



ARBETSPLAN

Miljökonsekvensbeskrivning
Väg E4 Persön-S.Råneå delen genom Börjelslandet

Luleå kommun

Objektnummer: 82114101

Organisation

Vägverket Region Norr

Projektledare Andreas Asplund

Konsult

WSP Samhällsbyggnad

Uppdragsansvarig Thomas Lindbäck

Teknikansvarig MKB Carina Seppelin

Titel: Arbetsplan, Miljökonsekvensbeskrivning, Väg E4, Persön-S.Råneå delen genom Börjelslandet, Luleå kommun. Objekt nummer: 82114101

Utgivningsdatum: 2009-04-15

Utgivare: Vägverket Region Norr

Kontaktperson: Andreas Asplund

INNEHÅLL

SAMMANFATTNING	2
1 INLEDNING	3
1.1 BAKGRUND	3
1.2 AKTUALITET	3
1.3 TIDIGARE UTREDNINGAR OCH BESLUT.....	3
1.4 ÖVERGRIPANDE MÅL	3
1.5 VÄGPLANERINGS- OCH VÄGPROJEKTERINGSPROCESSEN	4
2 AVGRÄNSNINGAR	5
2.1 MKB AVGRÄNSNING.....	5
2.2 GEOGRAFISK AVGRÄNSNING.....	5
3 BEFINTLIGA FÖRHÅLLANDEN.....	5
3.1 TRANSPORTSYSTEMET OCH TRAFIKANTER.....	5
3.2 RIKSINTRESSEN ENLIGT MILJÖBALKEN	9
3.3 MARKANVÄNDNING	10
3.4 BYGGNADSTEKNISKA FÖRUTSÄTTNINGAR	10
3.5 NATIONELLA OCH REGIONALA MILJÖMÅL, MILJÖBALKENS HÄNSYNSREGLER OCH MILJÖKVALITETSNORMER.....	10
4 PLANERADE ÅTGÄRDER	12
5 MILJÖKONSEKVENSBESKRIVNING	14
5.1 NOLLALTERNATIVET	14
5.2 MILJÖ	14
5.3 HUSHÅLLNING MED NATURRESURSER	22
5.4 HÄLSA OCH SÄKERHET	24
5.5 FARLIGT GODS	29
5.6 NATUROLYCKOR.....	29
5.7 MILJÖKONSEKVENSER UNDER BYGGTIDEN	29
6 MÅLUPPFYLLELSE	31
6.1 TRANSPORTPOLITISKA MÅL.....	31
6.2 NATIONELLA OCH REGIONALA MILJÖMÅL	31
7 SAMMANFATTNING AV FÖRESLAGNA ÅTGÄRDER FÖR ATT MINIMERA MILJÖPÅVERKAN	32
8 MILJÖUPPFÖLJNING.....	33
9 SAMRÅD OCH INFORMATION	33
10 KÄLLOR	33

BILAGOR

Bilaga 1	Länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan
Bilaga 2	Samrådsredogörelse för Utökat samråd

Sammanfattning

Väg E4 utgör pulsådern längs Norrlandskusten med förbindelser mot Finland och Ryssland. Vägen ingår i det nationella stamvägnätet och även i det transeuropeiska vägnätet (TEN-vägnätet). Regionalt sett fungerar E4 som en viktig uppsamlingsled för person- respektive godstransporter och brukas såväl av genomresande trafik, som boende i omgivande byar.

Vägavsnittet S Gäddvik - S Råneå, där delen Persön – S Råneå genom Börjelslandet ingår, har byggts ut i olika etapper under de senaste åren. Delen genom Börjelslandet är med i regeringens så kallade "närtidsstasning" och planeras att byggas år 2009.

Denna miljökonsekvensbeskrivning (MKB) ska belysa miljökonsekvenser på ca 5 km av väg E4 genom Börjelslandet i Luleå kommun, Norrbottens län.

Väg E4 går rakt genom Börjelslandet och delar byn i en västlig och en östlig del. Huvuddelen av byborna bor på västra sidan, där också byakärnan finns. Gång- och cykeltrafik är i dag tillåten längs väg E4 och det förekommer både långsgående och korsande trafik utmed vägen i Börjelslandet

Befintlig väg avses byggas om till mötesfri väg, med 2+1 körfält, mitträcke och 13,0 m belagd bredd. Vidare kommer anslutningar till enskilda fastigheter att stängas och ersättnings vägar att anläggas. Tre nya rörbroar/portar anläggs i Persön, vid Holmarvägen och vid Börjelslandet. Uppdraget omfattar även nya hållplatser och nya korsningsutformningar.

