

FÖRSTUDIE

Väg 373, delen E4-Vitsand

Piteå kommun, Norrbottens län

Samrådshandling 2010-08-26

Objekt: 8211934

Beställare:

Trafikverket
Box 809
971 25 Luleå

Projektledare:

Mattias Broström

Konsult:

Vectura Consulting AB
Box 74
971 03 Luleå

Uppdragsledare:

Magnus Lindqvist

Väg och trafik:

Camilla Dahlström

Miljö:

Christina Berggren

Kartor:

Anders Alahäivilä

Layout:

Kristina Larsson

Innehåll

1 Bakgrund.....	4
2 Befintliga förhållanden.....	5
2.1 Vägnetet.....	5
2.2 Vägstandard.....	5
2.3 Trafik.....	7
2.4 Befolkning och bebyggelse.....	7
2.5 Miljö.....	7
2.6 Näringsliv och sysselsättning.....	10
2.7 Kommunala och andra planer.....	10
3 Funktionsanalys av transportsystem.....	11
3.1 Tillgängligt transportsystem.....	11
3.2 Hög transportkvalitet.....	12
3.3 Positiv regional utveckling.....	12
3.4 Säker trafik.....	12
3.5 God miljö.....	16
3.6 Jämställt vägtransportsystem.....	16
4 Projekt mål.....	17
5 Tänkbara åtgärder.....	18
6 Måluppfyllelse och prioritering av åtgärder.....	19
7 Samråd.....	20

8 Vaghållningsmyndighetens ställningstagande..	21
9 Referenser.....	22
9.1 Tryckta referenser.....	22
9.2 Elektroniska referenser.....	22
9.3 Muntliga referenser.....	22

Bilaga 1 Åtgärdsförslag

1 Bakgrund

Denna förstudie upprättas av Vectura Consulting AB på uppdrag av Trafikverket. Förstudien omfattar Väg 373 sträckan Vitsand – E4 och ska med utgångspunkt i funktionsanalysens identifierade brister föreslå åtgärder som förbättrar trafiksäkerhet och framkomlighet.

Vägen är idag 13 meter bred vilket ger förutsättningar för att åtgärderna i stor utsträckning kan ske inom befintligt vägområde. Förstudiens utredningsområde är därför en smal korridor utmed befintlig väg 373 kompletterat med ett något större område runt korsningen mellan väg 373 och väg 503.



Förstudiens utredningsområde.

2 Befintliga förhållanden

2.1 Vägnätet

Väg 373 förbinder väg 95 söder om Arvidsjaur i väst med E 4 söder om Piteå i öst. Utmed sträckan ansluter ett antal mindre vägar med låga trafikflöden. Det är först när väg 373 passerar samhällena Roknäs, Svensbyn och Bergsviken i Piteå kommun då de anslutande vägarna (550, 501 och 503) har trafikflöden av betydelse.

2.2 Vägstandard

Allmänt

Väg 373 mellan Vitsand och väg 503 är 13 meter bred med skyltad hastighet 90 km/tim. Vid en översiktlig, okulär besiktning ses tvärgående sprickor, sannolikt uppkomna på grund av att marken består av sandigt material. Dessa sprickor är m a o sannolikt inget tecken på bärighetsproblematik. Däremot ses spårbildning i vägytan, orsaken till detta kan finnas i beläggningen/och eller överbyggnaden. Innan ombyggnad av vägen påbörjas föreslås provtagning och utredning av orsaken till ovan beskrivna problem. Det är också viktigt att säkerställa att hela vägkroppen har god bärighet, att t ex inte

vägreten har lägre bärighet. För att undersöka detta föreslås sektionvis provtagning av och materialanalys. Bristande bärighet i vägreten medför problem när trafiklasten på vägkroppen omfördelas från 1+1 till 2+1 körfält.



Tvärgående sprickor och spårbildning.

Sidoområden

Utmed sträckan finns äldre sidoräcken med Kohlswa-balk på betongständer, flertalet med undermåliga längder och avslut.



Undermålig standard på befintligt sidoräcke.

Det finns även fasta hinder i sidoområdet i form av trumändar och på delar av sträckan undermålig säkerhetszon med branta bankslänter och bakslänter utan sidoräcke samt träd och sly i säkerhetszonen.



Trafiksäkerhetsproblem inom sidoområdet.



Trafiksäkerhetsproblem inom sidoområdet.

Geometri

Vägen håller god profilstandard. Vad gäller horisontalgeometrin ligger vägen i en radie 540 på en sträcka av knappt 400 meter i passagen av Ursberget. Gällande riktlinjer i VGU presenteras nedan:

VR (km/h)	Skevning %	God	Mindre god	Låg
90	5,5	500	450	400
	4	520	450	400
	2,5	600	500	450
110	5,5	800	700	600
	4	900	800	700
	2,5	1000	900	800

Utdrag från VGU, utgiven 2004-05 (VV Publikation 2004:80). TABELL 6-1 Minimiradier i horisontalkurvor STANDARD.

