

FÖRSTUDIE

# Gång- och cykelväg Älvsbyn-Korsträsk, väg 94

Älvsbyns kommun, Norrbottens län

Beslutshandling 2012-10-23

Objekt: 886104



## Projektledning

### **Trafikverket**

Projektledare: Simon Koskenniemi

### **Konsult**

WSP Samhällsbyggnad

Uppdragsansvarig: Mikael Eriksson

Förstudie och rapport: Ulrika Nilsson

Gestaltning: Anna Nordmark

Titel: Förstudie, Beslutshandling, Gång- och cykelväg, Älvsbyn-Korsträsk väg 94, Älvsbyns kommun, Norrbottens län, 886104

Utgivningsdatum: 2012-10-23

Utgivare: Trafikverket

Kontaktperson: Simon Koskenniemi

Foton: WSP om inte annat anges

# Innehåll

Sammanfattning	4	6.	Riskhantering	26	
1.	Inledning	7	6.1	Förutsättningar	26
1.1	Bakgrund	7	6.2	Skyddsobjekt	26
1.2	Syfte	7	6.3	Identifiering av riskobjekt och riskslag	26
1.3	Tidigare utredningar	7	6.4	Fortsatt riskhanteringsarbete	26
1.4	Aktualitet	7	7.	Måluppfyllelse	27
1.5	Förstudiens geografiska omfattning	7	8.	Samråd	27
1.6	Övergripande mål	7	9.	Länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan	27
1.7	Vägplanerings- och vägprojekteringsprocessen	7	10.	Trafikverkets ställningstagande och fortsatt arbete	28
2.	Befintliga förhållanden	9	11.	Källor	29
2.1	Markanvändning	9			
2.2	Trafik och trafikanter - Resor och transporter	9			
2.3	Miljö	11			
2.4	Byggnadstekniska förutsättningar	16			
2.5	Nationella och regionala miljömål, miljöbalkens hänsynsregler och miljö kvalitetsnormer	17	<b>Bilagor</b>		
3.	Funktionsanalys	18	Bilaga 1	Trafikverkets ställningstagande	
3.1	Funktion	18	Bilaga 2	Länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan	
3.2	Hänsyn	19	Bilaga 3	Samrådsredogörelse	
4.	Projektmål	20			
5.	Tänkbara åtgärder enligt fyrstegsprincipen	20			
5.1	Fyrstegsprincipen	20			
5.2	Möjliga åtgärder	22			
5.3	Gestaltningförutsättningar	24			
5.4	Effekter och konsekvenser	25			
5.5	Översiktlig kostnadsbedömning	25			
5.6	Samhällsekonomisk nytta	25			

# Sammanfattning

## Bakgrund

Den aktuella sträckan från Korsträsk till korsningen mot Sägfors och Kanisberget är ca 4 km och är belägen i Älvsbyns kommun. Från Älvsbyn fram till korsningen finns idag en belyst gång- och cykelväg medan sträckan vidare till Korsträsk saknar en trygg förbindelse för oskyddade trafikanter som måste färdas i blandtrafik längs med väg 94.

## Markanvändning

I området finns bebyggelse i huvudsak i Korsträsk samt i Sägfors. Bostadsbebyggelse finns på båda sidor om väg 94 men merparten finns söder därom. Väg 665 går genom bebyggelsen i Sägfors, söder om väg 94. Järnvägen följer väg 94 på norra sidan och korsar vägen planskilt på vägbro strax innan Korsträsk och passerar söder om bebyggelsen i Korsträsk samt sjön Stor-Korsträsket.

Målpunkter i området är Älvsby centrum med arbetsplatser, handel, skolor, sjukvård, kommunikation och övrig service samt bebyggelse. I Korsträsk finns skola för årskurs 1-6 samt förskola och skolbarnomsorg. Där finns även gymnastikhall, fotbollsplan, utomhusrink samt elljusspår. Badplatser finns vid Lill-Korsträsket och Stor-Korsträsket samt vid Kanisbacken finns skidlift. Seniorbostäder finns i centrala Korsträsk.

## Trafik och trafikanter - Resor och transporter

Väg 94 betecknas som en regional riksväg och är ett regionalt viktigt transportstråk mellan Arvidsjaur och ansluter till E4 i Antnäs.

Skyltad hastighet på väg 94 längs med sträckan är 80 km/h. Befintlig vägbredd på väg 94 är 9 meter. Bredden på bron över järnvägen är 6,5 meter. Väg 665 har skyltad hastighet 50 km/h och vägbredden är ca 6 m.

Trafikmängden på väg 94 sträckan Korsträsk-Sägfors (korsningen väg 665) är 2719 fordon per årsmedeldygn och 1352 på sträckan Sägfors (korsningen väg 665)- Älvsbyn (korsning väg 664). Andelen tung trafik är ca 8-9 %. Trafikmängden på väg 655 är 108 fordon per årsmedeldygn.

Oskyddade trafikanter färdas i blandtrafik på sträckan.

## Miljö

Följande riksintressen finns inom förstudieområdet:

- \* Riksintresse för rennäringsen
- \* Riksintresse för kommunikation, väg 94 samt järnvägen.

Följande Natura 2000-områden finns:

- \* Piteälvens Natura 2000-område (SE 0820434), där Korsträskbäcken och Lill-Korsträsket ingår

Sträckan mellan Korsträsk och Älvsbyn består omväxlande av skog och jordbruksmark. Bebyggelse finns i området där ett flertal mindre vägar till fastigheter har utfarter på väg 94. Söder om väg 94, Korsträsk-Lill-Korsträsk, finns ett område som ingår i Länsstyrelsens bevarandeprogram för odlingslandskap och är klassat till klass 1 med hänsyn till natur- och kulturvärden. Inom förstudieområdet finns inga områden som finns med i Trafikverkets förteckning över artrika vägkanter. Närmare uppgifter om skyddsvärda arter nära vägen kopplade till odlingslandskapet saknas.

Kultur- och fornlämningar förekommer inom förstudieområdet. Bland annat finns en kvarn vid Korsbäcken i utkanten av bebyggelsen i Korsträsk samt boplatzområden i ett område nära Kanisbacken på båda sidor om väg 94.

## Boendemiljö

Boendemiljöer finns intill eller i närheten av vägen. Korsträsk har ca 660 invånare.

## Funktionsanalys

Den aktuella sträckan på knappt 4 km är från Korsträsk till korsningen in mot Sägträsk och Kanis fritidsområde. Från Älvsbyn fram till denna korsning finns idag en belyst gång- och cykelväg men sträckan vidare till Korsträsk saknar en trygg förbindelse för oskyddade trafikanter. Hastigheten längs sträckan är 80 km/h och den har en ÅDT på ca 2720. Vägen är ca 9 meter bred, förutom bron över järnvägen innan Korsträsk som är ca 6,5 meter bred, och belysning saknas längs hela sträckan.

För gående och cyklister är transportkvaliteten låg och tillgängligheten begränsad eftersom de oskyddade trafikanterna är hänvisade till att cykla och gå i blandtrafik. Vägen utgör barriär för de oskyddade trafikanterna som vill passera.

## Tänkbara åtgärder

Tänkbara åtgärder har analyserats enligt fyrstegsprincipen.

De fyra stegen innebär att åtgärder ska analyseras i följande ordning:

1. Åtgärder som kan påverka transportbehovet och val av transportsätt
2. Åtgärder som ger effektivare utnyttjande av befintligt vägnät och fordon
3. Begränsade ombyggnadsåtgärder
4. Nyinvesteringar och större ombyggnadsåtgärder



Åtgärder som gynnar överflyttning av transporter till kollektivtrafik samt förbättrade förhållanden för gång- och cykeltrafiken, steg 1, bedöms inte på kort sikt i någon större omfattning minska biltransporterna.

Väg 94, Älvsbyn - Korsträsk är en del av sträckan Antnäs - Älvsbyn - Arvidsjaur. Åtgärder, enligt steg 2, som syftar till att andra vägar nyttjas bedöms kunna påverka transportbehovet i liten omfattning.

En gång- och cykelväg, enligt steg 3, med säkra passager för de oskyddade förbättrar säkerheten och framkomligheten för alla trafikantgrupper.

Genom åtgärder enligt steg 3 i kombination med åtgärder enligt steg 1 och/eller steg 2 kan bättre uppfyllelse av transportpolitiska delmål uppnås.

Ingen nyinvestering eller större ombyggnad, enligt steg 4, föreslås.

Tillgängligheten, framkomligheten och trafiksäkerheten för de oskyddade trafikanterna kan förbättras genom att anlägga en gång- och cykelväg från Korsträsk till befintlig gång- och cykelväg mot Älvsbyn, korsningen mot Kanis fritidsområde och Sågfors.

#### Effekter och konsekvenser

En ny gång- och cykelväg medför en mycket god tillgänglighet för oskyddade trafikanter. Tillgängligheten ökar om gång- och cykelvägen anläggs på sida där flest närboende finns. Trafiksäkra passager underlättar att korsa vägen. Även kvaliteten för gång- och cykeltrafiken förbättras om ny gång- och cykelväg byggs. Tillgängligheten och kvaliteten för oskyddade trafikanter förbättras genom anläggande av passage.

Satsningar på trafiksäkerhetshöjande åtgärder på sträckan Älvsbyn - Korsträsk är gynnsamt främst för boende i Korsträsk, Sågfors samt boende längs sträckan.

En ny gång- och cykelväg med trafiksäkra passager ger en kraftigt ökad trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter. Nyttjande av befintliga vägar i området innebär inte lika stor förbättring av trafiksäkerheten även om trafikmängden på dessa vägar är relativt liten. Påverkan på miljön bedöms vara mycket liten.

Åtgärderna måste anpassas mot bebyggelsen. Om befintliga vägar kan nyttjas minskar markanspråket. En ny gång- och cykelväg parallellt med södra sidan av väg 94 innebär att fastigheter berörs.

De alternativa sträckningarna för gång- och cykelvägen berör endast utkanten av utpekad flyttled för rennaringen och renarnas passagemöjlighet hindras inte. Konsekvenserna för rennäringensintresset bedöms som små.

En ny gång- och cykelväg berör Korsträskbäcken som ingår i Piteälvens Natura 2000 område när bäcken passeras på bro. Beroende på gång- och cykelvägens läge och möjlighet att bredda befintlig vägbro kan bäcken eventuellt påverkas. Konsekvenserna bedöms som små när åtgärder för att minimera störning på Piteälvens Natura 2000 område vidtas. Åtgärder avser både anpassning av utformning på gång- och cykelväg i passagen, exempelvis bibehållen vegetation kring bäcken men även försiktighet under byggtiden med avseende på exempelvis grumling.

En ny gång- och cykelväg tar jordbruksmark i anspråk. Beroende på gång- och cykelvägens läge och möjlighet att nyttja befintliga vägar kan brukningsenheterna påverkas och eventuell fragmentering kan uppstå. Konsekvenserna för jordbruket och kulturlandskapet är marginella. I övrigt bedöms konsekvenserna för natur och kulturmiljö vara mycket små när utpekade värden inte berörs med de alternativa sträckningarna för en gång- och cy-

kelväg. För friluftsliv bedöms konsekvenserna som positiva när tillgängligheten i området ökar.

För de oskyddade trafikanterna måste även en översyn av säkra passager göras.

#### Översiktlig kostnadsbedömning

En översiktlig kostnadsbedömning har tagits fram i förstudien. Totalkostnaden för föreslagna åtgärder bedöms i detta skede till ca 13,0-16,0 Mkr.

#### Samhällsekonomisk nytta

I detta skede har inga samhällsekonomisk nytta bedömts.

#### Samråd

Under förstudiearbetet har samråd genomförts löpande med myndigheter, allmänhet och andra berörda. Ett informationsmöte med allmänheten har genomförts.

#### Länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan

Länsstyrelsen i Norrbottens län har 2012-08-28 beslutat att projektet inte kan komma att medföra betydande miljöpåverkan.

#### Trafikverkets ställningstagande

Trafikverket föreslår i ställningstagande daterat 2012-10-16 att projektet drivs vidare genom att en arbetsplan upprättas.



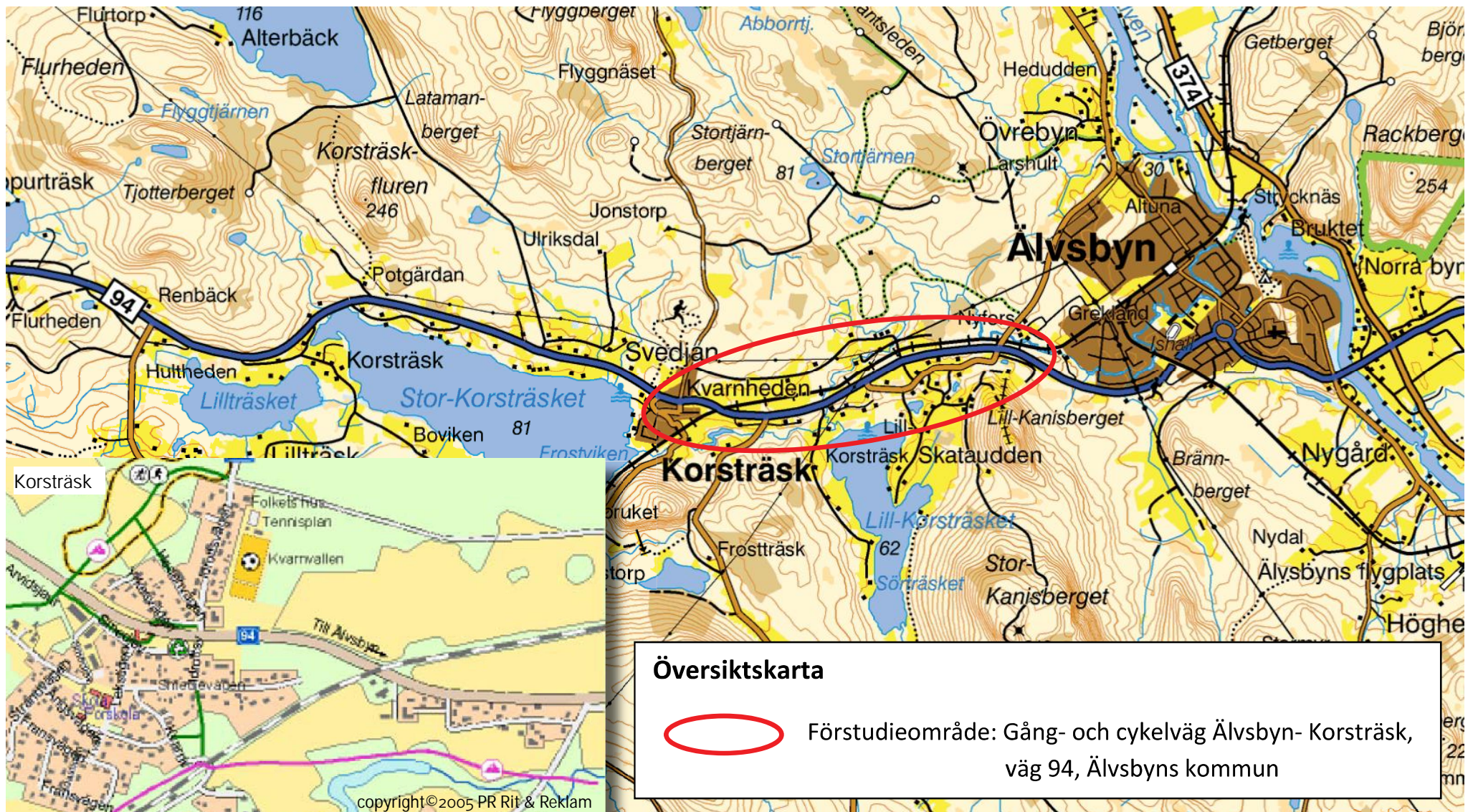


Bild 1.1. Översiktskarta som visar förstudieområdet. Infälld karta visar Korsträsk.



