

PLANBESKRIVNING

Vägplan - Väg 97, Södra Sunderbyn-Sävast

Luleå och Boden kommun, Norrbottens län

Datum: 2016-10-04

Objektnummer: 881084

FASTSTÄLLELSEHANDLING



Trafikverket

Postadress: Box 809, 971 25 Luleå,

E-post: trafikverket@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921

Titel: Vägplan - Väg 97, Södra Sunderbyn - Sävast Planbeskrivning

Upprättad av: Sofia Sundqvist, Sweco

Uppdragsansvarig: Magnus Hellberg, Sweco

Kontaktperson: Mats Elgcróna, Trafikverket

Innehåll

1. Sammanfattning	5
2. Beskrivning av projektets bakgrund, förutsättningar, ändamål och projektmål	6
2.1. Bakgrund och förutsättningar	6
2.2. Planlägningsprocess	7
2.3. Analys enligt fyrstegsprincipen	8
2.4. Tidigare utredningar	8
2.5. Avgränsning	9
2.6. Ändamål och projektmål	9
3. Förutsättningar	11
3.1. Vägen funktion och standard	11
3.2. Trafik och användargrupper	11
3.3. Lokalsamhälle och regional utveckling	13
3.4. Landskapet	20
3.5. Miljö och hälsa	20
3.6. Byggnadstekniska förutsättningar.	23
4. Den planerade vägens lokalisering och utformning med motiv	24
4.1. Val av lokalisering	24
4.2. Val av utformning	30
4.3. Övriga väganordningar	41
4.4. Andra åtgärder och anordningar	41
4.5. Skyddsåtgärder och försiktighetsmått som redovisas på plankarta och fastställs	42
4.6. Bullerskydd	42
5. Effekter och konsekvenser av projektet	43
5.1. Trafik och användargrupper	43
5.2. Lokalsamhälle och regional utveckling	44
5.3. Miljö och hälsa	44
5.4. Samhällsekonomisk bedömning	46
5.5. Indirekta och samverkande effekter och konsekvenser	46
5.6. Påverkan under byggnadstiden	46
6. Samlad bedömning	48
6.1. Samlad miljöbedömning	48
6.2. Måluppfyllelse avseende projektmål	48
6.3. Överensstämmelse med transportpolitiska mål	49
6.4. Överensstämmelse med miljökvalitetsmål	49
7. Överensstämmelse med miljöbalkens allmänna hänsynsregler, miljökvalitetsnormer och bestämmelser om hushållning med mark och vattenområden	51
7.1. Planens överensstämmelse med miljöbalkens allmänna hänsynsregler och miljökvalitetsnormer	51

8. Markanspråk och pågående markanvändning.....	52
8.1. Vägområde för allmän väg	52
8.2. Vägområde inom detaljplan.....	53
8.3. Område med tillfällig nyttjanderätt.....	54
8.4. Område för enskild väg	54
8.5. Indragning av väg från allmänt underhåll	55
8.6. Förändring av enskild väg till allmän	55
8.7. Inlösen av fastigheter	55
9. Fortsatt arbete.....	56
10. Genomförande och finansiering.....	57
10.1. Formell hantering.....	57
10.2. Genomförande.....	58
10.3. Finansiering.....	59
11. Underlagsmaterial och källor	60
11.1. Tryckta referenser.....	60
11.2. Elektroniska referenser.....	60
Bilaga 1 Föreslagna bullerskyddsåtgärder	

1 Sammanfattning

Projektet omfattar en delsträcka av väg 97 mellan Luleå och Boden. Den berörda vägsträckan är belägen i Luleå och Boden kommun i Norrbottens län. Vägen är en av de mest betydelsefulla transportlederna i öst-västlig riktning i regionen och utgör ett viktigt pendlingsstråk mellan Luleå och Boden. Vägsträckan är mycket olycksdrabbad och framkomligheten längs vägsträckan har under en längre tid varit begränsad, inte minst för utryckningsfordon till och från Sunderbyns sjukhus. För att öka framkomligheten och säkerheten görs en satsning i form av mittseparering av mötande fordon.

Projektet innebär att väg 97 mellan Södra Sunderbyn och Sävast byggs om från en traditionell landsväg med ett körfält i vardera riktningen till mötesfri väg med 2+1 och 2+2 körfält med mitträcke. Mot Sunderby sjukhus är det två körfält. Hastighetsbegränsningen kommer att öka ifrån 90 km/tim till 100 km/tim. Tre nya trafikplatser anläggs inom projektet, Norra Sunderbyn, Sävastnäs, och Sävastön.

Ett sammanhängande parallellvägnät som består av både nya och befintliga vägar kommer att sträcka sig parallellt med väg 97, från Södra Sunderbyn till Sävast. Omkringliggande fastigheter kommer att anslutas till de nya parallellvägarna som möjliggör tillfart till och från trafikplatserna. Parallellvägnätet har ett körfält och vägbredden varierar mellan fyra och sex meter.

Se översiktskarta i kap 2.

Parallellvägnätet har utformats med målsättningen att uppnå en karaktär av ”byaväg” då det främst är boende i området som kommer att nyttja vägen och trafikflödena kommer att bli mycket låga. Vägen ligger nära bebyggelsen vilket även har stor betydelse för tryggheten. De nya parallellvägarnas hastighet är projekterad till 40-60 km/tim, lägre vid bebyggelse. Inriktningen är att de nya parallellvägarna ska vara belyst och belagd. Parallellvägnätet ska även fungera som gång- och cykelväg för oskyddade trafikanter på sträckan mellan Sunderbyn och Sävast.

Åtgärderna i vägplanen medför förbättrad framkomlighet och trafiksäkerhet. Detta genom att väg 97 möttesepareras, antalet utfarter minskas samt trafiksäkra planskilda trafikplatser anläggs. Ökad framkomlighet för väg 97 uppnås genom en höjd hastighetsgräns till 100 km/tim, ökad standard på vägens utformning samt en hög andel omkörningsbara delar. Vägens förbättrade standard i kombination med en höjning av tillåten hastighet ger restidsvinster.

Framkomlighet, trafiksäkerhet och tillgänglighet ökar för oskyddade trafikanter. Detta till följd av möjligheten att använda parallellvägnätet som gång- och cykelväg samt möjligheten att kunna passera trafiksäkert väg 97 via de planfria korsningarna samt de fyra passagera/portarna under väg 97 längs sträckan.

Projektet finansieras genom anslag i den regionala länstransportplanen samt via anslag i den nationella planen. Bedömd anläggningskostnad uppgår till cirka 320 Mkr enligt 2015 års prisnivå. Luleå och Bodens kommuner förskotterar tillsammans ett preliminärt belopp av 260 Mkr i löpande pris under byggtiden.

2 Beskrivning av projektets bakgrund, förutsättningar, ändamål och projektmål

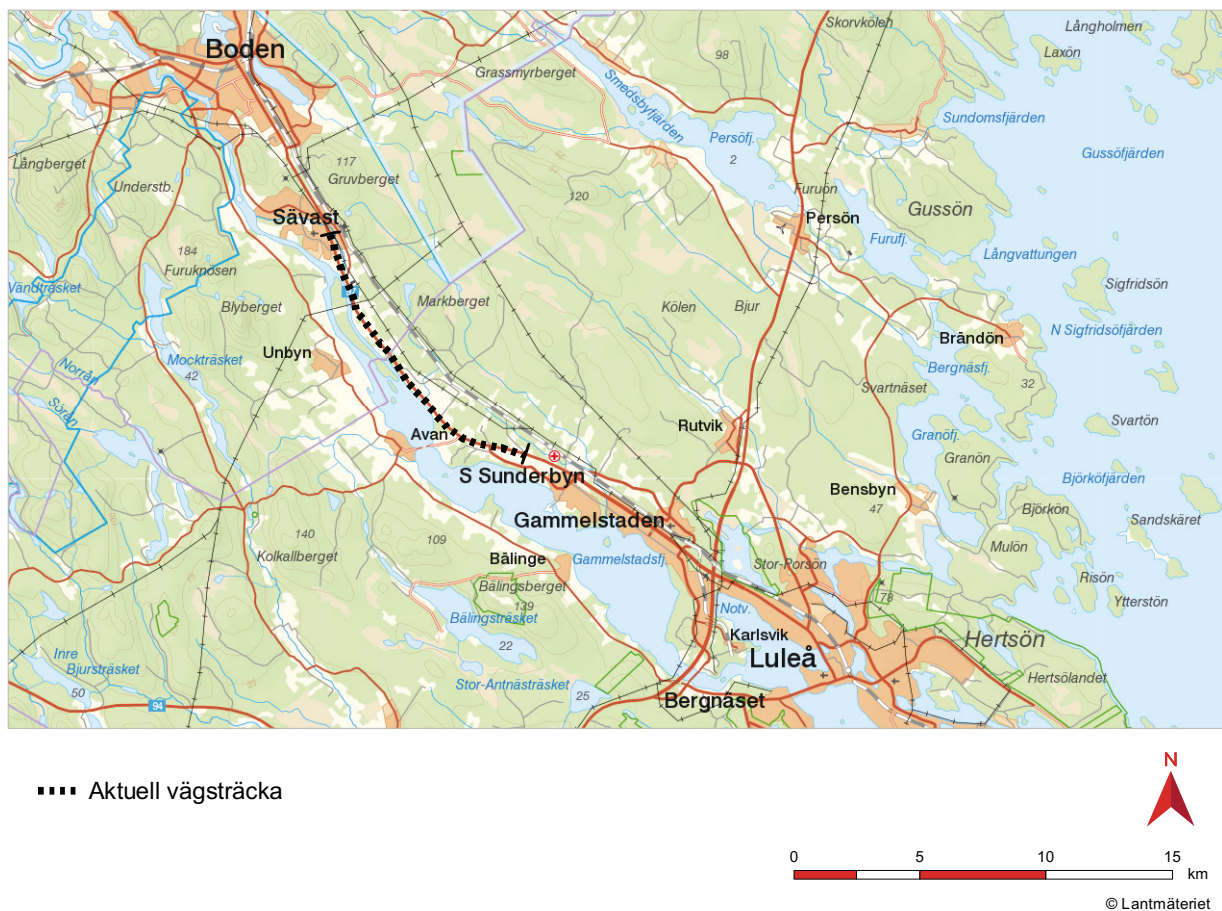
2.1 Bakgrund och förutsättningar

Den berörda vägsträckan är belägen i Luleå och Boden kommun i Norrbottens län. Projektet omfattar en delsträcka av väg 97 mellan Luleå och Boden, se figur 2.1-1. Projektet har delats in i tre etapper.

- Etapp 1: Gammelstad – Sunderbyn
- Etapp 2: Södra Sunderbyn – Sävast
- Etapp 3: Sävast – Boden

Detta projekt behandlar etapp 2. Etapp 1 och 3 är färdigställda.

