

PLANBESKRIVNING

# Vägplan E4 Trafikplats Hortlax

Piteå kommun, Norrbotten

Datum: 2016-01-25.

Projektnummer: 880954 TRV 2015/31547

GRANSKNINGSHANDLING



Dokumenttitel: Granskningshandling Planbeskrivning Vägplan E4 Trafikplats Hortlax  
Ärendenummer: TRV 2015/31547  
Projektnummer: 880954  
Version: 2016-01-25  
Utgivare: Trafikverket  
Kontaktperson: Gun-Marie Mårtensson, Trafikverket  
Uppdragsansvarig: Thomas Sällström, Sweco  
Distributör: Trafikverket, Sundsbacken 2-4, 972 42 LULEÅ, telefon: 0771-921 921

# Innehåll

1	Sammanfattning	5
2	Beskrivning av projektets bakgrund, förutsättningar, ändamål och projektmål	6
2.1	Bakgrund och förutsättningar	6
2.2	Planläggningsprocess	6
2.3	Analys enligt fyrstegsprincipen	7
2.4	Avgränsning	7
2.5	Ändamål och projektmål	7
2.6	Tidigare utredningar	9
2.7	Beslut om betydande miljöpåverkan	9
3	Miljöbeskrivning	10
4	Förutsättningar	11
4.1	Vägen funktion och standard	11
4.2	Trafik och användargrupper	11
4.3	Lokalsamhälle och regional utveckling	12
4.4	Landskapet	12
4.5	Miljö och hälsa	12
4.6	Byggnadstekniska förutsättningar	13
5	Den planerade vägens lokalisering och utformning med motiv	14
5.1	Val av lokalisering	14
5.2	Val av utformning	15
5.3	Övriga väganordningar	18
5.4	Andra åtgärder och anordningar	19
5.5	Skyddsåtgärder och försiktighetsmått som redovisas på plankarta och fastställs	19
6	Effekter och konsekvenser av projektet	20
6.1	Trafik och användargrupper	20
6.2	Lokalsamhälle och regional utveckling	20
6.3	Miljö och hälsa	21
6.4	Indirekta och samverkande effekter och konsekvenser	22
6.5	Påverkan under byggnadstiden	22
7	Samlad bedömning	23
7.1	Samlad miljöbedömning	23
7.2	Måluppfyllelse avseende projektmål	23
7.3	Överensstämmelse med transportpolitiska mål	23
7.4	Överensstämmelse med miljökvalitetsmål	23
8	Överensstämmelse med miljöbalkens allmänna hänsynsregler, miljökvalitetsnormer och bestämmelser om hushållning med mark och vattenområden	24

9	Markanspråk och pågående markanvändning .....	25
9.1	Vägområde för allmän väg .....	25
10	Fortsatt arbete .....	27
11	Genomförande och finansiering.....	28
11.1	Formell hantering.....	28
11.2	Genomförande .....	29
12	Underlagsmaterial och källor .....	30
12.1	Tryckta referenser.....	30

# 1 Sammanfattning

Idag är den dominerade trafikströmmen på väg 503, genom Bergsviken i Piteå kommun, genomfartstrafik. Det är framförallt trafiken mellan Blåsmark, Hortlax och Piteå som går genom Bergsviken. Det förekommer även mycket blandtrafik med oskyddade trafikanter i området. Tidigare studier har visat att genom att anlägga en trafikplats på väg E4 vid Hortlax skulle en stor del av genomfartstrafiken i Bergsviken minska.

I projektet ingår att ansluta befintlig gång- och cykelväg längs väg 503 till Tingsholmsvägen och ny bro över väg E4. Passager anläggs för att gång- och cykeltrafikanter ska kunna korsa vägen på ett trafiksäkert sätt. Ny bro över E4 placeras i ungefär samma läge som befintlig bro och därför måste befintlig bro rivas före byggandet av ny bro. Innan befintlig bro rivs byggs ramperna till trafikplatsen för att användas som omledningsväg av E4:ans trafik under byggtiden. Trafikplatsen kommer att utformas med två stycken droppformade korsningar mot ny bro där ramperna ansluter.

Projektet syftar till att skapa ökad trafiksäkerhet, framkomlighet och trygghet. Projektmålen är att öka trafiksäkerheten, förbättra vägstandarden, förbättra framkomligheten samt ge trafikantupplevelser i form av estetiskt tilltalande landskapsutblickar och landmärken.

Länsstyrelsen i Norrbotten har fattat beslut om att projektet inte kan antas innebära betydande miljöpåverkan.

Projektet finansieras genom Trafikverkets nationella plan.

Den kalkylerade totalkostnaden för detta vägprojekt uppgår till cirka 66,8 Mkr enligt 2015 års prisnivå.

## 2 Beskrivning av projektets bakgrund, förutsättningar, ändamål och projektmål

### 2.1 Bakgrund och förutsättningar

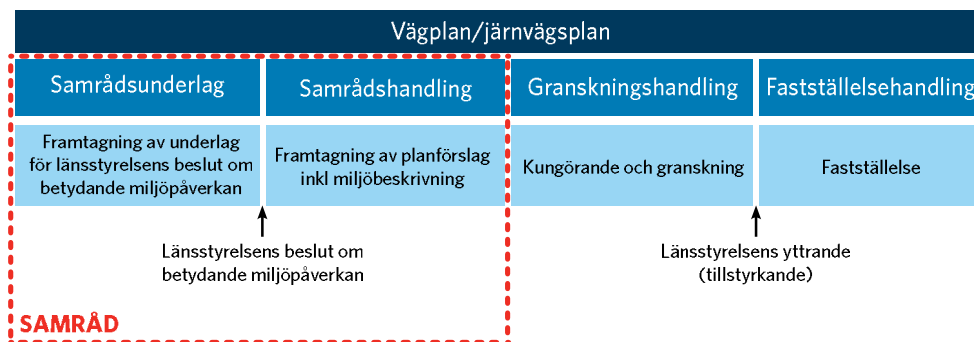
Idag är den dominerade trafikströmmen på väg 503, genom Bergsviken i Piteå kommun, genomfartstrafik. Det är framförallt trafiken mellan Blåsmark, Hortlax och Piteå som går genom Bergsviken. Det förekommer även mycket blandtrafik med oskyddade trafikanter i området. Tidigare studier har visat att genom att anlägga en trafikplats på E4 vid Hortlax skulle en stor del av genomfartstrafiken i Bergsviken minska.

I projektet ingår att ansluta befintlig gång- och cykelväg längs väg 503 till Tingsholmsvägen och ny bro över E4. Passager ska finnas för att gång- och cykeltrafikanter ska kunna korsa vägen på ett trafiksäkert sätt.

### 2.2 Planläggningsprocess

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 och vad de berörda tycker, se Figur 1.



Figur 1 Trafikverkets planprocess för planläggningstyp 3 med miljöbeskrivning

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 (MKB) 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 få deras synpunkter och kunskap. Synpunkterna beaktas och arbetas eventuellt in i planen. Synpunkterna som kommer in under samråd sammanställs i en samrådsredogörelse.

## 2.3 Analys enligt fyrstegsprincipen

### Fyrstegsprincipen

#### 1. Tänk om

Det första steget handlar om att först och främst överväga åtgärder som kan påverka behovet av transporter och resor samt valet av transportsätt.

#### 2. Optimera

Det andra steget innebär att genomföra åtgärder som medför ett mer effektivt utnyttjande av den befintliga infrastrukturen.

#### 3. Bygg om

Vid behov genomförs det tredje steget som innebär begränsade ombyggnationer.

