

## SAMRÅDSREDOGÖRELSE

# Vägplan - Väg 97, Södra Sunderbyn - Sävast

Boden och Luleå kommun, Norrbottens län

Datum 2016-04-01

Projektnummer: 881084



Dokumenttitel: Samrådsredogörelse väg 97 Södra Sunderbyn - Sävast

Upprättad av: Sofia Sundqvist, Sweco

Uppdragsansvarig: Magnus Hellberg, Sweco

Utgivare: Trafikverket

Kontaktperson: Mats Elgcrona, Trafikverket

Distribution: Trafikverket, Box 809, 971 25 Luleå, Besöksadress: Sundsbacken 2-4

Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 010-123 50 00

# Innehåll

<b>Sammanfattning</b>	<b>1</b>
<b>Planläggningsbeskrivning</b>	<b>2</b>
<b>Samrådsrets</b>	<b>3</b>
<b>Samråd i vägplanen</b>	<b>3</b>
Samråd med Länsstyrelsen i Norrbottens län	3
Samråd med berörda kommuner	3
Samråd med de enskilda som kan bli särskilt berörda	4
Samråd med övriga berörda myndigheter och organisationer	9
Samråd med allmänheten	12



Genom samråd ska Trafikverket utbyta information och inhämta synpunkter. I samrådsredogörelsen sammanställs och sammanfattas hur samrådet bedrivits, vilka synpunkter som kommit in från enskilda, myndigheter och organisationer samt var yttrandena, minnesanteckningar och protokoll från samrådet finns i sin helhet. I samrådsredogörelsen kommenterar Trafikverket de inkomna synpunkterna.

Trafikverket kommenterar inte varje enskilt yttrande i samrådsredogörelsen, utan redovisningen är en sammanfattning av de synpunkter som inkommit under samrådet. För att ta del av hela innehållet i skrivelserna hänvisas till Trafikverkets diarium.

## Sammanfattning

Samrådsredogörelsen redovisar de samråd som hållits i vägplanen för väg 97 Södra Sunderbyn – Sävast i Bodens och Luleå kommuner.

Denna etapp, etapp 2, mellan Södra Sunderbyn och Sävast ansluter till etapp 1, Gammelstad- Sunderby sjukhus, samt till etapp 3 Sävast-Boden. Etapp 1 färdigställdes 2005 och etapp 3 färdigställdes hösten 2012.

Tidigare har en förstudie för väg 97 Gammelstad-Boden (BD- 18102-97) upprättats under 2001-2002 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. Trafikverket, 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 Trafikverket 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

Nuvarande Trafikverket 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 Trafikverket anser att alternativ 1, befintlig väg, utgör en god och samhällsekonomisk motiverad lösning och sammanfaller även med Trafikverkets krav att i första hand utföra begränsade ombyggnationer efter befintliga vägar enligt fyrstegsprincipen innan nya skall anläggas.

Arbetsplanen för väg 97, etapp 2 Södra Sunderbyn- Sävast, ställdes ut under 2008 men därefter blev planen vilande.

2013 återupptogs projektet av Trafikverket och med erfarenheter från liknande projekt och nya utformningskrav i Vägars och Gators Utformning, VGU, konstaterades att planen från 2008 hade vissa brister, främst med avseende på trafiksäkerhet. Detta innebär att projektering i stora delar görs i den nya planprocessen, däremot kvarstår inriktningen att vägplanen skall gälla befintligt vägområde för väg 97.

I denna samrådsredogörelse redovisas endast vägplanens samråd. Samråden för de tidigare utredningarna finns beskrivna i respektive rapport för de olika skedena och finns tillgänglig hos Trafikverket.

Den 27 oktober 2014 hölls samrådsmöte i Skapa företagsby, Sävast och 4 november 2014 i Sunderbyns folkhögskola. På mötet visade Trafikverket två förslag med ombyggnation av väg 97 samt parallellt vägnät. Det ena inbegrep gång- och cykelbro över dammen och det andra förslaget innefattade väg förbindelse Gamla Sävast.

På mötena fick Trafikverket synpunkter kring utformning av bulleråtgärder som exempelvis bullerplank. Även synpunkter gällande trafiksäkerhetsfrågor såsom hastighet, gång- och cykelväg samt vägutformning lyftes. Andra frågor gällde alternativa dragningar av parallella vägar och väg 97.

Samtliga inkomna skriftliga synpunkter och yttranden samt upprättade minnesanteckningar och protokoll finns diarieförda på Trafikverket under diarienummer TRV 2014/7082. Synpunkter som inkommit skriftligt har handlat om buller, parallellvägens och väg 97:s dragning, ledningar, hastigheter etc. Synpunkterna är sammanfattade nedan under rubriken Samråd i vägplanen.

## Planläggningsbeskrivning

I planläggningsbeskrivningen klarläggs syftet med samråd, vilka samrådsformer som planeras, när samråd är tänkt att genomföras och vilken samrådskretsen är tänkt att vara. Planläggningsbeskrivningen ska användas som stöd för styrning och genomförande av kommunikationen som sker med både interna och externa intressenter. Syftet är att redan i ett tidigt skede av planläggningsprocessen tydliggöra vad arbetet innebär och vilka ytterligare samråds- och beslutstillfällen som är att förvänta.

Information om projektet finns även på internet:

<http://www.trafikverket.se/nara-dig/norrbotten/projekt-i-norrbottens-land/vag-97-lulea-boden/etapp-2-s-sunderbyn-savast/>

Planläggningsbeskrivningen för det här projektet är daterad 2016-03-21.