Väg 373 håller således en relativt god standard för 90 km/tim även genom den snävaste kurvan utmed sträckan. Denna kurva uppnår dock inte ens kriterierna för låg standard för 110 km/tim. Det kan även finnas risk för lokal halka genom den snäva kurvan med anledning av den skuggande djupa bergskärningen på vägens södra / sydöstra sida.

Anslutande vägar

Aktuell sträcka av väg 373 har ett vägshål i väst och ett i öst. Korsningen i väst med väg 930 och en enskild väg är utformad som ett fyrvägsskäl typ A. I anslutning till korsningen har Länstrafiken i Norrbotten ett hållplatsläge, utformad enbart med en skylt vid vägkanten.



Korsningen mellan väg 373 och väg 930, taget från väg 373 mot väst.

Korsningen i öst med väg 503 är ett fyrvägsskäl med en anslutande enskild väg. Korsningen är utformad som ett vägshål typ C med stensatta refuger.



Korsningen mellan väg 373 och väg 503 samt enskild väg, foto taget från väst.



Korsningen Väg 373 och väg 503 samt enskild väg. Den anslutande enskilda vägen fungerar som pendelparkering.

Förutom de större korsningarna finns ett fåtal anslutande fastigheter och mindre vägar utmed sträckan. De flesta med acceptabla siktförhållanden, undantaget anslutningen vid Tolvman-sudden som upplevs ha något kort siktsträcka mot öster. Flertalet av anslutningarna saknar vilplan vilket kan medföra problem vid t ex halka.

2.3 Trafik

Väg 373 trafikerades år 2009 av 3230 fordon per årsmedeldygn, varav 250 var tung trafik. Väg 501 i Svensbyn i den studerade sträckans västra del trafikerades år 1999 av 1300 fordon varav 40 var tung trafik. Motsvarande siffror för väg 503 i sträckans östra del är 6520 fordon år 2003 varav 250 var tung trafik. I anslutningen till väg 95 söder om Arvidsjaur trafikerades väg 373 år 2009 av 430 fordon varav 90 var tung trafik.

