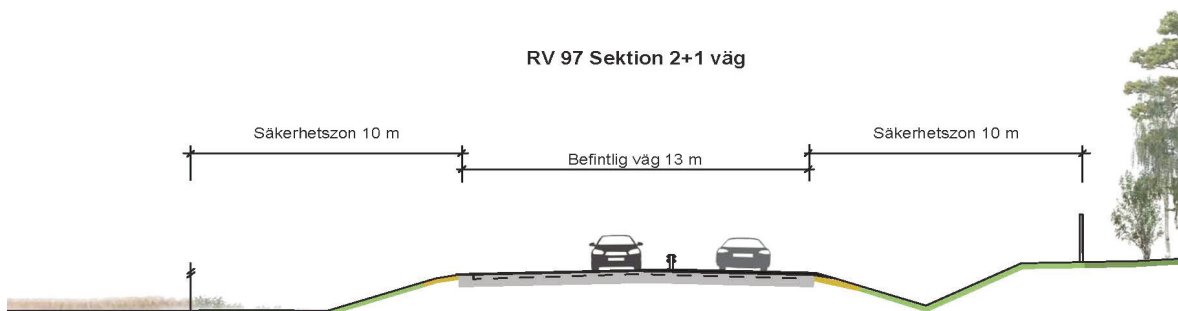
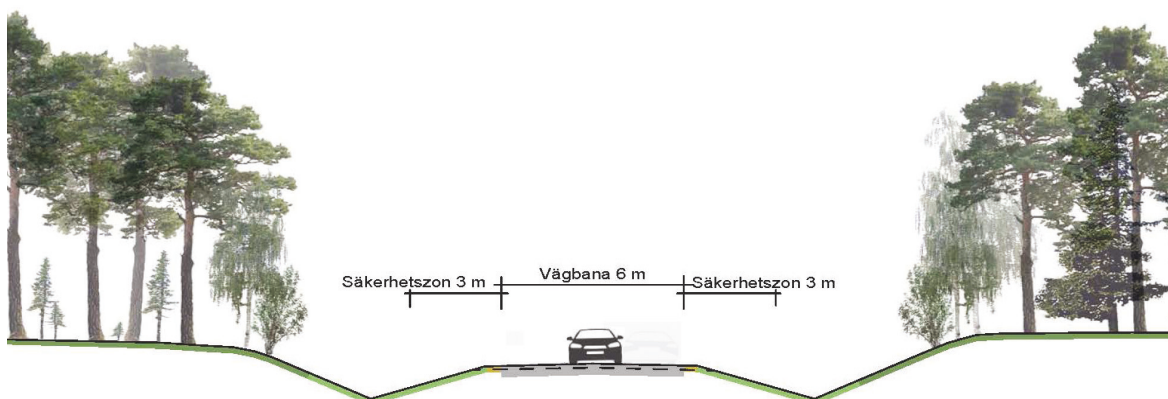


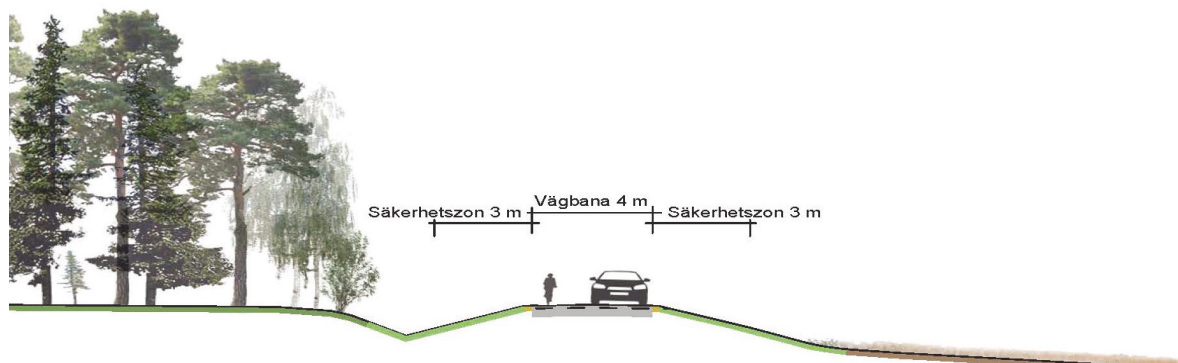
Figur 4.2-5 Sektion över väg 97 sektion med 2+2 väg



Figur 4.2-6 Sektion över väg 97 sektion med 2+1 väg



Figur 4.2-7 Sektion över parallellvägnätet sektion med 6 meter bred väg



Figur 4.2-8 Sektion över parallellvägnätet sektion med 4 meter bred väg

Säkerhetszon

Säkerhetszon är det område utanför stödremsan vid sidan om vägbanan, som ska vara fritt från fasta hinder och oeftergivliga föremål. Säkerhetszonerna är utformade efter krav enligt VGU och varierar med referenshastigheten. Säkerhetszonens storlek beror på vägens referenshastighet, bankhöjd, om det är raksträcka eller inner/ytterkurva och radien på en eventuell kurva. Sträckor med referenshastigheten 100 km/tim på väg 97 har en säkerhetszon på minst 10 meter, se figur 4.2-5 och 6.

Om vägen anläggs på bank dvs slänterna blir höga behöver sidoräcken sättas upp så att vägmiljön blir trafiksäker.

Se även ritning typsektion 1 00 T 04 01-02.

4.2.3 Plan- och profilstandard

Väg 97 följer befintlig väg i plan och profil. Vägstandarden uppfyller kraven för referenshastighet 100 km/tim enligt VGU.

Övriga nya parallellvägar uppfyller kraven för referenshastighet 60 km/tim enligt VGU.

4.2.4 Korsningar och anslutningar

Tre nya trafikplatser anläggs inom projektet.

Trafikplats Norra Sunderbyn

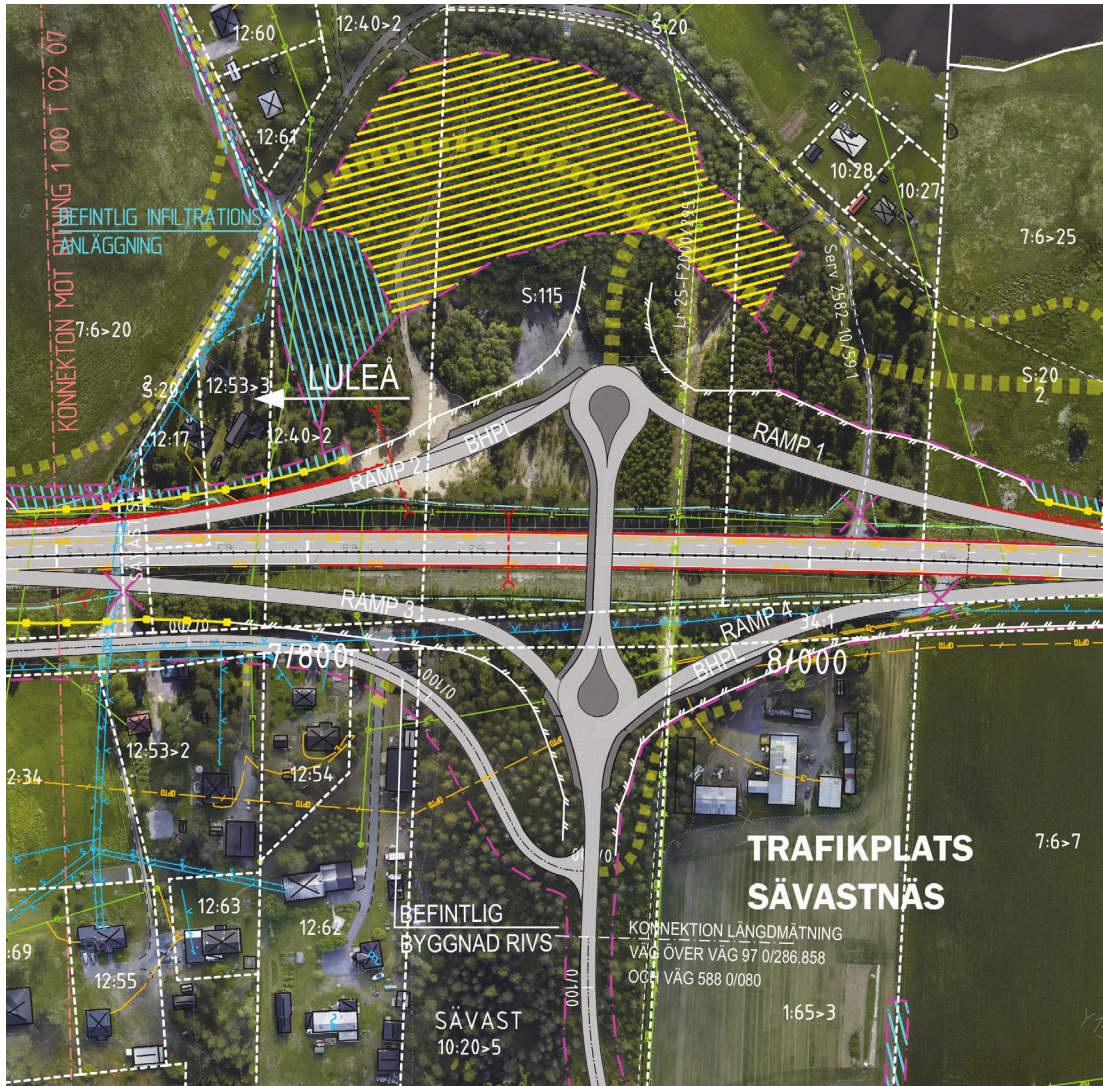
Vid cirka km 2/700 anläggs trafikplats Norra Sunderbyn, se figur 4.2 -8. Den är nedsänkt och anslutande vägar passerar under väg 97. Korsningarna till anslutande vägar, väg 585, utformas med dropprefug på den södra sidan och med cirkulationsplats på norra sidan, där parallellväg 1 och Norra Sunderbyvägen ansluter. Bron utformas som plattram med välvda vingmurar, se figur 4.2-9. Busshållplatser anläggs på norra och södra sidan på ramperna. En gång- och cykelbana anläggs under bron till och från busshållplatserna.