## Samrådsrets

Trafikverket har använt sig av utökad samrådsrets eftersom projektet anses ha betydande miljöpåverkan. Samråd har hållits med Länsstyrelsen Norrbotten, Boden och Luleå kommun, Sunderby och Sävast skoterklubbar, Länstrafiken, Regionala kollektivtrafikmyndigheten, Räddningstjänst, Ambulanssjukvården, Sävast Bysamfällighet, Byaålderman Sunderbyn, ledningsägare, enskilda berörda samt berörd allmänhet.

## Samråd i vägplanen

### Samråd med Länsstyrelsen i Norrbottens län

Under skedet utforma planförslag och miljökonsekvensbeskrivning har ett antal möten hållits med Länsstyrelsen i Norrbotten avseende de synpunkter länsstyrelsen lämnat. Mötena har även behandlat hur planförslaget och miljökonsekvensbeskrivningen ska arbetas fram för att få rätt inriktning och omfattning som behövs för prövningen av vägplanen. Länsstyrelsen ville även vara med och påverka innan det är dags att granska MKB.

Trafikverket har beskrivit hur arbetet med vägplanen kommer att utföras då det för sträckan sen tidigare finns framtaget arbetsplan och miljökonsekvensbeskrivning.

Vid samråd med länsstyrelsen har specifika frågeställningar så som om Boden och Luleå kommuner kommer att förskottera pengar, vilken bullerdämpning som är aktuell och vilken hastighet kommer att gälla, budgeten, om någon fastighet påverkas av inlösen samt om det finns beskrivet i MKB eventuella kompensationsåtgärder för biotopskydd samt artskydd.

### **Trafikverket svarar**

Trafikverket har beaktat länsstyrelsens synpunkter vid framtagandet av miljökonsekvensbeskrivningen och artskydd och kompensationsåtgärder finns redovisat i MKB. Finansieringen bygger på att Bodens och Luleås kommun kommer att förskottera pengar. Vissa extra åtgärder har tillkommit och i dagsläget är det ännu inte bestämt vilka extra åtgärder som kommer att utföras och hur detta kan påverka budgeten. Gällande bulleråtgärder är en kombination av olika bullerlösningar t ex plank, jordvallar och bullerdämpande fönster aktuella. Trafikverket utreder frågan i samråd med fastighetsägarna men det kan bli aktuellt med inlösen. Hastigheten dimensioneras till 100 km/tim.

### Samråd med berörda kommuner

#### **Boden kommun**

Under skedet utforma planförslag och miljökonsekvensbeskrivning har ett antal möten hållits med Bodens kommun där specifika frågeställningar behandlats så som utformning och busshållplatser. Bodens kommun ställer sig positiva till förändringar som beskrivits.



I ett skriftligt yttrande förespråkar kommunen en bro lösning över till Gamla Sävast på grund av en mer effektiv anslutning med bättre tillgänglighet till Gamla Sävast. Bodens kommun är positiv till allmän parallellväg och vill att lokaliseringen sker i samråd med boende. Även att det är viktigt med säkra passager vid trafikplatserna, även för skotertrafiken. Kommunen vill att Trafikverket utreder enskilda vägar vidare till boende till golfbanan, till ställverket samt den södra enskilda vägen vid trafikplatsen Sävastnäs.

Kommunen meddelar att gällande kommuninformationsskylten vid raststället återkommer kommunen om nytt läge.

**Trafikverket svarar** att alternativet med bro över till Gamla Sävast är inriktningen i den fortsatta utredningen. Projektet strävar efter att höja trafiksäkerheten och ha säkra passager. Enskilda vägar regleras i Lantmäteriförrättningen.

### **Luleå kommun**

Under skedet utforma planförslag och miljökonsekvensbeskrivning har ett antal möten hållits med Luleå kommun där specifika frågeställningar behandlats så som parallellvägar och förändrat klimat vilket kan medföra för översvämningsrisk. Närvarande från drift och underhåll upplyste om att vattenflödet inte förväntas öka, endast ett jämnare flöde är att vänta.

**Trafikverket svarar** att klimatet inte är utrett.

Samråd med de enskilda som kan bli särskilt berörda

Ett antal samråd har hålls med enskilt berörda. Nedan sammanfattas dessa;

### **Fastighetsägare 1**

Fastighetsägaren vill att trafikplatsen flyttas bort från sitt hus. Fastighetsägaren är rädd för värdeminskning och anser att del av fastigheten kommer att måsta lösas in samt att den ersättningen är för låg. Även frågor om byggstart och buller.

**Trafikverket svarar** att synpunkterna noterades och berättade att utformningen av trafikplatsen kommer att utredas vidare men placeringen är gjord utifrån geotekniska förhållanden, vägens geometri och övriga fastigheter och vägar. Trafikverket har kortfattat förklarat allmänna upplägget vid inlösen men att detta bör ej vara aktuellt i detta fall. Byggstart är planerad till hösten 2016.

Bullerberäkningar utförs för att klargöra vilka ljudnivåer som boende längs sträckan kan komma att utsättas för. Bullerberäkningen utgör underlag för förslag av lämpliga skyddsåtgärder för att klara de riktvärden. Bullerskyddsåtgärder har föreslagits, till drabbade fastighetsägare, för att, så långt det är tekniskt möjligt och ekonomiskt rimligt, uppfylla riktvärden gällande buller i bostäder. De åtgärder som föreslagits omfattar fasadåtgärder så som fönsterbyten samt bullervall eller bullerplank.

