



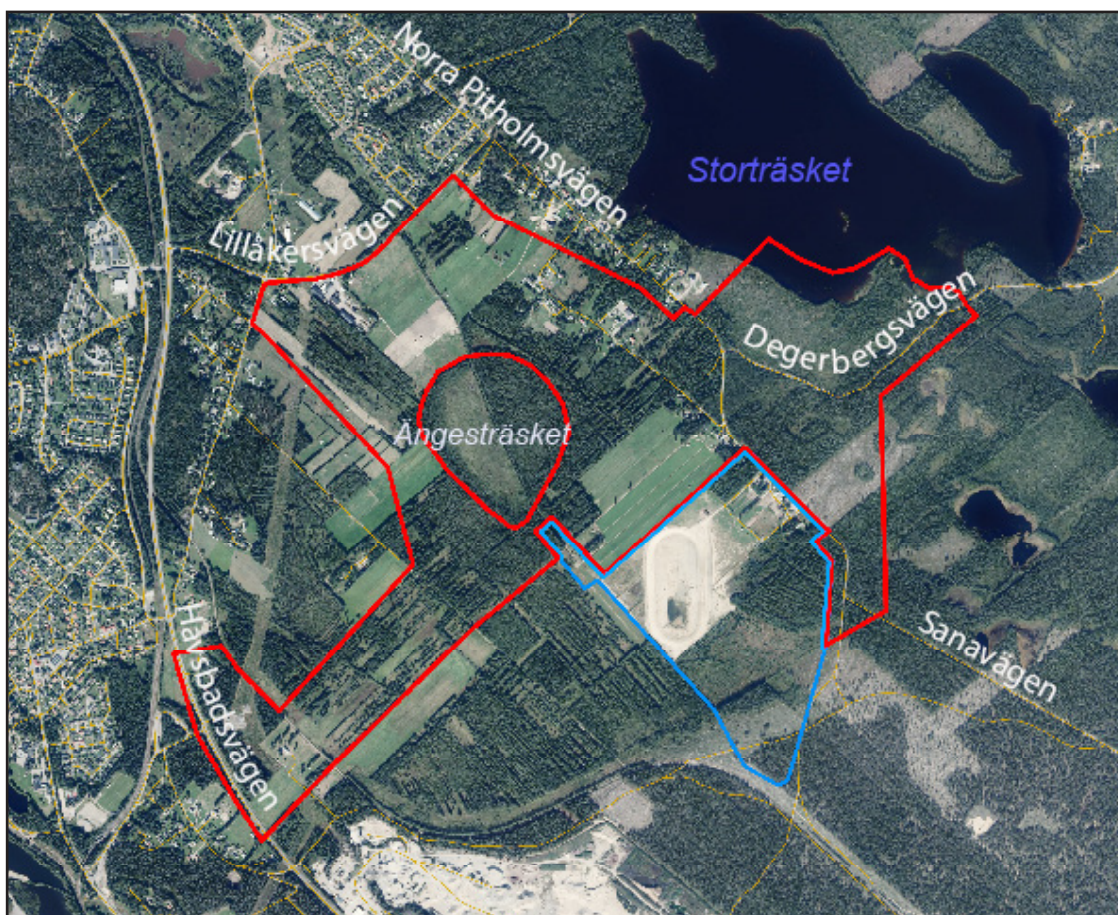
Planprogram för infrastruktur och hästnära boende på Norra Pitholm

Planprogram för travbana på Norra Pitholm

Dokumentnamn	Dokumenttyp	Senast antagen	Beslutsinstans
Planprogram för infrastruktur och hästnära boende på Norra Pitholm Planprogram för travbana på Norra Pitholm	Program	2017-04-24 § 103	Kommunfullmäktige
Administrationsansvarig	Version	Diarienummer	Giltig till
Samhällsbyggnad	1	17KS177	Tills vidare
Dokumentinformation			
Dokumentet gäller för			



Antagandehandling



Planprogram för
Infrastruktur och hästnära boende på Norra Pitholm

Planprogram för
Travbana på Norra Pitholm

Innehåll

Förord

Projektgrupp

Sammanfattning

Planprogram infrastruktur och hästnära boende på Norra Pitholm

1. Inledning	8	4.3 Naturmiljö	15
1.1 Bakgrund- hästnära boende	8	4.4 Historik och kulturmiljö	15
1.2 Planprogrammets syfte	8	4.5 Nuvarande markanvändning	16
1.3 Parallellt planprogram - Travbana	8	4.5.1 Markägoförhållanden	16
1.4 Planområdet - Infrastruktur och hästnära boende	9	4.5.2 Jordbruk	17
1.5 Planprocessen	9	4.5.3 Skogsbruk	17
2. Hästnära boende	10	4.5.4 Brunnar och täkter	17
2.1 Olika typer av hästnära boende	10	4.5.5 Hästanknutna verksamheter	18
2.2 Olika målgrupper	10	4.5.6 Travbana	18
2.3 Upplåtelseformer	11	4.6 Bebyggelse	18
2.4 Markbehov för hästhagar	11	4.6.1 Kort kulturhistoria	18
2.5 Referensanläggningar	11	4.6.2 Befintlig bebyggelse	19
3. Gällande planer och beslut	13	5. Infrastruktur _ teknisk försörjning	20
3.1 Översiktsplan	13	5.1 Geoteknik	20
3.2 Detaljplan	13	5.2 Gator och trafik	20
3.3 Strandskydd	13	5.2.1 Biltrafik	20
3.4 Norrbotniabanan	13	5.2.2 Kollektivtrafik	21
4. Förutsättningar	13	5.2.3 Gång- och cykeltrafik	22
4.1 Riksintressen	13	5.2.4 Haraholmsspåret	22
4.1.1 Friluftsliv	13	5.2.5 Kappatuben	22
4.1.2 Rennäringen	13	5.2.6 Skoterleder och ridstigar	23
4.1.3 Norrbotniabanan	13	5.2.7 Tillgänglighet/trafiksäkerhet	25
4.2 Landskap	13	5.3 Norrbotniabanan	25
		5.4 Teknisk försörjning	25
		5.4.1 Vatten och avlopp	25
		5.4.2 El/Belysning/Opto	26
		5.4.3 Fjärrvärme	26
		5.4.4 Avfall	26
		6. Hälsa och säkerhet	26
		6.1 Buffertzoner och allergi	26
		6.2 Buller och gödsel	26
		7. Programförslag	27
		7.1 Övergripande mål och visioner	27

7.1.1	Landskap och gestaltning	27		
7.1.2	Naturmiljö	27		
7.1.3	Kulturmiljö	28		
7.1.4	Närmiljö och rekreation	28		
7.2	Gator och trafik	28		
7.2.1	Biltrafik	28		
7.2.2	Kollektivtrafik	35		
7.2.3	Haraholmsspåret	35		
7.2.4	Norrbotniabanan	35		
7.2.5	Skoterleder och rid- och körvägar	36		
7.2.6	Gång- och cykelvägar	36		
7.3	Bebyggelse	36		
7.3.1	Befintlig bebyggelse	36		
7.3.2	Ny bebyggelse	36		
7.4	Hästhagar	38		
7.5	Teknisk försörjning	38		
7.5.1	Vatten och avlopp	38		
7.5.2	El/Belysning	40		
7.5.3	Fjärrvärme	40		
7.5.4	Gödselhantering	40		
8.	Genomförande	40		
8.1	Bebyggelse	40		
8.2	Vatten och avlopp	40		
8.3	Påverkan på grundvatten	41		
8.4	Vägar	41		
9.	Konsekvenser	41		
9.1	Hästnäringen på Pitholm	41		
9.2	Bebyggelse och boendemiljö	41		
9.3	Naturmiljö och kulturmiljö	41		
9.4	Buffertzoner och allergi	42		
9.5	Infrastruktur och trafiksäkerhet	42		
9.6	Riksintressen	42		
			Planprogram travbana på Norra Pitholm	
			1. Inledning	46
		1.1	Bakgrund	46
		1.2	Parallellt planprogram	46
		1.3	Planområdet	46
		1.4	Planprocessen	46
		2.	Gällande planer och beslut	47
		2.1	Översiktsplan	47
		2.2	Detaljplan	47
		2.3	Norrbotniabanan	47
		3.	Förutsättningar	47
		3.1	Riksintressen	47
		3.2	Landskap	47
		3.3	Naturmiljö	47
		3.4	Kulturmiljö och historik	48
		3.5	Nuvarande markanvändning	48
		3.5.1	Markägoförhållanden	48
		3.5.2	Jordbruk	48
		3.5.3	Brunnar och täkter	48
		3.6	Bebyggelse och hästanknutna versamh.	48
		3.6.1	Befintlig bebyggelse	48
		3.6.2	Travbanan	48
		3.6.3	Hästanknutna verksamheter i närområdet	48
		4.	Infrastruktur _ teknisk försörjning	49
		4.1	Geoteknik	49
		4.2	Gator och trafik	49

4.2.1	Biltrafik	49	6.5	Djurskyddslagen	60
4.2.2	Norrbotniabanan	50	6.6	Gödselhantering	60
4.2.3	Gång- och cykelvägar	50	6.7	Påverkan på grundvatten	60
4.2.4	Rid- och travstigar	50	6.8	Miljökonsekvensbeskrivning	60
4.3	Teknisk försörjning	50	7. Konsekvenser	60	
4.3.1	Vatten och avlopp	50	7.1	Hästnäringen på Pitholm	60
4.3.2	El/belysning/opto	50	7.2	Infrastruktur och trafiksäkerhet	60
4.3.3	Avfall	50	7.3	Teknisk försörjning	61
5. Programförslag		51	7.4	Miljö	61
5.1	Övergripande mål och visioner	51	Källor	61	
5.1.1	Landskap	51			
5.1.2	Närmiljö och rekreation	51			
5.2	Etapputbyggnad	52			
5.2.1	Etapp 1 - travbanan	52			
5.2.2	Etapp 2 - kringanläggningar	52			
5.3	Gator och trafik	52			
5.3.1	Biltrafik	52			
5.3.2	Kollektivtrafik	58			
5.3.3	Rid- och travstigar, skoterled	59			
5.3.4	Gång- och cykelvägar	59			
5.4	Teknisk försörjning	59			
5.4.1	Vatten och avlopp	59			
5.4.2	Kappatuben	59			
5.5	Buffertzoner och allergi	59			
6. Genomförande		60			
6.1	Travbanan	60			
6.2	Kringanläggningar	60			
6.3	Teknisk försörjning	60			
6.3.1	Vatten och avlopp	60			
6.4	Vägar	60			

Förord

Två planprogram för Norra Pitholm har arbetats fram parallellt. De har sin historik och utgångspunkt i intressen kopplade till häst och till problematik kring främst trafikfrågor på Norra Pitholm.

Norra Pitholm tillhör tillsammans med Öjebyn och områden kring Infjärden Piteås äldsta kulturmiljöer. Vissa gårdar kan datera sina lägen till medeltiden och landskapet, vägarna och byggnaderna berättar om en lång historia och gamla strukturer.

Norra Pitholm är populärt även idag för boende och verksamheter och gamla bebyggelseområden fylls på med ny bebyggelse. Ute vid kusten ökar antalet fritidshus och allt fler bor där permanent. Gamla vägstrukturer ska klara växande behov. Infrastruktur vad gäller vägar och VA blir angelägna funktioner om befintlig och utökad bebyggelse ska kunna samsas och om denna del av Piteå ska fortsätta att utvecklas på ett gynnsamt sätt.

Bakgrunden till framtagandet av planprogrammen är det hästintresse som sedan länge finns på Pitholm och som tydliggjordes 2009 inför byggandet av ett nytt kommunalt ridhus. Piteå kommun lovade i detta sammanhang att medverka till att hästintressen kan säkras och utvecklas även på Pitholm, främst vad gäller frågor om infrastruktur (väg samt vatten och avlopp).

Det ena av de nu aktuella planprogrammen fokuserar på infrastrukturfrågor och på utveckling av bebyggelsen på Norra Pitholm, ett huvudfokus är så kallat 'hästnära boende'. Det andra planprogrammet behandlar en planerad och till dels färdigställd travbana och dess förutsättningar.

Planprogrammen medför likartade behov och problemställningarna är de samma vad gäller infrastruktur i frågor som rör vägar och trafik samt vatten och avlopp. Planprogrammen presenteras därför i samma dokument. Samråd har skett samtidigt för att ge en helhetsbild över behov och möjlig utveckling och för att en samlad bedömning enkelt ska kunna göras.

Projektgrupp

Piteå kommuns projektgrupp har bestått av Matilda Hallgren, Helena Rutström, Gudrun Åström, Kjell Norberg och Joakim Lundberg.

Ansvarig konsult är Annika Lindberg, Tyréns.

Sammanfattning

Planprogram Infrastruktur och hästnära boende på Norra Pitholm

Planprogram för 'Infrastruktur och hästnära boende på Norra Pitholm' har syftet att undersöka möjligheterna att:

- förbättra trafikförhållandena för dagens boende på norra Pitholm; avser boende i anslutning till Norra Pitholmsvägen, Nygårdsvägen, Degerbergsvägen och Sanavägen
- föreslå bra trafiklösning/tillfartsväg för eventuellt tillkommande nya boende- och verksamhetsområden såväl inom planprogramområden som för tillkommande boende längs Degerbergsvägen och Sanavägen
- förbättra VA-standard för boende på norra Pitholm; avseende Norra Pitholmsvägen och Nygårdsvägen
- erhålla bra VA-lösning för eventuellt tillkommande nya boende- och verksamhetsområden
- ge förutsättningar för att utveckla olika former av ny bebyggelse och nya verksamheter på norra Pitholm, företrädesvis relaterade till hästintresset
- ge förutsättningar för att bo stadsnära med häst och att även långsiktigt ta tillvara den mycket stora potential av stadsnära jordbruksmark som Norra Pitholm har i detta avseende
- föreslå förhållningssätt till befintligt landskap och till befintlig bebyggelse som tillvaratar och utvecklar de stora tillgångar och värden landskapet och den befintliga bebyggelsen besitter

Planprogrammet ger en översikt över rådande förhållanden vad gäller bebyggelse, infrastruktur, natur, kulturmiljö etc. och över förutsättningar för utveckling.

Utveckling av boende och verksamheter på norra Pitholm förutsätter förbättrade trafiklösningar. Genomfartstrafiken längs Norra Pitholmsvägen är betydande och att här öka trafikbelastningen är olämpligt. Planprogramarbetet utreder och ger förslag på en ny tillfartsväg. Två olika förslag till vägens anknytning till befintligt vägnät redovisas och prob-

lematiseras. Förslag till förbättrade möjligheter för gående och cyklister föreslås liksom bättre och säkrare möjligheter för den som rider.

Delar av norra Pitholm saknar avlopp. Utökat verksamhetsområde för VA är en förutsättning för utveckling av boende och verksamheter på norra Pitholm.

Ny bebyggelse föreslås i anslutning till Nygårdsvägen, Norra Pitholmsvägens förlängning och mellan Degerbergsvägen och Storträsket. Möjligheter till förtätning med hästgårdar, hästnära boende i enfamiljs- eller flerfamiljshus och villabebyggelse redovisas. Kulturmiljön med det öppna kulturlandskapet säkras.

Planprogrammet är i överensstämmelse med Piteå kommuns målsättning att kunna erbjuda attraktiva och varierande boendemiljöer.

Travbana på Norra Pitholm

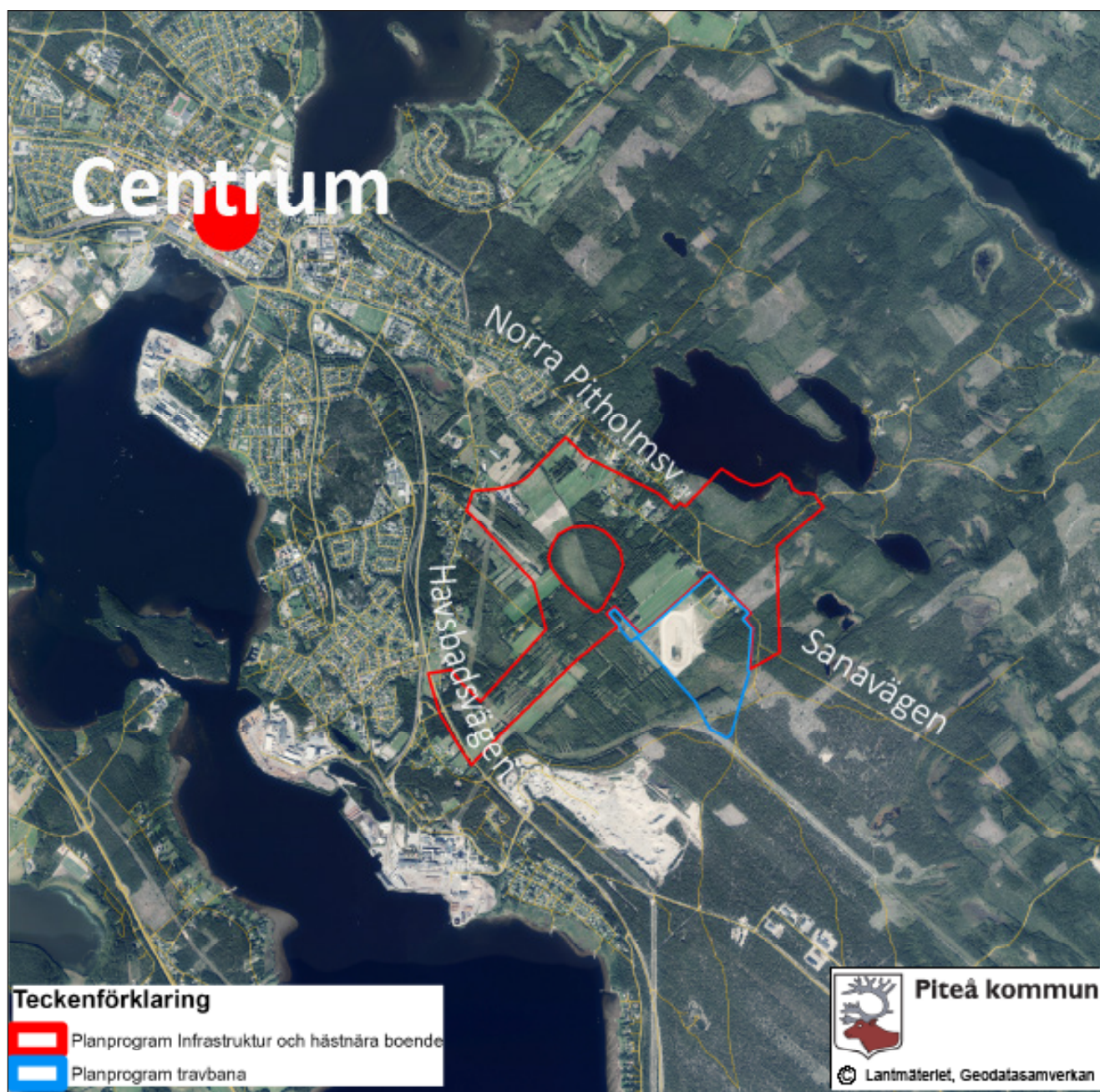
Planprogram för "Travbana på Norra Pitholm" har syftet att:

- avgränsa travbaneområdet, avgränsat område ska inrymma travbana och eventuella kringanläggningar
- redovisa förutsättningar för och behov av anslutningar till infrastruktur, dvs befintliga och kompletterande behov avseende väg, vatten och avlopp.
- peka på förhållanden som kan ge behov av konsekvensbeskrivning vad avser påverkan på miljön.

Hästintresset och hästnäringen har länge varit framträdande på Pitholm. Detta planprogram syftar till att utreda förutsättningarna för en travbana med kringanläggningar på Norra Pitholm. Framtagandet av planprogrammet har skett i samarbete med exploitör.

Bakgrunden till travbanans placering är att spillvärme från den sk Kappatuben kan nyttjas för uppvärmning av travbaneområdet året runt.

På sikt förväntas travbanan och dess kringanläggningar bli en stor tillgång och en resurs för landskapet och något som höjer Piteås attraktionskraft.



Figur 1 Avstånd till centrum, cirka 2 km

Planprogram för infrastruktur och hästnära boende på Norra

I. Inledning

1.1 Bakgrund - Hästnära boende

Ridning engagerar regelbundet en halv miljon svenskar, som fritidssysselsättning eller i tävlingsform, och räknas som Sveriges näst största ungdomsidrott. Många människor vill bo med närhet till sina hästar. Det behöver inte innebära att alla måste äga en egen gård. Att erbjuda hästnära boende med olika boende- och upplåtelseformer ger fler människor möjlighet till hästnära boende. Efterfrågan på en modern miljö för hästhållning har ökat. På flera håll i landet har det byggts nya gårdar och bostäder kopplade till olika typer av gemensamma anläggningar för hästhållning.

Hästhållning har utvecklats till en näringsgren med möjligheter för landsbygden och har fått en viktig roll för landsbygdsutveckling. På många mindre gårdar runt om i landet har generations-skiften och konkurrens gjort det svårt att bedriva lönsam djurhållning med gris eller nöt. Många gårdar har då kommit att tas över av människor som har hästar som näring eller fritidssysselsättning.

