

PLANBESKRIVNING

Väg 373 Svensbyn – Vitsand

Piteå Kommun, Norrbottens län

Granskningshandling, 2017-11-01

Projektnummer: 150329



Trafikverket

Postadress: 971 25 Luleå

E-post: trafikverket@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921

Dokumenttitel: Planbeskrivning, Väg 373 Svensbyn - Vitsand

Författare: ÅF Infrastructure AB

Dokumentdatum: 2017-11-01

Ärendenummer: TRV 2016/30850

Uppdragsnummer: 150329

Kontaktperson: Gun-Marie Mårtensson, Trafikverket

Foto: ÅF Infrastructure, om inget annat anges

Innehåll

1. SAMMANFATTNING	5
2. BESKRIVNING AV PROJEKTET, DESS BAKGRUND, ÄNDAMÅL OCH PROJEKTMÅL	6
2.1. Bakgrund	6
2.2. Transportpolitiska mål, ändamål och projektmål	7
2.3. Planeringsprocessen	8
2.4. Tidigare utredningar och beslut	8
2.5. Fyrstegsprincipen	9
3. FÖRUTSÄTTNINGAR	10
3.1. Vägens funktion och standard	10
3.2. Trafik och användargrupper	11
3.3. Lokalsamhälle och regional utveckling	13
3.4. Angränsande planering	13
3.5. Landskapet och staden	14
3.6. Miljö och hälsa	16
3.7. Byggnadstekniska förutsättningar	17
4. DEN PLANERADE VÄGENS LOKALISERING OCH UTFORMNING MED MOTIV	19
4.1. Val av lokalisering	19
4.2. Val av utformning	20
4.3. Körfältsindelning	25
4.4. Plan och profil	25
4.5. Säkerhetszon	25
4.6. Belysning	26
4.7. Viltstängsel	26
4.8. Byggnadsverk	26
4.9. Geotekniska åtgärder	27
4.10. Anslutningar	27
4.11. Avvattning	27
4.12. Räcken	27
4.13. Ledningar	27
4.14. Byggnader	28
4.15. Skyddsåtgärder och försiktighetsmått som redovisas på plankarta och fastställs	28
5. EFFEKTER OCH KONSEKVENSER AV PROJEKTET	31
5.1. Trafik och användargrupper	31
5.2. Lokalsamhälle och regional utveckling	31
5.3. Miljö och hälsa	31
5.4. Samhällsekonomisk bedömning (sammanfattning)	34
5.5. Indirekta och samverkande effekter och konsekvenser	34
5.6. Påverkan under byggnadstiden	34
6. SAMLAD BEDÖMNING	35
7. ÖVERENSSTÄMMELSE MED MILJÖBALKENS ALLMÄNNA HÄNSYNSREGLER, MILJÖKVALITETSNORMER OCH BESTÄMMELSER OM HUSHÅLLNING MED MARK OCH VATTENOMRÅDEN	35
8. MARKANSPRÅK OCH PÅGÅENDE MARKANVÄNDNING	37
8.1. Vägområde för allmän väg med vägrätt	37
8.2. Vägområde inom detaljplan	37

8.3.	Vägområde för allmän väg med inskränkt vägrätt	38
8.4.	Område med tillfällig nyttjanderätt	38
8.5.	Förändring av allmän väg till enskild väg	38
8.6.	Förändring av enskild väg	38
9.	FORTSATT ARBETE	38
9.1.	Tillstånd och dispenser	38
9.2.	Uppföljning och kontroll	39
10.	GENOMFÖRANDE OCH FINANSIERING	39
10.1.	Formell hantering	39
10.2.	Genomförande	41
10.3.	Finansiering	41
11.	UNDERLAGSMATERIAL OCH KÄLLOR	41

1. Sammanfattning

Väg 373 Svensbyn - Vitsand ligger cirka 7 km väster om Piteå centrum och är cirka 5,8 km lång, se figur 2.1.1. Väg 373 utgör en viktig transportled från inland till kust.

Väg 373 Svensbyn - Vitsand är smal och trafiksäkerheten är låg, vilket gör att det finns risk för svåra olyckor. Bebyggelsen ligger nära vägen och det finns några skymda korsningar. Avsaknaden av en gång- och cykelväg mellan Svensbyn och Vitsand gör att oskyddade trafikanter delar utrymmet på vägen med fordonstrafiken. Avståndet mellan Svensbyn och Piteå centrum är relativt kort, vilket gör cykelpendling attraktivt. Högsta tillåtna hastighet på väg 373 varierar mellan 70 och 90 km/h, vilket bidrar till en låg trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter.

En arbetsplan togs fram år 2013 för sträckan E4 – Svensbyn där förslaget var att bygga om vägen med en mittseparering med heldragen mittlinje och räffling samt en gång- och cykelväg som delvis skulle ligga i direkt anslutning till väg 373. Lösningen ansågs inte tillräckligt trafiksäker och arbetsplanen fastställdes aldrig. En åtgärdssvalstudie som togs fram 2013 förordade ett omtag i projekteringen av väg 373 mellan Svensbyn och Vitsand.

Målstandard för väg 373 Svensbyn – Vitsand är mötesfri landsväg med referenshastigheten 100 km/h. Vägen föreslås breddas till 13,5 m mellan väg 550 - Svensbyn och 13,0 m mellan Svensbyn - Vitsand. I samband med att vägen mötessepareras minskas antalet anslutningar och kvarvarande anslutningar får en säkrare utformning. Några hundra meter öster om väg 557 och strax öster om Svensbyån, vid anslutningarna till Rismyrlidvägen och Risnäsvägen, föreslås en större profilsänkning att utföras. Profilsänkningen utförs för att sikten ska förbättras. Även mindre profiljusteringar kommer att utföras längs väg 373 mellan Svensbyn och Vitsand. Väg 373 Svensbyn-Vitsand förses med viltstängsel mellan Svensbyån och Vitsand.

Den nya gång- och cykelvägen mellan Svensbyn och Vitsand föreslås utföras helt friliggande från väg 373 med något undantag. Belagd bredd föreslås bli 3,0 m, men på enstaka sträckor där gång- och cykelvägen samtidigt ska nyttjas som enskild väg breddas den upp till 4,0 m. Gång- och cykelvägen föreslås förses med belysning. Två nya broar föreslås anläggas längs väg 373 mellan Svensbyn och Vitsand. Det ena en gång- och cykelbro över väg 373 vid anslutningarna till Rismyrlidvägen och Risnäsvägen och den andra är en gång- och cykelport under väg 373 vid Lindbäcksstadion/Vallsberget.

Länsstyrelsen beslutade 2016-10-05 att projektet mellan Svensbyn och Vitsand kan antas medföra betydande miljöpåverkan vilket medför att en miljökonsekvensbeskrivning har tagits fram i vägplanen. Den blev godkänd av Länsstyrelsen den 2017-11-xx.

Detaljplan DP 25-P91/7, Svensbyn 61:9, berörs av projektet. Piteå kommun bedömer intrånget i detaljplanen som en mindre avvikelse och detaljplanen kommer därmed inte att ändras.

Kostnaden för projektet uppgår till ca 160 miljoner kr (prisnivå 2017). Föreslagna åtgärder har bedömts bli samhällsekonomiskt olönsamma.

2. Beskrivning av projektet, dess bakgrund, ändamål och projektmål

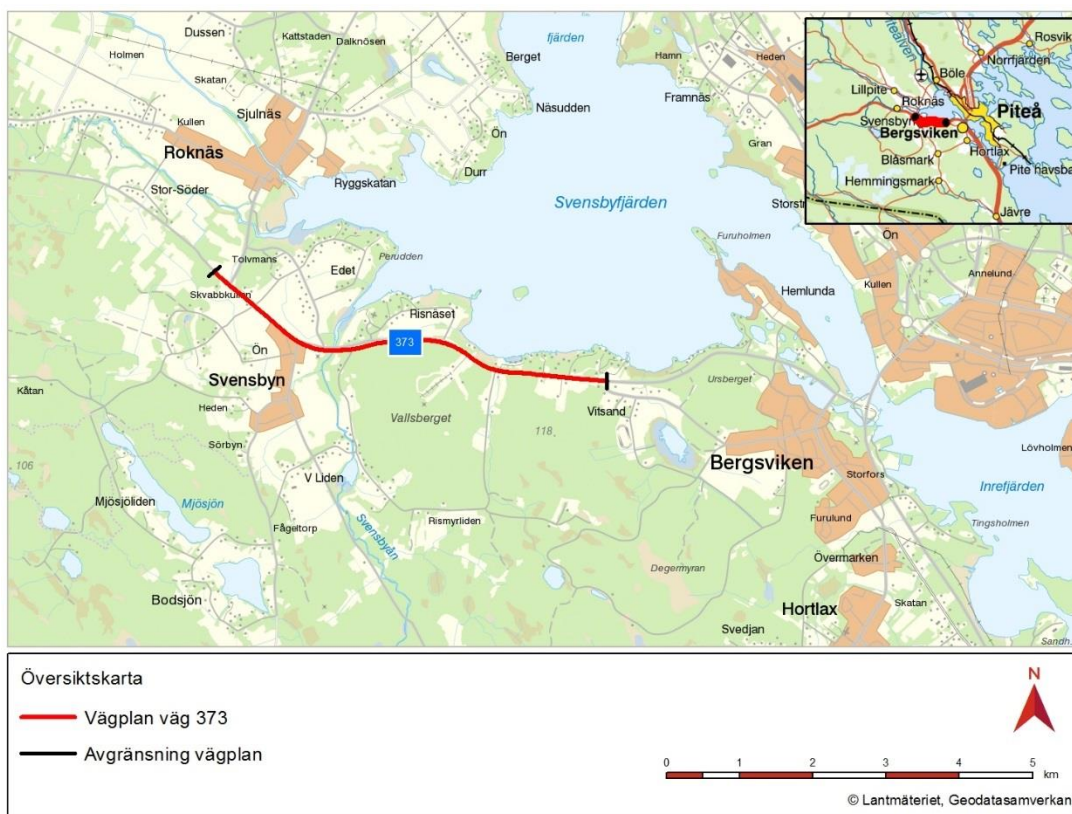
2.1. Bakgrund

Väg 373 Svensbyn - Vitsand ligger cirka 7 km väster om Piteå centrum och är cirka 5,8 km lång, se figur 2.1.1. Väg 373 utgör en viktig transportled från inland till kust.

Pendlingen till och från Piteå från omkringliggande kommuner ökar. Väg 373 Svensbyn - Vitsand är smal och trafiksäkerheten är låg, vilket gör att det finns risk för svåra olyckor. Bebyggelsen ligger nära vägen och det finns några skymda korsningar.

Avsaknad av gång- och cykelväg längs väg 373 mellan Svensbyn och Vitsand gör att oskyddade trafikanter delar utrymmet på väg 373 med fordonstrafiken. Avståndet mellan Svensbyn och Piteå centrum är relativt kort, vilket gör cykelpendling attraktivt. Högsta tillåtna hastighet på väg 373 varierar mellan 70 och 90 km/h, vilket bidrar till en låg trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter.

Väg 373 E4-Vitsand, öster om aktuellt projekt, har byggts om till 2+1 med mittseparering under år 2015-2016.



Figur 2.1.1 Översiktskarta med vägplanens avgränsning.

2.2. Transportpolitiska mål, ändamål och projektmål

2.2.1. Transportpolitiska mål

Som grund för projektet ligger det övergripande transportpolitiska målet från 1998 ”att säkerställa en samhällsekonomisk effektiv och långsiktig hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet”. Våren 2009 förtydligades det övergripande målet med två huvudmål: ett funktionsmål och ett hänsynsmål. De transportpolitiska målen är en utgångspunkt för alla statens åtgärder inom transportområdet.

Funktionsmålet, som berör resans eller transportens tillgänglighet

Transportsystemets utformning, funktion och användning ska medverka till att ge alla en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet samt bidra till utvecklingskraft i hela landet. Transportsystemet ska vara jämställt, dvs. likvärdigt svara mot kvinnors respektive mäns transportbehov.

Hänsynsmålet, som handlar om säkerhet, miljö och hälsa

Transportsystemets utformning, funktion och användning ska anpassas till att ingen ska dödas eller skadas allvarligt. Det ska också bidra till det övergripande generationsmålet för miljö och miljö kvalitetsmålen uppnås, samt bidra till ökad hälsa.

2.2.2. Ändamål

Projektets ändamål är att:

- bygga om nuvarande väg 373 till en mötteseparerad väg (2+1 väg). Detta förväntas öka trafiksäkerheten mellan Svensbyn och Vitsand, samt öka framkomligheten.
- anlägga ny gång- och cykelväg mellan Svensbyn och Vitsand, vilket bedöms öka trafiksäkerheten för främst oskyddade trafikanter.

2.2.3. Projektmål

Projektmålen för vägplanen är:

- Trafikverkets intention är att ha en helhetssyn på väg- och järnvägsanläggningarna för att uppnå en effektiv drift, ett underhållsvänligt samt kostnadseffektivt väg- och järnvägssystem. Alla förändringar, ny- och reinvesteringar i anläggningen utförs ur ett livscykelkostnads perspektiv (Life Cycle Cost – LCC) med målsättning att minimera livscykelkostnaderna. Alla förändringar i anläggningen utförs även med målsättningen att minska energianvändning och utsläpp av koldioxid i ett livscykelperspektiv.
- Målsättningen för den färdiga anläggningen är att underhåll och felavhjälpning kan utföras på ett effektivt, miljömässigt och arbetsmiljömässigt riktigt sätt. Målsättningen vid investering ska vara att den sker på ett effektivt, miljömässigt och arbetsmiljömässigt riktigt sätt. Enkla och standardiserade lösningar kan väljas när det uppfyller efterfrågad funktion.
- Projektet ska förbättra trafiksäkerheten för samtliga förekommande trafikslag.

