trafikverkets arbete med järnvägsplanen beskriva kommunens viljeriktning för områdets utveckling.

Norrbottenbanans dragning genom Piteå innebär stora förändringar för centrum och är en av de största och viktigaste händelserna i Piteås historia. Den nya kustnära järnvägen skapar möjligheter för en hållbar stadsutveckling som möter behoven av en befolkningsutveckling och Piteås fortsatta utveckling. Planprogrammet beskriver på ett övergripande sätt hur området ska knytas samman med stadskärnan och bli till en blandad stadsdel med bostäder, verksamheter, utbildning, kultur och inbjudande mötesplatser bland gröna rum och stråk. Just bevarandet och utvecklingen av grönområden är en viktig del i programmet. Centrala frågor kopplade till omvandlingen av området berör till exempel det nya resecentrumets

placering och innehåll, omformning av Timmerleden (väg 506), nya väglänkar, lämplig markanvändning samt vilka stråk och kopplingar som behöver utvecklas eller skapas. Här finns också en önskan om att möjliggöra för upp till 1000 nya bostäder. Huvudidéerna för programområdets utformning baseras på vinnarförslaget *Solander Ring* i Europantävlingen som beskrivs närmare i bilaga 1.

Bakgrund och utredningar

Under kommande år planeras för de största industri-satsningar som någonsin gjorts i regionen. Det innebär att Piteå kommer att växa och befolkningen öka. Kommunen behöver planera för ytterligare bostäder, arbetsplatser och infrastruktur för att möta utvecklingen. Regeringens prognos är att med de investeringar som planeras i Norrbotten och Västerbotten behöver det ske en nettoinflyttning i regionerna på 100 000 personer de kommande 15 åren. Kommunens nya befolkningsmål uppgår år 2040 till 50 000 invånare.

För att möjliggöra snabbare, säkrare och mer miljövänliga resor i norra Sverige planeras just nu Norrbottenbanan, en 27 mil ny kustnära järnväg mellan Umeå och Luleå. Norrbottenbanan kommer även bidra till att knyta ihop de norra kommunerna och göra det enklare att transportera gods till och från regionen. Norrbottenbanan kommer att få stor betydelse både för kommunens utveckling och för invånarnas möjligheter att resa snabbt och smidigt norr- eller söderut utan att belasta klimatet. I samband med att Norrbottenbanan byggs kommer kommunens trafiksystem att påverkas och ett helhetsgrepp behöver därför tas för att säkra goda framtidslösningar för såväl gång- som cykeltrafik, kollektivtrafik, person-

trafik och godstrafik.

Dragningen av järnvägen genom Piteå gör att Trafikverket tillsammans med kommunen får en unik möjlighet att på ett tydligt och positivt sätt förbättra trafiksituationen i och runt centrala Piteå och skapa ett mer hållbart och robust trafiksystem som minimerar negativ påverkan på miljön. Kommunens ambition i ÖP2030 är också att Västermalm utvecklas till en ny central och kollektivtrafikhöga stadsdel med upp till 1000 nya bostäder (Piteå, 2016). Det förutsätter att godsbangården kan tas i anspråk för stadsutveckling och godshanteringen flyttas från Piteås centrala delar.

Följande utredningar har nyttjats och/eller tagits fram som underlag till programhandlingen:

- Trafikutredning Piteå tätort, Norconsult, 2019 och 2022
- Miljö- och geoteknisk utredning, Sweco, 2022
- Miljöteknisk utredning, Tyréns, 2023
- Alternativ för lokalisering av järnväg och resecentrum, Ramböll, 2024
- Mark- och geoteknisk utredning, Tyréns, 2024
- Trafikanalys, WSP, 2024

Programprocessen

Dialoger

Dialog har skett och sker löpande med Trafikverket och berörda industrier. I samrådet får allmänheten, näringsidkare och övriga berörda möjlighet att lämna synpunkter på programförslaget.

Samråd

Planprogrammet är ute på samråd under vecka 35-37 2024.

Under planprogrammets samråd ges kommunala förvaltningar, myndigheter, allmänhet och näringsliv möjlighet att framföra sina synpunkter på förslaget. Efter samrådet kan förslaget justeras innan det vidarebefordras för godkännande av politiken. Efter samrådet bemöter kommunen de inkomna synpunkterna samt redogör för vilka eventuella justeringar som gjorts i planprogrammet i en samrådsredogörelse som hör till godkännandehandlingen. Planprogrammet förväntas godkännas i Kommunfullmäktige.

Tidsperspektiv

Planprogrammet har år 2050 som planeringshorisont, det vill säga när hela området bedöms kunna vara färdigställt. Genomförandet kommer att ske i etapper.

Bedömning av miljöpåverkan

Planprogrammet visar kommunens viljeriktning och beskriver hur programområdet skulle kunna utvecklas i framtiden. Förslag på markanvändning och beskrivning av utveckling och inriktningar är visionära. Därför är bedömningen att det i nuläget inte är lämpligt eller möjligt att genomföra en relevant strategisk miljöbedömning med tillhörande miljökonsekvensbeskrivning (MKB) enligt miljöbalkens 6 kap 11 §. För närvarande är dock den preliminära bedömningen att ett genomförande av programförslaget, och därmed kommande detaljplaner kan ha en betydande miljöpåverkan enligt 6 kapitel 11 § i miljöbalken. Detta innebär att en strategisk miljöbedömning behöver göras samt att en eller flera miljökonsekvensbeskrivningar (MKB) kommer att behöva tas fram i kommande processer. Se även avsnitt 4 om *Konsekvenser och utredningsbehov*.



Bild 1 Vy över Sörfjärden. Foto: Piteå kommun

2 Programförslag

Läsanvisning

Programförslaget består av tre skikt och kan därför läsas i tre delar. Den första delen består av en övergripande schematisk kartbild som illustrerar förslaget inom dess geografiska avgränsning (bild 2). Här kan man se förslag på markanvändning, nya stråk, resecentrumets placering med mera. Den andra delen beskriver planprogrammets ansats och principiella inriktningar. Den tredje delen består av en mer ingående beskrivning av förslaget, indelat i teman så som trafik, gröna värden och bebyggelse.



Bild 2 Programrådets övergripande struktur

Framtidens Sörfjärden - Principiella inriktningar

Den planerade Norrbotniabanan medför stora förändringar för Piteås stadskärna. Det innebär en unik chans att ompröva den övergripande stadsstrukturen. Idag är stadskärnan begränsad av storskalig infrastruktur och barriärer som minskar livskvaliteten och en nödvändig expansion av den centrala staden. Målbilden för Piteå kommun är att den nya järnvägsinfrastrukturen blir ett incitament till att skapa nya, ekologiskt och socialt hållbara stadsmiljöer som är attraktiva, flexibla, trygga och tillgängliga. Den nya stadsutvecklingen ska vara förankrad i platsens historia samtidigt som den visar vägen framåt genom val som gör Piteå motståndskraftig mot vår tids utmaningar såsom klimatförändringen och digitalisering.

Planprogrammets principiella inriktningar utgår från Europantävlingens vinnarförslag, Solander Ring, som beskrivs närmare i bilaga 1.

Ett tillgängligt resecentrum

Resecentrum blir ett nytt landmärke och navet i området. Det utformas till en mobilitetshub och introducerar en ny funktion i staden: en mål- och bytespunkt för boende och besökare som överbryggar järnvägen och knyter samman den äldre bebyggelsen med den nya. I och kring byggnaden finns tågstation med peronger, busstation, bil- och cykelgarage, vändplan och torgtor. Utöver resecentrum är detta även en plats för publika funktioner, service och verksamheter som i sin tur genererar möten, aktivitet och attraktivitet.

Sammankopplade stadsmiljöer

Passager genom järnvägen ska inneha egna upplevelsevärden och ses som nya entréer, eller landmärken, som tillsammans med tydliga och gena stråk sömlöst

kopplar samman stadsdelarna med Sörfjärden och andra stadsdelar. Höga ambitioner på utformning och gestaltning av miljöerna kring järnvägen bidrar till en kvalitativ stadsmiljö. Det är avgörande för den hållbara mobiliteten att passagera placeras med jämna mellanrum och utformas tillgängligt och tryggt för såväl gående som cyklisterna.

Nya bostadsområden

Godsbangården flyttas ut från stadskärnan och i dess plats utvecklas Västermalm till en blandstad nära resecentrum där platsens historia möter framtidens utveckling. Samtidigt läks en barriär mellan omgivande stadsdelar. Här förtätas det i större skala men med utgångspunkt i rutnätsstadens principer och med hänsyn till gröna värden. Längs Timmerleden (väg 506), på Haggholmen, sker förtätning företrädesvis genom lägre till- och påbyggnader. För att säkerställa kopplingen till vattnet är det viktigt att tydliga siktlinjer mellan stadskärnan och vattnet behålls och inte byggs för.

Ett dynamiskt upplevelseområde

Västra kajen erbjuder en unik möjlighet att experimentera med olika typer av markanvändning, både temporära och permanenta. Det är ett dynamiskt område för rekreation och rörelse, med plats för idrott, kultur och evenemang. För att ytterligare stärka detta utvecklas marinan. Där till bevaras och utökas övernattningsmöjligheter.