# 1. Inledning

## 1.1 Bakgrund

Den aktuella sträckan från Korsträsk till korsningen mot Sågfors och Kanisberget är ca 4 km. Från Älvsbyn fram till korsningen finns idag en belyst gång- och cykelväg medan sträckan vidare till Korsträsk saknar en trygg förbindelse för oskyddade trafikanter.

## 1.2 Syfte

Syftet med förstudien är att redovisa viktiga förutsättningar och beskriva problem på den aktuella vägsträckan. Förstudien ska även ange förslag på åtgärder som förbättrar situationen för oskyddade trafikanter efter sträckan så att en trygg och säker miljö tillskapas samt belysa vilka konsekvenserna av de olika alternativen förväntas att bli.

Vidare ska förstudien utgöra underlag för samråd med myndigheter och allmänhet enligt miljöbalken och ligga till grund för Länsstyrelsens beslut om projektet kan antas medföra betydande miljöpåverkan. Den ska även utgöra underlag för Trafikverkets ställningstagande om fortsatt arbete.

## 1.3 Tidigare utredningar

Inga uppgifter om tidigare studier finns.

## 1.4 Aktualitet

Länstransportplanen har ett antal potter kopplade till investeringsåtgärder längs statliga och kommunala vägar. Gång- och cykelväg Älvsbyn - Korsträskär, väg 94 är med som ett tänkbart tillkommande objekt som omfattas av trafiksäkerhetsåtgärder längs det statliga vägnätet.

## 1.5 Förstudiens geografiska omfattning

Förstudien omfattar sträckan från Korsträsk till korsningen mot Sågfors och Kanis fritidsområde.

Sträckan ligger längs med väg 94 i Älvsbyns kommun, Norrbottens län, och är ca 4 km. Förstudieområdet visas i bild 1.1.

Sträckan Älvsbyn - Korsträsk är ca 6 km. Från Älvsbyn fram till korsningen mot Kanis fritidsområde finns idag en belyst gång- och cykelväg men sträckan vidare till Korsträsk saknar en trygg förbindelse för oskyddade trafikanter.

## 1.6 Övergripande mål

Trafikverkets uppgift är att utveckla och förvalta det statliga vägnätet. Deras verksamhet ska bidra till att det blir möjligt att nå de transportpolitiska mål som riksdagen har fastställt. I maj 2009 tog riksdagen beslut om de nya transportpolitiska målen enligt regeringens förslag i propositionen "Mål för framtidens resor och transporter, prop 2008/09:93". Det övergripande målet för svensk transportpolitik är 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 resans eller transportens tillgänglighet och Hänsynsmålet som handlar om säkerhet, miljö och hälsa.

### Funktionsmål (tillgänglighet)

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

### Hänsynsmål (säkerhet, miljö och hälsa)

Transportsystemets utformning, funktion och användning ska anpassas till att ingen ska dödas eller skadas allvarligt samt bidra till att miljö kvalitetsmålen uppnås och till ökad hälsa.

De transportpolitiska målen är en utgångspunkt för alla statens åtgärder inom transportområdet.

## 1.7 Vägplanerings- och vägprojekteringsprocessen

En förstudie utförs alltid som ett första steg i vägplanerings- och vägprojekteringsprocessen, bild 1.2.

Det huvudsakliga syftet med förstudien är att ge underlag för beslut om projektet ska drivas vidare eller ej, samt klarlägga förutsättningarna inför det fortsatta arbetet. Arbetsgången ger myndigheter och allmänhet många tillfällen att ge synpunkter och påverka kommande förslag.

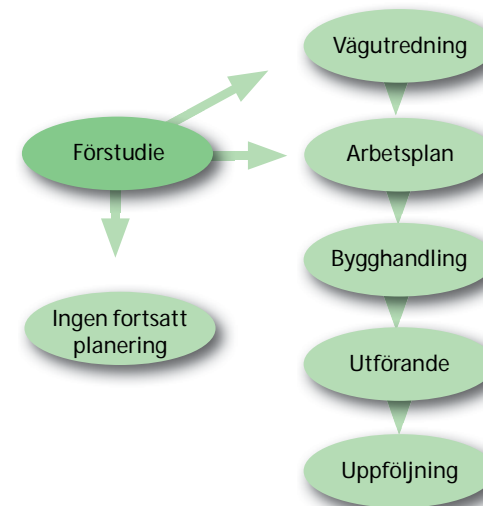


Bild 1.2 Vägplanerings- och vägprojekteringsprocessen.

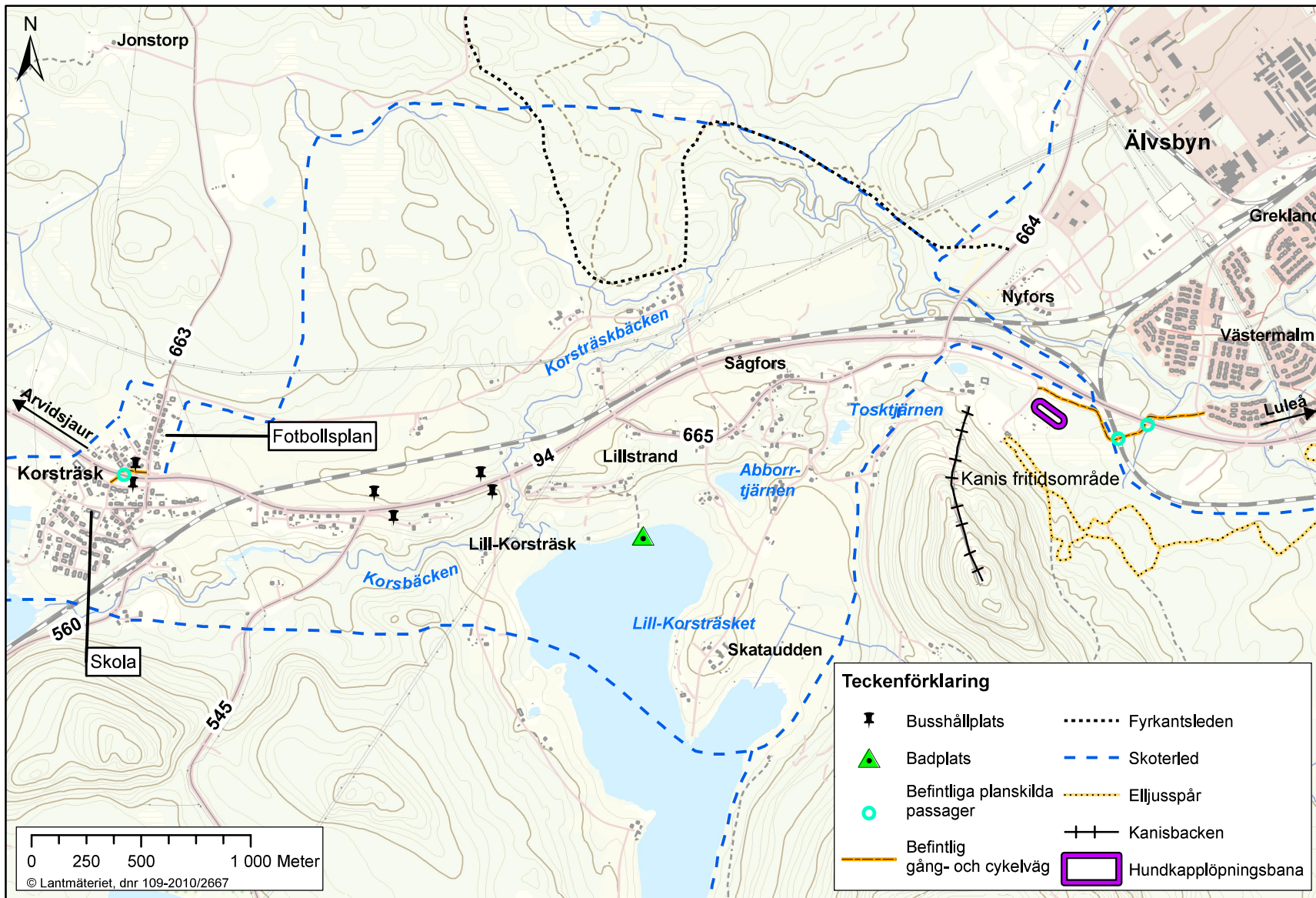


Bild 2.1 Målpunkter i området.

## 2. Befintliga förhållanden

### 2.1 Markanvändning

Befolkning, bebyggelse, näringsliv och sysselsättning  
I området finns bebyggelse i huvudsak i Korsträsk samt i Sågfors. Korsträsk har ca 660 invånare och i Sågfors finns ett mindre antal boenden. I centralorten Älvsbyn bor ca 5000 invånare medan hela Älvsbyns kommun har ca 8400 invånare.

Bostadsbebyggelse finns på båda sidor om väg 94 men merparten finns söder därom. Järnvägen följer väg 94 på norra sidan och korsar vägen planskilt på vägbro strax innan Korsträsk och passerar söder om bebyggelsen i Korsträsk samt sjön Stor-Korsträsk.

Avståndet från Korsträsk in till Älvsby centralort är ca 6 km.

#### Målpunkter

Målpunkter i området är Älvsby centrum med arbetsplatser, handel, skolor, sjukvård, kommunikation och övrig service samt bebyggelse. I Korsträsk finns skola för årskurs 1-3 samt förskoleklass för-

skola samt skolbarnomsorg. Där finns även gymnastikhall, fotbollsplan, utomhusrink och elljusspår. Badplatser finns vid Lill-Korsträsk och Stor-Korsträsk samt vid Kanisbacken finns skidlift. Seniorbostäder finns i centrala Korsträsk. Målpunkter redovisas i bild 2.1.

#### Kommunala planer

I området gäller Översiktsplan för Älvsbyn kommun som antogs av kommunfullmäktige år 2011. Detaljplanelagt område finns i Korsträsk och i Sågfors.

### 2.2 Trafik och trafikanter - Resor och transporter

#### Vägens funktion

Väg 94 betecknas som en regional riksväg och är ett regionalt viktigt transportstråk mellan kusten och Arvidsjaur. Väg 94 ansluter till E4 i Antnäs.

Väg 94 är ett riksintresse för kommunikation. Väg 665, genom Sågfors, betecknas som en tertiär länsväg.

#### Trafik- och vägförhållanden

Skyltad hastighet på väg 94 längs med sträckan är 80 km/h. Vägens bärighetsklass är BK1.

Befintlig vägbredd på väg 94 är 9 meter. Bredden på bron över järnvägen är 6,5 meter.

Trafikmängden på vägsträckan Korsträsk-Sågfors (korsningen väg 665) är 2719 fordon per årsmedeldygn (ÅDT) och 1352 på sträckan Sågfors (korsningen väg 665)- Älvsbyn (korsning väg 664). Andelen tung trafik är ca 8-9 %.

Väg 665 har skyltad hastighet 50 km/h och vägbredden är ca 6 m. Trafikmängden är 108 fordon per årsmedeldygn (ÅDT).

Trafikmängder och hastigheter redovisas i bild 2.5.



Bild 2.2 Bebyggelse nära väg 94 i anslutning till bro över järnvägen. Vy mot Korsträsk.



Bild 2.3 Väg 665 slingrar sig fram bland bebyggelse i Sågfors.



Bild 2.4 Befintlig gång- och cykelväg från Älvsbyn slutar vid korsningen mot Kanis fritidsområde.