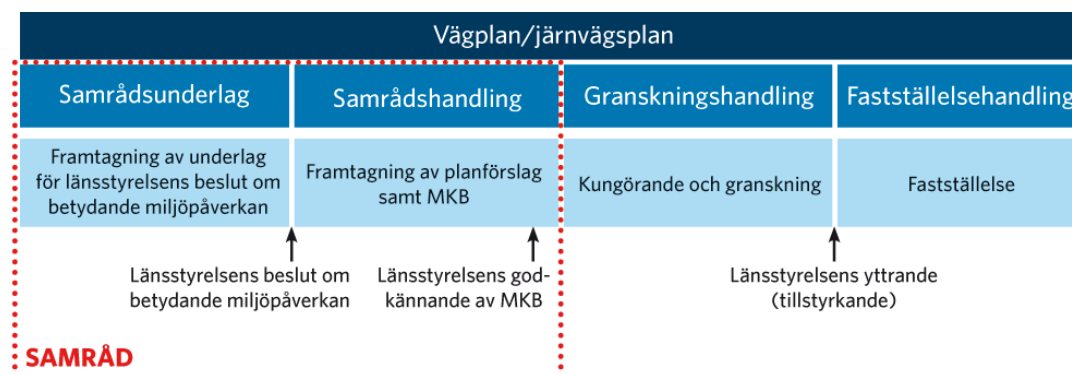
2.3. Planeringsprocessen

Ett vägprojekt ska planeras enligt en särskild planläggningsprocess som styrs av lagar och som slutligen leder fram till en vägplan.

I planläggningsprocessen utreds var och hur vägen ska byggas. Hur lång tid det tar att få fram svaren beror på projektets storlek, hur många undersökningar som krävs, om det finns alternativa sträckningar, vilken budget som finns och vad de berörda tycker.

I början av planläggningen tar Trafikverket fram ett underlag som beskriver hur projektet kan påverka miljön. Länsstyrelsen beslutar sedan om projektet kan antas medföra en betydande miljöpåverkan. I så fall ska en miljökonsekvensbeskrivning tas fram till vägplanen, där Trafikverket beskriver projektets miljöpåverkan och föreslår försiktighets- och skyddsåtgärder. I annat fall ska en miljöbeskrivning tas fram. Planen hålls tillgänglig för granskning så att de som berörs kan lämna synpunkter innan Trafikverket gör den färdig. När planen är fastställd följer en överklagandetid innan planen vinner laga kraft. Först efter detta kan Trafikverket sätta spaden i jorden.

Samråd är viktigt under hela planläggningen. Det innebär att Trafikverket tar kontakt och för dialoger med andra myndigheter, organisationer och berörd allmänhet för att Trafikverket ska få deras synpunkter och kunskap. Synpunkterna som kommer in under samråd sammanställs i en samrådsredogörelse.



Figur 2.3.1. Planeringsprocessen

2.4. Tidigare utredningar och beslut

Väg 373 mellan Svensbyn - E4 har tidigare utretts i förstudie och två separata arbetsplaner har upprättats. För sträckan mellan Svensbyn och Vitsand finns en förenklad åtgärdssvalstudie (2013). Motivet bakom en förenklad åtgärdssvalstudie grundar sig på att sträckan, Svensbyn-Vitsand, är redan relativt väl utredd.

I den tidigare påbörjade, men ej fastställda, arbetsplanen var förslaget att bygga om vägen genom en mittseparering med heldragen mittlinje och räffling samt en gång- och cykelväg som delvis skulle ligga i direkt anslutning till vägen. Den separeringslösning som föreslogs finns inte i vägars och gators utformning (VGU) samt att lösningen inte ansågs optimal ur trafiksäkerhetsperspektiv. Placeringen av gång- och cykelvägen ansågs inte vara tillräckligt separerad från väg 373 på vissa sträckor. Det är negativt för trafiksäkerheten och för

vinterdrift. Åtgärdssvalstudien från år 2013 förordade därför ett omtag i arbetet med vägplanen för väg 373, delen Svensbyn - Vitsand.

Två samrådsunderlag, ett för vägåtgärder längs väg 373 Svensbyn - Vitsand och ett för en ny separerad gång- och cykelväg, har tagits fram under 2016.

Länsstyrelsen i Norrbottens län har 2016-10-05 med stöd av 6 kap 5 § miljöbalken beslutat att projektet kan antas medföra betydande miljöpåverkan. Beslutet grundas på de kriterier som anges i Förordningen om miljökonsekvensbeskrivningar (1998:905), bilaga 2. Projektet planeras i ett område där det bedöms finnas förorenade områden och sulfidjordar. Vidare riskerar man att påverka enskilda brunnar och ett planerat vattenskyddsområde. Utöver risken för spridning av föroreningar kan den planerade höjda hastigheten innebära att gränserna för ljudnivåerna överskrids för delar av de boende i området. Beslutet innebär att en miljökonsekvensbeskrivning tagits fram som blev godkänd av Länsstyrelsen den 2017-11-xx.

Efter Länsstyrelsen i Norrbottens läns beslut om betydande miljöpåverkan beslutade Trafikverket att gå vidare med en gemensam vägplan för hela projektet.

2.5. Fyrstegsprincipen

Enligt åtgärdssvalstudien finns det risker att svåra olyckor inträffar längs väg 373 Svensbyn - Vitsand. Trafiksäkerheten är låg och speciellt för oskyddade trafikanter. Fyrstegsprincipen kommer att tillämpas i denna vägplan, se figur 2.3.1.



Figur 2.5.1. Fyrstegsprincipen

I fyrstegsprincipen analyseras problem och brister och därefter vilka tänkbara åtgärder som behövs för att lösa detta. Inom steg 1 ses möjligheten över att påverka transportefterfrågan och val av transportsätt. Inom steg 2 tas åtgärdsförslag fram för att på ett effektivare sätt utnyttja det befintliga vägnätet. Inom steg 3 ges förslag på olika förbättringsåtgärder och ombyggnader på befintlig sträcka. Steg 4 genomförs om inte behoven kan tillgodoses i de tre tidigare stegen. Det innebär större åtgärder som investeringar i nya vägar eller större ombyggnadsåtgärder.

Steg 1 och 2 är inte tillräckliga åtgärder för att förbättra trafiksäkerheten och framkomligheten mellan Svensbyn och Vitsand på väg 373. För att uppnå målen, förbättrad trafiksäkerhet för fordonstrafikanter, föreslås åtgärder enligt steg 3. För att uppnå målet om

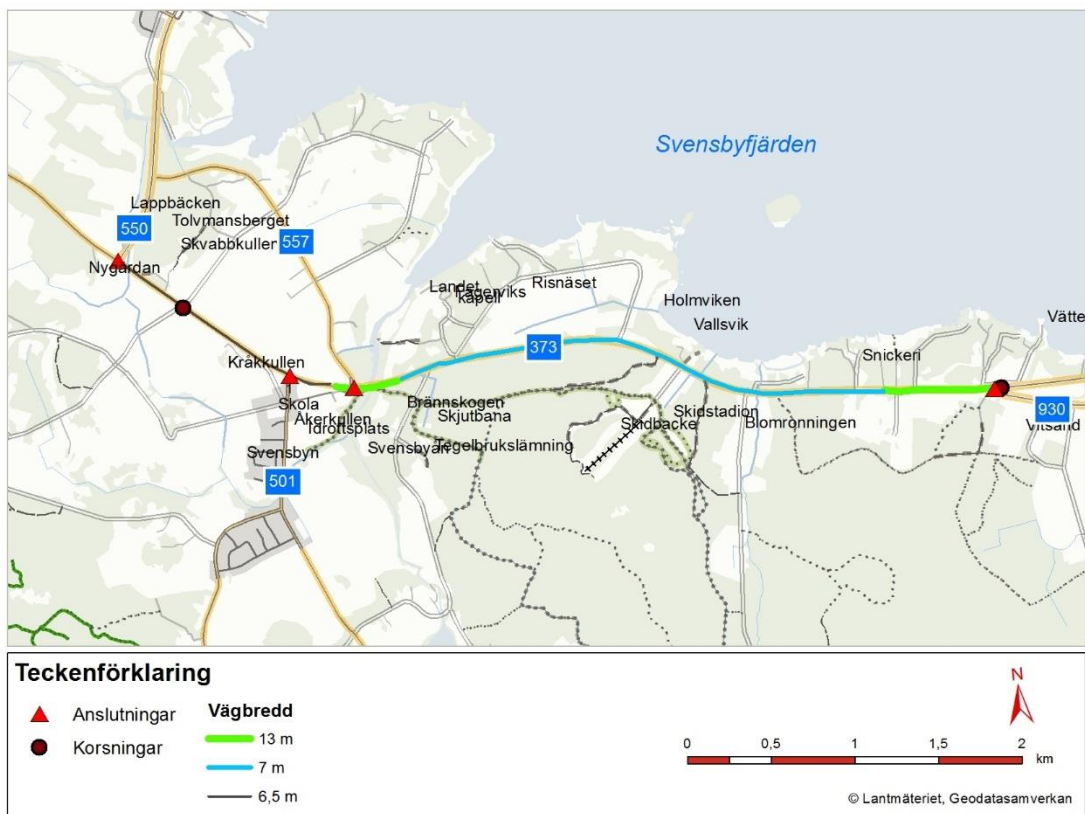
en förbättrad trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter föreslås en ny gång- och cykelväg enligt steg 4.

3. Förutsättningar

3.1. Vägens funktion och standard

Väg 373 utgör en viktig transportled från inland till kust. Väg 373 Svensbyn-Vitsand utgör huvudsakligen en pendlingsväg till Piteå som ligger ca 7 km österut. Skogs- och jordbrukstrafik använder väg 373.

Vägbredden varierar mellan 6,5 meter och 13 meter. Mellan väg 501 och Vitsand har väg 373 smala vägrenar, 0,5 m. Väg 373 avvattnas med öppna diken.



Figur 3.1.1. Vägbredder

Högsta tillåtna hastighet är 90 km/h. I korsning med Rismyrlidvägen (Bäckvallenvägen) är hastigheten begränsad till 70 km/h.

Viltstängsel saknas på sträckan, väg 373 Svensbyn – Vitsand.

Belysning saknas längs väg 373 Svensbyn – Vitsand förutom i korsning med väg 501, i korsning med väg 557 och i korsning med väg 930.

3.2. Trafik och användargrupper

3.2.1. Trafik och Trafikprognos

I tabell 3.2.a redovisas dagens trafikmängder och prognos för 2040 på väg 373, Svensbyn - Vitsand. Siffrorna anger det antal fordon som passerar i genomsnitt per dygn under ett år (årsmedeldygnstrafik, ÅDT)

Tabell 3.2.a. Trafikmängder

Väg	ÅDT Mätår 2013	Varav tung trafik (%)	Prognos för ÅDT år 2040	Prognos för tung trafik 2040 (%)
Väg 373	3360	10	3772	11

3.2.2. Skolskjuts

Piteå kommuns skolbuss, linje 3, transporterar skolbarn till och från skolan vid Sjulnäs. Kommunen har även ordnat så att skoltaxi skjutsar skolbarnen. Både skolbuss och skoltaxi hämtar och lämnar skolbarnen vid anslutningen vid Rismyrlidvägen och Risnäsvägen (Risnäset). Det saknas busshållplatser vid Risnäset.

3.2.3. Oskyddade trafikanter

I dagsläget finns det inga separerade gång- och cykelvägar längs med väg 373 mellan väg 557 och Vitsand. Förutom bro över gång- och cykelväg vid väg 557 (figur 3.7.3) finns det inga ordnade passager för oskyddade trafikanter över eller under väg 373. Väg 373 nyttjas av oskyddade trafikanter för att nå målpunkter inom och utanför utredningsområdet.

3.2.4. Kollektivtrafik

Länstrafiken i Norrbotten trafikerar väg 373 Svensbyn – Vitsand med tre linjer, 17, 208 och 213. Det finns tre hållplatser:

- Hållplatsläget vid korsningen väg 373/557 på södra sidan är utformad som ficka med skylt, utan plattform. På norra sidan om vägen finns det ingen hållplats.
- Hållplatsen på norra sidan om väg 373 vid infarten till Lindbäcksstadion (Vallsberget) är utformad som ficka med skylt, utan plattform. Hållplatsen på södra sidan om väg 373 är utformad som ficka med en kur och skylt, plattform saknas.
- Hållplatserna vid korsningen väg 373/930 är utformade med plattform och skylt.

3.2.5. Olyckor

Olycksdata för perioden 2003-2016 (fram till mars månad) har hämtats ur registret STRADA, som är ett samlingsregister över trafikolyckor med personskador i Sverige. Registret bygger på rapporterade fall från polis och sjukvård, bortfall i statistiken finns p.g.a. inrapporteringsproblem. Totalt har 27 trafikolyckor med personskada inträffat på väg 373 Svensbyn - Vitsand. Majoriteten av olyckorna är singelolyckor med motorfordon. En

korsningsolycka med dödlig utgång har inträffat under perioden. Figur 3.2.2 visar olycksantalet samt var på sträckan olyckorna inträffade under perioden.



Figur 3.2.2. Inrapporterade olyckor mellan åren 2003 – 2016 (mars).

Enligt utdrag ur Polisens olycksregister STORM har det skett 24 viltolyckor mellan 2010-01-01 och 2016-10-17, se figur 3.2.3. Av dessa är 12 olyckor med rådjur, 9 med älgar och 3 med renar. Olycksplatserna är jämnt fördelade längs med sträckan. Den mest olycksdrabbade platsen är vid infarten till Svensbyn där det har det skett 6-10 olyckor. Olyckorna har både inträffat i öppen mark och skogsmark. Olycksstatistiken är inte fullständig då många olyckor inte rapporteras in till polisen.



Figur 3.2.3. Olycksstatistik från polisens register STORM (2010-01-01 tom 2016-10-17).

3.3. Lokalsamhälle och regional utveckling

Piteå kommun har ca 42 000 invånare. (Statistiska Centralbyrån 2016 kv 3). Befolkningsutvecklingen är positiv och har totalt, under de senaste 25 åren, ökat med 5%. Piteå kommun har målet om 43 000 invånare år 2020 och 46 000 invånare 2030.

Piteå ingår i den största arbetsmarknadsregionen norr om Stockholmsregionen (2010). Pendlingen in och ut från Piteå till omkringliggande kommuner ökar. Det är viktigt för regionen och för Piteå att arbetsmarknadsregionen fortsatt utvecklas så att arbetsmarknadens attraktionskraft stärks.

Enligt Piteå kommuns översiktsplanen, som antogs 2016, behövs ökad investering gällande infrastruktur och utveckling av ett långsiktigt hållbart transportsystem. Fokus finns på att skapa trygga och trafiksäkra gång- och cykelvägnät. Betydelsefulla målpunkter som torg, busshållplatser, skolor, arbetsplatser och andra besöksmål ska kopplas samman för fotgängare och cyklister. Särskilt fokus ska läggas på säkra skolvägar.

