

## Stationsläge Norrbotniabanan

### Inledning

Piteå kommun antog 2018 en Fördjupad översiktsplan för Norrfjärden som är ett av kommunens fem Landsbygdscentra med en betydande service för sitt omland. Sedan handlingen antagits har området kring Piteå kommun utvecklats med exempelvis nya etableringar av större industrier samt att planeringen av Norrbotniabanan har framskridit. Ett kapitel till befintlig fördjupning kan visa på den goda utveckling som kommunen planerar inför kommande år.

Kapitlet ska visa på hur många personer som ryms inom de i ÖP och FÖP utpekade områden för boende och byggande. Till detta kompletteras handlingen med ytterligare utpekande på områden lämpliga för tillväxt. Ett regionalt stationsläge för Norrbotniabanan i Norrfjärden ser Piteå kommun som en möjlighet för tillväxten att ta en snabbare takt än om stationsläget uteblir.

Kapitlet ska ses som en utveckling av den beslutade Fördjupade översiktsplanen (antagen i Piteå kommuns fullmäktige 2018) och ett verktyg för fortsatt utveckling av kommunens planer. Koncentrationen i bilagan handlar om boende, byggan- de samt kommunikationer.

2021 intensifierades Trafikverkets arbete med Norrbotniabanan. Just nu pågår planeringen av järnvägssträckan mellan Skellefteå och Luleå. I Trafikverkets planering ska lokalisering av ett regionalt stationsläge mellan Piteå och Luleå studeras närmare. Norrfjärden är ett av alternativen som studeras och även det som Piteå kommun förespråkar. Ett stationsläge skulle kunna ge både Piteå kommun och Norrfjärden med omnejd stora möjligheter att utvecklas. Beslutet om att anlägga ett stationsläge i Norrfjärden ägs av Trafikverket men kommunen förbereder en ortsutveckling som kan nyttja stationens potential. Till följd av ett potentiellt stationsläge har förutsättningarna för Norrfjärdens utveckling förändrats vilket skapat behov av att revidera den fördjupade översiktsplanen som antogs 2018.

### Social hållbarhet Jämställdhet och vardagsliv

En väl fungerande kollektivtrafik har stor betydelse för barns och ungas utveckling och självständighet. Genom att tidigt lära sig att använda kollektivtrafik får barn och unga möjlighet att utforska sin omgivning på ett mer självständigt

sätt, samtidigt som de utvecklar viktiga färdigheter som behövs för att effektivt kunna interagera med sin omgivning. Eftersom majoriteten av dagens längre transporter i Piteå kommun sker med bil är många barn och unga beroende av vuxna i sin omgivning för att kunna ta del av aktiviteter som sker i andra delar av kommunen. Barn och unga som inte har vuxna som kan ge dem skjuts begränsas i sina möjligheter att förflytta sig vilket kan påverka deras möjligheter till personlig utveckling och social integration. Ett stationsläge skulle därför sannolikt bidra till en ökning av barns och ungas rörelsefrihet och möjlighet att utforska sin omgivning på ett mer självständigt, trafiksäkert och jämlikt sätt.

Förutom att öka rörelsefriheten för barn och unga kan ett stationsläge i Norrfjärden spela en viktig roll i att främja jämställdhet mellan kvinnor och män när det gäller tillgång till transportmedel och resmöjligheter. Fler kvinnor än män använder kollektivtrafik samtidigt som kvinnor traditionellt sett har lägre tillgång till bil än män, vilket kan begränsa kvinnors rörlighet och tillgång till arbete, utbildning och sociala aktiviteter belägna utanför den nordöstra kommundelen.

Ett stationsläge kan därmed ge kvinnor och män som saknar tillgång till bil och körkort ökade möjligheter att resa till och från Norrfjärden med omnejd vilket kan bidra till att minska sociala och ekonomiska klyftor.

Sammanfattningsvis skulle en ny station kunna bidra till att skapa förutsättningar för en mer jämlik och tillgänglig vardag för alla invånare i området, ung som gammal och oavsett kön. Det kan bidra till en mer jämlik samhällsutveckling genom att fler får möjlighet att transportera sig fritt och därmed stärka möjligheter att delta aktivt i samhället.

