

Samrådsredogörelse

E4 Parallellväg Öjebyn-Norrjärden

Piteå kommun, Norrbottens län

Vägplan 2021-10-25

Uppdragsnummer: 166166



Trafikverket

Postadress: Trafikverket, Box 809, 971 25 Luleå

E-post: trafikverket@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921

Dokumenttitel: Samrådsredogörelse

Författare: Carina Seppelin och Jesper Lundberg, Sweco

Dokumentdatum: 2021-10-25

Ärendenummer: TRV 2019/136415

Uppdragsnummer: 166166

Kontaktperson: Åsa Renström, Trafikverket

Bilder: Trafikverket och Sweco, där inget annat anges

Innehåll

1. Sammanfattning	4
2. Samrådsrets	5
3. Samråd	5
3.1. Samråd av samrådsunderlag inför länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan	5
3.1.1. Samråd med berörd länsstyrelse	5
3.1.2. Samråd med berörd kommun.....	5
3.1.3. Samråd med de enskilda som kan bli särskilt berörda	7
3.1.4. Samråd med övriga berörda myndigheter och organisationer	7
3.2. Tidigare samråd vid utformning av planförslaget, gång- och cykelväg	7
3.2.1. Samråd med berörd länsstyrelse	7
3.2.2. Samråd med berörd kommun.....	8
3.2.3. Samråd med allmänheten och de enskilda som kan bli särskilt berörda	9
3.2.4. Samråd med övriga berörda myndigheter och organisationer	10
3.3. Samråd vid utformning av planförslaget, parallellväg	11
3.3.1. Samråd med berörd länsstyrelse	11
3.3.2. Samråd med berörd kommun.....	11
3.3.3. Samråd med allmänheten och de enskilda som kan bli särskilt berörda	14
3.3.4. Samråd med övriga berörda myndigheter och organisationer	19

I denna samrådsredogörelse sammanställs och sammanfattas hur samrådet bedrivits, vilka synpunkter som kommit in från enskilda, myndigheter och organisationer samt var yttranden, minnesanteckningar och protokoll från samrådet finns i sin helhet. I samrådsredogörelsen visar Trafikverket hur de inkomna synpunkterna beaktats.

Alla inkomna yttranden finns diarieförda hos Trafikverket, under diarienummer TRV 2019/136415. Därunder listas underlag i form av protokoll, minnesanteckningar, tjänsteanteckningar, brev m.m. med datum och diarienummer eller dylikt som gör handlingarna spårbara.

1. Sammanfattning

Samrådet är en möjlighet att ge och få information. Syftet är att fastighetsägare och andra berörda såväl som myndigheter och organisationer kan bidra med sin kunskap om förhållanden som är viktiga att ta hänsyn till i arbetet.

Arbetet med vägplanen har inletts med att Trafikverket har tagit fram ett samrådsunderlag som har använts för inledande samråd med myndigheter och de enskilda som särskilt berörs av projektet. Samrådsunderlaget har skickats ut via brev till kommunen, myndigheter och fastighetsägare längs området för möjlig ny gång- och cykelväg. Samrådsunderlaget har även funnits tillgängligt på Trafikverkets hemsida under perioden 2020-03-03 – 2020-03-20.

Trafikverket har mottagit fem yttranden som berör samrådsunderlaget. Samtliga inkomna yttranden och synpunkter finns sammanställda i samrådsredogörelsen.

Länsstyrelsen i Norrbottens län beslutade 2020-05-13 att de åtgärder som ingår i projektet inte kan antas innebära en betydande miljöpåverkan.

Under arbetet med utformning av planförslaget har samrådshandling, skickats ut via brev till kommunen, myndigheter och fastighetsägare i anslutning till gång- och cykelvägen och har även funnits tillgängligt på Trafikverkets hemsida under perioden 2020-06-26 – 2020-08-09.

Samrådsmöte på orten har erbjudits ägare till fastigheter där mark eller utrymme kan komma att tas i anspråk. Trafikverket har mottagit sex yttranden som berör samrådshandlingen.

Efter genomförda samråd i skede samrådshandling beslutade Trafikverket för att planera för en parallellväg istället för en gång- och cykelväg. Syftet med den ändrade inriktningen är att möjliggöra för vardagspendling med cykel mellan Öjebyn och Norrfjärden och samtidigt avlasta E4 från långsamtgående fordon och därigenom också höja trafiksäkerheten på E4.

Under arbetet med den nya utformningen av planförslaget har samrådshandlingen skickats ut via brev till kommunen, myndigheter och fastigheter i anslutning till parallellvägen och har även funnits tillgänglig på Trafikverkets hemsida under perioden 2021-04-21 – 2021-05-09.

Länsstyrelsen bedömde 2021-05-12 att den förändrade inriktning av vägens funktion inte föranledde ett behov av förnyad prövning av beslut om betydande miljöpåverkan.

Samrådsmöte på orten har erbjudits ägare till fastigheter där mark eller utrymme kan komma att tas i anspråk. Trafikverket har mottagit 17 skriftliga yttranden som berör samrådshandlingen och den nya utformningen med parallellväg.

2. Samrådsrets

Samrådsretsen är de som informeras om att ett samråd ska äga rum. Omfattningen av samrådsretsen varierar mellan olika projekt samt samrådets syfte, karaktär och innehåll. I detta projekt har samrådsretsen identifierats utifrån de sakägare och allmänhet som indirekt eller direkt berörs av projektet. Förutom de fastighetsägare som berörs av markinträang har även de myndigheter som har ett väsentligt intresse i saken medtagits.

I det inledande samrådet inför länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan har samrådsunderlaget skickats till Piteå kommun, myndigheter och organisationer som kan antas bli berörda samt till enskilda som särskilt berörs. Samrådsunderlaget har även funnits tillgängligt på Trafikverkets hemsida under perioden 2020-03-03 – 2020-03-20.

Efter genomfört samråd beslutade länsstyrelsen i Norrbottens län 2020-05-13 att de åtgärder som ingår i projektet inte kan antas innebära en betydande miljöpåverkan.

Ägare till fastigheter där mark eller utrymme kan komma att tas i anspråk har erbjudits samrådsmötet på orten. Även allmänhet och andra intressenter har informerats om samrådet via annons i Piteå tidningen 2020-06-27. Samrådshandlingen har funnits tillgängligt på Trafikverkets hemsida 2020-06-26 – 2020-08-09.

I samband med att Trafikverket fattade beslut om att planera för en parallellväg istället för en gång- och cykelväg genomfördes ett nytt samråd. I detta samråd har samrådshandlingen skickats till länsstyrelsen för svar om nytt beslut om betydande miljöpåverkan behöver fattas, Piteå kommun, myndigheter och organisationer som kan antas bli berörda samt till enskilda som särskilt berörs. Samrådsunderlaget har även funnits tillgängligt på Trafikverkets hemsida från 2021-04-21 – 2021-05-09.

Efter Trafikverkets beslut att planera för en parallellväg istället för en gång- och cykelväg har Trafikverket skickat en förfrågan till länsstyrelsen gällande om den förändring av projektet som skett föranleder behov av Trafikverket att söka ett nytt beslut om betydande miljöpåverkan.

Länsstyrelsen besvarade 2021-05-12 frågan med att förändringen från gång- och cykelväg till parallellväg inte föranleder behov av en förnyad prövning om betydande miljöpåverkan. Länsstyrelsens tidigare beslut 2020-05-13, om att de åtgärder som ingår i projektet inte kan antas innebära en betydande miljöpåverkan, är därmed fortsatt gällande.

3. Samråd

3.1. Samråd av samrådsunderlag inför länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan

3.1.1. Samråd med berörd länsstyrelse

Länsstyrelsen i Norrbottens län önskar lämna eventuella synpunkter i samband med beslutet om betydande miljöpåverkan. Efter inledande samråd sänds samrådsunderlaget med samrådsredogörelsen till länsstyrelsen i Norrbottens län för beslut.