Översiktsplanens planeringsunderlag uppmärksammar även att gång- och cykelvägen från Svensbyn till Vitsand kommer projekteras och byggas under planperioden.

För kulturmiljön är målet enligt översiktsplanen att lämna över kulturmiljön till kommande generationer i oförstört eller förbättrat skick. Detta ska ske genom hållbar förvaltning och varsam utveckling. Piteå kommun har tagit fram ett kulturmiljövårdsprogram, Husera, vilket fungerar som en fördjupning av den kommunala översiktsplanen.

Väg 373 Svensbyn - Vitsand berörs av Piteå kommuns gång- och cykelplan som fastställdes år 2011. Denna plan tar upp behovet av gång- och cykelförbindelser mellan byarna utanför stadsbygden där Svensbyn är inkluderad.

Detaljplanen, DP 25-P91/7, för Svensbyn 61:9 omfattar ett område som från början innefattade sommarstugebebyggelse, men som numera mest består av åretruntbostäder. Senaste ändring av detaljplanen vann laga kraft 2006-09-05. Huvudmannaskapet för detaljplan DP 25-P91/7 är enskilt.

Detaljplanen för Svensbyn 1:30 omfattar utveckling av Lindbäcksstadion (Vallsberget) och antogs 2017-03-13. Gång- och cykelvägen angränsar till detaljplanen. Inget intrång kommer att göras i denna detaljplan.

3.4. Angränsande planering

Under 2015-2016 åtgärdades väg 373 delen E4-Vitsand med mittseparering. Utformningen av den delen har studerats för att få en sammanhängande utformning av väg 373.

Utbyggnad av vindkraftverk planeras i Markbygden som finns väster och söder om väg 373. Väg 373 kan komma att användas för transport av vindkraftverk och utformas därför för att underlätta transport.

Området kring Vallsberget/Lindbäcksstadion ska utvecklas och det förväntas generera en ökad trafik till området. Utformning av korsningen vid Lindbäcksstadion och Skjutbanevägen anpassas efter förväntad ökning av trafik till och från området.

Piteå kommun och det kommunala bolaget Pireva planerar att införa nytt vattenskyddsområde för Svensbyfjärden. Syftet med detta är att långsiktigt säkra kommunens försörjning av vatten. Större delen av väg 373 Svensbyn-Vitsand ligger inom primär zon för vattenskyddsområdet. Förslag till skyddsföreskrifter för planerat vattenskyddsområde finns framtaget. De föreslagna skyddsföreskrifterna innebär:

- Förbud inom primär skyddszon att förvara avfall direkt på marken samt nedgrävning och spridning av avfall. Undantag gäller för tillfällig förvaring av avfall i den skyddszon i vilket det uppkommit, i väntan på borttransport, om förvaringen sker på ett för vattenskyddet betryggande sätt. Undantag gäller även upplag och mellanlagring av rena jordmassor, inert avfall eller liknande.
- Vid mark- och schaktningsarbete kommer endast rena schaktmassor få användas för återfyllnad inom primär skyddszon.
- Förbud av upplag inom primär skyddszon av asfalt, oljegrus och vägsalt.
- Upplag av snö från trafikerade ytor utanför primär skyddszon förbjuds inom primär skyddszon.
- Förbud inom primär skyddszon att avleda dagvatten direkt till ytvatten utan föregående rening. Undantag från förbud är avledning av dagvatten från broförbindelser.
- Förbud av tankning och tvättning av arbetsfordon inom primär skyddszon, om det ej sker med utrustning som innefattar sekundärt skydd eller plats utrustad med sekundärt skydd.

Hänsyn har tagits till ovanstående skyddsföreskrifter i planeringen av ombyggnad av väg 373 Svensbyn – Vitsand. Vattenskyddsområdet förväntas beslutas i början av år 2018.

3.5. Landskapet och staden

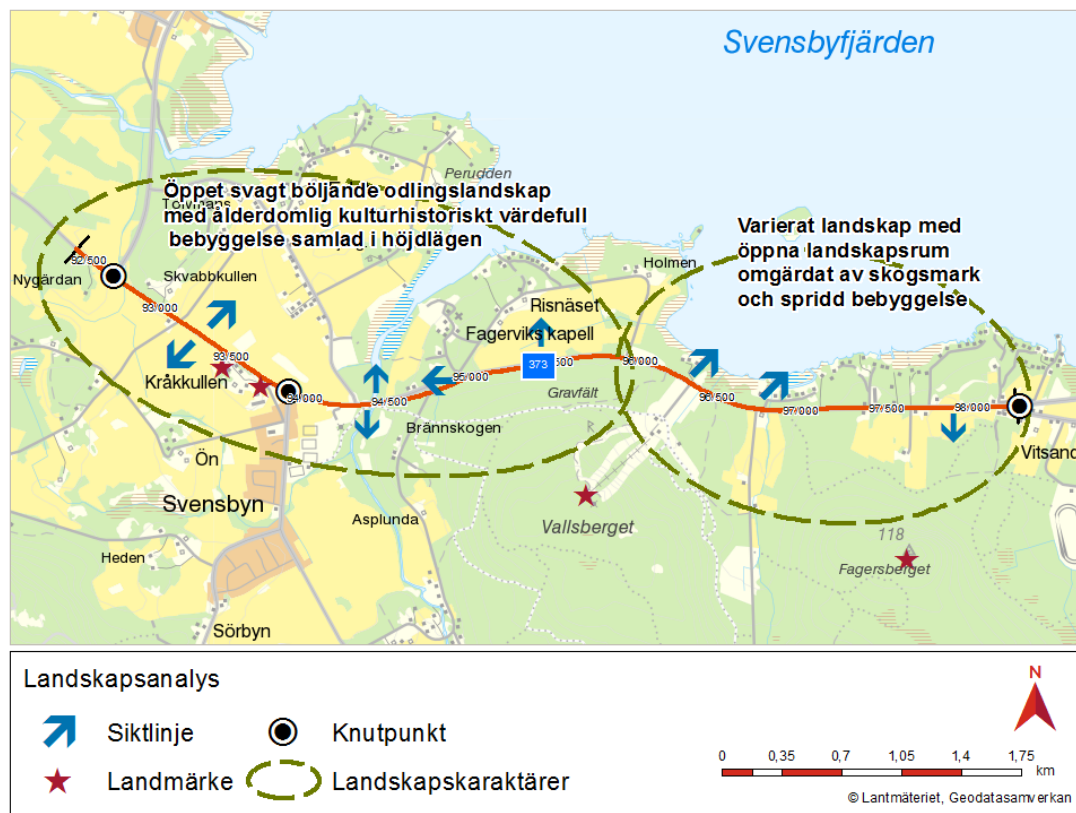
3.5.1. Landskapsbild

Det flacka svagt böljande landskapet kring Svensbyn i väster domineras av öppna odlingsmarker och äldre gårdsbebyggelse. På avstånd syns de skogsklädda bergen i öster. Jordbrukslandskapet kring Svensbyn har höga värden för landskapsbilden. Bebyggelsestrukturen i Svensbyn präglas av Norrbottensgårdarna och det omkringliggande öppna odlingslandskapet. De flesta åkrar som brukas idag har en historisk kontinuitet som ängs- och åkermark under hundratal år.

Området kring Risnäset karakteriseras av det flacka öppna odlingslandskapet med bebyggelsen placerad i den norra kanten i gränsen mot skogen. Området kännetecknas av ängslador som ligger utspridda på rad längs ett dike genom odlingsmarken.

Området i sluttningen ner mot Svensbyfjärden med de två bergen Fagersberget och Valleberget som blickfång i söder har varit mindre gynnsamt för odling än området kring Svensbyn eftersom jordarna är mindre bördiga. Äldre spår och gårdsmiljöer förekommer mycket sparsamt. Omgivningarna utgörs av barrdominerad blandskog som i öster öppnar

upp sig i ett väl avgränsat odlingslandskap. Enstaka hus och ett par industrianläggningar finns längs väg 373. Ner mot Svensbyfjärden ligger villor i strandnära lägen. Mellan väg 373 och fjärden finns gles skog eller hyggen. Resenären får flera utblickar mot fjärden mellan stammarna.



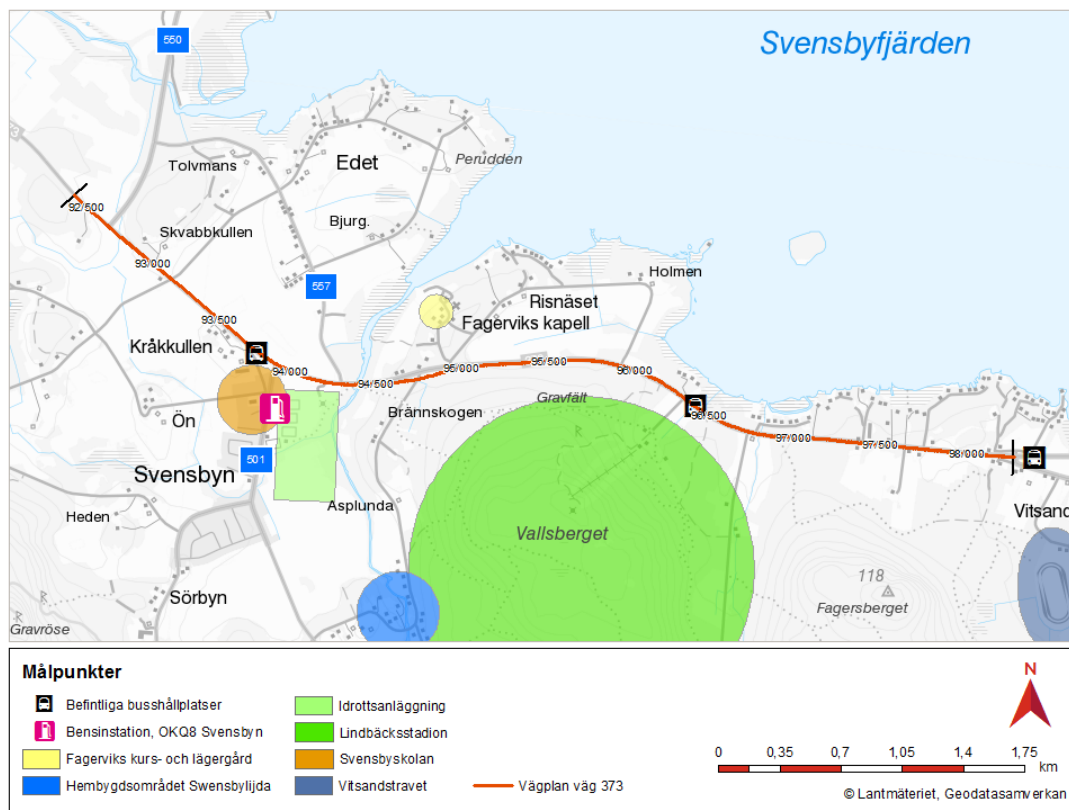
Figur 3.5.1. Landskapsanalyskarta med de olika karaktärsområdena.

3.5.2. Befolkning och bebyggelse

Befolkningen i Svensbyns Byaområde har ökat under senaste 20 åren. Inom och i anslutning till utredningsområdet finns det ett antal bostäder. De utgörs främst av fristående villor och vissa av dem ligger nära väg 373. Bostädernas karaktär varierar från villor till äldre gårdsbebyggelser. Många av fastigheterna har direktanslutningar till väg 373. Verksamheter som Freno Air, Lindbäcksstadion och snickeri finns i närheten av väg 373.

3.5.3. Viktiga målpunkter

Väg 373 utgör en viktig transportled mellan kust och inland och är en viktig väg för pendling till och från Piteå. Inom eller i anslutning till utredningsområdet finns flera målpunkter och de större redovisas i figur 3.5.1. Exempel på målpunkter är befintliga busshållplatser, bensinstation i Svensbyn, Fagerviks kurs- och lägergård, hembygdsområdet Swensbyljda, idrottsanläggning, Lindbäcksstadion, Svensbyskolan och Travbana.



Figur 3.5.1. De större målpunkterna inom eller i närheten av vägplaneområdet.

3.6. Miljö och hälsa

Se Miljökonsekvensbeskrivning, nedan följer en sammanfattning.

Landskapet längs väg 373 mellan Svensbyn och Vitsand präglas av produktionsmarker med aktivt skogs- och jordbruk. Vid Svensbyn och Vitsand finns äldre vallodlingar som övergått till att få mer våtmarkskaraktär. Skogen i området är barrdominerad och tydligt påverkad av modernt skogsbruk med litet inslag av död ved och få eller inga äldre träd. Kring gårdsmiljöerna finns inslag av äldre, värdefulla lövträd som tex. asp.

Vattendrag som korsas av väg 373 är Svensbyån, Råbäcken, Lappbäcken och några mindre ej namngivna vattendrag. Alla vattendrag mynnar ut i Svensbyfjärden. Svensbyfjärden, Svensbyån, Råbäcken, Lappbäcken omfattas av det generella strandskyddet.

En biotopskyddad allé finns vid den befintliga gång- och cykelvägen öster om Svensbyn. Ytterligare en biotopskyddad allé finns norr om väg 373 (ca km 93/500) mitt emot Kråkkullen. Inom aktuellt område finns även vattendrag och öppna diken i jordbruksmark som omfattas av det generella biotopskyddet.

Identifierade naturvärdesobjekt i området återfinns framförallt i partier med äldre skog, aspdungar och i och kring vattendrag. Ett objekt med högt naturvärde har pekats ut på södra sidan av väg 373 vid Risnåset. Objektet utgörs av en kallkälla med utströmningsområde norr ut via en vägtrumma under väg 373 till ett åkerdike. Fridlysta lummerarter (matlumner, plattlumner, revlumner och lopplumner) förekommer spritt på båda sidor om väg 373.

Viktigaste viltstråken som har identifierats är mellan Vallsberget/Lindbäckstadion och ängarna på norra sidan av väg 373 samt vid Vitsand. Vägplaneområdet ligger i anslutning till riksintresse för rennäring och ligger inom Östra Kikkejaure samebys vinter- och vårvinterland. Det förekommer en utpekad flyttled för renar längs väg 373 mellan Vallsberget och Vitsand.