Vägen är en av de mest betydelsefulla transportlederna i öst-västlig riktning i regionen och utgör ett viktigt pendlingsstråk mellan Luleå och Boden. Framkomligheten längs väg 97 har under en längre tid varit begränsad, inte minst för utryckningsfordon till och från Sunderbyns sjukhus. Vägen är dessutom mycket olycksdrabbad. För att öka framkomligheten och säkerheten görs en satsning i form av mittseparering av mötande fordon. En sammanhängande parallellväg som består av både nya och befintliga vägar kommer att sträcka sig parallellt med väg 97. Till de nya parallellvägarna kommer omkringliggande fastigheter att anslutas. Här kan även oskyddade trafikanter färdas på ett tryggare sätt än vid väg 97.



Figur 2.1-1 Översiktsskarta Södra Sunderbyn - Sävast.

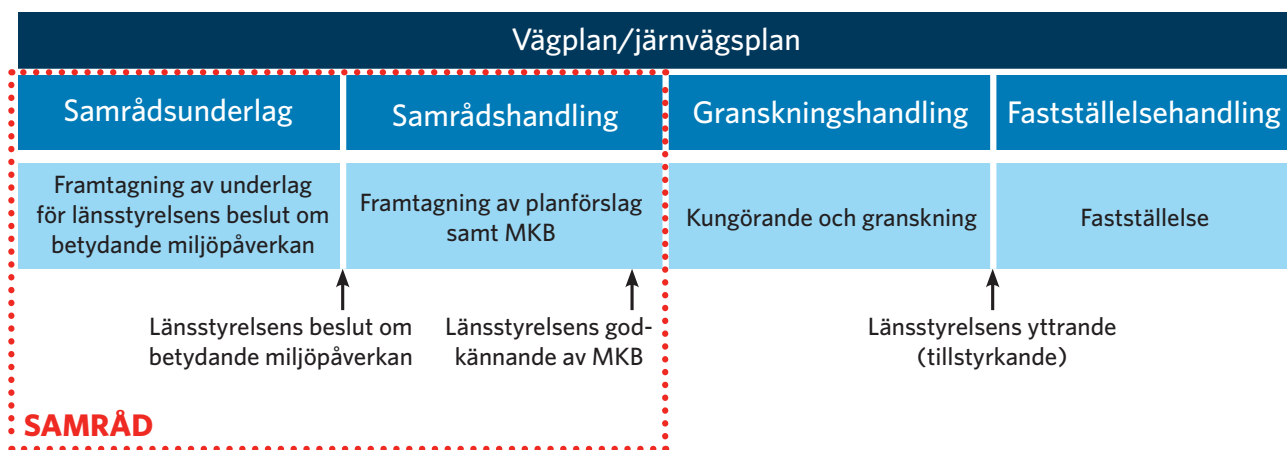
2.2 Planläggningsprocess

Ett vägprojekt ska planeras enligt en särskild planläggningsprocess som styrs av lagar och som slutligen leder fram till en vägplan, se figur 2.2-1.

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

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

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



Figur 2.2-1 Trafikverkets planprocess för planläggningstyp 3 med miljökonsekvensbeskrivning

Vägplanen Södra Sunderbyn-Sävast i den nya planläggningsprocessen

Den nya planläggningsprocessen gäller från 2013. Projektet Södra Sunderbyn-Sävast påbörjades enligt de gamla reglerna då en vägutredning togs fram, men följer nu den nya planläggningsprocessen.

2.3 Analys enligt fyrstegsprincipen

Fyrstegsprincipen

1. Tänk om

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

2. Optimera

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

3. Bygg om

Vid behov genomförs det tredje steget som innebär begränsade ombyggnationer.

4. Bygg nytt

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

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

Den i dag benämnda fyrstegsprincipen, tidigare 4-stegsmodellen, hanterades i vägutredningen. Effekterna av steg 1-, 2- och 3-åtgärder bedömdes inte tillräckliga för att uppnå projektmålen. Dåvarande Vägverket har i beslutshandlingen till den vägutredning som genomförts beslutat att åtgärder enligt steg 3 och 4 ska genomföras. Utifrån vägutredningen framkom att väg 97 i befintlig sträckning med mötesfri landsväg med 2+2 och 2+1 körfält med mitträcke och två körfält anläggs i riktning mot Sunderby sjukhus. Ombyggnationen utgör en god och samhällsekonomisk motiverad lösning och sammanfaller även med dåvarande Vägverkets krav att i första hand utföra begränsade ombyggnationer efter befintliga vägar enligt fyrstegsprincipen innan nya skall anläggas. En ny vägdragning skulle innebära ett större intrång i det omgivande landskapet än en ombyggnad samt en ökad kostnad för samhället.

2.4 Tidigare utredningar

Utredningarna angående vägförbättringsåtgärder av väg 97 pågick redan 1989 när Länsstyrelsens i Norrbottens län antog ett trafikpolitiskt program som utgjorde en grund för utvecklingen av länets person- och godstransporter. I programmet ingick att väg 97 bör rustas upp till en motortrafikled mellan Luleå och Boden. Som en följd av programmet genomförde dåvarande Vägverket i samarbete med Luleå och Boden kommun en utredning av lämpliga korsningspunkter längs med sträckan.

År 1997 genomfördes en utredning av vägnätet vid Sunderbyn i samband med byggnationen av Sunderbyns sjukhus eftersom det ställde högre krav på framkomligheten.

Under 2001-2002 upprättats en förstudie för väg 97 Gammelstad-Boden för att beskriva vilka förutsättningar och behov av åtgärder det finns för att öka trafiksäkerhet och framkomlighet för samtliga trafikantgrupper som färdas längs väg 97 mellan Gammelstad och Boden. Dåvarande Vägverket beslutade efter förstudien om en ombyggnad av väg 97 och Länsstyrelsen i Norrbottens län beslutade den 18 oktober 2002 att projektet kan antas medföra betydande miljöpåverkan (Lst dnr 121-10740-02), vilket leder till att miljökonsekvensbeskrivningar (MKB) måste upprättas för samtliga etapper.

Efter förstudien genomförde dåvarande Vägverket en vägutredning, daterad februari 2005, vilken syftar till att identifiera lämplig sträckning och teknisk standard. Sträckan delades in i tre etapper varav 97 Södra Sunderbyn – Sävast blev etapp 2. I vägutredningen förslås fyra alternativ av vägdragning;

- Alternativ 1: Befintlig väg 97
- Alternativ 2: Ny vägsträckning öster om väg 97 och parallellt med befintlig järnväg mellan Södra Sunderbyn och Sävast,
- Alternativ 3: Ny vägsträckning väster om väg 97 över Bodön samt
- Alternativ 4: Ny vägsträckning öster om väg 97 och bebyggelsen i Sävastnäs

Dåvarande Vägverket valde att gå vidare med alternativ 1, d.v.s. att upprätta en arbetsplan i befintlig sträckning med mötesfri landsväg (2+2/2+1) med mitträcke och två körfält anläggs i riktning mot Sunderby sjukhus. Motivet var att Vägverket anser att Alternativ 1, befintlig väg, utgör en god och samhällsekonomisk motiverad lösning och sammanfaller även med Vägverkets krav att i första hand utföra begränsade ombyggnationer efter befintliga vägar enligt fyrstegsprincipen innan nya skall anläggas. En ny vägdragning skulle innebära ett större intrång i det omgivande landskapet än en ombyggnad samt en ökad kostnad för samhället.

Under perioden 2005-2007 upprättades två arbetsplaner för vägsträckan mellan Södra Sunderbyn och Sävast. Arbetsplanerna för väg 97, etapp 2 Södra Sunderbyn- Sävast, ställdes ut under 2008 men därefter blev planen vilande.

Under 2012 började Trafikverket att sammanställa och bemöta inkomna synpunkter. En generell översyn av arbetsplanerna genomfördes samtidigt med fokus på trafik-säkerhet och vald teknisk standard. Trafikverket har efter genomgången beslutat att införa ett antal förändringar och att arbetsplanerna ska revideras och uppdateras inför en ny utställelse. Den tidigare uppdelningen av vägsträckan i två delar utgår i den nya vägplanen.

2.5 Avgränsning

Vägplanen omfattar väg 97 mellan Södra Sunderbyn och Sävast i Luleå och Bodens kommun, Norrbottens län. Se figur 2.1-1 Översiktskarta.

2.6 Ändamål och projektmål

Vägplanens mål för väg 97 Södra Sunderbyn - Sävast är att:

- Säkerställa vägens framtida funktion för trafik.
- Skapa en säker trafikmiljö och en god bebyggelsemiljö för boende längs sträckan.

2.6.1 De transportpolitiska målen

Det övergripande målet för svensk transportpolitik har sedan 1998 varit att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgare och näringsliv i hela landet. Det övergripande målet stöds av två huvudmål;

- funktionsmålet som berör tillgänglighet för människor och gods samt
- hänsynsmålet som handlar om säkerhet, miljö och hälsa.

2.6.2 Funktionsmålet

Funktionsmålet handlar om att skapa tillgänglighet för resor och transporter. Transportsystemets utformning, funktion och användning ska medverka till att ge alla en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet samt bidra till utvecklingskraft i hela landet. Samtidigt ska transportsystemet vara jämställt, det vill säga likvärdigt svara mot kvinnors respektive mäns transportbehov.

2.6.3 Hänsynsmålet

Hänsynsmålet handlar om säkerhet, miljö och hälsa. Transportsystemets utformning, funktion och användning ska anpassas till att ingen ska dödas eller skadas allvarligt. Det ska också bidra till att miljökvalitetsmålen uppnås och till ökad hälsa.

3 Förutsättningar

3.1 Vägen funktion och standard

Projektet omfattar en delsträcka av väg 97 mellan Luleå och Boden. Vägen är en av de mest betydelsefulla transportlederna i öst-västlig riktning i regionen och utgör ett viktigt pendlingsstråk mellan Luleå och Boden. Från skogs- och gruvområdena i inlandet sker transporter till industriområdena vid kusten. I andra riktningen sker transporter av bland annat insatsvaror till industrin. Väg 97 är totalt cirka 17 mil lång och följer Luleälvens dalgång från Notvikens trafikplats (E4) i Luleå till väg 45 i Jokkmokk. Väg 97 utgör även en viktig koppling i det s k ”fyrkantområdet” (Luleå- Boden-Älvsbyn-Piteå).

Framkomligheten längs väg 97 på sträckan har under en längre tid varit begränsad, inte minst för utryckningsfordon. En betydande del av trafiken mellan Boden och Luleå utgörs av arbetspendling.

Vägen är dessutom mycket olycksdrabbad.

Väg 97 längs sträckan är i dagsläget utformad som en traditionell landsväg med ett körfält i vardera riktningen. Hastigheten på sträckan är 90 km/tim förutom vid korsningen till väg 585 och vid korsningen till Svängleden där den är 70 km/tim.

Andra vägar i projektet;

Väg 588 sträcker sig mellan Gamla Sävast via Sävast till Boden.

Väg 585 är en färjeled över Luleälven mellan Avan och Norra Sunderbyn.