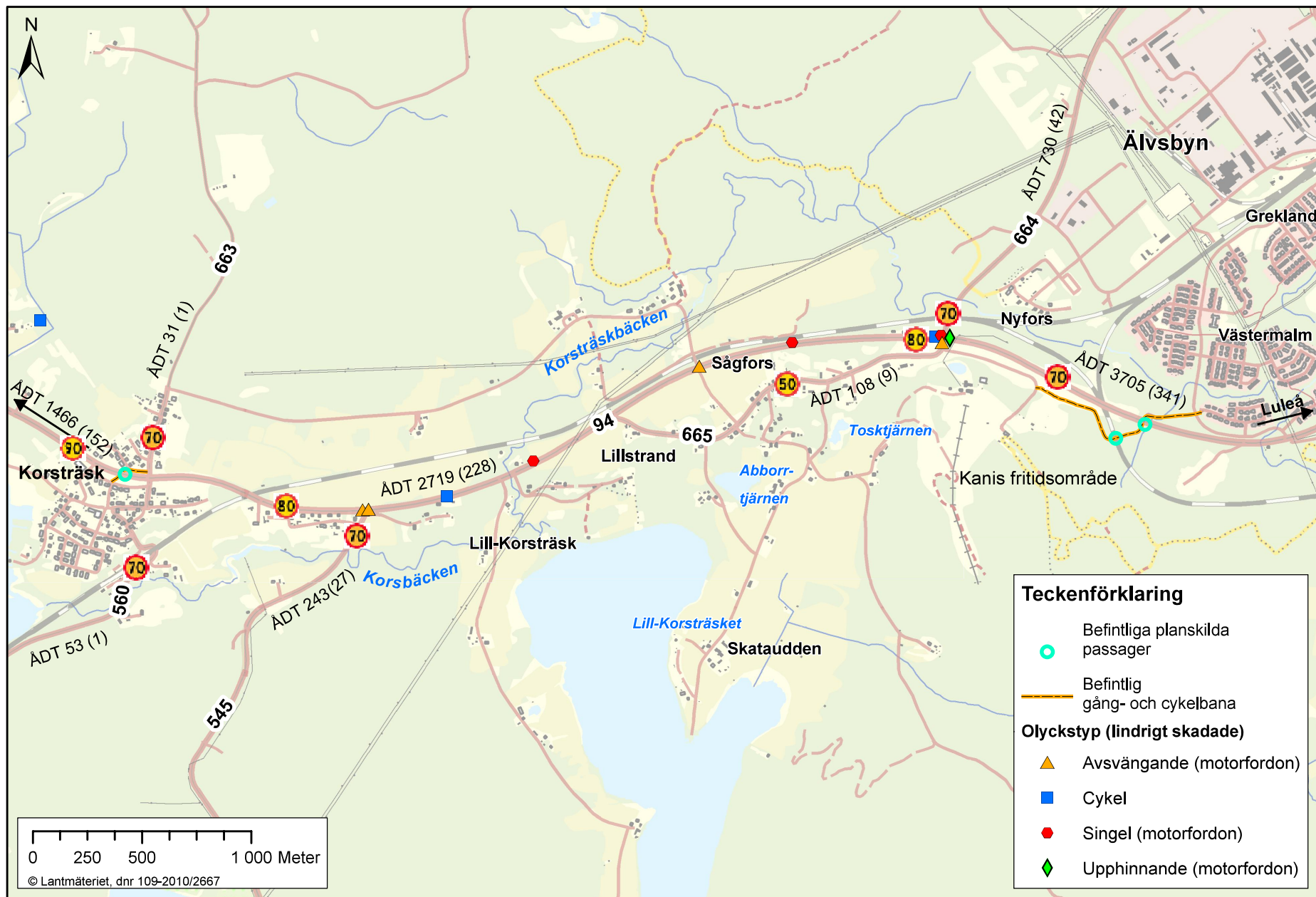


Bild 2.5 Olyckor, hastighet och trafikmängder (ÅDT), andel tung trafik inom parentes.



#### Kollektivtrafik

Väg 94 trafikeras av länstrafiken med linje 21 Arvidsjaur - Luleå och linje 242 Älvsbyn - Bredsel. Hållplatser finns längs väg 94, vid två platser på sträckan. I Korsträsk finns dessutom en hållplats med väderskydd, se bild 2.9.

#### Oskyddade trafikanter

Idag finns en belyst gång- och cykelväg från Älvsbyn fram till korsningen mot Sågfors och Kanisbacken. Därefter saknas gång- och cykelväg till Korsträsk och oskyddade trafikanter färdas i blandtrafik med fordon längs väg 94.

I Korsträsk finns en gång- och cykelport se bild 2.15. Port under väg 94 och järnvägen finns även i anslutning till befintlig gång- och cykelväg från Kanisbacken till Älvsbyn, se bild 2.5.

#### Farligt gods

Väg 94 är rekommenderad väg för farligt gods.

#### Trafiksäkerhet

På sträckan har flera olyckor inträffat i korsningen väg 94 - väg 664 där även oskyddad trafikant varit inblandad. Två olyckor har inträffat i korsningen med väg 545 samt en olycka i korsningen mot Sågfors. På sträckan har det även förekommit sing-



Bild 2.6 Vägbredden är 9 meter på väg 94 och 6,5 meter på bron över järnvägen.

elolyckor samt en olycka med en cyklist. I samtliga olyckor under perioden januari 2006 - oktober 2010 har personskadorna blivit lindriga.

#### Fastighetsutfarter

Längs med sträckan på väg 94 finns utfarter från enskilda och lokala vägar till bebyggelsen som framför allt finns söder om vägen. Ett fåtal utfarter finns även från enstaka fastigheter som finns utmed väg 94, både på norra och södra sidan om vägen.

### 2.3 Miljö

Inom förstudieområdet finns riksintressen och Natura 2000-områden, natur- och kulturvärden, intressen för friluftsliv samt för rennäringsen. Dessa redovisas på karta i bild 2.10 och 2.16.

Riksintressen enligt miljöbalken samt Natura 2000-områden

I miljöbalkens 3 och 4 kapitel finns bestämmelser om skydd av områden som har så högt värde för natur- och kulturmiljö, friluftsliv, kommunikationer, olika näringar, med flera att de utgör så kallade riksintressen.



Bild 2.7 Många tunga fordon passerar på väg 94 mellan Älvsbyn och Arvidsjaur.

Följande riksintressen finns inom förstudieområdet:

- \* Riksintresse för rennäringsen bestående av flyttleder, kärnområde, rastbete samt svår passage över järnvägen som främst berör Semisjaur-Njarg och Luokta-Måvas samebyar.
- \* Riksintresse för kommunikation, väg 94 samt järnvägen.

Natura 2000 är ett nätverk av EU:s mest skyddsvärda naturområden. Natura 2000-områden är utpekade med stöd av två EU-direktiv, art- och habitatdirektivet (s.k SCI-områden) samt fågeldirektivet (s.k SPA-områden). Dessa syftar till att skydda



Bild 2.8 Korsträskbäcken passerar väg 94. Bäckravinerna är djupa och svåra passage.



Bild 2.9 Busshållplats med väderskydd på väg 94 i Korsträsk.

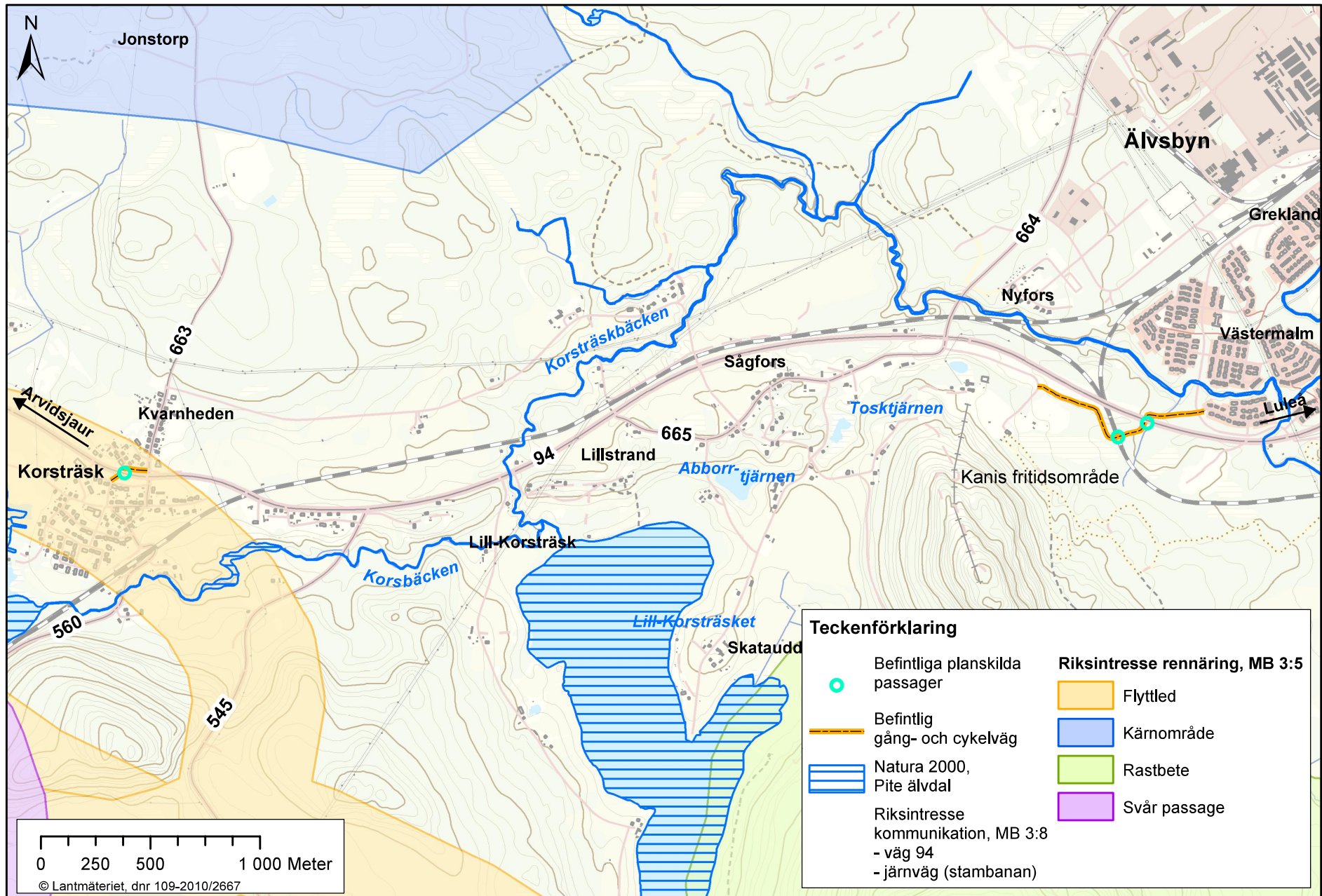


Bild 2.10 Riksintressen.



livsmiljöer och djur- och växtarter som är hotade i ett EU-perspektiv. Alla Natura 2000-områden är av riksintresse för naturvård. Följande Natura 2000-områden finns i förstudieområdet:

- \* Piteälvens Natura 2000-område (SE 0820434), där Korsträskbäcken och Lill-Korsträsket ingår
- \* Utepekade arter är flodpärlmussla, lax, stensimpa och utter.

Väg 94 korsar Korsträskbäcken där bäcken går i en bäckravin. Närmare uppgift om naturmiljövården för bäcken saknas. Enligt vatteninformationssystemet Sverige (VISS) kan följande status på berörda vattenförekomster utläsas:

Tabell 2.1 Miljö kvalitetsnormer berörda vattenförekomster (VISS, 2012)

	Lillkorsträsket	Korsträskbäcken/ Korsbäcken
Ekologisk status	Måttlig	Måttlig
Kemisk status	God	God

Riksintressen och Natura 2000 områden redovisas i bild 2.10.

Områdets allmänna karaktär

Sträckan mellan Korsträsk och Älvsbyn består omväxlande av skog och jordbruksmark, se bild 2.17-



Bild 2.11 Väg 94 passerar över järnvägen strax innan Korsträsk.

2.19. Bebyggelse finns i området där ett flertal mindre vägar till fastigheter har utfarter på väg 94.

Naturmiljö

Söder om väg 94, Korsträsk-Lill-Korsträsk, finns ett område som ingår i Länsstyrelsens bevarandeprogram för odlingslandskap och är klassat till klass 1 med hänsyn till natur- och kulturvärden. Inom förstudieområdet finns inga områden som finns med i Trafikverkets förteckning över artrika vägar. Närmare uppgifter om skyddsvärda arter nära vägen kopplade till odlingslandskapet saknas. Naturvärden redovisas på karta, bild 2.16.

Kulturmiljö

Söder om väg 94, Korsträsk-Lill-Korsträsk, finns ett område som ingår i Länsstyrelsens bevarandeprogram för odlingslandskap och är klassat till klass 1 med hänsyn till natur- och kulturvärden.

Kultur- eller fornlämningar förekommer inom förstudieområdet. Bland annat finns en kvarn vid Korsbäcken i utkanten av bebyggelsen i Korsträsk samt boplatsoområden i ett område nära Kanisbacken på båda sidor om väg 94. Bron över järnvägen i Korsträsk är utpekad som en bro med visst kulturhistoriskt värde, klass 3, enligt "Broar i Norrbottens län", vilket innebär att ändringar och underhållsarbeten bör utföras varsamt.



Bild 2.12 Bebyggelsen ligger nära väg 94 i Korsträsk.



Bild 2.13 Korsning på väg 94 mellan bebyggelsen i Korsträsk.



Bild 2.14 Gång- och cykelväg till port under väg 94 i Korsträsk.



Bild 2.15 Gång- och cykelport under väg 94 i Korsträsk.