Kulturmiljövärdena karakteriseras av jordbrukslandskap med odlingsmark, bebyggelse, äldre vägnät och tidigare småskaliga sjöfartsbaserad varuhandel. Västra delen av vägplanområdet ingår i Norrbottens kulturmiljöprogram 2010-2020 och är också utpekad som riksintresse. Kända fornminnen som ligger i nära anslutning till väg 373 är två fornminnesplatser vid Skvabbkullen och Kråkkullen samt en båt- och tjärplats vid bron över Svensbyn. Risnäsvägen och Mjösjölidsvägen är två kulturhistoriska vägar som finns i anslutning till väg 373.

Flera olika friluftsområden finns inom och i anslutning till vägplanområdet. En viktig mötesplats för friluftslivsaktiviteter i kommunen är Lindbäckstadion som erbjuder möjlighet till många idrottsaktiviteter. Det finns även ett antal skoterleder inom vägplaneområdet.

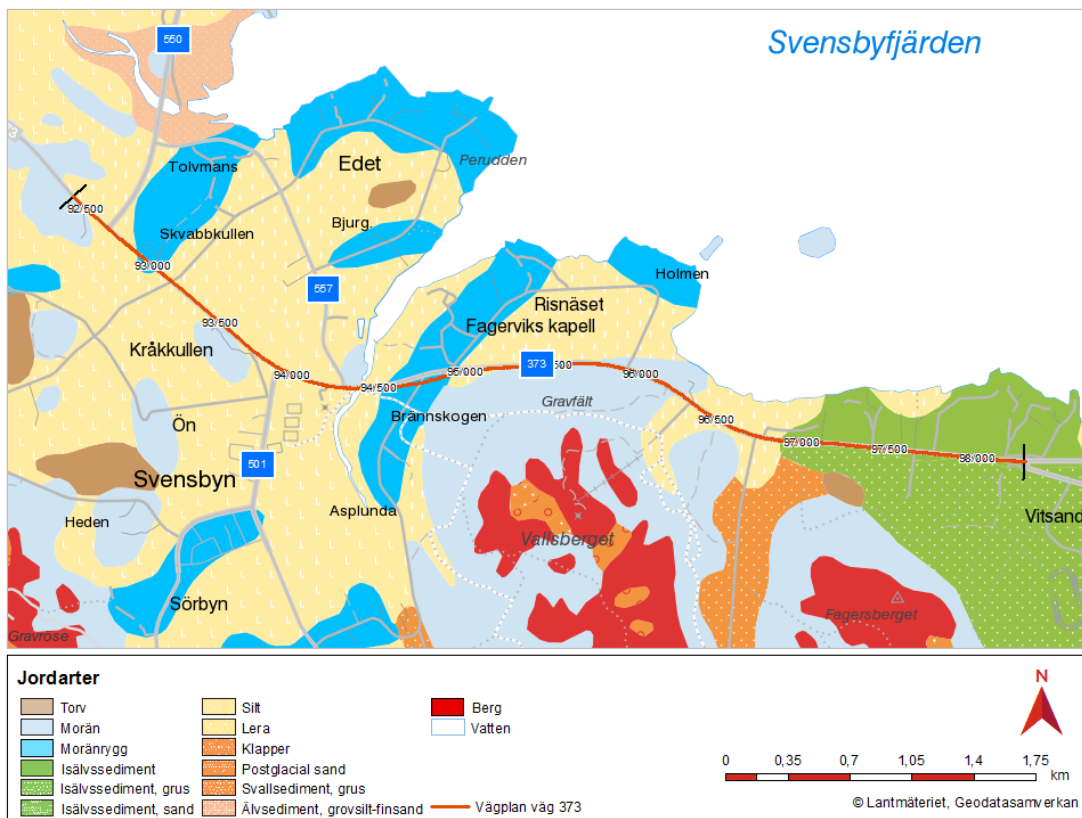
Längs väg 373 finns i nuläget 16 bostadsfastigheter som utsätts för vägtrafikbuller över 55 dBA ekvivalent ljudnivå utomhus vid fasad. 3 av de 16 fastigheterna överskrider även riktvärdet för 70 dBA maximalnivå vid uteplats. Riktvärden används för ny och väsentlig ombyggnad av väg.

3.7. Byggnadstekniska förutsättningar

3.7.1. Geotekniska förhållanden

Väg 373 Svensbyn - Vitsand löper genom ett område som domineras av lösa och sättningsbenägna jordarter som växlande övergår till fastare jordarter som morän och moränryggsformationer. Se även figur 3.7.1.

Enligt de utförda undersökningarna finns sulfidlera samt ställvis sulfidsilt längs med väg 373. Sulfidjord är en naturlig jord, avlagrad som sediment, som när den kommer ovanför havsnivån och utsätts för luftens syre kan ge problem med förurning. Flera sammanhängande områden med sulfidjord har hittats kring partierna kring Svensbyn och närliggande låglänta åkermarker.



Figur 3.7.1. Jordarter i området.

3.7.2. Konstbyggnader

Längs väg 373 Svensbyn – Vitsand finns två befintliga broar:

Bro över Svensbyån vid Åkerkullen (25-243-1) är en plattbro av betong i ett spann med totala brolängden 28,6 m och fria brobredden 12,9 m, se figur 3.7.2. Byggåret är 1988. För att få ett enhetligt räcke på vägsträckan kommer brons räcke att bytas ut på båda sidorna. För att byta räcket krävs även att kantbalken byts ut på båda sidor.



Figur 3.7.2. - Bro 25-243-1, Foto BatMan Trafikverket.

Bro över gång- och cykelväg N Svensbyn (25-1944-1) är en rörbro, av typen stående elips, se figur 3.7.3. Öppningen på rörbron har fria bredden 3,0 m och fria höjden 2,5 m. Den totala vägbredden i broläget är 8,0 m. Inga åtgärder kommer att ske på bron.



Figur 3.7.3. - Bro 25-1944-1, Foto BatMan Trafikverket.

3.7.3. Ledningar

Vatten- och avloppsledningar korsar väg 373 vid Svensbyn. Längsgående ledningar finns i nära anslutning till väg 373 mellan Linbäckstadion och Vitsand. El- och teleledningar finns till största del på sträckor med intilliggande bebyggelse. Högspänningsledning korsar väg 373 i luft på två ställen. Optoledning finns i nära anslutning till väg 373 längs hela sträckan.

4. Den planerade vägens lokalisering och utformning med motiv

4.1. Val av lokalisering

Inga alternativa sträckningar av väg 373 Svensbyn – Vitsand har utretts då det inte funnits något behov att ändra befintlig vägs sträckning. Alternativa utformningar av mötesfri landsväg har studerats med olika indelningar av omkörningssträckor. Gång- och cykelvägen placerades i tidigt skede på södra sidan utifrån avvägning av olika intressen som till exempel kända natur- och kulturvärden samt att intrång på jordbruks- och fastighetsmark minimeras.

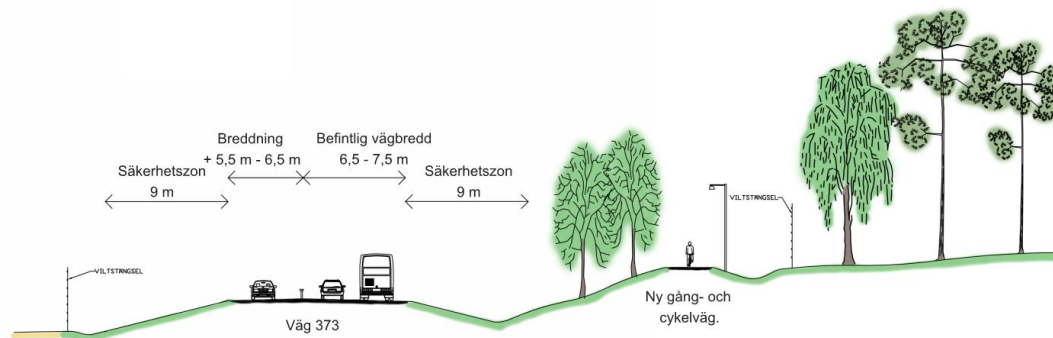
4.1.1. Förkastade projekteringsförslag

I den tidigare påbörjade, men ej fastställda, arbetsplanen var förslaget att bygga om vägen genom en mittseparering med heldragen mittlinje och räffling samt en gång- och cykelväg som delvis skulle ligga i direkt anslutning till vägen. Den separeringslösning som föreslogs

finns inte i vägars och gators utformning (VGU) samt att lösningen inte ansågs optimal ur trafiksäkerhetsperspektiv. Placeringen av gång- och cykelvägen ansågs inte vara tillräckligt separerad från väg 373 på vissa sträckor. Det är negativt för trafiksäkerheten och för vinterdrift.

En friliggande gång och cykelbro över Svensbyån har studerats. Alternativet har under skede samrådshandling valts bort med motivet är att det inte är ekonomiskt försvarbart att utföra på grund av osäkra geotekniska förhållanden som kan leda till dyrt pålningsarbete i väldigt lösa och djupa finkorniga sediment.

4.2. Val av utformning



Figur 4.2.1 Typsektion för breddning av väg 373 samt ny gång- och cykelväg.

Målstandarden för väg 373 Svensbyn – Vitsand är mötesfri landsväg med referenshastigheten 100 km/h. Vägen föreslås breddas till 13,5 m mellan väg 550 - Svensbyn och 13,0 m mellan Svensbyn - Vitsand. För att möta vindkraftstransporternas krav för framkomlighet så föreslås den fria bredden bli minst 5,75 m mellan fasta hinder i västergående körfält. Undantaget är bron över Svenbyån där den fria bredden mellan fasta hinder blir 4,70 m. För att bredare transporter ska kunna passera även över Svenbyån föreslås mittseparering utföras som demonteringsbart. I östergående körfält blir den fria bredden mellan fasta hinder 5,1 m.

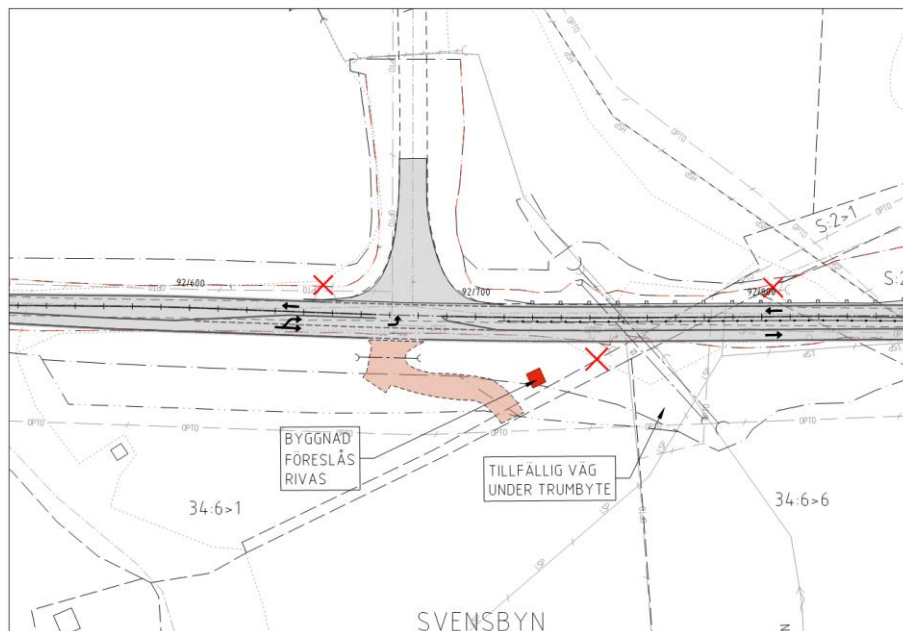
Vägrenar föreslås utföras 0,75 m mellan väg 550 - Svensbyn och 0,5 m mellan Svensbyn - Vitsand. Längs väg 373 mellan Svensbyn och Vitsand föreslås gång- och cykeltrafik förbjudas.

Gång- och cykelvägen mellan Svensbyn och Vitsand utförs helt friliggande från väg 373 med något undantag. Belagd bredd föreslås bli 3,0 m, men på enstaka sträckor där gång- och cykelvägen samtidigt ska nyttjas som enskild väg breddas den upp till 4,0 m.

Väg 373 byggs med omväxlande 2+1 och 1+1 körfält vilket framgår av plankartor 101To201-12. På plankartorna framgår vägplanens geografiska omfattning samt vilka åtgärder som planeras.

4.2.1. Väg 550

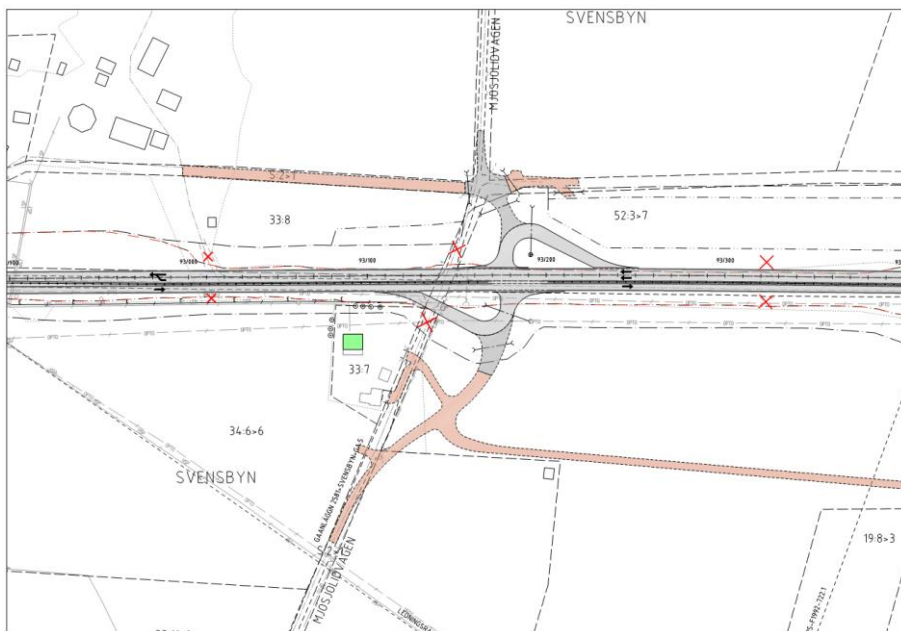
Korsningen föreslås byggas om så att den får målade refuger och vänstersvängskörfält från väg 373, se figur 4.2.1. Sikten i korsningen kommer att förbättras på grund av att backkrönet strax öster om väg 550 sänks med ca 1,0 m. Åkeranslutningar föreslås stängas för att minimera antalet utfarter till den mittseparerade väg 373.