3.1.2. Samråd med berörd kommun

Piteå kommun har följande synpunkter:

Hela-resan-perspektivet

Kommunen önskar ett förtydligande kring hur oskyddade trafikanter ska färdas mellan Norrfjärden och Öjebyn samt hur de som bor på östra sidan om E4 ska ta sig till gång- och cykelvägen. Kommunen undrar även om anslutande gång- och cykelvägar och passager planeras. Kommunen lyfter behovet av att åtgärda väg 374.01 från Trafikplats Boviken till korsningen med Gammelstadsvägen för att öka säkerheten för oskyddade trafikanter.

Förtydligande av kartbilder och olycksstatistik

Kommunen vill att Trafikverket förtydligar kartbild med Gamla riksväg 13 samt att det framgår att fler olyckor än det som finns registrerat i Strada kan ha inträffat.

Utformning och linjedragning av gång- och cykelväg

Kommunen anser att gång- och cykelvägen ska vara tillräckligt bred (minst 3 meter) så att trafikanterna ryms på vägbanan. Bredden ska ta hänsyn till framtiden och att detta är ett pendelstråk där "snabba" cyklar, breda lådcyklar och elcyklar kan komma att färdas. Vidare anser kommunen att linjen där våtmark och drumlin rundas är att föredra. Kommunen påpekar dock att i området med björkskog kan det finnas vitryggig hackspett. Kommunen anser även att det är viktigt med god belysning längs sträckan ur trygghetssynpunkt.

Inventering av vattendrag

Piteå kommun önskar att en inventering utförs av de vattendrag som passeras. Följande frågor bör lyftas i en inventering: Går det upp fisk för lek på våren? Går det att åtgärda de vandringshinder som finns idag? Går det att ge dem ett mer naturligt utseende?

Trafikverkets kommentar

Hela-resan-perspektivet

Oskyddade trafikanter kan använda den befintliga gång- och cykelvägen mellan Norrfjärden och Kopparnäs. Genom Kopparnäs och längs väg 572 kommer de att färdas i blandtrafik. Sedan kan den planerade gång- och cykelvägen användas. Längs väg 374.01 in mot Öjebyn kommer oskyddade trafikanter att färdas i blandtrafik. I detta projekt ingår endast en ny gång- och cykelväg mellan väg 572 och väg 374.01. I dagsläget behöver boende på östra sidan om E4 därför använda befintliga passager för att ta sig till västra sidan om E4. Detta projekt är en del av en successiv utbyggnad av gång- och cykelnätet och vid årliga möten kommer en fortsatt dialog kring detta att ske med kommunen.

Förtydligande av kartbild och olycksstatistik

Förtydliganden enligt kommunens önskemål tas med till nästa leverans i vägplaneskedet.

Utformning och linjedragning av gång- och cykelväg

Gång- och cykelvägens bredd planeras till minst 2,5 meter enligt krav i Vägar och gators utformning. Lämplig bredd på gång- och cykelvägen kommer att utredas vidare i nästa skede. Trafikverket tar även med sig kommunens synpunkt gällande linjedragning och belysning. Detta kommer att utredas ytterligare i nästa skede.

Inventering av vattendrag

Vid genomförd naturvärdesinventering har en översiktlig bedömning av vattendragens status gjorts. Trafikverket förutsätter att vattendragen är fiskförande, men bedömer att de inte är lämpliga livsmiljöer för flodpärlmussla. En truminventering planeras framöver. Nya trummor och broar ska utformas så att vattendragens naturliga funktion bevaras. Trummor i bäckar projekteras enligt Trafikverkets riktlinjer så att tillräcklig kapacitet erhålls och vandringshinder undviks.

3.1.3. Samråd med de enskilda som kan bli särskilt berörda

Samrådsunderlaget har skickats till de enskilda som särskilt berörs av projektet. Inga synpunkter har inkommit till Trafikverket.

3.1.4. Samråd med övriga berörda myndigheter och organisationer

Samråd med ledningsägare

Ett möte med ledningsägare genomfördes 2020-02-26. Projektet presenterades och tidplan gick igenom. Befintliga ledningar i området diskuterades.

PiteEnergi

Eventuell flytt av befintliga ledningar anser PiteEnergi ska bekostas av exploitören. I övrigt har PiteEnergi inget att erinra.

Trafikverkets kommentar

Avtal som reglerar ersättning för omläggning kommer att upprättas mellan Trafikverket och ledningsägare och kommunen enligt gällande regler. Under fortsatt arbete ska samråd föras mellan ledningsägare och Trafikverket.

Sveriges lantbruksuniversitet, SLU

SLU har inget att erinra i frågan.

Swerock AB

Swerock AB har inga synpunkter på samrådsunderlaget.

3.2. Tidigare samråd vid utformning av planförslaget, gång- och cykelväg

3.2.1. Samråd med berörd länsstyrelse

Beslut om betydande miljöpåverkan 2020-05-13

Länsstyrelsen i Norrbottens län har 2020-05-13 beslutat, enligt 15 § väglagen, att de åtgärder som ingår i projektet inte kan antas innebära betydande miljöpåverkan.

Naturvärden kan komma att påverkas men länsstyrelsens bedömning är att gång- och cykelvägen med sin begränsade yta kan anpassas efter omgivningen. Med anpassningar i linjedragningen bedöms också att påverkan på landskapsbilden kan minimeras och i detta sammanhang är en linjedragning runt drumlinen att föredra som inte skär av viktiga strukturella samband i landskapet. Placeringen av gång- och cykelvägen bedöms som helhet kunna anpassas så att den inte skadar några utpekade naturmiljö-, landskaps- eller kulturmiljövärden.

I det fortsatta arbetet med planförslaget inklusive miljöbeskrivningen bör följande beaktas:

Det är av stor vikt att de anpassningar som föreslås inte påverkar landskapsbilden, jordbruksmarken som sådan eller som värde för landskapet samt kulturlandskapet och möjligheten att förstå den historiska dimensionen och sammanhanget.

Länsstyrelsen förespråkar de alternativa dragningar som påverkar jordbruksmarken i så liten omfattning som möjligt. Även om det inte är stora arealer som tas i anspråk av gång- och cykelvägen så är det troligen inte första gången det sker i området alternativt att jordbruksmarken har delats upp i mindre arealer.

Enligt länsstyrelsens mening är det inte bra att blanda åtgärder för att minska utsläpp av växthusgaser och åtgärder för att minska risker orsakade av klimatförändringar då det finns risk för en sammanblandning av åtgärder och därmed åstadkoms en mindre noggrannhet för dessa.

I de kommande handlingarna vill länsstyrelsen poängtera vikten av att redogöra följande:

- Utformning, markanspråk samt påverkan och konsekvenser på naturmiljön bör redovisas noggrant och lämpliga skyddsåtgärder beskrivas.

- Tydligare motiverad bedömning av förutsättningarna för förekomst av flodpärlmussla.

Yttrande samrådshandling

Länsstyrelsen vill påtala att anläggandet av en gång- och cykelväg mellan Norrfjärden och Öjebyn är angeläget för att öka tillgängligheten och trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter samt att möjliggöra en ökad cykelanvändning längs sträckan.

De val som gjorts av lokaliseringen av gång- och cykelvägen vid drumlinen, den sydligare våtmarken samt vid den befintliga allmänna vägen är bästa möjliga enligt länsstyrelsens bedömning. Valen är välmotiverade. Däremot saknas beskrivning av föreslagen placering och utformning på sträckan cirka 0/900 till 1/500 där länsstyrelsen frågar vilka anpassningar som gjorts på sträckan.

Vidare ställer de sig något tveksamma till terrängmodelleringen vid den gamla vägbanken i södra delen av utredningsområdet. Där måste det tydligt motiveras och beskrivas vilka konsekvenser detta medför för landskapet och naturmarken intill.

Beskrivning huruvida biotopskyddade objekt kommer att påverkas eller inte saknas, vilket bör tydliggöras. Länsstyrelsen inkom även med några mindre redaktionella synpunkter.

Trafikverkets kommentar

Trafikverket tar hänsyn till och beaktar det inkomna yttrandet från länsstyrelsen i det fortsatta arbetet med upprättandet av vägplan.