Attraktiva grönområden

Grönområden tillgängliggörs, förstärks och sammanfogas med fokus på ekosystemtjänster och biologisk mångfald för att skapa inbjudande, rekreativa och

attraktiva vistelseplatser för både människor och djur året om. Ett ovalt stråk löper runt stadskärnan och binder samman grönområden, vilket förstärker kopplingen ytterligare mellan stadskärnan och Sörfjärden. Staden ska upplevas grön och tillgänglig för alla.

Minskad genomfartstrafik

För att minska barriäreffekten och störningar i form av buller och luftföroreningar samt höja stadsmänsigheten omformas den befintliga Timmerleden (väg 506) till en stadsgata likt Sundsgatan. Genomfartstrafik flyttas till en ny väglänk över Sörfjärden. Denna nya väglänk blir en del av ringleden runt Piteå centrum. Detta är en av de viktigaste byggstenarna i Piteå stadskärnas utveckling och samtidigt något som gynnar industrier och verksamheter vars transporter på ett smidigt sätt kan passera staden i stället för att behöva köra genom centrum. Den nya väglänken över Sörfjärden avlastar centrum med cirka 10 000 fordon/dygn jämfört med hur framtidstrafiken skulle se ut med dagens infrastruktur. Den största förflyttningen av trafik är från den befintliga Timmerleden.

Samverkan och inkludering

En framgångsrik utveckling av området kräver att alla samhälls- och åldersgrupper ges möjlighet att delta och påverka. Detta innebär processer för inkluderande medborgardialog som involverar lokala intressegrupper och näringsliv och säkert säller att utvecklingen gynnar alla. Här kan även tillgång till samskapande miljöer ges. Varierande ägande- och förvaltarskap kan möjliggöras för att genomföra en hållbar omställning där såväl temporära som permanenta strukturer finns representerade.

Tema: Järnvägen och resecentrum



Bild 3 Programområdet med utpekade resecentrum och järnvägen. Ikonerna visar möjliga trafikslag.

Norrbotniabanan

Norrbotniabananans exakta dragning och spårantal är ännu inte beslutad, en ungefärlig järnvägskorridor har dock pekats ut, men processen för denna järnvägsplan fortlöper (se bilaga 1). Hur passager sker genom

järnvägen är inte heller fastställt. Det kan röra sig om tunnlar eller broar. Det viktiga är att järnvägen inte blir en stor barriär mellan staden och havet, samt att passager upplevs inbjudande och trygga. Norrbotniabanan är en betydande utvecklingsmöjlighet för Piteå

samtidigt som den ska ha en så liten påverkan på stadskärnan som möjligt. Det är därför också önskvärt att antalet spår genom stadskärnan blir så få som möjligt. Påverkan rör även buller och risker. Här kommer det i efterföljande process bli nödvändigt med mer djupgående utredningar som rör dessa frågor. Flytt av godsbangården är en avgörande pusselbit i den stadsutveckling som kommunen vill uppnå, se även Tema *Bebyggelse och markanvändning*.

I utvecklingskartan har inte stickspår till sågverket på Lövudden eller till Smurfit Kappa ritats in. Verksamheterna ska dock behålla sin koppling till järnvägen. Skälet är att ovanstående utreds parallellt med järnvägsplanen. En tät dialog sker mellan Trafikverket, kommunen och näringslivet. I järnvägsplaneprocessen kommer även allmänheten att bli inbjuden till samråd.

Resecentrumet och stationsområdet

Resecentrumet introducerar en ny funktion och är navet i stadskärnan. Här skapas ett landmärke, tillika en mobilitetshub, som sammanför olika transportsätt. I och kring byggnaden finns tågstation med perronger, bil- och cykelgarage, vändplan och torgytor med flera funktioner. Hit flyttar även busstationen från nuvarande plats vid Sundsgatan. Utöver att fungera som ett resecentrum är detta även ett komplement till befintlig stadskärna: en plats för publika funktioner, service och verksamheter som i sin tur genererar möten, aktivitet och attraktivitet. Kanske finns här en biograf eller ytor för hotell, kontor och konferenser, caféer och restauranger. I eller i anslutning till resecentrumet kan det med fördel även finnas funktioner som livsmedelsbutik, apotek, paketskåp och annat som underlättar vardagen för både Piteåborna och besökare.

Resecentrumet placeras i närheten av fyrvägs-korsningen vid Timmerleden (väg 506)/Västergatan. Lokaliseringen har föregåtts av en rad analyser med utgångspunkt i närhets- och tillgänglighetsprinciper. Denna placering förstärker befintliga kopplingar och bidrar till att skapa nya flöden mellan flera viktiga stråk och stadsdelar, samt möjliggör att stadskärnan växer. Det är därför optimalt för stadslivet, men också ur en hållbar mobilitetssynpunkt. Resecentrum blir därför både en viktig entré till staden och en länk mellan de olika stadsdelarna. Platsen kan även fungera som en passage och minska järnvägens barriäreffekt mellan stadskärnan och Sörfjärden. Se även *Tema Stråk och kopplingar*.

Tema: Trafik och kommunikationer

Flytt av Timmerleden (väg 506) till en ny väglänk med bro över Sörfjärden och flytt av godsbangården från Västermalm är en förutsättning för att kunna utveckla de centrala delarna av Piteå med både bostäder som inte utsätts för dagens buller och luftföroreningar orsakade av trafiken på Timmerleden (väg 506), men även ett mer effektivt nyttjande av marken som nu används för Timmerleden (väg 506) och bangården.

I programförslaget har det bedömts att en brolösning är mer fördelaktig framför en tunnellsöning. Detta bland annat med anledning av projektets omfattning samt behovet av en trafikomledning under en lång tid.

För inspiration till hur en bro över fjärden skulle kunna upplevas, se vy över Munksjöbron i Jönköping, bild 4.



Bild 4 Vy över Munksjöbron i Jönköping. Foto: Hampus Svensson, Ramböll

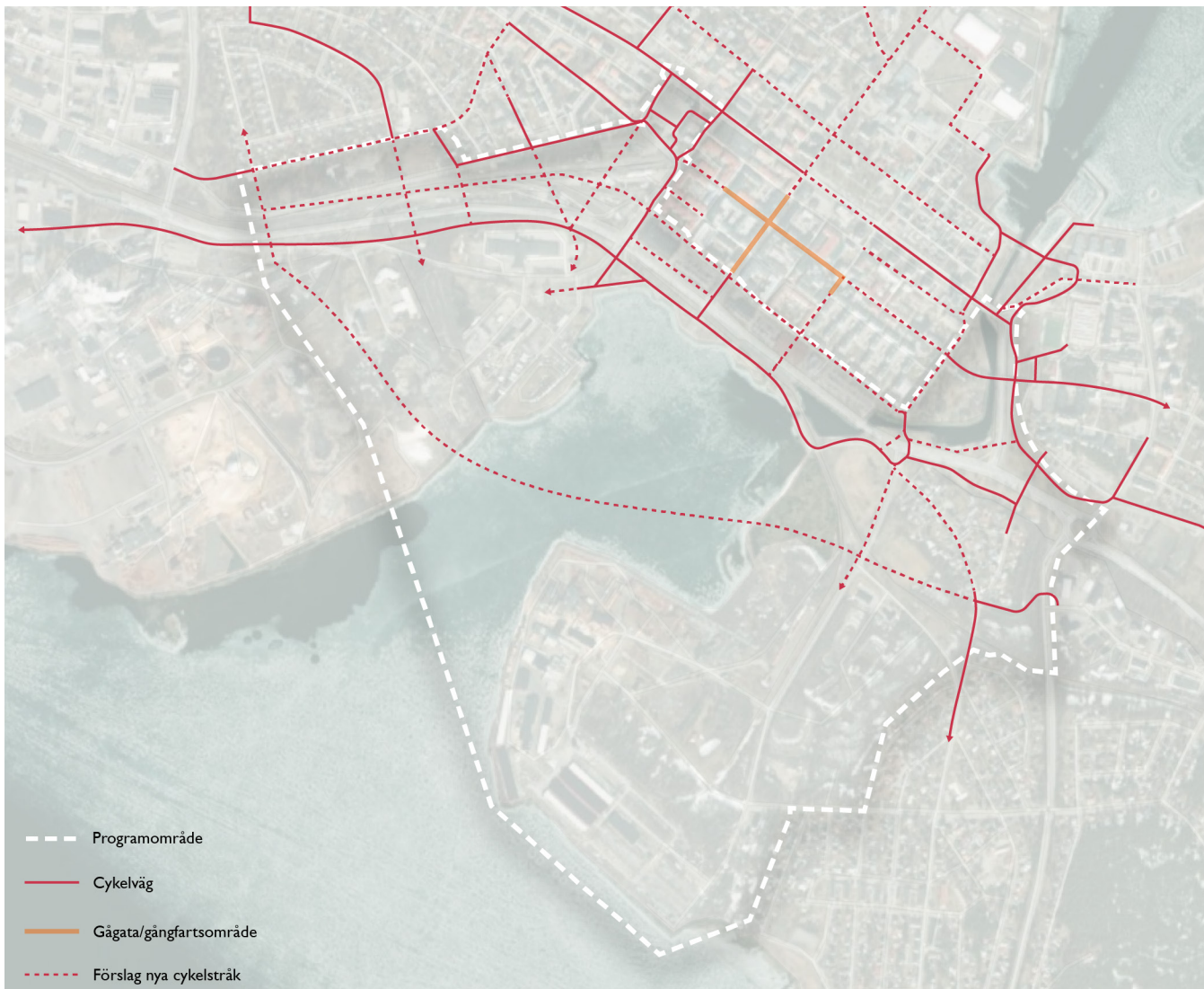


Bild 5 Planprogrammets gång- och cykelstråk.