Figur 4.2.1 Korsning väg 550

4.2.2. Mjösjölidsvägen

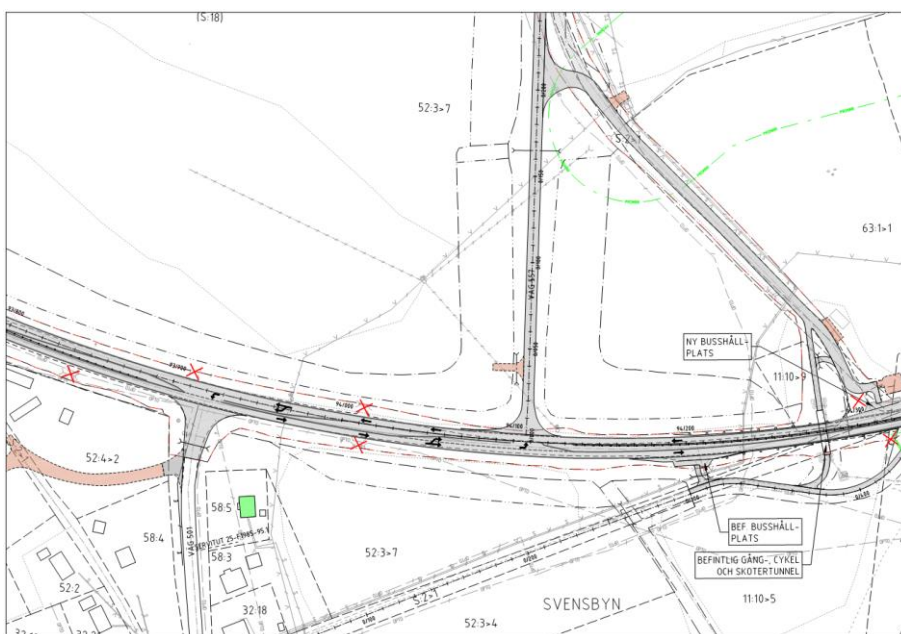
Korsningen med Mjösjölidsvägen föreslås byggas om så att befintliga anslutningar stängs och ersätts med en ögla för vänstersvängande fordon på var sida om väg 373. Nya anslutningar byggs mellan öglorna och Mjösjölidsvägen. Vänstersväng från väg 373 kommer samtidigt att förbjudas. Mjösjölidsvägen flyttas tiotal meter österut för att fastighet med hus söder om väg 373 inte ska påverkas. Sikten i korsningen kommer att förbättras på grund av att backkrönet strax väster om Mjösjölidsvägen sänks med ca 1,0 m. Se figur 4.2.2.



Figur 4.2.2. Korsning med Mjösjölidsvägen

4.2.3. Väg 501 och väg 557

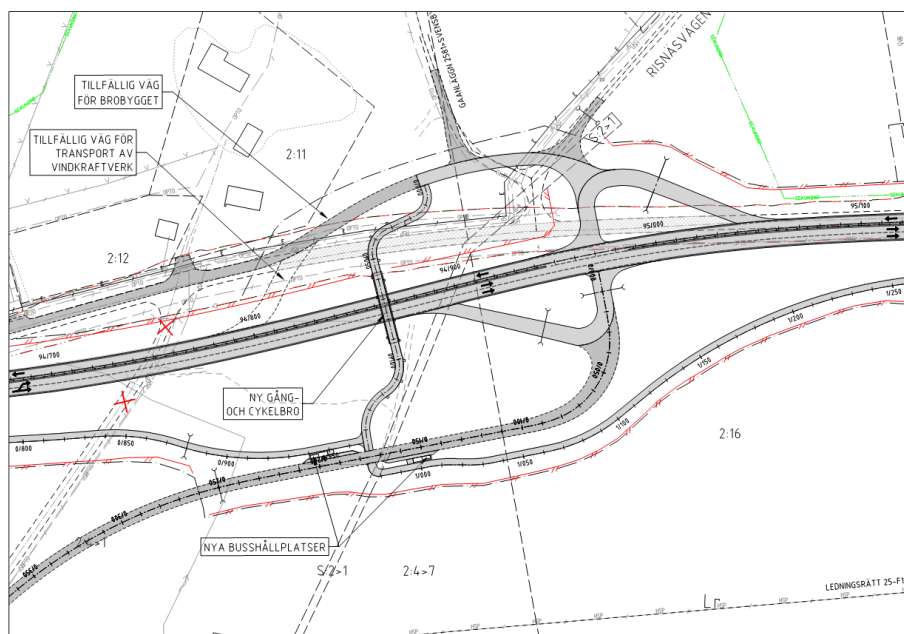
För att samla anslutningarna i Svensbyn och för att befintlig gångtunnel ska kunna behållas föreslås väg 557 flyttas ca 200 m närmare Svensbyn, se figur 4.2.3. Korsningar med målad refug och vänstersvängskörfält utförs i korsning väg 373/väg 501 och väg 373/väg 557. Skotertrafik ska efter ombyggnad nyttja befintlig gångtunneln för passage under väg 373. Befintlig väg 557 föreslås användas som cykelväg och som anslutning till informationsplatsen vid Svensbyn.

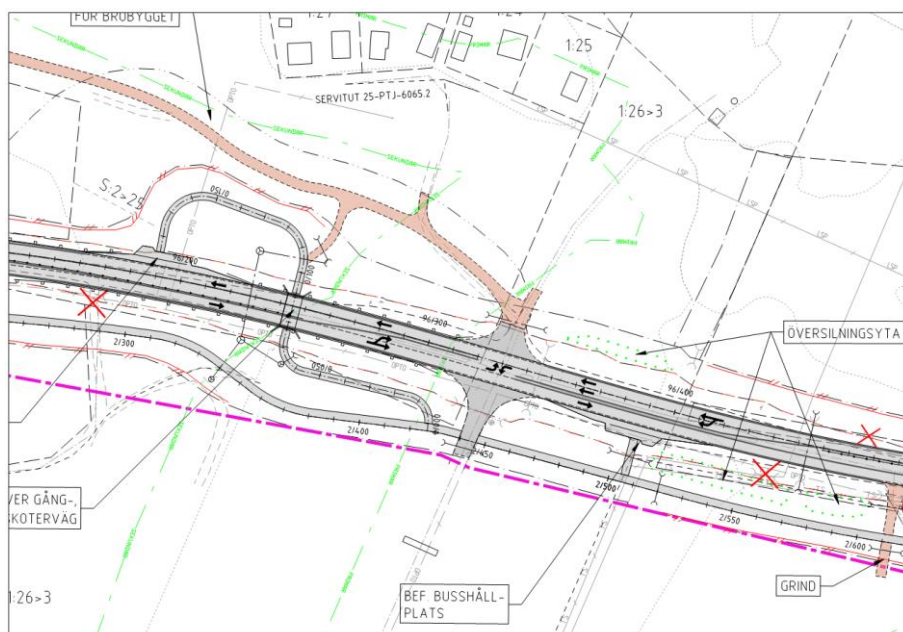


Figur 4.2.3. Korsning med väg 501 (Svensbyn) och väg 557 (Edetvägen)

4.2.4. Rismyrlidvägen och Risnäsvägens västra anslutning

Anslutningarna till Rismyrlidvägen och Risnäsvägen föreslås byggas om så att befintliga anslutningar stängs och ersätts med en ögla för vänstersvängande fordon på var sida om väg 373. Nya anslutningar föreslås byggas mellan öglorna och Rismyrlidvägen/Risnäsvägen. Vänstersväng från väg 373 föreslås förbjudas. Väg 373 får ny dragning söder om befintlig väg 373 på en sträcka av ca 500 m för att uppnå siktkraven. Busshållplatser föreslås anläggas på Rismyrlidvägen söder om väg 373. Busshållplatserna kommer att nyttjas för såväl skolskjutsar som linjetrafik. För att oskyddade trafikanter ska kunna passera väg 373 säkert anläggs, i samband med ombyggnaden, en gång- och cykelbro. Fri höjd under gång- och cykelbro kommer vara 4,7 m. Den enskilda vägen på norra sidan om väg 373 utformas så att den vid behov kan nyttjas som en tillfällig förbifart runt den nya bron för transporter som är högre än 4,7 m, tex transporter av vindkraftverk. Se figur 4.2.4.

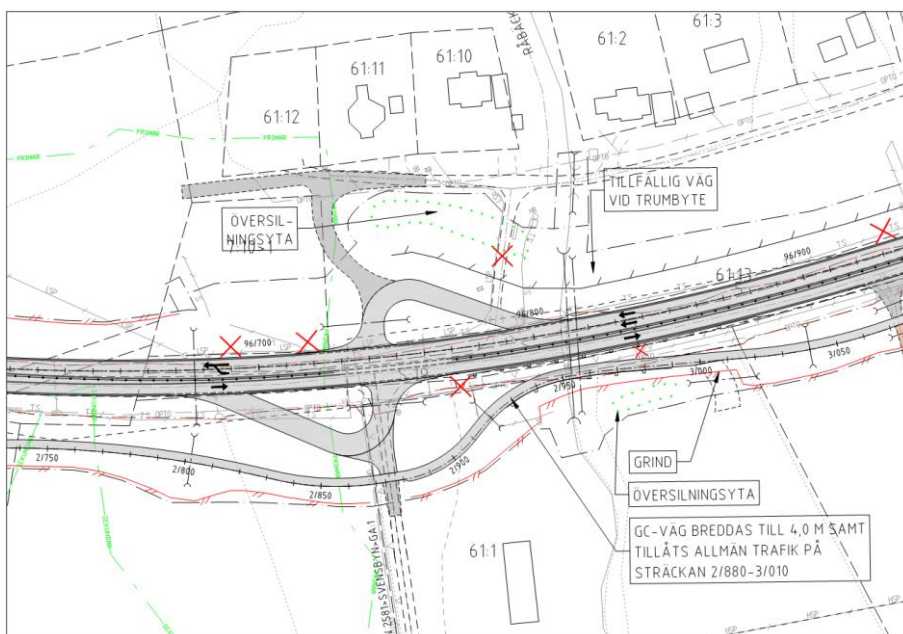




Figur 4.2.5. Korsning med Lindbäcksstadion

4.2.6. Blomronningsvägen och Skjutbanevägen

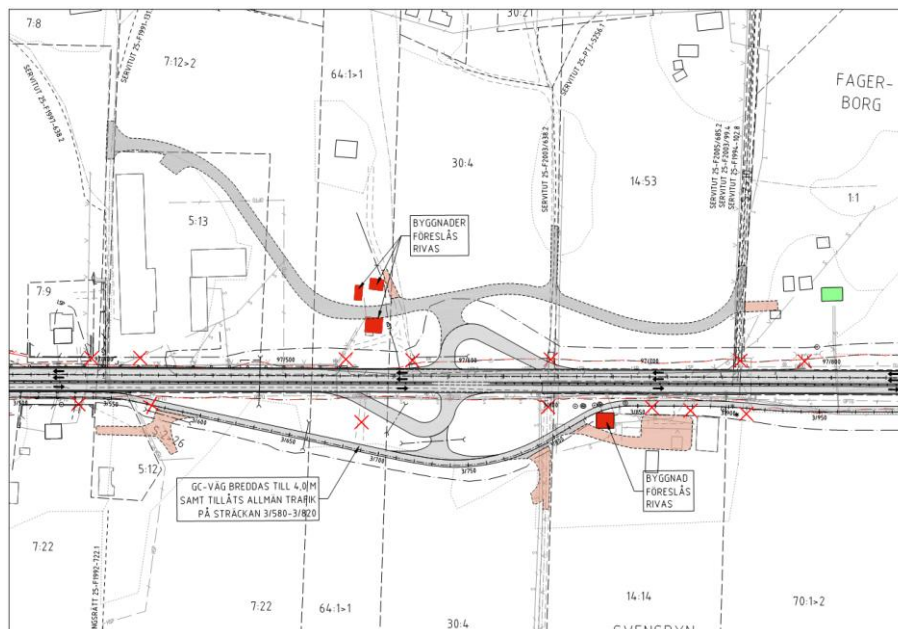
Befintliga anslutningar stängs och ersätts med öglor för vänstersvängande på båda sidor av väg 373. Vänstersväng från väg 373 kommer att förbjudas. För att anslutningarna ska hamna mitt emot varandra föreslås Blomronningsvägen flyttas ett tiotal meter västerut.



Figur 4.2.6. Korsning med Blomronningsvägen (Norra sidan) och Skjutbanevägen (Södra sidan)

4.2.7. Anslutningar väster om Vitsand

Ett flertal befintliga anslutningar stängs och ersätts med nya öglor för vänstersvängande på båda sidor om väg 373. Vänstersväng från väg 373 kommer att förbjudas. Anslutningarna stängs för att öka trafiksäkerheten längs väg 373.



Figur 4.2.7. Anslutningar väster om Vitsand

4.3. Körfältsindelning

Väg 373 byggs med omväxlande 2+1 och 1+1 körfält vilket framgår av plankartor 101To201-12. Sträckorna mellan växlingarna är mellan ca 875–1500 meter. Andel omkörningsbar sträcka i östergående körriktning är ca 25 % och i västergående ca 40 %. Mellan Svensbyn och Svensbyån föreslås 1+1 körfält för att få plats på befintlig bro över Svensbyån.

4.4. Plan och profil

Plan- och profilstandarden bestäms utifrån referenshastighet 100 km/h och vägtyp mötesfri landsväg. Profiljusteringar föreslås på vissa sträckor. Några hundra meter öster om väg 557 och strax öster om Svensbyån, vid anslutningarna till Rismyrlidvägen och Risnäs vägen, kommer större profilsänkning samt flytt av väg 373 att utföras. Profilsänkningarna utförs för att sikten i anslutningarna ska förbättras. Profilhöjningar med upp till 1,0 m utförs mellan Mjösjölidvägen och Svensbyn, mellan Risnäs vägen och Lindbäckstadion samt på en kortare sträcka strax öster om anslutningen till Blomronningsvägen. Profilhöjningar utförs på grund av att bärigheten på väg 373 ska kunna förbättras utan beröring av jordlager som innehåller sulfid. I övrigt kommer endast mindre profiljusteringar med $\pm 0,2$ m att utföras.