Trafikverket har som huvudlinje att inte ta mer mark i anspråk än nödvändigt. Detta utreds mer i detalj i kommande handlingar och i detaljutformningen. Projekteringsarbetet utförs så att intrång på åkermarken och kulturlandskapet blir så liten som möjligt och ytterligare fragmentering av jordbruksmarken undviks så långt det är möjligt. Exakt sträckning och utformning av gång- och cykelvägen samt påverkan och konsekvenser av åtgärderna på de olika fastigheterna kommer att studeras vidare i det fortsatta arbetet.

Beskrivningen i samrådshandlingen utgår från befintlig kunskap i ett tidigt skede. I granskningshandlingsskedet kommer vägförslaget att vara mer detaljerat utformat. Även konsekvenser och påverkan av arbetet kommer att vara mer utredda.

Trafikverket har för avsikt att anmäla vattenverksamhet för de passager av bäckar som blir aktuella. I anmälan kommer en mer detaljerad beskrivning av förhållandena i vattendraget beskrivas.

3.2.2. Samråd med berörd kommun

Piteå kommun är positiv till att en gång- och cykelväg ska anläggas i kommunen mellan Boviken och Bertnäs under de närmaste åren. Oskyddade trafikanter har inte idag möjlighet att ta sig tryggt och säkert denna sträcka. Den planerade åtgärden innebär ökad möjlighet för gående och cyklister att välja hållbara resealternativ mellan Öjebyn och Norrfjärden.

Åtgärden innebär ingen ökad trafiksäkerhet efter väg 374.01, som förbinder Boviken med centrala delar av Öjebyn där cykelleder finns, eller efter väg 572, som förbinder Bertnäs med centrala delar av Norrfjärden där cykelleder finns. På vägar med hastighetsbegränsningen 80 km/tim respektive 70 km/tim ska gående och cyklister separeras från biltrafik.

I och med en förväntad ökning av oskyddade trafikanter ökar behovet av en separerad gång- och cykelväg på väg 374.01 och väg 572 för att uppnå god tillgänglighet, framkomlighet och trafiksäkerhet mellan Öjebyn och Norrfjärden. För att den nya planerade gång- och cykelvägen ska användas i så stor utsträckning som möjligt, för att uppnå god trafiksäkerhet och att miljö- och klimatmål ska uppnås måste ”hela-resan-perspektivet” tas i beaktning. Piteå kommun saknar plan och beskrivning hur hela resan perspektivet tagits i beaktning, hur projektet tar hänsyn till tidigare framtagen ÅVS och hur Trafikverket ställer sig till åtgärder efter väg 374.01 och väg 572 för att uppfylla god tillgänglighet, framkomlighet och trafiksäkerhet.

Det är stor sannolikhet att många A- och EPA-traktorer kommer använda gång- och cykelvägen som väg vilket kan medföra en osäker trafikmiljö för oskyddade trafikanter. Gående och cyklister förväntar sig inte och ska inte behöva förvänta sig att möta motorfordon på en gång- och cykelväg och därför undrar kommunen om Trafikverket planerar att göra någon åtgärd för att undvika att gång- och cykelvägen används av motorfordon.

För att uppnå god trafiksäkerhet och framkomlighet förespråkar Piteå kommun att även vändskiva/vändplats och mötesplatser efter sträckan beläggs med asfalt.

Trafikverkets kommentar

Trafikverket tar hänsyn till kommunens yttranden i det kommande arbetet. Trafikverket kommer att fortsätta dialogen med kommunen under arbetets gång.

Detta projekt är en del av en successiv utbyggnad av gång- och cykelnätet för att binda samman sträckan mellan Öjebyn och Kopparnäs. Parallellt med detta pågår ett arbete för att se över eventuella åtgärder längs väg 374.01 och väg 572 för ökad trafiksäkerhet. Dessa åtgärder ingår dock ej i denna vägplan. Fortsatt dialog kring detta kommer att ske med kommunen vid årliga möten.

Enligt trafikreglerna är färd med moped klass I, samt A- och EPA-traktorer inte tillåtet på gång- eller cykelvägar. Inga specifika åtgärder för att hindra detta har planerats, annat än att vägen kommer att skyltas som en gång- och cykelväg.

Vändplanens utformning kommer att ses över.

3.2.3. Samråd med allmänheten och de enskilda som kan bli särskilt berörda

Under arbetet med utformning av planförslaget har samrådshandling skickats till enskilda som särskilt berörs och funnits på Trafikverkets webbplats från 26 juni 2020.

Trafikverket har erbjudit samrådsmöte på orten till enskilda som kan bli särskilt berörda. Med anledning av Covid-19 har ett gemensamt fysiskt samrådsmöte för allmänheten på orten ej kunnat genomföras.

Önskemål om samrådsmöten på plats har kommit in från två fastighetsägare längs vägsträckan.

Inkomna synpunkter

Det uttrycks glädje över att en ny gång- och cykelväg ska byggas. En gång- och cykelväg utan motortrafik som är kortare, inte är lika kuperad som gamla Riks 13 och ger en fin möjlighet att med cykel ta sig från Norrfjärden till Öjebyn och Piteå. Vidare anses det att gång- och cykelvägen borde dras hela vägen till Norrfjärden och Öjebyn.

Samtidigt finns önskemål om att även EU-mopeder ska få använda vägen med en begränsning av hastigheten till 30 km/tim.

Inkomna synpunkter uttrycker även att gamla Riks 13 skulle vara ett bättre alternativ för gång- och cykelväg. En bredare väg så att även mopeder och EPA-traktorer ryms och slipper köra E4 vintertid. Läng Riks 13 skulle det vara mindre avgaser, mindre buller mindre blåst från havet, mer omväxlande terräng för cyklister med möjlighet till avstickare till stenbrottet och nära till Solanderleden.

Synpunkter har även inkommit på föreslagen utformning av de olika delarna av den nya gång- och cykelvägen.

- Att cykelvägen skulle vara mera attraktiv om den var mer böljande, med fler svängar.
- Värdefullt att bevara drumlinen.
- Att spara vegetation och träd mot E4.

Samrådsmöte på orten

Samrådsmöte på orten har hållits med två fastighetsägare på plats vid deras fastigheter 2020-09-22. Markinträng och intrångsersättning diskuterades på mötet. Trafikverket informerade om de värderingsprinciper som används vid värdering av jordbruks- och skogsmark. Fastighetsägarna var positiva till projektet.

Samråd med enskilda som kan bli särskilt berörda gällande enskild väg

Skriftliga och muntliga samråd har skett med fastighetsägare som berörs av ny dragning av enskild väg för åtkomst till åkermark där befintlig väg föreslås stängas.

Trafikverkets kommentar

Trafikverket tackar för inkomna synpunkter.

Enligt trafikreglerna är färd med moped klass I, samt A- och EPA-traktorer inte tillåtet på gång- eller cykelvägar. Moped klass I är konstruerat för en hastighet av högst 45 km/tim och ska vara registrerad.

Trafikreglerna för moped klass II är desamma som för cykel. Moped klass II är tillåten på cykelbana, såvida cykelbanan inte har en tilläggstavla under vägmärket för påbjuden cykelbana där det står "ej moped". Moped klass II är konstruerat för en hastighet av högst 25 km/tim och med effekt som inte överskrider 1 kilowatt.

En gång- och cykelväg räknas som en väganordning och måste ha ett funktionellt samband till en allmän väg, i detta fall E4. Gamla Riks 13 ligger för långt bort från E4 för att kunna få detta samband. Trafikverket har därför ingen möjlighet att genom väglagens regler anlägga en statlig gång- och cykelväg på gamla Riks 13. Dessutom är sträckan längs gamla Riks 13 mycket längre än den föreslagna gång- och cykelvägen.

Trafikverket har som huvudlinje att inte ta mer mark i anspråk än nödvändigt. Exakt sträckning och utformning av gång- och cykelvägen studeras vidare i det fortsatta arbetet.

3.2.4. Samråd med övriga berörda myndigheter och organisationer

Inga yttranden inkommit från övriga berörda myndigheter och organisationer.

3.3. Samråd vid utformning av planförslaget, parallellväg

3.3.1. Samråd med berörd länsstyrelse

Behov av ny BMP-prövning i och med parallellväg 2020-12-10

Trafikverket har genomfört ett möte med länsstyrelsen i Norrbotten 2020-12-10 angående beslut om att den tidigare presenterade gång- och cykelvägen ska omarbetas till en parallellväg, där även långsamtgående fordon ska tillåtas. Syftet med denna ändring är att, utöver det ursprungliga syftet med att möjliggöra vardagspendling med cykel mellan Öjebyn och Norrfjärden, även avlasta E4 från långsamtgående fordon.