Börjelslandet ingår i länets kulturmiljöprogram. Persöfjärden har även utpekats som klass 1 områden i bevarandeprogrammet för odlingslandskapets natur- och kulturmiljövärden. Börjelslandet/Sundom är medeltida kustbondebyar med till stora delar bevarad byastruktur och med vida odlingsmarker som delvis har kvar äldre drag. I området finns ett antal fornlämningsobjekt.

Ersättningsvägar och anslutningsvägar kommer att påverka dessa kulturhistoriskt intressanta områden. Påverkan bedöms bli av mindre omfattning eftersom befintliga sidovägar nyttjas där så är möjligt och de nya vägarna anpassas till omgivande terräng och åkermark. Vägåtgärderna utformas så att intrånget på aktiv jordbruksmark minimeras och så att brukningsenheter inte blir svårbrukade. Åtgärderna kommer inte att påverka det kulturhistoriskt intressanta områdets värde som helhet. Fornminnen kommer inte att beröras av de planerade åtgärderna. För att kompensera för det ökade intrånget kommer vägar som utgår att rivas och ersättas med åkermark.

Denna föreslagna lösning av vägåtgärder och portars placering har valts efter möten med bygruppen i Börjelslandet. Även när gäller ersättningsvägar som ansluter mot vägport har de föreslagna vägdragningarna skett i nära samråd med bygruppen för att i möjligaste mån tillgodose de boendes önskemål.

Inledning

1.1 BAKGRUND

Väg E4 tillhör det nationella stamvägnätet. Nuvarande utformning, 13 meters bredd utan mitträcke skulle, för att uppfylla 0-visionen, innebära en hastighetsbegränsning till 70 km/h på aktuellt vägavsnitt. Detta är ur framkomlighetssynpunkt på en nationell stamväg inte acceptabelt. För att kunna bibehålla 90/110 km/h på väg E4 måste vägens utformning anpassas till de krav detta medför.

En Miljökonsekvensbeskrivning för projektet godkändes 2006-03-28. Efter möten med bygruppen i Börjelslandet har sträckningen av ersättningsvägar samt placering av portar förändrats och därför tas denna nya miljökonsekvensbeskrivning fram.

1.2 AKTUALITET

Vägavsnittet S Gäddvik- S Råneå, där delen Persön – S Råneå genom Börjelslandet ingår, har byggts ut i olika etapper under de senaste åren. Sträckan Persön- S Råneå, har delvis byggts ut till mötesfri landsväg. Delen genom Börjelslandet planeras att byggas år 2009. Projektet är med i regeringens så kallade "närtsittsatsning" och finansieras med medel från den nationella planen.

1.3 TIDIGARE UTREDNINGAR OCH BESLUT

Vägverket har upprättat en förstudie över vägavsnitt, S Gäddvik- S Råneå där delen Persön – S Råneå, genom Börjelslandet ingår. Syfte med förstudien är att beskriva förutsättningar, problembild och vilka möjliga åtgärdsalternativ som finns på sträckan. Förstudien färdigställdes i maj 2002. Därefter har sträckan byggts ut i olika etapper.

Beslut beträffande betydande miljöpåverkan

Länsstyrelsen i Norrbottens län har 2002-04-25, enligt 6 kap 4§ miljöbalken, beslutat att väg E4 genom Börjelslandet, Luleå kommun, kan medföra betydande miljöpåverkan. Som grund för beslutet anger Länsstyrelsen projektets omfattning samt utnyttjande av mark, vatten och andra resurser. Lokaliseringen med påverkan på områden som är skyddade enligt 7 kapitlet miljöbalken, biologiskt intressanta områden samt natur- och kulturvärden i odlingslandskapet utgör också grund för beslutet.

Tidigare Miljökonsekvensbeskrivning

Arbetet med arbetsplanen för delen genom Börjelslandet påbörjades år 2005. En Miljökonsekvensbeskrivning för projektet godkändes 2006-03-28. Efter flertal möten med bygruppen i Börjelslandet med syfte att komma fram till en gemensam lösning som ger bra funktion för de boende i byn har sträckningen av ersättningsvägar samt placering av portar förändrats.