4.5. Säkerhetszon

Säkerhetszonens utbredning är beroende av vägens hastighet, trafikmängd, geometri och om vägen ligger i bank eller skärning. Inom säkerhetszonen får inga oeftergivliga föremål finnas. Längs med väg 373 blir säkerhetszonen på sträckor utan sidoräcken minst 9 m, räknat från vägens belägningskant.

4.6. Belysning

Följande platser föreslås få belysning längs väg 373 Svensbyn - Vitsand:

- Gång- och cykelvägen mellan Svensbyn och Vitsand inklusive portar och broar
- Korsning med väg 550
- Korsning med väg 501 och 557, Svensbyn
- Busshållplatser väster om Svensbyån
- Korsning vid Vallsberget/Lindbäcksstadion
- Busshållplatser vid Lindbäcksstadion

Ljuskällor ska vara LED-armaturer. Ljuskällorna ska ha en hög avskärningsgrad för att minimera ljusföroreningar det vill säga att ljuset inte ska sprida ut sig för långt från vägen.

4.7. Viltstängsel

Väg 373 Svensbyn-Vitsand förses med viltstängsel mellan Svensbyån och Vitsand.

Motivet till att förse väg 373 med viltstängsel på sträckan mellan Svensbyån och Vitsand är att väg 373 förses med mittseparering och blir då en barriär med påföljden att risken ökar för att vilt och renar kommer att befinna sig längre tid på vägen. Detta gör i sin tur att risken för olyckor ökar. Redan idag förekommer en hel del viltolyckor, jämt fördelat över sträckan.

Motivet att inte förse väg 373 med viltstängsel på delarna mellan väg 550 och Svensbyån samt genom Vitsand är att de delarna består av öppet landskap med goda siktförhållanden. Viltet behöver möjlighet att passera väg 373 även efter en ombyggnad.

4.8. Byggnadsverk

Befintlig bro över gång- och cykelväg N Svensbyn (25-1944-0) vid väg 557 behålls utan åtgärd.

Befintlig bro över Svensbyån vid Åkerkullen (25-243-1) behålls men genomgå ett byte av räcke och kantbalk. Ett räcke placeras även mellan körfält och den nya gång- och cykelbanan. Bron indelas i 1+1 körfält samt en gång- och cykelbana. Bron förses med ett demonterbart mitträcke för att vinkraftstransporter ska kunna passera även efter ombyggnad.

En ny gång- och cykelbro föreslås anläggas över väg 373 vid Rismyrlidvägen och Risnåsvägens västra anslutning (Risnäset). Bron föreslås utföras som en balkbro i betong i ett spann med spannvidden 36,0 m. Den totala brolängden blir 47 m och fri brobredd 4,0 m. Vägbredden under bron får en bredd på 13,0 m och en fri höjd på minst 4,7 m.

En ny gång- och cykelport föreslås anläggas under väg 373 vid Lindbäcksstadion. Bron föreslås utföras som en plattram i betong med en fri öppning på 5,0 m och total brobredd på 13,1 m. Gång- och cykelvägen får i broläget en bredd på 3,0 m och en fri höjd på minst 2,5 m.

4.9. Geotekniska åtgärder

Både föreslagen flytt av väg 557 och föreslagen breddning av väg 373 mellan väg 550 och Svensbyn kommer att ske på lösa och sättningsbenägna jordarter. För att sättningar inte ska uppstå efter byggtiden krävs det att man lägger på överlaster och tryckbankar. Överlaster innebär i detta projekt att man fyller upp med krossat bergmaterial till ca 1-1,5 m ovan tänkt höjd på ny väg. När sättningar upphört schaktas överlaster bort. Längs väg 373 bedöms det ta 0,5-1,0 år innan sättningar upphör. För väg 557 tar det något längre tid, 1,5-2 år.

För att kunna genomföra dessa överlaster behövs tryckbankar för att skapa ett mottryck. Utan tryckbankar skulle överlasterna tryckas iväg sidledes istället för att komprimeras. Tryckbankar kommer utföras med jordmaterial från väglinjen. Den tjocklek som läggs ut är normalt 0,5-1,5 m. Tunna tryckbankar kommer att schaktas bort och åkermark återställs när sättningar avstannat. På illustrationskartor kallas de ytorna för tillfälliga tryckbankar.

På ytor med tjockare tryckbank kommer tillfört material få ligga kvar. Matjord kommer på vissa ytor att avlägsnas innan fyllning och återläggas ovanpå fyllning. Tryckbankarna återgår som odlingsmark efter byggnation. Tryckbanksytor som kommer vara tillfälliga, permanenta eller odlingsbara efter ombyggnad framgår av Illustrationskartor 101To501-04

4.10. Anslutningar

Ca 50 anslutningar stängs och 7 anslutningar begränsas till höger av/höger på, se plankartor 101To201-12.

4.11. Avvattning

Väg 373 delen Svensbyn-Vitsand samt gång- och cykelvägen kommer att avvattnas via öppna vägdiken. Ytvatten från vägdikena leds ut i befintliga utloppsdiken eller i de dagvattensystem som återfinns under odlingsmarkerna. Innan ytvatten leds ut i befintliga vattendrag, inom föreslaget vattenskyddsområde, ska ytvatten passera över en minst 3 m bred och 20-50 m lång översilningsyta. Översilningsyta ska vara plan och gräsbeklädd. Tanken är att vägdagvattnet ska stanna upp och eventuellt finsediment ska hinna sedimenteras innan det når vattendragen. Alla trummor kommer att bytas ut.

4.12. Räcken

Sidoräcken kommer att sättas upp vid delar av sträckan där släntlutningen eller bankhöjden överstiger kraven i VGU.

Mitträcke föreslås utföras som balkräcke och ska harmoniera med sträckan väg 373 E4-Vitsand.

4.13. Ledningar

Samtliga längsgående ledningar inklusive stolpar ska flyttas utanför vägområdet som fastställs. Inom område för inskränkt och tillfällig vägrätt får ledningar förekomma.

Om ledningar behöver läggas inom vägområdet utförs det i samråd med Trafikverket.

Korsande ledningar i mark kommer att skyddas och vid behov flyttas. Korsande luftledningarna kommer beröras av att stolpar behöver flyttas ut och av att ledningarna behöver höjas eller läggas ned i mark.

4.14. Byggnader

Fastighet	Föreslagen åtgärd	Motiv
Svensbyn 34:6	Lada rivs eller flyttas.	Ladan står för nära vägen och behöver rivas eller flyttas.
Svensbyn 64:1	F.d bostadshus och två förrådsbyggnader rivs.	Enskild väg föreslås byggas så nära väg 373 som möjligt. Det innebär att det övergivna bostadshuset och förrådsbyggnader behöver rivas.
Svensbyn 14:14	Bostadshus rivs.	Buller

4.15. Skyddsåtgärder och försiktighetsmått som redovisas på plankarta och fastställs

- Sk1, Översilningsyta för ytvatten
- Sk2, Vägtrumma konstrueras så att den inte utgör ett vandringshinder
- Sk3, Torrtrumma för småvilt
- Sk4, Erbjudande om bullerskyddsåtgärder utanför vägområde i form av fasad/fönsteråtgärd och/eller lokalt skydd vid uteplats
- Sk5, Bullerplank höjd 1-2,4 m. Bullerplank och bullervall utförs mellan 94/530-94/620
- Sk6, Bullervall höjd 3,0 m ovan marknivå
- Sk7, Bullerplank höjd 1-2 m på bullervall. Bullervall byggs upp till samma nivå som ny väg.
- Sk8, Bullerplank höjd 2,4 m

Se plankartor 101T0201-12.

4.15.1. Buller

Föreslagna åtgärder innebär väsentlig ombyggnad. Naturvårdsverkets riktvärden för buller och vibrationer från väg- och spårtrafik ska normalt innehållas när ett projekt klassats som väsentlig ombyggnad eller nybyggnad. Tekniskt rimliga skyddsåtgärder ska övervägas med avseende på ekonomisk rimlighet, vilket innebär att nyttan av åtgärden ska vägas mot kostnaden för åtgärden.

Naturvårdsverkets riktvärden för buller och vibrationer från väg- och spårtrafik:

- 55 dBA ekvivalent ljudnivå utomhus vid fasad vid bostäder
- 55 dBA ekvivalent ljudnivå vid uteplats i anslutning till bostad
- 70 dBA maximal ljudnivå vid uteplats i anslutning till bostad ^{a)}
- 30 dBA ekvivalent ljudnivå inomhus
- 45 dBA maximal ljudnivå inomhus nattetid ^{b)}

a) Riktvärdet för maximalnivå vid uteplats i anslutning till bostad får överskridas med högst 10 dBA fem gånger per timme dag- och kvällstid kl. 06-22.

b) Riktvärdet för maximalnivå inomhus avser ljudnivåer nattetid kl. 22-06 och får överskridas med högst 5 dBA fem gånger per trafikårsmedelnatt.

Åtgärder ska genomföras för att i första hand minska ljudnivåerna till högst 55 dBA ekvivalentnivå utomhus vid fasad samt högst 70 dBA maximalnivå vid skyddad uteplats. De fastigheter som får ekvivalenta ljudnivåer över 55 dBA vid fasad föreslås erbjudas fasadåtgärder, som tex fönsteråtgärder. De som får maximala ljudnivåer över 70 dBA föreslås erbjudas skyddad uteplats.

Antal bostadshus som beräknas få en ekvivalent ljudnivå över 55 dB(A) ökar från 17 st i nollalternativet till 22 st med planalternativet. Antal uteplatser som beräknas få maximal ljudnivå över 70 dB(A) förblir detsamma, totalt 3 stycken, vid planalternativet i jämförelse med nollalternativet.

Tabell 4.9.a. Bostadsfastigheter längs väg 373 där riktvärden för buller överskrids och bullerskyddsåtgärder föreslagits.

Fastighetsbeteckning	Föreslag till fastighetsnära och/eller vägnära bullerskyddsåtgärder
Fagerborg 1:1	Friskluftsventil- och fönsteråtgärd (vån 1) och uteplatsåtgärd
Fastberga 1:2	Bullerskyddsplank samt fönsteråtgärd plan 2
Svensbyn 2:6	Bullerskyddsplank samt -vall (ökad markhöjd)
Svensbyn 2:7	Bullerskyddsplank samt -vall (ökad markhöjd)
Svensbyn 7:9	Bullerskyddsplank
Svensbyn 7:22	Bullerskyddsplank
Svensbyn 14:14	Byggnad löses in
Svensbyn 27:7	Bullerskyddsplank samt uteplatsåtgärd
Svensbyn 33:7	Fönsteråtgärder våningsplan 2
Svensbyn 58:5	Bullerskyddsvall- och plank (fastighetsnära åtgärd)
Svensbyn 61:2	Bullerskyddsplank samt -vall
Svensbyn 61:3	Bullerskyddsplank samt -vall
Svensbyn 61:4	Bullerskyddsplank samt -vall
Svensbyn 61:5	Bullerskyddsplank samt -vall
Svensbyn 61:6	Bullerskyddsplank samt -vall
Svensbyn 61:10	Bullerskyddsplank samt -vall
Svensbyn 61:11	Bullerskyddsplank samt -vall

I tabell 4.9.a och på plankartor 101To201-12 redovisas de fastigheter där riktvärden för buller överskrids och bullerskyddsåtgärd föreslagits. För övriga fastigheter där riktvärden för buller överskrids har inga åtgärder föreslagits på grund av att det visat på negativa samhällsekonomiska nyttor, inte varit tekniskt möjligt och/eller inte givit tillräckligt god nytta.

5. Effekter och konsekvenser av projektet

5.1. Trafik och användargrupper

Med en mötesseparering av väg 373 kommer de omväxlande omkörningssträckorna att ge en tryggare upplevelse och därmed ökad komfort. Men omkörningssträckorna skapar även stundtals en mer varierande hastighet. Andelen omkörningsbar längd är dock tillräckligt för den dimensionerande trafiken.

Trafiksäkerheten för fordonstrafikanterna förbättras framförallt på grund av mötessepareringen och viltstängslet mellan Svensbyån och Vitsand. För oskyddade trafikanter förbättras trafiksäkerheten markant av den nya gång- och cykelvägen och de två nya planskilda passagerna vid Risnäset (Rismyrlidvägen och Risnäsvegens västra anslutning) och Vallsberget/Lindbäcksstadion. Även förbättrade busshållplatser bidrar till ökad trafiksäkerhet.

Prognosen för trafikmängderna påverkas inte av åtgärderna i vägplanen.

5.2. Lokalsamhälle och regional utveckling

Utbyggnaden av väg 373 till en mötesseparerad väg medför ökad framkomlighet och trafiksäkerhet vilket innebär en positiv påverkan på den regionala utvecklingen för såväl boende som näringslivet i regionen. Den nya gång- och cykelvägen längs med väg 373 bidrar särskilt positivt till den lokala utvecklingen.

5.3. Miljö och hälsa

De negativa miljöeffekter som uppstår som en konsekvens av projektet är främst kopplade till markanspråken, mittseparering, viltstängslet och den höjda hastigheten.

Miljökonsekvenserna beskrivs mer ingående i miljökonsekvensbeskrivningen, nedan följer en sammanfattning.

5.3.1. Landskap

Vägplaneförslaget bedöms sammantaget medföra små negativa konsekvenser för landskapsbilden. Förslaget kontrasterar inte starkt mot landskapets skala och struktur utan innebär mindre åtgärder för att förbättra framkomligheten för trafikanter. Gående och cyklister får en ny möjlighet att färdas genom landskapet och uppleva det på ett trafiksäkert sätt. Öppna odlingslandskapet bedöms kunna förbli öppna och skogen kan fortsätta att brukas utanför vägområdet. Bullerskyddsåtgärderna bedöms få små konsekvenser för landskapsbilden eftersom de endast påverkar kortare vyer då landskapsanpassningar gjorts vid utformningen av bullerskydden. Landskapsanpassad utformning av exempelvis slänter och ny bro minskar vägens barriäreffekt i landskapsbilden.