Figur 4.2-8. Utdrag från illustrationskarta över trafikplats Norra Sunderbyn. Lila linje visar vägplanens område. Gul streckad linje visar föreslagen dragning för enskilda vägar.



Figur 4.2-9 Bron utformas som platttram med välvda vingmurar. Bild från trafikplats i Antnäs, BaT-Man



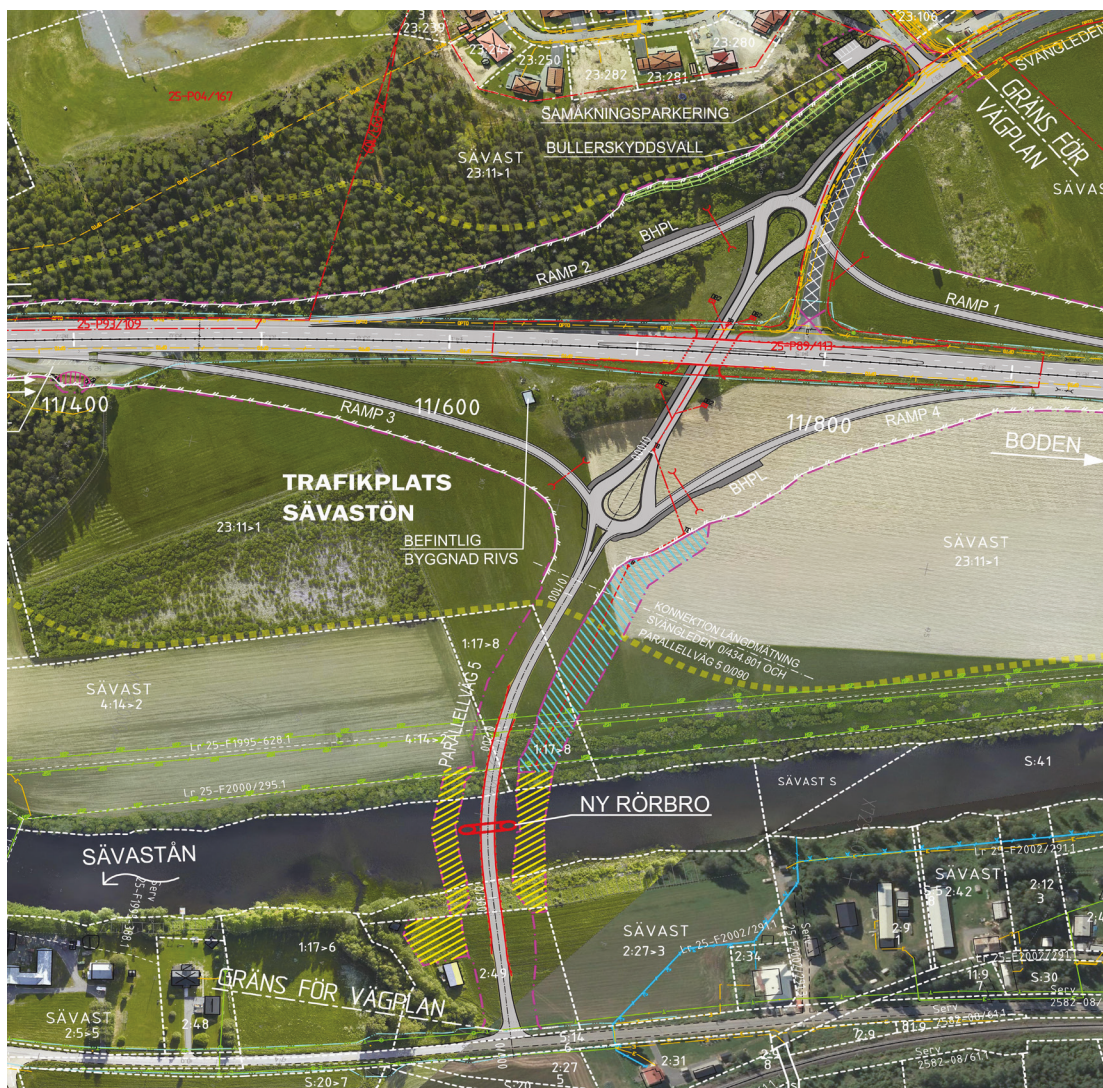
Figur 4.2-10 Utdrag från illustrationskarta över trafikplats Sävastnäs. Lila linje visar vägplanens område. Gul streckad linje visar föreslagen dragning för enskilda vägar.

Trafikplats Sävastnäs

Vid cirka km 7/900 anläggs trafikplats Sävastnäs, där det blir en öppen bro över väg 97, se figur 4.2-10. Korsningarna till anslutande vägar utformas med dropprefug. Bron utformas som så kallad snedbening, se figur 4.2-11. Busshållplatser anläggs på norra och södra sidan på ramperna. En gång- och cykelbana anläggs på bron till och från busshållplatserna.



Figur 4.2-11 Exempel på en bro så kallad snedbening i Ersnäs. Bild från BaTMan



Figur 4.2-12 Utdrag från illustrationskarta över trafikplats Sävastön Röd linje visar planområdesgräns för detaljplan. Lila linje visar vägplanens område. Gul streckad linje visar föreslagen dragning för enskilda vägar.

Trafikplats Sävastön

Vid cirka km 11/750 anläggs trafikplats Sävastön, se figur 4.2-12. Den är nedsänkt och anslutande vägar passerar under väg 97. Korsningarna till anslutande vägar utformas med dropprefug på bägge sidor. Bron utformas som trafikplats Norra Sunderbyn, en plattram med välvda vingmurar, se figur 4.2-9. Busshållplatser anläggs på norra och södra sidan på ramperna. En gång- och cykelbana anläggs under bron till och från busshållplatserna. I anslutning till trafikplatsen anläggs en samåkningsparkering vid Svängleden. Från trafikplatsen anläggs en ny väg över Sävastån som ansluter till befintlig väg 588 i Gamla Sävast.



Figur 4.2-13. Översiktskarta över de nya parallellvägarna.

Parallellvägnätet

Ett sammanhängande vägnät som består av både nya och befintliga vägar kommer att sträcka sig parallellt med väg 97, från Södra Sunderbyn till Sävast, se figur 4.2-13. Omkringliggande fastigheter kommer att anslutas till parallellvägnätet som möjliggör tillfart till och från trafikplatserna.

- I början av sträckan nyttjas den befintliga vägen mot Nordanträsk.
- Mellan Nordanträsk och trafikplatsen i Norra Sunderbyn anläggs en ny parallellväg som huvudsakligen sträcker sig genom skogsmark (km 0/850 – 3/000).
- Genom Norra Sunderbyn nyttjas den befintliga vägen som utgör en äldre sträckning av väg 97.
- Mellan Norra Sunderbyn och Sävastnäs blir det en kombination av nya och befintlig vägdragningar (km 0/000-1/750). Vägarna sträcker sig framför allt genom skogsmark.
- En ny parallellväg anläggs som knyter samman trafikplatsen i Sävastnäs med Gamla Sävast (km 0/000-3/450). Vägen sträcker sig till största del över ett öppet odlingslandskap men även genom mindre skogspartier. Den nya vägen blir en del av väg 588.
- En ny väg anläggs mellan trafikplats Sävastön och väg 588 (km 0/000-0/400). Vägen knyter samman Sävastön med Gamla Sävast.

4.2.5 Broar och byggnadsverk

Vägplanen omfattar sju nya broar och en befintlig som byts ut.

Trafikplats Norra Sunderbyn

Vid cirka km 2/700 anläggs trafikplats Norra Sunderbyn. Bron utformas som plattrambro med svängda vingmurar. Trafikplatsen är nedsänkt och anslutande vägar passerar under väg 97. Total brolängd är cirka 35 meter, fri öppning 20 meter och fri brobredd 13 meter.

Trafikplats Sävastnäs

Vid cirka km 7/900 anläggs trafikplats Sävastnäs, där det blir en öppen bro över väg 97. Bron utformas som en så kallad snedbening. Total brolängd är cirka 55 meter, fri öppning 21 meter och fri brobredd 10 meter.

Trafikplats Sävastön

Vid cirka km 11/700 anläggs trafikplats Sävastön som är nedsänkt och anslutande vägar passerar under väg 97. Bron utformas som plattrambro med svängda vingmurar. Total brolängd är cirka 35 meter, fri öppning 20 meter och fri brobredd cirka 16 meter.

Övriga broar

En ny rörbro anläggs i ny vägbank för parallellväg över Sävastån och blir en anslutning mellan trafikplats Sävastön och Gamla Sävast och befintlig väg 588.

En planskild passage för gång- och cykeltrafik anläggs vid informationsplatsen väster om Norra Sunderbyn vid km 5/470. Den ansluter till busshållplatserna.

Två nya rörbroar anläggs vid km 9/430 och 12/360 för det rörliga friluftslivet. En befintlig rörbro byts ut vid utloppet av Sävastån i Bodån vid km 10/580.

Samtliga broar presenteras på förslagsskisser. Broarna ska gestaltas enligt vägplanens gestaltningsprogram.

För mer detaljerad beskrivning se PM Bro.

4.2.6 Kollektivtrafik

Busshållplatser anläggs vid trafikplatserna samt vid informationsplatsen vid Norra Sunderbyn vid km 5/350 och 5/650.

Det finns idag inga kända planer på förändringar av nuvarande kollektivtrafik till följd av vägplanen.

4.2.7 Gång- och cykeltrafik

En planskild passage för gång- och cykeltrafik anläggs vid informationsplatsen väster om Norra Sunderbyn, ca km 5/470. Den ansluter till busshållplatserna vid km 5/350 respektive 5/650.