#### 4. Bygg nytt

Det fjärde steget genomförs om behovet inte kan tillgodoses i de tre tidigare stegen. Det betyder nyinvesteringar och/eller större ombyggnadsåtgärder.

Fyrstegsprincipen beskriver ett förhållningsätt i analyser av åtgärder för att lösa identifierade problem och brister. Trafikverket använder sig av principen vid planering av transportsystemet. Principen bör ses som ett allmänt förhållningsätt i åtgärdsanalyser och inte som en modell som ska tillämpas i något specifikt planeringsskede. Den har utvecklats till en allmän planeringsprincip för hushållning av resurser och minskning av transportsystemets negativa effekter.

Den i dag benämnda fyrstegsprincipen, tidigare 4-stegsmodellen, hanterades i vägutredningen. Effekterna av steg 1-, 2- och 3-åtgärder bedömdes inte tillräckliga för att uppnå projektmålen. Trafikverket har i beslutshandlingen till den vägutredning som genomförts beslutat att åtgärder enligt steg 3 och 4 ska genomföras. Utifrån vägutredningen framkom att en trafikplats bör anläggas vid befintlig lokalbro cirka 1,3 km söder om befintlig trafikplats vid Bergsviken.

## 2.4 Avgränsning

Vägplanen omfattar anläggande av trafikplats på E4 vid Tingsholmsvägen med anslutning mot väg 503 norr om Hortlax, se Figur 2 Översiktskarta.

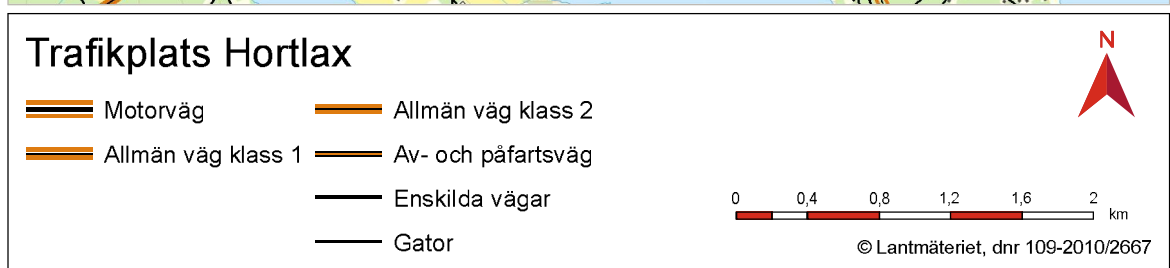
## 2.5 Ändamål och projektmål

Projektet syftar till att skapa ökad trafiksäkerhet, framkomlighet och trygghet. Projektmålen är att:

- Öka trafiksäkerheten
- Förbättra vägstandarden
- Förbättra framkomligheten
- Ge trafikantupplevelser i form av estetiskt tilltalande landskapsutblickar och landmärken

### 2.5.1 De transportpolitiska målen

Det övergripande målet för svensk transportpolitik har sedan 1998 varit att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgare och näringsliv i hela landet. Det övergripande målet stöds av två huvudmål, funktionsmålet som berör tillgänglighet för människor och gods samt hänsynmålet som handlar om säkerhet, miljö och hälsa.



Figur 2 Översiktskarta



### **Funktionsmålet**

Funktionsmålet handlar om att skapa tillgänglighet för resor och transporter. 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. Samtidigt ska transportsystemet vara jämställt, det vill säga likvärdigt svara mot kvinnors respektive mäns transportbehov.

### **Hänsynsmålet**

Hänsynsmålet 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 att miljökvalitetsmålen uppnås och till ökad hälsa.

## **2.6 Tidigare utredningar**

Idag är den dominerade trafikströmmen på väg 503 genom Bergsviken i Piteå kommun genomfartstrafik. Trafiken mellan Blåsmark, Hortlax och Piteå går genom Bergsviken. I förstudie/beslutshandling väg 503 genom Hortlax, december 2000 föreslogs ett antal olika alternativ för att lösa denna trafiksituation. Genom att anlägga en trafikplats på E4 vid Hortlax skulle en stor del av genomfartstrafiken i Bergsviken minska. En ny väg förbi Hortlax skulle innebära minskad trafikbelastningen genom Hortlax.

Trafikverket har genomfört en vägutredning, Vägutredning – Beslutshandling Väg E4, Trafikplats Hortlax, Piteå kommun Norrbottens län, 2013-10-30. Vägutredningen skulle undersöka möjligheten att anlägga en trafikplats längs E4 i närheten av Hortlax för att öka trafiksäkerheten samt förbättra vägstandarden och framkomligheten. Under vägutredningen studerades tre alternativ för placering av en trafikplats vid Hortlax, Nord, Mitt och Syd. Samråd har genomförts med berörda. I vägutredningen framkom att alternativ Nord var det bästa alternativet och att en trafikplats bör anläggas vid befintlig lokalbro cirka 1,3 km söder om befintlig trafikplats vid Bergsviken. Länsstyrelsen har fattat beslut om att projektet inte innebär betydande miljöpåverkan och Trafikverket har beslutat att upprätta en vägplan och en bygghandling för ny trafikplats enligt vägutredningens alternativ Nord respektive ny gång- och cykelbana genom Hortlax på västra sidan av väg 503, det sistnämnda ingår dock inte i denna vägplan.

## **2.7 Beslut om betydande miljöpåverkan**

Länsstyrelsen har fattat beslut om att projektet inte kan antas innebära betydande miljöpåverkan.

### 3 Miljöbeskrivning

I samband med tidigare förstudieprocess beslutade Länsstyrelsen enligt 6 kap 5 § andra stycket miljöbalken att föreslagna trafiksäkerhetshöjande åtgärder inte kan antas medföra betydande miljöpåverkan (BMP). Länsstyrelsens beslut innebär att ingen miljökonsekvensbeskrivning (MKB) erfordras. Istället upprättas en miljöbeskrivning som ett underlag till vägplanen.

I detta projekt görs en separat miljöbeskrivning som sammanfattas under rubriker 4.4, 4.5 samt kap 6.

## 4 Förutsättningar

### 4.1 Vägen funktion och standard

E4 har en viktig funktion för nationella, regionala och lokala transporter. Vägen har en avgörande betydelse för person- och godstransporter i nord-sydlig riktning längs med hela Norrlandskusten.

Regionalt är E4 en viktig uppsamlingsled för person- respektive godstransporter till befolkningstäta regioner, större industrier och arbetsplatser, utbildningsorter samt kommun- och regioncentra. E4 brukas såväl av genomresande trafik, person- och godstransporter, som boende i omgivande byar. För delen förbi Hortlax är kopplingen till Piteå viktig.

Vägbredd på E4 är 13 meter på den aktuella sträckan. Vägen är utformad som en 2+1 väg med mitträcke. I dagsläget finns en svacka längs sträckan på E4 för att fri höjd ska kunna hållas under den befintliga bron.

Väg 503 går från väg 373 genom Bergsviken och Hortlax till Blåsmark. Vägbredden är ca 8 meter. I Bergsviken dominerar genomfartstrafiken.

### 4.2 Trafik och användargrupper

#### 4.2.1 Fordonstrafik

Den aktuella vägsträckan på E4 trafikerades av cirka 4 310 fordon per dygn (årsmedeldygnstrafik, ÅDT) varav cirka 430 var tung trafik, mätår 2014. För väg 503 har ÅDT-mätningar utförts under 2013 med ett trafikflöde på 4 010 fordon.