### Stationsläge Norrbotniabanan – möjligheter

Trafikverket äger järnvägen och fattar alla beslut om Norrbotniabanans sträckning. Här ingår även beslut om lokaliseringen av ett stationsläge i Norrfjärden. Med ett stationsläge kommer befintliga stråk utvecklas och nya stråk skapas för att på så sätt binda ihop olika områden och göra hela resan från dörr till dörr så behaglig, trafiksäker och snabb som möjligt. Ett stationsläge är en drivkraft för utveckling och genom att ta vara på potentialen kan en socialt, ekologiskt och ekonomiskt hållbar utveckling utifrån ortens unika förutsättningar ske. Om Trafikverket skulle besluta att inte anlägga ett stationsläge

i Norrfjärden finns möjligheten att dra nytta av platsen och dess potential genom att anlägga en nod för andra former av kollektivtrafik. Stationslägets placering betyder att Norrfjärden ska växa inåt och kompletteras med nya bostäder och mötesplatser inom tätortsavgränsningen som innefattar den mest bebyggda delen av orten. För att minska barriäreffekter och skapa en god boendemiljö är samlokaliseringen av E4, Norrbotniabanan och Trafikplats Norrfjärden i ett gemensamt trafikrum en förutsättning. Att samla flera olika trafikslag på samma plats riskerar dock att uppfattas som en enda stor infrastrukturen anläggning. Vikt bör därför läggas på en gestaltning av trafikmiljön som minskar buller, säkerställer framkomligheten och skapar trygga och trivsamma miljöer för de som rör sig i området.

En lokalisering av stationsläget på den norra sidan om E4 säkerställer smidiga byten mellan färd sätt samtidigt som behovet att korsas E4 för att ta sig till stationen minskar. Vidare bevarar en nordlig lokalisering värdefull jordbruksmark söder om E4. Genom att även anlägga stationslägets funktioner (parkering för bil och cykel, väntytter med mera) på den norra sidan om spåret kopplas stationsområdet ihop med den bebyggda miljön. Resultatet blir ett stationsläge som är lätt att nå för samtliga resenärer.



Genom att stärka kopplingarna mellan de föreslagna utvecklingsområdena knyts Norrfjärdens olika delar ihop.

### Centrumutveckling

Centrum kopplas ihop med stationen genom att Håkansövägen - Porsnäs vägen utvecklas till ett stråk för främst gång- och cykeltrafik. Porsnästorget utvecklas genom att möjliggöra för tätare bebyggelse med fler bostäder och verksamhetslokaler. Centrumområdet får en småstadskarakter medan omkringliggande områden fortsatt är by och/eller landsbygd. Genom utvecklingen ramas torget in och blir Norrfjärdens "vardagsrum". Den nya bebyggelsen fångar upp stråket längs Håkansövägen - Porsnäs vägen och stärker korsningen vid Tullnäs vägen och infarten till torget. Torget ges en omsorgsfull gestaltning som erbjuder skydd under kalla vinterdagar. Med bostäder och fler människor i rörelse kring Porsnästorget upplevs platsen tryggare och det skapas förutsättningar för utökad service.

Parkeringsplatser för bilar kan anläggas mot Norra Altermärgatan medan cykelparkeringar lokaliseras vid stråket längs Håkansövägen - Porsnäs vägen.

I Norrfjärden kan en bostadsutveckling med mellan 500 - 1000 bostäder ske i flera faser under en lång tid. Antalet bostäder beror på vilken täthet och typ av bostad (radhus, kedjehus, villa, flerbostadshus) som uppförs. De utpekade utredningsområdena har goda förutsättningar att utvecklas till bostadsområden med höga boende- och vistelsekvaliteter. Samtliga områden ska integreras väl i Norrfjärden och komplettera den befintliga strukturen avseende utbud av upplåtelseform (hyresrätt, bostadsrätt, äganderätt etcetera), rekreation och grönsstruktur. Vissa utpekade utredningsområden innebär att ny mark tas i anspråk medan andra innebär att en omvandling behöver ske.