Gående och cyklister

En central del i att skapa en attraktiv och livskraftig stadsdel är att främja hållbara transportsätt. Att lyfta gång- och cykeltrafik genom att skapa goda förbindelser mellan stadsdelar är en av åtgärderna som möjliggör den hållbara mobiliteten.

Gång- och cykelvägnätet kompletteras både med de stråk som redan finns som förslag i kommunens handlingsprogram för gång och cykel men även med nya stråk. Ett nytt gång- och cykelstråk föreslås på den nya länken över Sörfjärden. Några nya stråk föreslås sedan inom det befintliga bangårdsområdet.

Dessa kommer att behöva justeras utifrån bebyggelsestrukturen. Det viktiga är dock att behålla förslaget intention om att skapa ett rutnät som liknar det centrala rutnätet och hålla maskstorleken för huvudstråken nere. Stråken som visas i bild 5 behöver inte i alla lägen vara separerade gång- och cykelstråk utan kan på vissa gator vara exempelvis cykling i blandtrafik. Fyra gång- och cykelstråk planeras mellan centrum och Södra hamn och minst tre stråk behöver fortsätta över/under Timmerleden (väg 506) och järnvägen till området på Västra kajen. Hur dessa sedan fortsätter inom området Västra kajen behöver utvecklas parallellt med områdets utformning. Befintlig planfri gång- och cykelpassage mellan sjukhuset och Strömsborg behöver fortsatt finnas. Alla passager med järnvägen blir planfria.

En ny väglänk med bro över Sörfjärden skapar goda förutsättningar för ökad trafiksäkerhet både för de gående och cyklister som färdas på den nya korsningsfria länken och även längs eller över den befintliga Timmerleden (väg 506). Troligtvis kommer många att välja att gå eller cykla längs stranden på den nya stadsgatan i stället för att välja bron men det är bra att redan i planeringen ta höjd för möjligt utrymme för gående och cyklister på bron.

Att skapa en tillgänglig och säker trafikmiljö kan handla om många olika former av insatser och målsättningen bör vara att minska risken för allvarliga konsekvenser om/när en olycka ändå inträffar. Låg hastighet är den enskilt viktigaste parametern för att höja trafiksäkerheten, speciellt i urbana miljöer där hela paletten av trafikslag ska samsas. Genom att leda genomfartstrafiken över bron kan hastigheten på den befintliga Timmerleden (väg 506) sänkas. I dagsläget bjuder vägens utformning in till relativt höga hastig-

heter. Det är därför viktigt att utformningen anpassas till den sänkta hastigheten för att få förväntade säkerhetseffekter.

Med minskade biltrafikflöden, sänkt hastighet och utformning som prioriterar oskyddade trafikanter kommer framkomligheten för gående och cyklister som vill korsa Timmerleden (väg 506) att bli betydligt bättre än i dag.

Kollektivtrafik

I dagsläget finns ingen persontrafik på järnväg inom kommunen men den planerade Norrbotniabanan och ett centralt placerat resecentrum kommer ha stor betydelse för Piteborna och skapa en ny och mer hållbar möjlighet att arbetspendla exempelvis till Luleå och Skellefteå. I det nya resecentrumet kommer även både regional och lokal busstrafik att samlas, vilket möjliggör för multimodala resor.

Säkra och attraktiva cykelparkeringar behöver finnas i direkt anslutning till resecentrum och möjlighet att ta med sig cykeln på både buss och tåg bör utredas. Att det erbjuds ett varierat utbud av delade mobilitetstjänster i anslutning till resecentrum är också en viktig del i att uppmuntra hållbara resor och möjliggöra multimodala färd sätt.

För centrala Piteå är det viktigt att minska mängden biltrafik. Här kan *Mobility Management* i anslutning till resecentrum vara ett redskap. Det handlar om att påverka efterfrågan i stället för utbudet. Centralt är "mjuka" åtgärder som innefattar kommunikation, information, organisering/samordning av tjänster vilket kan öka effektiviteten av "hårda" åtgärder. Syftet är att främja hållbara transporter genom att förändra resenärers attityder och beteenden.



Bild 6 Planprogrammets kollektivtrafikstråk i form av busslinjer och järnväg/resecentrum.

Vid val av mobilitetsåtgärder för resecentrum är bland annat följande aspekter viktiga:

- Åtgärdernas förväntade effekt
- Olika åtgärder riktade mot olika målgrupper
- Trygghet och säkerhet
- Uppföljning åtgärdernas verkliga effekter

Verksamheterna på båda sidor Sörfjärden saknar idag bussförbindelser och det behöver ses över hur dessa kan kopplas på ett bra sätt till det lokala busslinjenätet.



Bild 7 Planprogrammets övergripande väglänk över Sörfjärden samt huvudgator.

Biltrafik

Timmerleden (väg 506) skapar i sin befintliga dragning en barriäreffekt, en stor bullerkälla och bidrar till att kommunen riskerar att inte uppfylla kommande luftkvalitetsnormer enligt de nya EU-direktiven. Dessa fakta ligger till grund för förslaget att skapa

en ny väglänk över Sörfjärden med syfte att leda om genomfartstrafiken som i dagsläget går på Timmerleden (väg 506) och även till viss del Sundsgatan. Timmerledens (väg 506) befintliga sträckning genom centrala Piteå blir kvar, men görs om till en stadsgata

med utformning som bidrar till ökad trafiksäkerhet för såväl gående och cyklister som bilister. Mindre trafik på Timmerleden (väg 506) innebär lägre bullernivåer och bättre luftkvalitet jämfört med dagens situation för boende i närområdet. Vidare möjliggör en omdragning även en smalare gatusektion, det vill säga att ytor som idag är kopplade till vägens funktion frigörs, vilket öppnar upp möjligheter för ny bebyggelse i området och genom det förlänga centrum och koppla ihop staden med vattnet. I det övergripande gatunätet kommer Bryggargatan ta över Västergatans funktion som huvudlänk mellan Norra Ringen och Timmerleden (bild 7).

Vilka effekter en ny väglänk och broförbindelse över Sörfjärden skulle ha på trafiken i centrala Piteå har studerats i en trafikanalys (WSP, 2024). Trafikanalysen har genomförts med hjälp av kommunens trafikmodell Visum. Den kan simulera och beräkna effekten av olika förändringar i trafikinätet. Trafikanalysen visar att en ny väglänk över Sörfjärden skulle ge en markant effekt på Piteås centrala trafiksystem jämfört med framtidsflöden utan den nya väglänken. Cirka 10 000 fordon per dygn skulle enligt simuleringen flyttas över till den nya länken, varav den största delen kommer från befintliga Timmerleden (väg 506). Genomfartstrafiken får med den nya väglänken en korsningsfri sträcka över Sörfjärden vilket bidrar till både ökad framkomlighet och ökad trafiksäkerhet.

Samtidigt som omdragningen av Timmerleden (väg 506) öppnar upp för potentiella fördelar är det viktigt att notera att konsekvenserna av en sådan åtgärd ännu inte är fullständigt utredda. Bullernivån i centrum minskar och gynnar speciellt dem som bor nära Timmerleden (väg 506), men bron över Sörfjärden tillkommer som en ny bullerkälla. Den nya väglänken

går inte igenom utpekade natur- eller kulturområden, men kommer oundvikligen påverka fjärdens naturliv samt landskapsbilden. Dessa konsekvenser behöver utredas närmare i kommande detaljplaneprocesser för att säkerställa att beslutet gynnar både miljön och samhället på lång sikt.

Parkering

Utbud, avgifter, lokalisering och utformning av parkeringar har ett stort genomslag på bilanvändningen. Därför behöver parkering behandlas integrerat i den fortsatta planeringen av området. De mål som kommunen har kring färdmedelfördelning, utveckling av stadens centrum, satsningar på kollektivtrafik och ökad hållbarhet är inte möjliga att förverkliga utan en genomtänkt parkeringsstrategi som är integrerad med den fysiska planeringen av området.

För att uppmuntra hållbara färdmedel samt bidra till ett mer effektivt användande av centralt belägen mark föreslås parkeringsfrågan, tillsammans med mobilitetsfrågan, utredas vidare. Hur stor del av de parkeringsytor som tas i anspråk behöver ersättas? Vilka parkeringsfunktioner kan samnyttjas? Vilka parkeringsytor kan samlas i ett parkerings- eller mobilitetshus och var bör det lokaliseras? Hur kan utbud, avgifter, lokalisering och utformning av parkeringar bidra till minskad bilanvändning?

För tillkommande bostäder och verksamheter behöver kommunens parkeringsnorm tillämpas men reducering kan göras genom gröna parkeringsköp och/eller samnyttjande. I vanliga fall är det upp till entreprenören att ta initiativet till gröna parkeringsköp, men det är också möjligt för kommunen att ställa kravet, exempelvis som krav i markanvisning.

Tema: Stråk och kopplingar

Tydliga siktlinjer och stråk för oskyddade trafikanter behöver finnas för att koppla ihop Sörfjärden med staden.