Hästnäringen bidrar till ett öppet landskap genom foder- och betesbehov vilket är mycket positivt. På många ställen finns en vilja att behålla och bevara ett öppet odlingslandskap, framförallt när det gäller kulturbetesmarker.

Hästen är en alltmer tätortsnära företeelse och idag finns 2/3 av hästarna i tätortsnära miljöer. Denna tätortsnära landsbygd utgör en stor attraktion för många människor. Detta skapar också ibland hästrelaterade problem i landets kommuner. Medveten planering och tydliga och offentliggjorda regler minskar risken för problem. Hästen och hästnäringen blir då en tillgång och en resurs för landskapet och en faktor som höjer en kommuns attraktionskraft.

1.2 Planprogrammets syfte

Planprogrammet utreder möjligheterna för hästnära boende och relaterad verksamhet i anslutning till Norra Pitholmsvägen, Degerbergsvägen och Nygårdsvägen. Förutsättningar och förslag för olika typer av bebyggelse ska utredas. Läge och utformning av ny tillfartsväg och förändringar i befintligt vägnät för att möjliggöra nya bostäder och verksamheter utreds. Förändringar av vägnätet ska förbättra trafiksituationen i stort på Norra Pitholm. Boende längs Degerbergsvägen och Sanavägen avses få en förbättrad tillgänglighet samtidigt som Norra Pitholmsvägen avlastas. Möjlig g/c-anslutning mot Piteå centrum skisseras. Anslutning av befintlig bebyggelse till kommunalt avlopp utreds liksom VA för föreslagna områden. Möjligheter till utveckling av kulturlandskapet belyses. Planprogrammet ska utgöra underlag för kommande detaljplanläggning i området.

Planprogramsområdet ligger relativt centralt i Piteå, se figur 1. Tätortsbebyggelse breder ut sig och närmar sig landsbygd och tidigare lantliga hästgårdar. Det är viktigt att på ett översiktligt sätt visa var tätortsexpansion avses ske samt var andra intressen, som hästhållning, kan ges företräde.

1.3 Parallellt planprogram - Travbana

Parallellt med planprogrammet för 'Infrastruktur och Hästnära boende' upprättas 'Planprogram travbana'. Travbanan är en av förutsättningarna för områdets attraktivitet för hästnära boende. Väg- och VA-lösningar som studeras ska tillgodose såväl det hästnära boendets som travbanans behov av infrastruktur.

Travbanan avses att värmas med spillvärme från Kappas pappersbruk vilken tas från den spillvärmeledning som passerar området (sk "Kappatuben"). I anslutning till travbanan planeras plats för besöksparkering, stall för upp till 50 besökande hästar etc.

1.4 Planområdet - Infrastruktur och hästnära boende

Planprogramområdet ligger på Pitholmen, ca 2 km öster om Piteå centrum. Planområdet omfattar områden för olika typer av boende, ca 25 ha, samt områden för alternativa vägsträckningar. Planprogramområdet sträcker sig mellan Havsbadsvägen i sydväst, Lillåkersvägen i nordväst, Storträsket i nordost och Norra Pitholmsvägens slut som allmän väg i sydost, se figur 2. Delar av Norra Pitholms byabebbyggelse omfattas av planområdet. Planområdet berör ett flertal privata fastighetsägare som genom planprogrammet ges möjlighet att i tidigt skede ge synpunkter och förslag.

1.5 Planprocessen

Planprogram görs för att kommunens beslutsunderlag i tidigt skede ska breddas med berördas erfarenheter och synpunkter. De berörda ska ges möjlighet till insyn och påverkan innan kommunen tar ställning. En detaljplan ska därför grundas på ett program som anger utgångspunkter och mål för detaljplanen när det finns övergripande förutsättningar som måste redas ut. Samråd genomförs efter samma regler som gäller vid upprättande av detaljplan. När programsamrådet avslutats upprättas en samrådsredogörelse som utgör underlag för detaljplaner i eventuellt fortsatt detaljplanearbete. Ett planprogram är inte juridiskt bindande men eventuella avsteg från programmet ska motiveras i kommande detaljplanehandlingar.



Figur 2 Planprogramsavgränsning Skala 1:20 000.

2. Hästnära boende

2.1 Olika typer av hästnära boende

Hästnära boende kan se ut och organiseras på olika sätt. En vanlig typ är där privatpersoner äger den egna grupphusbyggda villan och andel i gemensamhetsanläggning i form av stall, hagar, träningsbanor och ridhus. Driften av de gemensamma anläggningarna kan antingen skötas kollektivt (t.ex. stalljourer) eller köpas in av ett företag som står för större eller mindre del av drift och skötsel av anläggning och hästar. Kan- ske finns företaget inom området.

Ägandet av bostaden kan också vara kopplad till ga- ranterad plats i stall där man hyr boxplats och erbjuds tillgång till hagar, träningsbanor och ridhus.

En andra huvudtyp av hästnära boende är gårdstomter med möjlighet att där bygga bostad och stall, och där man har tillgång till träningsanläggningar i närheten.

I en tredje variant hyr man bostad, hus eller lägenhet, och stallplats. Denna typ är ofta kopplad till större gårdar, eller gods, där delar av befintligt bostads- bestånd hyrs ut som hästnära boende.

Hästnära boende kan även innebära enfamiljs- eller flerfamiljshus utan häst men där häst är accepterat i boendets närhet, ex vis fastlagt i ett planprogram eller i en detaljplan.

Både varianter där hästnära boende planeras och byggs i anslutning till befintliga hästsportanläggning- ar och där både bostäder och anläggningar planeras och byggs nya samtidigt förekommer.

2.2 Olika målgrupper

Målgrupper för hästnära boende är:

- Hästägare som vill bo nära sin häst utan att behöva ta hela ansvaret och arbetet med att ha gård
- Hästägare som vill bo nära sin häst men inte har möjlighet eller intresse att äga sitt boende
- Hästägare som vill ha eget stall men också tillgång till gemensamma anläggningar för träning etc.

I samtliga ovan nämnda fall kan hushållen bestå av såväl en, två eller fler personer. Det kan vara ung- domar, vuxna med eller utan barn eller äldre som exempelvis vill flytta till ett bekvämare boende men samtidigt kunna fortsätta med hästintresset.

Inom målgrupperna finns hela skalan från hushåll som är delägare eller "medryttare" till en häst för nöjesridning/-körning, till hushåll med flera hästar i mer eller mindre professionell träning och tävling - med olika krav på kringanläggningar för träning.



Fig 3-4 Bränslan, Boden Källa www.boden.se

2.3 Upplåtelseformer

Olika målgrupper efterfrågar olika typer av boende och olika upplåtelseformer. Möjlighet att hyra mindre radhus eller lägenhet kan vara intressanta för exempelvis ett mindre hushåll.

2.4 Markbehov för hästhagar

Djurskyddsmyndighetens föreskrifter och allmänna råd om hästhållning DFS 2007:6, 5 kap. 1§ föreskriver: "Hästar ska normalt sett dagligen ges möjlighet att röra sig fritt i sina naturliga gångarter."

För hästhållning behövs normalt dels hagar för vinterbruk (rasthagar) dels sommarbetesahagar. Eftersom hästar är flockdjur kan beteshagar med fördel nyttjas gemensamt för grupper av hästar. I mindre rasthagar, som främst nyttjas vintertid, håller man normalt färre hästar tillsammans.

Beroende på avkastning och betesutnyttjande behövs mellan 0,3 och 1,5 hektar bete per häst under en sommar. För rasthagar finns inga absoluta bestämmelser om yta, men för att uppfylla Djurskyddsmyndighetens krav får rasthagarna inte vara för små. I rasthagar samlas snabbt betydande mängder hästgödsel. Risken för växtnärläcksage till omgivningen minskar om man har så stora rasthagar att hästarna inte förstör

växttacket. Hur stora hagar som behövs för att bevara växttacket intakt beror bl.a. på markens beskaffenhet, tjälens varaktighet och hur hagarna används. En tumregel säger att det behövs i storleksordningen 0,1–0,5 hektar (1 000–5 000 m²) yta per häst.

2.5 Referensanläggningar

Bränslan, Boden: Gårdstomter om minst 3900 m² med byggrätt för 250 m² boyta plus stall och andra uthus totalt 200 m². På vissa tomter har byggrätt för stall och uthus föreslagits till 350 m². Inom dessa tomter får inga bostadshus byggas. Där byggnadsarean för stall och andra uthus begränsats till 200 m² får endast 6 boxplatser finnas. Bostadshusen kan byggas i en, trefjärdedels eller två våningar och skall placeras fristående.

Områden för hästhagar har föreslagits i anslutning till detaljplanlagda områden. Planområdet ligger inom rid-/köravstånd från ridhus och travbana.

Julmyra, Heby: Gårdstomter om 2,3 - 4,6 ha med byggrätt för 250 m² boyta och 2 sidobyggnader, totalt 400 m². Villatomter om c:a 2000 m² med byggrätt för 250 m² boyta samt dubbelgarage. Det finns ridhus, rundbana, rakbana, backbana, ridplan (planeras), rid-/körvägar (snöröjs), beten och hagar. Anställd personal sköter banor och vägar, boende sköter stängsel mm.



Fig 5-7 Julmyra, Heby Källa www.julmyra.se



Hagahill, Veddinge: Villor 125-228 m² på friköpta tomter, 800-1100 m². Fyra husvarianter vilka kan väljas oavsett tomt. Andel i gemensamhetsanläggning (ridhus, stall, banor, hagar, belyst ridväg, värmecentral). HagaHill service AB står för mockning, ut- och insläpp, strö och foder. Extratjänster erbjuds (hel skötsel, motion).

Vansta by, Ösmo: Villor 85-175 m², parhus 84-132 m², hustyp styrd till tomt. Det finns tillgång till att hyra boxplats (garanteras, stiftelseägd anläggning). tillgång till ridhus, ridvägar och hagar samt möjlighet att köpa till tjänster. Stalljour helger, ca en dag/månad.

Spectrum - Scandinavian Horse Race Center, Södertälje: Koncept för galoppsportens nya huvudarena mm. "Hästsportstad" med naturnära men urbant boende i anslutning till arenan i Almnäs. Möjligheter till etableringar för såväl stora som små hästföretag i Brandalslund. En avgränsad del planeras för professionella aktörer som verkar på elitnivå.

Områdets storlek och exklusiva karaktär ger möjlighet till attraktivt boende i olika områden. Plats kan ges för prestigeboende med generösa tomter likväl som mer täta områden med villor, kedjehus mm.



Fig 8 Bostadshus i Vansta by, Ösmo Källa www.vansta.se.



Fig 9 Hagahill, Veddinge Källa www.hagahill.com.

3. Gällande planer och beslut

3.1 Översiktsplan

I 'Översiktsplan Stadsbygden 2001' anges planområdet som 'Reservområde för bostäder', 'Utredningsområde rekreation kultur, etc', 'Befintliga bostadsområden', 'Jordbruk', 'Skog och övrig mark' samt 'Närströvsområden, utflyktsområden'. Området märkt 'Utredningsområde, rekreation, kultur, etc' motsvaras idag av travbaneområdet. En planerad väg är tänkt att försörja området med utfart mot Havsbadsvägen. Denna planerade väg är ej byggd.

Jordbruksmarken inom planområdet tillhör ett större sammanhängande jordbruksområde som benämns 'Jordbruk'.

Piteå kommun nya översiktsplan, ÖP2030, som antogs dec 2016 anger liknande intentioner för planprogramområdet. Planprogrammet överensstämmer med förslag i den nya översiktsplanen. Den planerade vägen redovisas i huvudsak som i tidigare översiktsplan med en ny anslutning mot väg 506, Havsbadsvägen.

3.2 Detaljplan

Planprogramsområdet är inte detaljplanlagt sedan tidigare.

3.3 Strandskydd

Vid hav, sjöar och vattendrag gäller strandskydd enligt 7 kap 13 § i miljöbalken. Skyddet omfattar land- och vattenområden och gäller generellt 100 meter från stranden vid normalt vattenstånd. Vid Storträsket finns strandskyddat område vilket ingår i planprogramsområdet.

3.4 Norrbotniabanan

Korridor för Norrbotniabanas sträckning överlagrar planprogrammets södra delar. Det finns en restriktiv hållning till nyttillkommande verksamheter inom detta område. Se vidare under 4.1 'Riksintressen' samt under 'Infrastruktur och teknisk försörjning' på sida 26.

4. Förutsättningar

4.1 Riksintressen

Planområdet berör utpekade riksintressen: Norrbotniabanan, rennärings, riksintresset för turism och rörligt friluftsliv samt riksintresse för friluftslivet som omfattar land och vatten öster om riksväg E4.

4.1.1 Friluftsliv

Riksintresset för turism och rörligt friluftsliv (miljöbalken 4:2) samt riksintresse för friluftslivet (miljöbalken 3:6) omfattar land och vatten öster om riksväg E4 och därmed hela planprogramsområdet.

4.1.2 Rennärings

Områden vilka utpekats som riksintresse för rennärings finns inom och i anslutning till planprogrammets område, se figur 12. På Pitholmsleden finns ett kärnområde för Östra Kikkejaure sameby. Planprogrammets nordöstra delar ligger inom kärnområdet. Längs Yttrefjärden sydväst om Pitholm, utanför planområdet, går en flyttled som utgör riksintresse och som nyttjas av Östra Kikkejaure sameby.

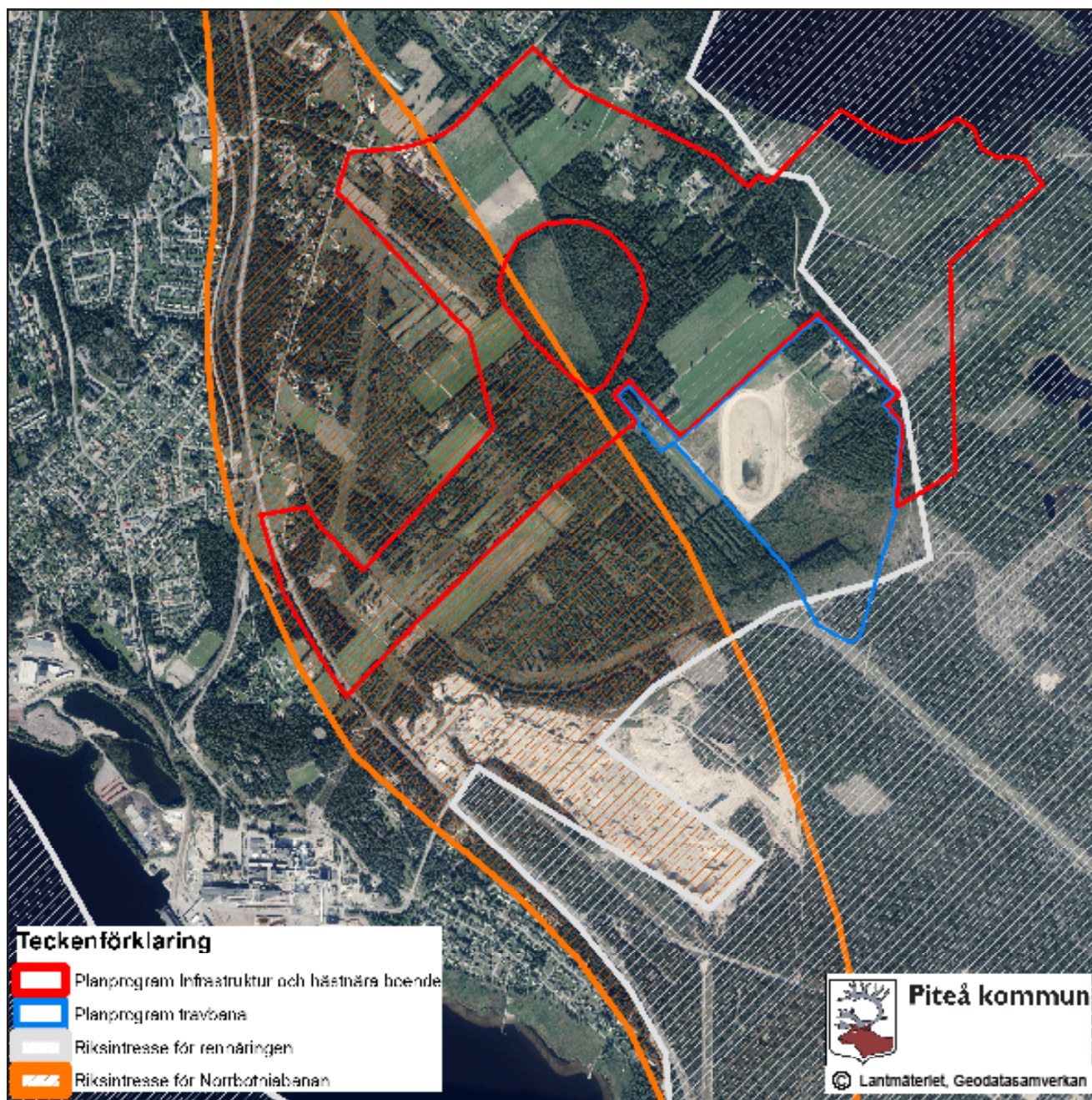
4.1.3 Norrbotniabanan

Norrbotniabanas korridor utgör riksintresse. Dess nuvarande utsträckning redovisas i figur 10 och en vidare beskrivning finns under 5.3.

4.2 Landskap

Pitholmen ligger under högsta kustlinjen (HK) vilket innebär att både inlandsis och havsvattnen har format landskapet och skapat förutsättningar för hur natur- och kulturmiljön har utvecklats. Det flacka landskapet har bildats ur ett skärgårdslandskap som under lång tid rest sig ur havet.

Landskapets topografi, markförhållanden och de markägförhållanden som råder i området är av stor vikt för hur markanvändningen och bebyggelsestrukturen i området ser ut idag. Skogslandskapet är dominerade på Pitholmens norra, östra och södra delar, där jordmånen består av isälvsediment och morän. På Piteälvsåsens sandmarker växer lavrik tall-



Figur 10 Riksintresse för rennäringsen och Norrbottenbanan. Skala 1:20 000.

skog. Odlingsmarken ligger på de siltiga låglänta områdena i väster och i sydvästsluttningarna. Mitt i odlingslandskapet ligger Ängesträsket, uppdelat i ägor formade som tårtbitar in mot träskets mitt.

Odlingslandskapet formar ett lapptäcke med långsmala tegar tvärs över planområdet. Runt Ängesträsket har markerna vuxit igen med främst lövskog.

Vägarna i området följer landskapets former. Norra Pitholmsvägen och Nygårdsvägen ligger höglänt på fast mark i nordost, med utblickar över det låglänta odlingslandskapet i sydväst.

4.3 Naturmiljö

I området kring Ängesträsket finns av skogsvårdsstyrelsen utpekade myrskogar som utgör fuktskogar av värde, med glasbjörk som dominerande trädslag.

4.4 Historik och kulturmiljö

I takt med den svenska kungamaktens och kyrkans kulturella och ekonomiska integration och efterhand som de konkurrerande ryska statsbildningarnas betydelse i norr försvagas, får den svenska kungamakten en allt starkare ställning under tidig medeltid. Härigenom kommer Norrbotten vid 1500-talets slut att ingå i det territoriellt definierade "Sverige". I jordeboken från 1543 är Öjebyn, Svensbyn och Pitholm de största byarna i Pitebygden. Norra Pitholm utgör ett av Piteås äldsta bebyggelseområden.

Fornlämningar relaterade till samekulturen har hittats på Pitholm. Från 700-talet e Kr började människor följa vildrenens och tamrenskötseln och den samiska livsstilen växer fram.

Fornlämningar finns i och i närheten av planområdet.



Figur 11 Öppet odlingslandskap söder om Ängesträsket.



Figur 12 Hygge mot Storträsket, inom planprogrammets område föreslaget för bebyggelse



Figur 13 Åkerlador vid Ängesträsket

Vid Nygårdsvägen finns ett område med gårdstomter utpekade av Riksantikvarieämbetet. Vid inventeringstillfället 1987 fanns 5 gårdstomter, vilka då var bebyggda med talrika byggnader, bland annat äldre norrbottensgårdar. Enstaka husgrunder fanns i området. Gårdstomterna klassas som bevakningsobjekt, vilket innebär att man vid inventeringstillfället inte kunnat ta ställning till om lämningen är en fast fornlämning eller inte. Fornlämning med denna bedömning måste därför alltid kontrolleras ytterligare före markingrepp.