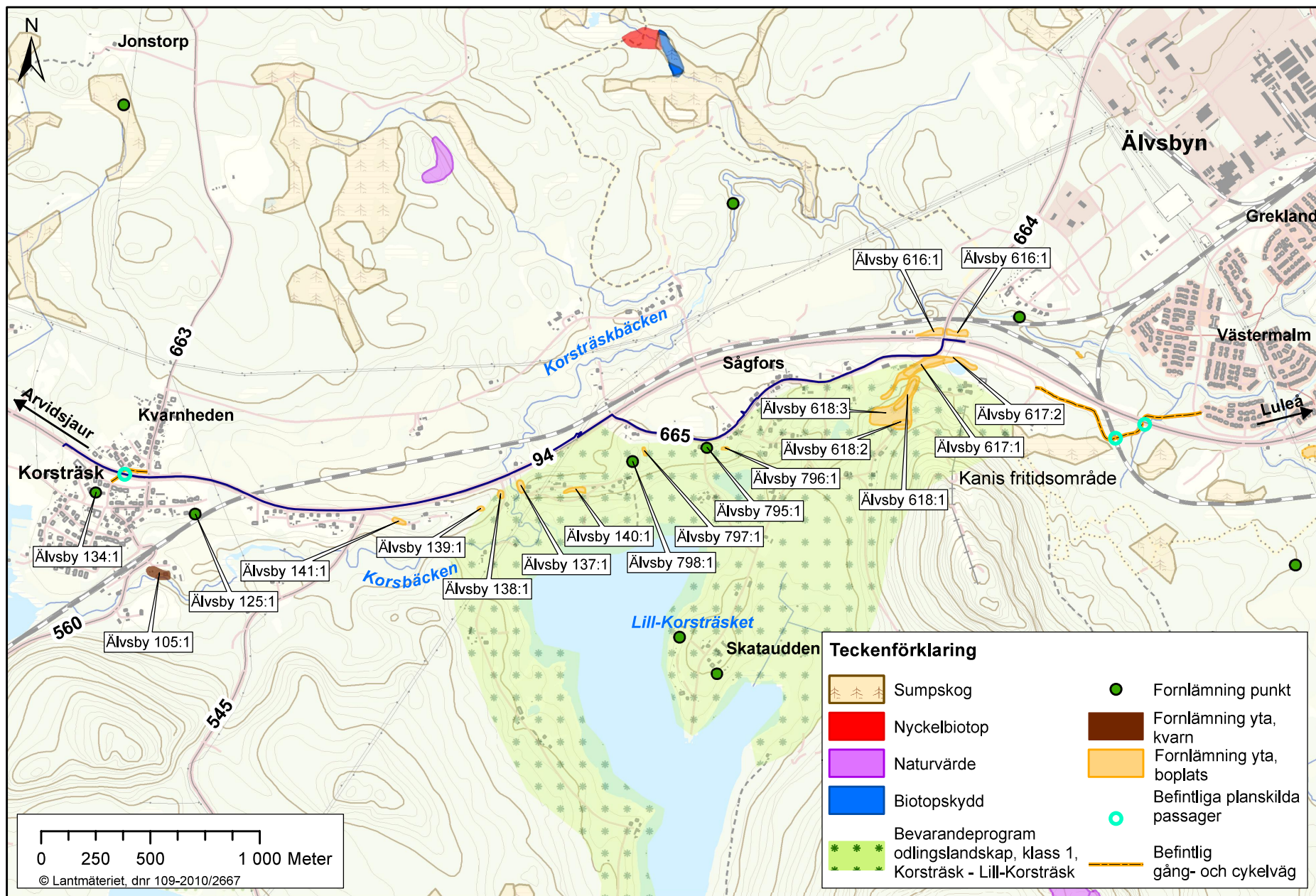


Bild 2.16 Natur- och kulturmiljöintressen. För beskrivning av fornlämningar se tabell 2.2.



Tabell 2.2 Beskrivning av inventerade fornlämningar i området.

RÅA-nummer	Kort beskrivning
Älvsby 616:1	Fast fornlämning Boplats
Älvsby 617:2	Övrig kulturhistorisk lämning Boplats
Älvsby 617:1	Fast fornlämning Boplats
Älvsby 618:1	Fast fornlämning Boplats
Älvsby 618:2	Boplats Fast fornlämning
Älvsby 618:3	Bevakningsobjekt Boplats
Älvsby 796:1	Fast fornlämning Boplats
Älvsby 795:1	Fast fornlämning Boplats
Älvsby 797:1	Fast fornlämning Boplats
Älvsby 798:1	Övrig kulturhistorisk lämning Fornlämningsliknande bildning (rotvältsgröp, boplatsliknande bildning)
Älvsby 140:1	Fast fornlämning Boplats
Älvsby 137:1	Fast fornlämning Boplats
Älvsby 138:1	Fast fornlämning Boplats
Älvsby 139:1	Bevakningsobjekt Boplats
Älvsby 141:1	Övrig kulturhistorisk lämning Boplats
Älvsby 125:1	Övrig kulturhistorisk lämning Fyndplats (svart skiffermejsel)
Älvsby 105:1	Övrig kulturhistorisk lämning Kvarn
Älvsby 134:1	Övrig kulturhistorisk lämning Fyndplats (svart slipat/polerat skifferstycke)

Kulturmiljövärden redovisas på karta, bild 2.16 samt en kort beskrivning av fornlämningar i tabell 2.2.

#### Rekreation och friluftsliv

Inom förstudieområdet finns både skoterleder och vandringsled, Fyrkantsleden. Skidlift finns vid Kanisbacken. Där finns även en hundkapplöpingsbana. Vid Lill-Korsträsket finns badplats. Värden för rekreation och friluftsliv redovisas i bild 2.1.

#### Naturresurser

##### Jordbruk och skogsbruk

I anslutning till väg 94 och inom förstudieområdet finns områden med produktiv jordbruksmark.

##### Rennäring

Enligt 3 kap 5 § miljöbalken ska mark- och vattenområden som har betydelse för rennäring så långt möjligt skyddas mot åtgärder som kan försvåra rennäringens bedrivande. Områden av riksintresse för rennäring ska skyddas mot sådana åtgärder.

Området i anslutning till väg 94 och förstudieområdet ingår i Luokta-Måvas, Semisjaur-Njarg samt Stäkke samebyars vinterbetesmarker. Det finns

flyttleder som är av riksintressen för rennäringen. Riksintressen för rennäring redovisas på bild 2.10.

##### Åsar och grundvatten

Inga registrerade brunnar finns inom eller i direkt anslutning till förstudieområdet.

##### Grus- och mineraler

Inom området finns några inventerade grusförekomster som är lokaliserade i anslutning till väg 94 inom förstudieområdet. Inga grus- eller bergtäkter finns inom förstudieområdet.



Bild 2.19 Omgivning består av omväxlande skog och jordbruksmark.



Bild 2.17 Flera korsning med vägar till byar i området finns på sträckan.



Bild 2.18 På sträckan finns utfarter från bebyggelse utmed vägen.

Boendemiljö

Boendemiljöer finns intill eller i närheten av väg 94, bild 2.12 och bild 2.18.

Trafiken kan orsaka störningar i boendemiljöer längs vägen i form av buller, vibrationer och luftföroreningar.

För att skydda människor mot skadligt buller har riktvärden tagits fram för hur höga ljudnivåer som får förekomma i en bostad. Ljudnivån 55 dB(A) ekvivalent ljudnivå är riktvärde vid nybyggnad eller väsentlig ombyggnad av vägar. Ljudnivån 65 dB(A) (ekvivalent ljudnivå) är riktvärde i befintliga vägmiljöer.

Trafiken orsakar, förutom ljud, även andra typer av vågrörelser, och i marken fortplantas vågrörelserna som vibrationer. Risken för störande vibrationer är beroende av typ av jordmaterial. Risken för vibrationer är störst då vägen trafikeras av tunga fordon och då både vägen och närliggande byggnader är grundlagda på finkorniga jordar.

Bebyggelsen finns nära vägen på sträckan, inga uppgifter om eventuella vibrationsstörningar finns.

Med luftföroreningar avses ämnen som är skadliga för människors hälsa, klimat och/eller natur- och

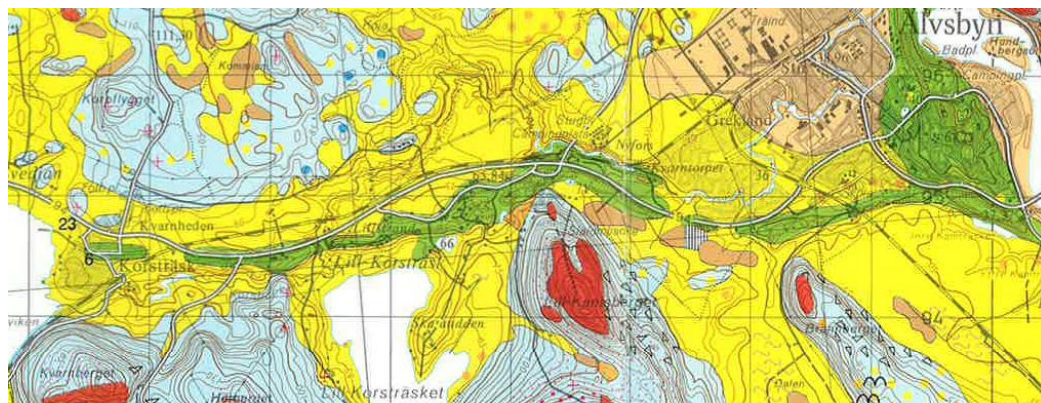


Bild 2.20 Utdrag ur jordartskartan för omgivningen kring förstudieområdet. I området finns främst havs- och sjösediment (gult område) och isälvsediment (grönt område). Källa: SGU, Jordartskarta, 24K Älvsbyn NO.

kulturmiljö. Transportsektorn utgör en av de största utsläppskällorna till luftföroreningar. Avgaserna innehåller ämnen som kan orsaka många olika effekter såväl på människors hälsa som på miljön. Vägtrafiken är en betydande föroreningskälla avseende bland annat koldioxid, kväveoxider, kolväten och partiklar.

Väg 94 kan upplevas som en barriär för boende som har behov av att korsa vägen. Vägen används av oskyddade trafikanter i området. Även järnvägen som följer väg 94 på norra sidan, kan upplevas som en barriär i området. På sträckan finns endast plankorsningar över järnvägen. En port för gång- och cykeltrafik finns under väg 94 i Korsträsk.

#### 2.4 Byggnadstekniska förutsättningar

Inom förstudieområdet förekommer främst havs- och sjösediment samt isälvsediment. Se bild 2.20.

Ledningar

Belysning saknas längs med väg 94. Längs med väg 665 genom Sågfors finns belysning på delar av sträckan.

En kraftledning korsar väg 94 och järnvägen strax väster om vägbron över järnvägen.

Kommunala vatten och avloppsledningar, elledningar, fjärrvärme samt optokablar kan finnas främst i tätortsområdena.



Bild 2.21 Söder om väg 94 är terrängen relativt kuperad.



Bild 2.22 Passagen av järnvägen kan ske planskilt antingen över eller under järnvägen för oskyddade trafikanter, beroende på bland annat de byggnadstekniska förutsättningarna.



Bild 2.23 Korsträskbäcken passerar väg 94 med rörbro.



## 2.5 Nationella och regionala miljömål, miljöbalkens hänsynsregler och miljö kvalitetsnormer

Nationella och regionala miljömål  
Riksdagen har antagit 16 nationella miljömål. Målen beskriver de egenskaper som vår natur- och kulturmiljö måste ha för att samhällsutvecklingen ska vara ekologiskt hållbar. Det övergripande målet för miljöarbetet är att vi till nästa generation ska lämna över ett samhälle där de stora miljöproblemen är lösta. Det innebär att påverkan på miljön ska ha reducerats till nivåer som är långsiktigt hållbara. De nationella miljömålen har anpassats och formulerats till regionala miljömål i Norrbottens län.

Miljö målen behandlar:

1. Begränsad klimatpåverkan
2. Frisk luft
3. Bara naturlig försurning
4. Giffri miljö
5. Skyddande ozonskikt
6. Säker strålmiljö
7. Ingen övergödning
8. Levande sjöar och vattendrag
9. Grundvatten av god kvalitet
10. Hav i balans samt levande kust och skärgård
11. Myllrande våtmarker
12. Levande skogar
13. Ett rikt odlingslandskap
14. Storslagen fjällmiljö
15. God bebyggd miljö
16. Ett rikt växt- och djurliv

*I detta projekt berörs främst målen God bebyggd miljö och Ett rikt odlingslandskap. Även miljömålet Begränsad klimatpåverkan berörs då förutsättningarna för att biltransporterna ska minska gynnas med en gång- och cykelväg. Inget av målen kommer att motverkas.*

Miljöbalken

I projektet tillämpas miljöbalken och därtill hörande eller samverkande lagstiftning.

Miljöbalken ska tillämpas så att:

- människors hälsa och miljön skyddas mot skador och olägenheter
- värdefulla natur- och kulturmiljöer skyddas och vårdas
- den biologiska mångfalden bevaras
- en långsiktigt god hushållning med mark, vatten och fysisk miljö i övrigt tryggas
- återanvändning och återvinning samt hushållning främjas så att kretslopp uppnås

Allmänna hänsynsregler

I miljöbalkens 2 kapitel redovisas de allmänna hänsynsregler som är grundläggande för prövningen om tillåtlighet, tillstånd, godkännande och dispens: prövning, kunskapskravet, försiktighetsprincipen, lokaliseringsprincipen, hushållningsprincipen, produktvalsprincipen, skälighetsavvägning och avhjälpandeskyldighet.

*Projektet kommer att bedrivas så att miljöbalkens allmänna hänsynsregler uppfylls.*

Miljö kvalitetsnormer

Miljö kvalitetsnormer är ett juridiskt styrmedel som infördes med miljöbalken 1999 och som regleras i miljöbalkens 5:e kapitel. Normer kan meddelas

av regeringen i förebyggande syfte, för att skydda människors hälsa eller miljön, eller för att åtgärda befintliga miljöproblem.

En miljö kvalitetsnorm kan till exempel gälla högsta tillåtna halt av ett ämne i luft, mark, eller vatten. När en miljö kvalitetsnorm meddelas måste regeringen samtidigt utse myndigheter och kommuner som ska mäta och kontrollera att normen uppfylls.

Förordningar om miljö kvalitetsnormer som idag finns är:

*Föroreningar i utomhusluft (SFS 2001:527)*

Till skydd för människors hälsa vill man med miljö kvalitetsnormen för utomhusluft begränsa utsläppen av kvävedioxid, kväveoxider, svaveldioxid, kolmonoxid, bly, bensen, partiklar och ozon i utomhusluft. Miljö kvalitetsnormerna för utomhusluft gäller i hela landet.

*Fisk- och musselvatten (SFS 2001:554)*

Normerna för fisk- och musselvatten avser endast vissa, i författning utpekade vatten. I Norrbotten berörs Kalixälven som är ett utpekat laxvatten.

*Vattenförekomster (SFS 2004:660)*

Regeringen har utfärdat en förordning om miljö kvalitetsnormer för vatten. Beslutet om miljö kvalitetsnormer omfattar ekologisk status eller ekologisk potential, kvantitativ status samt kemisk status för samtliga vattenförekomster i Bottenvikens vattendistrikt. Hela Norrbotten och huvuddelen av Västerbottens län utgör Bottenvikens vattendistrikt.

*Omgivningsbuller (SFS 2004:675)*

Normen avser buller från vägar, järnvägar, flygplatser och industriell verksamhet.

*I detta projekt är miljö kvalitetsnormerna för vattenförekomster tillämpliga i och med att Korsträskbäck- en berörs. Normen bedöms inte överskridas.*

### 3. Funktionsanalys

Det övergripande nationella transportpolitiska målet är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktig hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet. Funktionsanalysen har gjorts med utgångspunkt från de trafikpolitiska målen.