Social hållbarhet är en viktig aspekt i utformningen av programområdet. I likhet med Piteå kommuns Plan

för hållbarhet (2015) och visionen om ett Piteå för alla – är det av stor vikt att alla invånare och besökare kan röra sig i staden på lika villkor och känna sig trygga. Genom tydliga kopplingar, god överblickbarhet och orienterbarhet samt obrutna siktlinjer kan såväl läsbarhet av stadsrummet som trygghet främjas. Det i



Bild 8 Programområdets stråk och kopplingar för oskyddade trafikanter, stråk mot Sörfjärden från centrum är numererade.

sin tur skapar närhet och mer välanvända stråk, vilket i förlängningen ger attraktiva offentliga miljöer där människor möts och den sociala hållbarheten kan stärkas. Med dessa insatser kan även barriäreffekterna av vägar och järnväg minska i stadskärnan.

I likhet med *Solander Ring* pekar planprogrammet ut fyra passager/stråk som löper mellan Sörfjärden och stadskärnan genom järnvägen (bild 8).

1. Den första ligger i östra delen i anslutning till resecentrum i Västergatans förlängning.
2. Den andra i Uddmansgatans förlängning.
3. Den tredje finns i Kyrkbogatans förlängning och löper över det som i dag är en matvarubutik. Detta innebär inte att verksamheten ska flytta, men visar på en möjlighet till att förlänga stråket vidare ut mot Timmerleden (väg 506) och järnvägen om fastigheten i framtiden skulle stå till förfogande.
4. Den fjärde och östligaste passagen finns i Trädgårdsgatans förlängning och knyter samman grönstråket som löper runt programområdet med Sörfjärden.

Bild 8 visar också fler passager och stråk som anses lämpliga för att koppla ihop staden. Vissa av dessa finns i dagsläget och är viktiga att behålla även i framtiden, till exempel den planfria gång- och cykelpassagen under Timmerleden (väg 506) mellan sjukhuset och Strömsborg.

Det är ännu inte beslutat hur passager för oskyddade trafikanter genom järnvägen kommer att ske. Det kan röra sig om broar eller tunnlar eller båda delarna. Frågan utreds och diskuteras gemensamt av kommunen och Trafikverket. Passagen ska dock inte

enbart ses som en del av infrastrukturen utan innehålla egna upplevelsevärden. Här finns möjlighet att arbeta med olika fysiska element för att forma inkluderande offentliga miljöer som kan ses som nya entréer mellan stadsdelarna eller som landmärken med egna starka arkitektoniska uttryck. Det kan till exempel röra sig om extra breda tunnlar som fungerar som marknadsgator under sommaren, eller broar med solterrasser eller fågelskådarplatser. Det är avgörande för den hållbara mobiliteten i staden att passagerna också utformas tillgängligt för såväl gående som cyklister med fokus på lämpliga lutningar, materialval, ljusinsläpp, belysning med mera.

Allt detta ska stärka kopplingen mellan vattnet, programområdet och övriga stadskärnan då syftet bland annat är att göra Sörfjärden med dess vatten och gröna stråk till stadskärnans huvudsakliga offentliga plats året om. En förutsättning är dock att väl avvägda och väl utformade insatser genomförs, exempelvis ska siktlinjerna som löper mellan stadskärnan och vattnet tydliggöras. Därtill är omvandlingen av Timmerleden (väg 506) från huvudled till stadsgata en förutsättning för att minska barriäreffekten och minska den upplevda distansen mellan vattnet och staden. Barriäreffekten och nyttjandet av stråk och passager påverkas även av avstånden mellan passagera. Dessa bör upprepas med inte alltför långa mellanrum.



Bild 9 Illustration som visar ett exempel på passage över järnvägen.
Bildkälla: European I 7, Solander Ring.



Bild 10 Illustration som visar ett exempel på grångtunnel under järnvägen.
Bildkälla: European I 7, Reclaiming territories.

Tema: Gröna värden

Grönområden är väsentliga för att hantera klimatrelaterade risker. Befintliga grönområden ska därför bevaras och grönstrukturen inom hela området ska utvecklas. Den biologiska mångfalden måste stärkas, inte minst på grund av att detta är ett sätt att

skapa resiliens mot klimatförändringarna. Här finns goda förutsättningar att stärka Piteås identitet ytterligare genom att medvetet anlägga växtlighet som tillhör den norrbottniska floran. Likt förslaget i *Solander Ring*, (bilaga 1) skapas ett grönt sammanhängande stråk som löper från Sörfjärden, längs Södra

hamn, via Trädgårdsgatan, Sundsgatan, förlängningen av Bryggargatan och ner mot vattnet igen. Sträckningen sammanfaller med spåren av den ursprungliga ö som utgjorde Piteå och omfamnar den gamla stadskärnan (bild 11). Samtidigt är detta tänkt att bli ett urbant ekosystem, och ett pollinatörsstråk, som sammanfogar nya och gamla strukturer. Det fylls av befintliga och nya parker, trädgårdar samt natur- och grönytor som ytterligare förstärker kopplingen mellan stadskärnan och Sörfjärden. Stråket ska upplevas tillgängligt för alla. Det ska vara stadskärnans huvudsakliga offentliga rum med attraktiva vistelseplatser för både människor och djur, oavsett årstid.

Västra kajen utgörs i grunden av ett större grönområde som fylls med aktiviteter och övrigt innehåll. Här finns möjlighet att nyttja de gröna värdena till såväl rekreation som idrott. Strandpromenaden längs Södra hamn utökas och förbättras, här kan en mindre markutfyllnad bli aktuell för att höja kvaliteten och omfattningen på området. I den östra delen av programområdet omvandlas grönområdet och markutfyllnaden närmast vattnet till en naturpark. Vistelse i miljön kommer fortsatt att vara möjlig, men begränsad tillgång till området kommer bli en realitet på grund av ny bro och vägdragning, samt de översvämningsrisker som finns.

För att grönområden ska vara så rekreativa platser som möjligt är ljudmiljön viktig. Buller är ett stort hälsoproblem i våra stadsmiljöer. Därför kan det behövas bullerdämpande insatser kring Sörfjärden både vad gäller järnvägen, vägstrukturen och den nya bron. Likt övriga delar av programförslaget behöver ovanstående föregås av dialog och utredningar för att säkerställa en så bra lösning som möjligt för såväl delar av som hela stråket, under alla årstider.



Bild 11 Programområdets park- och naturområden samt markutfyllnad.

Tema: Bebyggelse och markanvändning

Norrbotniabanan kommer att medföra betydande förändringar i stadsstrukturen i Piteå. Markområden kommer att frigöras från sina nuvarande ändamål, medan andra kommer att anpassas till järnvägens behov. Ett exempel är etableringen av resecentrum

vid korsningen Västergatan/Timmerleden (väg 506) som skapar en sammanslagning av tåg- och busstrafik, vilket resulterar i att busstationen flyttas från nuvarande plats vid Sundsgatan och frigör ett helt kvarter mitt på Västermalm. Norrbotniabanan aktualiserar även behovet av att flytta godsbangården till ett min-

dre störningskänsligt läge utanför Piteå. Detta är en förutsättning för utvecklingsförslaget och en utredning kommer att ske i kommande process.

Godsbangården utgör idag en stor barriär i staden och frigörandet av ytan innebär att omkringliggande stadsdelar och stadskärnan kan växa ihop genom utvecklingen av Västermalm. Här öppnas också en möjlighet upp för att öka invånarantalet genom att skapa nya varierande boendemiljöer och upplåtelseformer i linje med kommunens bostadsförsörjningsprogram (Piteå, 2023).

Tack vare den nya vägförbindelsen över Sörfjärden kan Timmerledens funktion och karaktär förändras till stadsgata, vilket även möjliggör ny bostadsbebyggelse mot Sörfjärden.

I enlighet med Riktlinjer för bebyggelse i Piteå Centrum ska stadsutvecklingen följa Piteås historiska bebyggelseprincip av en småskalig rutnätsstad, men med moderna inslag av större skala (Piteå, 2022). Ett av planprogrammets syften är bland annat att möjliggöra upp till 1000 nya bostäder i stadskärnan. Om det är en möjlig eller lämplig omfattning i relation till täthet, grönska, klimatanpassning och stadsmässighet behöver studeras mer i detalj i efterföljande skede av stadsutvecklingsprocessen. Förtätningen ska däremot inte enbart utgöras av bostäder utan av en blandstad med inslag av exempelvis verksamheter, offentlig och kommersiell service och publika mötesplatser. I takt med att Sörfjärden utvecklas och nya bostäder byggs kommer behovet av utbildningsplatser i stadskärnan också att växa. Behovet av skola och/eller förskola behöver tillgodoses inom programområdet och utredas vidare i efterföljande process.