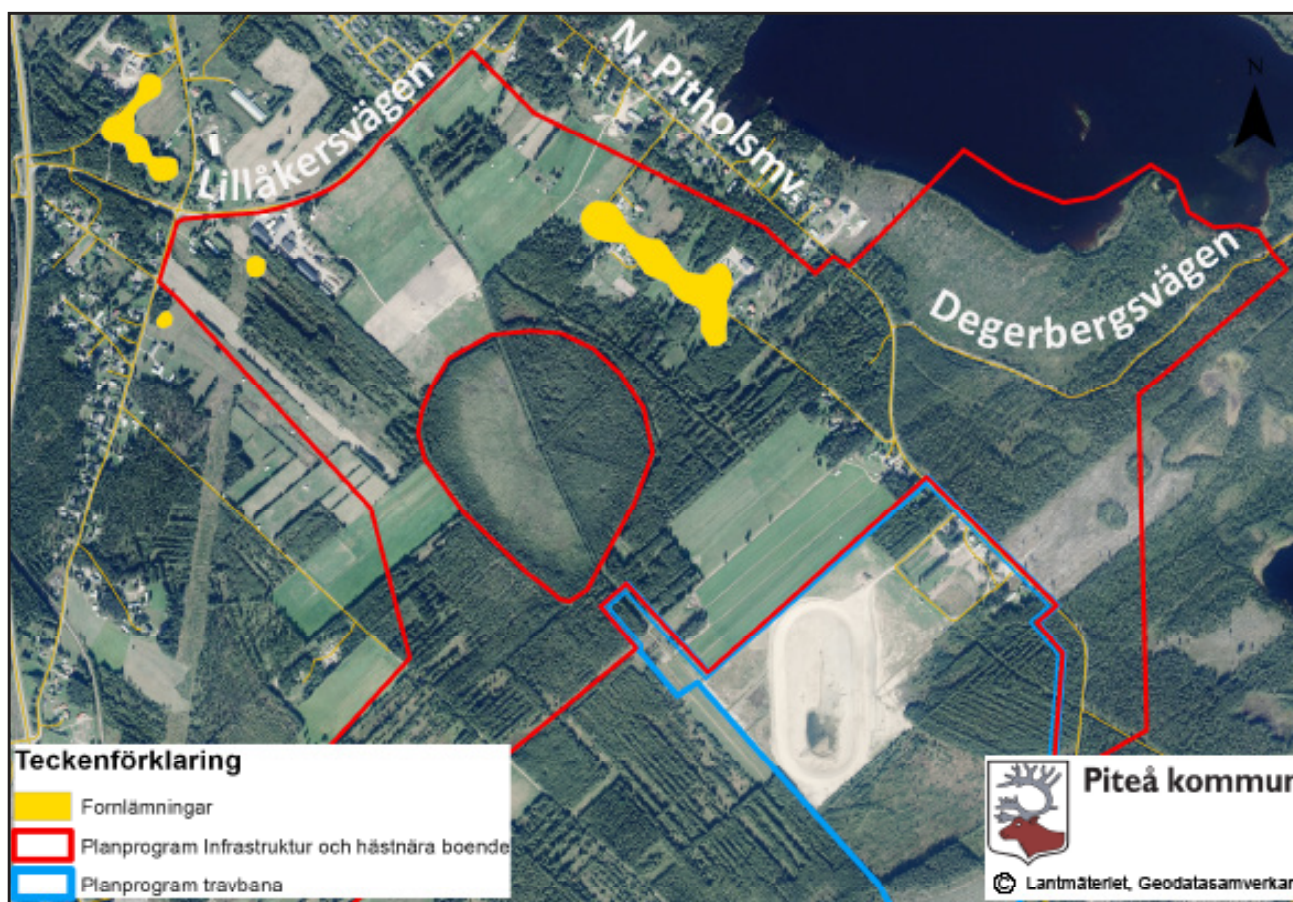
Ytterligare fornlämningar finns utpekade i närheten av planområdet, bland annat härdar, fyndplatser med eldningsflinta, tjärdalar och gårdstomter.

4.5 Nuvarande markanvändning

4.5.1 Markägoförhållanden

Pitholmen har en sammansatt ägobild med många markägare. Historiskt sett har gamla fastigheter ägor med olika innehåll, ofta spridda tvärs över Pitholmen, liksom delaktighet i Ängesträsket.

Från 1960-talet och framåt, i och med utbyggnaden av Klubbgårdet och Haraholmen, har Piteå kommun genom markköp blivit en betydande markägare, dock med splittrad ägobild. Inom planområdet äger Piteå kommun markområden i anslutning till Norra Pitholmsvägen och Nyåkersvägen. Huvuddelen av marken inom planområdet är privatägd.



Figur 14 Kartbild över fornminnen inom Planprogrammet vid Nygårdsvägen samt utanför planprogrammet väster om Ängesträsket. Skala 1:15 000.

4.5.2 Jordbruk

Området är till stor del präglat av det öppna odlingslandskapet, beläget sydväst om Norra Pitholmsvägen. Markförhållandena med siltjordar och den sluttande och låglänta topografin skapar goda förutsättningar för odling. Ägoförhållandena i området, med långsmala tegar ger ett lapptäckeslikt åkerlandskap. Inom planprogrammets område finns både välkött odlingsmark, främst vallodling, och åkermark stadd i olika stadier av igenväxning. Samma förhållande gäller för åkermarken söder och väster om planprogramsområdet. Flera hästgårdar finns i området, och en del mark används för hästbete. Åkermarken inom och i anslutning till planprogrammets område utgör en stor potential för ytterligare betesmark.

4.5.3 Skogsbruk

Skogsbruk bedrivs på Pitholmen, främst i de norra, östra och södra delarna. Inom planområdet bedrivs skogsbruk främst norr om Norra Pitholmsvägen.

4.5.4 Brunnar och täkter

Fastigheterna inom planområdet har kommunalt vatten. På SGUs brunnarkiv finns inga brunnar registrerade i området. Det kan dock finnas brunnar i området som ej är registrerade.

Piteås största grustäkt, med tillhörande grusindustri, finns söder om planområdet i den stora isälvsavlagring som täcker en stor del av Pitholm.



Figur 15 Delvis igenväxande odlingslandskap i anslutning till Nygårdsvägen



Figur 16-17

Bebyggelse längs Nygårdsvägen i randen mellan skog och åker.



4.5.5 Hästanknutna verksamheter

Inom planområdet (längs Nygårdsvägen och Norra Pitholmsvägen) finns idag fem privatägda stall med trav- och ridhästar. Ytterligare ett stall finns vid Norra Pitholmsvägen i direkt anslutning till området. Dessa stall hyser idag ett 25-tal hästar. Vid full beläggning har de tillsammans en kapacitet för omkring 40-50 hästar.

Ett åkeri med specialisering på transport av hästar (Grens Hästtransporter) har sin bas vid Nygårdsvägen. Företagets hästlastbilar trafikerar hela Sverige varje vecka.

4.5.6 Travbana

I anslutning till en fastighet vid Norra Pitholmsvägen finns sedan tidigare en träningsbana för travhästar. Här planeras för fortsatt utveckling av anläggningen för travhästar mm.

Travbanan planeras för körning på ej fruset underlag intill planområdet för hästnära boende. Travbanan avses att värmas med spillvärme från Kappas pappersbruk som tas från den spillvärmeledning som passerar området, den sk Kappa-tuben eller Assituben.

Inom travbanans område finns möjlighet att anlägga fler kringanläggningar som skulle kunna värmas med spillvärme för tjälfria förhållanden året runt. För travbanan med kringanläggningar upprättas ett separat planprogram.

4.6 Bebyggelse

4.6.1 Kort kulturhistoria

Sedan medeltiden är bebyggelse längs Norra Pitholmsvägen och Nyåkersvägen belagd. Bebyggelsen är formad som radbyar där gårdarna ligger på rad utmed byvägen. I samband med skiftesreformerna på 1800-talet försvann många radbyar. Bebyggelsens utformning längs Nygårdsvägen med radbybebyggelse sedan 1500-talet utgör en värdefull gammal bebyggelsestruktur som ger viktiga förutsättningar för hur framtida kompletterande bebyggelse kan utformas. Fornminnen, olika lämningar och ägostrukturer är andra utgångspunkter för tillkommande bebyggelse.

Kulturlandskapet som omger bebyggelse är på samma sätt en månghundraårig kulturmiljö. Idag växer stora delar av de forna öppna markerna igen.



Figur 18 Befintlig hästgård, sedd från Nygårdsvägen

4.6.2 Befintlig bebyggelse

Bebyggelsen i området idag består av gårdar och vilabebyggelse av olika ålder. Längs Norra Pitholmsvägen är bostadsbebyggelsen belägen längs med båda sidor av vägen i den nordvästra delen av planområdet. På södra sidan finns gårdar medan norra sidan mest består av blandad enfamiljshusbebyggelse på mindre tomter. Under senaste åren har 10-talet nya tomter avstyckats och bebyggts. Mot sydost glesnar bebyggelsen och gårdar och bostadshus ligger här på den södra sidan av vägen. Längs Nygårdsvägen består bebyggelsen främst av gamla brukningsenheter, "norrbottensgårdar", belägna på ömse sidor av vägen. Gårdslägena sammanfaller till stor del med de medeltida gårdstomternas lägen. Modernare bebyggelse följer den gamla strukturen.

Vid Storträsket ligger enstaka fritidshus medan det vid kusten öster om planområdet finns stor koncentration av fritidshusbebyggelse. Dessa områden nås via Degerbergsvägen och Sanavägen som ansluter till Norra Pitholmsvägen.

Kommunal service i form av förskolor eller skolor saknas. Skogsbackens förskola ligger strax norr om planområdet. Kommersiell service saknas.



Figur 19 Bebyggelse längs Norra Pitholmsvägen



Figur 20 Norrbottensgård inom fornlämningsområdet vid Nygårdsvägen.



Figur 21 Bebyggelse längs Nygårdsvägen.

5. Infrastruktur och teknisk försörjning

5.1 Geoteknik

Översiktliga geotekniska utredningar finns framtagna inom eller i planområdets närhet. Två översiktliga utredningar/bedömningar av s k travbaneområdet är gjorda (WSP Samhällsbyggnad 2005) och (Tyréns AB 2009), båda beställda av Piteå kommun. Det finns även geotekniska utredningar i järnvägsutredning JU 140 för Norrbottenabanan samt fördjupade bedömningar för delar av denna. Programområdets nordvästra till sydvästra del, mellan travbanområdet och väg 506 är mindre utrett och slutsatser bygger i första hand på jordarskartan och översiktlig bedömning i samband med JU 140. Utifrån dessa utredningar görs följande geotekniska och byggnadstekniska bedömningar av förutsättningarna i området:

Travbaneområdet och områdets norra och östra delar:

Området består till stora delar av äldre ängs- och åkermark som är mer eller mindre igenvuxen. I öster och sydöst gränsar området till skogsmark av hedkaraktär och i väst och nordväst finns våtmark med torvavlagringar i Ängesträsket. Inom området består jorden allmänt av lösa siltiga och leriga sediment med ökande mäktighet mot Ängesträsket. De lösa sedimenten är sättningsbenägna och har låg hållfasthet, dess mäktighet kan uppgå till ca 5 – 10 m. De lösa sedimenten underlagras av fasta jordar av friktionsjord som mot öster och sydöst troligen består av sandiga sediment och mot norr och väster av morän. I öster/sydöst inom området av hedkaraktär finns sandiga svall- och isälvsediment och norr om området, upp mot Norra Pitholmsvägen, finns fast moränjord. I Ängesträsket förekommer troligen torv och gytja med en mäktighet på upptill ca 4 m. Grundvattenytan bedöms hög inom hela området och bedöms normalt ligga 0–1 m under markytan. Grundvattnet kan ha en trycknivå som ligger högre än markytan (artesiska grundvattenförhållanden) och kallkällor kan finnas.

Ängesträsket är sannolikt ett så kallat utströmningsområde för grundvatten.

Jorden är sättningsbenägen men de flesta typer av byggnader med begränsade laster bedöms kunna grundläggas ytligt med platta på mark. Sättningar kan minskas genom att jorden förbelastas med överlast under lämplig liggtid. Tyngre bebyggelse och byggnader med stora spännvidder och stora punktblastningar kräver sannolikt pågrundläggning.

De siltiga, tjällyftande jordarna med låg bärighet medför att infarts- och övriga bilvägar i området bör läggas högt i profilen gärna med ca 1 m fyllning ovanför den naturliga jorden. Förstärkningslager bör utföras med bergkross. Befintlig vegetation eller torvskikt bör behållas under fyllningen.

Trav- och ridstigar bör utföras med en överbyggnad på ca 0,5 m över befintlig mark. Överbyggnad utförs av sand avskild med fiberduk mot befintlig mark. Detta för att få en utformning med viss svikt så att stigarna inte bli stumma. Ridstigar bör undvikas där det är torvmark i ytan. Inom hedområdet i öster krävs ingen förstärkning för ridstigar, men det tunna vegetationstäckets känslighet för slitage.

Området mellan Travbaneområdet och Havsbadsvägen:

Enligt SGU:s jordartskarta utgörs jordarterna av svallningssediment med sand/silt i områdets västra till sydvästra del (ner mot väg 506 Havsbadsvägen). Enligt de geotekniska bedömningarna från Norrbottenabananens järnvägsutredning (JU 140) och tillhörande PM 'Fördjupning genom Piteå centrum', består jorden norr om passage av Haraholmsspåret av lösa och leriga sediment som delvis är sulfidhaltiga. Sedimenten överlagras ställvis av torv.

5.2 Gator och trafik

5.2.1 Biltrafik

Väg 506 Havsbadsvägen, som är statlig, passerar i områdets västra del och är en länsväg med viktig funktion för transporter mellan Piteå och Haraholmens hamn. Den förbinder även staden med Piteå Havsbad och utgör infart till Piteå för trafik från väg E4 söderifrån.

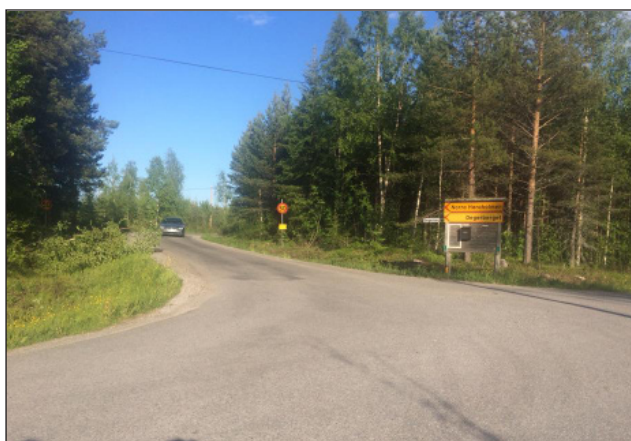
De kommunala gatorna i området är Lillåkersvägen och Norra Pitholmsvägen. Lillåkersvägen är en del i kommunens huvudvägnät och förbinder bebyggelsen på Norra Pitholm med det allmänna vägnätet i korsningen med väg 506. Vägen är också bussgata för lokalbusslinje till staden.

Norra Pitholmsvägen är i grunden en gammal allmän väg (väg 931) som förbundit jordbruksbygden på Norra Pitholm med Piteå stad. Norr om Lillåkersvägen är den huvudgata inom detaljplanlagd bebyggelse, medan den söder därom är en lokalgata som har kvar kvar karaktären av landsväg omgiven av radbybebyggelse. Kommunen är väghållare för samtliga kommunala gator. Norra Pitholmsvägen utgörs av samfällid byamark men driften sköts av Piteå kommun.

Övriga vägar i området, Nygårds-, Degerbergs- och Sanavägen, är enskilda vägar med enskild väghållning. Av dessa är det endast Nygårdsvägen som har fast bebyggelse inom eller i närheten av programområdet. Degerbergsvägen och Sanavägen alstrar periodvis relativt stor trafik till fritidsbebyggelse och till friluftsliv med målpunkter utanför planområdet. Den trafiken belastar även delar av Norra Pitholmsvägen i anslutning till planprogrammets område.

5.2.2 Kollektivtrafik

Piteå kommuns lokaltrafiklinje 4/44 trafikerar under vintertidtabell Lillåkersvägen i områdets norra gräns. En hållplats i vardera riktningen finns i anslutning till befintlig gång- och cykelväg mellan villaområdena Slipersvägen och NilsJans gata.



Figur 22 Degerbergsvägen, sett från korsningen vid Norra Pitholmsvägen



Figur 23 Lillåkersvägen.



Figur 24 Norra Pitholmsvägen.



Figur 25 Nygårdsvägen.

Under sommartidtabell, mitten av maj till slutet av augusti, bedrivs ingen linjetrafik längs Lillåkersvägen eller i närområdet.

Länstrafikens linje 20 mot Umeå, trafikerar väg 506, Havsbadsvägen, och hållplats för av-/ påstigning finns vid väggkant i anslutning till S Pitholmsvägen/ Pitholmsgatan.

5.2.3 Gång- och cykeltrafik

Ett sammanhängande lokalt gång- och cykelnät finns idag utbyggt mellan Strömnäs och Lillåkersvägen i planområdets norra gräns. Detta nät har kopplingar till centrala Piteå och grundskola via Strömnäsgatan (blandtrafik). Kommunens huvudcykelstråk Pitholmsleden ansluter till det lokala cykelnätet mellan Lars Samuelsgatan och Slipersvägen. Via Pitholmsleden kan man nå Pitholmsskolan (åk 6-9).

Enligt kommunens gång- och cykelplan 2011-2014 finns inga planer på utbyggnad av gång- och cykelnätet söder om Lillåkersvägen. Förslag till två nya länkar som kan öka tillgänglighet och säkerhet för gång- och cykeltrafik mellan Lillåkersvägen och Piteå finns. Det är dels en ny gång- och cykelbana längs Strömnäsgatan och dels utbyggnad av den länk som saknas i det lokala nätet mellan Lillåkersvägen och Strömnäs. Med dessa länkar utbyggda får man en separerad gång- och cykelförbindelse hela sträckan Lillåkersvägen-Strömbackaskolans gymnasium-Badhusparken/Trädgårdsgatan i Piteå centrum. **Befintlig och föreslagen gc-trafik, se figur 47, sid 37.**



Figur 26 Busshållplats på Lillåkersvägen.

5.2.4 Haraholmsspåret

Industrispåret mellan Piteå och Haraholmens hamn, Haraholmsspåret, berör planområdets vägsträckningar mot väst och syd. I dagsläget går det ett tåg per dag men ambitionen är att utöka till fem tåg per dag. Korsning av Haraholmsspåret med bilväg är möjligt.

5.2.5 Kappatuben

En spillvattenledning från Kappa löper genom planområdet vilken utgör en förutsättning att ta hänsyn till.



Figur 28 Haraholmsspåret.



Figur 27 Gång- och cykelväg västerut från Lillåkersvägen.

5.2.6 Skoterleder och ridstigar

En av kommunens skoterleder passerar genom området, från väg 506 Havsbadsvägen genom området i nordostlig riktning och vidare mot Storträsket. Leden delar sig strax öster om Ängesträsket och fortsätter söderut sydväst om planerat område för travbana samt norrut mot Storträsket. Dessa leder är markerade i terrängen och finns på kommunens vinterledskarta.

Stigarna på Pitholm används flitigt till både promenader, skidåkning, ridning och trav. En stiginventering på Pitholm, 'Stigar och vägar på Pitholm', gjordes 2011 för att få kunskap om stigarnas sträckning och kvalitet. I stiginventeringen delades Pitholm upp i tre områden för att visa på hur områdena används, se figur 31. Planprogrammet för hästnära boende ligger inom område 1 och 2. I område 1 nyttjas stigarna för ridning och trav. Stigarna är mestadels av "normal stikgkvalitet" samt generellt sandig kvalitet. Detta samt att marken är plan bidrar till gynnsamma förhållanden för rid- och travstigar. Även inom område 3 förekommer ridning, dock är avstånden till befintliga hästgårdar betydligt längre. Stigarna är sandiga och oftast smala. I område 2 finns färre stigar och framkomligheten är begränsad. Stigarna i detta område används främst för jakt, fiske och skogsbruk.

Det är alltså i område 1 där den största delen av rid- och travstigar finns. Område 1 är i sig variationsrikt och är i stiginventeringen uppdelat i tre delområden, se figur 32. Delområde 1.1, som utgör en stor del av planprogramsområdet, är ett jordbruksområde av än-

gar och hagar. Detta område innehåller väldigt få stigar. De stigar som inventerats har oftast legat i skogspartier mellan ångar. Delområde 1.2 är ett område med jämbreda, mjuka och sandiga stigar som huvudsakligen används av hästdikare och omges av torr mark där höga glesa tallar växer. I detta område finns majoriteten av stigarna, vilket också går att utläsa från kartbilderna. Delområde 1.3 utgör ett äldre jordbrukslandskap gömt bland barrträd, lövträd och vattendrag. Antalet stigar avtar, kvaliteten är sämre och de klassas i högre utsträckning som "svårframkomliga".

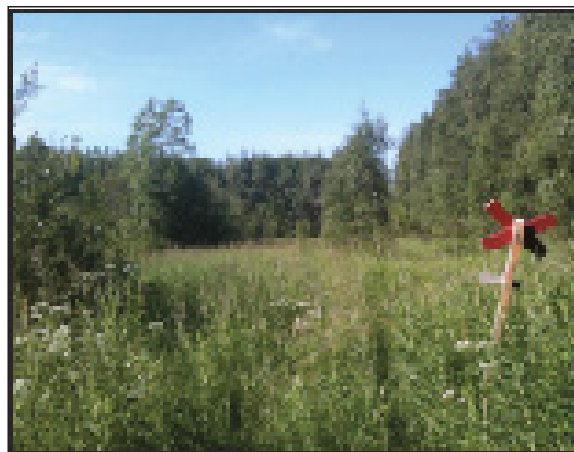
Ridning och trav är även vanligt förekommande längs Sanavägen och Norra Pitholmsvägen.

Sammanfattningsvis är det förståeligt att ridning och trav sker i så stor utsträckning som det gör i område 1 och i område 3. Markens förutsättningar för denna typ av användning är mycket fördelaktiga.