### **Fastighetsägare 2**

Under skedet utforma planförslag har ett antal möten hållits med fastighetsägaren där frågeställningar behandlats så som utformning av trafikplatsen, buller och inlösen.

I ett yttrande tycker fastighetsägarna att trafikplatsens planerade placering och uppförandeprocess utgör ett alltför stort intrång i boendet och önskar inlösen.



**Trafikverket svarar** att placeringen av trafikplatsen är gjord utifrån geotekniska förhållanden, vägens geometri och övriga fastigheter och vägar. Bullerberäkningar har utförts för att klargöra vilka ljudnivåer som boende längs sträckan kan komma att utsättas för. Bullerberäkningen utgör underlag för förslag av lämpliga skyddsåtgärder för att klara de riktvärden för buller som gäller för väsentlig ombyggnad. Bullerskyddsåtgärder har föreslagits för att, så långt det är tekniskt möjligt och ekonomiskt rimligt, uppfylla riktvärden gällande buller i bostäder. De åtgärder som föreslagits omfattar fasadåtgärder (i detta fall fönsterbyten) samt bullervall eller bullerplank. Trafikverket föreslår inlösen av fastigheten. Vid inlösen av fastighet ersätts fastighetens marknadsvärde.

### **Fastighetsägare 3**

Fastighetsägaren har haft frågor om bulleråtgärder och om fastighetsägarna behöver ansöka om bullerplank. Även frågor kring inlösen och när byggstarten är planerad.

**Trafikverket svarade** att bullerberäkningar utförts för att klargöra vilka ljudnivåer som boende längs sträckan kan komma att utsättas för. Bullerberäkningen utgör underlag för förslag av lämpliga skyddsåtgärder för att klara de riktvärden för buller som gäller för väsentlig ombyggnad. Bullerskyddsåtgärder föreslås, till drabbade fastighetsägare, för att, så långt det är tekniskt möjligt och ekonomiskt rimligt, uppfylla riktvärden gällande buller i bostäder. De åtgärder som föreslagits omfattar fasadåtgärder (i detta fall fönsterbyten) samt bullervall eller bullerplank. Fastighetsägaren behöver inte ansöka om bulleråtgärder. Det allmänna inlösenförfarandet förklarades men det bör inte bli aktuellt i för denna fastighet. Byggstart planeras till hösten 2016.

### **Fastighetsägare 4**

Fastighetsägaren informerar att de avser att sälja gården och anser sig förhindrad att sälja gården med tanke på osäkerheterna kring gång- och cykelpassagen över fastigheten. Fastighetsägaren föreslår att bron flyttas norrut och vill annars bli inlöst.

**Trafikverket svarar** att förslaget kommer att utredas och informerar om ersättningsmöjligheterna vid intrång. Efter samrådet har TRV beslutat sedan att anlägga en gång- och cykelport under väg 97 en bit bort från fastigheten.

### **Fastighetsägare 5 och 6.**

Fastighetsägaren vill att väg 588 dras långt österut från deras fastighet. Om vägen placeras mellan deras hus och väg 97 vill de bli inlöst. Har även allmänna frågor kring buller och investeringar de utför på sin fastighet kommer att beaktas vid ev. inlösen av fastigheten.

**Trafikverket svarade** att utredning pågår av parallellvägen. Bullerberäkningar utförs för att klargöra vilka ljudnivåer som boende längs sträckan kan komma att utsättas för. Bullerberäkningen utgör underlag för förslag av lämpliga skyddsåtgärder för att klara de riktvärden för buller som gäller för väsentlig ombyggnad. Bullerskyddsåtgärder har föreslagits, till drabbade fastighetsägare, för att, så långt det är tekniskt möjligt och ekonomiskt rimligt, uppfylla riktvärden gällande buller i bostäder. De åtgärder som föreslagits omfattar fasadåtgärder (i detta fall fönsterbyten) samt bullervall eller bullerplank. Trafikverket informerade om ersättningsmöjligheterna vid inlösen.

### **Fastighetsägare 7 och 8.**

Fastighetsägarna är negativt inställda till förslaget med gång- och cykelbro över väg 97. Fastighetsägaren tror att hästarna kommer att störas av skotertrafik, snöröjningen blir svår på grund av skotertrafiken och det blir dåligt med utrymme mellan fastigheterna. Det blir även svårt med åtkomst till fastigheten på grund av rampen i vägen för infarten. Ett alternativ med port under väg 97 vore bättre.

**Trafikverket svarar** att frågan kommer att utredas vidare. Trafikverket valde sedan att anlägga en gång- och cykelport under väg 97.

### **Fastighetsägare 9 och 10**

En av fastighetsägaren planerar att investera i bergvärme. Fastighetsägarna frågar om det är beslutat att vägen ska ligga kvar i befintligt läge eller om det finns planer för en ny sträckning längs järnvägen. Noterar att intrånget på fastigheten blir stort om det blir en parallellväg längs väg 97 och att parallellvägen hamnar mycket nära huset. Frågar även hur huset värderas vid ett eventuellt inlösningsförfarande om fastighetsägaren nyligen investerat i bergvärme.

**Trafikverket svarade** med att informera om läget i projektet och att utredning pågår om parallellvägens läge. Projektets uppdrag är att upprätta en vägplan där befintlig väg byggs om. Trafikverket informerade om formalia och ersättningsmöjligheterna vid inlösen.