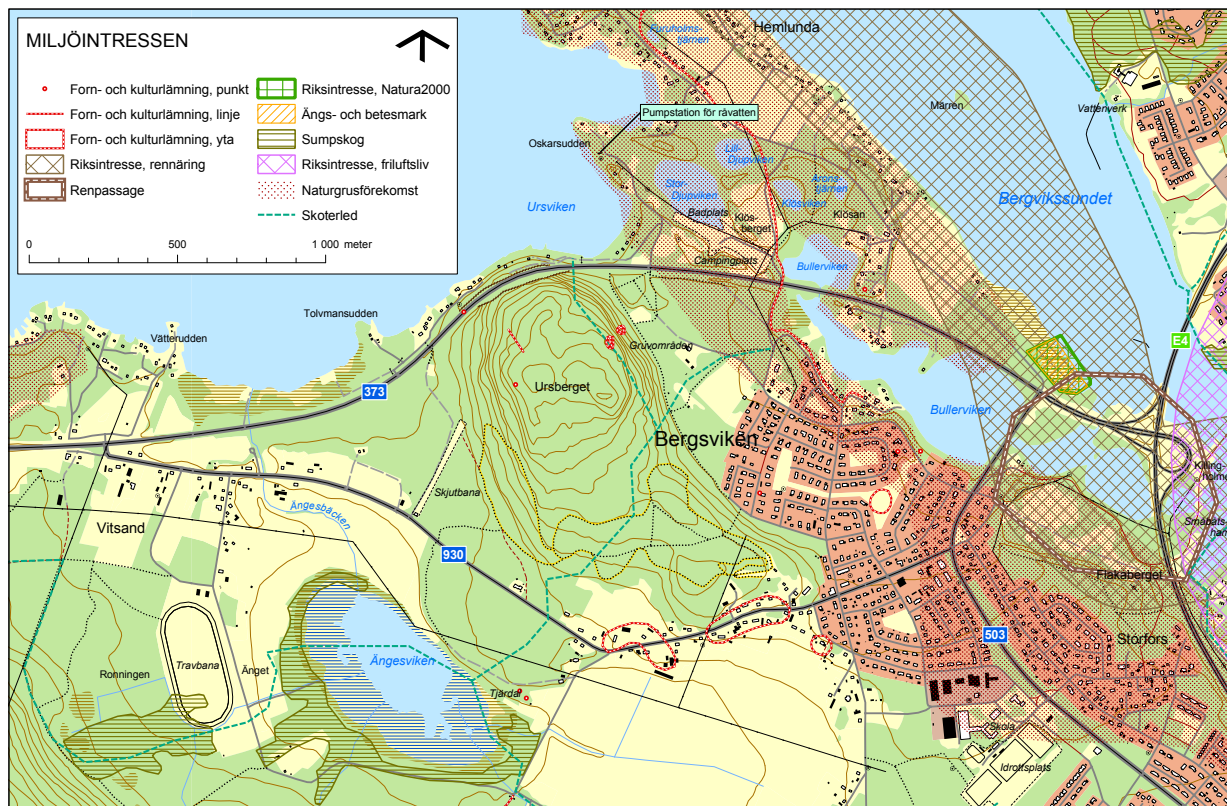
2.4 Befolkning och bebyggelse

Utmed sträckan finns byn Svensbyn i väst och det betydligt större området Bergsviken i östra delen, söder om väg 373. I Svensbyn finns en förskola och i Bergsviken finns förskola, skola och idrottsplats. Mellan Svensbyn och Bergsviken går det att cykla och gå på väg 930 som har betydligt lägre trafikflöde än väg 373.

2.5 Miljö

Viktiga förutsättningar, aspekter och intressen

Nedan beskrivs miljöförutsättningar inom området så som områdets allmänna karaktär, naturmiljö, kulturmiljö, naturresurser, rekreation och friluftsliv och boendemiljö. Vissa intressen finns inom förstudieområdet och presenteras på miljökartan men berörs varken direkt eller indirekt av projektet och beskrivs därför inte i texten.



Miljöförutsättningar inom förstudieområdet.

Områdets allmänna karaktär

Den östra delen av sträckan går vägen nära vatten vid Bullerviken. Kring vägen växer lövblandskog. En del bebyggelse, delvis dold bakom skogen, finns nära vägen.

Vägen går vidare genom sandig terräng med tallskog. Den höga bergskärningen vid Ursberget är ett tydligt landmärke längs vägen. På vägens norra sida skymtar bebyggelsen längs stranden.

I väster kommer vägen ut över ett småskaligt jordbrukslandskap med spridd villabebyggelse i Vitsand. Här finns också utblick norrut över Svensbyfjärden.

Naturmiljö

Natura 2000 området vid Svensbyfjärden består till största delen av blottlagd strand men även vatten. Området har tillkommit eftersom den skyddsvärda arten ävjepilört förekommer där.

I översiktsplanen pekas området runt Ursberget ut som ett område med särskilda naturvärden i Piteå stadsbygd. Området anges som "viktigt hänsynsområde" i översiktsplanen men

skogen har inga särskilt utpekade naturvärden eller nyckelbiotoper.

I området finns naturgrusförekomst av klass 1 vilket innebär att den är synnerligen skyddsvärd ur naturvårdssynpunkt och kan inte upplåtas till täkt.

Vägen passerar över Ängesbäcken och Bullerviken samt Bullervikens utlopp till Bergvikssundet. Inget av dessa vatten ingår i något utpekat fiskevårdsområde.

Kulturmiljö

I området finns ett flertal kulturhistoriska lämningar. I direkt anslutning till väg 373 har det funnits en kulturhistorisk lämning i form av en stensamling som numer är borttagen. Nära vägen finns också några rösen av okänd typ som inte är utredda. Väg 373 korsas av en kulturhistorisk vägsträckning som i stort följer en befintlig vägsträckning mellan Bergsviken och Hemlunda.

Andra kulturhistoriska lämningar finns uppe på Ursberget, på Furuholmen samt inne i tätorten Bergsviken.

Naturresurser

Området berörs av riksintresse för rennärning och ligger inom Östra Kikkejaure samebys vinter- och vårvinterland. Flyttleder och svåra passager finns i området kring vägen. Det förekommer en del mindre flyttningar samt strövning av ren över väg 373.

Tre dricksvattenbrunnar i vägens närhet finns upptagna i SGU:s brunnsarkiv. Användningen av dessa brunnar är inte känd. I brunnsarkivet finns i första hand borrade brunnar i berg. Grävda brunnar finns oftast inte upptagna och är sällan registrerade hos någon myndighet. Det kan alltså inte uteslutas att det finns ytterligare brunnar i området. Piteå kommun tar sitt råvatten från Ursviken och pumpar det via en pumstation på Oskarsudden till vattenverket.

Rekreation och friluftsliv

Området väster om Bullerviken är utpekat som utflykts- och närströvområden i kommunens översiktsplan. Det finns en badplats och campingplats vid Stordjupviken, norr om vägen mitt i området. Ett flertal stigar löper mellan Ursberget och Bullerviken ner mot Svensbyfjärden.

I Piteå finns en aktiv skoterklubb. En av klubbens leder går genom området, över väg 373 till Svensbyfjärden.