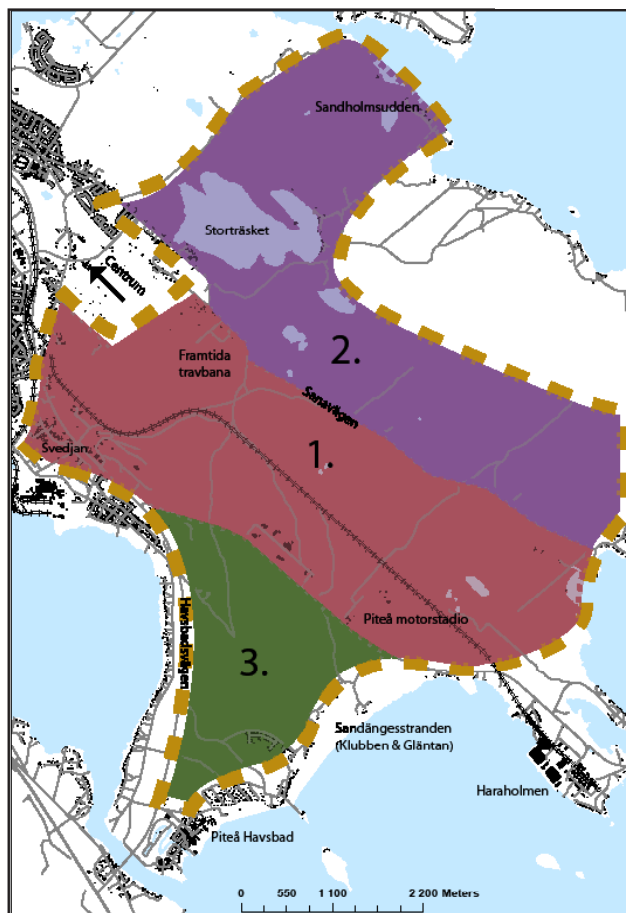
Då en stor koncentration av ridstigar ligger öster om travbanan och befintliga liksom föreslagna tillkommande områden för hästgårdar är det viktigt att beakta denna koppling och arbeta för säkra förbindelser. Det är också viktigt att beakta de intressekonflikter som finns i området. Markägare kan anse att allemansrätten utnyttjas på ett orättfärdigt sätt vilket innebär att överenskommelser måste arbetas fram vilka klargör nyttjanderätter.



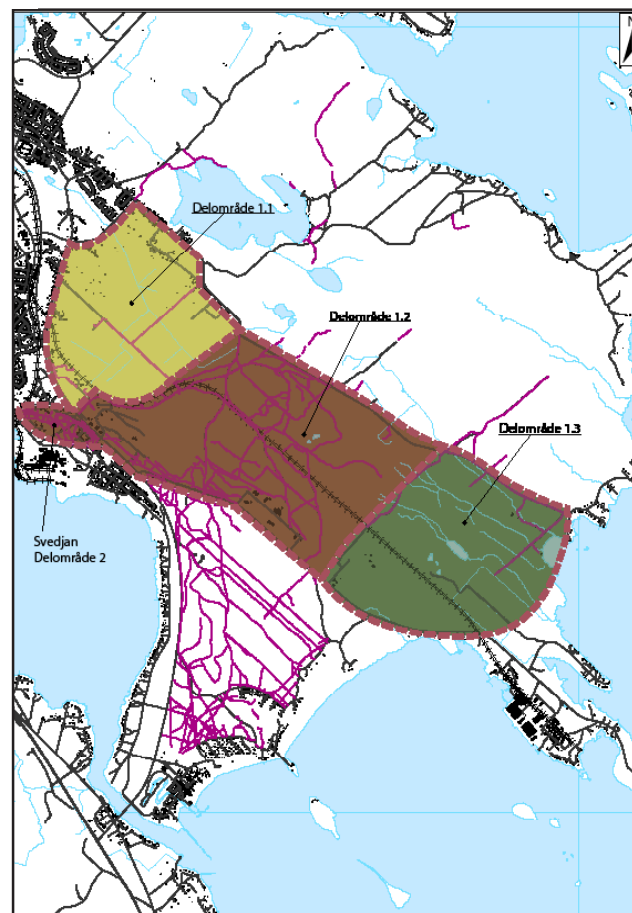
Figur 29 Skoterledsbro inom området.



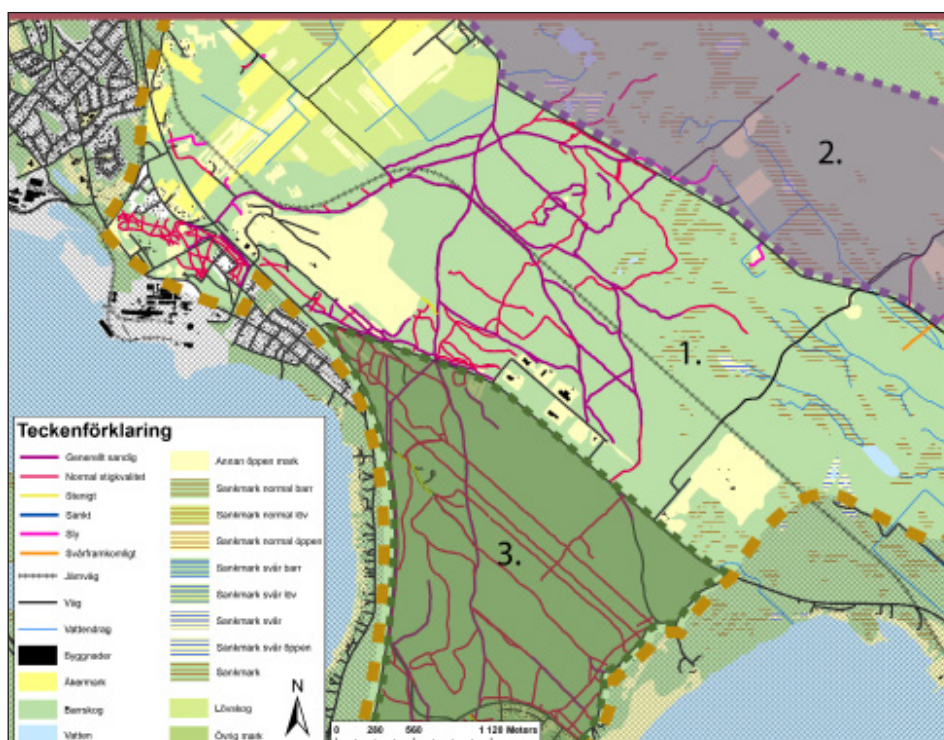
Figur 30 Skoterled. Sommartid är den svårframkomlig.



Figur 31 Stiginventering Pitholm 2011
Stigarna används för ridning och trav



Figur 32 Stiginventering Delområden 1:1-3



Figur 33 Markbeskaffenheden är lämplig för ridning inom delområde 1:2

5.2.7 Tillgänglighet/trafiksäkerhet

Tillgänglighet och trafiksäkerhet för biltrafik till/från bostäder och nuvarande verksamheter i området bedöms som relativt god. Tillgänglighet till kollektivtrafik är begränsad till vintersäsong och kan endast nås via Lillåkersvägen. Det innebär långa avstånd till hållplatser och försvårar busstrafikens möjlighet att vara ett attraktivt färdval till arbete, skola eller andra målpunkter.

Tillgänglighet och trafiksäkerhet, från centrum räknat, fram till Lillåkersvägen är relativt god och skulle förbättras ytterligare om gällande GC-plan förverkligades, se figur 47. Oskyddade trafikanter inom programområdet har relativt låg trafiksäkerhetsstandard, då de måste färdas längs N Pitholmsvägen i blandtrafik. Boende längs N Pitholmsvägen upplever att trafikmiljön är otrygg och osäker när man ska korsa eller färdas längs vägen som oskyddad trafikanter. Det gäller särskilt barmarkssäsong när trafiken till fritidsbebyggelsen ökar. På sträckan finns tillstånd för utplacering av blomlådor i hastighetsdämpande syfte. Kommunen har även genomfört flera trafik-/hastighetsmätningar på sträckan söder om Lillåkersvägen, senast 2009 och 2010. 2010 utlämnades en enkät om trafikmiljön till de boende. Resultatet från mätningarna och enkäterna visar att ca 1/3 av förarna kör fortare än skyltad hastighet. En majoritet av de boende upplever hastighetssituationen som ett

problem och att det bidrar till en otrygg närmiljö. Huvuddelen (2/3) anser att nuvarande hastighetsbegränsning skulle vara tillräcklig om alla respekterade den, 1/3 vill ha en hastighetssänkning till 40 eller 30 km/tim.

5.3 Norrbotniabanan

Banverket (nu Trafikverket) beslutade 2010 att alternativet via Pitholmen (P2) i järnvägsutredning 140 (JU140) mellan länsgränsen AC/BD och Piteå ska ligga till grund för fortsatt planering av Norrbotniabanan. Avsatt korridor för alternativ P2 är bred vid planområdet och påverkar planprogramrådets förutsättningar. Tre alternativa lägen för godsbangårdar redovisas på Pitholm vilket förklarar korridorrens bredd. I fördjupning av JU140 har tre olika spårlägen genom det aktuella området studerats samt möjliga godsbangårdslägen kopplade till dessa. Inget beslut är fattat för dessa tre bangårdsalternativ. Behovet av en stor bangård på Pitholm har diskuterats. En uppdaterad utredning från Trafikverket behövs inför bygge av ny bangård.

Norrbotniabanan finns inte med i den nationella transportplanen för 2014-2025. Det saknas finansiering för vidare planering. Det är i nuläget oklart när en byggnation kan genomföras.

5.4 Teknisk försörjning

5.4.1 Vatten och avlopp

Kommunala vatten- och avloppsledningar finns framdragna i Norra Pitholmsvägen, parallellt med Nygårdsvägen. Ledningarna korsar Nygårdsvägen och fortsätter sedan vidare över ängen i riktning mot Lillåkersvägen. Befintliga bostäder vid Nygårdsvägen och bortre delen av Norra Pitholmsvägen ligger inom kommunens verksamhetsområde för vatten, men utanför verksamhetsområdet för avloppsvatten. Avloppet är löst genom enskilda anläggningar för respektive fastighet.



Figur 34 Inventerade stigar på Pitholm - olika kvalitéer

De tre fastigheterna längs Hemmanvägen (24:35, 24:34 och 24:136) ligger inom kommunens verksamhetsområde för vatten men utanför verksamhetsområdet för avloppsvatten. Avloppet är löst genom enskilda anläggningar för respektive fastighet. Kommunala vatten och avloppsledningar finns framdragna i Södra Pitholmsvägen och fortsätter västerut i Kurirvägen.

5.4.2 El/Belysning/Opto

Pite Energi har områdeskoncession för el (för nätet), områdeskoncessionen gäller ej för opto. Parallellt med Norra Pitholmsvägen ligger en högspänningsledning för el, längs med Nygårdsvägen och Norra Pitholmsvägen ligger en lågspänningsledning för el, belysning samt opto.

I planområdets södra del ligger Vattenfalls regionnät parallellt med Havsbadsvägen. Här finns även Pite Energis högspännings- och lågspänningsledningar för el.

5.4.3 Fjärrvärme

Fjärrvärmenätet är inte utbyggt inom området. Närmsta fjärrvärmekulvert finns i Slipersvägen/Backadalsvägen.

5.4.4 Avfall

Från området sker idag upphämtning av brännbara och komposterbara sopor. Resterande avfall, som glas, metall, hårdplast, kartonger etc. ansvarar de boende själva för. Återvinningsstation finns vid Nordlunda (Statoil).

6. Hälsa och säkerhet

6.1 Buffertzoner och allergi

Spridning av hästallergen är en störningsrisk. Uppskattningar visar att cirka 5 % av befolkningen är allergisk mot häst. Närhet till kor, grisar, får och andra pälsdjur är oftast inte lika problematiskt för allergiker som just närhet till hästhållning. Symtom på allergi kan vara snuva, eksem, astma eller anafylaktisk chock. För att hästhållning i en relativt stadsnära miljö ska fungera är det viktigt att utreda behov av buffertzoner. Det finns idag inga fastställda regler kring hur omfattande buffertzon mot annan bebyggelse som är

lämpligt. Det är kommunen och Länsstyrelsen som ansvarar för hur skyddsavstånden tillämpas i det enskilda fallet.

Boverket och Folkhälsomyndigheten rekommenderar idag ett skyddsavstånd på 200 meter från stall och rasthage till bebyggelse. Studier på senare år har dock påvisat att rekommendationen är tilltagen.

Det saknas idag samstämmighet om vilket avstånd som är kliniskt relevant för en allergiker. Vilket skyddsavstånd som är motiverat varierar från fall till fall. Faktorer som påverkar är karaktären på området (lantlig miljö/villabebyggelse), antalet hästgårdar och deras placering, antal hästar, lokalisering av stall, bete och paddockar, hur frekvent hagarna används, topografi och vegetation, förekomst/grad av näringsverksamhet och förhärskande vindriktningar. Olika hästraser har också olika allergennivåer.

En stor spridningsrisk av hästallergen är kontakten mellan människor. Åtgärder som goda duschmöjligheter och klädombyte på ridanläggningar är därför viktiga åtgärder för att inte sprida hästallergen i den offentliga miljön. Annan faktor för skyddsavståndet är hur gödselhanteringen placeras och bedrivs.

En tillämpning av omotiverat stora skyddsavstånd kan innebära mindre attraktiva avgränsningar och restriktioner för bebyggelsestrukturen. Vid en samlad bedömning föreslås en buffertzon på 100 meter mellan stall och rasthagar och övrig bebyggelse. I det enskilda fallet kan det, av faktorer som nämnts tidigare, tillåtas både kortare eller krävas större buffertzoner.

6.2 Buller och gödsel

Med ökande antal hästar som finns i närheten av tätorterna riskerar också olägenheterna som förknippas med hästhållning att öka. Det handlar exempelvis om lukt, flugor och buller. Buller från spannmålstorkar och höfläktar är vanligt förekommande. Gödselhantering kan innebära risk för näringsläckage till mark och vatten vid bristfällig hantering.

7. Programförslag

7.1 Övergripande mål och visioner

7.1.1 Landskap och gestaltning

Hästnära boende på Norra Pitholm ska ta tillvara och utveckla de karaktärer och resurser kulturlandskapet har idag. En målsättning är att återta det öppna landskapets kvaliteter som till del har förlorats när allt mer av odlingsmarken vuxit igen. Detta kan bli ske genom att arealer rensas från sly och upplåts till hästbete.

Förslaget bygger vidare på radbykaraktären längs Nygårdsvägen och Norra Pitholmsvägen, med gårdar med bostadshus mot vägen, stall nedanför eller

bredvid och hagar ut mot "slätten" eller in mot gården.

Även i anslutning till Degerbergsvägen ned mot Storträsket kan byakaraktern vidareutvecklas med radbyn som förebild. Tomtstorlek, bebyggelsens skala och byggnadernas former, färger och placeringar ska bidra till en lantlig kataktär. Utblickar mot Storträsket tas tillvara.

7.1.2 Naturmiljö

Förutsättningar för större artrikedom ges då odlingslandskapets hävd ökar med ökat bete. Odlingslandskapets biologiska mångfald gynnas av ökat bete och av att igenväxningen hejdas.

Den känsliga naturtypen på Pitholmsheden skyddas genom att ridning och körning med häst hänvisas till utpekade vägar och stigar i anslutning till det exploaterade området.

Nyttjande av stigar och vägar ska tydliggöras tillsammans med markägarna. Längre ut på Pitholmsheden där intensiteten i användandet minskar, avtar behovet av restriktioner för att motverka slitage.



Figur 35-36 Landskapet på Norra Pitholm har stora kvalitéer

7.1.3 Kulturmiljö

Kulturmiljön på Norra Pitholm inventeras och beskrivs. Riktlinjer för tillkommande bebyggelse formuleras för hantering i detaljplaner och bygglov.

Genom medveten disponering och användning av marken samt placering och utformning av byggnader kan utbyggnader förstärka kulturmiljöns kvaliteter. Bebyggelsestrukturen bibehålls genom att nya bostadshus placeras längs Nygårdsvägen/östra delen av Norra Pitholmsvägen. Stall och andra uthus kan placeras i vinkel mot bostadshuset, närmare bakomliggande åkerar/hagar.

Ökat behov av betesmark för hästar och ökad efterfrågan på hö i närområdet bidrar till att motverka igenväxning av kulturlandskapet. Redan igenväxta åkrar kan röjas.

7.1.4 Närmiljö och rekreation

Ett öppnare kulturlandskap är mer attraktivt även för boende utanför området. Genom att utveckla stigar och ägovägar genom odlingslandskapet kan tillgängligheten öka. Förlängning av gc-vägnätet till planområdet ökar tillgängligheten både till Norra Pitholm och till Pitholmsheden för boende i övriga delar av Piteå. För boende inom det hästnära boendet kommer aktiviteter kring hästarna att vara de viktigaste formerna av närrekreation.



Fig 37 Planen ska utveckla landskapets kvaliteter.

7.2 Gator och trafik

7.2.1 Biltrafik

Det befintliga vägnät som idag kan nyttjas för trafikmatning av programområdet är Norra Pitholmsvägen och Nygårdsvägen. Utredning enligt den sk fyrstegs principen har visat att dessa vägar inte är lämpliga för ökad trafik. Vägarna är smala och upplevs idag som belastade och otrygga på vissa sträckor. Under en inledande utbyggnad av området kan befintliga vägar eventuellt nyttjas. Nya trafiklösningar för den trafikmängd planområdet och bebyggelsen vid Sanavägen och Degerbergsvägen genererar bör dock vara i drift tidigt eller helst innan utbyggnader påbörjas.

För att minska genomfartstrafiken längs Norra Pitholmsvägen föreslås en trafiklösning liknande den som finns i korsningen Bryggmansvägen/Norra Pitholmsvägen även i korsningen Lillåkersvägen/Norra Pitholmsvägen. Detta skulle sänka hastigheten och det skulle bli mindre naturligt att fortsätta rakt fram för bilister som kör Norra Pitholmsvägen.

Ny anslutningsväg till planområdet föreslås som en långsiktig lösning för att förbättra trafikförhållandena längs Norra Pitholmsvägen och för att skapa större kapacitet för nya bostäder och nya verksamheter. Ny väg från befintligt kommunalt eller allmänt vägnät bör vara utformad och dimensionerad för lastbil eller vid behov lastbil med släp. Vägbredden bör vara ca 7 m och vägen bör förses med gatubelysning enligt kommunens plan för offentlig belysning.



Fig 38 Område föreslaget för bostadsbebyggelse. Utsikten mot sjön från kullen tas tillvara.

Nya anslutningspunkter, breddning och vid behov förstärkningsåtgärder längs berörda delar av befintliga vägar kan komma att behövas.

Trafikmatningen av planområdet från överordnat gatunät föreslås alternativt vara:

- Alt 1 A-C Ny väg från anslutning till Sanavägen /Norra Pitholmsvägens förlängning, ansluter mot Väg 506 Havsbadsvägen vid Svedjan, söder om Viaduktensvägen (befintlig), se Figur 41.
- Alt 2 A-D Ny väg från anslutning till Sanavägen /Norra Pitholmsvägens förlängning ansluter mot Lillåkersvägen, se Figur 44.

Alternativen visar översiktligt studerade vägförslag som ska ligga till grund för fortsatt planering.

Föreslagen delsträcka A-B är resultat och sammanvägning av inkomna synpunkter under samrådstiden. Sträckan A-B samt detaljutformning av korsningar till anslutande befintliga vägar är likadan i båda alternativen och avses innebära en gemensam lösning av anslutning för planområden i 'Häsnära boende' och för 'Travbana'. Del av Degerbergsvägen utgår och kan bli en del i område för bostäder.

Alternativ 1 A-C Anslutning mot väg 506 Havsbadsvägen, se figur 41

Vägalternativ 1 avser ny allmän väg med anslutning mot Sanavägen (A). Väglängd från väg 506 (C) till anslutning (A) mot Sanavägen/Norra Pitholmsvägens förlängning blir ca 2,7 km. Därav utgör ny parallellväg till Norra Pitholmsvägens förlängning cirka 750 meter. Ny väg B-C berör få fastigheter. Vägen dras utanför och söder om Ångesträsket. Korsningar och anslutande vägar utformas så att vägval i riktning mot väg 506 upplevs prioriterad för trafikanterna.

Alternativ 1 A-C har följande nya korsningar/anslutningspunkter med befintliga och nya vägar. Nya korsningspunkter beskrivs med litterering E, F, G samt sekundära korsningspunkter H, J, se Figur 46:

A: Ny väg ansluter till Sanavägen /Norra Pitholmsvägens förlängning. Allmän väg avslutas med vändplan mot Sanavägen. Ny vägsträckning A-F (ca 500m) avlastar befintlig väg vilken blir en intern väg

för angöring till befintliga fastigheter. Befintlig väg kan också nyttjas som cykel- och ridväg. Korsningar utformas så att ny väg upplevs gen och prioriterad.

C: Anslutning mot väg 506, Havsbadsvägen. Tillstånd för anslutning beslutas av Trafikverket. Alternativ utformning för förbättrad trafikplats utreds i Åtgärdsvalstudie av Trafikverket i samarbete med intressenter. Åtgärdsvalstudien avses att färdigställas under 2017.