### **Fastighetsägare 11**

Under skedet utforma planförslaget har fastighetsägaren på möten haft frågeställningar behandlats så som parallellvägens läge och utformning av trafikplatsen.

**Trafikverket svarade** att utredning pågår om parallellvägens läge samt utformning av trafikplatsen.

### **Fastighetsägare 12**

Under skedet utforma planförslaget har fastighetsägaren på möten diskuterat bland annat buller och utformning. Fastighetsägaren har i ett skriftligt yttrande framhållit att trafikplatsen verkar stor och vill att den krymps. Trafikplatsen kommer att ge ökat buller och värdet på fastigheten sjunker.

**Trafikverket svarar** att utformningen pågår men att trafikplatsens utformning kommer att följa råd och krav i enighet med Vägar och gators utformning (VGU). Planfria trafikplatser har valts i detta projekt för att de är trafiksäkraste korsningstyperna och medger god framkomlighet. Dock är trafikplatser generellt stora och medför stora intrång jämfört med andra korsningslösningar.

### **Fastighetsägare 13**

Fastighetsägaren nyttjar idag den väg, som är planerad att anlägga väg 588 på, till körvägar för travhästar. Fastighetsägaren vill ha information dagen före när de tänker göra geoprover på ridvägen. Fastighetsägaren att han är intresserad av att få behålla sin granhäck ut mot väg 97 och informerar om avloppstank och ledning under 97:an. Fastighetsägaren är intresserad av fasadåtgärder för bullerskydd.

I ett yttrande meddelar fastighetsägaren att det finns två avloppsbrunnar i närheten av väg 97 samt avloppsledningar under väg 97. Fastighetsägaren ger även information om hästhagar och häckar samt önskar möte.

**Trafikverket svarar** att inriktningen är att ersätta hans möjligheter att bedriva sin hästverksamhet med att han nyttjar "Stens väg" förbi lertäkten och att den får ett slitlager som är lämpligt för att köra travekipage på. Frågan om häckar och träd undersöks i den fortsatta projekteringen. Trafikverket noterar informationen om avloppsanläggningen. Bullerberäkningar utförs för att klargöra vilka ljudnivåer som boende längs sträckan kan komma att utsättas för. Bullerberäkningen utgör underlag för förslag av lämpliga skyddsåtgärder för att klara de riktvärden för buller som gäller för väsentlig ombyggnad. Bullerskyddsåtgärder har föreslagits för att, så långt det är tekniskt möjligt och ekonomiskt rimligt, uppfylla riktvärden gällande buller i bostäder. De åtgärder som föreslagits omfattar fasadåtgärder (i detta fall fönsterbyten) samt bullervall eller bullerplank.

#### **Fastighetsägare 14 och 15**

En av fastighetsägarna har även inkommit med ett yttrande gällande personligt möte för att få information kring enskilda vägar. Vid mötet önskade fastighetsägarna att den enskilda vägen ska gå parallellt med väg 97 och informerade om vattensjuk och dåliga markförhållandena nära Sävastån. En av fastigheterna har en timring som är bristfälligt underhållen. Ingen utav fastigheterna är bullerskyddade. En av fastighetsägarna informerar om att han har en jordvärmeledning enligt skiss.

**Trafikverket svarar** att parallella vägar ger risk för bländning och gör att vägområdet upplevs som stort. Trafikverket har noterat synpunkterna kring ledningar och markförhållanden.

#### **Fastighetsägare 16**

Under skedet utforma planförslag har ett antal möten hållits där frågeställningar behandlats så som utformning av parallellvägen, åtkomst till skogsmark och båtplatser på södra sidan av väg 97 samt upprustning av ersättningsväg till träning av hästar på grund av parallellvägens dragning.

Fastighetsägaren önskar att de geotekniska provborrningarna på travvägen tas i hjulspåren på vägen för att inte hästarna skadar sig i borrhållen. Fastighetsägaren upplyser att han har en gammal täkt som han kan upplåta för Trafikverket att tippa överskottsmassor.

**Trafikverket svarar** att de noterat synpunkterna och meddelat de som utför borrningarna att de ska meddela fastighetsägarna. Ersättningen består av kompensationsåtgärder såväl som ekonomisk ersättning för markåtkomst enligt gällande praxis. Trafikverket avser att söka förrättning för en väg enligt skissen på redovisad planritning men meddelar att Lantmäteriförrättningen i slutändan reglerar detta i samråd med sakägarna.

### **Fastighetsägare 17**

Fastighetsägaren önskar öppning i mitträcket. Inga övriga synpunkter på planförslaget.

**Trafikverket svarade** att projektet strävar efter att höja trafiksäkerheten vilket fås genom att minska antalet anslutningar till vägen och att inte ha öppningar i mitträcket.

### **Fastighetsägare 18**

Fastighetsägaren meddelar att han haft för avsikt att bygga en hästgård på fastigheten, byggnaden på fastigheten är med gjutet golv för stalländamål. Fastighetsägaren är eventuellt intresserad av inlösen. Tycker att förslaget att gång – och cykelanslutningen, till busshållplatsen, anläggs mitt över hästhagen kapar fastigheten.

**Trafikverket svarar** att möjligheten att flytta vägenslutningen mot tomtgräns utreds vidare. Trafikverket informerade om formalia och ersättningsmöjligheterna vid inlösen.