Enskilda vägar som påverkas av projektet

Nordanträskvägen är väg mellan Nordanträsket och trafikplats Sunderby sjukhus norra. Vägen har statligt driftbidrag och driften sköts av Luleå kommun. Vägar med statligt driftbidrag ger allmänheten rätt att nyttja vägen.

Norra Sunderbyvägen är del av den gamla Bodenvägen som sträcker sig från väg 97 strax väster om korsningen med väg 585 till väg 97 strax väster om informationsplatsen. Vägen är idag enskild och har statligt driftbidrag. Driften sköts av Luleå kommun.

I närheten av informationsplatsen kommer en enskild väg, cirka km 5/600-6/200 längs väg 97, påverkas. Vägen är idag enskild utan statlig bidrag.

I närheten av trafikplats Sävastnäs kommer en enskild väg, cirka km 7/400-7/800 längs väg 97, att påverkas. Vägen är idag enskild utan statsbidrag.

3.2 Trafik och användargrupper

Enligt den nationella vägdatan (NVDB) varierar det genomsnittliga trafikflödet per dygn år 2014 (ÅDT) på väg 97 mellan Södra Sunderbyn och Sävast mellan cirka 7300 och 8200 fordon.

För trafiken på väg 97 mellan Södra Sunderbyn och Sävast har en prognos för år 2035 upprättats av Sweco (2015). Prognosen sammanfattas nedan:

- Söder om trafikplats Norra Sunderbyn: ÅDT 9406, varav 886 lastbilar.
- Mellan trafikplats Norra Sunderbyn och trafikplats Sävastnäs: ÅDT 9077, varav 855 lastbilar.
- Mellan trafikplats Sävastnäs och trafikplats Sävastön: ÅDT 8890, varav 837 lastbilar.
- Norr om trafikplats Sävastön: ÅDT 8210, varav 765 lastbilar.



Figur 3.2-1 Olyckor längs sträckan

Vägrenen vid väg 97 är förhållandevis bred och används ofta av fordonstrafiken för att underlätta omkörning. Den nyttjas även av cyklister som pendlar eller motionerar mellan närliggande orter. Blandtrafiken innebär en säkerhetsrisk för oskyddade trafikanter, inte minst då sträckan trafikeras av relativt mycket tung trafik.

Längs sträckan Södra Sunderbyn och Sävast har 18 olyckor rapporterats i STRADA mellan 2010 och 2014. STRADA, Swedish Traffic Accident Data Acquisition, är ett informationssystem för data om skador och olyckor inom hela vägtransportssystemet. Till STRADA rapporterar både polis och akutsjukhus. Olyckorna var fyra dödsolyckor, en allvarlig olycka och 13 lindriga olyckor, se figur 3.2-1.

3.3 Lokalsamhälle och regional utveckling

I Bodens kommun berörs sex detaljplaner av vägplanen. En sammanställning över de detaljplaner som berörs av vägplanen visas i figur 3.3-1. Kolumnen Markanvändning visar gällande detaljplans markanvändning för det område som vägplanen gör ”intrång” på. Förändringar vägplan förklarar på vilket sätt vägplanen gör ”intrång” på detaljplanelagd mark. Kolumnen Bedömning redovisar hur Trafikverket bedömer att intrånget kan hanteras.

Bodens kommun har i ett yttrande daterat 2015-11-03 ansett att vägplanen inte motverkar syftet med gällande detaljplaner och de avvikelser som finns bedöms vara mindre och kan därför accepterats.

Se illustrationskartor (ritningsnummer 1 00 T 02 10 - 12.)

	Detaljplan	Planbeteckning	Markanvändning	Förändringar vägplan	Bedömning
1	Sävast 3:29 m.fl.	25-P1985-26	Vägområde	I detaljplan utpekad anslutning mot väg 97 tas bort. Föreslagen ny dragning av enskild väg korsar planområdet.	Mindre avvikelse från detaljplan
2	Sävast 23:102 m.fl. Golfbanan, Sävastön	25-P2004-167	Naturmark	Åtkomst av, i detaljplan utpekad naturmark, för ny enskild väg samt avfartsramp väg 97.	Mindre avvikelse från detaljplan
3	Golfbana, Sävastön	25-P1993-109	Naturmark	Vägplanen berör, i detaljplan, utpekad naturmark.	Mindre avvikelse från detaljplan
4	Svängleden-Sävastön	25-P1989-113	Vägområde	I detaljplan utpekad anslutning från Svängleden mot väg 97 tas bort. Ny trafikplats som sträcker sig cirka 200 meter in från väg 97.	Mindre avvikelse från detaljplan
5	Tallkronan, bussväändplats Sävastön	25-P1993-12	Vägområde	Ny anslutning Svängleden. Ny föreslagen enskild väg ansluts mot infart.	Mindre avvikelse från detaljplan
6	Detaljplan Företagsby på Sävastön	25-P1990-235	Naturmark (ev prickmark på kvartersmark)	Rörbro samt slänt för bland annat skotertrafik.	Mindre avvikelse från detaljplan

Figur 3.3-1 Tabellen visar en sammanställning av detaljplaner i Bodens kommun som påverkas av vägplan för väg 97, sträckan Södra Sunderbyn - Sävast.

1. Sävast 3:29 m.fl. Förslag till byggnadsplan för fritidsbebyggelse

Planbeteckning: 25-P1985-26

Antagen: 1985-06-13

Detaljplan

Gällande markanvändning som berörs av vägplan är utpekat som vägmark, se figur 3.3-2. Påverkat område är markerat med röstreckad linje.

Syftet med detaljplanen är att tillskapa tomter för fritidshusbebyggelse. Planförslaget har till stor del bestämts av rådande förhållanden. Hela området har en gemensam väg till väg 97. Utfartsmöjlighet för bebyggelse sker genom ny enskild väg. I samråd med Bodens kommun anses att intrånget bör bedömas som en mindre avvikelse då ett väg-område ersätter ett annat.

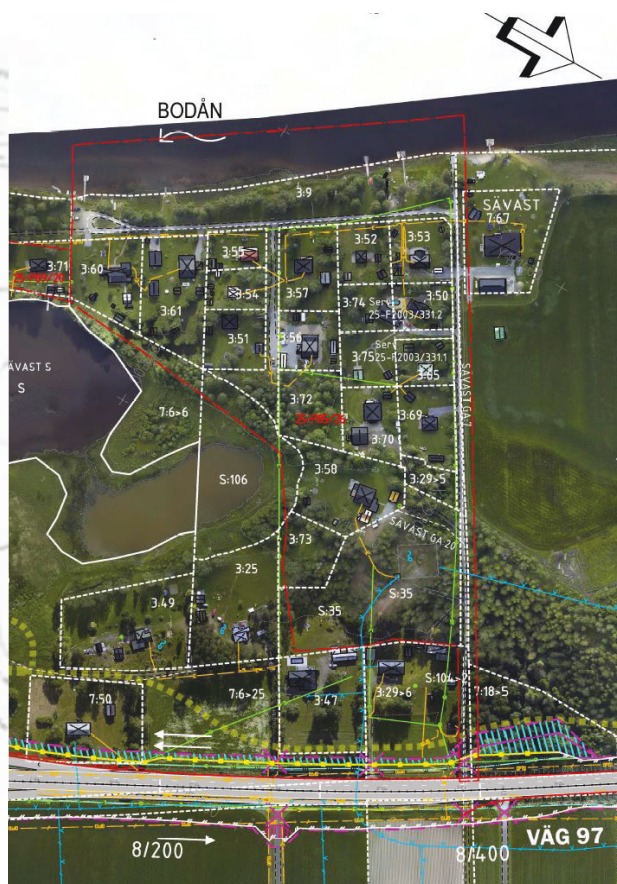
Vägplan

Röd linje visar planområdesgräns för detaljplan. Lila linje visar vägplanens område. Gul linje visar föreslagen dragning för enskilda vägar, se figur 3.3-3.

I detaljplan utpekad anslutning mot väg 97 tas bort.



Figur 3.3-2 Sävast 3:29 m.fl. Förslag till byggnadsplan för fritidsbebyggelse



Figur 3.3-3 Vägplanens påverkan

2. Sävast 23:102 m.fl. Golfbanan, Sävastön

Planbeteckning: 25-P2004-167

Laga kraft: 2004-06-15

Genomförandetiden är slut (2014-06-15)

Detaljplan

Gällande markanvändning som berörs av vägplan är utpekad som naturmark, se figur 3.3-4.

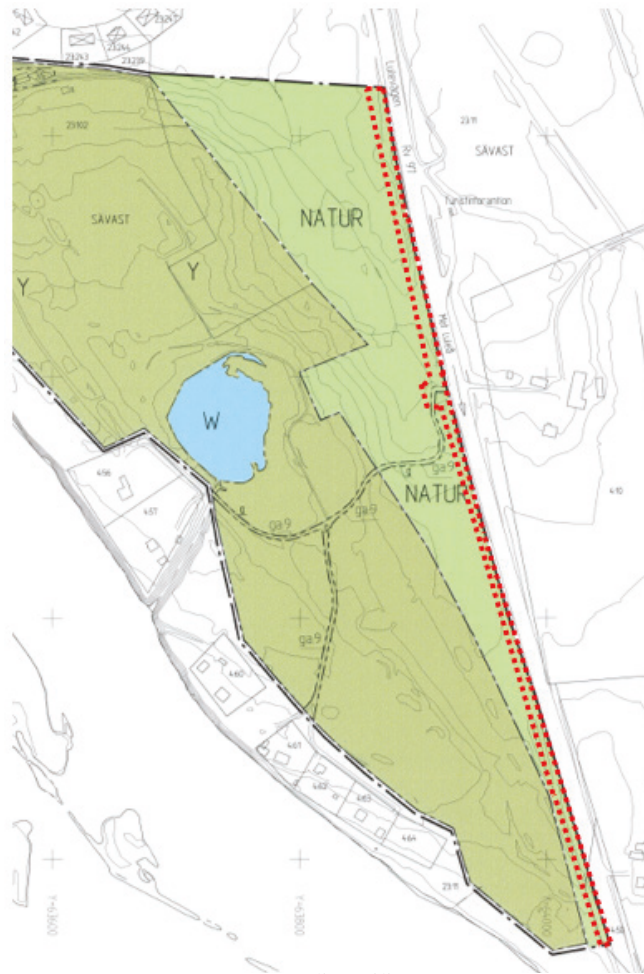
Påverkat område är markerat med röd streckad linje.

Syftet med detaljplanen är att möjliggöra för Bodens Golfklubb att utöka "Rangen", en träningsbana. Intrånget bedöms inte påverka detaljplanens syfte och bedöms därmed ses som en mindre avvikelser från detaljplan.