I samband med en nummerskrivning, bilräkning, utförd 2015 så uppmättes vardagsdygnstrafiken på E4 till 4860 och omräknat till årsmedeldygn blir det ungefär 4 275 fordon. Då osäkerheterna vid en jämförelse mellan olika sätt att mäta är större än eventuell trafikökning så finns ingen grund att anta att trafiken ökat nämnvärt till 2015.

#### 4.2.2 Kollektivtrafik

Längs E4 passerar Länstrafiken. Väg 503 trafikeras av lokalbuss och Länstrafiken.

#### 4.2.3 Gång- och cykeltrafik

Längs väg 503 finns en parallell gång- och cykelbana.

#### 4.2.4 Trafiksäkerhet

Mellan åren 2004 och 2014 har 10 polisrapporterade olyckor inträffat på väg 503 i Bergsviken. De huvudsakliga olyckstyperna är korsnings- och avsvängningsolyckor. Olycksstatistiken har hämtats från STRADA (Swedish Traffic Accident Data Acquisition), vilket är ett informationssystem för data om skador och olyckor inom hela vägtransportssystemet. Systemet bygger på uppgifter från både polisen och sjukvården.

#### **4.2.5 Övrig infrastruktur**

Skoterleder finns i området och passerar i dagsläget både väg 503 och E4. Le- den passerar väg 503 söder om Bergsviken och delar sig sedan varpå två separa- ta passager finns över E4. En av passagerna är i plan cirka 400 meter söder om befintlig bro över väg E4 i höjd med viltstängslets öppning. Den andra skoterle- den följer den enskilda vägen på befintlig bro över E4.

### **4.3 Lokalsamhälle och regional utveckling**

#### **Kommunala planer**

I området gäller Översiktsplan fördjupning för Piteå stadsbygd, antagen av kommunfullmäktige 2001. Inom området för vägplanen anges ett utrednings- område för rekreation, kultur etc. Samtidigt anges väg E4 som viktig för kom- munen och översiktsplanen öppnar upp för planskild trafikplats eller förbifart Hortlax.

Föreslagen åtgärd bedöms därmed inte strida mot intentionen i översiktspla- nen. Arbete med att ta fram en ny översiktsplan pågår där Trafikplats Hortlax redovisas i underlaget som utredningsområde trafik.

I planområdets norra del gäller byggnadsplan för del av Bergsviken (68 meter. fl.) antagen 1969. Planen anger områden för bebyggelse och därtill hörande bestämmelser om exempelvis utfarter och grönytor. Innehållet i vägplanen bedöms inte stå i konflikt med planens innehåll.

#### **4.4 Landskapet**

Utredningsområdet ligger i Piteälvens nedre dalgång och karaktäriseras av en flack och låglänt terräng med inslag av låga kullar och skogsklädda moränhöj- der. Området består av ett odlat älvdals-/ kustslättlandskap där bebyggelsen omges av odlingsmarker. För mer detaljerad beskrivning se miljöbeskrivning- en.

#### **4.5 Miljö och hälsa**

Inom utredningsområdet, strax väster om väg E4, finns Storfors och Bergsvi- kens sågverksområde. Sågverksområdet är utpekad av kommunen som en viktig kulturmiljö.

Hortlax är en jordbruksby som omges av stora odlingsmarker belägen i Piteäl- vens nedre dalgång.

Lugnsbäcken rinner genom det öppna odlingslandskapet.

Samlad villabebyggelse finns i planområdets norra del på E4:ans västra sida och längs med väg 503 genom Bergsviken. Enstaka hus ligger mycket nära väg E4 som går i skärning nedanför husen. På E4:ans östra sida är bebyggelsen mer spridd.

Inga sulfidhaltiga jordar har påträffats vid de markundersökningar som genom- förts. Det finns heller inga indikationer på att marken i planområdet skulle vara förorenad.

I området bedrivs framförallt jordbruk, men även skogsbruk i områdets norra del. Väg E4 ligger i planområdets södra del omgiven av jordbruksmark på båda sidor. En jordbruksfastighet med tillhörande byggnader ligger på E4:ans östra sida nära befintlig väg.

För rennäringsdel ligger planområdet inom vinterbetsland för Östra Kikkejaure skogssameby. Inga riksintressen eller anläggningar för rennäringsdel kommer att beröras. Närmaste flyttled följer älven/fjärden öster om planområdet.

För mer detaljerad beskrivning se miljöbeskrivningen.

## 4.6 Byggnadstekniska förutsättningar

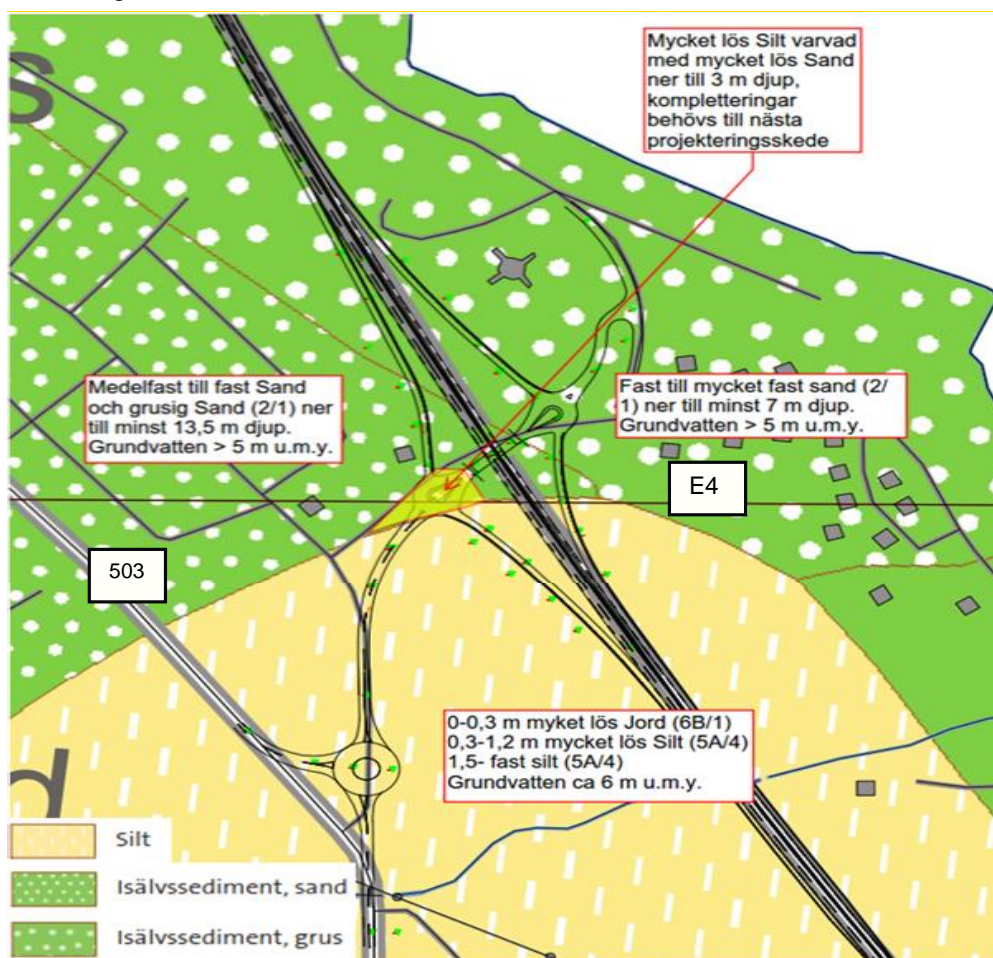
### 4.6.1 Geologi och geoteknik

Åkermarken söder om trafikplatsen består överst av cirka 0,3 meter jord ovan ca 1,2 meter mycket lös silt. Från 1,5 meter djup och till minst 8 meter djup återfinns en medelfast till fast silt med inslag av sandskikt, se Figur 3.