Väster om Vitsand finns vintersportanläggningen Valsberget med slalombacke och längdskidspår.

Boendemiljö

Vägen passerar bostadshus i Vitsand, vid Bullerviken, samt vid stranden nedanför Ursberget. Trafiken på vägen kan orsaka störningar i boendemiljöer längs vägen. De flesta husen vid Ursberget skyddas av den naturliga höjdrygen mellan väg och hus. Riktvärdet 65 dB(A) ekvivalentnivå för trafikbuller i befintlig miljö överskrids sannolikt inte vid några hus. Riktvärdet 55 dB(A) som gäller vid nybyggnad eller väsentlig ombyggnad kan överskridas vid de få hus som ligger inom ca 60 m från vägen.

Trafiken ger inte upphov till att luftföroreningar överskrider miljö kvalitetsnormerna enligt nomogram i Vägverkets publikation 2001:128 och ligger långt under det värde där mer detaljerade beräkningar behöver övervägas.

2.6 Näringsliv och sysselsättning

De senaste åren har Piteå breddat sitt näringsliv genom att komplettera basindustrin med en allt mer växande tjänstesektor i synnerhet inom energiområdet där mångårig forskning inom förnyelsebar energi får mycket nationell såväl som internationell uppmärksamhet. De närmaste åren ska också en av Europas största vindkraftsparker byggas i Piteå, en industri-satsning som förväntas få stor betydelse för hela regionen.

Turismen ökar stadigt, bara till Pite Havsbud söker sig en miljon besökare varje år och de årliga återkommande arrangemangen, t ex ”Pite dansar och ler” fortsätter locka många besökare.

2.7 Kommunala och andra planer

Vägens utredningsområde ligger inom Piteå kommuns ”Översiktsplan för statsbygden” som visar viljeinriktningen över Piteås framtida utveckling och mark- och vattenanvändning. Enligt planen är omgivande områden avsedda för:

- Rekreation, sport och trädgård
- Fritidsbebyggelse
- Jordbruk
- Skog och övrig mark

Eftersom vägens ombyggnad i huvudsak kommer att ske inom befintligt vägområde förväntas det inte finnas motstående intressen med kommunens planer för markanvändning.

Det finns inga direkt angränsande detaljplane-lagda områden.

Länsstyrelsen i Norrbotten har upprättat Läns-transportplan för Norrbottens län 2010-2021. Planen har avsatt medel för åtgärder på Väg 373 Svensbyn - E4 med ett genomförande i perioden 2013-2015.

3 Funktionsanalys av transportsystemet

3.1 Tillgängligt transportsystem

Förstudiehandbokens definition:

”Tillgänglighet kan definieras som den lätthet med vilken utbud och aktiviteter i samhället kan nås, varvid såväl medborgarnas som näringslivets och offentliga organisationers behov avses. Tillgänglighet kan delas in i tillgänglighet till systemet, för t.ex. funktionshindrade, och tillgänglighet till målpunkter.

Målet är ett tillgängligt transportsystem, där vägtransportsystemet utformas så att medborgarna och näringslivets grundläggande transportbehov kan tillgodoses. Barns, äldres och funktionshindrades situation ska särskilt beaktas i frågor om tillgänglighet.”

Den del av transportsystemet som väg 373 utgör nyttjas av såväl godstransporter som persontransporter. Godstransporterna har inga målpunkter utmed sträckan utan har ett behov av en trafiksäker väg och god framkomlighet utmed sträckan. Vad gäller persontransporter så finns dels genomgående trafik och dels trafik med sina start/målpunkter i anslutning till den studerade sträckan. Denna trafikantgrupp har således behov av både trafiksäker väg och trafiksäkra korsningar/anslutningar samt god framkomlighet utmed och till vägen. Persontrafiken består av regional busstrafik, personbils- trafik och oskyddade trafikanter. Trafiksäker väg för buss- och personbilstrafiken påverkas primärt av vägens utformning, trafiksäker väg för oskyddade trafikanter påverkas primärt av avskildhet från fordonstrafiken.

Den genomgående gods- och personbils- trafiken bedöms ha god tillgänglighet. Den del av personbilstrafiken som har sina start/ målpunkter utmed sträckan bedöms ha god framkomlighet men varierande standard på trafiksäkra anslutningar beroende på vilken korsning/anslutning som nyttjas. Tillgängligheten till kollektivtrafikens hållplatser bedöms vara av varierande standard beroende var på sträckan man har sin start/målpunkt. Det saknas trafiksäkra möjligheter att gå eller cykla utmed vägen. Vid campingen finns en planskild gång- och cykelpassage, vid två ytterligare ställen, anslutning till motionsspår direkt öster och väster om Ursberget, finns möjlighet att korsa vägen planskilt via trummor.