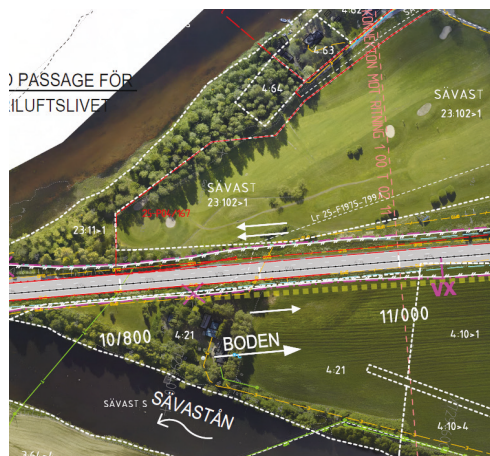
Vägplan

Röd linje visar planområdesgräns för detaljplan. Lila linje visar vägplanens område. Gul linje visar föreslagen dragning för enskilda vägar, se figur 3.3-5 och 6.

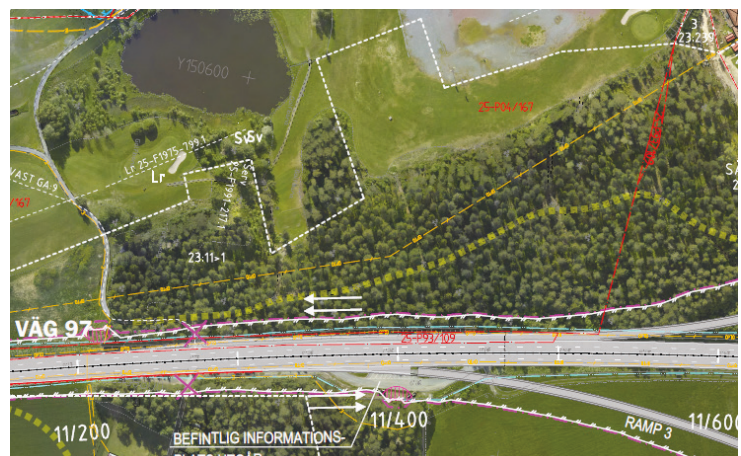
Vägplanen berör, i detaljplan utpekad naturmark, för ny enskild väg samt avfartsramp väg 97.



Figur 3.3-4 Sävast 23:102 mfl. Golfbanan, Sävastön



Figur 3.3-5 Vägplanens påverkan



Figur 3.3-6 Vägplanens påverkan

3. Detaljplan Golfbana, Sävastön

Planbeteckning: 25-P1993-109

Laga kraft: 1993-11-29

Genomförandetiden är slut (2003-11-29)

Detaljplan

Gällande markanvändning som berörs av vägplan är utpekad som naturmark.

Påverkat område är markerat med röd streckad linje, se figur 3.3-7.

Syftet med detaljplanen är att säkra området för golfbana på Sävastön och ett område för naturmark söder om Kv Tallkronan mot väg 97. Intrånget bedöms inte påverka detaljplanens syfte och bedöms därmed ses som en mindre avvikelse från detaljplan.

Vägplan

Röd linje visar planområdesgräns för detaljplan. Lila linje visar vägplanens område.

Gul linje visar föreslagen dragning för nya enskilda vägar, se figur ovan 3.3-5 och 6.

Vägplanen berör, i detaljplan utpekad naturmark.



Figur 3.3-7 Detaljplan Golfbana, Sävastön

4. Detaljplan för Svängleden-Sävastön

Planbeteckning: 25-P1989-113

Laga kraft: 1989-06-06

Genomförandetiden är slut (1996-12-31)

Detaljplan

Gällande markanvändning som berörs av vägplan är utpekad som vägmark.

Påverkat område är markerat med röstreckad linje, se figur 3.3-8.

Syftet med detaljplanen är att möjliggöra för utbyggnad av Sävastön. Detaljplanen möjliggör för färdigställande av Svängleden ut mot väg 97. Intrånget innebär att en ny trafikplats kommer till stånd vilken ersätter befintlig vägmark med ny vägmark. I samråd med Bodens kommun anses det som en mindre avvikelse från detaljplan. I och med vägplanen övergår delen från kommunal gata till allmän väg.

Vägplan

Röd linje visar planområdesgräns för detaljplan. Lila linje visar vägplanens område.

Gul linje visar föreslagen dragning för nya enskilda vägar, se figur 3.3-9.

I vägplanen tas den i detaljplanen utpekade anslutningen från Svängleden mot väg 97 bort. Ny trafikplats sträcker sig cirka 200 meter in från väg 97.



Figur 3.3-8 Detaljplan för Svängleden-Sävastön



Figur 3.3-9 Vägplanens påverkan



Figur 3.3-10 Detaljplan för Tallkronan, Bussvändplats, Sävastön



Figur 3.3-11 Vägplanens påverkan

5. Detaljplan för Tallkronan, Bussvändplats, Sävastön

Planbeteckning: 25-P1993-12

Laga kraft: 1992-12-04

Genomförandetiden är slut (2002-12-04)

Detaljplan

Gällande markanvändning som berörs av vägplan är utpekat som vägmark.

Påverkat område är markerat med röstreckad linje, se figur 3.3-10.

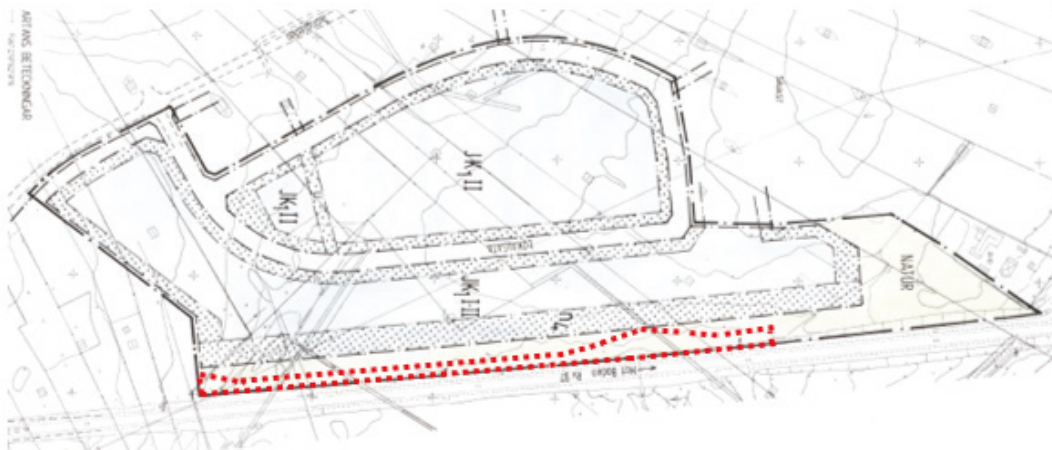
Syftet med detaljplanen är att möjliggöra för Bodens kommun att bygga en bussvändplats vid Kv Tallkronan på Sävastön. Intranget innebär ny anslutning mot Svängleden. I samråd med Bodens kommun anses det som en mindre avvikelse från detaljplan.

Vägplan

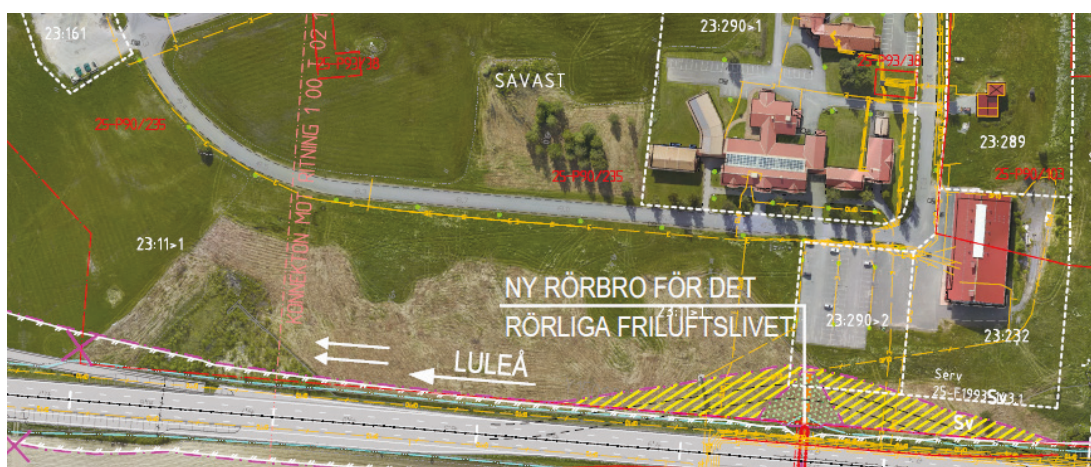
Röd linje visar planområdesgräns för detaljplan. Lila linje visar vägplanens område.

Gul linje visar föreslagen dragning för enskilda vägar, se figur 3.3-11.

Ny anslutning mot Svängleden.



Figur 3.3-12 Detaljplan Företagsby på Sävastön



Figur 3.3-13 Vägplanens påverkan

6. Detaljplan Företagsby på Sävastön

Planbeteckning: 25-P1990-235

Laga kraft: 1990-10-16

Genomförandetiden är slut (1999-12-31)

Detaljplan

Gällande markanvändning som berörs av vägplan är utpekat som naturmark. Även n4, Skyddsplantering, kan komma att beröras.

Kvartersmarken JK1 är utpekat för Kontor och Småindustri, hantverk, ej störande (kunskaps- och tjänsteorienterande verksamhet).

Ungefärligt påverkat område är markerat med rödstreckad linje, se figur 3.3-12.

Syftet med detaljplanen är att möjliggöra för Bodens kommun att etablera en företagsby på Sävastön som skall innehålla lokaler för kunskaps- och tjänsteorienterande industrier. Intranget bedöms inte påverka detaljplanens syfte och bedöms därmed ses som en mindre avvikelse från detaljplan.

Vägplan

Röd linje visar planområdesgräns för detaljplan. Lila linje visar vägplanens område. Gul linje visar föreslagen dragning för enskilda vägar. På gulskratterat område kommer tillfällig väg vid byggnation anläggas. Området kommer vid färdigställande av vägen vara slänt mot rörbro för bland annat skotertrafik, se figur 3.3-13.

3.4 Landskapet

Detta kapitel är en sammanfattning av miljökonsekvensbeskrivningen

Landskapet längs väg 97 präglas av ett varierat skogs- och jordbrukslandskap med vackra utblickar över Luleälven. Stora öppna odlingsmarker breder ut sig i dalgången på de finkorniga och näringsrika markerna vid älven. De högre partierna i terrängen präglas av skogsmark vilket tillsammans med odlingsmarkerna skapar en variation mellan öppna och slutna landskapsrum. Skogsmarkerna domineras av tall med inslag av löv i skogsbryn, framför allt björk. Sumpskogar är vanligt förekommande i de låglänta och fuktiga delarna av terrängen. Vid vattnet finns stora våtmarker med höga naturvärden. Det förekommer ålderdomliga byavägar och brukningsvägar i landskapet.

Småskalig bebyggelse i form av villor, fritidshus och enstaka gårdar ligger glest utspridda i landskapet. Småskalig verksamhet förekommer längs med sträckan. Bebyggelsen är främst belägen på marker som inte lämpar sig för skogs- eller jordbruk.

3.5 Miljö och hälsa

Detta kapitel är en sammanfattning av miljökonsekvensbeskrivningen.