#### 3.1 Funktion

Transportpolitiskt mål

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

Nuvarande situation

Den aktuella sträckan på knappt 4 km är från Korsträsk till korsningen in mot Sägträsk och Kanis fritidsområde. Från Älvsbyn fram till denna korsning finns idag en belyst gång- och cykelväg men sträckan vidare till Korsträsk saknar en trygg för-

bindelse för oskyddade trafikanter. Hastigheten längs sträckan är 80 km/h och den har en ÅDT på ca 2720. Vägen är ca 9 meter bred, förutom bron över järnvägen innan Korsträsk som är ca 6,5 meter bred, och belysning saknas längs hela sträckan.

För gående och cyklister är transportkvaliteten låg och tillgängligheten begränsad eftersom övergångsställen och passager saknas och de oskyddade trafikanterna är hänvisade till att cykla och gå i blandtrafik. Vägen utgör barriär för de oskyddade trafikanterna som vill passera.

Sträckan trafikeras av Länstrafiken. Busshållplatser med hållplatsstolpe finns längs väg 94 vid två platser samt en hållplats med väderskydd i Korsträsk.

Någon undersökning av hur vägen idag nyttjas av kvinnor respektive män är inte gjord. Vägen nyttjas i huvudsak av arbetspendlare samt av näringslivet. Erfarenhetsmässigt så är det fler män än kvinnor som arbetspendlar med bil och fler kvinnor än män som går och cyklar samt nyttjar kollektivtrafik för att lösa sitt transportbehov.

Problem och behov

Det finns behov av åtgärder för att förbättra framkomligheten och tillgängligheten för oskyddade trafikanter. Behov av gång- och cykelväg finns längs hela sträckan. Vintertid är det särskilt svårt att gå och cykla längs vägen på grund av snö och halka och smala vägrenar.

För att vidmakthålla en hög standard på vägen och samtidigt öka trafiksäkerheten kan åtgärder som en gång- och cykelväg som gynnar boende vidtas. För de oskyddade trafikanterna måste även en översyn av säkrare passager göras.

Vid planering av åtgärder ska både kvinnors och mäns transportbehov tillgodoses. Både kvinnor och män ska aktivt delta i planeringsprocessen.

Ett problem är att fånga upp kvinnors syn på vägplanering. Merparten av synpunkter i vägprojekt framförs i regel av män.

En osäkerhetsfaktor är om dagens resmönster hos män respektive kvinnor motsvarar de resbehov som finns eller om det formas av de resmöjligheter som finns.



Bild 3.1 Järnvägen och passage väg 94 på bro. En gång- och cykelväg ska passera järnvägen planskilt antingen på bro eller i port under järnvägen. Vy från södra delen av Korsträsk, vid Smedjevägens slut.



Bild 3.2 En gång- och cykelväg kan placeras i direkt anslutning till vägbron vid passagen över bäckravinen.



Bild 3.3 Vägen genom Sägfors passerar bebyggelse på sträckan och blir en naturlig del av gång- och cykelnätet mellan Korsträsk och Älvsbyn.



Bild 3.4 Bebyggelsen ligger nära väg 94 men en gång- och cykelväg kan vara möjligt i direkt anslutning till vägen. En annan möjlighet är att nyttja befintlig väg parallellt med väg 94 (se bild 2.19).



Bild 3.5 Bebyggelsen öster om järnvägsbron i Korsträsk ligger nära väg 94 men har sina utfarter mot en mindre väg parallellt med väg 94. Vägen skulle kunna fungera som en del i gång- och cykelnätet.



Bild 3.6 Med en gång- och cykelväg nära väg 94 skulle passagen över järnvägen helst ske i direkt anslutning till befintlig vägbro. På södra sidan av väg 94 mot Älvsbyn ligger bebyggelsen nära vägen.

För att uppnå detta måste jämställdhetsaspekten belysas kontinuerligt och finnas med i alla skeden av planering och projektering. Till exempel måste samrådsmöten och informationsmöten planeras och genomföras så att de blir lockande för både män och kvinnor. Båda gruppernas synpunkter ska tas tillvara och få påverka projektet.

### 3.2 Hänsyn

Transportpolitiskt mål

*Transportsystemets utformning och användning ska anpassas till att ingen ska dödas eller skadas allvarligt. Det ska också bidra till att miljö kvalitetsmålen uppnås och att ökad hälsa uppnås.*

Nuvarande situation

Oskyddade trafikanter är extra utsatta i trafiken. Enligt Nollvisionen bör inte oskyddade trafikanter blandas med biltrafik om inte fordonens hastighet kan säkras till 30 km/h eller lägre.

Att behöva färdas i blandtrafik utan säkrade passager utgör en trafiksäkerhetsrisk och vägen upplevs som osäker för oskyddade trafikanter särskilt vintertid på grund av snö, halka och mörker.

Bostadsbebyggelse finns framförallt i Korsträsk. Vissa störningar från vägen i form av buller kan upplevas av närboende.

I området finns Piteälvens Natura 2000 område, samt rennäringensintressen av riksintresse.

Problem och behov

För att förbättra trafiksäkerheten finns behov av en gång- och cykelväg samt trafiksäkra passager över väg 94. Åtgärden måste göras med hänsyn till markintrång, boende samt till miljöintressen.



## 4. Projekt mål

Målet med förstudien är att studera förutsättningar för en naturlig, säker och trygg väg för oskyddade trafikanter mellan Korsträsk och Älvsbyn (till korsningen mot Sågfors och Kanisberget). Syftet är att öka trafiksäkerheten och tillgängligheten för oskyddade trafikanter.

Gång- och cykelvägen utformas trafiksäkert och anpassas till boende, målpunkter och befintliga vägar i området samt omgivande miljö.



Bild 5.1 En gång- och cykelväg mot Älvsbyn kan ansluta till Idrottsvägen i Korsträsk, antingen söder eller norr om väg 94. Vy från korsningen Idrottsvägen/Väg 94 i Korsträsk mot Älvsbyn.



Bild 5.2 Bebyggelse norr om väg 94 i Korsträsk. Oskyddade trafikanter har möjlighet att använda gång- och cykelport under väg 94 istället för att korsa vägen.

## 5. Tankbara åtgärder enligt fyrstegsprincipen

### 5.1 Fyrstegsprincipen

Tänkbara åtgärder har analyserats enligt fyrstegsprincipen.

Fyrstegsprincipen bör ses som ett allmänt förhållningssätt i åtgärdsanalyser för vägtransportsystemet och inte som en strikt modell som skall tillämpas i något specifikt planeringsskede. Fyrstegsprincipen är en arbetsstrategi där varje enskilt steg täcker in olika aspekter och skeden i utvecklingen av transporter och vägar.

De fyra stegen innebär att åtgärder ska analyseras i följande ordning:

1. Åtgärder som kan påverka transportbehovet och val av transportsätt
2. Åtgärder som ger effektivare utnyttjande av befintligt vägnät och fordon
3. Begränsade ombyggnadsåtgärder
4. Nyinvesteringar och större ombyggnadsåtgärder

Steg 1. Åtgärder som påverkar transportefterfrågan och val av transportsätt

Omfattar planering, styrning, reglering, påverkan och information med bäring på såväl transportsystemet som samhället i övrigt för att minska transportefterfrågan eller föra över transporter till mindre utrymmeskrävande, säkrare eller miljövänligare färdmedel.

#### Möjliga åtgärder

Förbättrad möjlighet till nyttjande av kollektivtrafik och åtgärder som gynnar gång- och cykeltrafik bedöms vara möjliga att genomföra.

#### Slutsats

Åtgärder som gynnar överflyttning av transporter till kollektivtrafik samt förbättrade förhållanden för gång- och cykeltrafiken bedöms inte på kort sikt i någon större omfattning minska biltransporterna. Åtgärder i form av gång- och cykelvägar samt passager förbättrar tillgängligheten och trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter. Satsningar på järnväg kan på sikt innebära att behovet av godstransporter på väg minskar.

Steg 2. Åtgärder som ger effektivare utnyttjande av befintligt vägnät

Omfattar insatser inom styrning, reglering, påverkan och information riktade till vägtransportsystemets olika komponenter för att använda befintligt vägnät effektivare, säkrare och miljövänligare.

#### Möjliga åtgärder

Säkerhetshöjande åtgärder för oskyddade trafikanter förbättrar möjligheten att på ett säkert sätt färdas längs med och att korsa vägen.

#### Slutsats

Väg 94, Älvsbyn - Korsträsk är en del av sträckan Antnäs - Älvsbyn - Arvidsjaur. Åtgärder som syftar till att andra vägar nyttjas bedöms kunna påverka transportbehovet i liten omfattning.

Steg 3. Vägförbättringsåtgärder

Omfattar förbättringsåtgärder och ombyggnader i befintlig sträckning till exempel trafiksäkerhetsåtgärder eller bärighetsåtgärder.

#### Möjliga åtgärder

Genom anläggande av gång- och cykelväg med säkra passager förbättras möjligheterna för oskyddade trafikanter att färdas säkert.

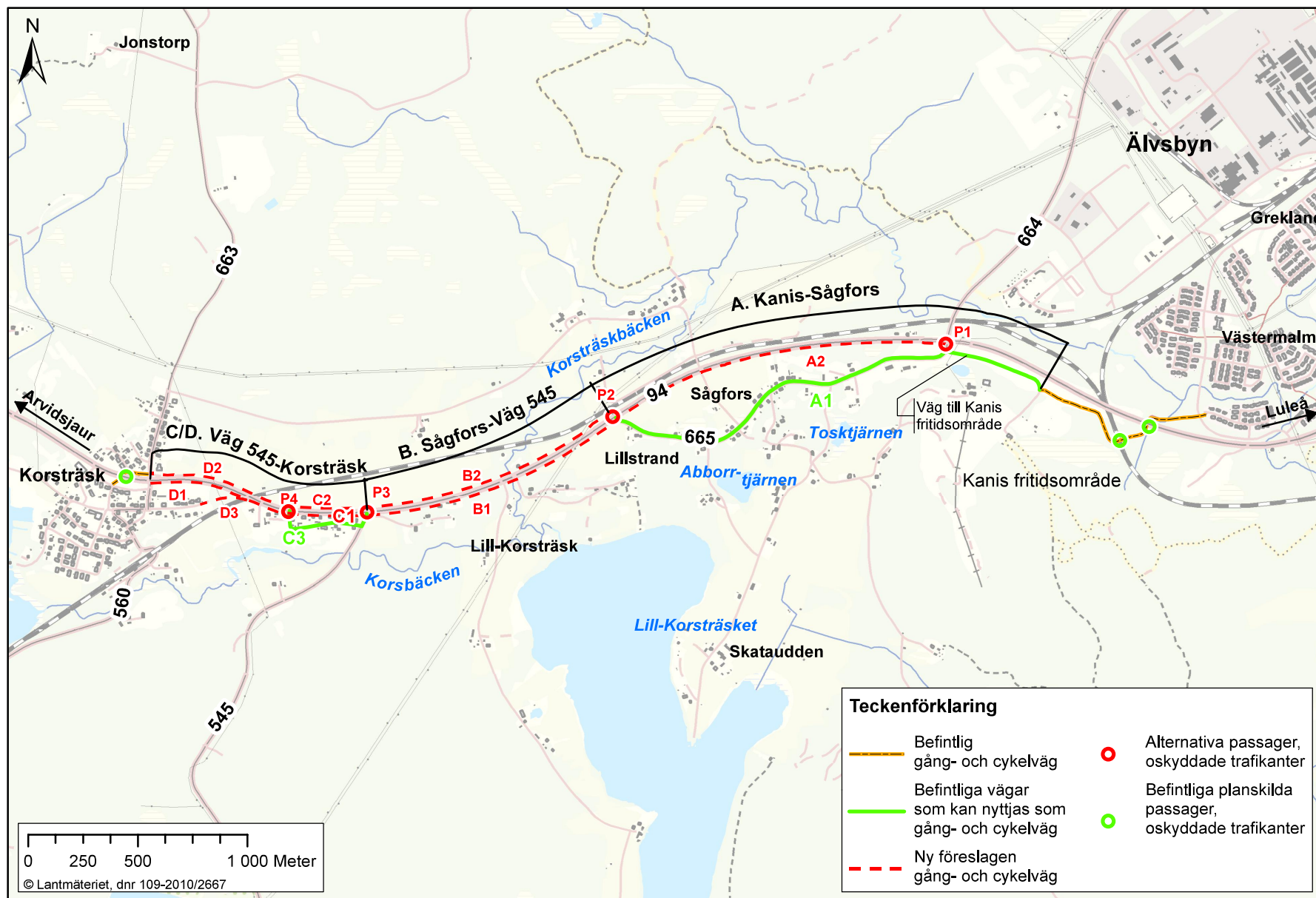


Bild 5.3 Alternativa förslag till ny gång- och cykelväg. Förklaring av beteckningar A, B, C, D och P se avsnitt 5.2 Möjliga åtgärder.

### Slutsats

En gång- och cykelväg med säkra passager för de oskyddade förbättrar säkerheten och framkomligheten för alla trafikantgrupper.

Genom åtgärder enligt steg 3 i kombination med åtgärder enligt steg 1 och/eller steg 2 kan bättre uppfyllelse av transportpolitiska delmål uppnås.

Steg 4. Nyinvesteringar och större ombyggnadsåtgärder

Omfattar om- och nybyggnadsåtgärder som ofta tar ny mark i anspråk, till exempel nya vägsträckningar.

### Möjliga åtgärder

Någon större nybyggnadsåtgärd i form av ny vägsträckning har inte utretts i denna förstudie.

### Slutsats

Ingen nyinvestering eller större ombyggnad föreslås.

## 5.2 Möjliga åtgärder

Med utgångspunkt från analysen enligt fyrstegsprincipen har åtgärder som syftar till bättre trafik-säkerhet för de oskyddade trafikanterna studerats.

### Nollalternativet

Nollalternativet innebär att inga åtgärder på befintligt vägsystem genomförs. Det innebär att brister i trafiksäkerheten kvarstår. Endast normala drift och underhållsåtgärder genomförs.



Bild 5.4 Delen Kanis-Sågfors (A).

### Ny gång- och cykelväg

Tillgängligheten, framkomligheten och trafiksäkerheten för de oskyddade trafikanterna kan förbättras genom att anlägga en gång- och cykelväg från Korsträsk till befintlig gång- och cykelväg mot Älvsbyn, korsningen mot Kanis fritidsområde och Sågfors. För alternativa förslag se bild 5.3.