Norr om åkermarken består marken av sand och grusig sand ner till minst 13,5 meter djup, inga djupare sonderingar har utförts, se Figur 3. Fastheten och blockinnehållet stiger norrut och österut från broläget.

### 4.6.2 Hydrologi

Grundvattennivåer har mätts under tiden november – december 2015. Grundvatten har inte påträffats ytligare än 5 meter under markytan, vilket innebär att schakt under grundvattenytan ej erfordras i projektet. Grundvatten kan påträffas ytligare vid stora regnmängder och snösmältning, därför bör kontinuerliga avläsningar utföras minst fram till våren 2016.



Figur 3 Planvy med översiktliga jordartsförhållanden

## 5 Den planerade vägens lokalisering och utformning med motiv

### 5.1 Val av lokalisering

I projektet ingår att ansluta befintlig gång- och cykelväg längs väg 503 till Tingsholmsvägen och ny bro över E4. Passager ska finnas för att gång- och cykeltrafikanter ska kunna korsa vägen på ett trafiksäkert sätt. Behov av belysning finns längs gång- och cykelvägen.

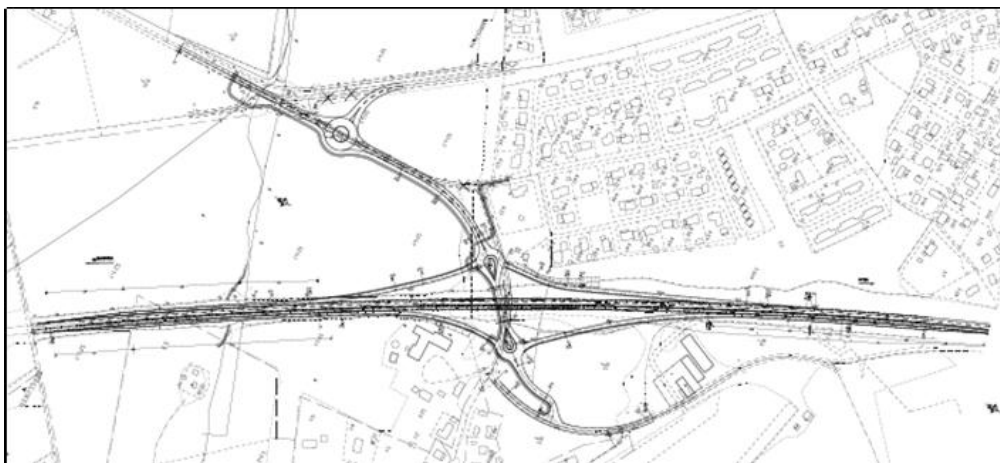
I tidigare vägutredning beslutades att vägplan för alternativ nord ska upprättas. Alternativ nord innebär att ny trafikplats anläggs vid befintlig lokal bro.

I projekteringen har olika placeringar och bronns vinkel över befintlig E4 studerats. Hänsyn har tagits till boendes närhet så att minsta möjliga påverkan ska ske.

De alternativ som studerats är korsning av klöverblad, se Figur 4, och av typ ruter med droppformade korsningar, se Figur 5. Två olika brotyper har funnits med i förslagen, en av typ snedbening med lutande mellanstöd.



Figur 4 Förslag av Klöverbladsalternativ



Figur 5 Förslag av Rutertypsalternativ

Ruterutformningen får mindre påverkan på landskapsbilden i det öppna odlingslandskapet än klöverbladsutformningen. Trafikplatsen med rutertyp tar inte lika stor del mark i anspråk som klöverbladsutformningen och på- och avfarter fragmenterar inte odlingslandskapet i lika hög utsträckning. Ruterbladsutformningen får däremot en större påverkan mot befintliga boendemiljöer i E4:ans närhet. Ruterutformningen innebär ett mindre intrång i skogsmarken, främst för ny påfart och ny avfart vid E4 norr om trafikplatsen.

Med hänsyn till detta togs beslutet att välja ruteralternativet.

I projekteringen av anslutningen mellan E4 och väg 503 har olika alternativ studerats. Förutom cirkulationsplats studerades även alternativet 3-vägs korsning för att ansluta nya Tingsholmsvägen till väg 503. Väg 503 är trafikerad med många utfarter som ansluter till denna vilket gör att bussar lätt kan bli stående en längre tid i rusningstrafik med långa köer och väntetider som följd. För att förbättra framkomligheten, få ett bättre trafikflöde och för att höja trafiksäkerheten i området beslutades att bygga en cirkulationsplats.

## 5.2 Val av utformning

Utformningen av trafikplatsen samt anslutande vägar följer Trafikverkets krav för vägar och gators utformning (VGU). Vägbredd och hastighet har dimensionerats utefter befintlig vägs trafikmängd.

Ny bro över E4 placeras i ungefär samma läge som befintlig bro, cirka 1,3 km söder om befintlig trafikplats vid Bergsviken. Befintlig bro måste därför rivas före byggandet av ny bro. Innan befintlig bro rivs byggs ramperna till trafikplatsen för att användas som omledningsväg av E4:ans trafik under byggtiden. Den nya bron anläggs i 78 graders vinkel mot E4. Det kommer finnas två korsningar med dropprefuger i anslutning mot ny bro där ramperna ansluter, se Figur 6.

Den belagda vägbredden på E4 är 13,25 meter och ramperna på trafikplatsen kommer ha en belagd vägbredd på 6 meter. Tingsholmsvägen kommer få en ny anslutning på östra sidan om den nya bron över E4. Den kommer även profiljusteras och anpassas mot anslutningen till Storforsvägen.

E4 kommer att profiljusteras för att ta bort svackan under den befintliga bron.

Ny cirkulationsplats anläggs längs väg 503 mot Bergsviken där nya Tingsholmsvägen över E4 ansluter till cirkulationsplatsen. Läget på cirkulationsplatsen är styrt av den nya vägens lutning i profil.

Referenshastigheten 60 km/h på nya bron och på ramperna till/från E4. På E4 ändras inte hastigheten.

För detaljerade beskrivningar av välgångar se plankartor, illustrationskartor samt övriga handlingar i vägplanen.

### 5.2.1 Typsektion

Vägbredden för den nya vägen mellan cirkulationsplatsen och trafikplatsen blir 8 meter, vardera körfält blir 3,5 meter brett med 0,5 meter vägren, inklusive en stödremsa på 0,25 meter, se Tabell 1 Typsektioner. Förlängningen av vägen öster om bron kommer ha samma vägbredd. Vägbredden för ramperna blir 6 meter där vardera körfält blir 4 meter brett och 1 meter vägren med stödremsa på 0,25 meter.



Figur 6 Översiktskarta



Tabell 1 Typsektioner

Beteckning	Minsta horisontalradie	Minsta konkava vertikalradie (meter)	Minsta konvexa vertikalradie (meter)	Största lutning längsled (%)
Väg 503	160	- 5 000	2000	2,45
Ramper 1-4	150	-1000	1000	7,06

Typsektion för föreslagen utformning av ny vägsträcka redovisas i ritning typsektioner 1 01 T 04 01.

Vägslänterna anpassas så att vägräcken kan undvikas i största möjligaste mån och markintrånget minimeras. Vägens innerslänter är projekterade med en lutning på 1:3 och bakslänterna är projekterade med en generell lutning på 1:2.