5.3.2. Kulturmiljö

Anslutningarna till kulturvägarna kommer påverkas då nya utfarter kommer anläggas men konsekvenserna bedöms bli små då befintliga anslutningar redan i dag är påverkade. Nya utfarterna kommer anpassas till kulturvägarnas bredd och beläggning. Tjårvräkningsplatsen bedöms inte påverkas och att den kommer märkas ut vid byggskedet. Fornminnesplatserna vid Skvabbkullen och Kråkkullen kommer inte att påverkas. Bullerskyddsplank kommer anpassas till landsbygdens och det historiska landskapets karaktär. Uppfattningen av

helheten i kulturlandskapet och värden kopplat till riksintresset för kulturmiljö bedöms bestå. Sammantaget bedöms de negativa konsekvenserna som små.

5.3.3. Naturmiljö

Väggårderna kommer påverka en källa med utströmningsområde mot väg 373 som är klassad med högt naturvärde. Vägprojektet kommer även påverka delar av skog och träd på olika platser längs med väg 373 som är klassade med påtagligt- och visst naturvärde. Vägprojektet innebär att fridlysta lummerväxter kommer grävas bort inom delar av vägområdet.

Planerade åtgärder med viltstängsel, mittseparerad väg och en ökad vägbredd innebär en ökad nord - sydlig barriär för framför allt hjortdjur och mindre däggdjurs rörelsemönster och spridningsförmåga inom vägplaneområdet.

Rivning av befintliga vägtrummor och anläggande av nya vägtrummor kommer att medföra schakt av bäck- och dikesbotten vilket medför att botten berörs och en temporär grumling i vattendragen uppstår.

Den befintliga gång- och cykelvägen öster om Svensbyn går genom en dubbelsidig allé i jordbruksmark och något träd kommer att behöva avverkas närmast väg 373 i samband med ett trumbyte. Påverkan på allén bedöms till liten. Konsekvensen för de öppna dikena/vattendragen i jordbruksmark bedöms som små då endast en mindre del av dessa påverkas.

Vid utformning av vägförslaget har intrång i identifierade naturvärdesobjekt och biotopskyddsområden undvikits där möjligheten funnits. Där möjlighet inte funnits, av exempelvis vägtekniska och trafiksäkerhetsmässiga faktorer, har intrången minimeras i plan för att påverkan ska bli så liten som möjligt. Inarbetade åtgärder för naturmiljön är att vägtrummorna projekteras och dimensioneras för att inte påverka vattendragens hydrologi samt att faunapassager i form av torrtrummor anläggs. De inarbetade åtgärderna gör att vägprojektet sammantaget inte innebär några stora konflikter med områdets vatten- och naturintressen. Planerade åtgärder bedöms därför inte motverka strandskyddets syften att säkra allmänhetens tillgänglighet till stränder och att skydda växt- och djurlivet.

Den sammantagna negativa påverkan på naturmiljön bedöms som liten till måttlig negativ.

5.3.4. Rekreation och friluftsliv

Genom förbättrad trafiksäkerhet i och med den nya gång- och cykelvägen samt genom en trafiksäkrare väg bedöms positiva konsekvenser uppstå för både fordonstrafikanter och oskyddade trafikanter. Positiva konsekvenser uppstår även genom föreslagna planskilda korsningar för skotertrafik och oskyddade trafikanter anläggs. Sammantaget bedöms projektet leda till en liten positiv konsekvens för rekreation och friluftsliv.

5.3.5. Rörelsemönster och barriäreffekter

Barriäreffekten ökar i och med föreslagna åtgärder eftersom möjligheterna att korsa väg 373 blir färre. Passagemöjligheterna blir dock säkrare eftersom trafiksäkra passager föreslås. Projektet i sin helhet bedöms ge måttligt negativa konsekvenser avseende barriäreffekter och rörelsemönster.

5.3.6. Buller och vibrationer

Trafiken längs väg 373 kommer att påverka boende längs med vägen genom ökade bullernivåer. Sammantaget bedöms konsekvenserna för de boende längs väg 373 efter utförda åtgärder vara små positiva för de som omfattas av skyddsåtgärder för buller.

5.3.7. Masshantering och förorenade områden

Vägbyggnationen kommer att kräva nya byggnadsmassor och det kommer att uppstå överskottsmassor som inte kan nyttjas i projektet. Konsekvenserna för masshanteringen bedöms som måttligt negativa.

Schakt i sulfidjord bedöms vara aktuellt. Sulfidjordsmassor kommer antingen deponeras eller återanvändas i projektet. Tjårhaltiga beläggningar har konstaterats och massor med halter under 300 mg/kg TS kommer att återanvändas i projektet och halter över kommer deponeras. Ingrepp i sulfidjord och tjårhaltiga beläggningen har försökt undvikas och minimeras i vägprojektet.

Ett antal områden där potentiellt förorenande verksamheter tidigare har bedrivits har undersökts genom skruvborrprovtagning samt de ytliga jordlagren i befintliga vägdiken har provtagits. Baserat på resultaten av undersökningen som visar halter långt under relevanta riktvärden bedöms området som ej förorenat. Påvisade halter utgör heller ingen risk för ytvatten eller grundvatten om massorna läggs på upplag. I det fall överskottsmassor ska återvinnas på annan plats kan detta (beroende på var massorna kommer ifrån) behöva eventuellt anmälas till kommunen.

Samtantaget bedöms vägprojektet innebära små konsekvenser med avseende på massahantering och förorenade markområden.

5.3.8. Jordbruk- och skogsbruk

Projektet bedöms ge små negativa konsekvenser för jord- och skogsbruket eftersom markerna kan fortsätta att brukas på båda sidor om väg 373 samt att de föreslagna åtgärderna medför små intrång i omkringliggande åker- och skogsområden.

5.3.9. Rennäring

Flyttleden som passerar väg 373 vid sektion ca 96/800 kommer med vägplanens utformning stängas av genom att mittseparering med räcke föreslås. Enligt östra Kikkejaure samebyn kommer renarna istället använda korsningen mellan väg 550 och väg 373, som (delvis) även används i dag. Sammantaget bedöms konsekvenserna för rennäringen som små till måttligt negativa.

5.3.10. Vattenresurser

Föreslagna vägåtgärder för väg 373 bedöms minska risken för olyckor då vägen får högre standard och blir mötesfri med mittseparering. Vägförslaget leder till att den totala risken för läckage till omgivningen bedöms minska med nya vägutformningen. Diken föreslås utformas så att vägdagvatten hinner renas innan de leds ut i närliggande vattendrag. Inom planerat vattenskyddsområdes primära skyddsområde föreslås översilningsytor anläggas vid

vägdikets anslutning till vattendragen. Den samlade bedömningen är att vägprojektet ger små negativa konsekvenser på vattenresurserna.

5.3.11. Klimatpåverkan

Vägplanens förslag bedöms medföra en viss ökning av koldioxidutsläppen jämfört med nollalternativet och den sammantagna konsekvensen bedöms som små negativa.

5.4. Samhällsekonomisk bedömning (sammanfattning)

Ökad trafiksäkerhet och restidsvinster ger positivt bidrag till den sociala hållbarheten. Åtgärdens negativa bidrag till ekologisk hållbarhet består främst utav intrång på landskap och barriäreffekter för djur- och naturliv samt möjlig påverkan på naturvärden genom breddning av väg inklusive gång- och cykelväg. Sammanfattningsvis bedöms föreslagna åtgärder som samhällsekonomiskt olönsamma.

5.5. Indirekta och samverkande effekter och konsekvenser

Inga indirekta och samverkande effekter och konsekvenser bedöms skapas.

5.6. Påverkan under byggnadstiden

Under byggnationen kommer omgivningen att påverkas av olika former av störningar så som buller, vibrationer, damm och byggtrafik. Det finns risk för skador på mark och vegetation.

I kommande skede kommer byggskedets miljöhänsyn att regleras. Blivande entreprenör kommer att utföra egenkontroll i enlighet med Miljöbalkens. Som exempel kommer ett flertal olika besiktningar att ske på närliggande fastigheter som kan påverkas av byggnationen.

5.6.1. Förslag till skyddsåtgärder och försiktighetsmått

- Skyddsåtgärder vid arbeten med trumbyten och andra arbeten i vatten enligt anmälan om vattenverksamhet.
- De kulturlämningar som ligger i anslutning till vägplaneområdet skyddas mot eventuell påverkan under byggfasen. Tjärvräkningsplatsen ska märkas ut innan anläggningsarbete påbörjas.
- Ingrepp på biotopskyddad allé ska så långt som möjligt undvikas. Om ingrepp inte kan undvikas och enstaka träd tas ner ska återplantering av samma trädart ske.
- Förbud inom primär skyddszon att förvara avfall direkt på marken samt nedgrävning och spridning av avfall. Undantag gäller för tillfällig förvaring av avfall i den skyddszon i vilket det uppkommit, i väntan på borttransport, om förvaringen sker på ett för vattenskyddet betryggande sätt. Undantag gäller även upplag och mellanlagring av rena jordmassor, inert avfall eller liknande.
- Vid mark- och schaktningsarbete får endast rena schaktmassor användas för återfyllnad inom primär skyddszon.
- Förbud av upplag inom primär skyddszon av asfalt, oljegrus och vägsalt.

- Förbud mot upplag av snö från trafikerade ytor som härrör från platser utanför primär skyddszon inom primär skyddszon.
- Förbud att inom primär skyddszon avleda dagvatten direkt till ytvatten utan föregående rening. Undantag från förbud är avledning av dagvatten från broförbindelser.
- Förbud av tankning och tvättning av arbetsfordon inom primär skyddszon, om det ej sker med utrustning som innefattar sekundärt skydd eller plats utrustad med sekundärt skydd.
- Generella miljökrav vid entreprenadupphandling (TDOK 2012:93) ska följas.
- En riskanalys med avseende på närliggande byggnader, brunnar och ledningar ska genomföras före byggskedet. Arbetsmetoder under byggskede anpassas så att risk för skada på markförlagda anläggningar undviks.
- Inför och efter byggskedet ska enskilda vattentäkter inventeras, besiktigas och provtas.
- Tomgångskörning ska undvikas.

6. Samlad bedömning

De planerade åtgärderna verkar både för och mot funktionsmålet ”tillgänglighet”. Höjd standard på väg 373 innebär att trafiksystemet blir mer tillförlitligt vilket gynnar alla trafikantslag, med undantag från de som nu får sin direktutfart flyttad och som i vissa fall därmed får något längre färdväg. Kollektivtrafiken blir tillgängligare med förbättrade busshållplatser, ny gång- och cykelväg samt två nya planskilda gång- och cykelpassager.

De planerade åtgärderna verkar både för och mot för hänsynsmålet ”säkerhet, miljö och hälsa”. Det största positiva bidraget utgörs av betydligt säkrare transportsystem för samtliga trafikantslag. Även projektets viltstängsel innebär ett positivt bidrag till hänsynsmålet genom att det reducerar risken för viltolyckor. De negativa effekterna utgörs främst av att barriäreffekten ökar för människor och djur genom att möjligheterna att korsa vägen blir färre. Föreslagna passager blir dock säkrare.

7. Överensstämmelse med miljöbalkens allmänna hänsynsregler, miljökvalitetsnormer och bestämmelser om hushållning med mark och vattenområden

Miljöbalkens allmänna hänsynsregler syftar till att förebygga negativa effekter av verksamheter och öka miljöhänsynen. Här följer en sammanställning över hur hänsynsreglerna tillämpats eller avses att tillämpas i arbetet med vägplanen.

Bevisbörderegeln, 1 § – Den som driver en verksamhet eller vidtar en åtgärd ska visa att hänsynsreglerna följs. Miljökonsekvensbeskrivningen (MKB) syfte är att identifiera och beskriva de effekter och konsekvenser som planerad verksamhet utgör. MKB-processen och MKB-dokumentet är ett led i uppfyllelsen som visar att hänsynsreglerna följs. I detta projekt har hänsynsreglerna beaktats genom att Trafikverkets planläggningsprocess följts och att krav på kvalitetssäkring och miljöhänsyn under byggtiden kommer att ställas.

Kunskapskravet, 2 § – Den som bedriver en verksamhet eller vidtar en åtgärd ska ha tillräcklig kunskap om hur människors hälsa och miljön påverkas och kan skyddas. Trafikverket har genom sina egna specialister och upphandlade konsulter god kunskap om hur vägprojekt påverkar miljön och människors hälsa. Där kunskapsunderlaget om det påverkade området bedömts vara ofullständigt har kompletterande undersökningar utförts av sakkunnig.

Försiktighetsprincipen, 3 § – Vid risk för negativ påverkan på människors hälsa och miljön finns en skyldighet att vidta åtgärder för att förhindra störning. Vägplanen har anpassats och skyddsåtgärder vidtas för att minska eller undvika negativ påverkan på miljön och åtgärder vidtas för att skydda naturvärden.

Produktvalsprincipen, 4 § – Alla ska undvika att använda produkter som kan vara skadliga för människor och/eller miljön om produkterna kan ersättas med andra mindre farliga produkter. För att minska miljöpåverkan av farliga ämnen har Trafikverket riktlinjer för kemiska produkter, material och varor och ställer krav på entreprenören om miljöhänsyn under byggtiden.

Hushållnings- och kretsloppsprinciperna, 5 § – Råvaror och energi ska användas så effektivt som möjligt, förbrukning av råvaror och energi ska minimeras liksom avfallet. För att minimera användandet av resurser utifrån är massbalans en viktig bedömningsgrund vid projekteringen. Massor som uppkommer i arbetet med att anlägga väg 373 ska användas så långt som möjligt i projektet. Trafikverket ställer krav på entreprenören om energieffektivt nyttjande av maskiner och arbetsfordon.

Lokaliseringsprincipen, 6 § – Plats för en verksamhet ska väljas så att den kan bedrivas med minsta intrång och olägenhet för människor och miljön. Projektet omfattar åtgärder längs befintlig väg varför lokaliseringen till större del är låst. Vid detaljprojekteringen har dock anpassningar skett för att minimera nödvändigt intrång och så långt som möjligt undvika intrång i områden med höga naturvärden.

Skälighetsprincipen, 7 § – Nyttan för miljö och hälsa av de åtgärder som föreslås i vägplanen har avvägts mot kostnader.

Skadeansvaret, 8 § – De eventuella skador eller olägenheter som uppstår på miljön till följd av vägprojektet under bygg- och driftskedet kommer Trafikverket att avhjälpa i den omfattning det anses skäligt enligt miljöbalken.