3.5.1 Kulturmiljö

Enligt Luleås översiktsplan (Luleå kommun, 2013a) har hela det öppna älvlandskapet vid södra Sunderbyn kulturhistoriskt värde. Viktiga inslag för den typiska norrbottenska älvdalskaraktären är det öppna odlingslandskapet som sluttar ner mot den breda älven och de öppna utblickarna över vattnet. Södra Sunderbyn beskrivs som en av älvdalens stora medeltida byar.

I Luleå kommuns översiktsplan (Luleå kommun, 2013a) är det öppna odlingslandskapet mellan väg 97 och färjeläget vid cirka km 2/600 – 3/000 samt odlingslandskapet vid Norra Sunderbyn, cirka km 4/000 – 5/500, markerat som värdefull kulturmiljö. Det värdefulla kulturmiljöområdet vid Norra Sunderbyn sträcker sig över väg 97 och inkluderar även ängs- och betesmarkerna vid Luleälven.

Sävastån dämdes ursprungligen för flottningsändamål. Dammanläggningen anses inte vara kulturhistoriskt bevarandevärd (Länsstyrelsen, 2010a).

Vid cirka 10/520 ansluter väg 588 till väg 97. Vägen är klassad som bevarandevärd i skriften värdefulla vägmiljöer i Norrbottens och Västerbottens län.

Inga registrerade fornminnen ligger på ett sådant avstånd från väg 97 att de bedöms kunna bli påverkade av projektet.

Vid samråd med Länsstyrelsen i Norrbotten enligt kulturmiljölagen (2015-05-07) har det beslutats att ingen arkeologisk utredning behöver genomföras inom ramen för projektet.

3.5.2 Naturmiljö

Vattendrag

Luleälven är kraftigt reglerad av vattenkraftutbyggnad vilket har gjort att den naturliga reproduktionen av lax och öring är helt utslagen. Älven kantas av betesmarker och våtmarker med mycket höga naturvärden. Väg 97 sträcker sig parallellt med älven. Bodån är ett biflöde till Luleälven som rinner mycket nära väg 97 längs vissa sträckor.

Sävastån är ett kraftigt reglerat vattendrag som är dämt både vid in- och utlopp. Fisk förekommer i ån men i begränsad omfattning. Väg 97 korsar över Sävastån på en rörbro.

Sunderbybäcken är påverkad av trummorna under väg 97. Bäcken har blivit rätad och omdragen. Vattendraget rinner ut i Luleälven genom en våtmark/betesmark med höga naturvärden.

Starrbäcken vid Norra Sunderbyn är delvis påverkad av trummor under väg 97 och Norra Sunderbyvägen. Vattendraget rinner ut i Luleälven genom en våtmark/betesmark med höga naturvärden.

Våtmarker

Längs med Luleälvens strand finns stora våtmarker upptagna i naturvårdsverkets inventering. Våtmarkerna har naturvärdesklass 2 (högt naturvärde) på en skala mellan 1-4 där 1 motsvarar de högsta naturvärdena.

Ett antal betesmarker i närheten av väg 97 är upptagna i jordbruksverkets ängs- och betesmarkinventering. Majoriteten av markerna är strandnära områden med hög fuktighet och vissa utgör viktiga rast- och häckningslokaler för fåglar. Ängs- och betesmarkerna berörs inte av projektet.

Skogsmarker inkl. sumpskogar

Skogsmarkerna i närheten av väg 97 domineras av tall med inslag av löv i skogsbrynen. I området finns ett flertal sumpskogar upptagna i skogsstyrelsens register. Naturtypen är främst vanlig längs den södra delen av den aktuella sträckan.

Odlingslandskap

Väg 97 kantas av stora öppna odlingsmarker längs delar av den aktuella sträckan. Dessa marker innehåller naturvärden i form av bland annat öppna diken. Dessa är viktiga att bevara eftersom de utgör potentiella spridningskorridorer för växter och djur i ett i övrigt relativt homogent landskap.

Generellt biotopskydd

Två sorters biotoper, alléer samt småvatten och våtmarker i jordbruksmark, har identifierats längs den aktuella sträckan vid väg 97.

I närheten av Norra Sunderbyn finns två alléer. Mellan Sävastnäs och Sävastön finns tre alléer. En av dem, vid Sävastnäs, kommer att påverkas när väg 97 breddas genom att ett träd tas bort närmast vägen. Det finns även en allé på Sävastön som är belägna 3-4 meter från befintlig väg. För att bereda plats för diken och viltstängsel måste träden tas bort.

Många diken som tidigare har varit öppna i jordbruksmarken längs den aktuella sträckan är numera täckdikade. Ett antal större öppna diken finns dock kvar, framförallt vid Bodvallen, vid Norra Sunderbyn samt mellan Sävastnäs och Sävastön.

Sunderbybäcken och Starrbäcken är biotopskyddade på de platser där minst en sida av bäckfåran gränsar mot jordbruksmark.

Sulfidjord

Det förekommer sulfidjord längs den aktuella sträckan av väg 97. Om sulfidjord kommer i kontakt med syre omvandlas den till sur sulfatjord som kan leda till ett mycket lågt pH i marken. Sulfatjordarna kan även läcka ut höga metallkoncentrationer då vissa metaller blir mer lätttrörliga vid omvandlingen. Sulfatjord påverkar naturmiljön negativt, inte minst fisk och vattenlevande organismer.

Vilt

Längs den aktuella sträckan förekommer älg och rådjur. Viltstängslets placering har bestämts med hjälp av underlag från Sunderbyns jaktvårdsförening och Sävast viltvårdsområdesförening som markerat ut kända viltstråk längs den aktuella vägsträckan. Delar av sträckan kantas redan idag av viltstängsel.

Hotade arter

Det aktuella området med dess öppna odlingsmarker och närhet till Luleälven är gynnsamt för fågellivet. I Artportalen har totalt 14 rödlistade fågelarter rapporterats inom en radie av 1 km från väg 97 mellan åren 2004 – 2014.

3.5.3 Rekreation och friluftsliv

Den aktuella vägsträckan sträcker sig parallellt med Luleälvens strand som är ett populärt rekreativområde. Vattendraget är rikt på fisk och sträckan mellan Boden och Luleå är ett av Sveriges bästa vatten för fiske av lax- och öring. Luleälven och Sävastån är även populära för de som vill paddla kanot.

Det aktuella området vid väg 97 är attraktivt för fågelskådning. Norra Sunderbyn och den befintliga informationsplatsen vid väg 97 är välbesökt.

Vägrenen vid väg 97 nyttjas av cyklister som pendlar eller motionerar. Markerna i närområdet används av de boende som strövområden, inte minst öster om Sävastån. Ett flertal fastigheter har hästar på sina tomter.

Området är populärt hos skoteråkare och flera skoterleder korsar väg 97. En trumma vid Sävaståns utlopp används för passage under vägen. På vintern nyttjas älven av skidåkare som då bland annat använder trumman vid Sävastån för passage under väg 97.

Jakt är populärt i skogarna i området.

Det finns en färjeled över Luleälven som går mellan Norra Sunderbyn och Avan.

Bodens golfklubb ligger i Sävast. Golfbanan är en 18 håls park- och skogsbana. En liten del av banan längst i söder ligger precis i utkanten av väg 97.

3.5.4 Boendemiljö

Bebyggelsen längs med sträckan Södra Sunderbyn – Sävast domineras av villor och fritidshus. Det finns även småskalig verksamhet och jordbruksbyggnader glest utspridda i landskapet.

Majoriteten av bebyggelsen ligger i byn Sävastnäs. De flesta av husen längs den aktuella sträckan är inte belägna i direkt anslutning till väg 97 utan vid mindre vägar.

Strax söder om den aktuella vägsträckan ligger Sunderbyns sjukhus som är ett kompetenscentrum för hela Norrbottens sjukvård. I anslutning till Sunderby sjukhus finns en tåghållplats.

3.5.5 Vattenresurser

Längs den aktuella sträckan finns grundvattenförekomst, SE 735115-173327, cirka km 6/800 – 11/900. Utförda geotekniska undersökningar indikerar förekomst av isälvsmaterial i markytan på delsträckorna cirka km 7/000 – 7/110 och cirka km 7/750 – 8/000. Grundvattenförekomsten är skyddad enligt vattendirektivets artikel 7, vilket innebär att gällande miljö kvalitetsnormer samt kraven på uppföljning och åtgärder ger ett visst skydd.

Sävastnäs vattentäkt försörjer fastigheter i Sävastnäs med dricksvatten. Vattentäkten är belägen cirka 130 meter väster om väg 97, ungefär i höjd med längdmätning km 8/370.

Enskilda brunnar

Vid brunnsinventering har enskilda brunnar identifierats på 25 fastigheter längs sträckan. För 12 av dessa fastigheter uppges att brunnarna är förlagda i lösa jordlager och för två av fastigheterna uppges både berg- och jordbrunn finnas. På sju av fastigheterna redovisas bergborrade brunnar, varav 1 uppges vara energibrunn. För fyra av brunnarna är brunnstypen okänd.

Luleälven

Luleälven rinner väster om väg 97. Som vattenförekomst benämns älven på den aktuella sträckan som Luleälven, SE 730636-177276, och Gammelstadsfjärden, SE 729184-178553. Älven används som råvattentäkt för Luleås och ett antal mindre samhällens dricksvattenförsörjning (Gäddviks vattentäkt). Älven omfattas av vattenskyddsområde för Gäddviks vattentäkt.

3.5.6 Rennäring

Sträckan ligger inom vinterbetesmark för Gällivare sameby. Inga riksintressen, flyttleder eller strategiska områden för rennärningen finns i närheten av väg 97.

3.6 Byggnadstekniska förutsättningar.

Från trafikplats Sunderby Sjukhus Norra (km 0/000) fram till korsningen mot väg 585 (km \approx 2/700) utgörs vägområdet av finkorniga havs- och sjösediment förutom sträckan 2/400-3/200 där vägen går in i ett område morän och postglacial sand. Djupet till "fast botten" i sedimentområdet bedöms till 3-10 meter.

Fortsatt vidtar sandiga älv sediment och moränområden fram till vattentäkten i Sävastnäs (km \approx 8/500). Jordarternas lokaliseras så att älv sedimenten avgränsar moränen och ligger längs randen av Luleälven. Inom sträckan finns områden, likt vikar från en äldre älvbotten, som innehåller finkorniga havs- och sjösediment av varierande mäktighet.

Mellan Sävastnäs och förbi Sävastån (km 10/700) bedöms marken bestå av finkorniga sediment. Djupet till "fast botten" är stort, mer än fem meter, framför allt i området kring Sävastån.

Från Sävastån fram till avslutningen av sträckan (km 12/500) återfår marken fastmarkskaraktär och bedöms bestå av morän och sandiga älv sediment vilka bitvis överlagras av lösjordar.

Inom de sedimentära jordarna bedöms grundvattenytan ligga ungefär en till två meter under markytan. Längs hela vägobjektet innehåller lösjordarna till stor del sulfidjord. Inget berg har påträffats längs sträckan.