Länsstyrelsens syn på denna förändring är att trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter blir sämre på parallellvägen jämfört med en gång- och cykelväg. Samtidigt innebär parallellvägen förbättrad trafiksäkerhet på E4, då långsamtgående fordon kan använda sig av parallellvägen istället. Länsstyrelsen önskar se hur den nya parallellvägen påverkar natur- och kulturvärden. Länsstyrelsen hade vid mötet svårt att bedöma huruvida ny prövning om betydande miljöpåverkan (BMP) skulle bli nödvändigt i och med den omarbetade utformningen, men uppger att detta kan bli aktuellt.

Yttrande samrådshandling parallellväg

Länsstyrelsen bedömer inte att den planerade förändringen från gång- och cykelväg till parallellväg föranleder ett behov av en förnyad prövning av BMP-beslut. Länsstyrelsens tidigare beslut avseende betydande miljöpåverkan från den 13 maj 2020 inklusive synpunkter är därmed fortsatt gällande.

Länsstyrelsen tycker inte att handlingen är genomarbetad och anpassad till de nya förutsättningarna med en parallellväg istället för en gång- och cykelväg. Det syns genomgående i dokumentet att Trafikverket endast lagt till meningar gällande långsamtgående fordon istället för att inarbeta dessa i exempelvis mål och syfte samt effekter och konsekvenser. Länsstyrelsen anser inte heller att det är tydligt motiverat varför Trafikverket beslutade om att ändra projektets inriktning och likaså saknas en tydlig beskrivning av dagens situation avseende långsamtgående fordon i kapitel 4.

I avsnitt 6.3.9 *Framtida klimat* anges att ”*avvattning av väg och dagvattensystem dimensioneras för att klara dessa klimatvariationer.*” Vidare anges att ”*Vägens profilhöjd på lösmarksområdena måste ta hänsyn till högvattennivåer i Bertnäs fjärden för att undvika översvämningar vid högvattenstånd.*” I det fortsatta arbetet med vägplanen kan det behöva klargöras på vilket sätt Trafikverket har planerat att ta hänsyn till den angivna problematiken och även hänvisa till den planhandling som beskriver eventuell åtgärd.

Trafikverkets kommentar

Trafikverket tar hänsyn till och beaktar det inkomna yttrandet från länsstyrelsen i det fortsatta arbetet med upprättandet av vägplan. Arbetet med vägplanen fortsätter enligt planprocessen och Trafikverket tydliggör motiven till att även långsamtgående fordon ska kunna använda vägen.

3.3.2. Samråd med berörd kommun

Samråd om den nya parallellvägen mellan Öjebyn och Norrfjärden 2021-01-22

Trafikverket har genomfört ett samrådsmöte med representanter från Piteå kommun angående beslut om att den tidigare presenterade gång- och cykelvägen ska omarbetas till en parallellväg, där även långsamtgående fordon ska tillåtas. Syftet med denna ändring är att, utöver det ursprungliga syftet med att möjliggöra vardagspendling med cykel mellan Öjebyn och Norrfjärden, även avlasta E4 från långsamtgående fordon.

Piteå kommun anser att det inte bör byggas en parallellväg eftersom förslaget inte tillgodoser trafiksäkerheten tillräckligt för oskyddade trafikanter. Kommunen är samtidigt medvetna om att det finns en problematik med långsamtgående fordon som behöver lösas. Kommunen ser helst att det byggs en separat gång- och cykelväg och att behovet för de långsamtgående fordonen löses på annat sätt.

Kommunen ser förslaget med en parallellväg som ett aktivt ställningstagande till att skapa förutsättningar för A-traktorer. Detta menar kommunen riskerar missgynna gång- och cykeltrafiken och kollektivtrafiken då mängden A-traktorer lär öka samt att man bidrar till ett ökat bilberoende högre upp i åldrarna. Kommunen ser vidare en risk med att parallellvägens utformning kommer leda till buskörning. Detta då kommunen befarrar att förarna kommer uppleva vägens slingriga utformning som rolig att köra längs samtidigt som man befarrar se att förarna ej håller sig inom högsta tillåtna hastighet, vilket man noterat på andra platser i kommunen. Kommunen ser även samma problematik med mopeder. Att planera för en gång- och cykelväg vore bättre enligt kommunen, eftersom det då blir ett aktivt val av A-traktorförarna att köra på gång- och cykelvägen.

Vidare anser kommunen att gång- och cykelvägen bör ansluta till det befintliga gång- och cykelnätet i Öjebyn, där del av väg 374 bör kunna användas för att göra en fortsättning på gång- och cykelvägen.

Kommunen ser att det inte är deras ansvar att eventuellt ta över ansvar för gamla riksväg 13. Detta eftersom det finns liknande situationer vid andra platser som det ej finns resurser till. Kommunen anser vidare att en parallellväg möjliggör för att säkrare ta sig mellan Öjebyn och Norrfjärden. Denna typ av lösning kan då komma att efterfrågas på andra platser.

Kompletterande samråd om den nya parallellvägen mellan Öjebyn och Norrfjärden 2021-06-23

Trafikverket har genomfört ett kompletterande samrådsmöte med representanter från Piteå kommun.

Kommunen uttrycker att man ser en risk att en parallellväg kan öka attraktiviteten för, samt mängden A-traktorer, på sträckan i och med att trafiksäkerheten ökar och att fler föräldrar därför köper ett sådant fordon till sina barn. Kommunen anser att en parallellväg prioriterar A-traktorerna framför cyklisterna, och att cyklisterna av denna anledning inte kommer vilja använda vägen som tänkt.

Kommunen påpekar att A-traktorer kör betydligt längre än vad man kan tro och att fordonet av många nyttjas för lek snarare än transport. Kommunen anser att Trafikverket i detta fall valt att prioritera ett trafikslag som talar emot många punkter för att uppnå ett hållbart samhälle. Kommunen arbetar exempelvis med att avgiftsbelägga parkeringsplatser och restriktioner att A-traktorer inte får köra på parkeringar nattetid för att minska attraktiviteten.

Kommunen anser vidare att det finns risker med utformningen och att tillåta A-traktorer längs parallellvägen, då förarna kan tycka att det är roligt med en slingrig väg. Kommunen ser en risk att detta innebär att fordonen kommer köra för fort och att de inte ser om det kommer mötande trafik. Kommunen menar att det största fokuset i handlingen ligger på fordon och framkomlighet på E4, snarare än på oskyddade trafikanter.

Yttrande samrådshandling parallellväg

Piteå kommun har yttrat sig angående den nya parallellvägen i ett skede där länsstyrelsen inte fattat beslut om begränsning av vilka trafikslag som får använda parallellvägen. Piteå

kommun ser inte positivt på det nya förslaget till parallellväg och framför följande synpunkter:

- I och med att den nya parallellvägen tillåter alla typer av fordon innebär det att oskyddade trafikanter blir de lägst prioriterade längs sträckan även fortsättningsvis.
- Trafikverkets inställning beskrivs vara att trafik längs parallellvägen bör begränsas till 30 km/tim. Inställningen kommer att innebära att oskyddade trafikanter återigen måste samsas med fordonstrafik. I vägplanens beskrivning framgår inte hur man avser vidta åtgärder för att försäkra sig om att begränsningen efterföljs. Kommunens realistiska farhåga är att de flesta trafikslag kommer att nyttja parallellvägen.
- I planbeskrivningen framgår att Trafikverket bedömer parallellvägen som väl överensstämmande med kommunens planer. Denna bedömning ifrågasätter kommunen starkt med motiveringen att det endast är kommunens gång- och cykelplan som på ett konkret vis berör väg för oskyddade trafikanter längs den aktuella sträckan. Såsom planens namn antyder, avser kommunens planer endast gång- och cykelväg.
- Trafikverket uppger att det ännu inte finns beslut om begränsning av fordonsslag eller beslut om hastighetsbegränsning. Länsstyrelsen uppges eventuellt komma att fatta ett beslut först i ett senare skede. Det är därmed högst osäkert vilka begränsningar, om ens några, som kommer att gälla på parallellvägen.
- Kommunen saknar också en analys för hur parallell väg mellan Norrfjärden och Öjebyn påverkar situationen med långsamgående fordon för sträckan Rosvik Södra – Norrfjärden.
- Den reella konsekvensen av att anlägga parallellvägar blir att fordon prioriteras framför oskyddade trafikanter. Piteå kommun motsätter sig en sådan prioritering.
- De trafikmätningar som presenteras i vägplanen anses vara förhållandevis gamla, framförallt den som gäller för väg 572 med mätår 2011. Platsen och vägen är idag helt ombyggd och saknar helt gång- och cykelvägar.
- Kommunen frågar hur Trafikverket kan säkerställa ett lågt trafikflöde och en hastighet på 30 km/tim, vilket är ett krav för att denna smala parallellväg ska bli säker för oskyddade trafikanter. Piteå kommun anser inte att en vägbredd på 3,35-3,5 meter är acceptabel om fordonstrafik ska tillåtas, även om VGU medger detta. Kommunen vill passa på att påtala att de bygger gång- och cykelvägar med minst 3 meters bredd, vilket ibland kan vara problematiskt där mängden cykeltrafik är lite större eller där snabbare cykeltrafik förekommer.
- Kommunen anser att det i handlingen är ottydligt beskrivet om parallellvägen ska belysas och i så fall i vilken omfattning, hur och var.
- Piteå kommun menar att en parallellväg där all trafik tillåts, inte prioriterar de oskyddade trafikanterna, skapar en osäker trafiksituation för de oskyddade trafikanterna och Piteå kommun är tveksam till om det resulterar i reducerade koldioxidutsläpp då det är en väg med blandad trafik.

Trafikverkets kommentar

Trafikverket tar hänsyn till kommunens yttranden i det kommande arbetet. Trafikverket kommer att fortsätta dialogen med kommunen under arbetets gång. Trafikverket och

kommunen är överens om att det finns en problematik med långsamtgående fordon längs E4 som behöver lösas. Trafikverket ser i nuläget ingen annan rimlig lösning än att parallellvägen tar hand om såväl oskyddade trafikanter som långsamtgående fordon. Det är en lösning som är vanlig längs mötesseparerade vägar.

- Projektets huvudsyfte är fortsatt att möjliggöra för fler cykelresor trots att antalet cyklister i relation till parallellvägens anläggningskostnad förväntas bli lågt. Trafikverket kan därför inte hålla med om att cyklister är lägst prioriterade.
- Det finns väldigt många vägar där trafikanter av olika slag behöver samsas om utrymmet. Trafikverket bedömer risken att andra fordonstrafikanter väljer parallellvägen, jämfört med E4, som mycket låg då framkomligheten kommer att vara begränsad både på grund av parallellvägens bredd och den medvetet valda slingrigheten.
- Trafikverket bedömer parallellvägen som överensstämmande med kommunens planer då den möjliggör för ett ökat cyklande mellan Öjebyn och Norrfjärden.
- Anledningen till att det ännu inte finns några beslut om begränsning av fordonsslag eller hastighetsbegränsning grundar sig i att Trafikverket ej kan ansöka om detta förrän parallellvägen är byggd. Detta då hastighetsbegränsningar hanteras genom beslut om lokala trafikföreskrifter och inte inom ramen för vägplanen. Trafikverkets intention är att ansöka om en sådan lokal trafikföreskrift när parallellvägen står färdig. Parallellvägens utformning kommer att anpassas efter den förutsatta referenshastigheten om 30 km/tim. Detta innebär att en hastighetsbegränsning över 40 km/tim ej kommer vara motiverad.
- Trafikverket har inte bedömt att sträckan Rosvik Södra – Norrfjärden påverkar utfallet.
- Trafikverket bedömer att konsekvensen av Parallellvägen blir att både oskyddade trafikanter och långsamtgående fordon kan färdas säkrare och att framkomligheten på E4 förbättras jämfört med i dag.
- Trafikverket håller med om att tillgängliga trafikflöden är förhållandevis gamla. Däremot bedöms trafikflödena dock inte ha ökat så kraftigt att de skulle påverka omfattningen av projektet.
- Trafikverket bedömer att bredden och den slingriga utformningen säkerställer att biltrafikanter som kan färdas snabbare väljer E4:an som har en mycket högre standard.
- Parallellvägen kommer att belysas.
- Trafikverket menar att cykeltrafikanter fortfarande är prioriterad då Parallellvägen förbättrar möjligheten att cykla mellan Norrfjärden och Piteå. Även om vägen kommer att tillåta all fordonstrafik så är E4 ett betydligt attraktivare alternativ för de allra flesta fordonsförarna.

3.3.3. Samråd med allmänheten och de enskilda som kan bli särskilt berörda

Under arbetet med utformning av planförslaget har samrådshandlingen skickats till enskilda som särskilt berörs och funnits tillgängligt på Trafikverkets webbplats under perioden 2021-04-21 – 2021-05-09.

Trafikverket har erbjudit samrådsmöte på orten till enskilda som kan bli särskilt berörda. Med anledning av Covid-19 har ett gemensamt fysiskt samrådsmöte för allmänheten på orten ej kunnat genomföras.

Önskemål om samrådsmöten på plats har kommit in från två fastighetsägare längs vägsträckan samt från berörd vägförening. Ytterligare en fastighetsägare önskade samrådsmöte på orten, men valde att dra tillbaka önskan efter ett telefonsamtal.

Önskemål om samråd på orten har även inkommit från ordförande för berörd vägförening för gamla riksväg 13.

Inkomna synpunkter

Det uttrycks glädje över att ny parallellväg ska byggas mellan Öjebyn och Norrfjärden. Synpunkter understryker att upplevelsen att cykla längs gamla riksväg 13 inte har varit positiv, bland annat till följd av det långa avståndet, den dåliga standarden samt avsaknad av belysning. Detta har medfört att man valt att cykla andra vägar, eller inte cykla alls.

Samtidigt uttrycks även besvikelse över att man uppfattar att projektet försenats till följd av att den föreslagna vägen gjorts om från gång- och cykelväg till att bli en parallellväg. Synpunkter framförs att detta är att krångla till frågan och att Trafikverket istället borde gå tillbaka till den ursprungliga planen. En rädsla uttrycks för att den nya parallellvägen inte har full ekonomisk täckning och att byggtiden blir längre.

Trafikverkets kommentar

Trafikverket tackar för inkomna synpunkter.

Trafikverket beklagar att en viss fördröjning skett vad gäller projektets planerade byggstart, från 2023 till 2025. Trafikverket vill dock förtydliga att denna fördröjning ej orsakats till följd av beslutet att planera vidare för en parallellväg istället för en gång- och cykelväg. Denna fördröjning beror istället på att de finansiella medlen är begränsade och många olika projekt samsas inom samma finans. Den föreslagna parallellvägens kostnad finansieras genom den nationella planen. Full ekonomisk täckning finns således för genomförandet och den ändrade utformningen till parallellväg kommer inte ge några märkbara effekter på byggtiden.

Synpunkter framhåller att långsamtgående fordon som inte vill använda E4 faktiskt kan använda sig av gamla riksväg 13, vilket inte är ett rimligt alternativ för cyklister. Inkomna synpunkter menar att det omöjliga är tryggt för oskyddade trafikanter att mötas med motorredskap. Inkomna synpunkter ställer sig även frågande till om det verkligen finns behov för gångtrafikanter att färdas mellan Öjebyn och Norrfjärden, och att denna grupp således inte behöver beaktas i planförslaget. Oron kopplat till att "blanda" trafikanter anses vara obefogad, eftersom få gångtrafikanter kommer nyttja vägen. Inkomna synpunkter påpekar också att koldioxidutsläppen per körd kilometer är högre för fordon som begränsas till 30 km/tim och genom att ge denna trafik fördelar blir det färre som prioriterar att ta exempelvis cykeln, vilket inte bidrar till minskade utsläpp.