Sammanfattningsvis bedöms de oskyddade trafikanterna ha relativt låg tillgänglighet till transportsystemet beroende på den låga trafiksäkerheten utmed sträckan. Det finns dock tre planskilda gång- och cykelpassager utmed sträckan och parallella vägar som erbjuder möjlighet att gå eller cykla avskilt från trafiken på väg 373.

3.2 Hög transportkvalitet

Förstudiehandbokens definition:

” Viktiga analysparametrar för transportkvalitet är vägytors standard, vägars bärighet, tillförlitlighet – vinterväghållning och väglagsstandard. Andra parametrar, med bäring på kollektivtrafik, kan vara t.ex. möjligheter till skydd vid hållplatser, möjligheter att tryggt förvara cykel vid hållplats.

Målet är att vägtransportsystemets utformning och funktion medger en hög transportkvalitet för medborgarna och näringslivet.”

Väg 373 erbjuder en god transportkvalitet för den genomgående trafiken med god tillgänglighet utmed sträckan. Vägen har tvärgående sprickor och spårbildning.

Vid korsningen mellan väg 373 och väg 503 samt enskild väg stod vid platsbesöket den 10 maj flertalet bilar parkerade vilket antyder att det finns behov av en iordningställd och funktionell pendlar- samåkningsparkering.

3.3 Positiv regional utveckling

Förstudiens definition:

” Av avgörande betydelse för den regionala utvecklingen är näringslivets förutsättningar. Dessa beror bl.a. på tillgång till arbetskraft och marknader. Tillgången till arbetskraft beror bl.a. på förutsättningarna för arbetspendling. I vilken utsträckning arbetspendling sker beror på transportsystemets egenskaper och arbetstagar- nas benägenhet och möjlighet att pendla med bil, cykel eller kollektiva transportmedel. Transportsystemets möjligheter att främja utvecklingen av så kallade lokala arbetsmarknadsregioner är viktiga att beakta. God arkitektonisk utformning av vägnätet har betydelse för turisters och invånares uppfattning av tätort/landsbygd, och bidrar därmed i viss mån till den regionala utvecklingen.

Målet är en positiv regional utveckling, där vägtransportsystemet främjar en positiv regional utveckling genom att dels utjämna skillnaderna i möjligheterna för olika delar av landet att utvecklas, dels motverka nackdelar av långa transportavstånd.”

Den aktuella sträckningen av väg 373 har sannolikt liten påverkan på regionens utveckling men viktigt att notera är att vägen har betydelse för arbetspendlingen inom Piteå kommun, i synnerhet från Bergsviken till Piteå. I detta sammanhang är även möjligheten att cykla och tillgängligheten till kollektivtrafik av betydelse.

3.4 Säker trafik

Förstudiehandbokens definition:

” Olyckor och personskador i vägtrafiksyste- met är ett stort folkhälsoproblem. Det finns klara samband som visar att systemets utformning har stor betydelse för dess säkerhetsnivå. Det nuvarande transportsystemets säkerhet ana- lyseras för att bl.a. klargöra dess säkerhetsnivå. Systemet ska medge att trafikanterna, som följer trafiksystemets regelverk, kan göra fel och mis- stag utan att dödas eller skadas svårt. Analysen görs med hänsyn till det krockvåld människor beräknas kunna utstå vid kollisioner, vid färd i moderna fordon.

Detta innebär att hastigheten får vara;

- max 70 km/tim i kollision mellan mötande fordon

- max 50 km/tim i sidokollision
- max 30 km/tim i kollision mellan oskyddade trafikanter och motorfordon.

Följande utformningsselement bör analyseras;

- Mittseparation vid hastigheter > 70 km/tim, (vid ÅDT < 4000 bedöms risken för mötesolyckor vara så låg att mittseparation normalt inte erfordras)
- Sidoområdesstandard – oeftergivliga föremål i säkerhetszonen, släntutformning, sidoräcken (typ, längd, avslutningar)
- Korsningstyp och korsningsutformning
- Separation och utformning för gående och cyklister
- Siktförhållanden längs vägen och vid anslutningar
- Förekomst av utfarter
- Visuellt ledning och överskådlighet
- Konflikt(punkter) skyddade-oskyddade trafikanter
- Konflikt(punkter) trafik-vilt
- Hastighetsanpassning

Målet är en säker trafik, där det långsiktiga målet för trafiksäkerheten ska vara att ingen dödas eller allvarligt skadas till följd av trafikolyckor inom vägtransportsystemet. Vägsystemets utformning och funktion ska anpassas till de krav som följer av detta.”