### **Fastighetsägare 19,20 och 21**

Fastighetsägarna önskar att parallellvägen dras längs med väg 97 och att de vill ha tillgång till att lägga i båt och dylikt nere vid dammen. Två av fastighetsägarna vill ha bort delen av Gamla Sävastvägen men en är tveksam. De närvarande informerade om att det ligger en kallkälla vid föreslagen väg och att sulfidlera finns vid föreslagna dragning av väg 588 mot Gamla Sävast.

I ett yttrande från en av fastighetsägarna vidhåller fastighetsägaren önskan om att parallellvägen ska dras parallellt med väg 97. Önskar även anslutning till fastighetens delar på södra sidan om väg 97.

**Trafikverket svarar** att parallella vägar ger risk för bländning och gör att vägområdet upplevs som stort. Enskilda vägar regleras i Lantmäteriförrättningen. Porten under 97:an vid Sävastån möjliggör passage för det rörliga friluftslivet.

### **Fastighetsägare 22**

I ett skriftligt yttrande har fastighetsägaren meddelat att mitträcke skulle del byn och fastigheten saknar in/utfart i och med förslaget. Föreslår en port under väg 97 för att säkra tillgången till markerna på andra sidan vägen. Fastighetsägaren har djurhållning på flera fastigheter i området. Vill även att parallellvägen inte dras över deras marker utan följer fastighetsgränsen. Fastighetsägaren vill också att den södra parallellvägen ska vara statlig och har frågor om bulleråtgärder.

**Trafikverket svarar** att Trafikverket utreder parallellvägen och eventuella portar för det rörliga friluftslivet och men portar för jordbruket kommer inte bli aktuellt eftersom omvägen inte bedöms orimlig. Enskilda vägar hanteras i Lantmäteriförrättning. På den södra sidan av väg 97 är det låg trafikmängd samt vägen gagnar inte allmänheten utan endast enskilda fastighetsägare och därför är det inte aktuellt med allmän väg.

## Samråd med övriga berörda myndigheter och organisationer

Nedan redogörs sammanfattningar av skriftliga yttranden till Trafikverket från myndigheter och organisationer vad gäller vägplan Södra Sunderbyn - Sävast, tillsammans med Trafikverkets kommentarer.

### **Regionala kollektivtrafikmyndigheten**

Under ett möte med Regionala kollektivmyndigheten tillsammans med Länstrafiken diskuterades planförslaget, utformning på busshållplatserna så som bussignaler, synlighet och trygghetsaspekter samt bussförbindelser under byggtiden. Under mötet bestämdes att sträckan ska ha fyra stycken busshållplatser i vardera riktningen och att pendlarparkering vid trafikplatserna bör utredas vidare.

Vid ett nytt samråd med Regionala kollektivtrafikmyndigheten tillsammans med Länstrafiken presenterades det bearbetade planförslaget. Regionala kollektivtrafikmyndigheten påtalade att de fortfarande saknar en pendlarparkering vid trafikplats Sävastön. I övrigt framfördes inga synpunkter.

**Trafikverket svarar** att efter samrådet har en pendlarparkering anläggs i Sävast vid trafikplatsen Sävastön. Utformningen av busshållplatser utreder vidare.

### **Länstrafiken**

Länstrafiken är positiv till det övergripande förslaget och har gett följande synpunkter på detaljutformningen av hållplatserna; de önskar cykelparkering i direkt anslutning till hållplats, bra belysning vid hållplatserna, bussignal för hållplatser i trafikplats, liten lutning på hållplats, goda sikt- och påkörningsförhållanden samt att bussentreprenör bör få ta del av utformningsförslag för hållplats som ligger längs väg 97.

Efter samrådet inkom ett skriftligt yttrande med översikt av befintliga busshållplatser längs sträckan med förslag om vilka hållplatsers som bör behållas samt önskemål på utformning, bland annat väderskydd, plattform, belysning samt informationssystem. Länstrafiken önskade också reella avkörnings- och påkörningsområden till hållplatserna med skiljeremsa mellan hållplats och väg. På utvalda platser önskas bussignal och information för övriga trafikanter om busshållplats med oskyddade trafikanter. Länstrafiken hade även synpunkter på att vinterväghållning och halkbekämpning måste säkerställas på samtliga hållplatser samt att tillgänglighetsanpassning samt gång- och cykelvägar till/från hållplatserna säkerställs.

Samråd har också hållits tillsammans med Regionala kollektivmyndigheten. Det mötet redovisas ovan under rubriken Regionala kollektivmyndigheten.

**Trafikverket** har noterat synpunkterna och utreder utformningen av busshållplatser vidare.

### **Sunderbyns Skoterklubb**

I det nya planförslaget stängs de befintliga skoterpassagera och nya skoterpassager föreslås bli planskilda med väg 97. Skoterklubben är positiv till förslaget.

**Trafikverket svarar** att mark för omdragningen av skoterlederna till nya lägen för passager kan inte tas med i vägplanen, utan det måste ske på frivillig basis med respektive markägare.

### **Sävast skoterklubb**

Sävast skoterklubb har framfört att Sävastön är svår att ta sig till och från med skoter på grund av reglerad älv i väster som fryser sent på året, och väg 97 i öster. Skoterklubben vill ha tillgång till rekreationsområdet öster om Sävastön och önskar en säker passage under väg 97 i rör/port. Den hylla som finns i Sävastån fungerar inte på grund av öppet vatten i anslutning till hyllan. Passagen vid dammen bör bli kvar.

**Trafikverket svarar** att en ny port anläggs vid Skapa företagsby, km 12/360, för att möjliggöra säkra passager under väg 97 för friluftslivet. Passagen vid dammen kommer att finnas kvar.