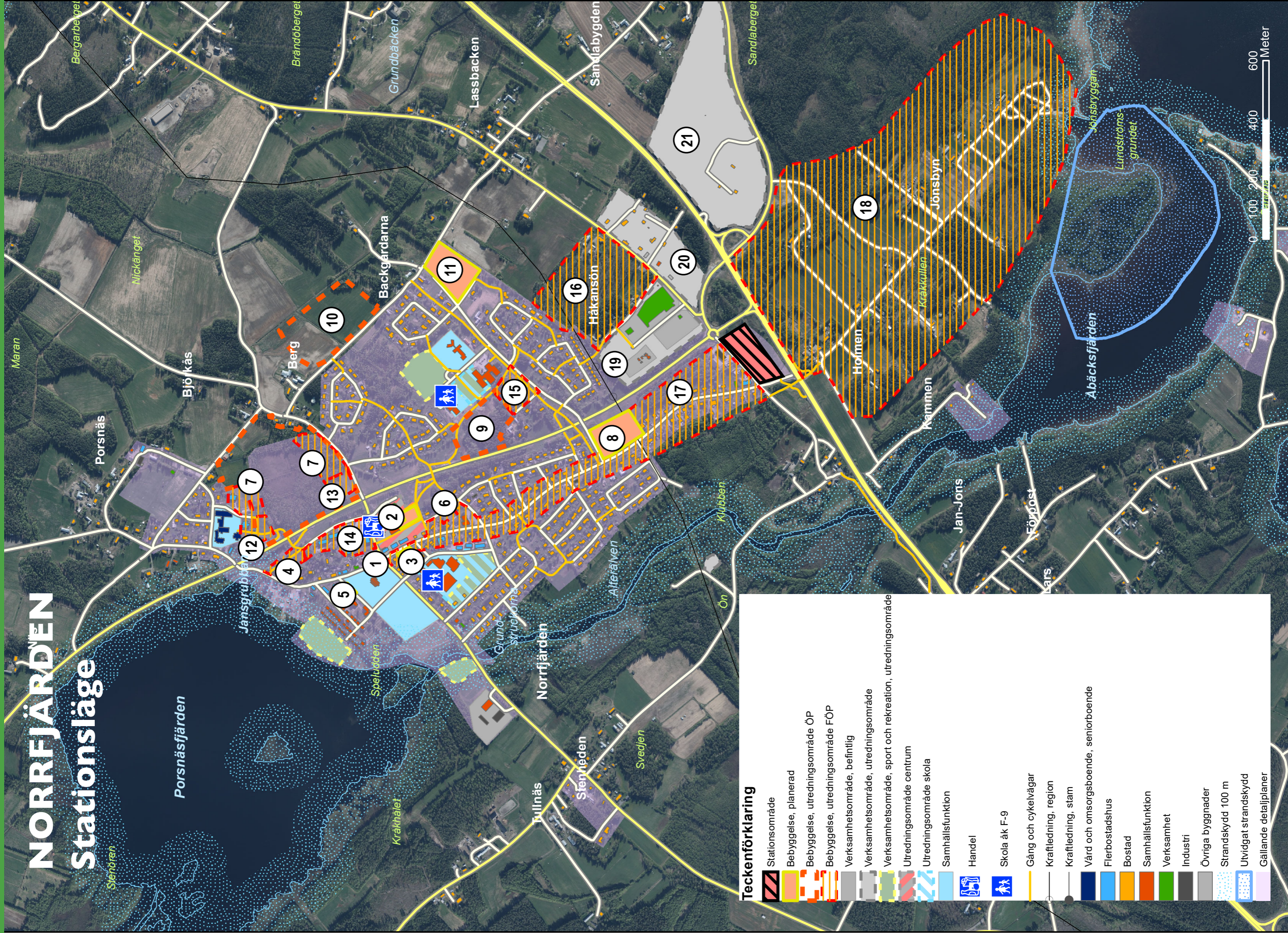
Vid Porsnästorget föreslås en tätare bebyggelse med småstadskänsla. I områdena utanför Porsnästorget karaktäriseras den nya bebyggelsen av Norrfjärdens lugna och trivsamma bykänsla.

I Norrfjärden ligger fokus på att skapa småskaliga och välutformade enheter, där människor känner gemenskap och närhet till sina grannar. Genom att kombinera småskalighet och en omsorgsfull planering skapas en attraktiv och harmonisk boendemiljö i hela orten, där människor kan njuta av både småstadens bekvämligheter och byns samhörighet. På lång sikt finns förutsättningar för bebyggelse i en lantlig miljö på den sydöstra sidan om E4 i riktning mot Jönaby.



# NORRFJÄRDEN

## Stationsläge



### Teckenförklaring

	Stationsområde
	Bebyggelse, planerad
	Bebyggelse, utredningsområde ÖP
	Bebyggelse, utredningsområde FÖP
	Verksamhetsområde, befintlig
	Verksamhetsområde, utredningsområde
	Verksamhetsområde, sport och rekreation, utredningsområde
	Utredningsområde centrum
	Utredningsområde skola
	Samhällsfunktion
	Handel
	Skola åk F-9
	Gång och cykelvägar
	Kraftledning, region
	Kraftledning, stam
	Vård och omsorgsboende, seniorboende
	Flerbostadshus
	Bostad
	Samhällsfunktion
	Verksamhet
	Industri
	Övriga byggnader
	Strandskydd 100 m
	Utvidgat strandskydd
	Gällande detaljplaner