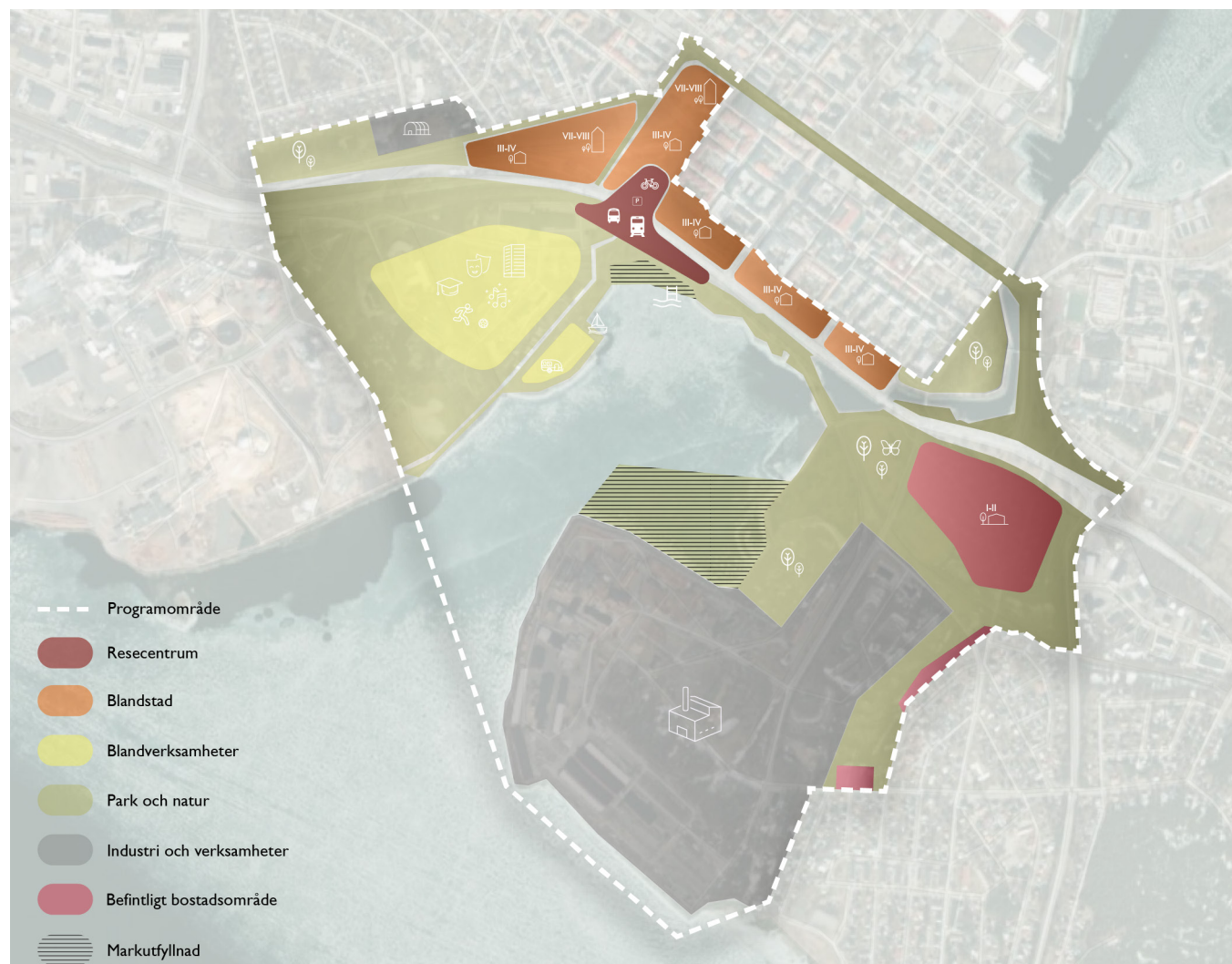


Bild 12 Markanvändning inom programområdet, ikonerna visar olika typer av markanvändning som kan vara möjlig på områdena.

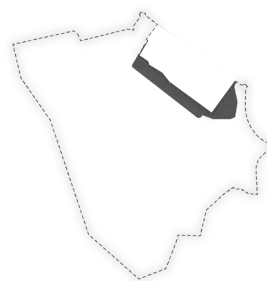
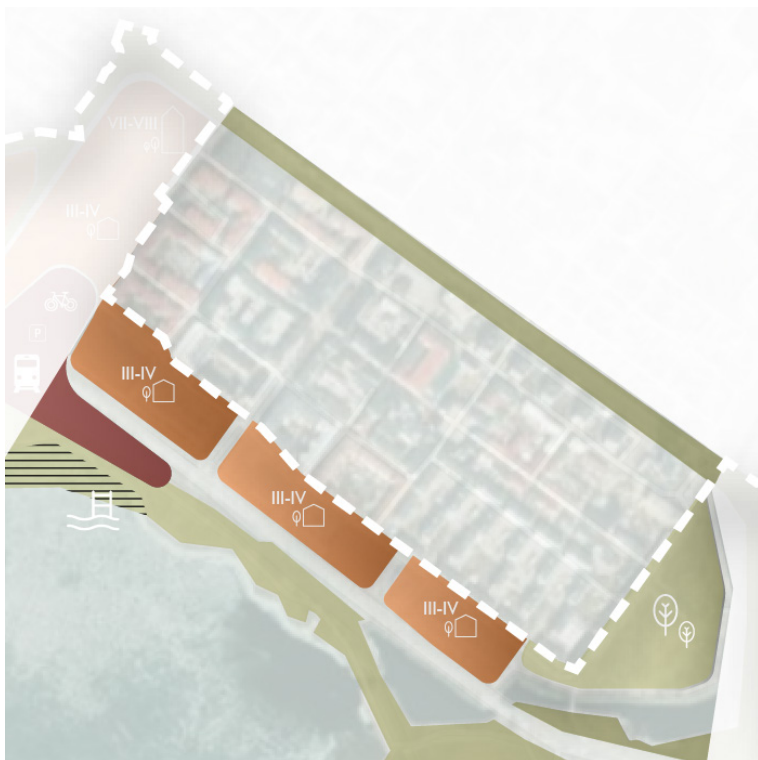


Bild 13 Markanvändning på Häggholmen. Romerska siffror anger våningsantal på bebyggelsen.

Häggholmen

Häggholmen är en av Piteås äldsta stadsdelar där i synnerhet de småskaliga miljöerna kring Storgatan, Uddmansgatan och Rådhusorget har högt bevarandevärde (Piteå, 2022). Längs Timmerleden (väg 506) finns en varierad bebyggelse från mitten av förra seklet och framåt. Den utgörs av både flerbostadsbebyggelse, verksamheter och markparkeringar. Förutsättningarna är goda att genom förtätning bidra till att minska barriäreffekter i omformandet av befintliga Timmerleden (506) till en ny stadsgata på gående och cyklisters villkor. Detta sker företrädesvis genom lägre till- och påbyggnader i befintliga kvarter (bild 13). Nybyggnad

tion kan ske på lämpliga platser med anpassning till skala och rutnätsplan. Förtätningen kan även bidra till att skapa en ny årsring på Häggholmen med mervärden som publika mötesplatser och arkitektoniska värden. För att säkerställa kopplingen till Södra hamn och Sörfjärden är det viktigt att tydliga siktlinjer mellan stadskärnan och vattnet behålls och inte byggs för. Likt för övriga delar av programområdet så behöver detta föregås av dialog och mer ingående studier av vad som är möjligt och lämpligt att uppföra på Häggholmen.

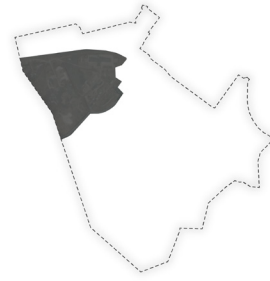
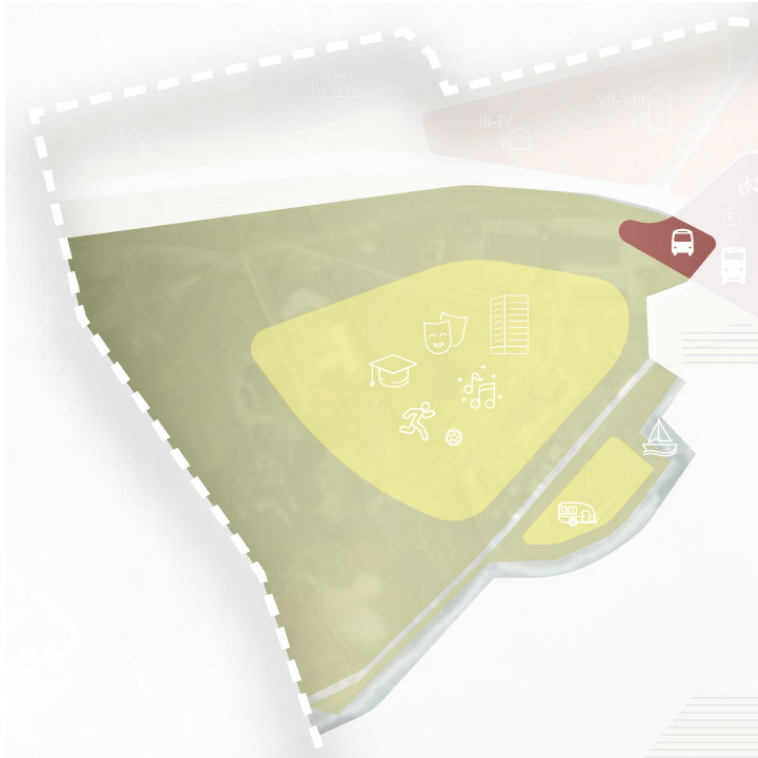


Bild 14 Markanvändning på västra kajen. Ikonerna visar olika typer av möjlig markanvändning.