Det nya parallellvägnätet medför en ny möjlighet för oskyddade trafikanter att färdas längs med sträckan. Vägen innebär en förbättring av säkerheten och upplevelsen av landskapet för cyklister, gående och ryttare med flera. Det inte tillåtet för oskyddade trafikanter att färdas längs med väg 97 efter ombyggnad eftersom vägrenen blir för smal.

4.2.8 Geoteknik

Geotekniska förhållanden

Från trafikplats Sunderby Sjukhus Norra (km 0/000) fram till korsningen mot väg 585 (ca km 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 älvsediment och moränområden fram till vattentäkten i Sävastnäs (ca km 8/500). Jordarterna lokaliserar så att älvsedimenten 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 (ca km 10/700) bedöms marken bestå av finkorniga sediment. Djupet till "fast botten" är stort, mer än 5 meter, framförallt i området kring Sävastån.

Från Sävastån fram till avslutningen av sträckan (km 12/500) återfår marken fastmarkskaraktär och mark bedöms bestå av morän och sandiga älvsediment 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.

Topografin för sträckan utgörs växelvis av ängpartier och skogsmark.

Byggnadstekniska förutsättningar

Där breddning av väg 97 och nya parallellvägar planeras, ska det utföras vegetationsavtäckning innan påförandet av bank. I områden med lösare jordförhållanden förespråkas tidig utläggning av vägbanken och förbelastning med överlaster för att ta ut förväntade sättningar.

För att uppnå erforderlig släntstabilitet för vägen vid några områden krävs åtgärder med t.ex. flackare slänter och eller tryckbank i slänkfot.

De nya vägportarna för trafikplatserna vid Norra Sunderbyn och Sävastön grundläggs på naturligt lagrad sand och morän. Detsamma gäller även för bron i trafikplatsen i Sävastnäs.

För mer detaljerad beskrivning se PM Geoteknik.

4.2.9 Hydrologi och hydroteknik

Utöver de trafiksäkerhetshöjande åtgärder som utförs inom ramen för projektet planerar Trafikverket ett antal åtgärder till skydd för vattenresurser. Längs de delar av vägsträckningen där risken för påverkan på vattenresurser är förhöjd sätts vägräcken bland annat vid korsningar med diken och vattendrag, sträckor där vägen löper nära Luleälven eller dess tillflöden samt i anslutning till Sävastnäs vattentäkt.

4.3 Övriga väganordningar

4.3.1 Beläggning

Befintlig väg 97 justeras och påföres ny bitumenbundet slitlager. Breddning av väg 97 anläggs med ny beläggningskonstruktion av bitumenbundet bär- och slitlager.

Nya parallellvägar anläggs med ny beläggningskonstruktion av bitumenbundet slitlager.

4.3.2 Belysning

Belysning anläggs vid trafikplatserna, gång- och cykelvägar samt till och från busshållplatsen. Ambitionen är att även de nya parallellvägarna ska belysas.

4.3.3 Driftvändplatser

Driftvändplats anläggs vid 4/450 för att göra det möjligt för snöröjnings- och utryckningsfordon under tjänsteutövning att vända utan att behöva använda sig av trafikplats. Driftvändplatser är i första hand avsedda för väghållningsfordon vid vinterväghållning av trafikplatser.

4.3.4 Parkerings- och uppställningsytor

Samåkningparkering anläggs vid trafikplats Sävastön. Parkeringen inrymmer sex platser och utrustas med motorvärmare.

4.3.5 Räcken

Vägräcken sätts vid behov, t. ex. vid branta och/eller höga slänter, broar, trummor och oeftergivliga föremål inom säkerhetszonen samt vid vattenskyddsområden. I första hand föreslås räcken med kapacitetsklass (N2) av typ balkräcken eller rörräcken. När det föreligger hög risk vid avkörning, som vid broar, väljs räcken med högre kapacitetsklass (H2).

4.3.6 Skyltar och signaler

Skyltning kommer att ske enligt vägmärkesförordningen.

4.3.7 Viltstängsel

Viltstängsel planeras längs hela sträckan, vilket innebär minskad risk för olyckor med vilt. Viltuthopp placeras på ett ungefärligt avstånd på en till två kilometer mellan varandra. Särskilt viktigt är det att anlägga uthopp där det finns kända vandringsstråk för vilt.

4.4 Andra åtgärder och anordningar

4.4.1 Enskilda anslutnings- och parallellvägar

Anslutningarna till väg 97 stängs förutom vid cirka 3/700 där anslutningen till/från skogsmark byggs om till "höger in-höger ut" dvs utan möjlighet till vänstersväng.

Förslag till nya enskilda vägar och anslutningar till bostadshus illustreras på illustrationskartor och ger berörda fastigheter en säker möjlighet att ansluta till allmän väg. Ägoanslutningar till åker/äng/skogsmark illustreras inte. Slutlig vägsträckning för nya enskilda vägar och anslutningar bestäms in samråd med fastighetsägare. Formalia kring hantering av enskilda vägar redovisas i kapitel 8.1.9.

Om det är nödvändigt med hänsyn till trafiksäkerheten eller framkomligheten på en allmän väg, kan väghållningsmyndigheten förordna att en enskild vägs anslutning till

den allmänna vägen skall spärras av eller ändras enligt 40§ väglagen och verkställa förordnandet. Vad som sagts nu gäller också i fråga om utfarter från fastigheter. Bestämmelserna gäller inte i fråga om enskilda vägar som är redovisade i detaljplan eller förutsatta i områdesbestämmelser.

4.4.2 Jord- och luftledning

Längs sträckan finns korsande och längsgående mark- och luftledningar i vägområdet. Flyttningar eller kompletteringar av ledningar kan komma att behövas. Ledningar som ligger inom det befintliga vägområdet är ledningsägarens ansvar.

4.4.3 Kompensationsåtgärder

Krav på kompensation får enligt miljöbalken ställas i samband med bland annat prövningar om tillstånd och dispens. I detta projekt ska samtliga träd i generellt biotopskyddade alléer, som försvinner, ersättas genom erbjudande till markägaren om återplantering.

4.4.4 Gestaltning

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

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

För mer detaljerad beskrivning se Gestaltningsprogram.

4.5 Skyddsåtgärder och försiktighetsmått som redovisas på plankarta och fastställs

I miljökonsekvensbeskrivningen beskrivs utförligt de skyddsåtgärder och försiktighetsmått som är inarbetade. Följande skyddsåtgärder redovisas på plankartan och fastställs:

- Bullerskyddsvall eller bullerskyddsplank
- Boende utanför vägområdet längs väg 97 som exponeras för buller från vägtrafiken, som överskrider gällande riktvärden, kommer att erbjudas bullerskyddsåtgärder i form av fasad/fönsteråtgärder och eller lokalt skydd vid uteplats. Erbjudandet gäller om närmare undersökningar visar att åtgärd erfordras för att riktvärdena inomhus samt utomhus vid uteplats inte ska överskridas. Vid tillämpningen ska hänsyn tas till vad som är tekniskt möjligt och ekonomiskt rimligt.
- Vägräcken för skydd av vattendrag
- Viltuthopp

4.6 Bullerskydd

Med vägförslaget exponeras cirka 80 bostadshus för en ljudnivå som överskrider något av de gällande riktvärdena om inga bullerskyddsåtgärder utförs. För att dämpa ljudnivån från vägtrafiken har åtgärder i form av bullerskyddsvall, bullerskyddsvall i kombination med bullerskyddsplank och bullerskyddsplank föreslagits på nio sträckor.

För övriga fastigheter där riktvärden överskrids föreslås skyddad uteplats och/eller fasadåtgärder för att dämpa ljudnivån. I ett senare skede görs en inventering av befintliga uteplatser och fasader för att se vilka åtgärder som bör erbjudas för att klara gällande riktvärden. Vid tillämpningen ska hänsyn tas till vad som är tekniskt möjligt och ekonomiskt rimligt.

Föreslagna åtgärder redovisas på plankartorna och sammanfattas i bilaga 1. I bilagan redovisas både bullerskyddsåtgärder som fastställs i vägplan, samt de bullerskyddsåtgärder som ska erbjudas berörda fastighetsägare.

För mer detaljerad beskrivning se PM Buller.

5 Effekter och konsekvenser av projektet

5.1 Trafik och användargrupper

Åtgärderna i vägplanen medför förbättrad framkomlighet och trafiksäkerhet. Detta genom att väg 97 möttesepareras, antal utfarter minskas samt trafiksäkra trafikplatser anläggs. I detta projekt har trafikplatser valts eftersom de är den trafiksäkraste korsningstypen och medger god framkomlighet.

Framkomligheten för väg 97 förbättras genom en höjd hastighetsgräns till 100 km/tim samt ökad standard på vägens utformning och en hög andel omkörningsbara delar. Vägens förbättrade standard i kombination med en höjning av tillåten hastighet ger restidsvinster.

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

Parallellvägnätet binder även samman fastigheter längs vägen vilket förbättrar tillgängligheten jämfört med dagens läge då man behöver färdas längs väg 97 för att exempelvis ta sig till vänner och bekanta, skolor etc.

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. 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 ligger vägen nära bebyggelsen vilket även har stor betydelse för tryggheten. Parallellvägnätets hastighet är projekterad till 40-60 km/tim, lägre vid bebyggelse och inriktningen är att parallellvägnätet ska vara belyst och belagd.

Parallellvägnätet ska även fungera som gång- och cykelväg för oskyddade trafikanter. Framkomlighet, trafiksäkerhet och tillgänglighet ökar för oskyddade trafikanter vid de passagera som anläggs. Belysning i porten under väg 97 vid informationsplatsen samt vid trafikplats Norra Sunderbyn och Sävastön ger ökad trygghet.

En viktig del i trafiksäkerhetsarbetet är att minimera direktanslutningar till väg 97. Detta för att minimera antalet konfliktpunkter mellan trafikanter eftersom olycksriskerna minskas med färre korsningar och öppningar i mitträcket. Det föreslagna parallellvägnätet innebär en omväg och försämrad tillgänglighet för vissa fastighetsägare men trafiksäkerheten på väg 97 ökar. Vägförlängningen när en anslutning tas bort ska bli som mest tre km vid enkel resa.