Skyddszonens storlek beror på vägens referenshastighet, bankhöjd, om det är raksträcka eller inner/ytterkurva och radien på en eventuell kurva. Med säkerhetszon menas det område utanför stödremsan vid sidan om vägbanan som ska vara fritt från fysiska hinder i form av fasta oeftergivliga föremål högre än 0,1 meter ovan marknivå. Se även ritning typsektion 1 01 T 04 01.

### 5.2.2 Plan- och profilstandard

Plan- och profilstandarderna är vald utifrån referenshastigheten, se Tabell 2 Plan- och profilstandard.

En profiljustering på cirka 170 meter av väg E4 vid det befintliga broläget görs för att justera bort svackan som i dagsläget finns för att fri höjd ska kunna hållas under den befintliga bron.

Tabell 2 Plan- och profilstandard

Beteckning	Sträcka	Referenshastighet km/tim	Vägbana inkl. vägren	Stödremsa	Sidoområde
Väg 503	Km 0/000-0/720	60	8,0 meter	0,25 meter	Innerslánt 1:3, Ytterslánt 1:2
Ramper 1-4	Ramper 1-4	60	6 meter	0,25 meter	Innerslánt 1:3, Ytterslánt 1:2

### 5.2.3 Broar och byggnadsverk

Den nya bron i trafikplatsen blir av typen snedbening, med lutande mellanstöd, anläggs med cirka 78 graders vinkel mot E4 och blir cirka 56 meter lång. Bron utformas med fri brobredd 11,1 meter och en teoretisk spännvidd på 36 meter.

Se även ritning 1 41 K 20 01.

En gång- och cykelport kommer att anläggas under väg 503, vid sektion 0/360 efter väg 503. Porten utformas med fri bredd 4 meter och fri höjd 3 meter för gång- och cykelvägen. Se även ritning 1 42 K 20 01.

För mer detaljerad beskrivning se Tekniskt PM Bro.

#### **5.2.4 Korsningar och anslutningar**

De befintliga vägarna som ansluter till väg 503 justeras och anpassas till höjden på färdig väg.

#### **5.2.5 Kollektivtrafik**

Inga särskilda åtgärder planeras för kollektivtrafiken.

#### **5.2.6 Gång- och cykeltrafik**

Gång- och cykeltrafiken ska separeras från fordonstrafiken på nya bron med kantsten, övrig sträcka ska gång- och cykeltrafiken vara friliggande. Hastigheten för cykeltrafiken dimensioneras till 30 km/h och gång- och cykelvägens belagda bredd är 3 meter med 0,25 meter kantremsa. Behov av vägbelysning finns vid av- och påfartsramper samt längs med gång- och cykelväg.

För gång- och cykelvägen finns det behov av fem passager. På väg 503 finns två passager i plan, en anläggs söder om den nya cirkulationsplatsen i sektion 0/080. Den andra är belägen norr om cirkulationsplatsen där befintlig passage är idag. Bägge passagerna kommer förses med säkerhetshöjande åtgärder. En passage anläggs över påfarten mot E4, väster om bron och en över avfarten från E4:an, öster om bron. Gång- och cykelvägen passerar här två ramper vilket bedöms som en trafiksäkerhetsrisk då det är en ovanligare situation där uppmärksamheten behöver riktas i rätt körriktning och det faktum att uppmärksamheten krävs en gång mer då ramperna passeras på var sida om E4. En planskild gång- och cykelport kommer anläggas på Tingsholmsvägen väster om E4 med en fri öppning på 4 meter och en fri höjd på mer än 3 meter.

Se plan- och profilritningar.

### **5.3 Övriga väganordningar**

#### **5.3.1 Beläggning**

Ny beläggningskonstruktion kommer att utföras.

#### **5.3.2 Belysning**

Befintliga belysningsstolpar raseras och ny belysning projekteras enligt VGU och andra krav. Gång- och cykelporten förses med belysning. Bron över E4 förses med effektbelysning.

#### **5.3.3 Driftvändplatser**

Ej aktuellt för denna vägplan.

#### **5.3.4 Parkerings- och uppställningsytor**

Ej aktuellt för denna vägplan.

#### **5.3.5 Räcken**

Vägräcken sätts vid behov, t. ex. vid branta och/eller höga slanter, trummor och oeftergivliga föremål inom säkerhetszonen. I denna vägplan kommer räcken uppföras vid broar, portar och ramper enligt krav från VGU. Även förhöjda räcken vid gång- och cykelbanan på bron över väg E4.

I första hand föreslås räcken med kapacitetsklass N2 av typ balkräcken. När det föreligger hög risk vid avkörning, vid t.ex. broar, högspänningsledningar och raviner väljs räcken med kapacitetsklass minst H2.

### **5.3.6 Skyltar och signaler**

Befintliga skyltar som påverkas av projektet flyttas och byts ut vid behov.

### **5.3.7 Vägmarkeringar**

Vägmarkering utförs med mitt- och kantlinjer längs hela sträckan.

## **5.4 Andra åtgärder och anordningar**

### **5.4.1 Enskilda anslutnings- och parallellvägar**

Enskilda anslutningar mot väg 503 anpassas till den nya vägens plan och profil. Förändringar av anslutningar illustreras på illustrationsritning 1 01 T 05 01 och ger berörda fastigheter en säker möjlighet att ansluta till allmän väg. Formalia kring hantering av enskilda vägar redovisas i kapitel 9.1.5.

Om spärrning av utfart blir aktuell fattas ett särskilt beslut om spärrning av väghållningsmyndigheten enligt 40 § Väglagen.

### **5.4.2 Jord- och luftledningar**

Längs sträckan finns el- och optoledningar i mark och luft inom vägområdet. Övriga ledningar i luft så som kraftledningen som passerar inom området föreslås flyttas eller ändras till markförlagd ledning.

Flyttningar eller kompletteringar av ledningar kan komma att behövas. Ledningar som ligger inom det befintliga vägområdet är ledningsägarens ansvar.

Vatten- och avloppsledningar finns i vägområdet. Flyttningar och kompletteringar av VA-ledningar kan komma att behövas. Omläggning och flytt av befintliga vatten- och avloppsledningar sker i entreprenadskedet och i samråd med ledningsägaren Pireva. Detta samordnas med aktuell entreprenad.

### **5.4.3 Kompensationsåtgärder**

Krav på kompensation får enligt miljöbalken ställas i samband med bland annat provningar om tillstånd och dispens. Inga kompensationsåtgärder har föreslagits för aktuell vägplan.

### **5.4.4 Gestaltning**

Enligt väglagen ska en estetisk utformning eftersträvas vid väghållning. Lagen säger också att hänsyn ska tas till stads- och landskapsbilden samt natur- och kulturvärden.

Ett gestaltungsprogram med landskapsanalys har tagits fram och programmet kommer att finnas med som stöd under kommande skeden.

För mer detaljerad beskrivning se Miljöbeskrivning och gestaltungsprogram.

## **5.5 Skyddsåtgärder och försiktighetsmått som redovisas på plankarta och fastställs**

Bullerskyddsplank ska utformas så att det samstämmer med omgivande landskap och bebyggelse. Ett rött träplank föreslås eftersom det aktuella planket är beläget intill ett villaområde.

Befintligt viltstängsel kommer att anpassas till den nya vägens utformning.

Se plankartor.

## 6 Effekter och konsekvenser av projektet

### 6.1 Trafik och användargrupper

De föreslagna åtgärderna i vägplanen medför förbättrade körförhållanden och tillgänglighet för boende på bägge sidor om E4. Trafiksäkerheten för en trafikplats är generellt mycket god i jämförelse med övriga korsningstyper.