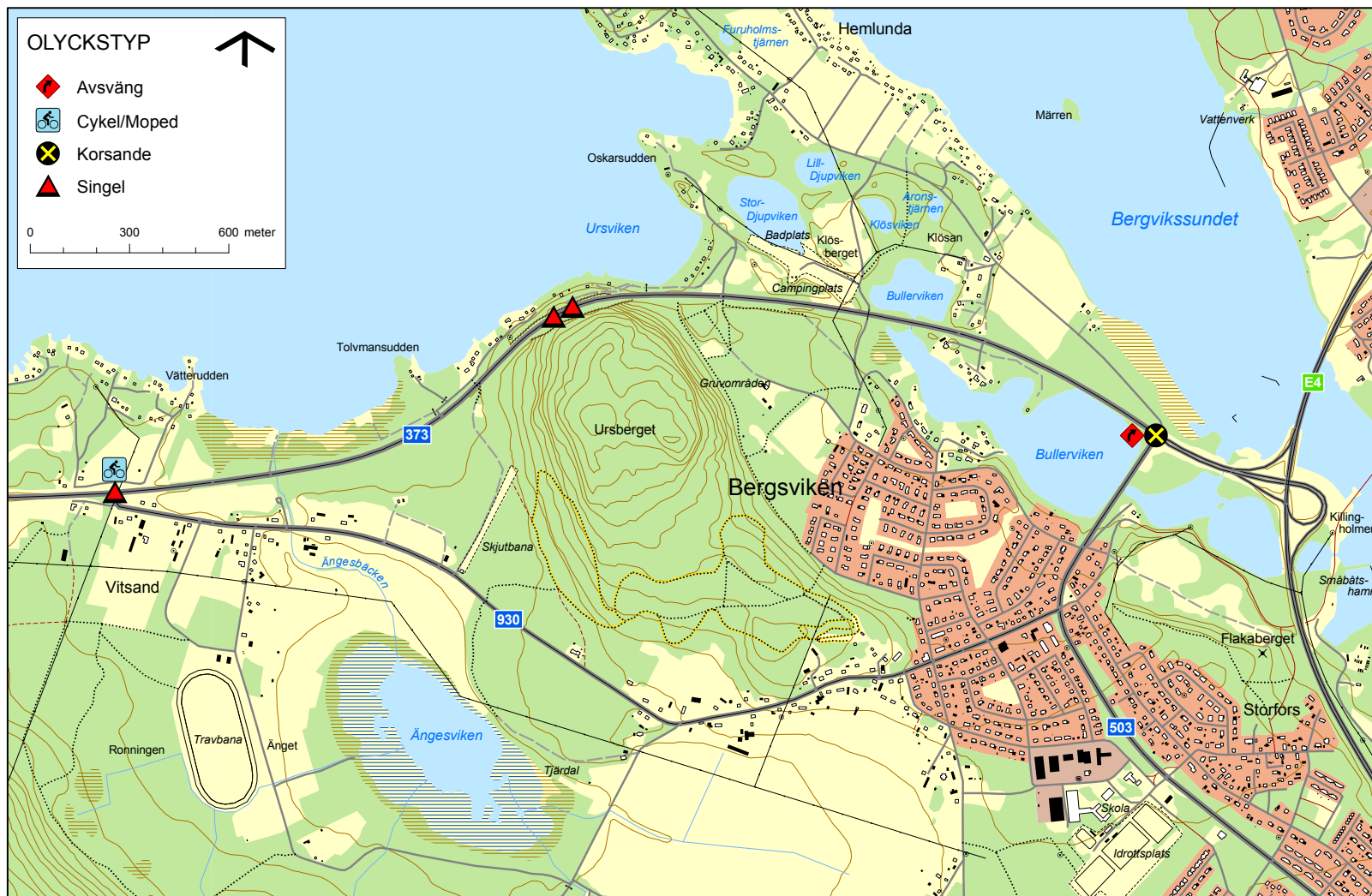
Generellt sett så är en 13 meter bred väg med skyltad hastighet 90 km/tim utan mittseparering den mest olycksdrabbade vägtypen. På den aktuella sträckan av väg 373 har det under de sju åren mellan 2003-2009 inträffat 6 olyckor med personskador.

Olyckstyp	Antal olyckor	Dödade	Svårt skadade	Lindrigt skadade	Summa
Singel	3	-	2	1	3
Korsande	1	-	-	2	2
Avsväng	1	-	1	-	1
Cykel/moped	1	-	1	-	1
Summa	6	-	4	3	7

Polisrapporterade olyckor med personskadeföljd, inträffade under perioden 030101-091231.

I dessa olyckor har fyra personer skadats svårt och tre personer ådragit sig lindriga skador. Olyckorna har i tre fall varit singelolyckor, övriga olyckor har varit korsande, avsvängande och cykel/moped-olycka.