Samåkningsparkeringen ger en ökad möjlighet att åka kollektivt. Minskat antal hållplatser längs väg 97 ger färre stopp för kollektivtrafiken och fler antal påstigande per hållplats.

Förbindelsen över Sävastån ger bättre kopplingen till Gamla Sävast och 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.

5.2 Lokalsamhälle och regional utveckling

De planerade åtgärderna bedöms inte stå i konflikt med aktuella översiktsplaner och detaljplaner. För vissa detaljplaner är det en mindre avvikelse från detaljplan se kap 3.3.

5.3 Miljö och hälsa

Miljökonsekvenserna beskrivs mer ingående i miljökonsekvensbeskrivningen.

Landskapsbild

Vägplaneförslaget bedöms innebära stora negativa konsekvenser för landskapsbilden. Tre nya storskaliga trafikplatser och en bro står i stor kontrast mot det mer småskaliga landskapet. Landskapet har förhållandevis få starka landmärken idag. Trafikplatsen vid Sävastnäs skapar ett nytt storskaligt landmärke som är väl synligt från långt avstånd. Vägsträckan innehåller många vackra utblickar över vattendrag och odlingslandskap. Flera av dessa påverkas av förslaget, inte minst av de nya trafikplatserna.

Kulturmiljö

Planförslaget bedöms få små negativa konsekvenser för kulturmiljön. Flera anslutningar till äldre vägdragningar stängs och dras om. Vägarnas funktion kvarstår dock som tillfartsväg till fastigheterna. Två nya vägar ansluts till väg 588 vilken anses vara kulturhistoriskt bevarandevärd. Bron över Sävastån blir ett främmande objekt i en småskalig historisk miljö.

Odlingslandskapet i närheten av Norra Sunderbyn som har bedömts vara värdefullt i Luleå kommuns översiktsplan påverkas av en ny trafikplats, en driftvärdplats och breddningar av väg 97. Förslaget splittrar upp och reducerar odlings- och våtmarkernas yta men markerna utanför åtgärderna kan fortsätta brukas och de historiska sambanden i landskapet bedöms förbli läsbara.

Naturmiljö

Vägplaneförslaget bedöms innebära måttligt negativa konsekvenser för naturmiljön. En vägbank med rörbro anläggs vid Sävastån vilket skapar en bestående barriäreffekt i vattendraget. Bron innebär ett stort intrång i det strandskyddade området. Breddningen av väg 97 medför ett intrång i våtmarker med höga naturvärden. Förslaget påverkar områden där ett flertal rödlistade fåglar har identifierats.

Odlingsmark och diken tas i anspråk vid trafikplatsen i Norra Sunderbyn. Detta innebär en uppdelning av markerna men kvarstående odlingsmark och diken bedöms utgöra en tillräckligt stor yta för att fortfarande kunna utgöra attraktiva biotoper för växter och djur. Även vid breddningen av väg 97 i närheten av Norra Sunderbyn samt mellan Sävastnäs och Sävastön tas ny odlingsmark i anspråk där det finns öppna diken. Det bedöms få marginell betydelse för dikenas naturvärde eftersom endast en liten del av biotoperna tas i anspråk.

En allé i Sävastnäs berörs av vägplaneområdet och även allén på Sävastön.

Öppna odlingsmarker och ett antal diken korsas av den nya parallellvägen mellan trafikplats Sävastnäs och väg 588. Odlingsmarkerna är stora i detta avsnitt och de öppna diken är relativt långa.

De nya parallellvägarna korsar två större, sammanhängande partier med åkermark som har ett värde för markhäckande fåglar och i viss mån som födosöks- och rastplats för fåglar vid flyttning. Lokalt minskar andelen tillgänglig häckningsmiljö, men då åkermark finns i relativt stor omfattning både inom och i anslutning till projektområdet, bedöms naturtypens ekologiska funktioner för fågellivet bevaras.

De nya parallellvägarna berör inte någon av de identifierade lokalerna för grodlek.

Rekreation och friluftsliv

Vägplaneförslaget bedöms få positiva konsekvenser för rekreation och friluftsliv. Tillgängligheten och möjligheten att uppleva landskapet på ett tryggt och positivt sätt ökar med en sammanhängande väg parallellt med väg 97. Möjligheten att korsa över väg 97 på ett säkert sätt ökar med trafikplatser, gång- och cykelpassage samt portar för rörligt friluftsliv.

Boendemiljö

Vägplaneförslaget bedöms få måttligt negativa konsekvenser för boendemiljön. Boende blir påverkade av vägprojektet då tomtmark ibland tas i anspråk och utsikten från bostadsbebyggelse störs av nya trafikplatser. Möjligheten att korsa vägen försämras när mitträcke och längre sträckor av viltstängsel och bullerskyddsplank sätts upp. Nya passager under väg 97 gör det säkrare att korsa vägen på dessa platser. Det blir lättare att röra sig fritt och trafiksäkert längs med en sammanhängande väg parallellt med väg 97.

Vattenresurser

Vägplaneförslaget innebär generellt att risken för olyckor, och därmed risken för förorenings spridning, minskar längs vägen och att hydraulisk påverkan är liten. Sett ur denna aspekt bedöms konsekvenserna vara neutrala till positiva med avseende på vattenresurser jämfört med nollalternativet.

Grundvattensänkningarna kommer lokalt att medföra små till måttliga negativa konsekvenser jämfört med nollalternativet.

I de områden där sulfidhaltiga jordar exponeras för syre kan grundvatten som kommer i kontakt med dessa jordar få ett sänkt pH. Denna effekt kan förväntas uppstå i anslutning till de ställen där grundvattensänkning uppstår, det vill säga vid trafikplats Norra Sunderbyn samt vid rörbron för det rörliga friluftslivet, vid ca km 9/400, och i anslutning till ny vägbank över Sävastån.

Hushållning med naturresurser

Vägplaneförslaget bedöms få små negativa konsekvenser för hushållningen med naturresurser. Åkermark tas i anspråk framför allt vid trafikplatserna men även vid sidan av väg 97 och de nya vägarna. De omgivande markerna bedöms vara lönsamma att fortsätta bruka. Endast en liten del av skogsmarkerna och betesmarkerna tas i anspråk av förslaget. Tillgängligheten till markerna säkerhetsställs med nya tillfartsvägar och en driftvändplats.

Rennäring

Vägplaneförslaget bedöms få små eller inga konsekvenser för rennäringen. Vägförbättringarna är i jämförelse med den befintliga vägen en mycket liten åtgärd som inte bedöms öka vägens negativa påverkan på rennäringen i området.

Trafikbuller och vibrationer

Boende längs med väg 97 som efter ombyggnad exponeras för trafikbuller över gällande riktvärden kommer att erbjudas bullerskyddsåtgärder. Detta kommer att förbättra boendemiljön i jämförelse med nollalternativet, vilket innebär positiva konsekvenser av vägförslaget.

Vägplaneförslaget bedöms medföra små konsekvenser avseende vibrationer.

Förorenad mark

Vägplaneförslaget bedöms innebära små eller inga konsekvenser för förorenad mark eftersom det inte förekommer några kända potentiellt förorenade objekt inom vägplaneområdet. Om det finns föroreningar i marken i området vid bilverkstan i Norra Sunderbyn kan det innebära små konsekvenser.

5.4 Samhällsekonomisk bedömning

En samlad effektbedömning (SEB) har gjorts enligt Trafikverkets metodik. I den sammanvägs beräkningsbara effekter med icke beräkningsbara effekter. Bedömningen finns på Trafikverkets hemsida.

5.5 Indirekta och samverkande effekter och konsekvenser

Trafikmängden längs den aktuella sträckan bedöms både i planförslaget och i nollalternativet vara svagt ökande till år 2035. Klimatpåverkan från ombyggnationen av vägen bidrar således i huvudsak till ökade utsläpp av växthusgaser under byggskedet. Denna påverkan bedöms som negativ för att uppnå gällande miljömål. Genom att arbeta aktivt med att genomföra effektiviseringsåtgärder kan den negativa påverkan minska.

5.6 Påverkan under byggnadstiden

Projektet ska följa Trafikverkets generella miljökrav vid entreprenadupphandling (TDOK 2013.33). Under byggtiden ska hänsyn tas till de miljövärden som är redovisade i kapitel 4 i MKB:n.

Masshantering

Vägbyggnadsprojekt innebär omfattande hantering av massor. Tjänliga massor ska återanvändas i största möjliga utsträckning och massbalans ska eftersträvas i projektet. Enligt de beräkningar som är gjorda inom projektet bedöms det bli cirka 100 000 m³ i överskott. Om orena massor upptäcks under byggtiden ska det anmälas till tillsynsmyndigheten. Det finns sulfidjord längs den aktuella sträckan. Mängden sulfidhaltiga massor har uppskattats till cirka 35 000 m³. För att förhindra försurning av mark och vattendrag ska denna jord hanteras enligt gällande krav. Oftast har entreprenören ansvaret för masshanteringen. I projektet kommer Trafikverket att arbeta för att hitta resurs- och energieffektiva lösningar i samarbete med entreprenören.

Etableringsområden och upplagsytor

Anmälan/samråd enligt miljöbalken för upplag av massor görs av antagen entreprenör. Upplagsytor lokaliseras så att transporter till och från arbetsområdet minimeras. Vid val av etablering och upplagsytor undviks en placering i närheten av vattendrag eller andra natur- och kulturvärden som kan komma till skada under byggtiden.

Följande områden för etablering och upplag anges som ytor med tillfällig nyttjanderätt. Km angivelserna är ungefärliga.

- Km 2/500 I anslutning till trafikplats Norra Sunderbyn
- Km 8/000 Trafikplats Sävastnäs
- Km 9/400 Passage för rörligt friluftsliv
- Km 10/550 Byte av rörbro vid Sävaståns utlopp i Bodån
- Km 11/600 Ny väg med rörbro över Sävastån
- Km 12/360 Passage för rörligt friluftsliv

Jordbruksmark påverkas temporärt vid km 2/500, km 9/400 km 12/360 och km 11/600. Skogsmark påverkas temporärt vid km 2/500 och km 8/000. Se avsnittet naturmiljö beträffande påverkan på naturvärde vid km 10/550.