Delsträcka A-B Litterering se Figur 46

E: Norra Pitholmsvägens förlängning får ny anslutningspunkt till ny väg. Utfart från befintliga fastigheter kan samlas i en utfartsväg /trafiksäker korsning.

F: Degerbergsvägen ges ny sträckning F-K (ca 200 m) för att förhindra smittrafik in på Norra Pitholmsvägen. Korsning utformas så att ny väg upplevs gen och prioriterad. Befintlig väg kan nyttjas i framtida bostadsområde.

G: Anslutning mot Norra Pitholmsvägen utformas så att val av körning längs Norra Pitholmsvägen upplevs mindre tillgänglig, varvid genomfartstrafik undviks. Ny väg ska upplevas gen och prioriterad.

H: Nygårdsvägen ansluts till Norra Pitholmsvägen i ny korsning. Ny korsning utformas så att genomfartstrafik längs Nygårdsvägen undviks. Gång- och cykeltrafik samt tillgänglighet för häst prioriteras längs Nygårdsvägens sträckning i riktning mot Pitholmsleden.

J: Befintlig korsning Norra Pitholmsvägen/Nygårdsvägen stängs för biltrafik. Korsningen utgör passage för gående, cyklister och häst. Korsningen utformas så att hastighet längs ny väg sänks, genom chikan eller motsvarande.

K: Degerbergsvägen ges ny sträckning och ansluter till ny väg i korsningspunkt F.

Alternativ 1 korsar kommunens tågspår Hara-holmsspåret. Korsningen med järnvägsspåret utformas enligt Transportstyrelsens järnvägsavdelnings riktlinjer och i samråd med infrastrukturförvaltaren, Piteå kommun, Teknik och Gatukontoret.

Förbättrad trafikplats vid Svedjan utreds av Trafikverket. Anslutning mot denna från Norra Pitholm och befintlig bebyggelse vid Svedjan, jfr nedan, kan ingå i Åtgärdsvalstudie. I avvaktan på förbättrad trafikplats kan möjligheten att ansluta ny väg till befintlig utfart undersökas i samråd med Trafikverket. Väganslutning måste studeras detaljerat i en vägutredning.

Alternativ 1 öppnar möjligheten att ansluta de tre fastigheter som idag har utfart mot väg 506 via Hemmansvägen, likaså att erbjuda ny anslutning för ställverket.

Ny väganslutning mot alternativ 1 och stängning av befintlig utfart mot väg 506 från Hemmansvägen och ställverket bedöms möjlig att anlägga. En gemensam ny anslutningsväg för de tre fastigheterna och ställverket bedöms kunna utföras öster eller väster om ställverket. En dragning väster om ställverket, mellan ställverket och väg 506, ger möjlighet att delvis följa befintliga skogsvägar/stigar och att nyttja befintlig infart till ställverket. Ett östligt alternativ tar mer ny mark i anspråk och skulle kräva en ny anslutning mot ställverket. Möjliga anslutningar mot vägalternativ 1 måste utredas i detalj i vägutredning.

Vägförslaget ger med sin gena och raka linjeföring en smidig och tillgänglig anslutning mellan programområdet och väg 506. Det gäller även för trafik till/från Degerbergsvägen och Sanavägen. Tillsammans med de åtgärder för minskad genomfartstrafik som föreslås i korsningarna med Norra Pitholmsvägen och Nygårdsvägen kan förutsättningar skapas att styra trafik längs den nya vägen och därmed minska belast-

ningen på Norra Pitholmsvägen. Trafik från Sanavägen får god tillgänglighet och med föreslagna åtgärder i korsningen vid Norra Pitholmsvägens förlängning bedöms risken att trafiken längs Norra Pitholmsvägen och Nygårdsvägen ska öka som låg.

Alternativet ger möjlighet att skapa en hållplats i anslutning till infartsvägen för den länstrafiklinje som idag har av-/påstigning längs väg 506.

En risk för detta vägalternativ är att det upplevs förlänga resvägen för trafikanter till och från Degerbers- respektive Sanavägen från centrum räknat.

Vägsträckningen B-C ligger inom Norrbottenabanan korridor och korsar denna. Korridoren liksom korsningsutformning med Havsbadsvägen berör olika intressenter och frågan ägs av Trafikverket. Enskild utfartsväg bör kunna utföras om allmän väg inte bedöms lämplig att utföra dock med risk att denna tas ur bruk när Norrbottenabanan aktualiseras.

Alternativ 2 A-D Anslutning mot Lillåkersvägen, se figur 44

Vägalternativ 2 avser ny allmän väg från anslutning mot Sanavägen och erbjuder en gen väg in mot centrum. Vägalternativet är beläget i kanten av Norrbottenabanan korridor. Avståndet från Sanavägen och dragning väster om travbaneområdet ut mot Lillåkersvägen är cirka 2,5 km.

Sträckan A-B samt detaljlösning av korsningar till anslutande befintliga vägar är likadan som i Alternativ 1 och avses erbjuda en gemensam anslutning för



Fig 39 Befintlig anslutning Hemmansvägen väg 506.



Fig 40 Vy mot befintlig korsning väg 506/Viaduktsvägen.



Fig 41 Vägalternativ 1. A-C Skala 1:15 000.

planprogramområdena 'Hästnära boende' och 'Travbanan'. Del av Degerbergsvägen utgår och kan bli en del i område för bostäder. Alternativen visar på översiktligt studerade vägförslag som ska ligga till grund för fortsatt planering.

Alternativ 2 A-D har följande nya korsningar/anslutningspunkter med befintliga och nya vägar.

A: Ny väg ansluter till Sanavägen /Norra Pitholmsvägens förlängning. Allmän väg avslutas med vändplan mot Sanavägen. Ny vägsträckning A-F (ca 500m) avlastar befintlig väg vilken blir en intern väg för angöring till befintliga fastigheter. Befintlig väg kan nyttjas som cykel- och ridväg. Korsningar utformas så att ny väg upplevs gen och prioriterad.

D: Ny väg ansluts till korsningen Södra Pitholmsvägen/Lillåkersvägen. En fördel är att bilister som kör längs den nya vägen inte upplever sig behöva 'köra tillbaka' jämfört med alternativet att ansluta direkt mot Lillåkersvägen, jfr nedan. Idag är korsningen utformad med väjningsplikt för Södra Pitholmsvägen. En rondellösning kan övervägas.

En alternativ väganslutning är mot Lillåkersvägen cirka 150 meter från fyrvägs-korsningen Södra Pitholmsvägen/Lillåkersvägen.



Fig 42 Korsning Södra Pitholmsvägen/Lillåkersvägen.

Delsträcka A-B lika Alt 1 jfr ovan och nedan. Litterering se figur 46.

Alternativ 2 med anslutningen mot Lillåkersvägen innebär att trafik till/från området via väg 506 Havsbadsvägen kommer att ge ökad belastning på befintligt vägnäts korsningspunkter. Trafiken längs berörd del av Lillåkersvägen kommer sannolikt att öka. Det påverkar även trafiksäkerhet och framkomlighet för oskyddade trafikanter som idag använder korsningen till/från Piteå centrum eller till andra målpunkter in mot centrum.

Andelen svängande trafik kommer att öka i befintlig korsning mellan väg 506 och Lillåkersvägen. Konsekvensen för framkomlighet och trafiksäkerhet för väg 506 behöver studeras mera i detalj. Behov av åtgärder bedöms dock bli mindre än för anslutning enligt Alternativ 1.

Läge för korsning Lillåkersvägen/ny väg ger möjlighet till tidigt vägval vilket innebär ett sannolikt högt nyttjande, dvs fler trafikanter kommer att föredra ny väg vilket innebär mindre trafik längs Norra Pitholmsvägen.

Korsningspunkter A-K -(B) lika Alt 1, se figur 46
Korsningar/anslutningspunkter med befintliga och nya vägar:

A: Sanavägen ansluter till ny allmän väg parallell med Norra Pitholmsvägens förlängning. Den nya



Fig 43 Korsning väg 506/Lillåkersvägen.

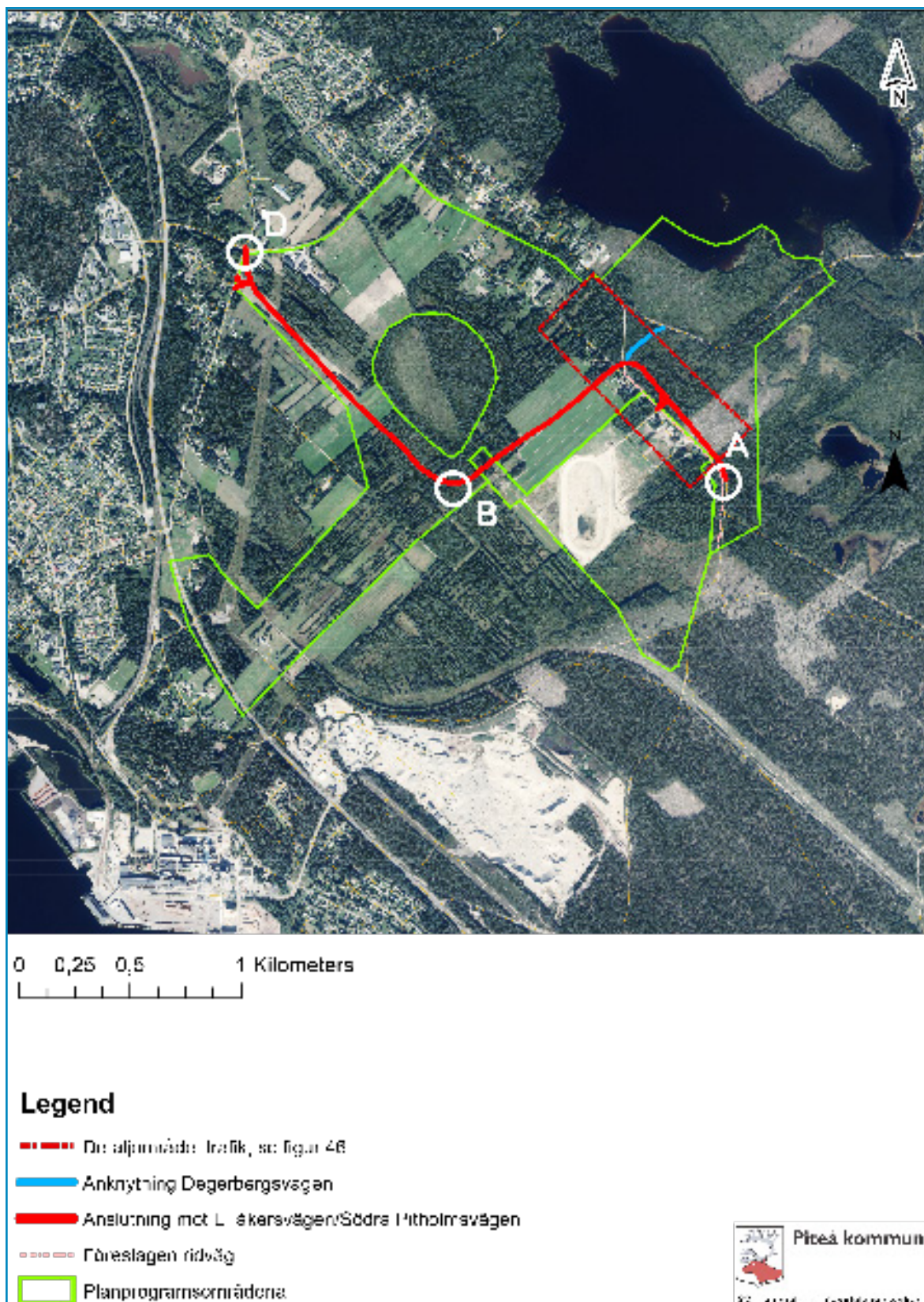


Fig 44 Vägalternativ 2. Skala 1:15 000.

vägen fredar befintlig bebyggelse och ger bra passage för gående, cyklister och ridande längs befintlig väg. Ny väg ska upplevas gen från Sanavägen så att smittrafik längs Norra Pitholmsvägen och Nygårdsvägen undviks.

E: Anslutning från ny väg mot befintlig Norra Pitholmsvägens förlängning samordnar anknytning för befintliga fastigheter och Travbaneområdet. Infarten till travbaneområdet korsar befintlig väg och ansluter mot föreslagen ny parallell allmän väg.

F: Degerbergsvägen ges ny sträckning F-K (ca 200 m) för att förhindra smittrafik längs Norra Pitholmsvägen. Korsning utformas så att ny väg upplevs gen och prioriterad. Befintlig väg kan nyttjas i framtida bostadsområde.

G: Anslutning mot Norra Pitholmsvägen utformas så att körning längs Norra Pitholmsvägen upplevs mindre tillgänglig så att genomfartstrafik undviks. Ny väg ska upplevas gen och prioriterad.

H: Nygårdsvägen förlängs till ny korsning mot Norra Pitholmsvägen. Korsning utformas så att ny väg upplevs som prioriterad i förhållande till Norra Pitholmsvägen.

J: Nygårdsvägens utfart mot Norra Pitholmsvägens förlängning stängs för biltrafik. Gång-, cykel- och hästtrafik prioriteras längs denna del av Nygårdsvägen.

K: Degerbergsvägen ges ny sträckning och ansluter till ny väg i korsningspunkt F.

Vägalternativ För- och nackdelar

Fördelarna med **Vägalternativ 1** är den gena sträckningen ut mot större väg och att relativt få fastighetsägare berörs. Nackdelarna är att vägen korsar Haraholmsspåret, att den sträcker sig över Norrbottenkorridoren samt att fler beslutande parter berörs då vägen ansluter till en statlig väg.

Fördelarna med **alternativ 2** är att anslutning mot Lillåkersvägen är mera stadsnära. En nackdel kan vara att vägen berör fler markägare.

Siltiga och leriga sediment med låg bärighet och högt grundvatten medför byggnadstekniska krav vid bygge nära Ängesträsket. Detta innebär konsekvenser för anläggningskostnad. Det måste studeras närmre hur nära Ängesträsket det är lämpligt att anlägga väg med tanke på markförhållandena.

Båda alternativen planeras så att de blir naturliga vägval för lokal trafik från Norra Pitholm, Degerbergsvägen och Sanavägen för att avlasta Norra Pitholmsvägen från befintlig genomfartstrafik. Risken för smittrafik längs Nygårdsvägen och Norra Pitholmsvägen bedöms bli något högre i Alternativ 1.



Figur 45 Lillåkersvägen



Figur 46 Ny vägsträckning och ny utformning av korsningar - lika i båda utfartsalternativen

7.2.2 Kollektivtrafik

Tillgängligheten till busslinjetrafik och hållplatser är idag låg i området. En översyn av kollektivtrafiken i syfte att skapa bättre turtäthet, trafik större del av året och kortare avstånd till hållplatser kan bidra till färre resor med bil till och från området. En förlängning av linje 4/44 kan vara en åtgärd. Det är viktigt att analysera den samlade effekten av åtgärderna så att de bidrar till attraktivare och bättre busstrafik utan att ge negativa effekter totalt sett. Möjligheter att förlänga befintlig linje 4/44 till programområdet utan att det får konsekvenser för linjens körtider och därmed attraktivitet behöver utredas. För alternativ 1 kan hållplats skapas på Havsbadsvägen, efter samråd med Länstrafiken.

7.2.3 Haraholmsspåret

Väglternativ 1 korsar befintligt industrispår. Det innebär krav och kostnader för utförande av en kors-

ning mellan väg och järnväg. Enligt Transportstyrelsens järnvägsavdelnings riktlinjer innebär det en plankorsning med krav på skyddsanläggning med ljus- och ljudsignaler samt bommar.

7.2.4 Norrbotniabanan

Beslutad korridor med dess tre alternativa spårlinjer och bangårdslägen överlagrar delar av programområdet. Norrbotniabanan skulle vid ett genomförande ge konsekvenser för infrastrukturen till och inom programområdet.

Vägalternativen redovisas genom och i kanten av Norrbotniabanan korridor. Tidsaspekten vad avser Norrbotniabanan utformning och genomförande är osäker. En utförselväg, vilken kan anpassas då beslut angående Norrbotniabanan finns, bedöms möjlig att utföra. Framtida byggherrar och exploitörer bör väga in denna osäkerhetsfaktor, samt de krav och kostnader en framtida Norrbotniabana kan innebära för utförd

infrastruktur inom programområdet. Trafikveket har i samråd påtalat att ett val av vägalternativ 1 kan ge framtida ekonomiska konsekvenser för staten och kommunen. Detta om byggd infartsväg måste anpassas till Norrbotnabanans slutliga sträckning eller om vägen försvårar genomförandet av banan.

7.2.5 Skoterleder och rid- och körvägar

Påverkan på befintliga vinter-/skoterleder bedöms vara liten. Vägalternativ 1 bedöms ha störst påverkan, där kortare delsträcka av leden kan behöva dras om.

Den känsliga naturtypen på Pitholmsheden bör skyddas genom att ridning och körning med häst hänvisas till befintliga vägar och stigar särskilt utpekade för ridning. Det ska ske i samarbete med markägare. Inventering av vägar inom Pitholmsheden 2011 kommer att ligga till grund för vilka rekommendationer och begränsningar som kan komma att införas för ridning och körning med häst.

7.2.6 Gång och cykelvägar

Befintlig bostadsbebyggelse och föreslagna nya områden för hästnära boende bör ges god tillgänglighet och säkra förbindelser för gång- och cykeltrafikanter.

Avlastning av genomfartstrafik från Norra Pitholmsvägen innebär att gång- och cykelväg i blandtrafik ses som ett möjligt alternativ. Även längs Nygårdsvägen och längs andra mindre trafikerade vägar inom planområdet bedöms gång- och cykeltrafik kunna ske i blandtrafik med övriga fordon utan att trafiksäkerheten äventyras.

Inom områden där hästtrafik/ridning planeras bör berörda gång- och cykelvägar även utformas för och vara tillåtna för ridning och för trav- och hästvagnsekipage.

Oavsett vägalternativ är det möjligt att anlägga gång- och cykelväg längs med ny anslutningsväg. Denna kan utformas så att ridning blir möjligt vilket skulle innebära belyst bostadsnära ridväg, se figur 47, sid 37.

Inom området för hästnära boende och samordnat med travbaneområdet bör interna gång- och cykelstråk ses över och planeras mera detaljerat i kommande planeringssteg.

7.3 Bebyggelse

7.3.1 Befintlig bebyggelse

Idag finns tolv bostadsfastigheter inom planprogrammets område. Dessa kan innefattas i begreppet hästnära bebyggelse. Fem av dessa plus en fastighet i direkt anslutning till programområdet har stall med vardera upp till åtta hästplatser. Av resterande fastigheter har tre tillhörande jordbruksmark och skulle kunna utvecklas till hästgårdar. Fyra fastigheter saknar idag egen mark för att rymma stall och hagar. Kommunal mark finns inom området.

Bebyggelsen inom planområdet ligger längs Nygårdsvägen och östra delen av Norra Pitholmsvägen.

7.3.2 Ny bebyggelse

En illustration med exempel på hur bebyggande av planprogramsområdet kan ske redovisas, se figur 50. All bebyggelse är lagd utanför strandskyddat område.

Ny bebyggelse är föreslagen utifrån ställningstagandet att den bedöms bli attraktiv och skulle komma att bidra till att hästintresset kan utvecklas.

Då området mot Storträsket ingår i Riksintresseområde Rennäring måste planintressena konsekvensbedömas långsiktigt och avvägas i kommande detaljplanering.

Hästgårdar

Förtätning kan lämpligast göras på före detta odlad mark längs Nygårdsvägen. Avstyckade fastigheter kan göras 1-4 ha stora vardera. Nya byggnader bör placeras huvudsakligen inom c:a 50 meter från vägen, med bostadshus närmast vägen och stall och övriga ekonomibyggnader bredvid eller bakom.

Byggnadstyp bör i stil ansluta till befintlig bebyggelse; 1-2 plans trähus med sadeltak med traditionell taklutning. Uthus målas företrädesvis med falu rödfärg. Husen bör ansluta till traditionell byggnadsstil vad gäller planform, fönstersättning, proportioner och färgval.

Flerbostadshus

Norr om Nygårdsvägen kan flerbostadshus med 2-6 lägenheter per hus byggas. Även flerfamiljshusen kan utformas likt "norrbottensgårdar" i 2 plan med



Figur 47 Alternativa gång- och cykelvägar samt möjliga alternativa ridstigar Skala 1:10 000.

genomgående lägenheter. Mindre lägenheter, 1-3 r.o.k. bör prioriteras.

Enbostadshus

Tomter utan eget stall kan lämpligen avstyckas norr om Degerbergsvägen på sluttning med utsikt mot Storträsket. Här tillåts inte häst inom området. Området utgörs idag av ett hygge. Bebyggelsen kan utformas som en ny radby där byggnadernas exteriör och placering harmonierar med den traditionella bybebyggelsen. Tomterna bör göras generösa, c:a 1500-3000 m² stora.