# Förslag

## Boende Byggnad Förslag flerbostadshus

Förtätning i centrala Norrfjärden, både genom byggnation av nya flerbostadshus och genom påbyggnad av befintliga, ökar byns attraktivitet och nyttjar befintlig infrastruktur (kommunikationer, VA, service). Flerbostadshus föreslås i närheten av centrum samt inom befintlig bebyggelsestruktur. Vid etablering av ett stationsläge föreslås även en förtätning eller omvandling av bebyggelsen längs stråket mellan centrum och stationen samt nya områden i stationsnära lägen. Beroende på Norrbottenabans sträckning kan befintliga bostadsområden i närheten av E4 behöva omvandlas till plats för verksamheter.

### Lämpliga områden för ny bebyggelse med flerbostadshus

#### Centrum

Centrumutveckling flerbostadshus/verksamhetslokaler. Möjlighet till påbyggnad/omvandling av befintliga byggnader eftersöks.

Detaljplan D0492, inom vilken mark ägs av såväl Piteå kommun som privat aktör. Detaljplaneändring krävs för bostäder och ökad exploateringsgrad. Vid etablering av ett stationsläge föreslås en hög täthet för att förstärka centrum som en central punkt i orten. Förutsättningar finns för utveckling av 150 bostäder i flerbostadshus med verksamheter i bottenvåningen. Antalet bostäder beror på vilken typ av bostad (radhus, kedjehus, villa, flerbostadshus) som byggs på platsen. Parkering och angöring med motorfordon bör lokaliseras mot Norra Altervägen (karta punkt 2).

Flerbostadshus förtätning, "Brännbergstomten" omfattas av detaljplan D0450 som anger bostäder i två våningar. Mark ägs av Piteå kommun (karta punkt 3). Förutsätt-

ningar finns för upp till 30 nya bostäder beroende på täthet och omvandlingsgrad.

#### Utredningsområden

Utredningsområde marklägenheter. Mark i privat ägo. Omfattas av detaljplan DB0490. Delvis parkmark. Detaljplaneändring krävs (karta punkt 4). Vid utveckling av ett stationsläge bör området utredas för radhus eller parhus för att öka tätheten nära centrum. Förutsättningar finns för 20 nya bostäder.

Flerbostadshus förtätning, mindre område mitt i samhället. Mark i privat ägo. Omfattas av detaljplan D0475. Detaljplaneändring kan krävas (karta punkt 6). Vid utveckling av ett stationsläge bör området utredas för radhus eller parhus för att öka tätheten nära centrum. Förutsättningar finns för 10 nya bostäder.

Flerbostadshus. Omvandling till bostäder, tidigare förskola. Omfattas av detaljplan D2121 som anger allmänt ändamål, två våningar. Detaljplaneändring genomförd. Mark ägs av Piteå kommun. (karta punkt 5). Området kan bebyggas med radhus eller flerbostadshus för att skapa variation och högre täthet längs stråket mellan stationen och centrum. Förutsättningar finns för 10 nya bostäder.

Komplettering och på sikt omvandling till tätare bebyggelse med radhus eller flerbostadshus bör ske längs stråket från ett stationsläge till centrum, företrädesvis längs Håkansövägen/Porsnäs- och Altervägen. Beroende på täthet och omvandlingsgrad finns förutsättningar för mellan 50-200 nya bostäder (karta punkt 17).

#### Flerbostadshus

Omvandling bostäder (karta punkt 15). Förutsättningar finns för 20 nya bostäder.

Anpassat boende/marklägenheter. Omfattas delvis av detaljplan DB0475 som anger bostäder i två våningar. Mark ägs delvis av Piteå kommun, delvis i privat ägo (karta punkt 7).

Området närmast Harrbäcksvägen utgår, värdefull jordbruksmark (karta punkt 10).

Området mellan Skolavan och ålderdomshemmet kan förtätas med flerbostadshus eller radhus (karta punkt 12). Förutsättningar finns för 20-50 nya bostäder beroende på täthet och omvandlingsgrad.

Området söder om Skolavan (karta punkt 7) kan utökas något i riktning mot Norra Altervägen (karta punkt 13). Förutsättningar finns att utveckla ca 50 radhus inom området som helhet.