Bestämmelser om riksintressen finns i 3 och 4 kap. miljöbalken. I väster ligger vägplanområdet inom riksintresse för kulturmiljö, Lillpitedalen. Påverkan av projektet bedöms bli liten till obetydlig. Vägplanområdet ligger i anslutning till riksintresse för rennäring och sammantaget bedöms konsekvenserna för rennäringen som små till måttliga. Den östra delen av väg 373 ligger inom riksintresse för totalförsvaret influensområde

lufttrum. Riksintresset kommer inte att påverkas då inga höga byggnader kommer att uppföras i den östra delen av vägen.

Natura 2000-områden är av riksintresse enligt 4 kap. 1 och 8 § miljöbalken. Inget Natura 2000 område berörs av vägåtgärderna.

8. Markanspråk och pågående markanvändning

8.1. Vägområde för allmän väg med vägrätt

Vägrätt uppkommer genom att väghållaren tar mark, eller annat utrymme för väg, i anspråk med stöd av fastställd vägplan. Vägrätten ger väghållaren rätt att nyttja mark eller annat utrymme som behövs för vägen. Väghållaren får rätt att i fastighetsägarens ställe bestämma över marken eller utrymmets användning under den tid vägrätten består. Vidare får väghållaren tillgodogöra sig alster och andra tillgångar som kan utvinnas ur marken eller utrymmet. Vägrätten upphör när vägen dras in.

Byggandet av vägen kan starta när vägplanen har fastställts och vunnit lagakraft. Vägrätten uppstår när vägens sträckning över fastigheten tydligt har märkts ut på marken och Trafikverket påbörjar det vägarbete som anges i vägplanen inom fastigheten. Värdebidrag för intrånget är den dag då marken tas i anspråk. Den som äger och i förekommande fall brukar marken när ytan tas i anspråk har rätt till ersättning för intrånget som det medför. Den slutliga ersättningen räknas upp från dagen för ianspråktagandet, med ränta och index tills ersättningen betalas. Eventuella tvister om ersättning avgörs i domstol.

Vägområdet för allmän väg i vägplanen omfattar förutom vägen, utrymme för väganordningar och kantremsa. På plankartor 101To201-12 framgår befintligt och nytt vägområde. Det är det tillkommande vägområdet som är angivet i fastighetsförteckningen, det vill säga det som ligger utanför det befintliga vägområdet för allmän väg.

Tillkommande vägområde för allmän väg enligt denna vägplan omfattar cirka 210 000 m². Vägområdet fördelar sig på ca 130 000 m² skogsmark, 1500 m² tomtmark, 79 000 m² åkermark och 21 000 m² öppen mark.

8.2. Vägområde inom detaljplan

Tabell 8.2.a. Förklaring om hur detaljplaner påverkas av vägprojektet.

Detaljplan	Kommun	Förklaring
DP 25-P91/7, Svensbyn 61:9	Piteå kommun	Intrånget i detaljplanen består i bulleråtgärder på område som är naturmark i planen. Anslutningen från området kommer att flyttas västerut. Piteå kommun bedömer intrånget i detaljplanen för Svensbyn 61:9 som en mindre avvikelse.

8.3. Vägområde för allmän väg med inskränkt vägrätt

Vägrätt innefattar normalt rätt för väghållaren att nyttja marken för vägändamål, trots att annan har äganderätt till fastigheten. Dessa rättigheter kan inskränkas. Väghållaren har, inom markerat område för inskränkt vägrätt, rätt att anlägga tryckbankar och översilningsytor. Markägaren får använda marken så länge som denna användning inte medför negativ påverkan på vägens eller väganordningens utformning eller funktion. Inskränkt vägrätt omfattar cirka 36 500 m² åkermark och 4500 m² skogsmark.

8.4. Område med tillfällig nyttjanderätt

Områden med tillfällig nyttjanderätt behövs för att vägen ska kunna byggas. Det är tillfälliga förbifarter, uppställning, etablering, upplag osv. Nyttjanderätten ska gälla under byggtiden och markytorna ska återställas i den utsträckning det är möjligt innan de återlämnas.

I vägplanen föreslås att ca 16 500 m² mark tas i anspråk med tillfällig nyttjanderätt. Tillfällig nyttjanderätt fördelar sig på ca 7500 m² skogsmark och 9000 m² åkermark.

Tillfällig nyttjanderätt har markerats på plankartorna 101To201-12. Nyttjanderätten ska gälla under byggnadstiden till och med godkänd slutbesiktning av projektet i sin helhet.

8.5. Förändring av allmän väg till enskild väg

Del av nuvarande väg 373 ca sektion 94/640 – 94/800 förändras från allmän väg till enskild väg.

8.6. Förändring av enskild väg

Rismyrlidvägen och Risnäsvägen, som idag är en enskilda vägar och driftas av en gemensamhetsanläggning får förändrade anslutningar till väg 373.

9. Fortsatt arbete

9.1. Tillstånd och dispenser

Ett flertal prövningar utanför vägplanen kommer att krävas inom projektet.

Prövning enligt bestämmelser om strandskydd och biotopskydd inkluderas i vägplanens fastställelse. I prövningarna kan det komma att meddelas villkor för verksamheten, som i så fall ska arbetas in i bygghandlingen.

Samråd enligt 12 kap. 6§ miljöbalken är inte aktuellt för planerade åtgärder inom vägplanen. Om åtgärder i senare skede under byggtiden skulle uppkomma som kan väsentligt förändra naturmiljön kommer samråd genomföras med tillsynsmyndighet enligt 12 kap. 6§.

Enligt en dom i Mark- och miljööverdomstolen (MÖD) mål nr M11317-14, bedöms inte arter i Artskyddsförordningens bilaga 2 omfattas av dispenskrav om det inte finns någon beaktansvärd risk för påverkan på artens bevarandestatus. I detta fall bedöms det inte finnas någon sådan risk eftersom att alla fyra lumnerarter är bedömda som livskraftiga (LC) i 2015 års rödlista. Samråd ska dock ske med länsstyrelsen för bedömning av behov av dispens.

Följande provningar har identifierats i detta skede.

Verksamheter som skall provas enligt miljöbalken

- Anmälan vattenverksamhet för åtgärder i korsande vattendrag.
- Erforderliga tillstånd ska sökas för vissa verksamheter som t.ex. täktillstånd, anmälan om krossverksamhet, tillstånd för transporter av avfall samt anmälan eller tillstånd för uppläggning av massor på annan plats än inom vägområdet.

Ytterligare anmälningar/dispens/tillstånd kan komma att krävas under byggperioden.

Verksamheter som skall provas enligt plan- och bygglagen

Vägprojektet får inte byggas i strid mot detaljplan. Om vägplanen avviker mot detaljplan måste detaljplanen ändras eller upphävas vilket görs av kommunen. Undantag från krav på bygglov inom vägområdet kan ges för upplag, materialgårdar, murar, plank och transformatorstationer om samråd skett och efter skriftliga medgivanden från kommun och enskilda berörda. Piteå kommun har i samråd bedömt intrånget i detaljplanen som en mindre avvikelse.

Verksamheter som kan komma att provas enligt kulturmiljölagen

- Tillstånd av länsstyrelsen krävs för att rubba, ta bort, gräva ut, täcka eller genom bebyggelse, plantering eller på annat sätt ändra eller skada en fornlämning.

9.2. Uppföljning och kontroll

Trafikverket har för avsikt att följa upp miljöeffekter och de miljöåtgärder som genomförs i vägprojektet. Krav kommer att ställas vid upphandling av entreprenör.

Kontroll och uppföljning under byggskedet innefattas av entreprenörens miljöplan. Här skall bl.a. specificeras hur man tänker agera vid olyckor och utsläpp av miljöfarliga ämnen. Byggbuller, vibrationer och grundvattensänkning är andra viktiga miljöfaktorer att beakta under byggtiden.

Någon effektorienterad uppföljning anses inte vara motiverad, då de förväntade miljökonsekvenserna bedöms som små och den teknik som används och de åtgärder som planeras är beprövade och välkända. Om förorenade massor eller sulfidjordar påträffas och måste hanteras på plats kan det vara aktuellt att göra kontroll på materialet och eventuella upplag.

10. Genomförande och finansiering

10.1. Formell hantering

Denna vägplan kommer att kungöras för granskning och sedan genomgå fastställelseprovning. Under tiden som underlaget hålls tillgängligt för granskning kan berörda sakägare och övriga lämna synpunkter på planen. De synpunkter som kommer in sammanställs och kommenteras i ett granskningsutlåtande som upprättas när granskningstiden är slut.

De inkomna synpunkterna kan föranleda att Trafikverket ändrar vägplanen. De sakägare som berörs kommer då att kontaktas och får möjlighet att lämna synpunkter på ändringen. Är ändringen omfattande kan underlaget återigen behöva göras tillgängligt för granskning.

Vägplanen och granskningsutlåtande översänds till länsstyrelsen som yttrar sig över planen. Därefter begärs fastställelse av planen hos Trafikverket. De som har lämnat synpunkter på vägplanen ges möjlighet att ta del av de handlingar som har tillkommit efter granskningstiden, bland annat granskningsutlåtandet.

Efter denna så kallade kommunikation kan beslut tas att fastställa vägplanen, om den kan godtas och uppfyller de krav som finns i lagstiftningen. Om beslutet överklagas prövas överklagandet av regeringen.

Hur järnvägsplaner och vägplaner ska kungöras för granskning och fastställas regleras i 2 kap 12-15 §§ lag (1995:1649) om byggande av järnväg respektive 17-18 §§ väglagen (1971:948).

Fastställelsebeslutet omfattar det som redovisas på planens plankartor, profilritningar om det behövs, eventuella bilagor till plankartorna. Beslutet kan innehålla villkor som måste följas när vägen byggs. Denna planbeskrivning utgör ett underlag till planens plankartor.

När vägplanen har vunnit laga kraft blir beslutet om fastställande juridiskt bindande. Detta innebär bland annat att vägbyggaren, det vill säga Trafikverket i detta projekt, har rätt, men också skyldighet, att lösa in mark som behövs permanent för vägen. Mark som behövs permanent framgår av fastighetsförteckningen och plankartan. I fastighetsförteckningen framgår också markens storlek (areal) och vilka som är fastighetsägare eller rättighetsinnehavare.

Fastställelsebeslut som vinner laga kraft ger följande rättsverkningar:

- Väghållaren får tillstånd att bygga allmän väg i enlighet med fastställelsebeslutet och de villkor som anges i beslutet.
- Väghållaren får rätt att ta mark eller annat utrymme i anspråk med vägrätt. För den mark eller utrymme som tas i anspråk erhåller berörda fastighetsägare ersättning.
- Vad som utgör allmän väg och väganordning läggs fast.

Vägplanen ger också rätt att tillfälligt använda mark som behövs för bygget av anläggningen. På plankartan och i fastighetsförteckningen framgår vilken mark som berörs, vad den ska användas till, under hur lång tid den ska användas, hur stora arealer som berörs samt vilka som är fastighetsägare eller rättighetsinnehavare. Trafikverket har rätt att börja använda mark tillfälligt så fort vägplanen har vunnit laga kraft, men ska meddela fastighetsägare/rättighetsinnehavare när tillträde är beräknat att ske.

Fastighetsägare/rättighetsinnehavare får inte utan tillstånd från Trafikverket uppföra byggnader eller på annat sätt försvåra för Trafikverket att använda den mark som behövs för anläggningen.

Trafikverket har rätt att bygga den anläggning som redovisas i vägplanen.

Förändringar av det enskilda vägnätet hanteras via lantmäteriförrättning som väghållningsmyndigheten, Trafikverket, söker förrättning enligt anläggningslagen.

10.2. Genomförande

Projektet är planerat att genomföras som en totalentreprenad med Trafikverket som byggherre. Entreprenören står för den tekniska lösningen.

Under byggnationen av projektet kommer trafik att vara tillåten på väg 373 men med stundtals nedsatt hastighet och begränsad framkomlighet.

10.3. Finansiering

Kostnaden för projektet beräknas uppgå till ca 160 miljoner kr (prisnivå 2017).

Objektet finansieras via Länsplanen för regional transportinfrastruktur 2014-2025.

11. Underlagsmaterial och källor

Artportalen 2016. www.artportalen.se, utdrag 2016-10-26

Geodataportalen. 2016. <https://www.geodata.se/sv/>

Havs och vattenmyndigheten. <https://www.havsochvatten.se/hav/samordning-fakta/kartor--gis/karttjanster.html>

Länsstyrelsen i Norrbotten. 2010. Norrbottens Kulturmiljöprogram 2010-2020.

Länsstyrelsen i Västerbottens- och Norrbottens län och Vägverket. 2001. Värdefulla vägmiljöer i Västerbottens och Norrbottens län.

Länsstyrelsens karttjänst <http://gis.lst.se/lstgis/>

PIREVA. 2016. Vattenskyddsområde för Svensbyfjärden – Förslag till skyddsföreskrifter

Piteå kommun. 2016. Översiktsplan för Piteå Kommun – Planstrategi. Antagen 2016-12-19.

Piteå kommun, Detaljplaner.

Pousette. 2007. Råd och rekommendationer för hantering av sulfidjordsmassor.

Vägverket publ 2007:100.

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

Skogsstyrelsens webbtjänst skogens pärlor. 2016. Utdrag 2016-10-26.

SMHI Vattenweb. 2016. Uttag 2016-12-20. <http://vattenweb.smhi.se/modelarea/>

Trafikverket. 2013. Åtgärdsvalstudie Väg 373 Vitsand – Svensbyn.

Trafikverket. 2016. Samrådsunderlag, Gång- och cykelväg Svensbyn-Vitsand. Piteå kommun, Norrbottens län. Vägplan 2016-07-08.

Trafikverket. 2016. Samrådsunderlag, Väg 373, Svensbyn-Vitsand. Piteå kommun, Norrbottens län. Vägplan 2016-07-08.

Trafikverket, Årsmedeldygnstrafk (ÅDT); <http://vtf.trafikverket.se/SeTrafkinformation#>

Transportstyrelsen, STRADA, Olycksregister.

Vatteninformationssystem Sverige. www.viss.se



TRAFIKVERKET

Trafikverket, 971 25 Luleå. Besöksadress: Sundsbacken 2-4.
Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 010-123 50 00

www.trafikverket.se