### A. Delen Kanis-Sågfors

Från befintlig gång- och cykelväg vid Kanis fritidsområde och västerut mot Sågfors föreslås att befintlig väg mot Kanis nyttjas fram till korsningen med väg 665, därefter föreslås två alternativa lösningar.

\* A1: Gång- och cykeltrafikanter färdas längs befintlig väg 665 genom Sågfors och fram till korsningen med väg 94. Vägen föreslås kompletteras med utökad belysning.

\* A2: Gång- och cykelvägen fortsätter nära väg 94 på den södra sidan av vägen fram till korsningen väg 665/väg 94.

### B. Delen Sågfors - väg 545

Från den västra korsningen mot Sågfors till korsningen 545 föreslås två alternativa lösningar för gång- och cykelväg.

\* B1: Gång- och cykelvägen fortsätter nära väg 94 på den södra sidan av vägen.

\* B2: Gång- och cykelvägen fortsätter nära väg 94 på den norra sidan av vägen.

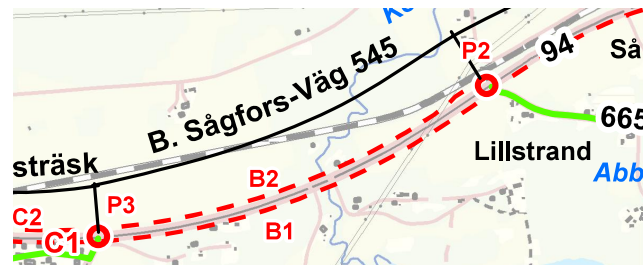


Bild 5.5 Delen Sågfors - väg 545 (B).

I båda alternativen föreslås att gång- och cykelvägen går parallellt med vägen och med en väl tilltagen skiljeremsa där utrymme finns, för att underlätta vid vinterväghållning.

På sträckan finns en svår passage över en bäckravin, Korsträskbäcken, där gång- och cykelvägen föreslås passera i direkt anslutning till befintlig vägbro, antingen på norra eller södra sidan. För passagen föreslås antingen en breddning av rörbron alternativt en separat träbro, se bild 5.11. Utformningen av passagen över bäckravinen kommer att studerats närmare i kommande projekteringskede.

På södra sidan passerar vägen nära en fastighet där en gång- och cykelväg eventuellt kan medföra behov av stödmur.

### C/D. Delen väg 545 - Korsträsk

Från korsningen med väg 545 till Korsträsk föreslås tre alternativa lösningar för gång- och cykelväg.

\* C1/D1: Gång- och cykelvägen fortsätter nära väg 94 på den södra sidan av vägen och ansluter till Idrottsvägen i Korsträsk alternativt att gc-vägen ansluter till Smedjevägen (D3) direkt efter passagen över järnvägen, se Bild 5.12.

\* C2/D2: Gång- och cykelvägen fortsätter nära väg 94 på den norra sidan av vägen och ansluter till Yrkesvägen/Idrottsvägen i Korsträsk innan korsningen väg 94/Idrottsvägen.

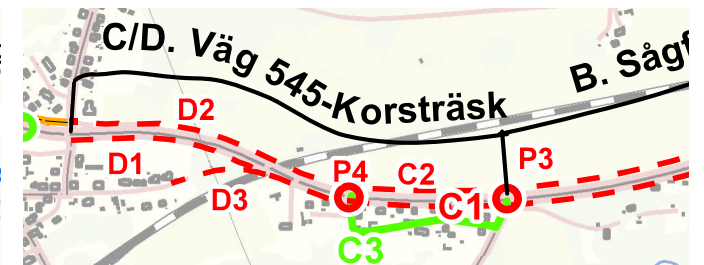


Bild 5.6 Delen väg 545-Korsträsk (C/D).



\* C3/D1: Gång- och cykelvägen fortsätter in på väg 545 för att därefter följa parallellvägen förbi bebyggelsen och ansluta vid den västra korsningen till en gång- och cykelväg parallellt med väg 94, på södra sidan av vägen. På samma sätt som i alternativ C1/D1 finns möjlighet att gc-vägen ansluter till Smedjevägen (D3) direkt efter passagen över järnvägen.

Utrymmet mellan väg och gång- och cykelväg är begränsat på sträckan C1 medan sträckan C2 och D2 ger möjlighet för en väl tilltagen skiljeremsa mellan väg och gång- och cykelväg.

Båda alternativen på sträckan, D1 och D2, föreslås passera järnvägen på separat bro i direkt anslutning till befintlig vägbro och fortsätta parallellt med väg 94 till Korsträsk, antingen norr eller söder om vägen. Alternativt kan gång- och cykelvägen ansluta till Svedjevägen direkt efter bron över järnvägen, se bild 5.12. Breddning av befintlig bro bedöms svårt att genomföra då brostöden kan komma för nära järnvägen. Alternativt kan gång- och cykelvägen passera under järnvägen med en port. Utformningen av passagen av järnvägen kommer att studerats närmare i kommande skede.

Olika alternativa förslag till ny gång- och cykelväg redovisas i bild 5.3 samt bild 5.4-5.6. För principutformning av olika lösningar för gång- och cykelväg, se bild 5.7 - 5.9.



Bild 5.10 Med en gång- och cykelväg norr om väg 94 kommer oskyddade trafikanter att behöva korsa väg 94. Gång- och cykelvägens sträckning, terrängförhållanden och behovet är en del av underlaget för passagens placering och utformning. En möjlig passage är i korsningen med väg 545.



Bild 5.11 I passagen över Korsträskbäcken är en möjlighet att den befintliga rörbron breddas för att ge plats för en gång- och cykelväg.



Bild 5.12 Gång- och cykelväg föreslås passera järnvägen på separat bro i direkt anslutning till befintlig vägbro antingen på södra (visas i bilden) eller på norra sidan och sedan parallellt med väg 94. Med en passage över järnvägen på södra sidan finns även möjligheten att vika av direkt mot Svedjevägen.

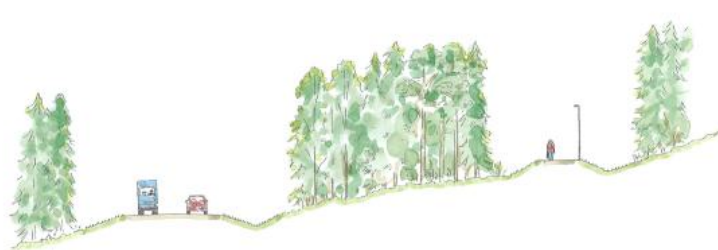


Bild 5.7 Exempel på lösning med gång- och cykelbana går en bit från vägen.

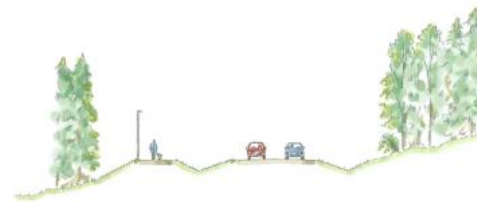


Bild 5.8 Exempel på lösning där gång- och cykelbana går nära vägen. En väl tilltagen skiljeremsa mellan väg och gc-väg underlättar för vinterväghållningen.



Bild 5.9 Exempel på lösning med gång- och cykelbana separerad med kantsten. När utrymmet mellan väg och gc-väg är begränsat finns möjlighet att separera med kantsten.

#### Utformning av passager

Framkomlighet och trafiksäkerhet för de oskyddade trafikanterna kan även förbättras genom utformning av passager.

De olika delsträckorna A-C/D kan kombineras till olika alternativ för hela sträckan. Med ett alternativ där gång- och cykelvägens går söder om väg 94 på hela sträckan (A1/A2-B1-C1/C3-D1) krävs ingen passage av vägen för oskyddade trafikanter medan ett alternativ där gång- och cykelvägen går norr om vägen på någon sträcka kräver passage av väg 94.

Möjliga passager redovisas på bild 5.3 samt i bild 5.4-5.6 och bild 5.10. Utifrån gång- och cykelvägens sträckning finns ett behov att detaljstudera placering och utformning av passager av väg 94 i kommande skede.

### 5.3 Gestaltningsförutsättningar

Väg 94 går både genom öppet odlingslandskap, genom skogslandskap och genom bebyggelse. Samlad bebyggelse finns framförallt i Sägfors och i Korsträsk. I Korsträsk passerar vägen på bro över järnvägen.

Grundläggande utgångspunkt för gestaltningen av en gång- och cykelväg mellan Korsträsk och Älvsbyn är att minsta möjliga intrång i omgivande landskap ska göras utan att, om möjligt, närmiljön påverkas negativt för de boende i området längs



Bild 5.14 På södra sidan av väg 94 i Korsträsk finns samlad bebyggelse nära vägen.

vägen. Tydliga korsningspunkter med bra siktförhållanden längs väg 94 är viktigt att uppnå. Miljön kring gång- och cykelvägen bör utformas så att framkomlighet och trafiksäkerhet tillgodoses samtidigt som det visuella intrycket av gång- och cykelvägen är positiv, både för gående och cyklister samt för betraktare vid sidan av gång- och cykelvägen.

Där gång- och cykelvägen passerar bebyggd miljö läggs vikten vid att göra minsta möjliga intrång i angränsande tomtmark utan att ge avkall på säkerhet, funktion och drift. I det öppna landskapet är utblickarna över omgivningarna viktiga att ta till vara och utveckla. I skogslandskapet är terränganpassningen viktig att ta hänsyn till för att få en så jämn sträckning som möjligt utan branta backar eller tvära kurvor.

Med en ny gång- och cykelväg parallellt med södra sidan om väg 94, där bebyggelsen ligger nära vägen, kommer särskild anpassning att krävas (se bild 5.6, C1). Beroende på utrymmet kan gång- och cykelvägen utformas dels som avskiljd med vägdike skiljeremsa eller med vägräcke och dels som en gång- och cykelväg med kantsten, se bild 5.8 och 5.9.

På övriga delar går gång- och cykelvägen i nära anslutning till vägen, genom både skogs- och odlingsmark, och kan utformas som en avskiljd gång- och cykelväg med vägdike, se bild 5.8. Variationen mellan öppen mark och sluten skog gör att vägrummet



Bild 5.15 Vägen passerar både genom skogs- och odlingslandskap. Variationen mellan öppen mark och sluten skog gör att en gång- och cykelväg avskild med skiljeremsa eller vägdike är att föredra.



Bild 5.13 Exempel på passage med utförda tillgänglighetsåtgärder i Bensbyn, Luleå.

för väg 94 och planerad gång- och cykelväg inte bör bli brett.

Med alternativet som nyttjar befintliga vägar kommer belysningen vara viktig att utforma för de oskyddade trafikanterna men även för det visuella intrycket för boende längs med vägen.

Eventuella passager för gående och cyklister över väg 94 utformas för anpassning till omgivande landsbygdsmiljö. Hänsyn till trafiksäkerhet och orienterbarhet är viktigt. Passagerna ska även utformas med god tillgänglighet för rörelsehindrade och synskadade varför höga kantstöd och nivåskillnader ska undvikas.

En refug mellan körfälten utgör vilplan för gående- och cyklister och fungerar som en trafiksäkerhetshöjande åtgärd som även kan kombineras med hastighetsdämpande åtgärd för fordonstrafikanter. Exempel på passager med refug redovisas i



Bild 5.16 Möjlighet finns att nyttja befintlig väg genom bebyggelsen i Sägfors men belysning krävs för att skapa ett attraktivt alternativ för gång- och cykeltrafikanter.

bild 5.13. Passager kan även utformas som planskild korsning. För en attraktiv gång- och cykelport är både utformning av port och anslutande gång- och cykelväg viktigt liksom belysning, planteringar eller eventuellt behov av röjning i anslutning till porten.

Belysning av passagerna är viktigt för att dessa ska vara tydliga och lätt uppmärksammas men även för ökad trygghet. Belysningen utförs främst för oskyddade trafikanter vilket innebär att det i första hand är gång- och cykelvägen/-banan samt passagerna som belyses.

Målsättningen ska vara att spara befintlig vegetation i så stor utsträckning som möjligt, särskilt vegetation på bebyggd tomtmark då vegetationen fungerar som insynsskydd och visuell avgränsning mellan tomtmark och gång- och cykelväg. Röjning kan vara aktuellt för bättre utblickar och ökad trygghet.

#### 5.4 Effekter och konsekvenser

Nedan görs en översiktlig bedömning av effekter och konsekvenser med utgångspunkt bl.a. från de transportpolitiska delmålen.

##### Nollalternativet

Om inga åtgärder genomförs innebär det att befintliga brister i trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter kvarstår.

##### Funktion

En ny gång- och cykelväg medför en mycket god tillgänglighet för oskyddade trafikanter. Tillgängligheten ökar om gång- och cykelvägen anläggs på sida där flest närboende finns. Trafiksäkra passager underlättar att korsa vägen. Även kvaliteten för gång- och cykeltrafiken förbättras om ny gång- och cykelväg byggs. Tillgängligheten och kvaliteten för oskyddade trafikanter förbättras genom anläggande av passage.

I nuläget är förhållandena generellt sådana att kvinnor i högre utsträckning än män gynnas av åtgärder som förbättrar tillgängligheten och säkerheten för gående, cyklister och kollektivtrafikresenärer medan åtgärder som förbättrar tillgängligheten för biltrafik i högre grad gynnar män än kvinnor.

Föreslagna åtgärder innebär att förutsättningarna förbättras för både män och kvinnor.

Satsningar på trafiksäkerhetshöjande åtgärder på sträckan Älvsbyn - Korsträsk är gynnsamt främst för boende i Korsträsk, Sägfors samt boende längs sträckan.

##### Hänsyn

En ny gång- och cykelväg med trafiksäkra passager ger en kraftigt ökad trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter. Nyttjande av befintliga vägar i området innebär inte lika stor förbättring av trafiksäkerheten även om trafikmängden på dessa vägar är relativt liten. Påverkan på miljön bedöms vara mycket liten.

Åtgärderna måste anpassas mot bebyggelsen. Om befintliga vägar kan nyttjas minskar markanspråket. En ny gång- och cykelväg parallellt med södra sidan av väg 94 innebär att fastigheter berörs.