Område möjliggörs för både flerbostadshus och villatomter. Detaljplan DB0474. Mark ägs av Piteå kommun (karta punkt 8). Förutsättningar finns att utveckla ca 50 -150 lägenheter beroende på täthet. Komplettering av centrumnära befintligt område med flerbostadshus. Beroende på täthet och omvandlingsgrad finns förutsättning för 10- 30 nya bostäder (karta punkt 14)

Ett större område föreslås mellan Håkingevägen och befintlig villabebyggelse. Området kan bebyggas med en blandning av upplåtelseformer och hustyper som skapar variation och drar nytta av det stationsnära läget (karta punkt 16). Förutsättningar för mellan 50-200 nya bostäder beroende på täthetsgrad.

#### Förslag enbostadshus

Områden för enbostadshus är utpekade i ÖP2030. Områden för enbostadshus kan i delar kompletteras med marklägenheter att hyra eller med flerbostadshus. Bo-

stadsområde befintligt. Möjlighet till flexibel tomtstorlek ges. Vid utveckling av ett stationsläge bör området utredas för radhus eller parhus för att öka tätheten nära stationen (karta punkt 11). Förutsättningar finns för 10-30 nya bostäder.

På lång sikt finns förutsättningar för bostadsutveckling i riktning mot Jönsbyn. En utveckling här innebär stationsnära boende i en lantlig miljö med gång- och cykelkopp- ling direkt till stationen. Bebyggelse här är inte tänkt att ta åkermark i anspråk.

#### Gestaltning

Kopplingen mellan centrum och Håkansövägen - Porsnäs- vägen samt med gamla byacentrum i kyrkstaden ska förstärkas.

# Trafik och kommunikationer

## Förbindelser med omland

Norrbotniabanan introducerar ett nytt sätt att resa mellan städerna längs banan. Norr fjärdens lokalisering mellan Piteå och Luleå innebär att ortens invånare har goda möjligheter att ta del av det båda städerna har att erbjuda i form av arbete, utbildning och kultur- och fritidsaktiviteter. Ett stationsläge innebär även att invånarna kommer att nå målpunkter runt om i regionen på ett annat sätt än dagens läge. Det kommer vara möjligt att på ett hållbart sätt ta del av allt regionen har att erbjuda, samtidigt som allt Norr fjärden med omnejd har att erbjuda blir mer tillgängligt för regionen.

## Förbindelser inom Norr fjärden

Att koppla ihop centrum med stationen och andra målpunkter, både befintliga och föreslagna, görs genom att ett sammanhängande och integrerat gång- och cykelnät utvecklas. Befintliga stråk utvecklas och nya stråk skapas för att underlätta gång- och cykeltrafik mellan centrum och stationen.

## Kollektivtrafik och pendling

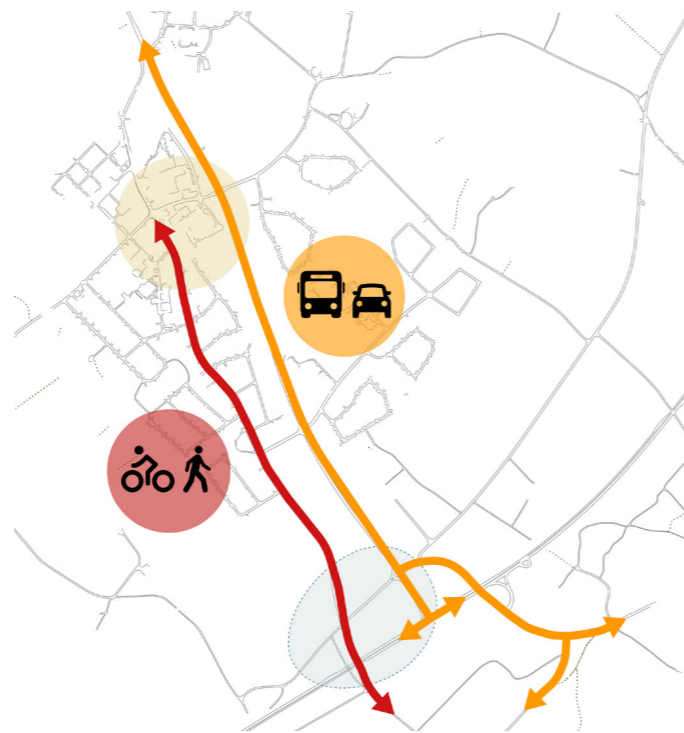
För invånare i den nordöstra kommundelen skapar ett stationsläge nya möjligheter att ta del av exempelvis arbete, utbildningar och kultur- och fritidsevent i andra delar av regionen på ett snabbt och hållbart sätt. Eftersom många invånare i Norr fjärden med omnejd är vana bilpendlare öppnar Norrbotniabanan upp för möjligheten att låta bilen stå för att i stället ta tåget. Genom att göra det enkelt att parkera och byta från bil till tåg kan även de som färdas med bil från byarna runt omkring ta tåget på sin vidare resa vilket lättar på parkeringstrycket i centrala Piteå.