När upplagen och etableringsytorna tagits ur bruk återställs områdena till ursprungliga markslag i samråd med markägaren.

Trafik under byggtiden

En säkerhetsrisk uppstår när arbete utförs i samband med trafikerade vägar. En trafikordningsplan ska upprättas av entreprenören för att minska risken för olyckor. Det är särskilt viktigt att sänka hastigheten. Boende i området informeras om hur de ska färdas i området under byggtiden.

Transporter och bullrande arbetsmetoder

De allmänna råd som naturvårdsverket (NFS 2004:15) har satt angående buller från byggplatser ska följas i projektet. I områden där boende kan påverkas bör arbetsmoment som kan ge upphov till buller ske under normal arbetstid.

Vibrationer och markrörelser

Under byggskedet kan byggnader, ledningar och brunnar skadas av vibrationer i marken. Syneförrättning genomförs på närliggande byggnader och brunnar. I områden där boende kan påverkas bör arbetsmoment som kan ge upphov till vibrationer och damm ske under normal arbetstid.

6 Samlad bedömning

6.1 Samlad miljöbedömning

I figur 6.1-1 redovisas en sammanställning av nollalternativets och vägplanens konsekvenser på de miljöaspekter som behandlas i miljökonsekvensbeskrivningen.

Miljöaspekt	Nollalternativet	Konsekvenser	Vägplanens alternativ	Konsekvenser
Landskapsbild	Försumbar.	Neutral	Tre nya trafikplatser och en rörbro står i kontrast mot landskapet. Vägen blir mer framträdande i landskapet.	Stora
Kulturmiljö	Försumbar.	Neutral	En trafikplats anläggs på odlingsmark som anses vara värdefull för kulturmiljön. En kulturhistoriskt bevarandevärd väg påverkas av förslaget. En rörbro anläggs i en småskalig historisk vägmiljö.	Små
Naturmiljö	Ökad trafik ger en högre risk för utsläpp och viltolyckor.	Små	En rörbro anläggs över Sävastån vilket medför ett intrång i det strandskyddade området och en bestående barriäreffekt i vattendraget. Intrång sker i våtmarker med höga naturvärden. Områden med rödlisade fåglar påverkas av förslaget.	Måttliga
Rekreation och friluftsliv	Ökad trafik försämrar framkomligheten.	Små	En sammanhängande väg parallellt med väg 97 ökar tillgängligheten för oskyddade trafikanter. Det anläggs två portar för det rörliga friluftslivet. En rörbro över Sävastån förbättrar tillgängligheten till vattendraget och skogsmarker öster om Sävastån.	Positiv
Boendemiljö	Ökad trafik försämrar tillgänglighet och säkerhet.	Små	Tomtmark tas i anspråk på några platser och utsikten från bostadsbebyggelse påverkas av de nya trafikplatserna. Omvägar till bostäder och verksamheter försämrar orienterbarheten i området.	Måttliga
Vattenresurser	Ökad trafik ger en lite högre risk för utsläpp i vattenförekomster.	Måttliga	Mittsepareringen innebär generellt en minskad risk för olyckor och därmed en minskad risk för spridning av föroreningar i närliggande vattenförekomster.	Positiv/neutral
Hushållning med naturresurser	Ökad trafik försämrar tillgängligheten till brukbar mark.	Måttligt negativa	Åker-, skogs- och betesmark tas i anspråk men tillgängligheten kvarstår och markerna bedöms kunna fortsätta brukas på ett lönsamt sätt.	Måttligt negativa
Rennäring	Försumbar.	Neutral	Vägplaneförslaget bedöms inte öka vägens påverkan på rennäringen.	Neutral
Trafikbuller och vibrationer	Ökad trafik ger ökade bullernivåer och vibrationer.	Små	Bullerdämpande åtgärder innebär att riktvärden för inomhusmiljö samt vid uteplats kan uppnås.	Positiv

Figur 6.1-1 Samlad bedömning.

6.2 Måluppfyllelse avseende projektmål

Målet att säkerställa vägens framtida funktion för trafik uppnås genom att tre trafikplatser anläggs och 2+1 samt 2+2 väg med mitträcke byggs. Dessutom skapas en sammanhängande parallellväg där befintliga vägar knyts samman med nyanlagda vägsträckor, från Södra Sunderbyn till Sävast.

Målet är att skapa en säker trafikmiljö och en god bebyggelsemiljö för boende längs sträckan uppnås genom att trafikplatser, mitträcken och 2+1 väg samt 2+2 byggs. Även genom att en sammanhängande parallellväg skapas där befintliga vägar knyts samman med nyanlagda vägsträckor, från Södra Sunderbyn till Sävast. Målet uppnås också genom att ny förbindelse över Sävastån, gång- och cykelpassage samt planskilda passager för rörligt friluftsliv anläggs. Dessa åtgärder bidrar till ökad trafiksäkerhet och framkomlighet för både fordonstrafikanter och oskyddade trafikanter. Bullerdämpande åtgärder genomförs för att minska mängden bostäder som utsätts för störande ljud från trafiken.

6.3 Överensstämmelse med transportpolitiska mål

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

6.4 Överensstämmelse med miljö kvalitetsmål

Riksdagens definition av generationsmålet lyder enligt följande:

”Det övergripande målet för miljöpolitiken är att till nästa generation lämna över ett samhälle där de stora miljöproblemen är lösta, utan att orsaka ökade miljö- och hälso-problem utanför Sveriges gränser” (Naturvårdsverket, 2012a).

Generationsmålet innebär bland annat att natur- och kulturmiljön ska bevaras, främjas och nyttjas hållbart. Ekosystem ska ha återhämtat sig eller vara på väg att återhämta sig. Energianvändningen ska vara effektiv med minimal påverkan på miljön och andelen förnybar energi ska öka. En god hushållning ska ske med naturresurserna och kretsloppen ska så långt som möjligt vara fria från farliga ämnen. Miljöns positiva effekter på människors hälsa ska främjas samtidigt som den negativa miljöpåverkan minimeras.

Generationsmålet beskriver den inriktning som samhället behöver ha för att de 16 miljö kvalitetsmål som riksdagen har satt upp ska kunna nås till 2020. Följande miljö kvalitetsmål kan bli berörda av projektet.

Begränsad klimatpåverkan

Möjligheten att gå eller cykla på ett mer tryggt sätt längs med en sammanhängande väg intill väg 97 ger människor ett alternativ till bilen. Tillgängligheten till bussen ökar med möjligheten till säker passage till busshållplatser vid tre nya trafikplatser och en gång- och cykelpassage.

Frisk luft

En bedömning av luftkvaliteten vid väg 97 har genomförts inom ramen för projektet. Resultatet visar att miljö kvalitetsnormerna för kvävedioxid och partiklar (PM10) inte överskrids av projektet. Kvävedioxid fungerar som en markör för andra föroreningar som uppstår vid förbränning.

Giffri miljö

Inga kända potentiellt förorenade områden finns inom vägplaneområdet.

Levande sjöar och vattendrag

En ny bro över Sävastån innebär ett intrång i vattenmiljön och en ny barriär i vattendraget.

Grundvatten av god kvalitet

Olyckor längs med väg 97 kan medföra utsläpp i grundvattenförekomster. Mittsepareringen minskar risken för olyckor.

Myllrande våtmarker

Ett flertal rödlistade fåglar häckar vid våtmarkerna längs den aktuella sträckan. Markerna anses ha höga naturvärden och betas aktivt av stutar. Ett intrång sker i utkanten markerna då vägen breddas och en driftvändplats anläggs.

Levande skogar

Nya vägsträckningar och en ny trafikplats anläggs vid skogsmark. Inga särskilda naturvärden har konstaterats i dessa områden i tillgängliga underlag.

Ett rikt odlingslandskap

Två trafikplatser anläggs på öppna odlingsmarker längs den aktuella sträckan vilket gör att stora ytor inte längre kan brukas och de småbiotoper som finns i markerna går förlorade. En sammanhängande väg som sträcker sig längs hela den aktuella sträckan anläggs delvis över stora öppna odlingsmarker kan försvåra rationellt jordbruk.

God bebyggd miljö

En gång- och cykelpassage anläggs vilket förbättrar tillgängligheten till busshållplatsen vid Norra Sunderbyn för de boende i närheten. En sammanhängande väg parallellt med väg 97 gör det möjligt att cykla längs med den aktuella sträckan. Boende längs med väg 97 som efter ombyggnad exponeras för trafikbuller över gällande riktvärden kommer att erbjudas bullerskyddsåtgärder. Detta kommer att förbättra boendemiljön.

Ett rikt växt- och djurliv

Vid Norra Sunderbyn och informationsplatsen har ett flertal rödlistade fåglar identifierats. Den nya trafikplatsen och informationsplatsen minskar den yta som är tillgänglig för fågellivet.

Övriga miljö kvalitetsmål

Följande miljö kvalitetsmål bedöms bli minimalt eller inte alls påverkade av projektet: Bara naturlig försurning, skyddande ozonskikt, säker strålmiljö, ingen övergödning, hav i balans samt levande kust och skärgård och storslagen fjällmiljö.

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

7.1 Planens överensstämmelse med miljöbalkens allmänna hänsynsregler och miljö kvalitetsnormer

7.1.1 Allmänna hänsynsregler

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

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

De huvudsakliga konsekvenserna har identifierats och skadeförebyggande åtgärder har vidtagits där det är motiverat och skäligt för att minska projektets miljökonsekvenser. Sammantaget bedöms de allmänna hänsynsreglerna vara uppfyllda i projektet.