4 Den planerade vägens lokalisering och utformning med motiv

4.1 Val av lokalisering

Vägutredningen från 2005 utmynnade i att nuvarande Trafikverket valde att gå vidare med Alternativ 1, befintlig väg. Motivet var att Vägverket ansåg att befintlig väg utgör en god och samhällsekonomisk motiverad lösning som även bidrar till att förbättra de viktiga kopplingarna i det så kallade, ”fyrkantsområdet” (Luleå-Boden-Älvsbyn-Piteå), som fungerar som en gemensam arbetsregion. Det finns en tidigare utställd arbetsplan från 2008. För detaljerad redovisning, se kap 2.4 Tidigare utredningar och beslut.

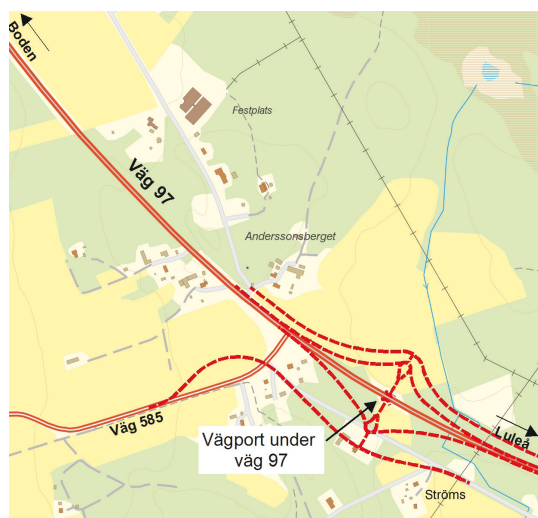
En ny vägplan har utarbetats med hänsyn till nytt regelverk, trafiktekniska krav, ekonomiska faktorer, miljöintressen samt lokala och enskilda intressen. Den nya vägplanen tar ett helhetsgrepp med trafikplatser, ett sammanhängande parallellt vägnät och planskilda passager för oskyddade trafikanter.

Trafikplats Norra Sunderbyn

Tre olika lokaliseringar på trafikplatsens placering har studerats. I tidigare utredning föreslogs att trafikplatsen skulle anläggas öster om väg 585 (sektion ca 2/400), se figur 4.1-1. Lokaliseringen har studerats i vägplanen men en trafikplats i det läget skulle medföra svåra grundläggningsförhållanden med mäktiga sulfidjordslager och hög grundvattennivå. Lokaliseringen skulle även innebära stora markintrång där en hel fastighet skulle tas i anspråk.

Ett alternativ som studerats är att anlägga trafikplatsen väster om väg 585 (sektion ca 3/200), se figur 4.1-2. Förslaget innebar en bro över väg 97 med hänsyn till terrängförhållandena. Placeringen medförde att anslutningsvägen på södra sidan om trafikplatsen till färjeläget blev lång och passerade över åkermarker. Anslutningsvägarna på norra sidan om trafikplatsen gav stora intrång på tomtmark och vägarna hade låg trafikteknisk standard.

Det tredje alternativet på lokalisering som studerades var vid väg 585 (sektion ca 2/700), se figur 4.1-3. Platsen har goda grundläggningsförhållanden. Vägporten medför en permanent grundvattensänkning, vilket lokalt kommer att påverka grundvattnets



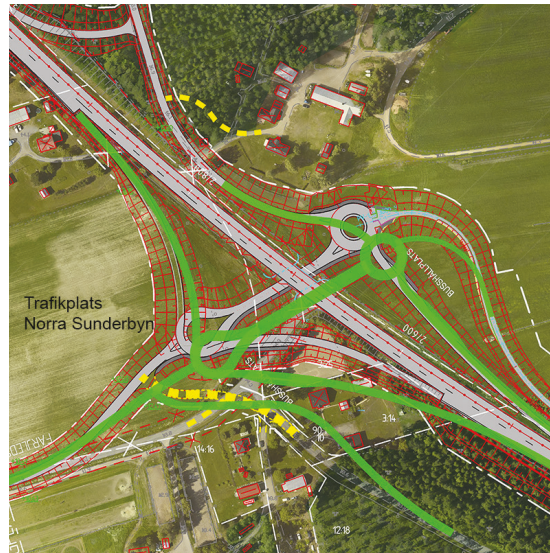
Figur 4.1-1 Tidigt förslag till trafikplats Norra Sunderbyn, placering öster om väg 585



Figur 4.1-2 Tidigt förslag till trafikplats Norra Sunderbyn, placering väster om väg 585



Figur 4.1-3 Tidigt förslag till trafikplats Norra Sunderbyn.



Figur 4.1-4 Alternativ för trafikplats Norra Sunderbyn

nivå, men bedöms inte påverka omkringliggande byggnader. Området för trafikplatsen omgärdas av bebyggelse och intrång på tomtmark och påverkan på byggnader är oundvikligt. Trafikverket valde att gå vidare med detta läge.

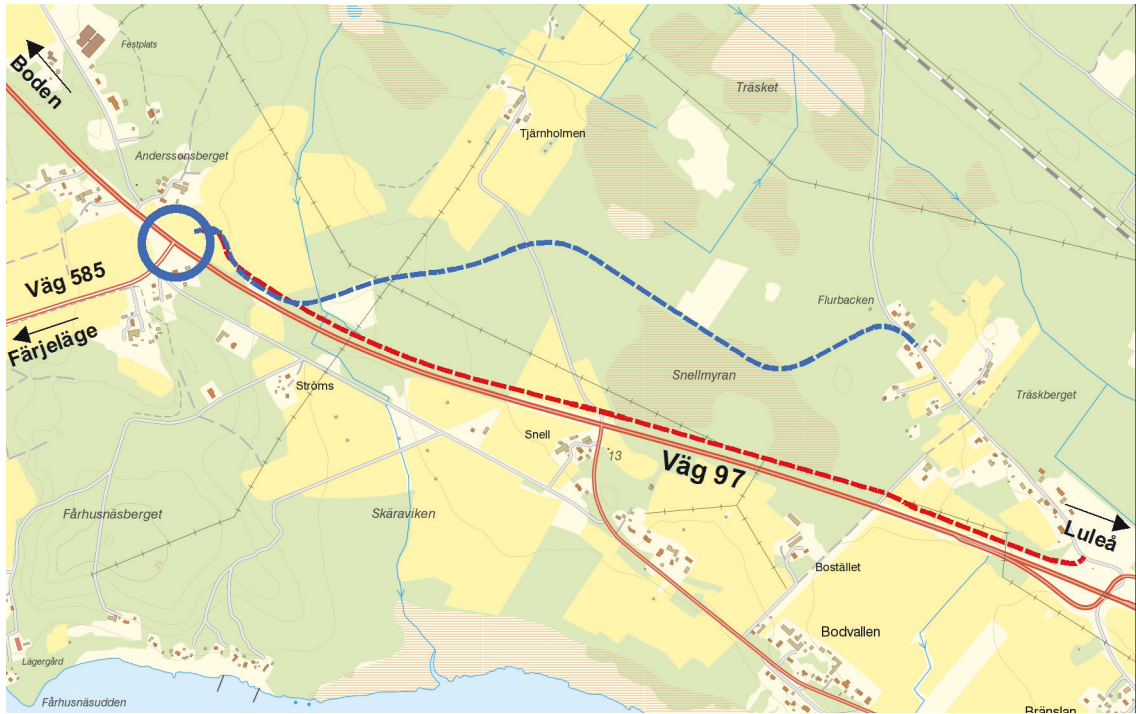
Trafikplatsens placering har justerats för att bland annat minska på intrånget på intilliggande fastigheter, se figur 4.1-4. Efter samråd har Trafikverket erbjudit inlösen fastighet Sunderbyn 3:14 och 3:25 och läget på trafikplatsen har flyttats österut. Detta har medfört att trafikplatsen får en bättre terränganpassning, minskar intrånget på åkermark och ger bättre utformning av ramper. Det alternativet anses vara mest fördelaktigt ur trafikteknisk och geoteknisk synpunkt.

Trafikplats Sävastnäs

Trafikplatsens läge och rampernas utformning har justerats i syfte att minska intrånget på närliggande fastigheter och för att få en god trafikteknisk lösning.

Trafikplats Sävastön

Trafikplatsens läge och rampernas utformning har justerats för att skapa en god trafikteknisk lösning, en anslutning av Svängleden samt att minska intrånget i detaljplan.



Figurer 4.1-5 Skiss över parallellväg 1. Blå linje visar den planerade dragningen.

Sammanhängande vägnät parallellt med väg 97

I ställningstagande om fortsatt arbete skrev Trafikverket att vid placering och utformning av parallellvägar är det viktigt att minimera markintrång och negativa konsekvenser för boende och jordbrukare. Utformningen av parallellvägnätet skulle därför ske i nära samråd med berörda fastighetsägare och brukare av odlingsmark.

Ett flertal samrådsmöten och dialoger har genomförts i vägplanen för att bestämma dragningen av de nya parallellvägarna som ska knytas ihop med befintliga vägar för att skapa det gemensamma parallellvägnätet. Trafikverket valde att gå vidare med förslaget ”byaväg” där befintliga vägar knyts samman med nyanlagda vägsträckor för att skapa ett sammanhängande parallellvägnät i anslutning till bebyggelsen.

Flera alternativa lösningar har studerades för läget av de nya parallellvägarna.

Parallellväg 1

Flera alternativ har studerats, se figur 4.1-5. I tidiga utredningar föreslogs en dragning av vägen nära väg 97. Alternativet medförde risk för bländning samt att vägrummet upplevs brett. Ett brett vägrum ger risk för höga hastigheter och närheten till väg 97 ger räckan på långa sträckor. Alternativet valdes därför bort av trafiksäkerhetssynpunkt.