## Nya stråk

För att skapa en stark koppling mellan centrum och stationen utvecklas ett väldefinierat och attraktivt stråk längs Håkansövägen - Porsnäs vägen. Stråket får en medveten gestaltning för att säkerställa attraktiva, gena och säkra gång- och cykelstråk mellan olika målpunkter. Oskyddade trafikanters och boendes framkomlighet prioriteras medan annan trafik med motorfordon hänvisas till Norra Altermvägen. Stråket kan aktiveras och göras ännu trevligare genom att sittplatser, planteringar och ytor för spontanidrott knyts till stråket. Gröna inslag av träd och mindre parker bidrar till lugna miljöer och tillför ekologiska värden genom olika ekosystemtjänster.

Andra stråk som utvecklas är Håkingevägen, Backgårdsvägen och Nilsbrogatan. Även här möjliggörs för gena och attraktiva

gång- och cykelvägar, vilka tillsammans bygger upp ett sammanhängande gång- och cykelnät och gör gång och cykling till det smidigaste sättet att ta sig runt i Norr fjärden. Norra Altermvägen blir det naturliga valet för motortrafikanter. Stråkens utformning bör studeras på en mer detaljerad nivå längre fram i processen.



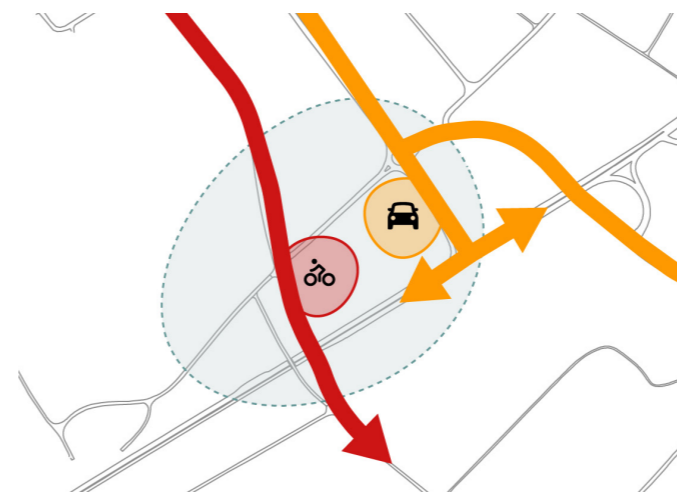
Gång- och cykeltrafik hänvisas till stråket längs Håkansövägen-Porsnäs vägen medan bil- och annan motortrafik hänvisas till Norra Altermvägen.

## Stationsområdets karaktär

Stationsområdet ska fungera som en välkomnande mötesplats och kan inkludera mindre torg- och parkbildningar och andra samlingsplatser där människor kan träffas. För att alla oavsett ålder eller förmåga ska kunna ta del av platsen är det viktigt att skapa en inkluderande och tillgänglig miljö. Det kan innefatta att säkerställa tillgång till barriärfria gång- och cykelvägar, tillräckligt med sittplatser och tillgängliga toaletter. Det bör finnas tillräckligt med plats för alla att röra sig och trappa eller steg som kan vara svåra att använda för personer med

nedsatt rörlighet eller föräldrar med barnvagnar bör undvikas. Samtidigt är det viktigt att betona behovet av att utforma ett stationsområde så att det upplevs som tryggt och säkert av såväl barn och unga som vuxna. Detta skulle kunna innebära investeringar i belysning, tydlig vägvisning och andra åtgärder som minskar risken för olyckor och skapar en trivsamt miljö. Restaurang "Toppen" vid E4 utgör med dess karaktäristiska spetsiga tak ett viktigt landmärke i Norr fjärden och kan ingå i stationsområdet.

För att göra det enkelt att byta färdssätt kan funktioner som parkering för bil och cykel lokaliseras i närheten av respektive huvudstråk. Att snabbt och smidigt kunna byta från cykel eller bil till tåg gör resandet enkelt och är en viktig faktor i att välja tåget.



Genom att lokalisera parkering i närhet av respektive trafikslags huvudstråk möjliggörs smidiga byten mellan färdssätt.