Trafikverkets kommentar

E4 är en nationellt viktig väg med stora trafikmängder samt mål om en standard som tillåter 110 km/tim. Med långsamtgående fordon längs E4 ökar risken för att olyckor ska inträffa. Vidare ser Trafikverket en risk med att en gång- och cykelväg skulle användas av långsamtgående fordon och mopeder, även fast de inte får göra det rent juridiskt. Detta beteende har noterats i övriga delar av kommunen. Genom att planera för en parallellväg

ges gång- och cykeltrafik samt långsamtgående trafik ett rimligt alternativ till E4. Skulle behov föreligga kan parallellvägen, i ett senare skede, skyltas om till en gång- och cykelväg. Däremot skulle det inte med rimliga medel vara möjligt att bygga om en gång- och cykelväg till en parallellväg.

För fotgängare, cyklister och långsamtgående fordon finns det längs den studerade sträckan två alternativ för att ta sig mellan Öjebyn och Norrjärden: E4 och gamla riksväg 13. För samtliga trafikslag delar Trafikverket uppfattningen om att E4 inte är ett rimligt alternativ. Gamla riksväg 13 är en enskild väg som i nuvarande skick inte är ett bra alternativ för oskyddade trafikanter. Det är också en längre sträcka att färdas för att ta sig mellan Öjebyn och Norrjärden. Sträckningen går genom obebyggt område vilket kan upplevas otryggt för trafikanter. Gamla riksväg 13 används också som transportväg för tunga fordon till och från bergtäckerna i området, och det går förhållandevis mycket tung trafik längs vägen. I de fall den långsamtgående trafiken skulle hänvisas till gamla riksväg 13 skulle även utsläppen av klimatgaser öka, då sträckan innebär en längre transportväg mellan Öjebyn och Norrjärden.

Inkomna synpunkter ställer sig även frågande till vilken typ av fordon som varit dimensionerande vid utformningen av parallellvägen. Synpunkterna framhåller att en standardstorlek för en traktor inom jordbruket är +2,5 meter, snarare än de 2,2 meter som illustrerats i planförslaget. Synpunkterna menar därför att en parallellväg på 3,5 meter är på tok för smalt, då man rimligtvis vill ha större marginal än 20 centimeter vid möte med traktor eller motorredskap. Möten med exempelvis traktor framhålls även bli omöjliga under vinterhalvåret till följd av plogkarmar. Detta gör att det inte bara upplevs trångt, utan att det i praktiken blir otryggt. Synpunkter ifrågasätter varför ingen barnkonsekvensutredning genomförts, då otryggheten slår hårdare mot kvinnor och barn. Synpunkter framhåller att om man vill att fotgängare och cyklister ska använda parallellvägen behöver den föreslagna bredden utökas till 4,5 – 5,15 meter.

Trafikverkets kommentar

Trafikverket har som huvudlinje att inte ta mer mark i anspråk än nödvändigt. Syftet med parallellvägen är att denna ska användas av oskyddade trafikanter och långsamtgående trafik, och har därför utformats för dessa trafikantgrupper. En del i detta handlar om att ge vägen en utformning som säkerställer låga hastigheter, där vägbredden är en sådan aspekt. Med en bredare väg finns en risk att hastigheterna istället ökar. Mötesplatser planeras med jämna mellanrum längs sträckan, för att underlätta vid möten längs parallellvägen. Av dessa anledningar bedöms en vägbredd om 3,5 meter vara tillräcklig för vägens syfte. Att bredda vägen är vidare en miljöaspekt, då större markområden i det fallet behöver tas i anspråk samt att mer resurser krävs för att anlägga vägen.

Synpunkter har även inkommit gällande parallellvägens tänkta dragning. Bland annat framhålls en önskan om att parallellvägen ska dras rakt över drumlinen vid Oxholmen samt att en anslutning till den närliggande driftvändplatsen anläggs. På så sätt möjliggörs det för boende på östra sidan av E4 att lättare använda sig av parallellvägen. Det frågas även om Trafikverket har utrett möjligheten att bygga om E4 vid platsen till en 2+2 väg. På så sätt kan långsamtgående trafik använda sig av E4 och enkelt passeras, samt att trafiksäkerheten generellt på sträckan skulle förbättras. Genom att E4 byggs om till 2+2 väg skulle parallellvägen kunna revideras tillbaka till gång- och cykelväg.

Trafikverkets kommentar

Trafikverket strävar alltid efter att utforma en anläggning som är tekniskt, miljömässigt och kostnadsmässigt lämpligast. Vid val av lokalisering för parallellvägen har ett flertal faktorer vägts mot varandra, exempelvis avvattning, geoteknik, kulturhistoriska lämningar, landskapsanpassningar etc. Genom att runda drumlinen undviks bland annat påverkan på de kulturlämningar som finns bevarade på drumlinen samt att en ökad orienterbarhet och mer varierande och intressant trafikantupplevelse skapas. Att runda drumlinen innebär även att jordbruksmarken bevaras, vilken länsstyrelsen framhållit som bevarandevärd. Då fördelarna med att runda drumlinen överväger fördelarna med att gå över drumlinen, ser Trafikverket att det inte är motiverat med en dragning över drumlinen. En anslutning till driftvändplatsen anses vidare ej motiverat, bland annat till följd av att delar av den bevarandevärda åkermarken då skulle behöva tas i anspråk.

En ombyggnation av E4 till en 2+2 väg skulle innebära mycket stora kostnader och störningar under lång tid framöver. En sådan ombyggnation är inget som Trafikverket planerar för i närtid, bland annat då den inte har täckning i den nationella planen vilket innebär att finansiering i dagsläget saknas.

Synpunkter ställer även frågan om inte detta planförslag borde samplaneras med Norrbotniabanan då det projektet har prioritet vad gäller dragning och att platsen för gång- och cykelväg/parallellväg borde anpassas efter Norrbotniabanan. Inkomna synpunkter önskar vidare veta när tanken är att den nya parallellvägen ska bli av samt hur synpunkterna hanteras i det fortsatta arbetet.

Trafikverkets kommentar

Planering av infrastruktur ska alltid hänsyn till de så kallade riksintressena. Riksintressen är områden av nationell betydelse och dessa ska skyddas mot åtgärder som påtagligt kan skada deras syften. Norrbotniabanans planerade korridor är ett sådant riksintresse. Planeringen av Norrbotniabanan befinner sig dock i ett tidigt skede och Trafikverket har ännu inte tagit beslut om exakt spårlinje, vilket medför att utredningskorridoren är bred. Eftersom parallellvägen placeras i nära anslutning till E4 bedöms inte planeringen av Norrbotniabanan påverkas nämnvärt.

Tidplanen för projektet är, givet att vägplanen vinner laga kraft, att byggnationerna kan starta tidigast 2025. Samtliga inkomna synpunkter noteras och hanteras av Trafikverket. Där så är motiverat tar Trafikverket till sig synpunkterna och arbetar in eventuella förändringar i granskningshandlingen.

Samrådsmöte på orten

Samrådsmöte på orten har hållits med två fastighetsägare på plats vid deras fastigheter 2021-05-26.

Markintrång och intrångsersättning diskuterades på mötet. Trafikverket informerade om de värderingsprinciper som används vid värdering av jordbruks- och skogsmark. Fastighetsägare vill kunna använda mötesplatserna för att lasta/lossa skogsmaskiner från lastbil och anser därför att dessa bör grusas istället för att beläggas. Fastighetsägarna var positiva till projektet.

Trafikverkets svar

Trafikverket tar med sig synpunkten till vidare projektering och framtagande av granskningshandling. Grusade ytor är inte att föredra vid vägar där cykeltrafik förekommer, eftersom trafiksäkerheten blir lidande. Trafikverkets förhållningssätt till skogsbruk vid allmänna vägar är vidare att det i första hand bör ske så att lastande/lossande fordon ej behöver stå på en trafikerad väg, exempelvis genom att en anslutande väg används eller att en sådan anslutande väg anordnas.

Ett telefonsamtal har hållits med ytterligare en fastighetsägare 2021-06-08. Fastighetsägaren såg inte positivt på planförslaget, dels för att gamla riksväg 13 redan finns och kunde rustas upp i stället, dels eftersom parallellvägen anses påverka brukandet av jordbruksmarken negativt. Efter telefonsamtalet avböjer fastighetsägaren ett fysiskt samrådsmöte.