7.1.2 Riksintressen och Natura 2000

Väg 97 är av riksintresse för kommunikation. Vägen är av särskild betydelse för regional och interregional trafik. Delen mellan Luleå och Boden utgör dessutom förbindelse mellan regionala centra, vilket innebär att vägen är av särskild regional betydelse. Inga Natura 2000 områden berörs av projektet.

7.1.3 Miljö kvalitetsnormer

Olika parametrar i vattenförekomster (SFS 2004:660) se avsnittet Vattenresurser i MKB:n.

Omgivningsbuller (SFS 2004:575) se avsnittet Trafikbuller och vibrationer i MKB:n.

Några hälsopåverkande luftföroreningar i utomhusluften (SFS 2010:477) har inte beräknats eftersom en bedömning enligt nomogrammetoden (SMHI, 2004) visar att miljö kvalitetsnormen för årsmedelhalten av kvävedioxid (NO₂) och partiklar med maximal storlek 10 mikrometer (PM₁₀) inte kommer att överskridas.

Projektet medför inte att några av ovanstående miljö kvalitetsnormer åsidosätts.

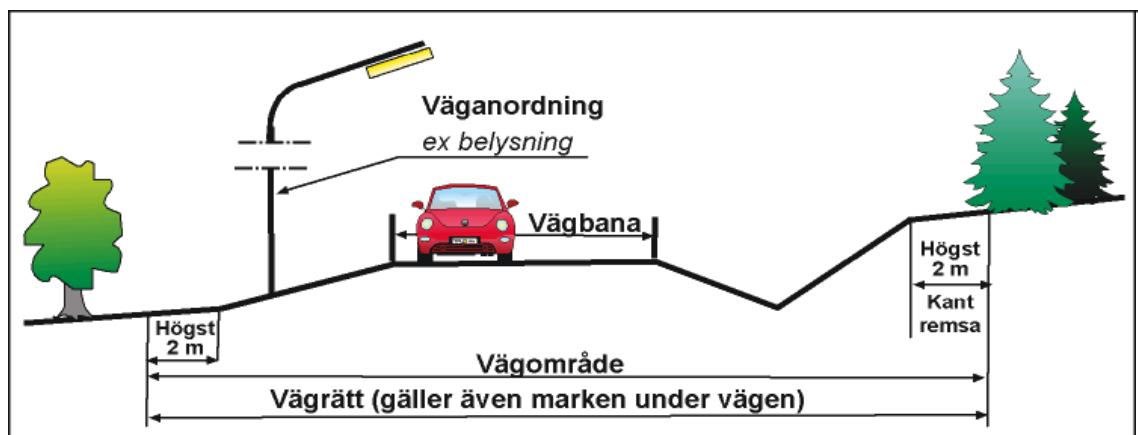
8 Markanspråk och pågående markanvändning

Vid ombyggnationen tas i huvudsak skogsmark (cirka 29 ha), och åker/äng (cirka 20 ha) i anspråk för nytt vägområde. Markanspråk i vägplanen redovisas på plankartor 1 00 T 02 21 - 32.

Fastigheter som berörs av markanspråk redovisas i fastighetsförteckning, del 1 och 2.

8.1 Vägområde för allmän väg

Vägområdet för allmän väg i vägplanen omfattar förutom själva vägen utrymme för de väganordningar som redovisas i kapitel 4. Dessutom ingår i vägområdet en kantremsa på båda sidor om vägen som är 2 meter i skog, vid tomtmark är det 0 meter och vid åkermark 0,5 meter, se figur 8.1-1.



Figur 8.1-1 Vägområde

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

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

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

Vägområde för allmän väg med vägrätt

Vägrätt uppkommer genom att väghållaren tar i anspråk mark eller annat utrymme för väg med stöd av en upprättad och fastställd vägplan. Vägrätten ger väghållaren rätt


att nyttja mark eller annat utrymme som behövs för vägen. Vaghållaren får rätt att i fastighetsägarens ställe bestämma över marken eller utrymmets användning under den tid vägrätten består. Vidare får myndigheten tillgodogöra sig jord- och bergmassor och andra tillgångar som kan utvinnas ur marken eller utrymmet. Vägrätten upphör när vägen dras in.

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

Nytt vägområde för allmän väg med vägrätt enligt denna vägplan redovisas med "V1" på plankartorna och omfattar cirka 43 ha.

Vägområde med inskränkt drift

Med inskränkt drift avses att all framtida drift (skötsel och underhåll) utförs av någon annan än Trafikverket. Drift kan t.ex. utföras av vägförening, kommun etc. Inskränkt drift återfinns vid anslutningarna till rörbroarna vid km 9/400, 10/600 och 12/360. Rörbroarna byggs för rekreation, skoterpassage, fiske, fågelskådning m m.

I vägplanen redovisas vägområden med vägrätt och inskränkt drift med "V1" och  på plankartorna och omfattar cirka 0,4 ha.

Vägområde för allmän väg med inskränkt vägrätt

Vägrätt innefattar normalt rätt för vaghållaren att nyttja marken för vägändamål, trots att annan har äganderätt till fastigheten. Dessa rättigheter kan inskränkas.

Vaghållaren har, inom markerat område för inskränkt vägrätt, endast rätt att justera diken, rensa in- och utloppsdiken, underhålla bullerskyddsplank/vall, tryckbank samt anlägga tillfällig omledningsväg. I övrigt får markägaren använda marken så länge som denna användning inte medför negativ påverkan på vägens eller väganordningens utformning eller funktion.

I vägplanen redovisas områden med inskränkt vägrätt med "Vi1-Vi4" på plankartorna och omfattar totalt cirka 3,5 ha.

8.2 Vägområde inom detaljplan

Området för vägplanen ligger delvis inom detaljplanelagd mark, se kapitel 3.3. För att vägplanen ska kunna fastställas och för att projektet ska kunna byggas måste detaljplaner överensstämja med det planerade projektet. Inom detaljplanelagt område uppkommer ingen vägrätt. Istället ska kommunen tillhandahålla det område som krävs för väganläggningen. Det innebär att det är kommunen som är ansvarig för markförhandling och ersättningsförhandlingar med fastighetsägare inom detaljplanelagt område.

Dessa områden är markerade med "V2" på plankartorna och omfattar cirka 0,8 ha.

Vägområde med inskränkt drift inom detaljplan

Området för vägplanen ligger delvis inom detaljplanelagd mark, se kapitel 3.3. Del av anslutning till rörbro vid km 12/360 ligger inom detaljplanelagt område. Rörbroarna byggs för rekreation, skoterpassage, fiske, m m. Inskränkt drift avser att all eventuell framtida drift (skötsel och underhåll) utförs av någon annan än Trafikverket. Drift kan t.ex. utföras av vägförening, kommun etc.

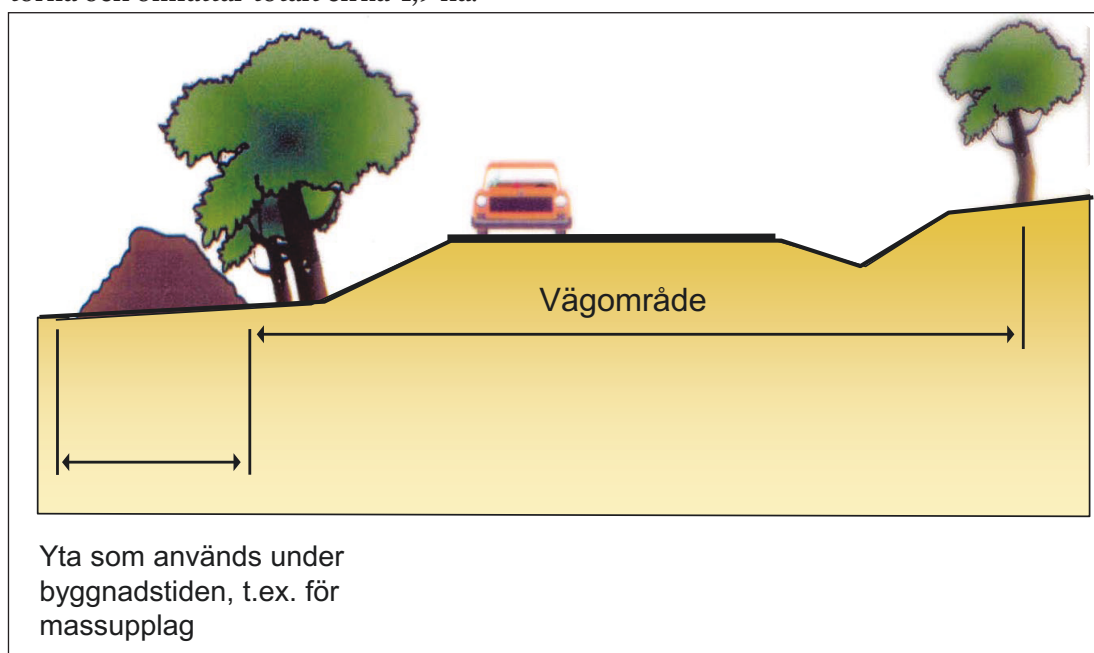
I vägplanen redovisas vägområden inom detaljplan med inskränkt drift med "V2" och  på plankartorna och omfattar cirka 0,1 ha.

8.3 Område med tillfällig nyttjanderätt

I vägplanen föreslås att cirka 4,9 ha mark tas i anspråk med tillfällig nyttjanderätt. Dessa områden har markerats på plankartor.

Områdena kommer att användas som etableringsytor, massupplag samt förbifart vid trum- och broarbeten, se figur 8.1-2. Nyttjanderätten ska gälla under byggnadstiden till och med godkänd slutbesiktning av projektet i sin helhet. Marken kommer att återställas innan den återlämnas.

I vägplanen redovisas områden med tillfällig nyttjanderätt med "T1 - T2" på plankartorna och omfattar totalt cirka 4,9 ha.



Figur 8.1-2 Mark under byggtiden

Område med tillfällig nyttjanderätt inom detaljplan

Området för vägplanen ligger delvis inom detaljplanelagd mark, se kapitel 3.3. Området kommer att användas som förbifart vid trum- och broarbeten.