Beskrivning av vägens trafiksäkerhetsstandard finns utförligt beskrivet i kapitlet ”Befintliga förhållanden” men sammanfattningsvis består trafiksäkerhetsproblemen primärt av avsaknad av mittseparering och undermåliga sidoområden och utformning av de två fyrvägsskalen.



Typ av olycka.



Typ av skadeföljd.

3.5 God miljö

Förstudiehandbokens definition:

”Analyser görs av hur nuvarande transportsystem påverkar miljön. Analyserna kan fokusera på följande områden:

- Tillgång till natur- och fritidsområden
- Utsläpp av klimatgaser och luftföroreningar
- Hälsoeffekter av luftföroreningar, överskridande av miljökvalitetsnormer
- Buller och vibrationer
- Kretsloppsanpassning/naturresurser
- Naturvärden, kulturmiljövärden och gestaltning
- Skyddade och skyddsvärda områden

Målet är en god miljö, där vägtransportsystemets utformning och funktion anpassas till krav på god och hälsosam livsmiljö för alla, där natur- och kulturmiljö skyddas mot skador samt att en god hushållning med mark, vatten, energi och andra naturresurser främjas. Vägtransportsystemets utformning ska bidra till att de nationella miljökvalitetsmålen nås.”

Miljön längs sträckan påverkas idag negativt av trafiken. Trafiken ger upphov till bullernivåer som överskrider långsiktiga riktvärden i boendemiljöerna närmast vägen. Den ger också utsläpp av tex kväveföreningar och partiklar till luft, mark och vatten längs sträckan. Halterna av luftföroreningarna bedöms dock som låga, under gällande miljökvalitetsnormer. Trafiken och vägen försvårar för passager mellan strövområdet kring Ursberget och ner till Svensbyfjärden vilket påverkar friluftslivet och möjligheterna till rekreation.

3.6 Jämställt vägtransportsystem

Förstudiehandbokens definition:

”Mot bakgrund av kända skillnader mellan kvinnor och män är tre aspekter särskilt viktiga att beakta, vid strävan efter ett jämställt transportsystem, nämligen kvinnors och mäns olika transportbehov, värderingar och tillgång till makt och inflytande i transportsektorn. Vid analys av transportbehov bör man beakta att kvinnors och mäns resmönster är olika. Män kör sammantaget mer än dubbelt så mycket bil som kvinnor, medan kvinnor gör fler resor som bilpassagerare och med kollektivtrafik. Könskillnader finns även i vilka ärenden som män och kvinnor uträttar vid sina resor. Tjänsteresor är vanligare hos män än hos kvinnor, medan kvinnor gör fler resor i serviceärenden, speciellt när det gäller barntillsyn och inköpsärenden.

Även skillnader i värderingar av olika transportfrågor bör beaktas vid analysen. Undersökningar visar att fler kvinnor än män anser det oacceptabelt att människor dödas i trafiken och att det är rimligt att hastigheten sänks för att öka trafiksäkerheten. Män anser i högre grad än kvinnor att det är viktigare att följa trafikrytmen än att hålla hastighetsgränserna och värderar möjligheten att köra fort mycket högre än kvinnor. Kvinnor inkluderar trygghet i begreppet säkerhet. De olika synsätten har i dag olika möjligheter att få genomslag. Transportsektorn är, historiskt sett, en klart mansdominerad sektor. Även om detta kan förklaras vara en generationsfråga, är mansdominansen fortfarande stor. I och med införandet av målet om jämställt transportsystem finns nu ett uttalat krav om större jämställdhet. Vägverket har ännu inte några fullödiga beskrivningar av, och tydliga mål för, jämställdhet i transportsystemet. Aspekterna ovan kan dock vara utgångspunkt för analysen. En fråga om huruvida kvinnors tillgänglighet (och transportkvalitet) till förekommande målpunkter är likvärdig med männens, kan kanske tjäna som ”tankeväckare”! ”

Att beakta jämställdhet mellan män och kvinnor i förslag till en vägåtgärd är en utmaning. Sett ur ett genusperspektiv är det intressant att överväga om skillnaden i män och kvinnors transportbehov påverkas av vägens utformning och tillgång till t ex kollektivtrafik eller om det är skillnaden mellan män och kvinnors möjlighet att transportera sig (t ex den ekonomiska aspekten) som till viss del avgör skillnaden i transportbehov.

Förslagsvis bör strävan mot ett jämställt transportsystem beakta samtliga trafikanters, oavsett kön, behov av att transportera sig. Det innebär att där det finns behov och är ekonomiskt rimligt bör det finnas god tillgänglighet till kollektivtrafik, trafiksäker tillgänglighet för oskyddade trafikanter, god framkomlighet och trafiksäkerhet för personbilar och tung trafik.

4 Projekt mål

Projektets mål är att förbättra framkomlighet och trafiksäkerhet.