1.4 ÖVERGRIPANDE MÅL

För transportpolitiken finns ett övergripande mål: Att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för

medborgare och näringsliv i hela landet. Det övergripande målet preciseras i sex delmål för transportsystemet:

- ***Ett tillgängligt transportsystem.*** Transportsystemet ska utformas så att medborgarnas och näringslivets grundläggande transportbehov kan tillgodoses.
- ***En hög transportkvalitet.*** Transportsystemets utformning och funktion ska medge en hög transportkvalitet för näringslivet.
- ***En säker trafik.*** Det långsiktiga målet för trafiksäkerheten ska vara att ingen ska dödas eller skadas allvarligt till följd av trafikolyckor. Transportsystemets utformning och funktion ska anpassas till de krav som följer av detta.
- ***En god miljö.*** Transportsystemets utformning och funktion skall bidra till att miljökvalitetsmålen uppnås.
- ***En positiv regional utveckling.*** Transportsystemets utformning och funktion skall bidra till att uppnå målet för den regionala utvecklingspolitiken samt motverka nackdelar av långa transportavstånd.
- ***Ett jämställt transportsystem.*** Vägtransportsystemet utformas så att det svarar mot både kvinnors och mäns transportbehov. Kvinnor och män skall ha samma möjligheter att påverka transportsystemets tillkomst, utformning och förvaltning, och deras värderingar ska tillmätas samma vikt.

1.5 VÄGPLANERINGS- OCH VÄGPROJEKTERINGSPROCESSEN

En arbetsplan visar mer i detalj var vägen skall gå och hur den kommer att se ut. I planen ingår en miljökonsekvensbeskrivning (MKB) som ska godkännas av länsstyrelsen.

Arbetsplanen är främst ett underlag för den formella prövningen. Den beskriver det vägområde som behövs för själva vägen, upplag med mera. En viktig del är en förteckning över vem som äger marken där man planerar att dra vägen. Vad som ska ingå i arbetsplanen och när det behövs en arbetsplan är bestämt i väglagen. En arbetsplan krävs såväl när man bygger en helt ny väg, som när man bygger om eller förbättrar en allmän väg.

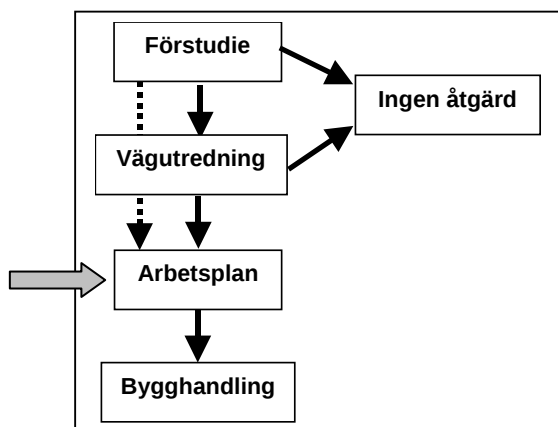


Bild 1. Vägplanerings- och vägprojekteringsprocessen.

2 Avgränsningar

2.1 MKB AVGRÄNSNING

Denna miljökonsekvensbeskrivning (MKB) ska belysa de miljökonsekvenser som kan förväntas uppstå till följd av planerade vägåtgärder och ersättningsvägar på sträckan genom Börjelslandet, samt av portar vid Persön, Holmarvägen och Börjelslandet. Miljökonsekvensbeskrivningen ska även ge förslag till åtgärder som kan minimera konsekvenserna.

2.2 GEOGRAFISK AVGRÄNSNING

MKBn omfattar ca 1 800 m av väg E4 genom Börjelslandet i Luleå kommun, Norrbottens län. Det geografiska läget för hela ombyggnadsprojektet visas i bild 2, nedan



Bild 2 Väg E4 Persön-S.Råneå delen genom Börjelslandet. Geografisk avgränsning för miljökonsekvensbeskrivningen (Lantmäteriverket Blå kartan, CD-ROM.)