Trafikverkets svar

Trafikverket har undersökt frågan om att rusta upp gamla riksväg 13, men avfärdat alternativet. Detta beror främst på att sträckningen av gamla riksväg 13 i ett större perspektiv innebär en längre färdväg till Piteå från ex. Rosvik. Utöver detta krävs en stor upprustning av gamla riksväg 13 för att vägen ska uppfylla de krav som ställs på Trafikverkets anläggningar ur ett trafiksäkerhetsperspektiv.

Ytterligare samråd på orten har hållits med ordförande för berörd samfällighet för gamla riksväg 13 och byamännen 2021-06-10.

Under mötet diskuterades trumman för Mjöviksbäcken är helt igensatt vilket får negativa konsekvenser för Bertnäs fjärden. Man ställer sig frågande var Trafikverkets ansvarsområde börjar och slutar vad gäller att rensa och hålla Mjöviksbäcken öppen.

I övrigt ser man positivt på att långsamtgående fordon flyttas från E4. Föreningen ställer sig frågande om Trafikverket kan ta över och rusta upp gamla riksväg 13, istället för att bygga ny parallellväg.

Trafikverkets svar

Den igensatta trumman, tillsammans med Mjöviksbäckens flacka lutning, kan till stor del förklara de höga vattennivåerna i bäcken. De ökade flödena till följd av parallellvägens hårdgjorda ytor bedöms vara försumbara, då avrinningsområdet är stort. Vidare är den nya trumman vid parallellvägens passage över Mjöviksbäcken dimensionerad för att inte dämna flödet. Parallellvägens anläggande bedöms således inte medföra några negativa effekter på flödena i bäcken. Då det troligen skulle krävas rensning ända ner till bäckens mynning i Bertnäs fjärden för att avhjälpa de höga vattennivåerna, hanteras frågan fördelaktigen utanför detta projekt. Trafikverkets enhet för underhåll har mottagit information om ärendet.

Frågan om att rusta upp gamla riksväg 13, istället för att anlägga en ny parallellväg, har undersökts med avfärdats som alternativ. Detta då gamla riksväg 13 skulle innebära en längre väg för att ta sig till och från Piteå, att sträckan innebär högre kostnader för ombyggnation, drift och underhåll samt att det går en del tung trafik på vägen vilket skapar en osäker miljö för oskyddade trafikanter.

Samråd med enskilda som kan bli särskilt berörda gällande enskild väg

Skriftliga och muntliga samråd har skett med fastighetsägare som berörs av ny dragning av enskild väg för åtkomst till åkermark där befintlig väg föreslås stängas.

3.3.4. Samråd med övriga berörda myndigheter och organisationer

PiteEnergi

PiteEnergi påpekar att eventuell flytt av befintliga ledningar bekostas av exploatör, men har i övrigt inget att erinra mot anläggningen av parallellvägen.

Trafikverkets kommentar

Avtal som reglerar ersättning för omläggning kommer att upprättas mellan Trafikverket och ledningsägare och kommunen enligt gällande regler.

Cykelfrämjandet i Norrbotten

Cykelfrämjandet påpekar att organisationen inte tagit del av det rubricerade projektet eller blivit tillfrågade, trots att tidigare genomförd åtgärdsvalsstudie antyder detta.

Cykelfrämjandet anser att Trafikverket tappar i trovärdighet när man börjar med en åtgärdsvalsstudie för en cykelväg mellan två samhällen, som i nästa skede avgränsas till att inte åtgärda hela sträckan Öjebyn-Norrjärden. Den cykelväg som cyklister såg framför sig blir efter alla samråd plötsligt en parallellväg med både bilar och cyklar.

Utifrån Cykelfrämjandets värderingar kan "Säker och tillgänglig infrastruktur för cyklisterna" aldrig innebära att cyklister måste färdas med biltrafik på vägar med hastigheten 70 och 80 km/tim på 65 % av sträckan mellan två orter.

Cykelfrämjandet anser vidare att man inte beskriver för- och nackdelar på ett relevant sätt i arbetsmaterialet bakom valet att frånga en cykelväg, och att det utifrån organisationens synsätt därför inte kan utgöra ett beslutsunderlag. Cykelfrämjandet menar bland annat att:

- Det är helt felaktigt att säga att den nybyggda delen av parallellvägen möjliggör för vardagspendling mellan Öjebyn och Norrfjärden. Detta då den längsta sträckan mellan Öjebyn och Norrfjärden fortfarande måste cyklas på vägar med biltrafik, med höga hastigheter samt där cyklister dessutom måste korsa biltrafiken för att komma in/ut från parallellvägen.
- Den angivna risken att A-traktorer och mopeder använder sig av gång- och cykelvägen trots att det inte är tillåtet kan aldrig vara en risk då lösning med hinder på cykelvägar finns som en vanlig åtgärd för att förhindra att detta förekommer.
- Den angivna risken att oskyddade trafikanter färdas i blandtrafik för att ta sig till och från parallellvägen menar Cykelfrämjandet är en konsekvens av det val som gjorts att begränsa vägplanen till att inte omfatta hela sträckan Öjebyn-Norrjärden.
- Cykelfrämjandet ställer sig frågande till varför de längsta sträckorna, som skulle behövas för att nå projektets mål, försvann och varför det istället bara kom att handla om den sträcka som är parallell med E4.
- Cykelfrämjandet önskar även att den planerade vägen borde få en tydligare prislapp då detta är en viktig faktor.
- Cykelfrämjandet anser slutligen att tabellen över för- och nackdelar inte ger en rättvisande bild för att kunna göra ett val på, då de olika punkterna inte kan värderas mot varandra. Exempelvis pekar man på att det inte framgår kostnadsskillnader mellan de två alternativen. Cykelfrämjandets tolkning är att kostnaden var huvudskälet varför den tidigare föreslagna sträckan i

åtgärdsvalsstudien bara blev en sträcka parallellt med E4. Detta anses Cykelfrämjandet bli allvarligt då man menar att man visar en bild mot allmänheten (cykelväg mellan Öjebyn-Norrjärden) och en annan som drivs internt (bara en cykelväg parallellt med E4).

Även om parallellvägen ligger fast och delvis kan bidra till de mål som är, tycker Cykelfrämjandet att Trafikverket i så fall skyndsamt måste ta fram och visa vilka åtgärder som kommer göras så att oskyddade trafikanter från Norrjärden kan cykla snabbt, smidigt och säkert hela vägen till Öjebyn när parallellvägen är byggd. Om detta inte görs, bör det anges varför Trafikverket inte anser att detta är viktigt utifrån de projektmål som funnits.

Cykelfrämjandet har utifrån sin checklista även följande synpunkter på vägplanens planbeskrivning:

- Agenda 2030, och särskilt delmål 11, är ett globalt och viktigt mål. Vägplanen behöver visa hur den förhåller sig till och kan bidra till dess mål. I planbeskrivningen beskrivs det på flertalet ställen att parallellvägen kan bidra till ökad cykling mellan Piteå/Öjebyn och Norrjärden. Cykelfrämjandet saknar ett resonemang och vilka andra åtgärder som behövs för att bidra till målpuppfyllelsen för Agenda 2030 och delmål 11.
- Cykelfrämjandet saknar en redogörelse för på vilket sätt som vägplanen kan bidra till målen i den nationella cykelstrategin. Vidare anser Cykelfrämjandet att vägen bör få en funktion som kategori "Snabba cykelstråk" och att detta motiveras eller motiveras varför den inte skulle göra ingå i den kategorin.
- Cykelfrämjandet önskar tydligare redogörelse för vilka cykelvägar som finns för en cyklist som vill cykla från Norrjärden till Piteå och som har en koppling till vägplanen. Cykelfrämjandet har svårt att se hur vägplanen bidrar till de mål som beskrivs om att öka möjligheterna till aktivt resande och vardagspendling med cykel mellan Öjebyn och Norrjärden.
- Cykelfrämjandet önskar tydligare redogörelser av parallellvägens mål.
- Även om vägen inte längre planläggs som renodlad gång- och cykelväg tror Cykelfrämjandet att den kan bidra till ett ökat cyklande varför det borde gå att sätta siffror på detta.
- Cykelfrämjandet betonar att man inte kan prata om cyklister som en homogen grupp utan det är viktigt att försöka se vilken typ av cyklist som kommer bli vanligt då detta får effekt vilken utformning som krävs. Cykelfrämjandet ser att det främst är arbetspendlare som är målgrupp. För att det ska bli effektivt på lång sikt räcker inte denna parallellväg, utan då måste även de saknade länkarna mellan Piteå/Öjebyn och Norrjärden byggas. Man betonar att Trafikverket tillsammans med Piteå kommun behöver ta fram en långsiktig plan för hur man kan öka antalet som arbetspendlar med cykel.
- Cykelfrämjandet anser det viktigt att i planeringsskedet se helheten och tänka på åtgärder utifrån en "stråktanke". Cykelfrämjandet skulle vilja se en analys på vilka aspekterna kontinuitet, genhet, attraktivitet, säkerhet och komfort, som cykelvägen uppfyller och vilka åtgärder som behövs för att motsvara cyklisters krav för att börja cykla från Norrjärden.