Västra kajen

Västra kajen utgörs i grunden av ett stort vattennära grönområde som fylls med aktivitet och innehåll. Platsen erbjuder en unik möjlighet att experimentera med olika typer av markanvändning, både temporär och permanent, året om. Det ger goda förutsättningar till att möta Piteås stora säsongvariation med toppar i evenemang och aktiviteter som lockar ett stort antal besökare och dalar då det är tämligen lugnt. Här finns även utrymme för flexibilitet kopplat till kulturella och kreativa näringar, utbildning, idrott och rekreation samt olika typer av evenemang. Mark- och vattenområdet vävs samman till en naturlig plats

för såväl vinter- som sommar- aktiviteter. Under vintertid kan även stadens stråk förlängas ut på isen med promenad-, skridsko- och skidspår. Marinan utvecklas och potentialen är god för ytterligare hotell som kan möta behovet av övernattnig vid områdets olika evenemang och aktiviteter. Här finns möjlighet att erbjuda panoramavyer över vattnet och staden!

Västra kajen har alla förutsättningar att bli ett populärt besöksmål, så även för långväga besökare som erbjuds möjlighet till ett hållbart resande tack vare närheten till resecentrum. Utvecklingen behöver dock föregås av mer detaljerade studier och dialog

med näringsliv, civilsamhälle och allmänhet för att uppnå planprogrammets vision. Inte minst för att förändringarna föranleder att vissa av dagens markanvändningar inte längre kan pågå, exempelvis behöver snöupplaget flyttas till en annan del av staden. Det är heller inte klarlagt om räddningstjänsten kommer vara kvar i sina lokaler. Vidare behöver den föreslagna bron över Sörfjärden planeras i relation till befintliga och kommande verksamheter. Samtidigt behöver det finnas en medvetenhet om att bron och den nya väglänken kommer innebära en ökad störning för vissa områden.

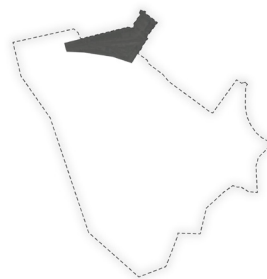
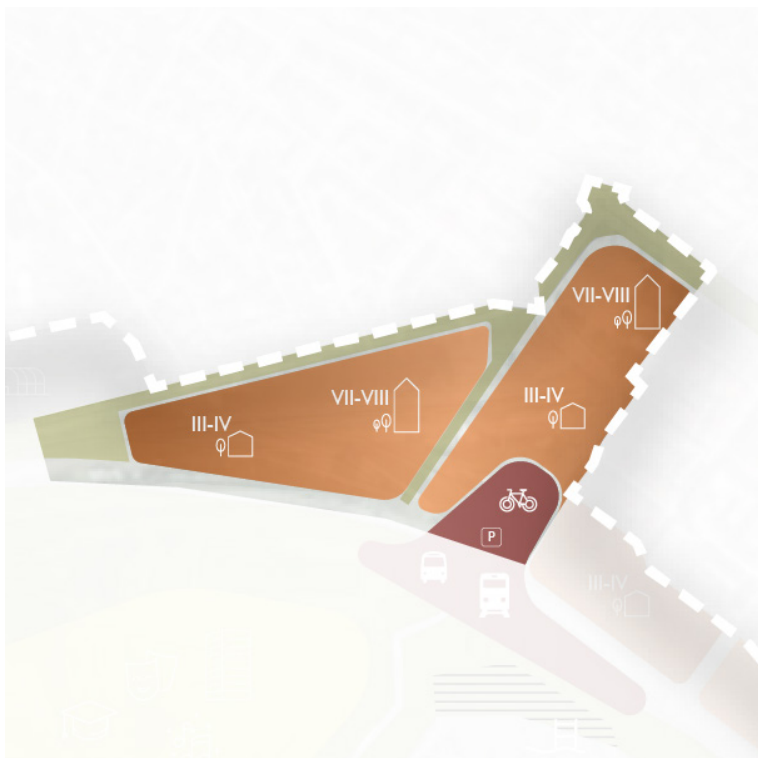


Bild 15 Markanvändning Västermalm. Romerska siffror anger våningsantal på bebyggelsen.

Västermalm

I enlighet med *Solander Ring* (bilaga 1) utvecklas Västermalm till en livlig blandstad med ett stadsmässigt uttryck. Stadsdelen blir en förlängning av stadskärnan i anslutning till resecentrum. Här finns möjlighet till en mer hållbar vardag med direkt närhet till kollektivtrafik, stadsliv och rekreation. Bebyggelsen ska i huvudsak uppgå till högst fyra våningar, men enligt Riktlinjer för bebyggelsen i Piteå Centrum (2022) finns här även goda förutsättningar för en högre skala, tio våningar och uppåt och gärna i kluster (bild 15). Utgångspunkten för utvecklingen av Västermalm ska vila i rutnätsstadens principer och med hänsyn till

kulturhistoriska och gröna värden. Den gamla gods-bangården ska vara läsbar i stadsmiljön och väl valda delar, så som räls, riktningar och byggnader, kan med fördel vävas in i den nya bebyggelsen. Genom att förlänga gator som Härdargatan, Krangatan och Bäckgatan i väst och Bryggargatan norr om bangården skapas naturliga flöden i och genom det nya området.

När Västermalm förtätas och hårdgörs måste också stor hänsyn tas till olika typer av klimatanpassningar. Tätheten får inte ske på bekostnad av grönskan och dess inneboende ekosystemtjänster. En viktig del av

detta är hanteringen av dagvatten, som också kan bidra till positiva gestaltungsinslag i staden.



Bild 16 Markanvändning vid sågverket/Lövholmen. Ikonerna visar olika typer av möjlig markanvändning.

Sågverket och Lövholmen

En stor del av programområdet utgörs av befintliga och kommande verksamhets- och industriområden. Sågverket behåller sin verksamhet och koppling till järnvägen, vilket kommer behandlas vidare i Trafikverkets järnvägsplan och i samtal med kommunen (bild 16). Något längre öster ut på Lövholmen byggs just nu ett nytt verksamhetsområde, vilket innebär att snöupplaget flyttas till en annan plats i staden. Det är viktigt att dessa företag får fortsätta verka och utvecklas. Hur denna del av programområdet kan kopplas till den nya väglänken över Sörfjär-

den kommer utredas vidare i efterföljande process. Samma gäller den nya bron med eventuell nödvändig markutfyllnad ut i Sörfjärden.

I områdets östligaste del finns ett grönområde som buffert mot angränsande bebyggelse, men även ett stråk med befintlig bostadsbebyggelse och ett område planlagt för bostäder. Här är närheten till eventuellt störande verksamheter viktigt att ta hänsyn till vid framtida exploatering.

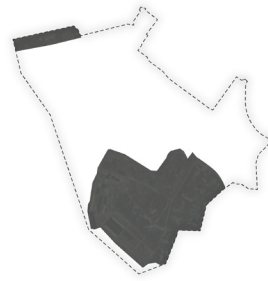


Bild 17 Markanvändning norr om bangården i Västermalm. Ikonerna visar olika typer av möjlig markanvändning.

Verksamhetsområde norr om bangården

Norr om bangården i Västermalm, intill Bergviksvägen, finns ett mindre verksamhetsområde som enligt gällande detaljplan lämpar sig för icke störande verksamhet (bild 17). I och med bangårdens upphörande finns här goda möjligheter att väva samman området med den nya blandstaden och övriga omkringliggande stadsdelar.

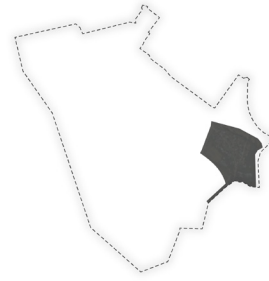


Bild 18 Markanvändning på Strömsborg och Klubbgården. Romerska siffror anger våningsantal på bebyggelsen.

Strömsborg och Klubbgården

För Strömsborg och en mindre del av Klubbgården med sin villabebyggelse föreslås ingen förändring (bild 18). Det som är avgörande för att dessa områden ska kunna fortsätta vara goda boendemiljöer är att insatser kopplade till såväl järnvägen och bron som vägstrukturer sker för att minska bullerstörning och risker. Därtill behöver en koppling finnas för gående och cyklister mellan Strömsborg, Klubbgården och Sörfjärden, men även omkringliggande stadsdelar. Detta för att främja inkludering i stadskärnan och möjlighet till en gen och hållbar förflyttning. Ströms-

borg riskerar annars att bli omringad av större barriärer, avskilt från övriga stadsdelar likt en ö. Dialog och utredningar behöver ske i kommande stadsutvecklingsprocess samt i järnvägsplanen.

3 Konsekvenser och utredningsbehov

För att kunna vidareutveckla planprogrammet till mer genomförandeinriktade detaljplaner kommer flera olika analyser och utredningar behöva genomföras. Utvecklingens konsekvenser behöver också utredas vidare för att planläggningen ska bli så hållbar som möjligt. Nedan listas rekommenderade utredningar med mera som bör genomföras under kommande stadsutvecklings- och detaljplaneprocesser. Behovet av utredningar kan komma att ändras i takt med att planläggningen fortskrider. Fokus ligger på att skapa en hållbar utveckling med Agenda 2030 och kommunens övriga hållbarhetsmål i sikte. Avsnittet innehåller även en översiktlig beskrivning av miljökonsekvenser och kan tjäna som inspel till efterföljande strategisk miljöbedömning.