Genom anläggande av trafikplatsen med tillhörande ramper samt cirkulationsplats och droppformade refuger kommer trafikflödet förbättras, köbildning minska och framkomligheten öka. Tillgängligheten för fordonstrafiken förbättras framförallt för trafikanter med start/målpunkt Hortlax med omnejd då dessa inte nödvändigtvis måste passera genom Bergsviken. Standarden på ny anslutning till E4 gör att även sydöstra delen av Bergsviken kommer att få en ökad tillgänglighet. I och med att trafik därigenom försvinner från genomfarten genom Bergsviken ökar också tillgängligheten för de trafikanter som fortsatt väljer att färdas mot väg 373 och trafikplats Bergsviken på den nuvarande genomfarten.

Den nya vägen mellan trafikplatsen och cirkulationen kommer att få högre trafikflöden med fordonstrafik samt fler korsningspunkter, vilket ökar barriäreffekten för oskyddade trafikanter. Detta avhjälps dock genom gång- och cykelbanan som minskar barriäreffekten för detta trafikantslag. Gång- och cykeltrafiken kommer att separeras från fordonstrafiken. Vissa passager kommer att ha förbipasserande fordonstrafik, som kommer in från väg E4, där det finns risk att fordonen håller en hög hastighet varför utformning av passagerarna är avgörande för trafiksäkerheten.

Framkomligheten i trafiksystemet för Bergsviken/Hortlax med omnejd ökar betydligt i och med en ny anslutning till E4. För E4:an i sig blir det framförallt en ökning av framkomligheten i trafikplats Bergsviken då uppemot 3 800 fordon kommer att fördelas till den nya anslutningen och därigenom inte använda sig av på- och avfartsramperna i den befintliga trafikplatsen. Den huvudsakliga trafikströmmen om cirka 3 500-4 000 fordon kommer att nyttja trafikplatsen via ramperna i norrgående riktning mellan Bergsviken/ Hortlaxvägen och Piteå. På ramperna i södergående riktning kommer cirka 150 fordon att åka. Framkomligheten i korsningen 503 och 373 ökar också av samma anledning.

Passage för skoterleden är i dagsläget under utredning och kommer att hantearas i kommande skede.

Vägens sidoområden kommer att trafiksäkras. Detta innebär att branta slänter görs flackare och att oeftergivliga föremål (träd, trumändar t.ex.) inom säkerhetszonen, 10 m från väggkant, tas bort. Där dessa åtgärder inte är lämpliga eller möjliga ersätts de av sidoräcke.

Mellan åren 2004 och 2014 har 10 polisrapporterade olyckor inträffat på väg 503 i Bergsviken. De huvudsakliga olyckstyperna är korsnings- och avsvängningsolyckor.

### 6.2 Lokalsamhälle och regional utveckling

De planerade åtgärderna bedöms inte stå i konflikt med aktuella översiktsplaner eller byggnadsplan för del av Bergsviken (68 meter. fl.).

### 6.3 Miljö och hälsa

För trafikanten på E4 kommer trafikplatsen att utgöra ett tydligt landmärke längs vägsträckan. I området finns redan idag en bro över väg E4 med anslutningsvägar. Anläggningen bedöms sammantaget medföra ett begränsat ingrepp i närmiljön och innebär en liten försämring av landskapsbilden för de närboende.

Det finns inga kulturmiljöer av riksintresse eller kända fornlämningar som direkt berörs av en ny trafikplats. Anläggande av ny trafikplats innebär dock förändringar av kulturmiljöns karaktär och historiska dimension.

På grund av avståndet till Lugnsbäckens mynning mot fjärden bedöms inga konsekvenser uppkomma på fågellivet eller den sumpskog som finns i området.

Inga fastigheter längs väg E4 utsätts idag för bullerstörningar över riktvärden i befintlig miljö. I bullerscenariot för nollalternativet (prognosår 2035) ligger en prognosticerad trafikökning på vägnätet utan att ombyggnad sker, vilket medför ökat buller för samtliga fastigheter närmast E4, men också ökat buller för boende längs väg 503. En bullerberäkning har utförts inom ramen för projektet. Bullerberäkningens metodik och utfall redovisas i miljöbeskrivningen. Beräkningar av bullernivåer efter att bullerplank anlagts innebär att riktvärden för buller, väsentlig ombyggnad, kommer att klaras för samtliga fastigheter i vägplanområdets närhet. Inga riktvärden för bebyggelse i befintlig miljö kommer att överskridas. Konsekvenserna avseende buller bedöms bli små jämfört med nollalternativet.

Konsekvenserna avseende naturresurser bedöms sammantaget bli små. Även om projektet inte uppnår massbalans rör det sig om för ett vägprojekt mindre mängder material som måste forslas bort eller tillföras. Inga förorenade eller sulfidhaltiga massor har påträffats.

#### Om strandskydd; biotopskydd och 12:6-samråd

I och med det trumbyte som sker i Lugnsbäcken förbättras förutsättningarna för förekommande vattenlevande organismer och möjliggör uppvandring av vårlekande fisk ytterligare en sträcka. Konsekvenserna bedöms på lång sikt bli positiva även om den nya trumman är längre än befintlig.

Sammantaget bedöms konsekvenserna för naturmiljön bli små och i vissa delar positiva.

Lugnsbäcken omfattas inte av bestämmelser om strandskydd enligt Länsstyrelsens avgränsningsbeslut från 1975. Den omfattas däremot av bestämmelser om generellt biotopskydd i egenskap av öppet vatten i odlingslandskap. Som en följd av att vägen breddas för att möjliggöra anslutning av ramp kommer ytterligare ca 10 meter av bäcken att kulverteras. I samband med trumbytet och eventuell rensning kommer Lugnsbäcken tillfälligt att påverkas genom grumling, men den kommer fortsatt att på samma sätt som idag utgöra öppet vatten i odlingslandskap utanför vägområdet. Genom att styra arbetet i tid till perioder med låg vattenföring och undvika arbete under perioden april – juni bedöms konsekvenserna av grumling bli små.

Ett öppet dike söder om Lugnsbäcken och en allé i planområdets södra del omfattas också av bestämmelser om generellt biotopskydd.

Samråd enligt miljöbalken 12:6 för väsentlig ändring av naturmiljön behöver inte göras för åtgärder inom vägområde som fastställs.

#### **6.4 Indirekta och samverkande effekter och konsekvenser**

Inga indirekta eller samverkande effekter och konsekvenser bedöms uppstå.

#### **6.5 Påverkan under byggnadstiden**

De petroleumprodukter som används till de arbetsmaskiner som används kan medföra skada på mark och vatten. Miljökrav för att förebygga bland annat detta ställs vid Trafikverkets upphandling. Trafikverket ställer generella miljökrav för entreprenad enligt TDOK 2012:93. Kraven behandlar bland annat systematiskt miljöarbete och rutiner, emissioner till luft och kemikalieanvändning inklusive drivmedelshantering.

Trafikverket ställer krav på att entreprenören ska ha beredskap för nödläges-situationer. Det ska finnas tillgång till absorptionsmedel i arbetsfordon. Även oljelänsar ska finnas tillgängliga vid samtliga vattenarbeten.

Om olja, oljeskimmer eller andra typer av föroreningar påträffas ska arbetena omedelbart stoppas och tillsynsmyndigheten kontaktas.

Fordon som används ska ha miljöanpassad hydraulolja och slangbrottsventil.

Entreprenören ska upprätta en miljöplan som redovisar hur de kommer att bedriva miljöarbetet under hela byggtiden.

Riktlinjer i Trafikverkets miljöpolicy ska följas i hanteringen av massor, miljöfarliga ämnen och miljöfarligt avfall samt vid transporter av dessa.