Gemensamhetsstall

Centralt inom planprogrammets område markeras ett utredningsområde med mark möjligt för ex. vis gemensam stallanläggning, avsedd i första hand för boende i de planerade enfamiljs- och flerbostadshusen. Anläggningar skulle här ligga på bekvämt gångavstånd, som mest c:a 500 meter från tomterna. Markområdet kan rymma stall för omkring 20-30 hästar samt rasthagar, ridbana och eventuellt ridhus.



Alternativa placeringar kan sökas beroende på hur intressen utvecklar sig.

7.4 Hästhagar

Vid maximal utbyggnad av hästnära boende rymmer de nya hästgårdarna och gemensamhetsstallet omkring 40 hästar. Till dessa behövs omkring 40 ha bete under förutsättning att samtliga hästar ska ha tillgång till sommarbete i närområdet. För rasthagar behövs totalt minst 4 ha mark om det ska finnas förutsättningar att bibehålla markvegetation i rasthagarna. De föreslagna lägena för nya hästgårdar omfattar 8-13 ha. Område för gemensamhetsstall omfattar c:a 3,5 ha. Behov av rasthagar kan tillgodoses inom respektive fastighet. För att kunna erbjuda sommarbete till samtliga hästar måste även mark utanför planområdet nyttjas.

7.5 Teknisk försörjning

7.5.1 Vatten och avlopp

En översiktlig beräkning av spillvatten, från Norra Pitholmsvägen in till huvudledningen vid sjukhuset, visar att för normalt tillskottsvatten finns marginal i nätet. En pumpstation kan komma att behövas för att ansluta fastigheterna inom planprogrammet till befintligt spillvattennät. Beroende på antalet nya fastigheter kan ledningen behöva förstärkas.

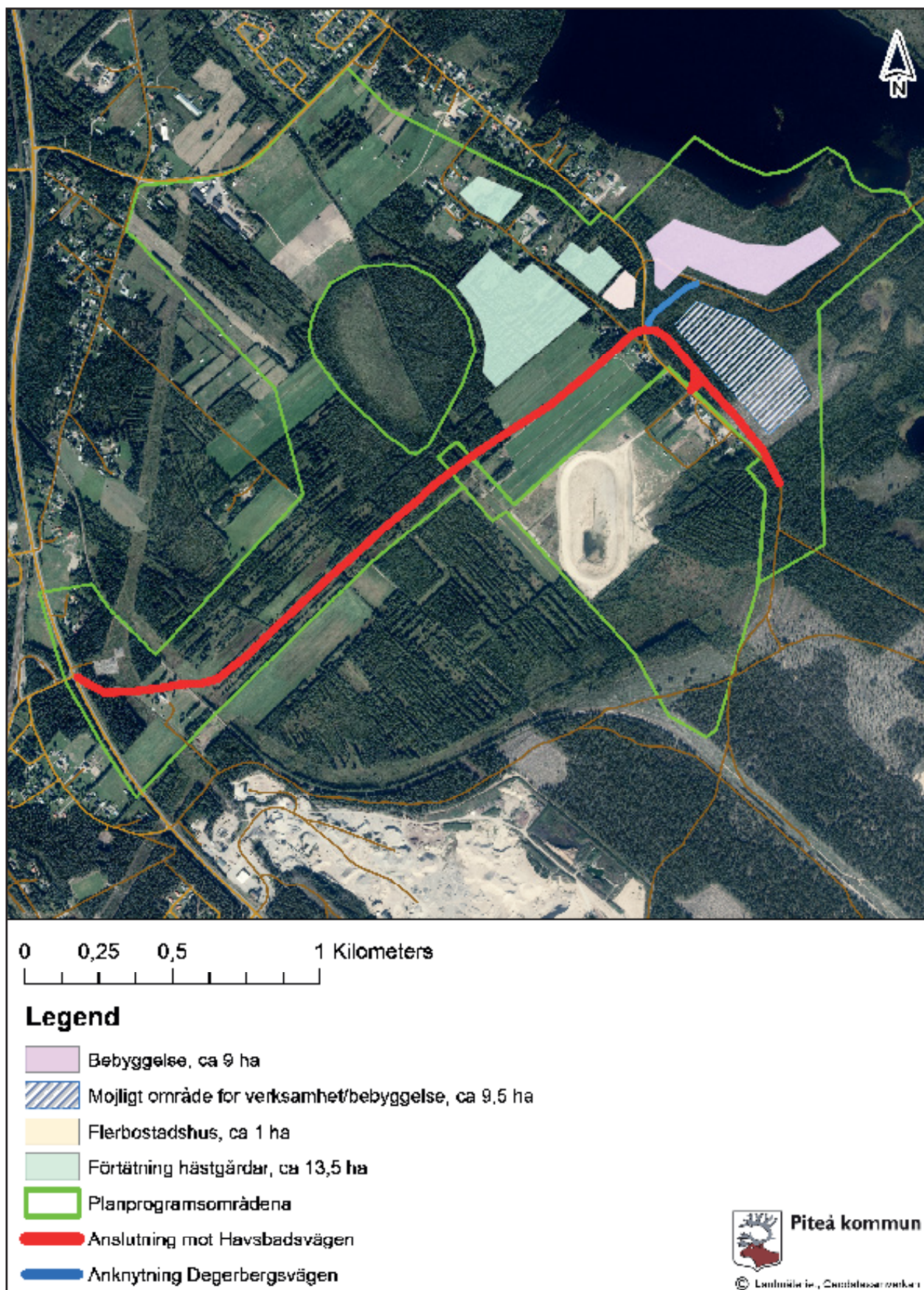
Viss reservation finns även för vattenledningens kapacitet längs Nygårdsvägen och Norra Pitholmsvägens förlängning.

Pireva bedömer att en första "etapp" skulle gå att ansluta till det befintliga nätet. Hela utbyggnadsområdet och travbanan i full utbyggnad (inkluderat kringanläggningar) kräver större åtgärder. Planprogram för Hästnära boende ska samordnas med planprogram för Travbanan. Beroende på omfattning av kringanläggningar för travbanan kan en ny va-anslutning från befintliga ledningar belägna ca 800 meter vid väg 506 (Havsbadsvägen) vara fördelaktig.

Fastigheterna längs Hemmanvägen kan anslutas mot befintliga spillvattenledningar i Södra Pitholmsvägen alternativt mot ny ledning för planprogramområdena.

Figur 48 Exempel på bebyggelse vilken kan tjäna som förebild för ny bebyggelse.

Figur 49 Öppna landskap



Figur 50 Förslag på bebyggelsens placering

7.5.2 El/Belysning

Pite Energi ser inga problem med att bygga ut el och opto till det 'Häsnära boende', förutsatt att markägarna ger access.

7.5.3 Fjärrvärme

Pite Energi har idag inga planer på att bygga ut fjärrvärmen i området för 'Häsnära boende'. Beroende på omfattningen av planprogram för Travbanan kan Pite Energis utbyggnadsplaner förändras. Kapacitet för utbyggnad finns i kulverten vid Slipersvägen/Backadalsvägen (ev behövs någon typ av förstärkning).

7.5.4 Gödselhantering

Den ökade koncentrationen av hästar i området medför ökat behov av att hantera gödsel på ett rationellt och miljösäkert sätt. Inom planområdet finns idag stallkapacitet för c:a 40 hästar. Vid maximal utbyggnad av häsnära boende kan ytterligare upp mot 40 hästar tillkomma. Dessa totalt ca 80 hästar producerar 600–800 ton färsk träck och urin per år. För anläggningar med 10 DE (djurenheter) = 10 hästar eller fler kan kommunen kräva gödselplatta. Det kan vara intressant att titta på små gödselplattor för att enklare kunna hantera gödsel på de enskilda gårdarna och därefter lagra på större gemensam platta. Container-system kan vara en alternativ lösning.

För vidare hantering av gödseln finns flera möjliga alternativ:

- Kompostering för att användas som gödsel på åkermark.
- Rötning för gasutvinning. Restprodukten används som gödningsmedel för åkermark.
- Förbränning för uppvärmning av bostäder och lokaler. Vid förbränning används askan som skogsgödselmedel.
- Matjordstillverkning. I Piteå finns idag två ställen där hästgödsel blandas in vid matjordstillverkning, vid Sandholmen samt vid GMI.

Intensivt använda rasthagar bör inte placeras i nära anslutning till bäcken för att undvika läckage av näringsämnen till vattnet. I beteshagar blir gödselkoncentrationen inte lika stor, och näringsämnena tas upp av gräsvegetationen.

8. Genomförande

För att gå vidare med detaljplaneläggning av en del/etapp av programområdet krävs en genomtänkt strategi och tidplan för områdets utbyggnad och utveckling. En planering för när olika delar av programförslaget kan genomföras bör göras i samarbete mellan kommun och fastighetsägare / exploatörer, inkluderat ekonomiska åtaganden.

8.1 Bebyggelse

8.1.1 Bebyggelse

Planering för mer än tre fastigheter ska föregås av en detaljplan vilken exploatör bekostar.

Hästgårdar

Planläggning och avstyckning kan initieras både från kommunalt och privat håll. Delar av den mark som föreslagits som hästgårdar ligger idag på kommunal mark.

Enbostadshus / flerbostadshus

Upprättande av detaljplan och avstyckning av tomter kan initieras av privat exploatör. Den mark som föreslagits för enbostadshus och flerbostadshus är privat.

Gemensam stallanläggning mm

Att anlägga gemensam stallanläggning mm bör initieras av privat exploatör. Den mark som föreslagits för gemensamhetsanläggningar ligger på privat mark.

8.2 Vatten och avlopp

Den föreslagna bebyggelsen inom planområdet ansluts lämpligen till kommunalt vatten och avlopp. För att fastigheterna inom planområdet ska kunna ingå i verksamhetsområde för kommunalt vatten och

avlopp krävs ett politiskt beslut om utökat verksamhetsområde. Kommunalt verksamhetsområde krävs för att man ska ha rätt att kräva VA-anslutning samt skyldighet att betala för detta enligt Vattentjänstlagen.

Det bedöms finnas utrymme att ansluta bebyggelse till det kommunala nätet. Beroende på omfattningen av bebyggelse samt hur kringanläggningar kring travbanan utvecklar sig kan en anslutning mot befintligt nät nedanför väg 506 (Havsbadsvägen) vara ett alternativ. Investering kan betalas av exploatörer eller av kommunen då utbyggnaden inte kan täckas av va-avgifter. Detta alternativ kräver ledningsrätt från fastighetsägare, utökning av verksamhetsområdet alternativt separat avtal samt korsning av väg 506 (väghållare Trafikverket). En grovkalkyl på utbyggnad av valedningar samt pumpstation har bedömts till 6-7 mkr.

Före utbyggnad ska en VA-utredning genomföras.

8.3 Påverkan på grundvatten

Inga kända brunnar finns i området. En inventering bör dock göras för att lokalisera brunnar som nyttjas för att säkerställa att inte dricksvatten riskerar att påverkas av hästhållningen. Provtagningar från eventuellt aktuella brunnar innan byggstart är att rekommendera. Säkerhetsavstånd från rasthagar till bäck och brunnar måste hållas. En inventering görs lämpligen i samband med detaljplanläggning.

8.4 Vägar

Den enda vägen med kommunalt huvudmannaskap inom planprogramsområdet idag är Norra Pitholmsvägen. Ny tillfartsväg kan utföras med antingen kommunalt eller enskilt huvudmannaskap. Kommunalt huvudmannaskap för väg fastställs i detaljplan.

Väg kan även byggas av privat exploatör. Kommunen kan vid senare detaljplanläggning överta vägen. Ett krav är då att vägen anläggs med kommunal standard.

Utbyggnaden av gång- och cykelvägnätet är en kommunal angelägenhet. Beslutad sträckning läggs in i Piteå kommuns gång- och cykelplan.

9. Konsekvenser

En översiktlig bedömning har gjorts för planprogrammets genomförande. Beskrivningen kommer att behöva fördjupas vid upprättande av detaljplaner. I samband med detaljplanering görs en behovsbedömning för huruvida planen kan medföra betydande miljöpåverkan.

9.1 Hästnäringen på Pitholm

Hästnäringen på Pitholm skyddas genom ett tydligt ställningstagande från kommunen. Hästnäringen ges företräde framför andra eventuella markanvändningar och kan genom detta utvecklas och stärkas.

9.2 Bebyggelse och boendemiljö

En av Piteå kommuns målsättningar är att erbjuda varierande och attraktiva boendeformer och miljöer. Genomförs planprogrammet förtätas Piteå med hästgårdar samt enbostads- och flerbostadshus i ett attraktivt område endast 2 kilometer från centrum och nära till natur och rekreation.

9.3 Naturmiljö och kulturmiljö

Genomförande av planprogrammets förslag medför positiva konsekvenser för naturmiljön i anslutning till odlingslandskapet i och med att förutsättningarna för artrikedom förbättras med ökad hävd. Ökad hävd av odlings- och betesmark inom och i anslutning till planområdet medför att större del av kulturmarken bevaras som öppen mark, vilket är positivt för kulturmiljön som helhet.

Den känsliga naturtypen på Pitholmsheden riskerar att utsättas för ökat slitage i närheten av det exploaterade området på grund av ökat antal hästekipage. Konsekvensen kan bli att markvegetationen nöts bort och sandmarken blottläggs. Genom att styra trafiken till befintliga och/eller iordningställda vägar och stigar minimeras slitaget. Längre ut på heden blir påverkan obetydlig.

Den utpekade kulturmiljön vid Nygårdsvägen påverkas i mindre grad av den föreslagna exploateringen. Varsam förtätning av övrig bebyggelse medför viss påverkan och kan rätt utförd stärka kulturmiljön.

9.4 Buffertzoner och allergi

Mellan den hästnära bebyggelsen och övrig bebyggelse längs Norra Pitholmsvägen är det i planprogrammets förslag ca 100 meter. Avståndet är lika dagens avstånd mellan befintliga hästgårdar och övrig bebyggelse. Det ökade hästantalet bedöms inte medföra betydande ökad risk för allergier.

9.5 Infrastruktur och trafiksäkerhet

Planprogrammet föreslår att en ny tillfartsväg ska byggas. Förslagen till ny infartsväg ger god funktion och tillgänglighet till programområdet och till/från kommunalt eller statligt huvudvägnät. Antalet korsningar och anslutningar med befintligt och nytt vägnät ökar. Åtgärder i syfte att minska befintlig och risk för framtida genomfartstrafik längs Norra Pitholmsvägen och Nygårdsvägen finns för alternativen.

Ny väg innebär viss barriärverkan mellan befintliga och tillkommande hästgårdar vid Nygårdsvägen och det stora nät av rid- och travstigar som finns på Pitholm. Säkra passager är därför viktigt.

Ett av vägalternativen korsar Haraholmsspåret och Norrbotniabanans korridor. De andra vägalternativen undviker att korsa Haraholmsspåret och berör endast Norrbotniabanans yttre gräns närmast Ängsträsket.

Föreslagna trafiksäkerhets- och hastighetsdämpande åtgärder i gång- och cykelpassager ger god trafiksäkerhet och större upplevd trygghet. Det bör kunna ge positiva effekter på andelen gång- och cykelresor till/från området.

9.6 Riksintressen

Planprogrammet bedöms inte påverka riksintresse för friluftsliv. Planläggningen ger ett förbättrat skydd för naturvärdena.

Riksintresse för Norrbotniabanan påverkar vägalternativen.

I kanten av riksintresse för rennäring föreslås bebyggelseförtätning. Bebyggelse kan endast tillkomma i samförstånd med samebyn.





Antagandehandling



Planprogram för Travbana på Norra Pitholm

Upprättad av: Tyréns AB

Planprogram för travbana på Norra Pitholm

I. Inledning

1.1 Bakgrund

Idén att bygga en travbana för träningsändamål på Norra Pitholm har funnits i många år. En viktig aspekt är möjligheten att kunna nyttja spillvärme från Kappa vilket skulle medge att banan kan hållas tjälfri året runt. En annan viktig aspekt är att det sedan tidigare finns travstall i närområdet. En uppvärmd bana kan ge unika travträningssmöjligheter året runt för norra Sverige.

1.2 Parallellt planprogram - Infrastruktur och hästnära boende på Norra Pitholm

Parallellt med planprogrammet för 'Travbana på Norra Pitholm' upprättas ett planprogram för utveckling av infrastruktur och bebyggelse på Norra Pitholm. Planprogrammen är kopplade till varandra vad gäller förutsättningar och vad gäller områdets sammanvägda attraktivitet för hästnäringen i stort. De väg- och va-lösningar som studeras för det hästnära boendet ska även omfatta travbanans behov av infrastruktur, se första delen av detta dokument.

Planprogrammen står för sig själva och behandlas som två separata program.

1.3 Planområdet

Planprogramsområdet ligger på Pitholm, ca 3 km öster om Piteå centrum. Området avgränsas av bebyggelse längs Norra Pitholmsvägen i norr, Pitholmsheden i öster och åkermarken runt Ängesträsket i söder och väster.

Inom planområdet finns en befintlig travbaneanläggning sedan några år tillbaka med beviljat bygglov från 1999-09-28. Grundterassen för banan är idag byggd.

1.4 Planprocessen

Syftet med ett planprogram är att kommunens beslutsunderlag i ett tidigt skede ska breddas med berörda erfarenheter och synpunkter. Berörda ska ges möjlighet till insyn och påverkan innan kommunen tar ställning. En detaljplan ska därför grundas på ett program som anger utgångspunkter och mål för planen särskilt då olika förutsättningar behöver utredas. När programmet upprättats genomförs samråd efter samma regler som gäller vid upprättande av detaljplan.

Ett planprogram är inte juridiskt bindande och beslutsformen för ett planprogram är inte reglerat i lag. När programsamrådet avslutats och "samrådsredogörelse" upprättats utgör dessa underlag för detaljplaner i eventuellt fortsatt detaljplanarbete. Avsteg från planprogrammet ska motiveras i den planbeskrivning som då upprättas.



Figur 1 Kulturlandskapet sett från Norra Pitholmsvägen mot travbaneområdet

2. Gällande planer och beslut

2.1 Översiktsplan

Gällande ÖP2030 för Piteå stad anger det berörda markområdet som verksamhetsområde, sport och rekreation.

2.2 Detaljplan

Planområdet är inte detaljplanlagt sedan tidigare och angränsar inte heller till befintliga detaljplaner.

2.3 Norrbotniabanan

Korridor för Norrbotniabanan sträckning finns söder om planprogrammet. Det finns en restriktiv hållning avseende tillkommande verksamheter inom detta område vilket påverkar planprogrammet indirekt.

3. Förutsättningar

3.1 Riksintressen

Riksintresset för turism och rörligt frilufsliv (miljö-

balken 4:2) samt riksintresse för frilufslivet (miljöbalken 3:6) omfattar land och vatten öster om riksväg E4 och därmed hela planprogramsområdet. Planprogramområdet berör riksintresse för rennärings i kanten ut mot Pitholmsleden. Riksintresse för Norrbotniabanan berör planprogramområdet indirekt då alternativa förslag till väganslutning i olika grad berör Norrbotniabanans korridor.

3.2 Landskap

Travbanan ligger i ett stort öppet landskapsrum som består av både hävdad och igenväxande jordbruksmark. Bebyggelsen ligger i skogskanten, i sluttningen där skogens moränmark övergår i odlingslandskapets sedimentmarker. Mot öster gränsar banan till Pitholmsleden.

3.3 Naturmiljö

Planområdet utgörs av före detta åkermark och skogsmark. Inga utpekade naturvärden finns inom planområdet. I anslutning till travbanan finns sumpskog med visst värde.



Figur 2 Beteshage i närheten av travbanan

3.4 Kulturmiljö och historik

Inom planområdet finns inga kända fornlämningar eller utpekade kulturhistoriska värden, men området ligger i närheten av kulturhistoriskt värdefull bebyggelse längs Nygårdsvägen.

3.5 Nuvarande markanvändning

3.5.1 Markägoförhållanden

Planområdets mark ägs av både privata fastighetsägare och Piteå kommun.

3.5.2 Jordbruk

Större delen av området runt travbanan består av ett öppet odlingslandskap med vallodling på siltjor. Söder och öster om travbanan finns föredetta odlingsmark, stadd i olika skeden av igenväxning.

3.5.3 Brunnar och täkter

Bostadsfastigheterna i direkt anslutning till programområdet har kommunalt vatten. I Sveriges geologiska undersökning (SGU) brunnsarkiv finns inga brunnar registrerade i området.

Piteås största grustäkt, med tillhörande grusindustri, finns belägen söder om planprogramsområdet i den stora isälvsavlagring som täcker en stor del av Pitholm.

3.6 Bebyggelse och hästanknutna verksamheter

3.6.1 Befintlig bebyggelse

I anslutning till planområdet, längs Norra Pitholmsvägens förlängning mot Sanavägen, ligger fem bostadshus. Bostadshusen har tillhörande ekonomibyggnader och uthus. På två av gårdarna finns häst.

3.6.2 Travbanan

Inom planområdet håller en travbana på att färdigställas. Banan är avsedd för travträning året runt och avses att värmas upp med spillvärme från Kappa.

3.6.3 Hästanknutna verksamheter i närområdet

I närområdet (Nygårdsvägen och Norra Pitholmsvägen ovanför travbanan) finns idag sju privatägda stall med trav- och ridhästar. Dessa stall hyser idag ett 25-tal hästar. Vid full beläggning har de tillsammans en kapacitet på omkring 40-50 hästar.