### **Sävast samfällighetsförening**

Under skedet utforma planförslag och miljökonsekvensbeskrivning har ett antal möten hållits där frågeställningar behandlats så som utformning, belysning, buller och nydragning.

På första mötet framhöll föreningen att förslaget läge på parallellvägen slår sönder mark och därför förordar en dragning närmare väg 97 eller närmare skogen. Eftersom port under väg 97 är borttagen i förslaget önskas öppningar i mitträcket för att kunna fortsätta med djurhållning på älvsidan. Andra frågor som uppkom på mötet gällde om projektet samordnas med den tänkta mötesstationen på järnvägen i Sävast och att föreningen ser gärna att man har framtida exploatering av Sävast i åtanke vid utformning av vägområdet.

I ett skriftligt yttrande inkom med ett flertal önskemål. Framst vill föreningen att alternativet att dra väg 97 längs järnvägen ska utredas igen på grund av att befintlig dragning försämrar och omöjliggör användning, expansion och utveckling av Sävastnäs. På förslaget med befintlig dragning tycker föreningen att parallellvägen ska vara belagd, belyst och dras förbi bebyggelsen på norra sidan vid Sävastnäs för att sedan gå ner mot väg 97. Parallellvägen bör även dras med hänsyn till att fastighetsägarnas arrondering, markens bruksförhållande, inte påverkas negativt. Synpunkter inkom även om att hastigheten bör vara 30 km/tim vid bebyggelse och 50 km/tim i övrigt. Bulleråtgärder ska utföras och den tillåtna bullernivån bör vara 40 dB utomhus. Bullernivåerna bör även verifieras med hjälp av mätningar efter åtgärderna. Trafikplatsen vid Sävastnäs bör minskas och parallellvägen på södra sidan bör bli statlig. Föreningen önskar även port, för traktorer, skotrar etc. under väg 97 dels vid kommungränsen och dels i slutet av byn. Även frågor hur enskilda fastigheter ska kunna bruka sin mark på andra sidan av vägen inkom.

Ett ytterligare möte hölls där det uppdaterade förslaget på parallellvägen visades. Under mötet anfördes från samhällsföreningen att boende bör prioriteras före jordbruket.

Deltagarna tyckte även att buller kommer att göra projektet omöjligt.

Järnvägsalternativet anses som ett bättre alternativ av en del deltagare på mötet.

Deltagarna vill att detta projekt ska samordnas med projektet Åtgärdsvalsstudien för dubbelspår på järnvägen Boden-Luleå. De boende på Långberget motsätter sig att få parallellvägen dragen norr (bakom) deras tomter och önskar att vägen ligger kvar i dagens läge. Två av fastighetsägarna meddelar att de kan offra sina garage för att vägen ska rymmas. Föreningen önskar fler portar under väg 97 och ifrågasätter varför det inte är 2+2 hela vägen och så kallade höger in och höger ut- korsningar. Deltagarna ville även ha portar under väg 97 för att säkerställa möjligheten för räddningstjänsten. De

uttryckte även att det är omodernt att bygga om väg 97 genom en randbebyggelse istället för att dra vägen förbi Sävastnäs. Även frågor angående arronderingen lyftes.

**Trafikverket svarar** att Trafikverket har tidigare utrett lokaliseringen och beslutat att vägplanen skall gälla befintligt vägområde för väg 97. Ambitionen är att parallellvägen ska vara belagd och belyst och läget på parallellvägen har projekteras efter samråd med berörda fastighetsägare. Parallellvägens hastighet är projekterad till 40-60 km/tim, lägre vid bebyggelse.

Bullerberäkningar har utförts för att klargöra vilka ljudnivåer som boende längs sträckan kan komma att utsättas för. Bullerberäkningen utgör underlag för förslag av lämpliga skyddsåtgärder för att klara de riktvärden för buller som gäller för väsentlig ombyggnad. Bullerskyddsåtgärder har föreslagits för att, så långt det är tekniskt möjligt och ekonomiskt rimligt, uppfylla riktvärden gällande buller i bostäder. De åtgärder som föreslagits omfattar fasadåtgärder (i detta fall fönsterbyten) samt bullerplank eller vall.

Trafikplatserna är utformade utifrån de krav som finns i VGU utifrån trafikmängd och hastighet och för att förbättra trafiksäkerheten och öka framkomligheten.

På den södra sidan av väg 97 är det låg trafikmängd samt vägen gagnar inte allmänheten utan endast enskilda fastighetsägare och därför är det inte aktuellt med allmän väg.

Trafikverket utreder eventuella portar för det rörliga friluftslivet och men portar för jordbruket kommer inte bli aktuellt eftersom omvägen inte bedöms orimlig.

Åtgärdsvalsstudien för dubbelspår på järnvägen Boden-Luleå har inte påbörjats och därför kan projekten inte samordnas.

Trafikverket försöker minska påverkan på åker och skogsmark men viss påverkan på arronderingen kommer att ske.

Belysning planeras på de platser där det finns oskyddade trafikanter och antal öppningar i räcket kommer att minimeras för att öka trafiksäkerheten.

### **Räddningstjänsten Luleå och Boden**

Räddningstjänsten påpekar att 2 fält mot sjukhuset inte är en lika god lösning idag som vid tiden för vägutredningen. 2+2 körfält vore en bättre lösning för räddningstjänsten.