- Cykelfrämjandet anser att man behöver beskriva vilken funktion eller roll som en cykelväg ska fylla. Gör man det blir det enklare att lista upp kriterier som utformningen behöver ta hänsyn till. I detta fall behöver man göra en jämförelse med vad det idag innebär att cykla längs E4, där en cyklist idag har företräde framför anslutande gator. Med ny cykelväg behöver det fortsatt gälla, annars innebär den nya cykelvägen ökad säkerhet men en sämre framkomlighet.
- Ska cykeltrafiken kunna öka måste man även börja se på och planera för cykel som ett eget trafikslag. De fysiska förutsättningar som cyklister har får inte glömmas bort. Vad gäller sikten ser Cykelfrämjandet vissa siktrisker vid platser med höga lutningar. Cykelfrämjandet önskar därför en profil alternativt att lutningen markeras på plankartorna. Utöver detta saknar Cykelfrämjandet även uppgifter om man klarar minimirader (horisontalt och vertikalt), om sikt klaras vid mötesplatser samt om siktsträckorna även är tillräckliga vid högre hastigheter.

Vidare anser Cykelfrämjandet att den figur som illustrerar den dimensionerande trafiksituationen är missvisande. Detta då illustrerade cyklister i VGU saknar styre samt att en cyklist inte kan hålla samma raka körning som en personbil kan. Man ser även en risk att cyklister kan bli utträngda i diket vid möten med exempelvis traktorer. Man efterfrågar uppgift om vilken utrymmesklass som måtten utgått ifrån samt att Cykelfrämjandet anser att utrymmesklass A krävs för att cyklist och traktor kan mötas utan att de inkräktar på varandras ytor. Cykelfrämjandet anser att vägen bör breddas till minst 3,95 meter.

- Cykelfrämjandet efterfrågar en redovisning av hur anslutningarna till lokala vägar är tänkta att regleras och de trafiksäkerhetsrisker som kan uppstå med förslag på åtgärder.
- Cykelfrämjandet saknar uppgift på vad passage av enskild väg innebär. Vilken trafik får företräde, eller är det högerregeln som gäller?
- Cykelfrämjandet anser att länsstyrelsens beslut om eventuella restriktioner vad gäller trafikslag bör framgå, så att det inte blir en överraskning för de som kommer använda cykelvägen. Cykelfrämjandet anser vidare att det bör framgå vilka stråk som påverkas negativt av att belysning längs parallellvägen kommer prioriteras. Man betonar även att vid det fall att vändplan ej kommer beläggas med asfalt behöver drifttillsynen ökas under sommartid för att halkolyckor till följd av grus ej uppstår.
- Cykelfrämjandet menar att man redan i arbetet med ÅVS inte visade en helhetssyn för cyklister på ett tydligt sätt. För sträckan från Karlberg och söderut mot Piteå behöver Trafikverket studera och ta fram förslag. Dessa bör vara klara samtidigt som det som ingår i vägplanen är klart. Om Trafikverket inte delar den uppfattningen utgår Cykelfrämjandet från att skälen till detta motiveras. Annars tror Cykelfrämjandet att det negativt påverkar vilket förtroende allmänheten har för Trafikverket och dess syn på säkra cykelvägar.

Trafikverkets kommentar

Trafikverket tackar för den inkomna synpunkten.

Som cykelfrämjandet beskriver så behandlade åtgärdsvalsstudien hela cykelstråket mellan Norrfjärden och Piteå. Att åtgärdsvalsstudier är av mer övergripande karaktär och att de mest effektiva åtgärderna väljs för fortsatt projektering är brukligt. Andra delar

av ÅVS:en kan komma att prioriteras upp framledes om förutsättningarna ändras. Den valda delen, parallellt med E4, har valts för att den bedömts ge bäst effekt vad gäller att möjliggöra cykelresor för fler cyklister.

Trafikverket instämmer i att det är önskvärt med fler separerade cykelvägar. Däremot håller Trafikverket inte med om att säker och tillgänglig infrastruktur för cyklisterna "aldrig innebär att cyklister måste färdas med biltrafik på vägar med hastigheten 70 och 80 km/tim på 65% av sträckan mellan orter".

Trafikverket menar att en "säker och tillgänglig infrastruktur för cyklisterna" kan innebära att cyklister måste färdas med biltrafik på vägar med hastigheter om upp till 80 km/tim. Det beror på vägens utformning, trafikflödet och de oskyddade trafikanterna (exempelvis barn) och därmed riskerna. Utformningen för en parallellväg med blandtrafik uppfyller VGU Krav, vilket är Trafikverkets kravdokument.

I VGU Krav 2021 står bland annat att: "Längs tvåfältsvägar med blandtrafik är inriktningen att det ska finnas en vägren med bredd och utformning som gör den användbar för gång, cykel och moped klass II. Undantag kan motiveras vid biltrafikflöden under 2000 f/d (ÅDT-Dim.), alternativt mycket låga GCM-flöden (enstaka per genomsnittligt dygn).

Vid både tvåfältsvägar och mötesfria vägar kan i vissa fall en kombination av separering via lokalvägar (eventuellt sammanbundna av kortare sträckor cykelbanor) och för gång-cykel och moped klass II användbara vägrenar vara ett alternativ om separeringen på egen bana inte bedöms fullgod på grund av standard, vinterunderhåll mm."

På de anslutande vägarna är trafikflödet relativt lågt och trafikanten bedöms vanligtvis vara vuxna och ungdomar. Väg 374 har ett fordonsflöde på 2770 ÅDT men också en ordentlig vägren. Tullnäsvägen och Långskatavägen saknar vägren men båda vägarna hade vid senaste mätning fordonsflöden långt under 2000 ÅDT. Tullnäsvägen hade 2011 en ÅDT på 650 fordon. Trafikverket har planer på att belysa delar av Tullnäsvägen samt andra åtgärder för att skapa en säkrare cykelmiljö längs väg 374. Dessa åtgärder ligger dock utanför denna vägplan.

Trafikverket kommer i ett senare skede att utreda frågan om exempelvis skyltning vid passage av enskild väg och anslutningar till lokala vägar.

Det finns många vägar i Norrland med högre fordonsflöden, där cyklister i dag är hänvisade till blandtrafik. För Trafikverket handlar det om att prioritera mellan många önskvärda projekt då resurserna är begränsade.

Anledningen till att det ännu inte finns några beslut om begränsning av fordonsslag eller hastighetsbegränsning grundar sig i att Trafikverket ej kan ansöka om detta förrän parallellvägen är byggd. Detta då hastighetsbegränsningar hanteras genom beslut om lokala trafikföreskrifter och inte inom ramen för vägplanen. Trafikverkets intention är att ansöka om en sådan lokal trafikföreskrift när parallellvägen står färdig. Parallellvägens utformning kommer att anpassas efter den förutsatta referenshastigheten om 30 km/tim. Detta innebär att en hastighetsbegränsning över 40 km/tim ej kommer vara motiverad.

Trafikverket tar till sig era synpunkter angående för- och nackdelar bakom valet att frånga en cykelväg och avser att tydliggöra det i vägplanen.



TRAFIKVERKET

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

www.trafikverket.se