Byggplatsen ska organiseras så att vegetation och vattendrag utanför arbetsområdet skyddas. Vid arbetsplatsens etablering ska upplagsplatser, uppställningsplats för maskiner och övriga anordningar göras med hänsyn till boende, förekommande natur- och kulturvärden samt landskapsbilden så att skadorna på natur- och boendemiljö minimeras.

Efter arbetenas avslutande ska eventuella skadade områden utanför arbetsplanelområdet återställas till ursprunglig naturtyp. Tillvaratagande av avbaningsmassor i skogsmark och åker ska ske för användande av släntbeklädning. På detta sätt mildras effekterna av intrånget i naturmiljön och landskapsbilden.

Utsättning av och eventuella skyddsåtgärder för befintliga ledningar ska finnas vid byggandet i luft och mark.

Trumåtgärd ska utföras i enlighet med vad som uppges i anmälan om vattenverksamhet. Eventuella villkor från tillsynsmyndigheten ska följas.

Påverkan beskrivs ytterligare i miljöbeskrivningen.

## 7 Samlad bedömning

### 7.1 Samlad miljöbedömning

Miljömålen som främst berörs av denna vägplan är:

Ett rikt odlingslandskap, God bebyggd miljö och Levande sjöar och vattendrag.

Målet ett rikt odlingslandskap påverkas genom att idag brukad mark tas i anspråk för vägändamål. Möjligheten att fortsatt bedriva jordbruk på platsen bedöms kvarstå. I projektet har hänsyn tagits till pågående jordbruk. Markanspråket har minimerats och anpassningar i utformning av trafikplatsens ramper har skett i syfte att möjliggöra fortsatt nyttjande av mark och byggnader.

Målet god bebyggd miljö påverkas i huvudsak positivt. Föreslagna åtgärder bidrar till förbättrade möjligheter att på ett säkert sätt röra sig inne i näraliggande samhällen, både genom omfördelning av trafik och genom anläggande av separata gång- och cykelvägar. Genom åtgärder för minskat buller i anslutning till ny trafikplats bedöms vägplanen inte bidra negativt till bullerstörningar i näraliggande boendemiljöer och inne i samhället kommer trafikbullret att minska.

I och med att hänsyn tas till förekommande natur- och kulturvärden, landskapsbilden och friluftslivet bedöms områdets värde för vardagsmiljö och upplevelser inte påverkas negativt.

Målet Levande sjöar och vattendrag påverkas i huvudsak positivt genom att ett vandringshinder i Lugnsbäcken elimineras.

### 7.2 Måluppfyllelse avseende projektmål

Planerad anläggning av ny trafikplats bedöms uppfylla målet att öka trafiksäkerheten, förbättra vägstandarden och framkomligheten samt ge trafikantupplevelser i form av estetiskt tilltalande landskapsutblickar och landmärken.

### 7.3 Överensstämmelse med transportpolitiska mål

Regeringens övergripande mål för transportpolitiken kommer att säkerställas i projektet då det medverkar till att effektiva transporter för människor och gods skapas på ett sätt som är samhällsekonomiskt effektivt och långsiktigt hållbart.

### 7.4 Överensstämmelse med miljökvalitetsmål

Genom att anlägga trafikplats Hortlax kommer berörda samhällen att delvis avlastas från genomfartstrafik. Genom kompletterande investeringar i gång- och cykelvägnätet samt genom anläggande av cirkulationsplats på väg 503 tillskapas bättre flöden i trafiken och en säkrare trafikmiljö för oskyddade trafikanter.

Genom anpassning av utformning mm tas hänsyn till områdets förutsättningar avseende gestaltungsfrågor. I projektet kommer ett vandringshinder i Lugnsbäcken att åtgärdas.

## 8 Överensstämmelse med miljöbalkens allmänna hänsynsregler, miljö kvalitetsnormer och bestämmelser om hushållning med mark och vattenområden

I miljöbalkens andra kapitel finns ett antal allmänna hänsynsregler som ger uttryck för olika principer som är hörnstenar i strävan mot en ekologiskt hållbar samhällsutveckling. Det är enligt 1 § (bevisbörderegeln) verksamhetsutövarens ansvar att visa att de allmänna hänsynsreglerna följs.

I detta projekt har hänsynsreglerna beaktats genom att Trafikverkets planeringsprocess följts och olika alternativ har bedömts ur miljösynpunkt.

De allmänna hänsynsreglerna beskrivs ytterligare i miljöbeskrivningen.



## 9 Markanspråk och pågående markanvändning

Vid ombyggnationen tas i huvudsak skogs- och jordbruksmark i anspråk för nytt vägområde. Det nya vägområdet med vägrätt för allmän väg enligt denna arbetsplan omfattar cirka 52 000 m<sup>2</sup>.

### 9.1 Vägområde för allmän väg

Vägområdet för allmän väg i vägplanen omfattar förutom själva vägen utrymme för de väganordningar som redovisas i kapitel 5. Dessutom ingår i vägområdet en kantremsa på båda sidor om vägen som är 2 meter i skog, vid tomtmark är det 0 meter och vid åkermark 0,5 meter.

Kantremsan behövs för att underlätta framtida drift och underhåll av vägen. Den ger utrymme åt bortplogad snö och minskar risken att trädrötter växer in i vägkroppen och skadar den. I skogsmark bidrar kantremsan också till bättre säkerhet då sikten gynnas. Dessutom torkar vägytan snabbare och mindre löv, barr och grenar hamnar på den.

I vägområdet ingår även det utrymme som krävs för vägens säkerhetszon. Med säkerhetszon menas det område utanför stödremsan vid sidan om vägbanan som ska vara fritt från fysiska hinder i form av fasta oeftergivliga föremål. I det fall säkerhetszonen är bredare än utrymmet för vägen med dess väganordningar samt kantremsa går vägplanens vägområdesgräns vid gränsen för säkerhetszonen och ingen extra kantremsa läggs till.

På plankartorna framgår nytt vägområde. Det är detta tillkommande vägområde som är angivet i fastighetsförteckningens arealberäkning, det vill säga det som ligger utanför det befintliga vägområdet för allmän väg.

Nytt vägområde för allmän väg enligt denna vägplan omfattar cirka 45 100 m<sup>2</sup>.

#### 9.1.1 Vägområde för allmän väg med vägrätt

Vägrätt uppkommer genom att väghållaren tar i anspråk mark eller annat utrymme för väg med stöd av en upprättad och 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 myndigheten tillgodogöra sig jord- och bergmassor och andra tillgångar som kan utvinnas ur marken eller utrymmet. Vägrätten upphör när vägen dras in.

Byggandet av vägen kan starta när väghållaren har fått vägrätt, även om man inte har träffat någon ekonomisk uppgörelse för intrång och annan skada. Värdepunkten för intrånget är den dag då marken togs i anspråk. Den slutliga ersättningen räknas upp från dagen för ianspråkstagandet med ränta och index tills ersättningen betalas. Eventuella tvister om ersättningen avgörs i domstol.

Denna vägplan berör cirka 42 500 m<sup>2</sup> utanför detaljplanelagt område.

#### 9.1.2 Vägområde inom detaljplan

Denna vägplan berör cirka 2 600 m<sup>2</sup> i detaljplanelagt område. Vägplanen bedöms inte strida mot intentionen i översiktsplanen.

### **9.1.3 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, endast rätt att justera diken, rensa in- och utloppsdiken. I övrigt får markägaren använda marken så länge som denna användning inte medför negativ påverkan på vägens eller väganordningens utformning eller funktion.

I vägplanen redovisas områden med inskränkt vägrätt som omfattar totalt cirka 2 000 m<sup>2</sup>.