**Trafikverket svarar** att beslut har tagits att vägplanen skall gälla befintligt vägområde för väg 97 och mötesfri landsväg (2+2/2+1) och två körfält i riktning mot Sunderby sjukhus. Fler samordningsmöten kommer att bli aktuellt när byggstart närmare sig för planering och information omledningsmöjligheter och framkomlighet.

### **Ledningsägare**

Samråd har hållits med samtliga ledningsägare för att överföra information angående projekteringen av vägen, samt läget för befintliga ledningar och önskemål om förändringar i samband med att vägen byggs om. Samråd med ledningsägare kommer att fortsätta i kommande projektering.



## Samråd med allmänheten

Den 27 oktober 2014 hölls samrådsmöte i Skapa företagsby, Sävast och 4 november 2014 i Sunderbyns folkhögskola. På mötet redovisades förslag på utformning av vägåtgärder för vägplan Södra Sunderbyn - Sävast. Trafikverket kallade till mötena genom annonsering i Norrländska socialdemokraten samt Norrbottens-Kuriren den 18 oktober 2014. Ca 140 personer kom till de båda mötena, förutom de medverkande från Trafikverket samt Lantmäteriet.

På mötet presenterades Trafikverkets planeringsprocess, mark- och fastighetsfrågor och förslag på utformning av vägåtgärder med tillhörande process för miljökonsekvensbeskrivning. Även Lantmäteriet informerade om processen kring enskilda vägar. På mötet visade Trafikverket två förslag med ombyggnation av väg 97 samt parallellt vägnät. Det ena inbegrep gång- och cykelbro över dammen och det andra förslaget innefattade väg förbindelse Gamla Sävast. Efter presentationen kunde man studera ritningar och tillfälle gavs sedan till allmänna synpunkter och frågor. Inför mötet skickades kallelser ut till berörda fastighetsägare, indirekt berörda fastighetsägare samt övriga intressenter. Skriftligt inkomna synpunkter sammanfattas nedan.

Synpunkter som inkom på mötet och det efterföljande minglet handlade i huvudsak om utfarter, förslag till dragning av parallellvägen, buller, enskilda utfarter, ledningar och vägutformning. Inga muntliga synpunkter antecknades utan deltagarna informerades att alla synpunkter skulle redovisas skriftligt på plats eller i efterhand till Trafikverket, dock senast 4 december 2014.

Efter samrådsmötena inkom ett flertal yttranden. De synpunkter som kommit från enskilda sakägarna gäller främst vägutformning, buller och dragning av parallellvägen.

Synpunkterna kring buller gällde tyst asfalt, bullerdämpande åtgärder, så som bullerplank, fasadåtgärder och ljudmätningar. Andra önskade att det inte skulle anläggas 2+2 vid deras fastighet på grund av ökat buller.

Ett antal förslag har inkommit om alternativ dragning av parallellvägen på den norra sidan om bebyggelsen vid Sävastnäs. Några synpunkter önskade att dragningen av parallellvägen skulle ligga så nära väg 97 som möjligt. Synpunkterna berörde även hastighet, fartdämpande åtgärder och belysning. Även alternativa dragningar av vägen skickades in och synpunkt om att trafikplatsen blir för dominant i naturen.

Synpunkter kring portar under vägen på ett antal ställen längs sträckan för skotertrafik, traktorer, gångare etc. för att möjliggöra säker passage vid friluftsliv och åtkomst till mark. I några yttranden handlade det om att kunna möjliggöra fortsatt jordbruksdrift. Några yttranden handlade om en port vid golfbanan för husen vid älven och att de inte önskade ha väg bredvid Tallkronan på grund av barn som leker i skogen.

Andra yttranden rörde markfrågor så som minskning av fastighetsvärdet, flytt av byggnader och påverkan och intrång på fastigheten och mark. Flera yttranden handlade om ersättningar och inlösen. Även information om vatten och avloppsanläggningar och jordvärme kom in.

Vissa yttranden berörde de enskilda vägarna och dess dragning samt önskemål att den södra vägen skulle bli allmän väg med kommunalt/statligt underhåll och drift. Enskilda vägen på södra sidan kommer nära fastighet och påverkar jordbruket.

Ett yttrande behandlade lång omväg till båtplats trots det nära läget till älven och yrkade på utfart.

Även synpunkter att med färre busshållplatser tas möjligheten att färdas kollektivtrafik bort. Även utformningen kring busshållplatsen i form av låsbara cykelställ.

Några yttranden berörde vägprojektet mer allmänt så som skyddsräcken för mc, dras bredband i vägen, upprustning av de närliggande vägarna och förlängningar av cykel- och gångvägar i Sunderbyn. Även önskan om pendeltåg mellan Boden och Luleå och att de förordar alternativet med bro över till Gamla Sävast. Synpunkt om viltstängsel och att bredda vägen åt det håll där det är minst intrång på träd.

Några synpunkter var att de önskade en ny vägutredning på grund av barriäreffekten, buller och störningar och även några ville att vägen skulle anläggas vid järnvägen, det så kallade järnvägsalternativet.

Några yttranden berörde mitträcke och viltstängsel. Några tyckte att byn delas med mitträcke och parallellväg och önskade öppningar i mitträcke. Även synpunkter på att projektet medför ökade kostnader för jordbruk som drabbas och önskemål på att behålla åkermark och att få kompensation för den allmänna förlängningen till älven. Även synpunkter gällde borttagning och återställande av stängda utfarter samt att alla infarter till samtliga odlingar bör vara så breda att ekipage på 15 m kan ta sig in.