5 Tänkbara åtgärder

För att förbättra trafiksäkerheten utmed sträckan föreslås följande åtgärder:

- Sidoområdena säkras från fasta hinder, t ex fylla upp runt trumändar samt ta bort träd och stora stenar
- Sidoräckena förbättras så att de uppfyller dagens krav på utförande, både typ av räcke och räckets längd samt avslutning
- Mittseparering med räfflor eller räcke
- Trafiksäkerhetshöjande åtgärder i korsningen mellan väg 373 och väg 503
- Sanering av anslutande vägar och fastigheter

Förslag till placering av omkörningssträckor och hanteringen av anslutande fastigheter och mindre vägar redovisas på separat karta i bilaga 1. I korthet föreslås två 2+1-sträckor med en växlingssträcka i mitten. Huvudprincipen två fält ut och ett fält in mot korsningarna är väl tillämplig. Vad gäller anslutande vägar föreslås fastigheterna vid Bullerviken söder om väg 373 ges möjlighet till vänstersväng via vändögla och öppning i mitträcket. Anslutningen till fastigheterna vid Bullerviken norr om väg 373 föreslås stängas och istället kanaliseras till väg 373 via Hemlundavägen. Vägen mot Ursviken föreslås anpassas och anslutas i växlingssträckan. Vägen mot Tolvmansudden föreslås stängas och istället byggas samman med och anslutas till väg 373 via vägen mot Ursviken.

Övriga viktiga aspekter som bör beaktas för att förbättra trafiksäkerheten är:

- Sidoräcken
- Fasta hinder i sidoområdet
- Vägens bärighet

Trafikflödena på väg 373 och 503 visar att den huvudsakliga trafikströmmen i korsningen rör sig mellan väg 503 och väg 373 mot öst och E 4. Korsningen föreslås därför antingen byggas om så att denna trafikströms väg blir genomgående eller att korsningen byggs om till en cirkulationsplats.

Åtgärderna är begränsade och tar liten andel ny mark i anspråk, miljöeffekterna bedöms därför inte som omfattande. Om hyttsten kommer att användas kan avstånd till eventuella dricksvattenbrunnar behöva utredas eftersom hyttsten kan orsaka lokala pH-förändringar. Övriga vattenförekomster i området är av den storleken att de inte bör påverkas. I kommande arbetsplan kommer en miljökonsekvensbeskrivning att tas fram där projektets miljöpåverkan och skyddsåtgärder beskrivs.

6 Måluppfyllelse och prioritering av åtgärder

Att bygga om väg 373 till mitträckesseparerad landsväg med 2+1 körfält och samtidigt säkra vägens sidoområden kommer att uppfylla målet att skapa en trafiksäker mötteseparerad väg. Tillgängligheten till väg 373 från fastigheter utmed sträckan kommer att vara oförändrat undantaget de västliga sommarstugorna vid tolvmansudden som får en längre körsträcka om de önskar färdas västerut på väg 373.

I länsplanens samlade miljöbedömning för väg 373 Svensbyn – E4 bedöms åtgärderna ej påverka:

- Klimatpåverkan
- Hälsa
 - Luftföroreningar
 - Föroreningar av dricksvatten
 - Buller
- Landskapet
 - Natur-, kultur- och friluftsvärden
 - Landskapsbild

Hälsa, trafiksäkerhet bedöms däremot påverkas på ett positivt sätt.

7 Samråd

Efter utförda samråd kommer resultatet av dessa att beskrivas här.

8 Vaghållningsmyndighetens ställningstagande

Efter utförda samråd kommer vaghållningsmyndighetens ställningstagande att redovisas här.

9 Referenser

9.1 Tryckta referenser

Handbok Förstudie. Vägverkets Publikation 2002:46.

9.2 Elektroniska referenser

Uppgifter om trafikflöden från trafikverkets hemsida www.trafikverket.se

http://www.bd.lst.se/publishedObjects/10003385/BP_Svensbyfjärden.pdf - natura 2000 området

Skogsstyrelsen, skogskarta med skogens pärlor – miljövärden i skogen

Kartmaterial från länsstyrelsen i Norrbotten

Riksantikvarieämbetet Fornsök, <http://www.fmis.raa.se/cocoon/fornsok/search.html>

http://ftp.sametinget.se/webb/sameby/ars/122_ostra_kikkejaure_arstid

9.3 Muntliga referenser

Anders Ruuth ordf. Östra Kikkejaurs sameby

Lena Sandström Piteå vattenverk

Gunilla Edbom kulturmiljöenheten, länsstyrelsen i Norrbotten samt Länsstyrelsens kulturdataregister.





Trafikverket, Box 809, 971 25 Luleå. Besöksadress: Sundsbacken 2-4.
Telefon : 0771-921 921, Texttelefon: 0243-795 90

www.trafikverket.se