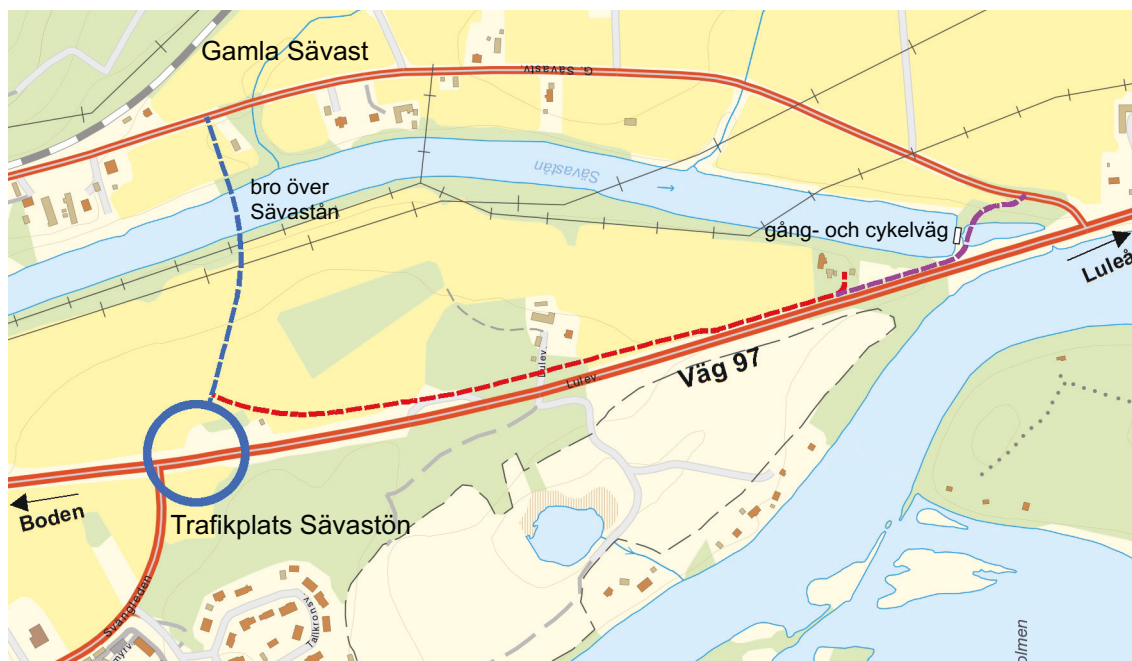
Ett annat alternativ som studerades var en dragning norrut med startpunkten från befintlig Nordanträskvägen och sedan följa fastighetsgränser till trafikplats Norra Sunderbyn. Alternativet har bättre trafiksäkerhet och Trafikverket valde därför att gå vidare med alternativet (blå linje i figur 4.1-5). Nydragningen av vägen har även justerats för att minska intrången i naturvärdesobjekt längs sträckan.



Figur 4.1-6 Skiss över parallellväg 2. Blå linje visar den planerade dragningen.

Parallellväg 2

Flera alternativ har studeras, dels ett sydlig läge och dels ett nordligt läge på vägen, se skiss 4.1-6. Det södra alternativet gav större intrång på tomtmark och påverkar flera byggnader. Efter samråd med markägare längs sträckan valde Trafikverket det södra läget (blå linje i figur 4.1-6).



Figur 4.1-7 Skiss över förslag till parallellväg 5. Blå linje visar den planerade dragningen.

Parallellväg 5

Tidigt studerades ett förslag där en ny allmän väg till dammen anläggs längs väg 97. Över dammen byggs en ny gång- och cykelbro, se figur 4.1-7. Korsningen, väg 97/588, vid dammen stängs och medför att de boende i Gamla Sävast får en längre väg till väg 97. Alternativet medförde risk för bländning samt att vägrummet upplevs brett. Ett brett vägrum ger risk för höga hastigheter och närheten till väg 97 ger räckan på långa sträckor.

Ett annat förslag innebär att trafikplatsen får en anslutning med förbindelse över Sävastån till gamla Sävast. Detta skapar god möjlighet för omledning för uttryckande fordon och även omledning för trafiken vid ombyggnationen av väg 97. För boende i Gamla Sävast och boende längs väg 588 ökar tillgängligheten både till Sävast och till väg 97. För boende i Sävast ökar tillgängligheten till friluftslivet på norra sidan om Sävastån. Kollektivtrafiken får ökade möjligheter att trafikera Gamla Sävast. Idag trafikerar länstrafiken inte vägen utan det krävs ett bussbyte inne i Sävast för att pendla till Boden eller Luleå.

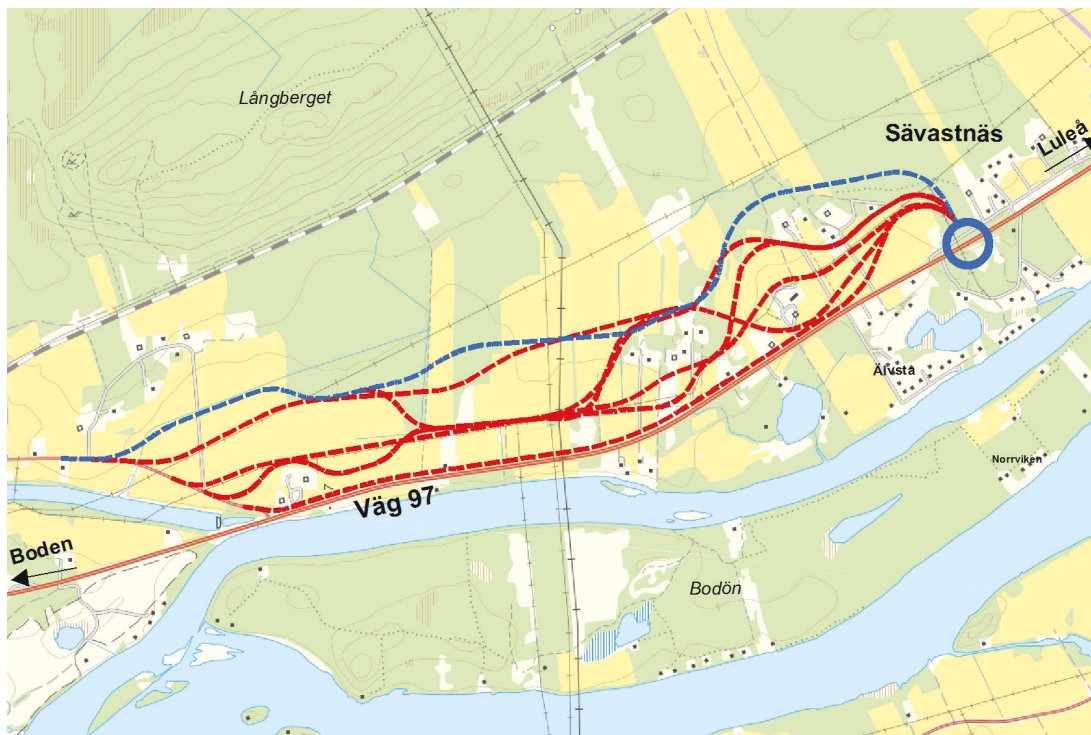
Efter samråd fattade Trafikverket beslutet att gå vidare med förbindelse över Sävastån eftersom det skapar bättre tillgänglighet till Gamla Sävast.

Parallellväg 588

Ett flertal alternativ har studerats för dragning av väg 588 mellan Gamla Sävast och trafikplats Sävastnäs. Alternativen har haft dragningar både nära väg 97 och även ett flertal lägen mer norrut, se figur 4.1-8.

Alternativet nära väg 97 valdes bort ur trafiksäkerhetssynpunkt och på grund av stora intrång på tomtmark. Bitvis ligger många bostadshus, på den norra sidan, nära väg 97 och alternativet hade inneburit intrång i bostadsbebyggelse samt ett brett vägrum med risk för höga hastigheter och räckan på långa sträckor.

Trafikverket valde ett nordligt alternativ (blå linje i figur 4.1-8) efter flera samråd med markägare. Nydragningen av vägen har även justerats för att minska intrången i naturvärdesobjekt längs sträckan.



Figur 4.1-8 Skisser över parallellväg 588. Blå linje visar planerad dragning

Rörbro under väg 97 mellan Sävastån och Bodån

Flera alternativ för att ersätta befintlig rörbro har studerats inom ramen för projektet. Trafikverket valde att gå vidare med en ny rörbro som rymmer en utökad funktion med passage för rörligt friluftsliv och mindre däggdjur. Alternativet bedöms ge bästa funktion i förhållande till kostnaden.

Förbindelse över Sävastån

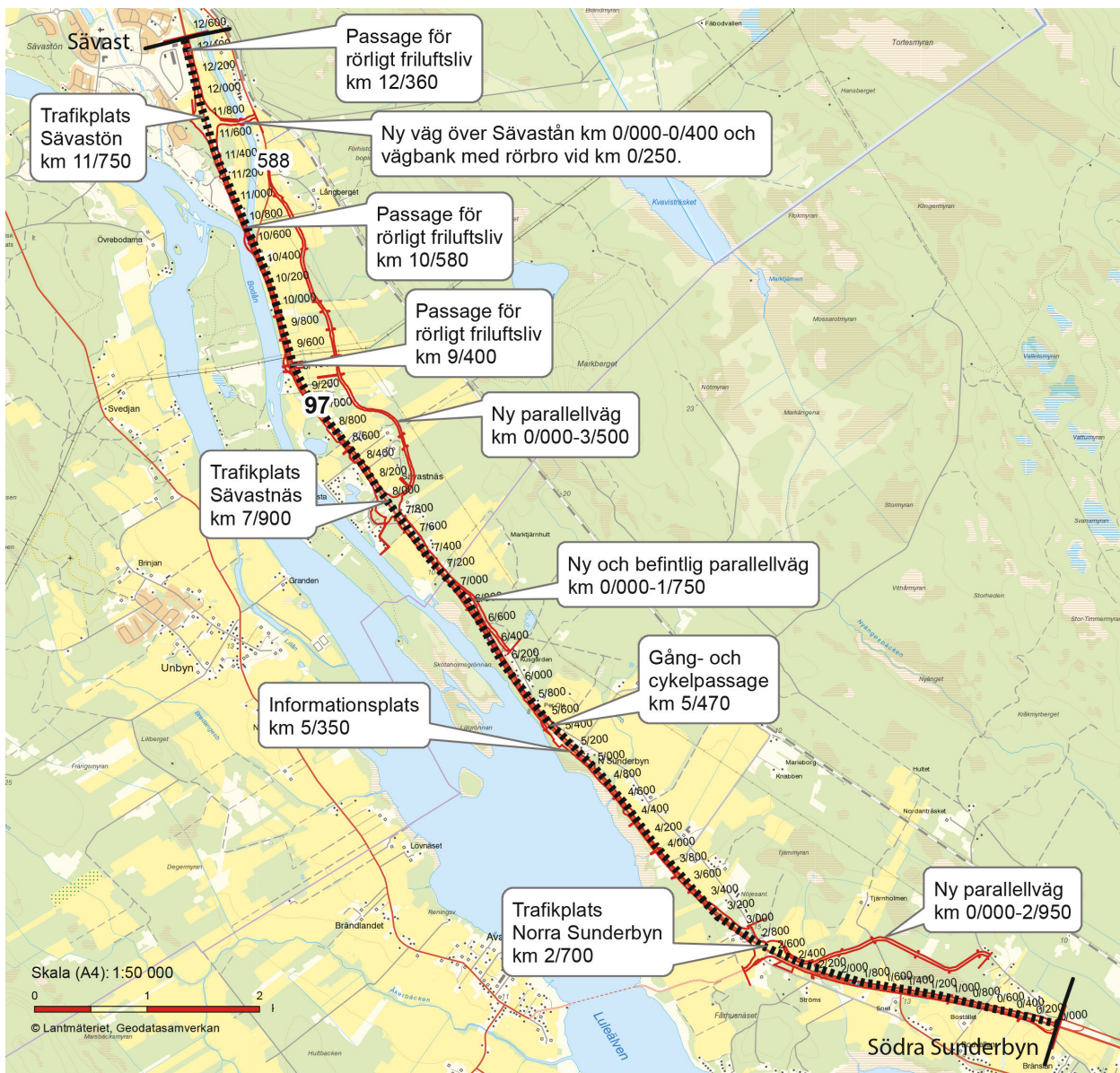
Ett flertal olika utformningar och grundläggningsalternativ för bro och rörbro har studerats. Trafikverket valde att gå vidare med alternativet vägbank med rörbro eftersom det är kostnadseffektivt. Sävastån är dessutom påverkad av reglering vilket innebär att den anses ha ett lägre naturvärde.