## Trygga passager och utformning av ett stationsområde

Med ett stationsläge i Norr fjärden uppstår behovet att koppla ihop stationsområdet med den bebyggda miljön. Detta görs genom att inventera och utveckla befintliga stråk eller genom att skapa nya som gör det enkelt att gå och cykla till stationen. Gång- och cykelpassagen under E4 som kopplar ihop Håkansövägen med Jönsbyvägen blir viktig att stärka för att koppla ihop ortens olika delar och göra det säkert att passera E4.

Norrbotniabanan kommer innebära ytterligare en barriär i Norr fjärden med omnejd. Passager i form av över- och un-

dergångar i anslutning till perrongerna är ett effektivt sätt att minska den barriäreffekt som Norrbotniabanan kommer att utgöra. När det gäller framkomlighet för cyklister är tunnlar generellt sett bättre än broar. Tunnlar kan även bidra till att förena olika delar av en ort på ett sätt som en gångbro inte kan göra. Tunnlar kan dock upplevas otrygga vilket ställer höga krav på utformningen av dessa. Ett stationsläge i Norr fjärden kommer kräva ny infrastruktur i form av till exempel ytor för pendlarparkering (för både cykel och bil), angöring och dagvattenhantering.

## Verksamhetsområden

I samband med etablering av ett stationsläge kommer befintliga verksamheter sannolikt behöva omlokaliseras till förmån för stationsområdets funktioner. Utredningsområden för verksamheter finns längre norrut, i närheten av Norra Altermvägen och Håkingevägen. I förlängningen ser vi att området öster om E4an kan utvecklas till ett verksamhetsområde (karta punkt 19-21).



## Förslag

### Förslag: Trafik & kommunikationer

- Stationsläget bör placeras nära E4 för att underlätta smidiga byten mellan olika transportsätt och skapa en välkomnande entré till Norrfjärden.
- Håkansövägen och Porsnäs vägen utvecklas till det främsta gång- och cykelstråket till och från stationsområdet och möjliggör för gena och smidiga förflyttningar i Norrfjärden. Stråket fortsätter under E4 i riktning mot Jönsbyn och kopplar samman de olika delarna och minskar barriäreffekten som E4 och Norrbotniabanan utgör.
- För att främja hållbara sätt att resa behöver resan från start till destination vara enkel, bekväm, trygg, tillförlitlig och effektiv. Ett stationsläge i Norrfjärden ställer höga krav på tillgänglighet, både till och från och inom själva stationsområdet. För att främja hållbara transportalternativ som gång och cykling är det viktigt att beakta cyklisterna som ett trafikslag och gångtrafikanter som ett annat då de kräver olika typer av trafikplanering.
- För att underlätta pendling och främja en smidig övergång mellan olika färdmedel är det viktigt att tillhandahålla parkeringar för både bilar och cyklar inom stationsområdet. Stationsläget i Norrfjärden uppskattas behöva ca 50 bilparkeringar, 60 cykelparkeringar samt fyra parkeringsplatser för hämtning och lämning av kollektivtrafikresenärer, taxi och färdtjänst. Exakt antal fastställs i senare planeringsskede. Vid en nyetablering av ett stationsläge är det fördelaktigt att överdimensionera ytanspråket för att säkerställa att det finns tillgängliga ytor när och om det behövs.
- Genom att skapa säkra och trevliga gång- och cykelvägar till och från järnvägsstationen blir det enklare för invånare att välja dessa miljövänliga transportalternativ. Att göra det enklare och mer attraktivt att gå eller cykla till stationen har flera positiva effekter för både individer och samhället som helhet. Främjandet av gång- och cykelinfrastruktur leder till att färre människor är beroende av att använda bilar eller andra motorfordon för kortare transporter. Detta minskar trafikbelastningen på vägarna, vilket i sin tur leder till mindre trängsel och kortare restider för alla trafikanter. Genom att minska antalet bilar bidrar vi också till att minska bullret i våra städer och samhällen. Utöver detta är valet av tåget som transportmedel också avgörande för att minska klimatpåverkan och främja hållbarhet inom transportsektorn. Tågresor är betydligt mer energieffektiva än att resa med bil eller flygplan. Genom att välja tåget bidrar vi till att minska energiförbrukningen och därmed koldioxidutsläppen. Dessutom kan tåg drivas med förnybar energi, vilket minskar beroendet av fossila bränslen och främjar övergången till mer hållbara energikällor.

### KONSEKVENSER HÅLLBARHET

#### Natur & vatten, Grönstruktur, Kultur & fritid

- Naturmark tas i anspråk för ny bebyggelse (t.ex. Skolavan och skogen vid Håkingevägen).