Översiktlig beskrivning av miljöpåverkan och konsekvenser

Planprogrammet visar kommunens viljeriktning och beskriver hur programområdet skulle kunna utvecklas i framtiden. Den preliminära bedömningen är att genomförande av planprogrammet kan riskera att medföra betydande miljöpåverkan. Eftersom många frågor är fortsatt oklara, exempelvis järnvägens exakta dragning och omfattning, flytt av godsbangård och väglänk med bro över Sörfjärden behöver programmet ses som en vision. Därför är bedömningen att det i nuläget inte är lämpligt eller möjligt att genomföra en strategisk miljöbedömning med tillhörande miljökonsekvensbeskrivning (MKB) enligt miljöbalkens 6 kap 11 §. Däremot har det på en övergripande nivå genomförts en översiktlig beskrivning av vilka miljöaspekter som kan komma att påverkas, dess möjliga konsekvenser samt vad som behöver utredas vidare i efterföljande planprocesser. Som underlag har samma

utredningar nyttjats som för planprogrammet, vilka redovisas i bilaga I. Därtill har information inhämtats från bland annat Länsstyrelsen Norrbotten. Inga frågor som rör den sociala hållbarheten har ingått i denna beskrivning då fokus legat på miljöfrågor.

För att beskriva ovanstående har programförslaget ställts emot ett nollalternativ. Nollalternativet är ett "framskrivet nuläge" och ska beskriva hur det nuvarande tillståndet i miljön förväntas förändras i framtiden om planen eller programmet inte antas och genomförs.

Nollalternativet förutsätter följande:

- Järnvägen byggs ut inklusive en järnvägsstation, antal spår är ovissa.
- Antal passager under/genom järnvägen är ovissa.
- Timmerleden (väg 506) fortsätter att vara en genomfartsled, ingen väglänk med bro byggs och ingen markutfyllnad i Sörfjärden genomförs.
- Busstationen ligger kvar på sin nuvarande plats.
- Godsbangården ligger kvar på sin nuvarande plats.
- Västra Kajen, Södra hamn och Sörfjärden används som idag.
- Inga riktade insatser för att främja biologisk mångfald och gröna (spridnings)korridorer för flora och fauna. Inget sammankopplat grönstråk.
- Ingen sanering av mark genomförs.

<p>+ Positivt</p> <p>- Negativt</p> <p>○ Ingen eller liten positiv/negativ påverkan</p>	<p>Nollalternativ</p>	<p>Programförslag</p>
<p>Markföroreningar</p>	<p>- Inom området finns varierande markföroreningar och föroreningsgrad. Generellt kommer ingen mark inom området att hanteras eller saneras, vilket inte bidrar till miljömålet om giftfri miljö.</p> <p>+ För det nya bostadsområdet på Lövholmen intill vattnet kommer det krävas utredningar för att avgöra eventuell föroreningsgrad. I samband med exploatering kan det krävas marksaneringar.</p>	<p>○ Inom området finns det markutfyllnader där jordmassans innehåll är oklar och det behövs därför fler mätningar för att avgöra mer exakta förhållanden innan exploatering eller detaljplanering.</p> <p>- Inom området finns varierande markföroreningar och föroreningsgrad. Markföroreningar från tidigare deponi, industrier och tågverksamhet pekas speciellt ut. Ny bebyggelse kan röra upp föroreningar och bidra till att dessa sprids.</p> <p>+ Saneringar och borttagning av förorenade massor kommer bli aktuellt, vilket kan främja miljömålet om giftfri miljö</p>
<p>Sulfidjordar</p>	<p>+ Inga sulfidjordar påverkas därför minskar risken för negativ påverkan på mark och vatten.</p>	<p>- Schaktning i sulfidjordar innebär en risk för föroreningar i mark och vatten.</p> <p>- Pålning har utpekats som en lämplig grundsättning i vissa delar av området. Sulfidjordar påverkar dock pålarnas livslängd, vilket bör inkluderas i byggnaders livscykelanalyser.</p>
<p>Buller</p>	<p>- Järnvägen byggs ut. Omfattning och exakt dragning ännu inte beslutad. Norrbotniabanan är byggd för att klara fler tåg med tyngre laster i högre hastigheter och kan därför komma att ge ökad buller- och vibrationspåverkan. Utredning krävs för att fastställa påverkan och var det behöver göras förbättrande åtgärder.</p> <p>- Timmerleden (väg 506) kvarstår som genomfartsled. Andel invånare som är störda av fordonsbuller i de centrala delarna av Piteå är upp mot 40 % och har ökat de senaste åren. Om trafiken generellt fortsätter att öka så kommer fler att störas av fordonsbuller.</p>	<p>- Järnvägen byggs ut. På en sträcka öster om Munksundsvägen kan det bli en rockad mellan järnväg och väg vilket innebär en ändrad ljudbild för bostäderna i Strömsborg och Klubbgården. Norrbotniabanan byggs för att klara fler tåg med tyngre laster i högre hastigheter och kan därför komma att ge ökad buller- och vibrationspåverkan. Utredning krävs för att fastställa påverkan och var det behöver göras förbättrande åtgärder. Detta gäller hela sträckan genom tätorten.</p> <p>- Den nya väglänken utgör en ny vägbullerkälla nära bostäder i Strömsborg och Klubbgården samtidigt som järnvägsbullerkällan flyttas. Utredning krävs för att fastställa påverkan och var det behöver göras förbättrande åtgärder.</p> <p>+ Timmerledens (väg 506) genomfartstrafik flyttas till ny väglänk över Sörfjärden. Det innebär en förbättrad ljudmiljö för stadskärnan, speciellt längs Timmerleden (väg 506).</p>

<p>⊕ Positivt</p> <p>⊖ Negativt</p> <p>○ Ingen eller liten positiv/negativ påverkan</p>	<p>Nollalternativ</p>	<p>Programförslag</p>
<p>Buller</p>	<p>○ Förslaget blandstad med 1 000 bostäder samt verksamheter längs Timmerleden och på bangårdsområdet är inte möjligt i nollalternativet. Endast några mindre områden tillkommer i centrum, vilka ger begränsad trafikökning och därmed liten påverkan på buller.</p>	<p>○ Förslaget blandstad med 1 000 bostäder samt verksamheter byggs längs Timmerleden och på bangårdsområdet vilket kommer att ge ökning i trafiken och därmed kan den påverka ljudmiljön. Biltrafiken går dock att minimera genom fokus på hållbara transporter</p>
<p>Luftföroreningar</p>	<p>⊖ Luftkvalitetsberäkningar har utförts, resultaten för partiklar PM10 visar att halterna överskrider MKN för alla undersökta gaturum i dagsläget. Om EU kommissionens förslag på sänkta gränsvärden vinner laga kraft kommer det bli ännu svårare att uppnå god luftkvalitet i centrala Piteå. Här krävs åtgärder.</p> <p>○ Luftkvalitetsberäkningar visar att halter för kväveoxid (NO₂) överskrider inte idag. Med den generella ökningen i trafiken kan värdena höjas men om elektrifieringen av trafiken i Piteå fortsätter ger det minskande bidrag till NO₂ i urbana miljöer</p> <p>○ Förslaget blandstad med 1 000 bostäder och verksamheter längs Timmerleden och på bangårdsområdet är inte möjligt i nollalternativet. Endast några mindre områden tillkommer i centrum, vilka ger begränsad trafikökning och därmed liten påverkan på luftkvaliteten</p>	<p>⊕ Att flytta cirka 10 000 fordon per dygn från centrum till en bro över Sörfjärden skulle innebära positiva förändringar gällande PM10 halter i centrum, speciellt vid Timmerleden (väg 506).</p> <p>○ Den nya väglänken utgör en ny källa för luftföroreningar men i områdena runt den finns varken lika tät bebyggelse eller lika många personer som rör sig i jämförelse med stadskärnan. Dock kommer luftkvaliteten kunna försämrats något i de bostadsområden som ligger närmast den nya väglänken.</p> <p>○ Om beräknad trafik flyttas från Timmerleden (506) till en ny bro, och med utgångspunkt i den framtida trafikens stadigt minskande bidrag till NO₂ i urbana miljöer kommer NO₂ värdena att minska i centrum och inte överskrida MKN på den nya bron.</p> <p>○ Förslaget blandstad med 1 000 bostäder samt verksamheter byggs längs Timmerleden (väg 506) och på bangårdsområdet vilket kommer att ge ökning i trafiken och därmed kan den påverka luftkvaliteten. Biltrafiken går dock att minimera genom fokus på hållbara transporter.</p>
<p>Vatten</p>	<p>⊕ Sörfjärden förblir orörd.</p> <p>⊖ Risker finns för fortsatta föroreningar av grundvattnet då markföroreningar inte saneras.</p>	<p>⊖ Schaktning av sulfidjordar innebär risker för förorening av grundvattnet och Sörfjärden.</p> <p>⊖ Påverkan på Sörfjärdens vatten och sediment genom anläggandet av en bro samt markutfyllnad.</p> <p>⊕ Genom sanering av markföroreningar minskar risken för att dessa fortsatt förorenar grundvattnet.</p> <p>⊕ Dagvattenhantering i ett större sammanhang kan bidra till att minska översvämnings- och föroreningsrisker.</p>