Portar för rörligt friluftsliv

Olika lägen på portarna har studerats. Efter diskussion med boende i området och skoterklubbar har Trafikverket föreslagit att anlägga två portar för rörligt friluftsliv, en vid Sävastån och en på Sävastön.

Planskild gång- och cykelpassage vid informationsplatsen

Ett flertal alternativ har studerats. Dels bro över väg 97 och dels port under väg 97. Trafikverket beslutade efter samråd att gå vidare med alternativet port för att det medger bättre terränganpassning än övriga alternativ.



Figur 4.2-1 Översiktskarta

4.2 Val av utformning

Projektet innebär att väg 97 mellan Södra Sunderbyn och Sävast byggs om från en traditionell landsväg med ett körfält i vardera riktningen till mötesfri väg med 2+1 och 2+2 körfält med mitträcke. Mot Sunderby sjukhus är det två körfält, se figur 4.2-1. I projektet ingår även ett sammanhängande parallellt vägnät.

Vägens längd är ca 12,5 km och utformning av vägen följer Trafikverkets krav för vägar och gators utformning (VGU) Trafikverkets publikation 2015:086. Referenshastighet är 100 km/tim.

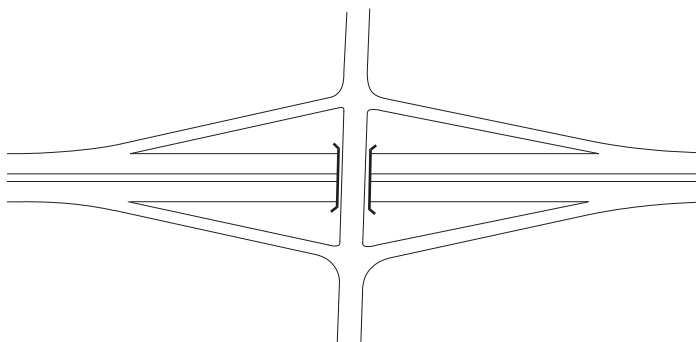
4.2.1 Generella utformningsprinciper

För att uppnå bättre framkomlighet och trafiksäkerhet för pendlingsstråket mellan Boden och Luleå byggs väg 97 om med mötesseparering, minskat antal utfarter samt förbättrade korsningsutformningar. Trafikplatser är den trafiksäkraste korsningstypen och medger god framkomlighet. Dock är trafikplatser generellt sett utrymmeskrävande och medför större markintrång jämfört med andra korsningslösningar. Vägen utformas med säkra sidoområden, dvs det område utanför vägbanekanten som skall vara fritt från fysiska hinder i form av fast oeftergivliga föremål.

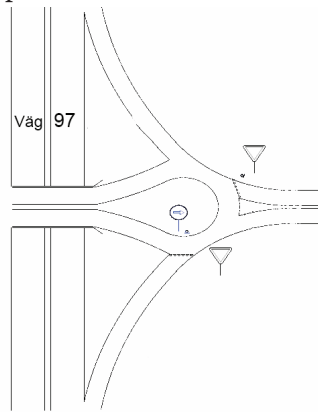
Bulleråtgärder vid bostadsområden i form av bullskyddsvall och bullerskyddsplank minskar ljudnivån.

Trafikplatser

Flera alternativa lösningar och lägen på trafikplatserna har studerats. För att uppnå god trafiksäkerhet har Trafikverket valt att gå vidare med "Trafikplatser typ ruter med dropprefug" förutom trafikplats Norra Sunderbyn som är en variant utformad med cirkulation på norra sidan av väg 97. Cirkulation är valt eftersom två vägar, med dubbelriktad trafik, ansluter till trafikplatsen. Trafikplatserna utformas så att sidovägar ansluts till väg 97 via ramper, se illustration figur 4.2-2. Korsningen är enkel, tar relativt liten plats och är lätt att orientera sig i. Korsningarna med de anslutande vägarna utformas med dropprefug enligt figur 4.2-3. Dropprefug ger en stor fördel ur trafiksäkerhetssynpunkt med en tydlig vägledning och bra överblick över trafikplatsen.



Figur 4.2-2 Ruterkorsning



Figur 4.2-3 Bild på dropprefug

Tre nya trafikplatser anläggs inom projektet. Vid cirka km 2/700 anläggs trafikplats Norra Sunderbyn. Den är nedsänkt och anslutande vägar passerar under väg 97. Trafikplatsen anläggs på åkermark. Vid cirka km 7/900 anläggs trafikplats Sävastnäs, där det blir en öppen bro över väg 97. Trafikplatsen anläggs i skogsmark. Vid cirka km 11/750 anläggs trafikplats Sävastön. Den är nedsänkt och anslutande vägar passerar under väg 97. Trafikplatsen anläggs i huvudsak på åkermark.

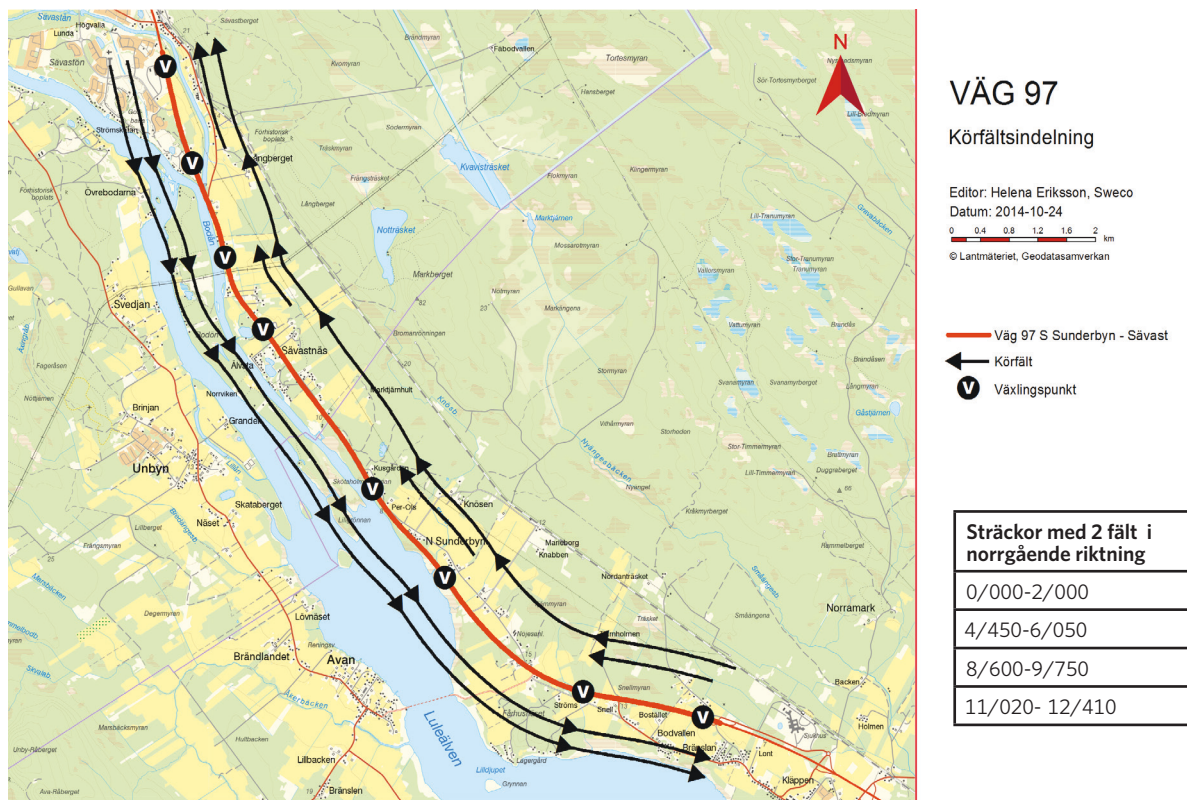
Parallellväg

Ett sammanhängande parallellvägnät skapas där befintliga vägar knyts samman med nyanlagda vägsträckor, från Södra Sunderbyn till Sävast. Vägen möjliggör tillfart till omkringliggande fastigheter från trafikplatserna. De nya sträckorna av parallellvägnätet har ett körfält, med två olika vägbredder fyra och sex meter. De nya parallellvägarna har egna längdmätningar som skiljer sig ifrån väg 97.

Parallellvägnätet har utformats med målsättningen att uppnå en karaktär av "byaväg" då det främst är boende som kommer att nyttja vägen och trafikflödena kommer att bli låga. Parallellvägnätet ska även fungera som cykelväg för såväl skolbarn som arbetspendlare till exempelvis Södra Sunderbyns sjukhus. Vägen är relativt smal och följer terrängen med mjuka kurvor för att uppnå en byavägskaraktär och inte inbjuda till höga hastigheter. För att uppnå en känsla av byaväg har det även stor betydelse att vägen ligger nära bebyggelsen vilket även ökar tryggheten. Parallellvägnätets hastighet är projekterad till 40-60 km/tim, lägre vid bebyggelse och inriktningen är att parallellvägnätet ska vara belyst och belagd.

4.2.2 Typsektion

Väg 97 utformas som mötesfri landsväg där motriktade körfält separeras med räcke. Vägbredden blir 16 meter på delar med 2 +2 körfält och 13 meter på delar med 2 +1 körfält. Omkörningsbar andel mot Luleå blir 100% och i riktning mot Boden blir det 47%, se figur 4.2-3 och 4.



Figur 4.2-3 Fördelning av körfält längs sträckan på väg 97.

Beteckning	Referenshastighet km/tim	Vägbana inkl. vägren	Sidoområde
Väg 97 2+2	100	16 m	Innerslännt 1:4, Ytterslännt 1:2
Väg 97 2+1	100	13 m	Innerslännt 1:3
Parallellväg Nordanträsk till trafikplats Norra Sunderbyn	60	4 m	Innerslännt 1:3, Ytterslännt 1:2
Parallellväg	60	6 m	Innerslännt 1:3, Ytterslännt 1:2
Parallellväg över Sävastån	60	7 m	Innerslännt 1:3, Ytterslännt 1:2

Figur 4.2-4 Typsektioner

På den sidan vägen breddas blir släntlutningen 1:4 och på den sidan som bibehåller dagens utformning behålls befintlig lutning.

De nya parallellvägarna har ett körfält, med två olika vägbredder fyra och sex meter, se figur 4.3-6 och 7. På sträckor med fyra meter bred väg anläggs mötesplatser. Sträckan från trafikplats Sävastån till gamla Sävast har två körfält och en vägbredd på sju meter.