3 Befintliga förhållanden

3.1 TRANSPORTSYSTEMET OCH TRAFIKANTER

Vägens funktion

Väg E4 utgör pulsådern längs Norrlandskusten med förbindelser mot Finland och Ryssland. Vägen ingår i det nationella stamvägnätet och även, tillsammans med E10, E12 och riksväg 45, i det transeuropeiska vägnätet (TEN-vägnätet), som ska erbjuda användarna en infrastruktur av hög kvalitet avseende trafiksäkerhet, framkomlighet och kontinuitet. Långa transportavstånd mellan befolkningscentra, stor andel glesbygd och vinterklimat ställer höga krav på vägsystemet.

Regionalt sett fungerar E4 som en viktig uppsamlingsled för person- respektive godstransporter till befolkningstäta regioner, större industrier och arbetsplatser, utbildningsorter samt kommun- och regioncentra. Väg E4 brukas såväl av genomresande trafik, person- och godstransporter, som boende i omgivande byar. För delen S. Gäddvik – S. Råneå, där delsträckan förbi Börjelslandet ingår, är kopplingen till Luleå särskilt viktig. Flertalet pendlar till arbetsplatser och till universitet. För att skapa förutsättningar för mindre orter, utanför Luleås närområde, att utvecklas är det av största vikt att kopplingarna till Luleå fungerar så säkert, smidigt och snabbt som möjligt.

Trafik- och vägförhållanden

Skyltad hastighet på väg E4 genom Börjelslandet är i dag 90 km/h. Vägbredden är 13 m och bärighetsklassen är BK1. Trafikmängden på aktuell sträcka uppgår till 6920 fordon per årsmedeldygn (ÅDT). Andelen tung trafik är ca 12%. Trafikmängderna redovisas i bild 3.

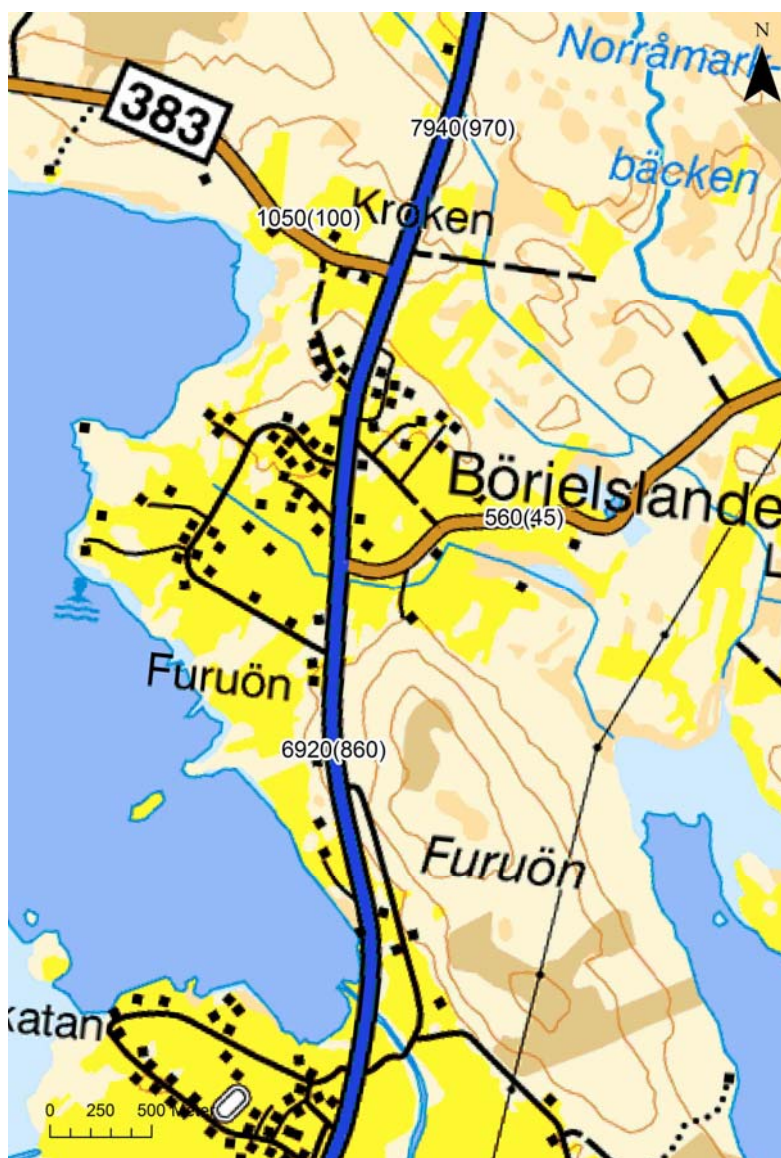


Bild 3 Trafikmängd per årsmedeldygn (ÅDT) andel tung trafik i parentes

Farligt gods

Idag transporteras farligt gods och kemikalier till industrin i området på väg E4. Godset kan vara explosivt, brandfarligt eller innehålla mycket giftiga kemikalier. E4 är rekommenderad väg för farligt gods.