<p>⊕ Positivt</p> <p>⊖ Negativt</p> <p>○ Ingen eller liten positiv/negativ påverkan</p>	<p>Nollalternativ</p>	<p>Programförslag</p>
<p>Naturområden</p>	<p>⊖ Grönområden kvarstår i sin nuvarande utformning och innehåll. Inga riktade insatser för att främja biologisk mångfald eller spridningskorridorer genomförs.</p>	<p>⊕ Programmets utformning främjar nyttjandet av grönområden och bidrar till att koppla samman och utveckla naturvärden för människor, flora och fauna i och kring staden. Fokus på biologisk mångfald, spridningskorridorer m.m bidrar till en positiv hållbar utveckling.</p> <p>○ En markutfyllnad i fjärden kan ha påverkan på naturvärden, såväl i negativ som positiv riktning beroende på hur utfyllnaden planeras och genomförs. Kan bli en del av ett naturligt strövområde och därigenom bland annat främja biologisk mångfald.</p>
<p>Olycksrisker</p>	<p>⊕ Om alla passager på huvudspåret blir planskilda främjar det trafiksäkerheten. Korsningar med stickspår till industrierna kan dock bli i plan så som de är idag.</p> <p>⊕ I och med byggnationen av Norrbotniabanan kan godstransporter inklusive farligt gods som i dag sker på väg ledas om till järnvägen vilket är positivt eftersom detta generellt sett minskar olycksrisken. Nya järnvägsanläggningar är också generellt säkrare än äldre banor.</p> <p>⊖ Nackdelen är dock att genom flytt från väg till järnväg kan mängden transporter med farligt gods genom centrala Piteå öka.</p> <p>⊖ Timmerleden (väg 506) är fortsatt genomfartsväg med oförändrad utformning vilket medför olycksrisker för alla trafikanter. Dock inte utpekad som en farligt godsled.</p>	<p>⊕ Alla passager med huvudjärnvägen är planskilda vilket är mer trafiksäkert. Korsningar med stickspår till industrierna kan bli i plan så som de är idag.</p> <p>⊕ I och Norrbotniabanan kan transporter med farligt gods som i dag sker på väg ledas om till järnväg vilket är positivt eftersom detta generellt sett minskar olycksrisken. Nya järnvägsanläggningar är också generellt säkrare än äldre banor.</p> <p>⊖ Nackdelen är dock att genom flytt från väg till järnväg kan mängden transporter med farligt gods genom centrala Piteå öka.</p> <p>⊕ Timmerleden formas om till stadsgata, vilket ger goda förutsättningar för ökad trafiksäkerhet för alla trafikanter.</p> <p>⊕ Den nya väglänken kommer vara korsningsfri för genomfartstrafiken.</p> <p>○ Programförslaget utgår från att den nya väglänken inte kommer att pekas ut som rekommenderad väg för farligt gods.</p>
<p>Landskapsbild</p>	<p>○ Den begränsade bostadsbebyggelsen som tillkommer enligt ÖP kommer inte ha en nämnvärd påverkan på landskapsbilden. Hur järnvägsspår och stationsområde utformas kan däremot ha desto mer påverkan och behöver utredas vidare i järnvägsplanen.</p>	<p>⊖ Programförslaget har stor påverkan på nuvarande landskapsbild, framför allt påverkas utblickar och upplevelsen av landskapet av den nya bron över Sörfjärden. Väl utvalda landmärken med högkvalitativ gestaltning och nyttillkommande bebyggelse som förhåller sig till stadskärnans kulturhistoriska värden och struktur kan dock bidra positivt till landskapsbilden.</p> <p>○ Hur järnvägsspår och resecentrum påverkar landskapsbilden behöver utredas vidare i järnvägsplanen.</p>

Fortsatt arbete

Markföroreningar och geoteknik

Det behövs fler utredningar, efterarbetningsåtgärder, skyddsåtgärder och saneringsåtgärder i varierande omfattning för att möjliggöra för bostäder eller annan bebyggelse. Masshantering vid schaktarbeten behöver hanteras på lämpligt sätt och klassificeras för eventuell hantering av farligt avfall. För att helt klargöra förhållanden för geoteknik samt grundvatten behövs även mer detaljerade undersökningar. Därtill är det lämpligt med objektspecifika undersökningar för varje enskilt byggnadsverk för att avgöra slutlig grundläggning.

Klimatanpassningar och klimatpåverkan

För att skapa en resiliens i stadsutvecklingen behöver lämpliga klimatanpassningar ske. I samband med dessa klargörs också hur de olika delarna av planområdet kan detaljutformas. Fördjupade utredningar krävs inför den fortsatta planeringen av exempelvis grönstrukturen, ledningsdragningar, dagvatten- och skyfallshantering. Frågor om eventuell havsnivåhöjning, översvämning, hantering av perioder av torka med mera behöver också vävas in i detta. Utöver detta är det viktigt att genom någon form av klimatscanning avgöra stadsutvecklingens klimatpåverkan/klimatavtryck samt ta ställning till vilken nivå som ska uppnås och med vilka insatser.

Trafik

Planprogrammet målar upp de grova penseldragen för trafiken. Fördjupning behövs för bland annat:

- Trafiknätverken och anslutningar till befintliga nätverk för alla trafikslagen behöver planeras mer i detalj.

- Konsekvenserna av en ny väglänk behöver utredas vidare parallellt med att både väglinje och anslutningar fastställs för ny väglänk över Sörfjärden. Likaså när järnvägens dragning, inklusive stickspår till industriområdena fastställs. Aspekter som behöver utredas kopplade till trafiken är bland annat luftkvalitet, buller, trafiksäkerhet och framkomlighet.
- Kapacitetsberäkningar kan behövas för vissa av anslutningarna.
- Trafikutredning för tillkommande bostäder, verksamheter och resecentrum inklusive mobilitets- och parkeringsutredning. Redovisning av förutsättningar och framtidsförslag för alla trafikslag, trafikens påverkan på omkringsliggande vägnät, befintlig parkeringssituation och potential för hållbara transporter, parkeringsefterfrågan för bil och cykel för tillkommande bostäder, verksamheter och resecentrum samt olika möjliga mobilitets- och parkeringslösningar.
- Utformning och lokalisering av resecentrum inklusive tillhörande trafikfunktioner.
- Utredda ändringar som behöver göras för busslinjer när busstationen flyttas till resecentrum.
- Fortsatt utveckling av gång- och cykelvägnätet.

Flytt av godsbangården från centrum

För utvecklingen av programområdet är en flytt av bangården från stadskärnan helt avgörande. Det finns i dagsläget inga beslut tagna. Trafikverket utreder frågan vidare i dialog med kommun och näringslivet.

Landskapsanalys och arkitekturtävlingar

Programområdet har goda förutsättningar att rymma flera olika identitetsskapande landmärken. Den

föreslagna bron över Sörfjärden samt resecentrum, men även passager genom järnvägen är exempel på platser som har potential att bli landmärken. För att höja kvaliteten och bjuda in till nytänkande identitetsskapande lösningar kan arkitekturtävlingar med fördel anordnas i kommande process. Detta kan dock inte ske utan att en programövergripande landskapsanalys genomförs. På så vis säkras en sammanhållen stadsutveckling som tar hänsyn till såväl kulturhistoria som framtidsvision.

Fortsatt planering

Planprogrammet utgör grunden för den fortsatta detaljplaneringen av programområdet. Sannolikt kommer området delas in i flera detaljplaner och ytterligare studier kan behöva genomföras för att avgöra mer i detalj hur stadsutvecklingen lämpligen ska ske. Programområdet kommer också att byggas ut etappvis.

Samverkan

Med Norrbotniabanan står Piteå inför en betydande utveckling som kan omforma stadens identitet och position inom regionen. Därför är det avgörande att de ställningstaganden som görs ser till helheten och vilka konsekvenser olika beslut kan få i framtiden. För att uppnå bästa resultat i den fortsatta planeringen är samverkan mellan olika aktörer därför mycket viktigt. Stadsutvecklingen är dessutom en kostsam process där ansvaret och förvaltningen kan delas upp mellan såväl offentlig som privat sektor. Det är också avgörande för den sociala hållbarheten att människor får komma till tals och att utvecklingen sker i samklang och lyhörddhet inför människors behov och önskemål.

4 Källor

Förstudie Miljötekniska utredningar för planprogrammet för Sörfjärden, Tyréns, 2023-03-13

Miljöteknisk markundersökning Sörfjärden Piteå, Tyréns, 2024-05-20

Piteå kommuns översiktsplan, Piteå kommun, 2016-12-19

Plan för bostadsförsörjning – riktlinjer för bostadsförsörjning, Piteå kommun, 2023-10-30

Plan för hållbarhet, Piteå kommun, 2015-06-08

PM Trafikanalys, WSP, 2024-06-10

Riktlinjer för bebyggelsen, Piteå kommun, 2022-03-28

Följande personer har deltagit under framtagandet av programhandlingen:

Piteå kommun:

- Florian Steiner, stadsarkitekt och uppdragsledare
- Jessica Nilsson, samhällsutvecklare och tf.enhetschef Mark och exploatering
- Malin Vikström, trafikplanerare

WSP:

- Katarina Hoyles Kobosko, samhällsplanerare och uppdragsledare
- Erica Välimaa, planarkitekt
- Kristveig Sigurdardottir, trafikplanerare
- Elin Israelsson, samhällsplanerare
- Lina Gozzi, samhällsplanerare och granskare

Bild på försättsblad liksom bild 9 kommer från Euro-pantävlingens vinnarförslag, *Solander Ring*. Bild 10 kommer från *Reclaiming Territories*, bidraget som kom på andra plats i Europeantävlingen.

Alla övriga illustrationer är framtagna av WSP.