Ett åkeri med specialisering på transport av hästar (Grens Hästtransporter) har sin bas vid Nygårdsvägen. Företagets hästlastbilar trafikerar hela Sverige varje vecka.



Figur 3 Hästanknuten verksamhet längs Nygårdsvägen



4. Infrastruktur och teknisk försörjning

4.1 Geoteknik

Flera översiktliga geotekniska utredningar finns framtagna inom eller i planområdets närhet. Det är dels två översiktliga utredningar av travbaneområdet från 2005 (WSP Samhällsbyggnad) och 2009 (Tyréns AB), båda beställda av Piteå kommun. Det finns även geotekniska utredningar från Norrbotten länens järnvägsutredning JU 140 och bedömningar i fördjupningar till denna.

Jorden är sättningsbenägen, men de flesta typer av byggnader med begränsade laster bedöms kunna grundläggas ytligt med platta på mark. Sättningar kan förebyggas genom att jorden förbelastas med överlast under lämplig liggtid. Tyngre bebyggelse och byggnader med stora spännvidder och stora punktbelastningar kräver sannolikt pågrundläggning.

De siltiga tjällyftande jordarna med låg bärighet medför att infarts- och övriga bilvägar i området bör läggas högt i profilen och gärna med ca 1 m fyllning ovanför den naturliga jorden. Förstärkningslager bör utföras med bergkross. Befintlig vegetation eller torvskikt bör behållas under fyllningen.

Trav- och ridstigar bör utföras med en överbyggnad på ca 0,5 m över befintlig mark. Överbyggnad utförs av sand avskild med fiberduk mot befintlig mark, detta för att få en utformning med viss svikt så att stigarna inte blir stumma. Ridstigar bör undvikas där

det är torvmark i ytan.

Själva området avsett för travbana har de senaste åren fyllts ut med massor som vartefter har satt sig.

4.2 Gator och trafik

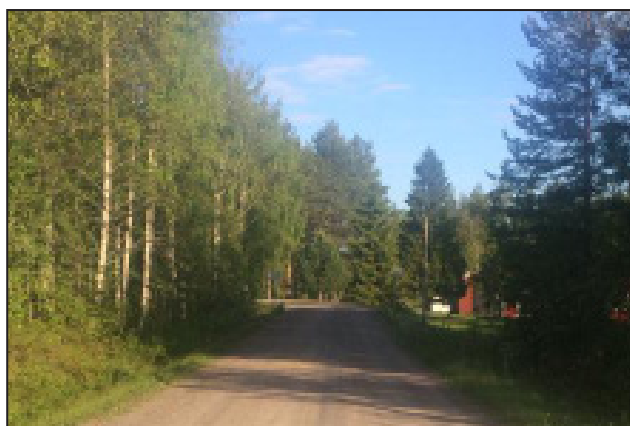
4.2.1 Biltrafik

Väg 506 Havsbadsvägen passerar cirka en kilometer sydväst om planområdet och är en länsväg med en viktig funktion som transportled från Piteå centrum ut till Haraholmens hamn. Den förbinder även centrum med Piteå Havsbad och väg E 4.

De kommunala gatorna i anslutning till planområdet är Norra Pitholmsvägen och Lillåkersvägen. Lillåkersvägen är del i det kommunala huvudvägnätet och förbinder bebyggelsen på Norra Pitholm med det allmänna vägnätet i korsningen med väg 506. Lillåkersvägen är också den närmsta vägen med busslinje. Piteå kommuns lokaltrafiklinje 4/44 trafikerar under vintertidtabell och det finns en hållplats i vardera riktning vid befintlig gång- och cykelväg mellan villaområdena Slipersvägen och NilsJans gata.

Övriga vägar i närheten är Nygårdsvägen, Degerbergsvägen och Sanavägen. Samtliga är enskilda vägar med enskild väghållning. Trafik från Degerbergsvägen och Sanavägen nyttjar idag Norra Pitholmsvägen vilket gör att denna väg idag är hårt belastad, särskilt under sommaren

Till travbaneområdet går trafiken idag längs Norra Pitholmsvägen samt Nygårdsvägen.



Figur 4 Nygårdsvägen, lantlig miljö, ej lämpad för mycket trafik



Figur 5 Gamla bruksvägar går ned mot ängsmarkerna runt Ängesträsket

4.2.2 Norrbotniabanan

Norrbotniabananans korridor är bred söder om planprogramsområdet och kan påverka hur eventuella nya vägar i området kan komma att dras.

4.2.3 Gång- och cykelvägar

Det saknas idag gång- och cykelvägnät som sträcker sig ut till planprogrammet och till travbaneområdet. Närmsta gång- och cykelvägen slutar vid Lillåkersvägen.

Boende längs Norra Pitholmsvägen upplever att trafikmiljön är otrygg och osäker när man ska korsa eller färdas längs vägen som oskyddad trafikant. Det gäller särskilt barmarkssäsong när trafiken till fritids- och husbebyggelsen ökar.

4.2.4 Rid- och travstigar

Området kring travbanan och framförallt området öster om travbanan är idag väl nyttjat för rid- och travändamål där ett utvecklat nät av rid- och travstigar finns. Även Sanavägen och Norra Pitholmsvägen nyttjas för trav respektive ridning.

4.3 Teknisk försörjning

4.3.1 Vatten och avlopp

Planområdet ligger utanför kommunens verksamhetsområde för vatten och avlopp. Kommunala vatten- och avloppsledningar finns framdragna i Norra Pitholmsvägen. Ledningarna korsar Nygårdsvägen och fortsätter sedan vidare över ängen i riktning mot Lillåkersvägen. Ledningar finns även vid Havsbadsvägen.

4.3.2 El/belysning/opto

Pite Energi äger den högspänningsledning för el som löper parallellt med Norra Pitholmsvägen. Längs vägen finns även en lågspänningsledning för el och belysning. Vattenfalls regionnät ligger i söder om planområdet parallellt med Havsbadsvägen (väg 506). Pite Energi har även här hög- och lågspänningsledningar för el.

4.3.3 Avfall

Bränn- och komposterbart avfall hämtas upp från bostäderna i området idag. Avfall såsom glas, metall, hårdplast, kartonger osv. ansvarar de boende själva för att återvinna.



Figur 6 Norra Pitholmsvägen, hästar, bilar och gångtrafikanter samsas om ett litet utrymme

5. Programförslag

5.1 Övergripande mål och visioner

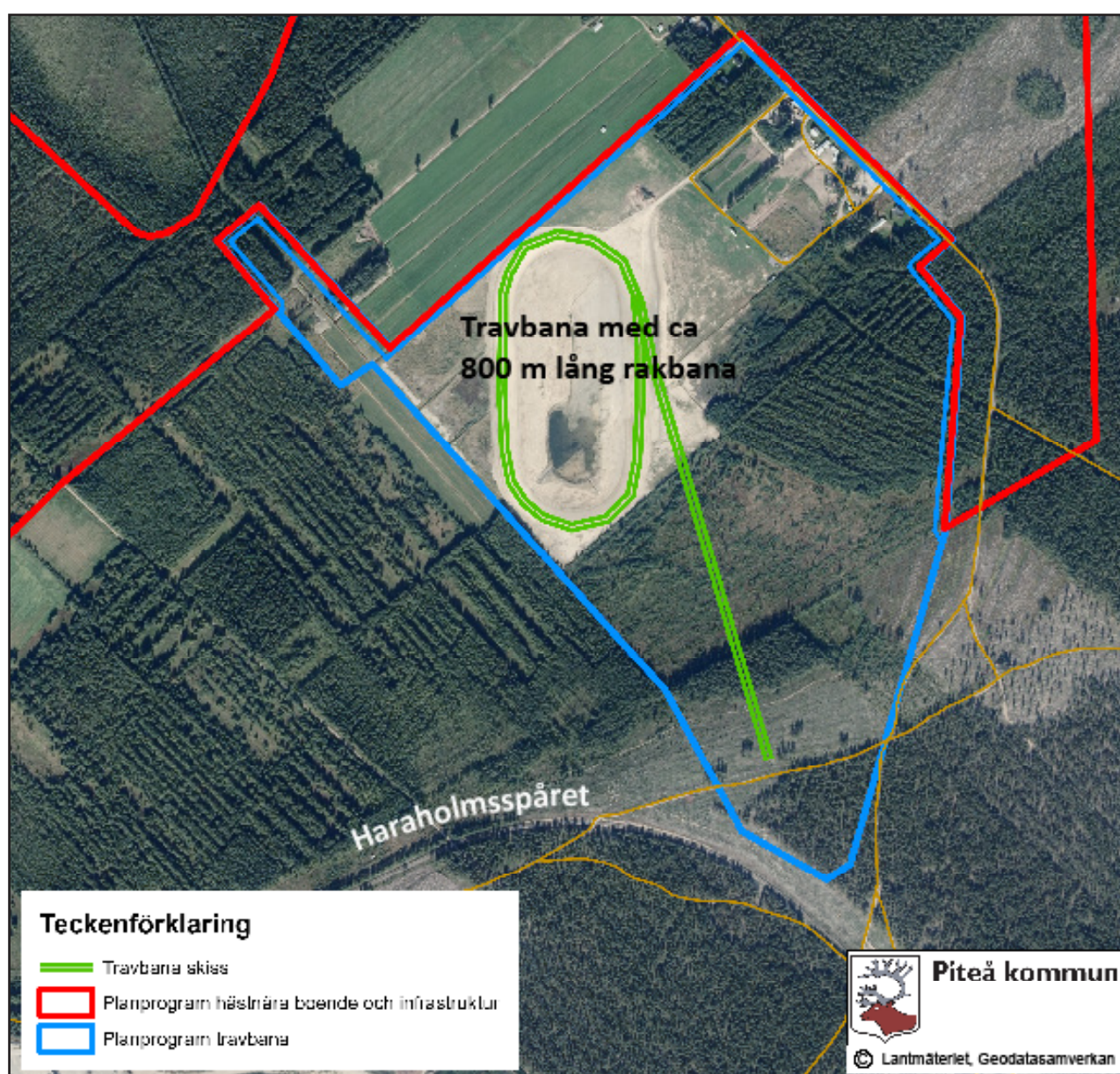
5.1.1 Landskap

Travbanan och dess verksamhet ska bidra till att det öppna odlingslandskapet tas tillvara. Odlingslandskapet gynnas av ökat bete så att igenväxning hejdas.

5.1.2 Närmiljö och rekreation

Nyttjandet av stigar och vägar behöver klarläggas tillsammans med markägare så att den känsliga Pitholmsheden skyddas. Längre ut på heden minskar intensiteten i användandet varför restriktioner för att motverka slitage avtar.

Ett öppet kultur- och odlingslandskap är attraktivt även för boende utanför planområdet.



Figur 7 Skiss över travbanans placering med en möjlig raksträcka vinklad utåt. Skissen ska ses som en illustrativ bild.

5.2 Etapputbyggnad

5.2.1 Etapp 1 - travbanan och tillfartsväg

I ett första skede handlar projektet om att färdigställa själva travbanan. Travbanan är avsedd som träningsbana med en banstandard som motsvarar en tävlingsbana avseende underlag, geometri etc. Banan avses bli uppvärmd och därmed fri från snö och tjäle vintertid vilket kan medge attraktiva träningsförhållanden året runt. Vissa ekonomibyggnader samt parkeringsplatser kan också tillhöra etapp 1. Disponering inom travbaneområdet är avhängig bl a tillfartsvägens placering.

Planområdet ger plats för en raksträcka på ca 800 meter. Raksträckan vinklas ut något från travbanan för att undvika korsning med Haraholmsspåret.

5.2.2 Etapp 2 - kringanläggningar

Travbanan på Norra Pitholm förväntas ha stor attraktionskraft, både lokalt och regionalt. Det finns därför behov av och en potential för att bygga kringanläggningar i den takt och prioriteringsordning som bäst gagnar anläggningen. För planprogrammet är det därför viktigt att avgränsa markbehov även för etapp 2. Olika kringanläggningarnas placering inom planprogramområdet är idag inte bestämda.

I anslutning till travbanan kan stall för permanent uppställning liksom gäststallar, totalt cirka 100 hästar, komma att uppföras. Planerna avses även rymma gästavdelning med övernattningsrum för 3-5 personer, med toalett och duschutrymmen. Byggnaderna kan komma att inrymma lokaler som samlingsrum och/eller utbildningslokal. Vid travbanan planeras även plats för läktare.

Parkeringsplatser för besökare ska anläggas för personbilar, hästtransporter och lastbilar. En garage- och verkstadsbyggnad planeras.

I framtiden kan travbanan även komma att användas som tävlingsbana.

5.3 Gator och trafik

5.3.1 Biltrafik

Två alternativa utformningar av ny anslutningsväg har studerats, alternativen är gemensamma för båda

planprogrammen. Vägalternativen visar översiktligt studerade förslag som ska ligga till grund för fortsatt planering.

För travbaneprojektet är bra tillfartsväg viktigt. Lösningen av trafik- och vägproblematik ska fungera även för Norra Pitholmsvägen, Degerbergsvägen samt Sanavägen.

Vägalternativ 1 ansluter Norra Pitholmsvägen och Degerbergsvägen mot Havsbadsvägen, väg 506, se figur 8.

Vägalternativ 2 ansluter Norra Pitholmsvägen och Degerbergsvägen mot Lillåkersvägen, se figur 9.

Gemensamt för vägalternativen är att dimensionerade fordon har bedömts vara lastbil, eller vid behov, lastbil med släp. Vägbredden för båda alternativen uppgår till ca 7 m samt kommunal standard vad avser belysning.

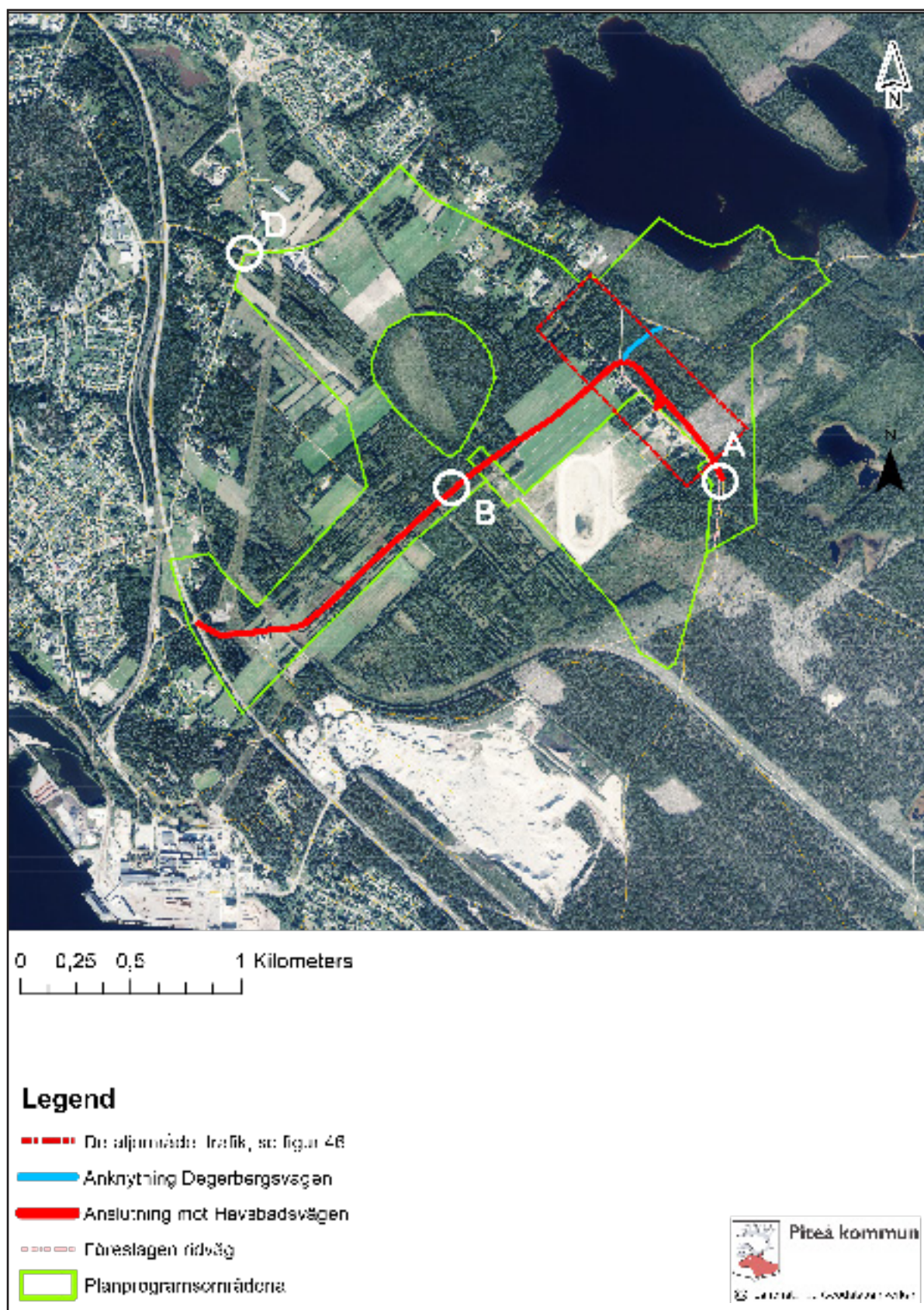
Alternativ 1 A-C Anslutning mot väg 506 Havsbadsvägen, se figur 8

Vägalternativ 1 avser ny allmän väg med anslutning mot Sanavägen (A). Väglängd från väg 506 (C) till anslutning (A) mot Sanavägen/Norra Pitholmsvägens förlängning blir ca 2,7 km. Därav utgör ny parallellväg till Norra Pitholmsvägens förlängning cirka 750 meter. Ny väg B-C berör få fastigheter. Vägen dras utanför och söder om Ängesträsket. Korsningar och anslutande vägar utformas så att vägval i riktning mot väg 506 upplevs prioriterad för trafikanterna.

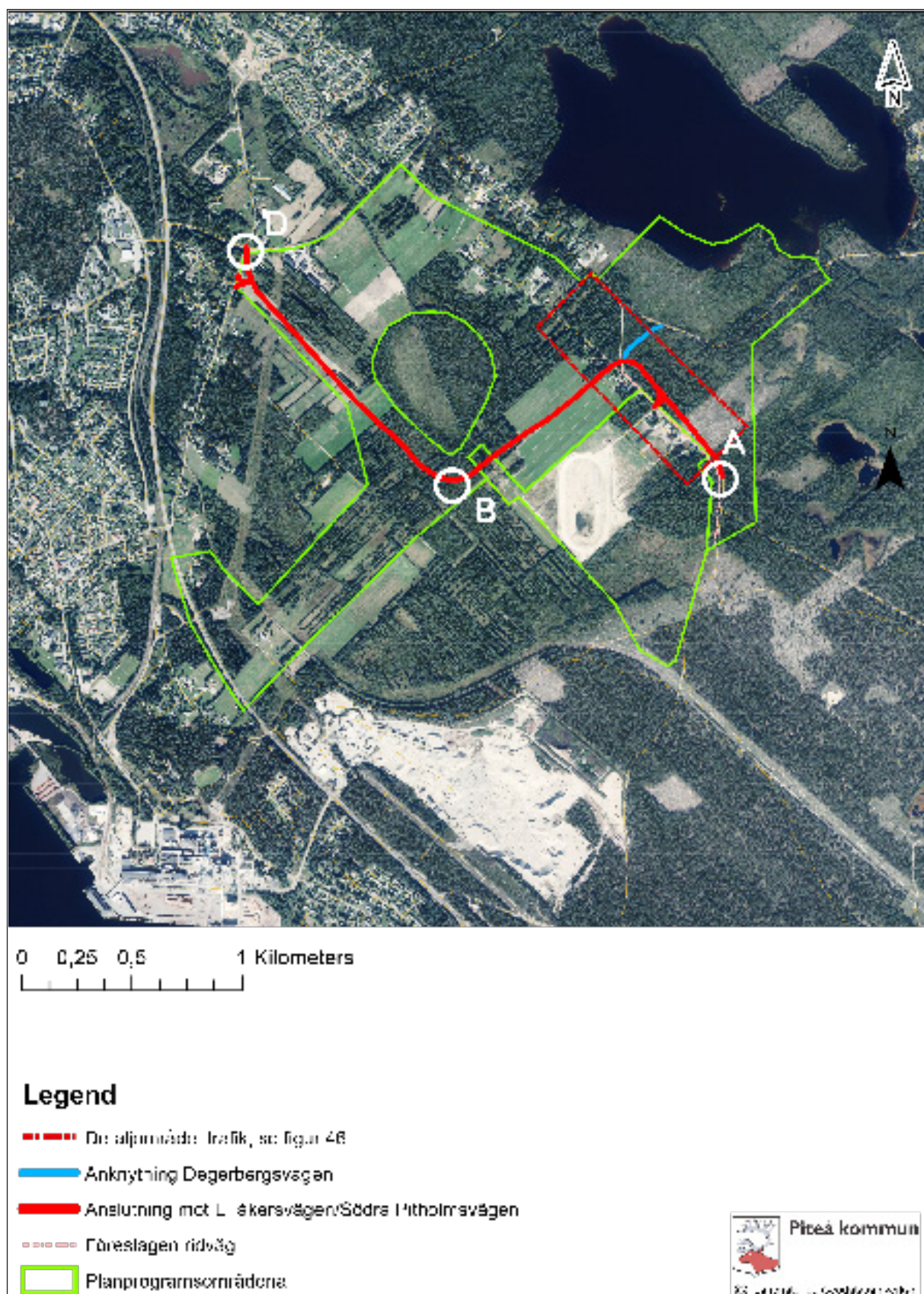
Alternativ 1 A-C har följande nya korsningar/anslutningspunkter med befintliga och nya vägar. Nya korsningspunkter beskrivs med litterering E, F, G samt sekundära korsningspunkter H, J, se Figur 46:

A: Ny väg ansluter till Sanavägen /Norra Pitholmsvägens förlängning. Allmän väg avslutas med vändplan mot Sanavägen. Ny vägsträckning A-F (ca 500m) avlastar befintlig väg vilken blir en intern väg för angöring till befintliga fastigheter. Befintlig väg kan också nyttjas som cykel- och ridväg. Korsningar utformas så att ny väg upplevs gen och prioriterad.