En synpunkt gällde en annan dragning av bro till Gamla Sävast och v 588. Trafikproblem med ökad trafik, dålig sikt. Vill att den dras över dammen. Även inkom ett namnförslag på vägen mellan trafikplatsen vid Sävast och nya bron.

#### ***Trafikverket svarar;***

Syftet med att mötesseparera väg 97 är att uppnå bättre framkomlighet och trafiksäkerhet för pendlingsstråket mellan Boden och Luleå under trafiksäkra förutsättningar samt till samhällsekonomisk rimlighet.

Framkomligheten uppnås genom en höjd hastighetsgräns till 100 km/tim samt ökad standard på vägens utformning och en hög andelen omkörningsbara delar.

Trafiksäkerheten uppnås genom mötesseparering, minskat antal utfarter samt förbättrade korsningsutformningar, i detta fall trafikplatser som är den säkraste korsningsutformningen. Breddningen av väg 97 utformas i hänsyn till tomter.

Trafikplatsernas utformning följer de råd och krav i enighet med VGU (Vägar och gators utformning). Trafikplatser är de trafiksäkraste korsningstyperna och ger god framkomlighet varför de valts i detta projekt. Dock är trafikplatser generellt stora och medför stora intrång jämfört med andra korsningslösningar.

En mötesseparerad väg utgör dock en större barriär för boende än en vanlig landsväg. För att minska barriäreffekten föreslås ett antal planskilda passager och trafikplatser samt parallellväg som binder samman passagemöjligheterna och korsningarna. Parallellvägen 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.

Parallellvägen 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 mycket låga. Parallellvägen 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 har stor betydelse för tryggheten att vistas längs vägen för exempelvis kvinnor och barn. Parallellvägens hastighet är projekterad till 40-60 km/tim, lägre vid bebyggelse och inriktningen är att parallellvägen ska vara belyst och belagd.

En viktig del i trafiksäkerhetsarbetet är att minimera direktanslutningar till väg 97 för att därigenom minimera antalet konfliktpunkter mellan trafikanter dvs för att minska olycksriskerna minskas antal korsningar och öppningar i mitträcket. Den föreslagna parallellvägen innebär en omväg och försämrad tillgänglighet för vissa fastighetsägare men trafiksäkerhet på väg 97 ökar. Vägförlängningen när en anslutning tas ort ska som mest blir tre km vid enkel resa.

Trafikverket har tidigare utrett lokaliseringen i vägutredningen och beslutat att vägplanen skall gälla befintligt vägområde för väg 97.

Bullerberäkningar har utförts för att klargöra vilka ljudnivåer som boende längs sträckan kan komma att utsättas för. Bullerberäkningen utgör underlag för förslag av lämpliga skyddsåtgärder för att klara de riktvärden för buller som gäller för väsentlig ombyggnad. Bullerskyddsåtgärder har föreslagits för att, så långt det är tekniskt möjligt och ekonomiskt rimligt, uppfylla riktvärden gällande buller i bostäder. De åtgärder som föreslagits omfattar fasadåtgärder (i detta fall fönsterbyten) samt bullerplank eller vall. Ägare till fastigheter, som riskerar att utsättas för buller under byggskedet som överstiger Naturvårdsverkets riktvärden för byggbuller, kommer att erbjudas åtgärder på fastigheten så att riktvärdena inte överskrids.

I projektet ingår dels möjligheter till passager vid trafikplatserna samt ytterligare tre nya portar under väg 97 anläggs för att möjliggöra ett rörligt friluftsliv samt möjlighet att ta sig till busshållplatsen vid informationsplatsen. En planskild gång- och cykelpassage anläggs i närheten av informationsplatsen, km 5/550, vilket även förbättrar tillgängligheten till fågelskådningsområdet vid Luleälven. Två nya passager för det rörliga friluftslivet anläggs planskilt med port under väg 97 vid km 9/400 och 12/360. Vid utloppet av Sävastån byts den befintliga rörbron ut och den inrymmer en passage för det rörliga friluftslivet.

För att minska risken för olyckor med vilt sätts viltstängsel upp längs hela sträckan och viltuthopp anläggs.

Ersättningen består av kompensationsåtgärder såväl som ekonomisk ersättning för markåtkomst sker enligt gällande praxis.

Förslag till ersättningsvägar för att säkra tillgängligheten till jordbruk-, skogsbruks- och betesmarker tas fram i vägplanen. Vägarnas lägen och utformning preciseras i samråd

med berörda markägare och fastställs i en lantmäteriförrättning. Vägarna på den södra sidan kommer endast att nyttjas av en liten grupp av fastighetsägare och blir därför inte aktuell som allmän väg.

Trafikverket har i samråd med Länstrafiken och Regionala kollektivmyndigheten bedömt behovet att busshållplatser och dess utformning. Bedömningen har baserats bland annat på statistik för resande om var och när resenärer stiger på och av bussarna samt Länstrafikens önskan från om färre stopp längs sträckan för att korta ner restiden. Parallellvägen skapar också möjligheter till eventuell ny busslinje.

Bredband och pendlingståg beslutas av andra intressenter och upprustning och förlängningar av cykel och gångvägar i Sunderbyn ingår inte i detta projekt.

Dragningen av bro över till Gamla Sävast är beslutad att för att knyta samman Sävast och Gamla Sävast och utformas på ett trafiksäkert sätt. Trafikverket har noterat namnförslaget på vägen till Gamla Sävast.

Luleå 2016-04-01



Mats Elgcrona

Projektledare, Trafikverket



**TRAFIKVERKET**

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

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