De alternativa sträckningarna för gång- och cykelvägen berör endast utkanten av utpekad flyttled för rennäringen och renarnas passagemöjlighet hindras inte. Konsekvenserna för rennäringensintresset bedöms som små.

En ny gång- och cykelväg berör Korsträskbäcken som ingår i Piteälvens Natura 2000 område när bäcken passeras på bro. Beroende på gång- och cykelvägens läge och möjlighet att bredda befintlig vägbro kan bäcken eventuellt påverkas. Konsekvenserna bedöms som små när åtgärder för att minimera störning på Piteälvens Natura 2000 område vidtas. Åtgärder avser både anpassning av utform-

ning på gång- och cykelväg i passagen, exempelvis bibehållen vegetation kring bäcken men även försiktighet under byggtiden med avseende på exempelvis grumling.

En ny gång- och cykelväg tar jordbruksmark i anspråk. Beroende på gång- och cykelvägens läge och möjlighet att nyttja befintliga vägar kan bruksenheter påverkas och eventuell fragmentering kan uppstå. Konsekvenserna för jordbruket och kulturlandskapet är marginella. I övrigt bedöms konsekvenserna för natur och kulturmiljö vara mycket små när utpekade värden inte berörs med de alternativa sträckningarna för en gång- och cykelväg. För friluftsliv bedöms konsekvenserna som positiva när tillgängligheten i området ökar.

För de oskyddade trafikanterna måste även en översyn av säkra passager göras.

##### Byggnadstekniska konsekvenser

VA-ledningar, el- och teleledningar mm kan komma att påverkas framförallt i tätortsområdena.

I detta skede har inga geotekniska bedömningar gjorts, detta kommer att göras senare i förstudiearbetet.

##### Kommunala planer

Inga detaljplaner kommer att beröras av föreslagna åtgärder. I översiktsplanen föreslås väg 665 genom Sägfors och anslutande del till Kanis fritidsområde nyttjas för gång- och cykeltrafik.

#### 5.5 Översiktlig kostnadsbedömning

En översiktlig kostnadsbedömning har tagits fram i förstudien. Totalkostnaden för föreslagna åtgärder bedöms i detta skede till ca 13,0-16,0 Mkr.

#### 5.6 Samhällsekonomisk nytta

I detta skede har ingen samhällsekonomisk nytta bedömts.



## 6. Riskhantering

Risker för olika störningar finns i alla typer av verksamheter. Störningar i transportsektorn kan vara t.ex. enskilda olyckor med endast ett fåtal individer inblandade och som orsakar förseningar i trafik.

### 6.1 Förutsättningar

Riskhanteringen i detta förstudieskede är inriktad på riskidentifiering och bör ge svar på följande frågeställningar:

- Vad kan drabbas, vilka skyddsobjekt finns i området?

– Skyddsobjekt. Skyddsobjekt är objekt som har särskilda skyddsvärden t.ex. bostadsområden och andra områden där det finns många människor, tekniska installationer av olika slag och vattentäkt.

- Var kan allvarliga skadehändelser inträffa?

– Riskobjekt. Riskobjekt omfattar verksamheter som orsakar olycksrisker och kan innehålla en eller flera riskkällor.

- Vilken typ av händelser kan det röra sig om?

– Riskslag. Till exempel kollisioner, avåkning, översvämning, brand, läckage och spridning av farliga/giftiga ämnen etc.

Denna översiktliga riskanalys syftar till att ge en samlad riskbild för förstudieområdet, med tyngdpunkt på skydds- och riskobjekt som påverkas av föreslagna vägåtgärder.

### 6.2 Skyddsobjekt

Viktiga skyddsobjekt med avseende på personskadrisken är bostadsområden och andra områden där det finns många människor, t.ex. skolor. Även områden där oskyddade trafikanter färdas är viktiga områden att beakta. Andra områden som bör be-

aktas kan t.ex. vara skyddsvärda natur- och kulturmiljöområden.

I det aktuella förstudieområdet återfinns bl.a. följande viktiga skyddsobjekt:

- Trafikanter
- Bostäder nära vägen
- Övriga vägar
- Järnvägen
- Kraftledningar, teleledningar mm
- Skyddsvärd kulturmiljö, naturmiljö, fornlämningar och odlingslandskap.
- Område av värde för rennaringen

### 6.3 Identifiering av riskobjekt och riskslag

Följande riskobjekt kan identifieras på vägsträckan:

- Transporter med farligt gods på väg. Passager av bebyggelse är särskilt viktiga.
- Oskyddade trafikanter i blandtrafik.
- Nyttjande av befintliga vägar som gång- och cykelväg.
- Korsningspunkter med andra fordon och människor.
- Passage över järnvägen.
- Passage över bäckravin, Korsträskbäcken.

### 6.4 Fortsatt riskhanteringsarbete

Förslaget innebär att mark tas i anspråk för gc-väg.

Nedan sammanfattas de risker som vid fortsatt planeringsarbete bedöms komma att kräva särskilt beaktande:

- Åtgärder för att minimera olycksrisker för framförallt oskyddade trafikanter

Risken kan reduceras med åtgärder som minskar sannolikheten för olycka samt åtgärder som reducerar konsekvenserna av olycka. Sådana åtgärder bör studeras vidare i den fortsatta planeringen.

Kommande planeringsskeden bör i förekommande fall ge svar på:

- \* Vilka faktorer som ökar risken - riskfaktorer (t.ex. förekomst av områden med svåra grundläggningsförhållanden eller med problem med höga vattenflöden, kvarvarande föråldrade tekniska anläggningar etc.)
- \* Sannolikheten för skadehändelser - skadefrekvens (t. ex. händelse/olycka som enligt statistik/sannolikhetsteori kan inträffa varje år, vart tionde år, en gång på hundra år etc)
- \* På vilket sätt och i vilken omfattning skador kan ske – konsekvenstyp (t.ex. förorening av en viss grundvattentäkt, brand som drabbar vägtrafikanter, boende, etc.).

## 7. Måluppfyllelse

### Transportpolitiska mål

Föreslagna åtgärder bedöms följa intentionerna i de transportpolitiska målen, se avsnitt 1.6.

### Projekt mål

Föreslagna åtgärder bedöms medverka till att projektmålen uppfylls, se avsnitt 4.

### Nationella miljömål

Föreslagna åtgärder motverkar inte de nationella och regionala miljömålen, se avsnitt 2.5.

## 8. Samråd

Under förstudiearbetet genomförs samråd löpande i enlighet med Miljöbalkens 6 kap. 4§, Väglagen 14§ samt VVFS 2007:223.

Samrådshandlingen för förstudien har varit på remiss till Älvsbyns kommun, Luokta-Måvas sameby, Semisjaur- Njarg sameby, Ståkke sameby, Havs- och vattenmyndigheten, Skogsstyrelsen, Försvarsmakten, Länstrafiken, Länsstyrelsen och allmänheten. Remissperioden har varit 2012-03-27 - 2012-04-20. Under remissperioden har förstudien funnits tillgänglig i kommunhuset i Älvsbyn och hos Trafikverket Region Nord i Luleå, Residensgatan 18 och Sundsbacken 2-4 samt på Trafikverkets hemsida, [www.trafikverket.se/Projekt](http://www.trafikverket.se/Projekt).

Ett informationsmöte med allmänheten har genomförts i Korsträsk byagård tisdag 27 mars 2012.

Efter genomförda samråd och inkomna yttrande har en samrådsredogörelse upprättats och utgör tillsammans med förstudien underlag till fortsatt arbete samt underlag till Länsstyrelsens yttrande och beslut om projektet kan antas medföra betydande miljöpåverkan. För samrådsredogörelse se bilaga 3.

## 9. Länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan

Länsstyrelsen i Norrbottens län har 2012-08-28 beslutat att projektet inte kan komma att medföra betydande miljöpåverkan enligt 6 kap. 5 § miljöbalken.

Länsstyrelsen förordar att bland annat följande beaktas i den fortsatta planeringsprocessen inklusive MKB.

Passagen över Korsträskbäcken som rinner ut i Piteälven bör utformas så att vattendraget inte påverkas och att Piteälvens vattenkvalitet hålls intakt.

I samrådshandlingen finns inte den utpekade bron över järnvägen med, se rapport "Broar i Norrbottens län" från 2005.

I det fortsatta arbetet måste konsekvenserna för kulturmiljöns värde beskrivas inklusive deras skyddsområde. Det bedöms även bli aktuellt med en särskild arkeologisk utredningenligt Lag (1988:950) om kulturminnen m m. (KML).

Samråd ska hållas med länsstyrelsens kulturmiljöenhet vad gäller skyddsåtgärder vid fornlämningar, behov av arkeologiska utredningar samt eventuella ingrepp i fornlämningar.

För beslutet i sin helhet se bilaga 2.

## 10. Trafikverkets ställningstagande och fortsatt arbete

Trafikverket föreslår i ställningstagandet, daterat 2012-10-16 byggnation av en gång- och cykelväg och att projektet ska drivas vidare som en arbetsplan.

I det fortsatta planerings- och projekteringsarbetet kommer utformning och lokalisering att bestämmas.

I det fortsatta arbetet bör även korsningen på väg 94 med väg 664 och väg 665 mot Kanis fritidsområde och Sågfors, utredas för en säker passage för oskyddade trafikanter.

Se även bilaga 1.



## 11. Källor

### Skriftliga källor

- \* Översiktsplan Älvsbyns kommun
- \* Vägverket, Åtgärdsförslag enligt fyrstegsprincipen, Publ 2002:72
- \* VGU, Vägverket, Publikation 2004:80.

### Digitalt underlagsmaterial

- \* [www.alvsbyn.se](http://www.alvsbyn.se), Älvsbyns kommun.
- \* [www.bd.lst.se](http://www.bd.lst.se), Länsstyrelsen i Norrbottens län.
- \* [www.gis.lst.se/Istgis/](http://www.gis.lst.se/Istgis/) GIS-data Länsstyrelsen i Norrbottens län.
- \* [www.svo.se](http://www.svo.se) Skogsstyrelsens Skogens källa. Uppgifter om nyckelbiotoper, naturvärden och sumpskogar.
- \* [www.raa.se](http://www.raa.se), fornlämningar
- \* <http://gis.vv.se/iov/>. Info om vägar. Vägdata, trafikmängder, vägbredd, hastigheter, mm.
- \* [www.sgu.se](http://www.sgu.se) Brunnsarkivet
- \* [www.viss.lst.se/](http://www.viss.lst.se/), Vattenmyndigheten
- \* Blå kartan, Lantmäteriverket

### Muntliga kontakter

- Kristoffer Björkman, Älvsbyns kommun
- Kjell Johansson, driftledare Piteå (inkl. Älvsbyn)  
Trafikverket

### Foton

- Samtliga foton WSP Luleå



Skapat av Koskeniemi Simon IVnbd	Beteckning [Beteckning]	Version 1.0
Fastställt av [Ansvarig]	Dokumentdatum 2012-09-20	Vägnummer 94
Projektnummer 8212090	Projektnamn Gång- och cykelväg längs väg 94, Älvsbyn-Korsträsk	Version 1.0
Skede Förstudie		

**Ställningstagande till fortsatt arbete efter remiss samt BESLUT**

### Förstudie Gång- och cykelväg längs väg 94, Älvsbyn-Korsträsk

#### SAMMANFATTNING

Oskyddade trafikanter, på väg mellan Älvsbyn och Korsträsk, måste idag färdas i blandtrafik längs väg 94. Trafikmängden på väg 94 sträckan Korsträsk-Sågfors (korsningen väg 665) är ca 2700 fordon per årsmedeldygn och ca 1350 på sträckan Sågfors-Älvsbyn. Andelen tung trafik är ca 8-9 %. Väg 665 har en trafikmängd på ca 100 fordon per årsmedeldygn. Hastigheten längs väg 94 är 80 km/h och längs väg 665 är hastigheten 50 km/h. Den aktuella sträckan som är i behov av gång- och cykelbana är cirka 4 kilometer. Utifrån rådande förhållanden är trafiksäkerheten och tillgängligheten låg för oskyddade trafikanter.

För att skapa en bättre miljö för gående och cyklister längs väg 94 föreslås byggnation av en gång- och cykelväg. Alternativen ansluter till den befintliga gång- och cykelvägen som finns mellan Älvsbyn och korsningen in till Sågfors/Kanisberget. Olika alternativ har tagits fram i förstudien och innefattar en gång- och cykelväg på södra sidan av väg 94, på norra sidan av väg 94 samt en kombination av båda med passager. Förstudien visar även att väg 665 är lämplig att nyttja för oskyddade trafikanter.

#### TÄNKBARA ÅTGÄRDER

I förstudien har ett antal åtgärder för oskyddade trafikanter studerats enligt fyrstegsprincipen, med en jämförelse mot ett nollalternativ. Efter genomgång av tänkbara åtgärder föreslås åtgärder enligt steg 3 i kombination med åtgärder enligt steg 1 och/eller steg 2. En vidare studie över lämplig placering av gång- och cykelvägen har därefter studerats.

#### SAMRAD OCH BESLUT INOM FÖRSTUDIEN

Samrådshandlingen för förstudien har varit på remiss till Älvsbyns kommun, Luokta-Måvas sameby, Semisjaur- Njarg sameby, Stäkke sameby, Havs- och vattenmyndigheten, Skogsstyrelsen, Försvarsmakten, Länsstrafiken, Länsstyrelsen och allmänhet. Annonsering till informationsmötet gjordes i Älvsbyns annonsblad 2012-03-21 samt i Piteå Tidningen 2012-03-20 där även uppmaning om att ta del av förstudien via vår hemsida, [www.trafikverket.se/Projekt](http://www.trafikverket.se/Projekt), fanns. Samrådshandlingen har också funnits tillgänglig i kommunhuset i Älvsbyn och hos Trafikverket Region Nord i Luleå, Residensgatan 18.

Projektnummer 8212090	Dokumentdatum 2012-09-20	Beteckning [Beteckning]
--------------------------	-----------------------------	----------------------------

Ett informationsmöte med allmänheten har genomförts Korsträsk byagård tisdagen den 27 mars 2012 kl.18:00. 37 personer deltog på informationsmötet.

Länsstyrelsen i Norrbotten har 2012-09-07 beslutat att projektet inte kan antas medföra betydande miljöpåverkan.