I vägplanen redovisas områden med tillfällig nyttjanderätt inom detaljplan med "T3" på plankartorna och omfattar totalt cirka 0,3 ha.

8.4 Område för enskild väg

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

Förslag till nya enskilda vägar illustreras på illustrationskartor.

Om det är nödvändigt med hänsyn till trafiksäkerheten eller framkomligheten på en allmän väg, kan vägghållningsmyndigheten förordna att en enskild vägs anslutning till den allmänna vägen skall spärras av eller ändras enligt 40§ väglagen och verkställa förordnandet. Vad som sagts nu gäller också i fråga om utfarter från fastigheter. Bestämmelserna gäller inte i fråga om enskilda vägar som är redovisade i detaljplan eller förutsatta i områdesbestämmelser.

8.5 Indragning av väg från allmänt underhåll

Vägförslaget innebär att de statliga vägar som inte sammanfaller med den nya vägsträckningen utgår ur allmänt underhåll. Dessa områden är markerade på plankartorna.

Del av befintlig väg 588 vid Sävastån övergår till enskild väg, se plankarta 1 00 T 02 30

Del av befintlig väg 585, Färjeleden, vid trafikplats Norra Sunderbyn som inte sammanfaller med ny dragning rivs och återställs i samråd med markägaren, se plankarta 1 00 T 02 23.

Enligt denna vägplan omfattar indragning av väg från allmänt underhåll cirka 1,1 ha.

8.6 Förändring av enskild väg till allmän

Enskild väg till allmän

Vägplanen medför att del av Norra Sunderbyvägen på sträckan, cirka km 2/800-2/900 längs med väg 97, övergår till allmän väg.

Enskild väg i närheten av trafikplats Sävastnäs kommer, cirka km 7/400-7/800 längs väg 97, övergår till allmän väg.

Enskild väg som förändras

Del av Norra Sunderbyvägen som i dag är utan statligt driftbidrag, cirka km 5/600-6/200 längs väg 97, kommer genom en lantmåteriförrättning integreras med resterande Norra Sunderbyvägen. Detta medför att sträckan har rätt till statligt driftbidrag och allmänheten får rätt att nyttja vägen.

8.7 Inlösen av fastigheter

På grund av markintrång och bullerpåverkan kommer fastigheten Sunderbyn 3:14 och 3:25 att erbjudas inlösen.

Även fastigheterna Luleå Sunderbyn 3:14, Luleå Sunderbyn 90:1 Luleå Sunderbyn 24:4 Boden Sävast 4:28 Boden Sävast 12:62 Boden Sävast 23:11 kommer att erbjudas del av inlösen på grund av att byggnader rivs på fastigheten.

9 Fortsatt arbete

Vattenverksamhet omfattas av 11 kap. miljöbalken (1998:808).

Vattenverksamhet är enligt huvudregeln tillståndspliktigt om det inte är uppenbart att varken enskilda eller allmänna intressen riskerar att påverkas. Anmälningsskydd ersätter tillståndsskydd för byte av en trumma i ett vattendrag om medelvattenföringen uppgår till högst 1 kubikmeter (1 000 liter) per sekund. Det berörda vattenområdet ska i ett vattendrag vara mindre än 500 m². En anmälan om vattenverksamhet kommer att tas fram för anläggande av ny vägtrumma i Sunderbybäcken (parallellväg 1), se avsnittet Naturmiljö. Övriga trumbyten/trumförlängningar kommer inte att anmälas då de sker i diken utan högre naturvärden som saknar uppströms liggande sjöar eller anslutande vattendrag. De åtgärder som utförs kommer inte att påverka hur omgivande mark fortsatt kan användas. Åtgärder för att förhindra negativ påverkan i byggskedet, exempelvis grumling, kommer att vidtas.

Tillstånd för vattenverksamhet kommer att sökas enligt 11 kap. i miljöbalken om grundvattnet avsänks vid anläggande av trafikplatsen i Norra Sunderbyn och port för rörligt friluftsliv vid km 9/400 vid Sävastnäs samt i anslutning till ny vägbank över Sävastån. Tillstånd för vattenverksamhet kommer även att sökas för utfyllnad av vägbank i Bodån för tillfällig förbifart av trafik, byte av rörbro vid Sävaståns utlopp i Bodån och anläggande av ny vägbank med rörbro över Sävastån. Detta kommer att samordnas med tillståndsprövning rörande grundvattensänkning.

Förorenade massor

Om förorenade massor framkommer under arbetet ska det anmälas till tillsynsmyndigheten enligt miljöbalken 10 kap. 11 §. Sanering av ev. förorenade jordmassor utförs enligt 28 § (1998:899) förordningen om miljöfarlig verksamhet och hälsoskydd.

Dispens från strandskydd enligt 7 kap. 16 § miljöbalken.

Det krävs dispens för att anlägga, gräva, eller bygga inom strandskyddat område. En fastställd vägplan innebär att strandskyddet upphävs i de delar det berörs av åtgärder i planen. Ingen särskild ansökan om dispens från strandskyddet behövs om motiven i vägplanen bedöms som tillräckligt starka samt om eventuella skyddsåtgärder har övervägts. Förutom Luleälven, Grönviken, Bodån, och Sävastån berörs de namngivna vattendragen Sunderbybäcken och Starrbäcken och övriga vattendrag som rinner i trummor under väg 97, se avsnittet Naturmiljö.

Dispens från generellt biotopskydd enligt 7 kap. 11 § miljöbalken.

Flera diken och alléer som skyddas av det generella biotopskyddet kommer att påverkas av vägförslaget, se avsnittet Naturmiljö. Det krävs dispens för att vidta en åtgärd som kan skada naturmiljön inom områdena. Vid byggande av allmän väg enligt en fastställd vägplan gäller inte förbudet.

Samråd enligt miljöbalken 12 kap. 6 § miljöbalken

Samråd för väsentlig ändring av naturmiljön behöver inte göras för åtgärder inom väg-område som fastställs.

Tillstånd för sulfidjordsdeponi enligt 9 kap. 6 § miljöbalken

Ansökan om tillstånd att anlägga en deponi för uppläggning av sulfidjordmassor kommer att hanteras separat, eftersom tilltänkt deponiområde inte ligger inom vägplaneområdet.

10 Genomförande och finansiering

10.1 Formell hantering

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

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

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

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

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

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

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

Inlösen kan ske genom att Trafikverket ansöker om lantmäteriförrättning hos lantmäterimyndigheten eller genom att Trafikverket träffar avtal med berörda fastighetsägare i förväg och sedan lämna över avtalet till lantmäterimyndigheten, där den förvärvade marken överförs till en av Trafikverkets fastigheter. Lantmäteriets beslut kan överklagas till mark- och miljödomstolen

Fastställelsebeslut som vinner laga kraft ger följande rättsverkningar:

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

Vägplanen ger också rätt att tillfälligt använda mark som behövs för bygget av anläggningen. På plankartan och i fastighetsförteckningen framgår vilken mark som berörs, vad den ska användas till, under hur lång tid den ska användas, hur stora arealer som

berörs samt vilka som är fastighetsägare eller rättighetsinnehavare. Trafikverket har rätt att börja använda mark tillfälligt så fort vägplanen har vunnit laga kraft, men ska meddela fastighetsägare/rättighetsinnehavare när tillträde är beräknat att ske.

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

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

10.1.1 Rättsverkningar av fastställelsebeslutet

Fastställelsebeslut som vinner laga kraft ger följande rättsverkningar:

- Väghållaren får tillstånd att bygga allmän väg i enlighet med fastställelsebeslutet och de villkor som anges i beslutet.
- Väghållaren får rätt att ta mark eller annat utrymme i anspråk med vägrätt.
- Väghållaren erhåller också en tidsbegränsad nyttjanderätt (tillfällig nyttjanderätt) till mark eller utrymme i samband med byggandet av vägen för t. ex. tillfälliga upplagsplatser. För den mark eller utrymme som tas i anspråk erhåller berörda fastighetsägare ersättning.
- Vad som utgör allmän väg och väganordning läggs fast.

10.1.2 Ändring av väghållningsansvar

Förändrat väghållningsansvar uppkommer exempelvis när statliga vägar övergår till annan väghållare, exempelvis kommun eller enskilda fastighetsägare. Drift- och underhållsansvaret åläggs den nya väghållaren såsom fastighetsägare eller vägförening/samfällighet. Förändrat väghållningsansvar redovisas på plankartor samt fastighetsförteckningens bilaga Indragning av allmän väg, förändrat väghållningsansvar.

Allmän väg som övergår till enskild väg:

- del av väg 588 vid dammen i Sävastån

Del av Svängleden kommer även att övergå från kommunal gata till allmän väg.

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

10.2 Genomförande

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

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

10.2.1 Dispenser och tillstånd

Täkter och uppläggning av massor samt eventuella andra följdverksamheter av projektet kan kräva anmälan eller samråd enligt miljöbalken. Detta sköts av entreprenören. Om förorenade massor påträffas ska de anmälas till tillsynsmyndigheten enligt 10 kap 11 § miljöbalken.

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

Trafikverket har fått beviljat av Boden och Luleå kommun att bullerskyddsplank, som fastställs i vägplanen, kan fräntas kravet på bygglov.

10.3 Finansiering

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.

11 Underlagsmaterial och källor

11.1 Tryckta referenser

SFS 2012:707 Vägförordning

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

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

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

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

11.2 Elektroniska referenser

Trafikverket, Vägtrafikflödeskartan. <http://vtf.trafikverket.se/SeTrafikfloden>

STRADA, Swedish Traffic Accident Data Acquisition. Transportstyrelsen

Miljömålsportalen www.miljomal.se

Länsstyrelsens hemsida

Luleå kommuns hemsida

Bodens kommuns hemsida

Miljökvalitetsnormer. Naturvårdsverkets och Vattenmyndigheternas webbplatser

Rennäringens markanvändning <https://www.sametinget.se/underlag>

Bilaga 1 Föreslagna bullerskyddsåtgärder

Bullerskyddsåtgärder som föreslås i vägplanen, både de som fastställs och de som erbjuds berörda fastighetsägare.