#### Skola, Vård & omsorg, Arbete & näringsliv

- Oprogrammerade ytor i form av närnatur/skogsområden som kan vara lekplatser för barn tas i anspråk för ny bebyggelse.

#### Kulturmiljö, Boende & byggande, Gestaltning

- Utveckling av ett resecentrum i närheten av E4 riskerar att underminera utvecklingen av centrum.

#### Trafik & kommunikationer, Teknisk försörjning

- + Etablering av Norrbotniabanan förbättrar möjligheten för kollektiv pendling och resande, med minskat bilanvändande som följd. Ett stationsläge i Norrfjärden underlättar resande lokalt och regionalt.

### KONSEKVENSER MILJÖ

Inverkan på miljön - Miljökonsekvensbeskrivning

#### Riksintresse Kommunikationer (MB 3 kap 8 §)

I FÖP Norrfjärden pekas det ut utredningsområde för såväl bostäder som verksamheter inom korridoren för Norrbotniabanan. Ett utredningsområde innebär att ytterligare utredning behövs för att slutligt fastställa områdets utbredning och inriktning. En sådan utredning utgår från riksintresset Norrbotniabanas korridor alternativt om det vid den tidpunkten finns fastställd järnvägsplan för banans sträckning. I handlingen pekas ett möjligt läge för ett regionalt stationsläge ut. Trafikverket beslutar om och var en station ska placeras i området, utpekandet är endast ett förslag på plats.

#### Klimatpåverkan

Transporter och bebyggelsens energiförsörjning är de största källorna till klimatpåverkan utöver massaindustrins utsläpp i Piteå kommun.

Planförslaget fokuserar på förtätning av bebyggelse samtidigt som den redovisar flera utvecklingsmöjligheter för trafikinfrastrukturen. Dessa åtgärder har syftet att öka persontransporter med kollektivtrafik. Förslagets inriktning på förtätning av

bebyggelse skapar bra förutsättningar för fjärrvärmeanslutning och därmed reduktion av enskilda oljepannor. Förtätningen föreslås till stor del ske genom fler flerfamiljshus, vilket medför en större potential för energieffektivitet per person och kvadratmeter än motsvarande antal bostäder genom geografiskt utsträckta villaområden och enskilda villor på landsbygden. Förtätning skapar å ena sidan förutsättningar för en bättre/mer hållbar transportsituation men å andra sidan innebär ny bebyggelse att energikonsumtionen ökar.

Transportsektorn utgör den mest betydande källan till utsläpp och bidrar med drygt 90 procent av växthusgasutsläppen i kommunen, undantaget massaindustrin. Att minska utsläppen från biltrafiken är en av kommunens största utmaningar. Kommunens generellt glesa bebyggelsemönster fungerar som drivkraft för privatbilismen och är en viktig utmaning för FÖP. I planförslagen föreslås därför satsningar på utbyggnad av gång- och cykelvägar samt att kollektivtrafiken utvecklas i samverkan med Länstrafiken.

Utvecklandet av Norrbotniabanan introducerar ett nytt sätt att resa längre sträckor jämfört med bilen.







# FÖP LANDSBYGDSCENTRA

## VAD ÄR EN FÖP?

Varje kommun ska ha en aktuell översiktsplan (ÖP) som omfattar hela kommunen, enligt Plan- och Bygglagen (PBL). ÖP ska vara vägledande vid beslut om mark och vattenområden, för hur den byggda miljön ska användas, utvecklas och bevaras. ÖP är inte juridiskt bindande men vägledande i den framtida planeringen. ÖP kan även ses som en vision och har ett långt tidsperspektiv.

En fördjupning av översiktsplanen (FÖP) görs ofta för nya områden, stora områden eller områden av stor betydelse där kommunen mera noggrant kan studera olika förhållanden. FÖP görs med samma krav som en ÖP avseende demokratisk förankring. En fördjupad översiktsplan, FÖP, är inte bindande men ger uttryck för kommunens vilja vad gäller framtida markanvändning och utveckling och ger vägledning inför kommande detaljplanering och andra åtgärder. Planen ligger även till grund för bygglovsprövning samt för annan tillståndsprövning och beslut som berör mark- och vattenanvändningen.

Denna handling utgör  
**Fördjupade Översiktsplan Landsbygdscentra, Norrfjärden**  
Piteå kommun

*För mer information:*  
[www.pitea.se/fordjupadoversiktsplan](http://www.pitea.se/fordjupadoversiktsplan)