Oskyddade trafikanter

Börjelslandet delas av väg E4 i en västlig och en östlig del. Gång- och cykeltrafik är i dag tillåten längs väg E4 och det förekommer både längsgående och korsande trafik utmed vägen i Börjelslandet. Skoterleder korsar väg E4 i plan norr om Börjelslandet, se bild 5. Mellan Börjelslandet och Råneå följer skoterleden vägens östra sida.

Kollektivtrafik

Sträckan utgör en del i kollektivtrafikens stomlinjenät i Norrbotten. Linje 11, 12, 13, 18, 27, 55 och 300 trafikerar sträckan dagligen. Kollektivtrafiken utgörs både av fjärr- och regionaltrafik. I Börjelslandet finns busshållplatser utmed väg E4, se bild 4.



Bild 4 Hållplatser och skoterled

Trafiksäkerhet

Längs sträckan Persön - S Råneå inträffade det sammanlagt 11 olyckor med personskador som följd under perioden 2003-2008. Av olyckorna medförde åtta olyckor till lindrigt skadade personer och tre olyckor till svårt skadade. En av de svåra olyckorna var mötesolycka, en var olycka med älg och en var en olycka med korsande fordon. Olyckorna redovisas i bild 5.



Bild 5 Trafikolyckor - olyckstyp och svårhetsgrad

3.2 RIKSINTRESSEN ENLIGT MILJÖBALKEN

Kustområdet i Norrbotten, med E4 som gräns västerut är riksintresse för rörligt friluftsliv enligt miljöbalken 4 kap 2§. Området utgör även riksintresse för naturvård och friluftsliv enligt miljöbalken 3 kap 6§. Persöfjärden är riksintresse för naturvård enligt miljöbalken 3 kap 6§. Persöfjärden är även ett natura 2000 område, anmält enligt fågeldirektivet. En flyttled av riksintresse för rennärings korsar väg E4 vid Börjelslandet. Riksintressen redovisas i bild 6.