C: Anslutning mot väg 506, Havsbadsvägen. Tillstånd för anslutning beslutas av Trafikverket. Alternativa utformning för förbättrad trafikplats utreds i Åtgärdsvalstudie av Trafikverket i samarbete med



Figur 8 Vägalternativ 1 A-C Skala 1:15 000.



Figur 9 Vägalternativ 2 A-D Skala 1:15 000.



Figur 10 Ny vägsträckning och ny utformning av korsningar - Lika i båda utfartsalternativen



intressenter. Åtgärdsvalstudien avses att färdigställas under 2017.

Alternativ 1 korsar kommunens järnvägsspår Haraholmsspåret. Korsningen med järnvägsspåret utformas enligt Transportstyrelsens järnvägsavdelnings riktlinjer och i samråd med infrastrukturförvaltaren, Piteå kommun, Teknik och Gatukontoret.

Förbättrad trafikplats vid Svedjan utreds av Trafikverket. Anslutning mot denna från Norra Pitholm och befintlig bebyggelse vid Svedjan, jfr nedan, kan ingå i Åtgärdsvalstudie. I avvaktan på förbättrad trafikplats kan möjligheten att ansluta ny väg till befintlig utfart undersökas i samråd med Trafikverket. Väganslutning måste studeras detaljerat i en vägutredning.

Alternativ 1 öppnar möjligheten att ansluta de tre fastigheter som idag har utfart mot väg 506 via Hemmansvägen, likaså att erbjuda ny anslutning för ställverket. Ny väganslutning mot alternativ 1 samt stängning av befintlig utfart mot väg 506 från Hemmansvägen och ställverket bedöms möjlig att utföra. En gemensam ny anslutningsväg för de tre fastigheterna och ställverket bedöms kunna utföras öster eller väster om ställverket. En dragning väster om ställverket, mellan ställverk och väg 506, ger möjlighet att delvis följa befintliga skogsvägar/stigar och att nytt -ja befintlig infart till ställverket. Ett östligt alternativ tar mer ny mark i anspråk och skulle kräva en ny anslutning mot ställverket. Möjliga anslutningar mot vägalternativ 1 måste utredas i detalj i vägutredning.

Vägförslaget ger med sin gena och raka linjeföring en smidig och tillgänglig anslutning mellan programområdet och väg 506. Det gäller även för trafik till/från Degerbergsvägen och Sanavägen. Tillsammans med de åtgärder för minskad genomfartstrafik som föreslås i korsningarna med Norra Pitholmsvägen och Nygårdsvägen kan förutsättningar skapas för att styra trafik längs den nya vägen och därmed minska belastningen på Norra Pitholmsvägen. Trafik från Sanavägen får god tillgänglighet och med föreslagna åtgärder i korsningen vid Norra Pitholmsvägens förlängning bedöms risken att trafiken längs Norra Pitholmsvägen och Nygårdsvägen ska öka som låg.

Alternativet ger möjlighet att skapa en hållplats i anslutning till infartsvägen för den länstrafiklinje som idag har av-/påstigning längs väg 506.

En risk för detta vägalternativ är att det upplevs förlänga resvägen för trafikanter till och från Degerbers respektive Sanavägen från centrum räknat.

Vägsträckningen B-C ligger inom Norrbotniabanans korridor och korsar denna. Korridoren liksom korsningsutformning med Havsbadsvägen berör olika intressenter och frågan ägs av Trafikverket. Enskild utfartsväg bör kunna utföras om allmän väg inte bedöms lämplig att utföra dock med risk att denna tas ur bruk när Norrbotniabanan aktualiseras.



Figur 11 Rid- och travstig i närheten



Figur 12 Ridning på Pitholmen, befintlig korsning av Haraholmsspåret

Alternativ 2 A-D Anslutning mot Lillåkersvägen, se figur 9.

Vägalternativ 2 avser ny allmän väg från anslutning mot Sanavägen och erbjuder gen väg in mot centrum. Vägalternativet är beläget i kanten av Norrbotniabans korridor. Avståndet från Sanavägen och dragning väster om travbaneområdet ut mot Lillåkersvägen är cirka 2,5 km.

Sträckan A-B samt detaljlösning av korsningar till anslutande befintliga vägar är likadan i båda alternativen och avses erbjuda en gemensam anslutning för planområdena 'Häsnära boende' och 'Travbanan'.

Del av Degerbergsvägen utgår och kan bli en del i område för bostäder. Alternativen visar översiktligt studerade vägförslag som ska ligga till grund för fortsatt planering.

Alternativ 2 A-D har följande nya korsningar/anslutningspunkter med befintliga och nya vägar.

A: Ny väg ansluter till Sanavägen /Norra Pitholmsvägens förlängning. Allmän väg avslutas med vändplan mot Sanavägen. Ny vägsträckning A-F (ca 500m) avlastar befintlig väg vilken blir en intern väg för angöring till befintliga fastigheter. Befintlig väg kan också nyttjas som cykel- och ridväg. Korsningar utformas så att ny väg upplevs gen och prioriterad.

D: Ny väg ansluts till korsningen Södra Pitholmsvägen/Lillåkersvägen. En fördel är att bilister som kör längs den nya vägen inte upplever sig behöva 'köra tillbaka' jämfört med alternativet att ansluta direkt mot Lillåkersvägen, jfr nedan. Idag är korsningen utformad med väjningsplikt för Södra Pitholmsvägen. En rondellösning kan övervägas.

En alternativ väganlutning är mot Lillåkersvägen cirka 150 meter från fyrvägs-korsningen Södra Pitholmsvägen/Lillåkersvägen.

Anslutning mot väg Lillåkersvägen beslutas av Trafikverket.

Alternativ 2 med anslutningen mot Lillåkersvägen innebär att trafik till/från området via väg 506 Havsbadsvägen kommer att ge ökad belastning på befintligt vägnät och dess korsningspunkter. Trafiken

längs berörd del av Lillåkersvägen kommer sannolikt att öka. Detta påverkar trafiksäkerhet och framkomlighet för oskyddade trafikanter som idag använder korsningen till/från Piteå centrum eller till andra målpunkter in mot centrum.

Andelen svängande trafik kommer att öka i befintlig korsning mellan väg 506 och Lillåkersvägen. Konsekvensen för framkomlighet och trafiksäkerhet för väg 506 behöver studeras mera i detalj. Behov av åtgärder bedöms dock bli mindre än för anslutning enligt Alternativ 1.

Läge för korsning Lillåkersvägen/ny väg ger möjlighet till tidigt vägval vilket innebär ett sannolikt högt nyttjande, d v s fler trafikanter kommer att föredra ny väg vilket innebär mindre trafik längs Norra Pitholmsvägen.

Korsningar/anslutningspunkter med befintliga och nya vägar lika Alt 1 och 2

Förslag för väg och korsningar är gemensamma med 'Planprogram Infrastruktur och häsnära boende Norra Pitholm'.

Korsningspunkter A-K -B, se figur 10

Korsningar/anslutningspunkter med befintliga och nya vägar:

A: Sanavägen ansluter till ny allmän väg parallell med Norra Pitholmsvägens förlängning. Den nya vägen fredar befintlig bebyggelse och ger bra passage för gående, cyklister och ridande längs befintlig



Figur 13 Avvattnade dike vid fyllning för travbana

väg. Ny väg ska upplevas gen från Sanavägen så att smittrafik längs Norra Pitholmsvägen och Nygårdsvägen undviks.

E: Anslutning från ny väg mot befintlig Norra Pitholmsvägens förlängning samordnar anknytning för befintliga fastigheter och Travbaneområdet. Infarten till travbaneområdet korsar den befintliga Norra Pitholmsvägens förlängning och ansluter mot ny parallell allmän väg ovanför.

F: Degerbergsvägen ges ny sträckning F-K (ca 200 m) för att förhindra smittrafik längs Norra Pitholmsvägen. Korsning utformas så att ny väg upplevs gen och prioriterad. Befintlig väg kan nyttjas i framtida bostadsområde.

G: Anslutning mot Norra Pitholmsvägen utformas så att körning längs Norra Pitholmsvägen upplevs mindre tillgänglig så att genomfartstrafik undviks. Ny väg ska upplevas gen och prioriterad.

H: Nygårdsvägen förlängs till ny korsning mot Norra Pitholmsvägen. Korsning utformas så att ny väg upplevs som prioriterad i förhållande till Norra Pitholmsvägen.

J: Nygårdsvägens utfart till Norra Pitholmsvägens förlängning stängs för biltrafik. Gång-, cykel- och hästtrafik prioriteras längs denna del av Nygårdsvägen.

K: Degerbergsvägen ges ny sträckning och ansluter till ny väg i korsningspunkt F.

Vägalternativ För- och nackdelar

Fördelen med alternativ 1 är den gena sträckningen ut mot en större väg från travbanan. Nackdelen är att vägalternativet korsar Haraholmsspåret samt att vägen sträcker sig tvärs över riksintresse för Norrbottenabanan.

Fördelen med alternativ 2 är att det kan upplevas som ett gent alternativ in mot centrum. Vägalternativen och de för- och nackdelar de har beskrivs även i 'Planprogram för Infrastruktur och hästnära boende på Norra Pitholm'.

Båda vägalternativen tar hänsyn till att onödig barriäreffekt inte skapas mellan travbana och rid- och travstigar på Pitholmsheden.

5.3.2 Kollektivtrafik

Tillgängligheten till busslinjetrafik och hållplatser är idag låg i området. En översyn av kollektivtrafiken i syfte att skapa bättre turtäthet, trafik större del av året och kortare avstånd till hållplatser kan bidra till färre resor med bil till och från området. En förlängning av linje 4/44 kan vara en åtgärd. Det är viktigt att



Figur 14 Fyllning för travbanan, bebyggelse vid Norra Pitholmsvägen i kanten mot skogen



Figur 15 Fyllning för travbanan i sydost

analysera den samlade effekten av åtgärderna så att de bidrar till mera attraktiv och bättre busstrafik utan att ge negativa effekter totalt sett. Möjligheter att förlänga befintlig linje 4/44 till programområdet utan att det får konsekvenser för linjens körtider och därmed attraktivitet behöver utredas. För vägalternativ 1 kan hållplats skapas på Havsbadsvägen, efter samråd med Länstrafiken.

5.3.3 Rid- och travstigar, skoterled

För travbanan är närheten till befintliga rid- och travstigar viktig.

Den känsliga naturtypen på Pitholmsheden bör skyddas genom att ridning och körning med häst hänvisas till befintliga vägar och stigar särskilt utpekade för ridning i närheten av det exploaterade området. Det bör ske i samarbete med markägare. Inventeringen 'Stigar och vägar på Pitholm' 2011 kommer att ligga till grund för vilka rekommendationer och begränsningar som kan komma att införas för ridning och körning med häst.

Påverkan på befintliga vinter-/skoterleder bedöms vara liten. Vägalternativ 1 bedöms ha störst påverkan, där kortare delsträcka av leden kan behöva dras om.

5.3.4 Gång och cykelvägar

Travbaneområdet kan ges god tillgänglighet och säkra förbindelser för gång- och cykeltrafikanter. Gång- och cykelvägnätet som idag slutar vid Lillåkersvägen bör på sikt förlängas fram till travbanan.

Avlastning av genomfartstrafik från Norra Pitholmsvägen innebär att gång- och cykelväg i blandtrafik ses som ett möjligt alternativ. Även längs Nygårdsvägen och andra mindre trafikerade vägar inom planområdet bedöms gång- och cykeltrafik kunna ske i blandtrafik med övriga fordon utan att trafiksäkerheten äventyras.

Inom områden där hästtrafik/ridning planeras bör berörda gång- och cykelvägar även utformas för och vara tillåtna för ridning och för trav- och hästvagnsekipage.

Oavsett vägalternativ är det möjligt att anlägga gång- och cykelväg längs med ny anslutningsväg. Denna

kan utformas så att även ridning blir möjligt vilket skulle innebära belyst bostadsnära ridväg.

Inom området för hästnära boende och samordnat med travbaneområdet bör interna gång- och cykelstråk ses över och planeras i kommande planeringssteg.

5.4 Teknisk försörjning

5.4.1 Vatten och avlopp

Kapaciteten i befintligt vatten- och spillvattennät på Norra Pitholm kan klara en första etapputbyggnad, men troligen inte belastningen från travbanan vid full utbyggnad av både etapp 1 och 2. En flödesmätning på befintligt spillvattennät bör utföras vid höstregn alternativt vårmätning för att säkerställa belastningen.

Beroende på omfattningen av tänkbar utbyggnad av travbanan med kringanläggningar kan en anslutning mot befintligt nät nedanför väg 506 (Havsbadsvägen) vara ett alternativ. Detta skulle innebära en större investering som kräver privata investeringar eller skattemedel, då utbyggnaden inte kan täckas av va-avgifter. Detta alternativ kräver även ledningsrätt från flera fastighetsägare, utökning av verksamhetsområdet alternativt separat avtal samt korsning av väg 506 (väghållare Trafikverket).

5.4.2 Kappatuben

I och med att travbanan och kommande byggnader värms upp med den värme som vattnet i Kappatuben har görs en återvinning av energi som idag går förlorad ut i havet. Sänkning av avloppsvattnets temperatur innan det släpps ut i havet är positivt för miljön.

5.5 Buffertzoner och allergi

Travbanan ligger med god marginal från villabyggelse. Befintlig bebyggelse utgör redan idag hästnära boende. Nyttillkommande bostadsområden längs Norra Pitholmsvägen och Degerbergsvägen är föreslagna att ha så kallat hästnära fokus för att tydliggöra att de som flyttar hit ska vara medvetna om att miljön är naturnära och att närhet till häst och hästnäringen är en del av boendet.

6. Genomförande

6.1 Travbanan

Travbaneanläggningen bör detaljpaneläggas. Detaljplan betalas av exploatör och färdigställande sker genom privata investeringar.

6.2 Kringanläggningar

I vilken takt och prioritetsordning kringanläggningar byggs är inte bestämt idag. Beroende på omfattning kan detaljplan och/eller andra utredningar komma att krävas innan utbyggnad.

6.3 Teknisk försörjning

6.3.1 Vatten och avlopp

Fördjupad va-utredning behöver göras. Alternativet att redan från start bygga ny ledning från Svedjan bör övervägas.

6.4 Vägar

Vägutredning ska utföras. Ny tillfartsväg blir antingen med kommunalt eller enskilt huvudmannaskap. Kommunalt huvudmannaskap kan kräva att detaljplan upprättas för del av ny väg.

Ett alternativ är att vägen byggs av privat exploatör. Kommunen kan vid senare detaljpaneläggning överta vägen. Ett krav är då att vägen anläggs med kommunal standard.

6.5 Djurskyddslagen

Om en anläggning ska hålla fem hästar eller fler, ska verksamheten förprövas hos Länsstyrelsen.

6.6 Gödselhantering

Den ökade koncentrationen av hästar i området medför ökat behov av att hantera gödsel på ett rationellt och miljösäkert sätt. Hanteringen av den gödsel som inte kan återföras på odlingsmark lokalt bör tas om hand med gemensam lösning.

Vid maximal utbyggnad av travbanan kan ca 100 hästar komma att vistas inom planområdet. En häst producerar ca 7,5-10 ton färsk träck och urin varje år. För anläggningar med 10 DE (djurenheter) = 10

hästar eller fler, kan Miljö- och tillsynsnämnden kräva gödselplatta. En vidare utredning krävs och lösning ska redovisas.

6.7 Påverkan på grundvatten

För att inte riskera att dricksvattnet i området påverkas av hästhållningen behöver en inventering och lokalisering av brunnar göras. Provtagning från eventuellt aktuella brunnar innan byggstart är att rekommendera. Säkerhetsavstånd från rasthagar till brunnar måste hållas.

6.8 Miljökonsekvensbeskrivning

Innan färdigställande är det lämpligt att miljökonsekvensbedöma travbaneanläggningen. Området är stort, byggnation har pågått länge och stora fyllnadsmassor har påförts. En miljöbedömning bör innehålla utredning kring påverkan på ytvatten/vattenavrinning samt påverkan på grundvattnet. Vad som bör ingå i en miljöbedömning ska utarbetas i samarbete med Miljö och hälsa på Piteå kommun. Denna utredning kan vara kopplad till detaljplanearbete inför banans färdigställande.

7. Konsekvenser

En översiktlig bedömning har gjorts för planprogrammets genomförande. Beskrivningen kan komma att behöva fördjupas vid upprättande av detaljplaner eller vid bygglov.

7.1 Hästnäringen på Pitholm

Positiva synergieffekter mellan travbanan och attraktivt boende i närheten till denna kan uppnås och hästnäringen och hästintresset på Norra Pitholm kan utvecklas positivt.

Travbanan kan i färdigställt skick komma att bli en viktig tränings- och eventuellt även tävlingsbana inom ett stort upptagningsområde där en viktig faktor är att den är uppvärmd året runt.

7.2 Infrastruktur och trafiksäkerhet

Förslagen till ny tillfartsväg ger god funktion och tillgänglighet till programområdet till/från kommunalt

eller statligt huvudvägnät. Antalet korsningar och anslutningar med befintligt och nytt vägnät är likvärdigt i båda alternativen.

De problem som idag upplevs längs framförallt Norra Pitholmsvägen, med för mycket trafik, skulle komma att avhjälpas. För Nygårdsvägen förbättras trafikförhållandena. Förhållandena för cykel- gång- och hästtrafik förbättras.

7.3 Teknisk försörjning

En återvinning av Kappa-tubens energi kan göras, energi som idag går förlorad. Att temperaturen sänks på avloppsvattnet innan det släpps ut i havet är positivt för miljön.

7.4 Miljö

Anläggningens omgivningspåverkan följs upp genom årlig miljörapport.

Källor båda planprogrammen

Muntliga källor

Pite Energi – El – Jan Sundström, Opto – Peter Sundström/Ulf Marklund, Fjärrvärme – Jan Isaksson

Pite Energi – Patric Rönqvist (kartor)

Pireva – Fredrik Bellander och Sara Holmlund

Piteå kommun – Mats Larsson (VA-kartor), Teknik och gata

Piteå kommun – Annika Stenvall, Eva Wikström, Richard Risberg, Anders Jönsson och Kjell Norberg Teknik och gata

Piteå kommun – Ulf Isaksson, Miljö & Hälsa

Piteå kommun - Joakim Lundberg och Kjell Norberg, Trafik och projekt

Länstrafiken i Norrbotten, Ellinor Isaksson

Swebo Bioenergy – Magnus Jansson

Trafikverket – Anders Lundström

Piteå hamn - Lars Wikström

Planeringsunderlag

Piteå kommuns Gång- och cykelplan

WSP, Rapport översiktlig geoteknisk bedömning, travbana Pitholmen, Piteå.

Tyréns, PM översiktlig geoteknisk utredning för Multiarena Pitholmen, Piteå kommun.

Websidor

Piteå kommuns hemsida, www.pitea.se

Citybuss hemsida, www.citybuss.se

Länstrafiken i Norrbottens hemsida, www.ltnbd.se

Trafikverkets hemsida, www.trafikverket.se : trafikflöden, trafikföreteelser.

Trafikverkets hemsida, www.trafikverket.se : Norrbottens banan, JU140 inkl fördjupning genom Piteå C och idéstudie ny godsbangård Pitholm

Skogsstyrelsen, Skogens pärlor, www.skogsstyrelsen.se/skogensparlor

Riksantikvarieämbetet, Fornsök, www.raa.se/cms/fornsok/start.html

Jordbruksverkets hemsida www.sjv.se/amnesomraden/djur/hastar

Länsstyrelsen i Norrbottens läns hemsida www.lansstyrelsen.se/norrbotten

<http://www.folkhalsoguiden.se/Informationsmaterial.aspx?id=1618>

http://www.socialstyrelsen.se/Lists/Artikelkatalog/Attachments/10233/2004-1-2_200412hashtalling3.pdf

Rapporter, skrifter

Jordbruksverket, Jordbruksinformation 7 - 2006

Vägar och gators utformning, VGU. Vägverket och Svenska kommunförbundet

Spridning av hästallergen från stall i luft- och dammprover. Johan Brännström Examensarbete i biomedicinsk laboratorievetenskap, 2002