Följande fastigheter berörs av inskränkt vägrätt:

- Piteå Hortlax S:3
- Piteå Bergsviken 52:1

### **9.1.4 Område med tillfällig nyttjanderätt**

I vägplanen föreslås att cirka 4 900 m<sup>2</sup> mark tas i anspråk med tillfällig nyttjanderätt. Dessa områden har markerats på plankartor. Området/områdena kommer att användas som etableringsytor, byggväg och informationstavlor. Nyttjanderätten ska gälla under byggnadstiden till och med godkänd slutbesiktning av projektet i sin helhet. Marken kommer att återställas innan den återlämnas.

Följande fastigheter berörs av tillfällig nyttjanderätt:

- Piteå Bergsviken 10:5

### **9.1.5 Område för enskild väg**

Enskilda vägar ingår inte i fastställelsebeslutet för vägplanen utan hanteras i en särskild lantmäteriförrättning där det slutliga läget bestäms. Väghållaren söker och står för kostnader för förrättning enligt anläggningslagen. Ersättningsfrågorna hanteras i enlighet med 58-60 samt 66 §§ Väglagen.

Förslag till ändring av enskilda vägar illustreras på illustrationskartor.

### **9.1.6 Förändring av allmän väg**

Vägförslaget innebär att den del av väg 503 som inte sammanfaller med ny dragning rivs och återställs. Marken, som ligger inom det befintliga vägområdet, behålls till förmån för gång- och cykelvägen.

## 10 Fortsatt arbete

### *Kommande prövningar*

Under vägplanens framtagande har följande behov av tillstånd och dylikt identifierats. Ytterligare tillstånd/anmälningar etc. kan komma att identifieras i senare skeden.

En anmälan om vattenverksamhet kommer att upprättas för trumbyte i Lugnsbäcken.

Täkter och uppläggning av massor samt eventuella andra följdverksamheter av projektet kan kräva anmälan eller samråd enligt miljöbalken. Detta sköts av entreprenören.

Om någon misstänkt fornlämning påträffas i byggskedet ska arbetet omedelbart avbrytas och beställaren kontaktas. Anmälan ska göras till länsstyrelsens kulturmiljöenhet.

Om förorenade massor påträffas ska de anmälas till tillsynsmyndigheten enligt 10 kap 11 § Miljöbalken.

# 11 Genomförande och finansiering

## 11.1 Formell hantering

Denna vägplan kommer att hållas tillgänglig för granskning och genomgå fastställelseprövning. Under granskningstiden kan berörda sakägare och övriga lämna synpunkter på planen. De synpunkter som kommer in sammanställs och kommenteras i ett utlåtande som upprättas när granskningstiden är slut.

De inkomna synpunkterna kan föranleda att väghållningsmyndigheten reviderar vägplanen. De sakägare som berörs av revideringen kommer då att kontaktas och får ta del av ändringen. Är revideringen omfattande kan ny granskning behöva göras.

Vägplanen och utlåtandet översänds till Länsstyrelsen som yttrar sig över vägplanen. Därefter begärs fastställelse av vägplanen.

De som har lämnat synpunkter på vägplanen ges möjlighet att ta del av de handlingar som har tillkommit efter granskningstiden, bland annat utlåtandet. Efter denna så kallade "kommunikation" kan beslut tas att fastställa vägplanen, om den kan godtas och uppfyller de krav som finns i lagstiftningen.

När beslut att fastställa vägplanen tas kommer beslutet att kungöras. Beslutet kan överklagas till regeringen. Vägplanen vinner laga kraft om ingen överklagar fastställelsebeslutet inom tiden för överklagande.

Om beslutet överklagas prövas överklagandet av regeringen.

Hur vägplaner ska granskas och fastställas regleras i 17–19 §§ Väglagen och 15–27 §§ Vägförordningen.

### 11.1.1 Fastställelsebeslutets omfattning

Fastställelsebeslutet omfattar det som redovisas på plankartorna samt de villkor som tas upp i beslutet.

### 11.1.2 Rättsverkningar av fastställelsebeslutet

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.
- Väghållaren erhåller också en tidsbegränsad nyttjanderätt (tillfällig nyttjanderätt) till mark eller utrymme i samband med byggandet av vägen för t. ex. tillfälliga upplagsplatser. För den mark eller utrymme som tas i anspråk erhåller berörda fastighetsägare ersättning.
- Vad som utgör allmän väg och väganordning läggs fast.

### 11.1.3 Ändring av väghållningsansvar

Förändrat väghållningsansvar uppkommer exempelvis när statliga vägar blir en kommunal väg eller tvärtom. Förändrat väghållningsansvar redovisas på plankartor.

## **11.2 Genomförande**

Trafikverket har ansvar för såväl planeringen som genomförandet och handläggandet av marklösenfrågor, detaljprojektering och byggande, inklusive upphandling av olika konsulter och entreprenörer.

Formell handläggning av vägplanen kommer att ske under 2016. Under förutsättning att vägplanen vinner laga kraft är byggnationen planerad att starta tidigast år 2017.

### **11.2.1 Fastighetsrättsliga frågor**

När vägplanen vunnit laga kraft ger den vägbyggaren rätt att ta mark i anspråk med vägrätt enligt 30 § Väglagen (1971:948).

Mark i närheten av vägen, som har avsatts för tillfälliga behov i samband med byggandet av vägen, får tas i anspråk med tillfällig nyttjanderätt enligt 35 § samma lag.

Markanspråk redovisas på plankartorna. Fastighetsägare och arealer redovisas i fastighetsförteckningen.

### **11.2.2 Dispenser och tillstånd**

En anmälan om vattenverksamhet kommer att upprättas för trumbyte i Lugnsbäcken.

Täkter och uppläggning av massor samt eventuella andra följdverksamheter av projektet kan kräva anmälan eller samråd enligt miljöbalken. Detta sköts av entreprenören.

Om någon misstänkt fornlämning påträffas i byggskedet ska arbetet omedelbart avbrytas och beställaren kontaktas. Anmälan ska göras till länsstyrelsens kulturmiljöenhet.

Om förorenade massor påträffas ska de anmälas till tillsynsmyndigheten enligt 10 kap 11 § Miljöbalken.

Trafikverket har fått beviljat av Piteå kommun att bullerplank, som fastställs i vägplanen, kan fräntas kravet på bygglov.

### **11.2.3 Finansiering**

Projektet finansieras genom Trafikverkets nationella plan.

Den kalkylerade totalkostnaden för detta vägprojekt uppgår till cirka 66,8 Mkr enligt 2015 års prisnivå.

I totalkostnadsprognosen ingår förutom bedömd entreprenadkostnad även kostnader för projektadministration, utredning och projektering, byggledning samt risker och osäkerheter.

## 12 Underlagsmaterial och källor

### 12.1 Tryckta referenser

Trafikverkets publikation 2015:086. Krav för Vägars och gators utformning, version 2, Publikation 2015:086

Trafikverkets publikation 2015:089 Råd för Vägars och gators utformning, version 2, Publikation 2015:087 inklusive Vägmärken del 1, Publikation 2015:088 och Vägmärken del 2.

Trafikverkets publikation 2015:090 Vägars och gators utformning, version 2, Begrepp och grundvärden.

TRVÖK; 2012. Trafikverkets övergripande krav för fysisk planläggning av vägar och järnvägar. TDOK 2012:1151.





**TRAFIKVERKET**

Trafikverket, Sundsbacken 2-4, 972 42 Luleå.  
Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 0243-750 90

[www.trafikverket.se](http://www.trafikverket.se)