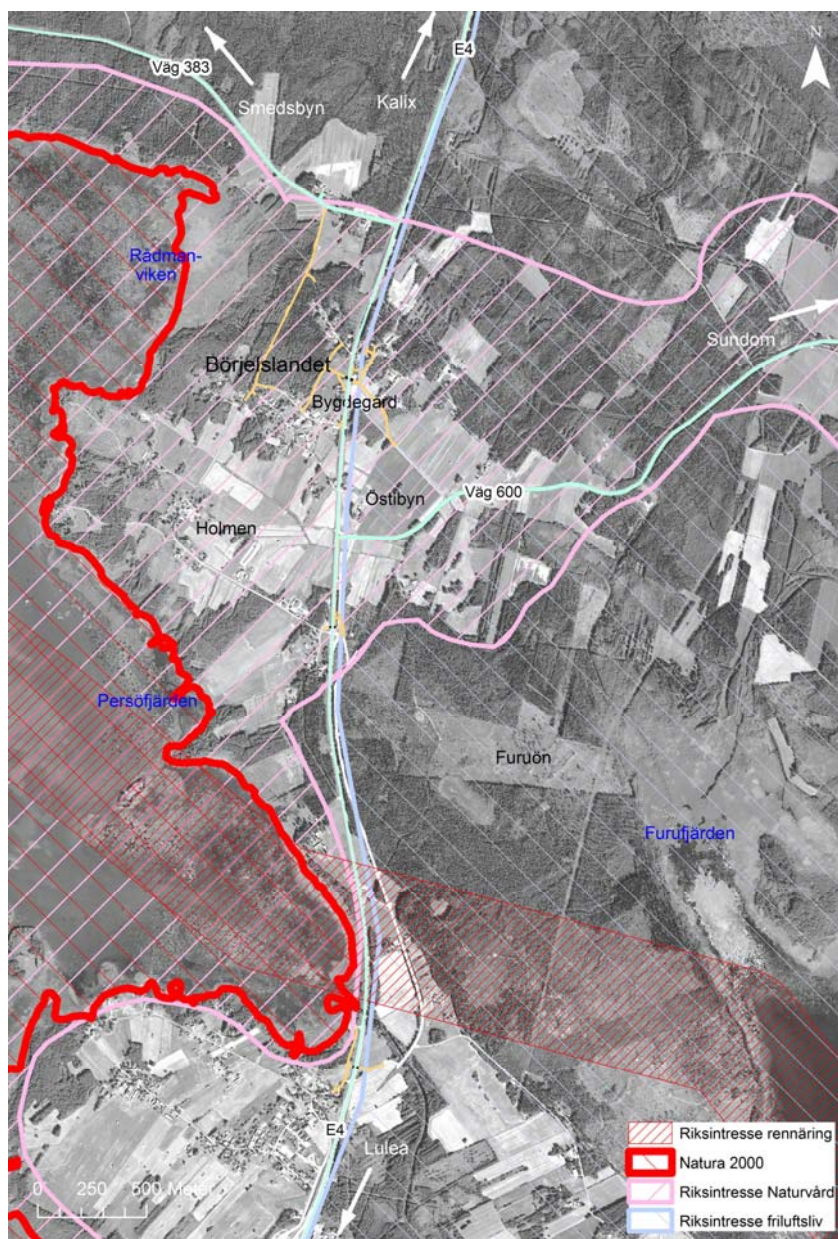


Bild 6 Riksintressen

Väg E4 är av riksintresse för kommunikationer.

3.3 MARKANVÄNDNING

Kommunala planer

De kommunala planer som berör området för denna MKB är Översiktsplan för Luleå kommun antagen 1990-06-18. Inga detaljplaner finns för aktuellt område.

Befolkning och boendemiljö

Väg E4 går rakt genom Börjelslandet och delar byn i en västlig och en östlig del. Huvuddelen av byborna bor på västra sidan, där också byakärnan finns. Bebyggelsen har en tydlig lantlig prägel och består av både äldre jordbruksfastigheter samt äldre och nyare villabebyggelse. Ett fåtal boningshus har utfart direkt till väg E4. I Börjelslandet bor cirka 180 personer (Folkmängd 2007-12-31).

Jordbruk och skogsbruk

Större delen av studerat område utgörs av jordbruksmark. Skogsmark finns längs en sträcka söder om Börjelslandet.

Rennäring

Området ingår i Gällivare sameby.

Ledningar

Markförlagd bredband går på den östra sidan om vägen. En kraftledning korsar väg E4 ca 1 km norr om Persön samt ett par hundra meter söder om väg 383.

3.4 BYGGNADSTEKNISKA FÖRUTSÄTTNINGAR

I läget för ny vägport i Persön består jorden under befintlig väggropp av ca 5 m fast lagrad siltig sand eller sand följt av grusigt sand. Grundvattenytan ligger ca 2 m under markytan. Vid Holmarvägen består jorden i det planerade portläget av sandig silt morän under befintlig väggropp. Grundvattenytan ligger mellan ca 2-2,5 m under markytan. I det planerade portläget i Börjelslandet består jorden på västra sidan om väg E4 av ett tunt ytligt mulljordslager på ca 1 m silt följt av sandig siltmorän. På östra sidan om vägen består jorden av sandig siltmorän ner till ca 5 m djup under markytan där berg eller block påträffas. Grundvattenytan ligger ca 3,5 m under markytan.

3.5 NATIONELLA OCH REGIONALA MILJÖMÅL, MILJÖBALKENS HÄNSYNSREGLER OCH MILJÖKVALITETSNORMER

Nationella och regionala miljömål

Riksdagen har antagit 16 nationella miljömål som beskriver de egenskaper som vår natur- och kulturmiljö måste ha för att samhällsutvecklingen ska vara ekologiskt hållbar. De nationella miljömålen har anpassats och formulerats till regionala miljömål i Norrbottens län. För regionala miljömål hänvisas till

www.bd.lst.se/miljomal.