Sektion km	Skyddar hus på fastighet	Fastställs i vägplan	Fastställs ej i vägplan ¹
0	LULEÅ ROTELUND 1:1	Bullervall 3 m över väg 97	
266	LULEÅ DALHULT 1:2	Bullervall 3 m över väg 97	
586	LULEÅ SUNDERBYN 16:11		Lokal skärm vid eventuell uteplats.
1/479	LULEÅ SUNDERBYN 79:3		Lokal skärm vid eventuell uteplats.
2/250	LULEÅ SUNDERBYN 12:23		Lokal skärm vid eventuell uteplats.
2/405	LULEÅ SUNDERBYN 12:16		Lokal skärm vid eventuell uteplats.
2/631	LULEÅ SUNDERBYN 3:14	Erbjudan om inlösen.	Alternativt fasadåtgärder och lokal skärm vid eventuell uteplats. Om inlösen ej genomförs görs inventering för beslut av åtgärd i byggskedet.
2/770	LULEÅ SUNDERBYN 90:1		Fasadåtgärder och lokal skärm vid eventuell uteplats.
2/791	LULEÅ SUNDERBYN 90:1		Lokal skärm vid eventuell uteplats.
2/903	LULEÅ SUNDERBYN 24:4		Fasadåtgärder och lokal skärm vid eventuell uteplats.
2/905	LULEÅ SUNDERBYN 24:4		Fasadåtgärder och lokal skärm vid eventuell uteplats.
2/994	LULEÅ SUNDERBYN 82:1		Lokal skärm vid eventuell uteplats.
3/124	LULEÅ SUNDERBYN 90:5	Bullervall 2-3 m över väg 97	
3/220	LULEÅ SUNDERBYN 75:3	Bullervall 2-3 m över väg 97	
5/010	LULEÅ SUNDERBYN 76:4	Bullervall + bullerplank 3-6 m över väg 97	
5/062	LULEÅ SUNDERBYN 20:29	Bullervall + bullerplank 3-6 m över väg 97	
5/085	LULEÅ SUNDERBYN 20:30	Bullervall + bullerplank 3-6 m över väg 97	

¹ Erbjudande om bullerskyddsåtgärder utanför vägområde i form av fasad/fönsteråtgärd och/eller lokalt skydd vid uteplats. Erbjudandet gäller om närmare undersökningar visar att åtgärd erfordras för att riktvärdena inomhus samt utomhus vid uteplats inte ska överskridas. Vid tillämpningen ska hänsyn tas till vad som är tekniskt möjligt och ekonomiskt rimligt.

Sektion km	Skyddar hus på fastighet	Fastställs i vägplan	Fastställs ej i vägplan ¹
5/118	LULEÅ SUNDERBYN 89:1	Bullerplank 3-6 m över väg 97 (befintligt bullerplank ersätts med nytt längre och högre plank)	Fasadåtgärder endast på övervåning.
5/137	LULEÅ SUNDERBYN 21:20	Bullerplank 3-6 m över väg 97 (befintligt bullerplank ersätts med nytt längre och högre plank)	
5/192	LULEÅ SUNDERBYN 18:20	Bullerplank 3-6 m över väg 97 (befintligt bullerplank ersätts med nytt längre och högre plank)	Fasadåtgärder endast på övervåning.
5/229	LULEÅ SUNDERBYN 18:34	Bullerplank 3-6 m över väg 97 (befintligt bullerplank ersätts med nytt längre och högre plank)	Fasadåtgärder endast på övervåning.
5/380	LULEÅ SUNDERBYN 18:31		Fasadåtgärder och lokal skärm vid eventuell uteplats.
5/717	LULEÅ SUNDERBYN 6:35		Fasadåtgärder och lokal skärm vid eventuell uteplats.
5/721	LULEÅ SUNDERBYN 6:35		Lokal skärm vid eventuell uteplats.
5/842	LULEÅ SUNDERBYN 3:19	Bullerplank 2-4,5 m över väg 97 (befintligt bullerplank ersätts med nytt längre och högre plank)	
5/857	LULEÅ SUNDERBYN 3:27	Bullerplank 2-4,5 m över väg 97	
5/872	LULEÅ SUNDERBYN 3:26	Bullerplank 2-4 m över väg 97	
5/884	LULEÅ SUNDERBYN 3:26	Bullerplank 2-4,5 m över väg 97	
5/915	LULEÅ SUNDERBYN 3:29	Bullerplank 2-4,5 m över väg 97	
5/921	LULEÅ SUNDERBYN 3:28	Bullerplank 2-4,5 m över väg 97	
6/007	LULEÅ SUNDERBYN 3:21	Bullerplank 2-4,5 m över väg 97	
6/058	LULEÅ SUNDERBYN 3:22	Bullerplank 2-4,5 m över väg 97	

¹Erbjudande om bullerskyddsåtgärder utanför vägområde i form av fasad/fönsteråtgärd och/eller lokalt skydd vid uteplats. Erbjudandet gäller om närmare undersökningar visar att åtgärd erfordras för att riktvärdena inomhus samt utomhus vid uteplats inte ska överskridas. Vid tillämpningen ska hänsyn tas till vad som är tekniskt möjligt och ekonomiskt rimligt.

Sektion km	Skyddar hus på fastighet	Fastställs i vägplan	Fastställs ej i vägplan ¹
6/137	LULEÅ SUNDERBYN 41:2	Bullerplank 2-4,5 m över väg 97	
6/218	LULEÅ SUNDERBYN 41:4	Bullerplank 2-4,5 m över väg 97	
7/366	BODEN SÄVAST 4:108	Bullerplank 2,5-3,5 m över väg 97	
7/395	BODEN SÄVAST 4:47	Bullerplank 2,5-3,5 m över väg 97	
7/419	BODEN SÄVAST 4:109	Bullerplank 2,5-3,5 m över väg 97	
7/548	BODEN SÄVAST 12:70	Bullervall 2-2,5 m över väg 97	
7/631	BODEN SÄVAST 12:52	Bullervall 2-2,5 m över väg 97	
7/656	BODEN SÄVAST 12:69	Bullervall 2-3,5 m över väg 97	
7/676	BODEN SÄVAST 12:69	Bullervall 2-2,5 m över väg 97	
7/716	BODEN SÄVAST 12:55	Bullervall 2-2,5 m över väg 97	
7/731	BODEN SÄVAST 12:53	Bullerplank 3,5-4,5 m över väg 97	
7/757	BODEN SÄVAST 12:17	Bullerplank 3-4 m över väg 97 (befintligt bullerplank ersätts med nytt längre och högre plank).	
7/762	BODEN SÄVAST 12:53	Bullerplank 3,5-4,5 m över väg 97	
8/149	BODEN SÄVAST 7:50	Bullervall + bullerplank 1,5-3 m över väg 97	Fasadåtgärder endast på övervåning.
8/288	BODEN SÄVAST 3:47	Bullervall + bullerplank 1,5-3 m över väg 97	
8/346	BODEN SÄVAST 3:29	Bullervall + bullerplank 1,5-3 m över väg 97	
8/556	BODEN SÄVAST 7:6		Lokal skärm vid eventuell uteplats.
8/572	BODEN SÄVAST 7:6		Fasadåtgärder endast på övervåning och lokal skärm vid eventuell uteplats.
8/668	BODEN SÄVAST 7:42		Fasadåtgärder och lokal skärm vid eventuell uteplats.
8/699	BODEN SÄVAST 7:36	Bullervall 2,5 m över väg 97	

¹ Erbjudande om bullerskyddsåtgärder utanför vägområde i form av fasad/fönsteråtgärd och/eller lokalt skydd vid uteplats. Erbjudandet gäller om närmare undersökningar visar att åtgärd erfordras för att riktvärdena inomhus samt utomhus vid uteplats inte ska överskridas. Vid tillämpningen ska hänsyn tas till vad som är tekniskt möjligt och ekonomiskt rimligt.

Sektion km	Skyddar hus på fastighet	Fastställs i vägplan	Fastställs ej i vägplan ¹
8/720	BODEN SÄVAST 7:35	Bullervall 2,5 m över väg 97	
8/849	BODEN SÄVAST 7:15		Fasadåtgärder och lokal skärm vid eventuell uteplats.
9/312	BODEN SÄVAST 6:12		Fasadåtgärder endast på övervåning och lokal skärm vid eventuell uteplats.
9/899	BODEN SÄVAST 5:20		Fasadåtgärder och lokal skärm vid eventuell uteplats.
9/988	BODEN SÄVAST 5:23		Fasadåtgärder och lokal skärm vid eventuell uteplats.
10/377	BODEN SÄVAST 6:59		Fasadåtgärder endast på övervåning och lokal skärm vid eventuell uteplats.
10/469	BODEN SÄVAST 16:3		Fasadåtgärder och lokal skärm vid eventuell uteplats.
10/869	BODEN SÄVAST 4:21		Fasadåtgärder och lokal skärm vid eventuell uteplats.
11/219	BODEN SÄVAST 4:10		Fasadåtgärder och lokal skärm vid eventuell uteplats.
11/701	BODEN SÄVAST 23:281	Bullervall 1-1,5 m över väg 97	
11/710	BODEN SÄVAST 23:280	Bullervall 1-1,5 m över väg 97	
11/715	BODEN SÄVAST 23:279	Bullervall 1-1,5 m över väg 97	

¹Erbjudande om bullerskyddsåtgärder utanför vägområde i form av fasad/fönsteråtgärd och/eller lokalt skydd vid uteplats. Erbjudandet gäller om närmare undersökningar visar att åtgärd erfordras för att riktvärdena inomhus samt utomhus vid uteplats inte ska överskridas. Vid tillämpningen ska hänsyn tas till vad som är tekniskt möjligt och ekonomiskt rimligt.



Trafikverket, 781 89 Borlänge. Besöksadress: Röda vägen 1
Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 010-123 50 00

www.trafikverket.se