Länsstyrelsen förordar att följande ska beaktas i den fortsatta planeringsprocessen inklusive MKB:n.

- Passagen över Korsträskbäcken bör utformas så att vattendraget inte påverkas och att Piteälvens vattenkvalitet hålls intakt.
- I samrådshandlingen finns inte bron över järnvägen med.
- Konsekvenserna för kulturmiljöns värden måste beskrivas inklusive deras skyddsområde.
- Samråd ska hållas med länsstyrelsens kulturmiljöenhet vad gäller skyddsåtgärder vid fornlämningar, behov av arkeologiska utredningar samt eventuella ingrepp i fornlämning.

Övriga inkomna synpunkter under samrådtiden finns redovisat i förstudiens samrådsredogörelse.

#### FÖRSLAG TILL STÄLLNINGSTAGANDE

Nästa skede blir att upprätta arbetsplan, inklusive MKB, för åtgärder enligt steg 4, gång- och cykelbanan, i fyrstegsprincipen.

Vid framtagande av arbetsplan kommer samråd att ske med berörda sakägare då den exakta sträckningen tas fram. Då finns också möjlighet att lämna detaljerade synpunkter som berör egen fastighet. I detta skede kommer också omfattningen av eventuella parallell- och sidovägar att klargöras.

#### Budget och finansiering

Totalkostnaden för föreslagna välgångs- och cykelvägar bedöms i detta skede till ca 13-16 miljoner kronor, beroende på val av slutlig lösning. I totalkostnadsprognosen ingår förutom bedömd entreprenadkostnad även byggherrekostnader dvs. projektadministration, utredning och projektering, mark & fastighetsinlösen samt risker och osäkerheter.

#### BESLUT

Luleå 2012-10-16



Annica Lindström



Projektnummer	Dokumentdatum	Beteckning
8212090	2012-09-20	[Beteckning]

Chef Samhälle Region Nord



Länsstyrelsen  
Norrbotten

BESLUT  
Datum  
2012-08-28

Diarienummer  
343-4859-12

1 (2)

Trafikverket  
Ärendemottagningen  
Simon Koskenniemi  
Box 810  
781 28 BORLÄNGE



**Samråd och beslut om betydande miljöpåverkan för väg 94 delen GC-väg  
Älvsbyn—Korsträsk, Älvsbyns kommun, TRV 2011/69746A**

**Beslut och motivering**

Länsstyrelsen beslutar med stöd av 6 kap. 5 § miljöbalken att rubricerade projekt inte kan antas medföra betydande miljöpåverkan.

Beslutet får inte överklagas särskilt.

Länsstyrelsen grundar sitt beslut på de kriterier som anges i Förordningen om miljökonsekvensbeskrivningar (1998:905), bilaga 1 och 2.

**Samråd**

Länsstyrelsen förordrar att bl a följande beaktas i den fortsatta planeringsprocessen inklusive MKB:n.

Passagen över Korsträskbäcken som rinner ut i Piteälven bör utformas så att vattendraget inte påverkas och att Piteälvens vattenkvalitet hålls intakt.

I samrådshandlingen finns inte den utpekade bron över järnvägen med, se rapport "Broarna i Norrbottens län" från 2005.

I det fortsatta arbetet måste konsekvenserna för kulturmiljöns värden beskrivas inklusive deras skyddsområde. Det bedöms även bli aktuellt med en särskild arkeologisk utredning enligt Lag (1988:950) om kulturminnen m m. (KML)

Samråd ska hållas med länsstyrelsens kulturmiljöenhet vad gäller skyddsåtgärder vid fornlämningar, behov av arkeologiska utredningar samt eventuella ingrepp i fornlämning.



Länsstyrelsen  
Norrbotten

BESLUT  
Datum  
2012-08-28

Diarienummer  
343-4859-12

**Bakgrund**

GC-vägen skapar god och säker tillgänglighet för de oskyddade trafikanterna.

Enligt väglagen 14 a § ska den som planerar att bygga en väg alltid genomföra en förstudie. I förstudien ska förutsättningarna för den fortsatta planeringen klarläggas. Vid utarbetandet av förstudien ska samråd enligt 6 kap. 4 § MB ske med bl a länsstyrelsen.

I beredningen av detta ärende har enheterna för tillväxt och kommunikation-, lantbruk-, miljöskydd-, naturvård-, kulturmiljö- samt plan och bostad deltagit.

*Katarina Rönnbäck*  
Katarina Rönnbäck

*Erik Ekblom*  
Erik Ekblom

Kopia till (via E-post)  
Nä Lantbruksenheten  
Nä Plan och bostadsenheten  
M Miljöskyddsgruppen  
M Naturvårdsgruppen  
M Kulturmiljögruppen  
M Naturessurs och rennäringensgruppen





Skapat av Koskenniemi Simon IVnbd	Dokumentdatum 2012-04-27	Beteckning TRV 2011/69746A
Fastställt av [Ansvarig]	Vägnummer 94	Skede Förstudie
Projektnummer 8212086	Projektnamn GC-väg Älvsbyn-Korsträsk	
Version 1.0	Älvsbyns kommun	Norrbottens län
<b>Samrådsredogörelse</b>		

### Förstudie GC-väg Älvsbyn-Korsträsk

#### SAMMANFATTNING

Trafikverket utreder möjligheterna att förbättra trafiksäkerheten och tillgängligheten genom att anlägga en gång- och cykelväg från Korsträsk mot Älvsbyn. I arbetet med gång- och cykelvägen har en förstudie upprättats. Förstudiens utredningsområde stäcker sig från Korsträsk till korsningen in mot Kanisberget.

Samrådshandlingen för förstudien har varit på remiss till Älvsbyns kommun, Ståkke sameby, Luokta Mávas sameby, Semisjaur-Njargs sameby, Havs- och vattenmyndigheten, Skogsstyrelsen, Försvarsmakten, Länsstrafiken och allmänhet. Remissperioden har varit 2012-03-27 – 2012-04-20. Denna samrådsredogörelse utgör kompletterande underlag till fortsatta arbetet samt underlag till Länsstyrelsens yttrande samt beslut om projektet kan antas medföra betydande miljöpåverkan.

#### INFORMATION- OCH SAMRÅDSMÖTEN

Ett informationsmöte med allmänheten har genomförts i Korsträsk byastuga, tisdagen den 27 mars 2012 kl.18:00. 37 personer deltog på informationsmötet.

#### TILLGÄNGLIGHET

Annonsering till informationsmötet gjordes i Älvsbyns annonsblad 2012-03-21 och i Piteå Tidningen 2012-03-20, där även uppmaning om att ta del av förstudien via vår hemsida, [www.trafikverket.se/Projekt](http://www.trafikverket.se/Projekt), fanns.

Samrådshandlingen har också funnits tillgänglig i kommunhuset i Älvsbyn och hos Trafikverket Region Nord i Luleå, Sundsbacken 2-4.

#### INKOMNA SYNPKUNKTER UNDER SAMRÅDSTIDEN

	Avsändare	Datum	Sammanfattning	Trafikverkets kommentar
1	Havs- och vattenmyndigheten	2012-04-11	Avstår från att lämna synpunkter.	Trafikverket noterar detta.

Projektnummer	Dokumentdatum	Beteckning		
8212086	2012-04-27	TRV 2010/56469 A		
2	Älvsbyns kommun 2012-04-02	Kommunen ser positivt på detta och anser att gång- och cykelvägen bör ansluta till den befintliga gång- och cykelvägen vid Kanisområdet. Kommunen förordar alternativ A1, dvs. att nyttja vägen genom Sågfors och sedan följa väg 94 på södra sidan.	Tanken är att ansluta till den befintliga gång- och cykelvägen. Trafikverket tar del av kommunens förslag.	
3	Försvarsmakten 2012-04-04	Försvarsmakten har inget att erinra.	Trafikverket noterar detta.	
4	Leif Rehnberg 2012-04-15	Anser det viktigt att gång- och cykelvägen anläggs på den södra sidan och visar på förslag där man kan stänga ett antal utfarten mot väg 94. Leif anser att befintlig byaväg vid bron över järnvägen och även vägen genom Sågfors bör nyttjas.	Trafikverket utreder möjliga åtgärder längs hela sträckan och fick in många bra förslag under informationsmötet där dessa förslag även inkom. Förslagen noteras och ses över.	

Luleå 2012-04-27



Simon Koskenniemi  
Trafikverket

Bilagor:  
Inkomna yttranden

**Från:** Diariet Trafikverket  
**Skickat:** den 11 april 2012 13:21  
**Till:** Diariet Internt Luleå  
**Ämne:** VB: TRV 2011/69746 A

---

Från: Fredrik Nordwall [<mailto:fredrik.nordwall@havochvatten.se>]  
Skickat: den 30 mars 2012 10:02  
Till: Diariet Trafikverket  
Ämne: TRV 2011/69746 A

Havs- och vattenmyndigheten avstår från att lämna samrådsyttrande i rubricerat ärende (HaV dnr 1534-12).

Fredrik Nordwall  
Enhetschef för biologisk mångfald och fiske (Åb)  
Havs- och vattenmyndigheten  
Åtgärdsavdelningen  
Box 11 930  
404 39 Göteborg

Tel (direkt) +46 (0)10 698 6017  
Mobil +46 (0) 76 125 40 50  
E-post: [fredrik.nordwall@havochvatten.se](mailto:fredrik.nordwall@havochvatten.se)  
Hemsida: [www.havochvatten.se](http://www.havochvatten.se)



**YTTRANDE** Dnr 0068/2012 312  
2012-03-28

Trafikverket  
Att. Simon Koskenniemi  
Box 809  
971 25 LULEÅ



**Begäran om yttrande, gällande gång- och cykelväg Älvsbyn - Korsträsk väg 94 – Yttrande från myndighetsnämnden**

Myndighetsnämnden har tagit del av den förstudie som fanns på Trafikverkets hemsida om förslag på gång- och cykelväg längs med väg 94 mellan Älvsbyn och Korsträsk.

Älvsbyns kommun ser positivt på att en säker väg för gång- och cykeltrafikanter anordnas längs med väg 94 mellan Älvsbyn och Korsträsk så att det blir enkelt och säkert att ta sig fram till fots eller med cykel.

Det finns redan idag en GC-väg från bostadsområdet Västermalm som går till Kanisområdet via en planskild korsning med väg 94. Lämpligen bör GC-vägen ansluta till den befintliga gång- och cykelvägen vid Kanisområdet.

Myndighetsnämnden förordar alternativ A1 i Sägfors, att man nyttjar den befintliga byvägen med förstärkt belysning, samt att gång- och cykelvägen från Sägfors mot Korsträsk ligger på södra sidan av väg 94 som är en ganska trafikerad väg. Sommartid är det många som cyklar från Älvsbyn och till och från badplatsen i Lillstrand. Det är därför lämpligt att hålla cyklarna på den södra sidan av vägen, samma sida som infarten till Lillstrand, så att man inte behöver korsa vägen i samma plan.

I övrigt har inte kommunen några synpunkter på förslaget.

Myndighetsnämnden enligt delegation

A handwritten signature in blue ink, appearing to read "Ingrid Karlsson".

Ingrid Karlsson  
Miljö- och byggchef  
tfn 0929-171 19

---

Postadress:	Myndighetsnämnden Älvsbyns Kommun 942 85 Älvsbyn Storgatan 27	Telefon	0929-170 00	Bankgiro	5256-0471
Besöksadress:	Storgatan 27	Telefax	0929-171 76		
E-mail:	<a href="mailto:mb@alvsbyn.se">mb@alvsbyn.se</a>				



Ert tjänsteställe, handläggare Simon Koskenniemi  
Ert datum 2012-03-16  
Er beteckning TRV 2011/69746 A

Vårt tjänsteställe, handläggare PROD INFRA, Jonas Augustsson, 08-788 96 42  
Vårt föregående datum jonas.augustsson@mil.se  
Vår föregående beteckning (13 920:15908)

**Förstudie/ Samrådshandling, väg 94, gång- och cykelväg, Älvsbyn – Korsträsk, Älvsbyns kommun, Norrbottens län**

Försvarmakten har inget att erinra avseende rubricerat ärende.

Anders Järn  
Chef Produktionsledningens Infrastrukturavdelning

Jonas Augustsson

**Sändlista**

Trafikverket  
Kopia till Simon Koskenniemi  
registrator@trafikverket.se  
simon.koskenniemi@trafikverket.se

För kännedom  
Älvsbyns kommun

kommunen@alvsbyn.se

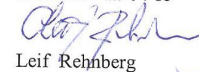
För kännedom inom HKV  
PROD INFRA

HEJSAN

Besökte mötet (informationen) ni visade i bygården.  
Lämnar ett förslag på gång- och cykelvägens dragning.  
Viktigt att den byggs på södra sidan om väg 94 för att den verkligen ska utnyttjas.  
Förslaget innebär bl.a att en fastighet löses in där huset rives, för att kunna dra cykelvägen över marken. Därefter utnyttjar man bef byaväg som rustas upp.  
Med A menar jag att dessa fastigheter kan behållas sina träd och häckar mot väg 94 och att cykelvägen kommer från väg 94.  
Fastigheten öster (ca 250m) om väg 545 stänger man utfarten och gör den gemensam med cykelvägen, ner till infarten mot Lillkorsträsk. Här kommer cykelvägen nära väg 94 och ev. måste stödmurar byggas.  
Stäng ut- infarten till EFS Lillstrand. Nyttja ny bro över Korsträskbäcken som infart till EFS Lillstrand.  
Med förslaget kan man stänga 4 farliga utfarter mot väg 94. Våldigt, väldigt bra !?!  
Lägg sen cykelvägen mot Sågfors en bit ifrån väg 94. (pga ljud- och bländrisk från bilar).  
Där cykelvägen avslutas mot Sågfors "böj" den så nära bef uthus, vid gula fastigheten, för att undvika att man cyklar ut på väg 94.  
Rusta sedan upp vägen genom Sågfors mot Kanis.

Detta är helt ett privat förslag.

Korsträsk 12 04 15

  
Leif Rehnberg

Strandvägen 18  
942 92 Älvsbyn  
0920 – 200 39  
070 – 517 62 21

Bilagor: Kartor





**TRAFIKVERKET**

Trafikverket, 781 89 Borlänge  
Telefon : 0771-921 921

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