Nationella och regionala miljömål omfattar:

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

I detta projekt berörs främst målen *Levande sjöar och vattendrag*, *Myllrande våtmarker*, *God bebyggd miljö*, *Levande skogar* och *Ett rikt odlingslandskap*.

Miljöbalken

I projektet tillämpas miljöbalken och därtill hörande eller samverkande lagstiftning. Miljöbalken ska tillämpas så att:

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

Allmänna hänsynsregler

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

Hänsynsreglerna bedöms uppfyllas genom att en arbetsplan inklusive miljökonsekvensbeskrivning upprättas. Projekteringen samt miljökonsekvensbeskrivningen har utförts av erfarna projektörer och handläggare och följer gällande normer och krav. Kunskaper från tidigare upprättad förstudie och samråd för detta projekt har tagits till vara. Schaktade massor eftersträvas att användas i projektet. I första hand nyttjas miljövänliga produkter och arbetsmetoder.

Miljö kvalitetsnormer

Miljö kvalitetsnormer är ett juridiskt styrmedel som regleras i miljöbalken 5 kap. Idag finns tre förordningar om miljö kvalitetsnormer:

- **Föroreningar i utomhusluft.** Till skydd för människors hälsa vill man med miljö kvalitetsnormen för utomhusluft begränsa utsläppen av kvävedioxid, kväveoxider, svaveldioxid, kolmonoxid, bly, bensen, partiklar och ozon i utomhusluft. Miljö kvalitetsnormerna för utomhusluft gäller i hela landet.
- **Fisk- och musselvatten.** Normerna för fisk- och musselvatten avser endast vissa, i författning utpekade vatten. I Norrbotten omfattas Kalixälven med biflödet Ängesån.
- **Omgivningsbuller.** Normen avser buller från vägar, järnvägar, flygplatser och industriell verksamhet. Normen avser alla vägar i hela landet med trafikmängd större än 6 miljoner fordon per år.

Detta projekt bedöms inte beröra någon av miljö kvalitetsnormerna (liten trafikmängd, inga kända problem med buller och luft).

4 PLANERADE ÅTGÄRDER

För planering av vägsystemet har Vägverket utarbetat en metod, den s.k. Fyrstegsprincipen som prövar alternativa lösningsförslag i olika nivåer, metoden finns beskriven i Åtgärdsförslag enligt fyrstegsprincipen, Vägverket, Publ 2002:12:

Steg 1 Påverkan av transportbehovet och valet av färdstätt, **Steg 2** Effektivare utnyttjande av befintligt vägnät, **Steg 3** Förbättringar och mindre ombyggnader, **Steg 4** Nyinvesteringar och större ombyggnader.

Vägverket har i enlighet med fyrstegsprincipen, beslutat att åtgärder enligt 3 ska utföras: Arbetsplan för ombyggnad av befintlig väg till mötesfri väg, med 2+1 körfält, mitträcke och 13,0 m belagd bredd

Ombyggnaden längs väg E4 kommer att kunna göras till stor del inom det befintliga vägområdet. Samtidigt som E4 byggs om kommer vissa anslutningar till enskilda fastigheter att stängas och ersättningsvägar att anläggas. På många delar kommer befintliga vägar att användas. Vissa av vägarna kommer att förbättras och kompletteras med kortare nya vägsträckor. Detta för att säkerställa tillgängligheten till markområden och fastigheter kring E4.

Vidare anläggs tre nya rörbroar/portar med 3.5 meter fri höjd. Portar anläggs i Persön, vid Holmarvägen och i Börjelslandet. I norra Persön byggs en vägport som ska knyta samman den västra och östra delen av byn. Vid Holmarvägen anläggs en gång- och cykelport med anslutande vägar till busshållplatser på var sida om vägen. I Börjelslandet anläggs en vägport med en anslutande väg.

De ersättningsvägar som redovisas i denna MKB är **föreslagna** vägar som kommer att fastställas genom en separat lantmäteriförättning för att bli enskilda vägar som

sköts av en vägförening. Dessa kommer att byggas i samband med att portarna byggs och mitträcke sätts upp.

Uppdraget omfattar även nya hållplatser, nya korsningsutformningar samt viltstängsel på sträckan mellan vägporten i Persön och gång- och cykelporten vid Holmarvägen.

Ersättningsvägars dragning, portars placering, sträckningen för nytt mitträcke samt anslutningar och vägar som utgår redovisas i bild 7.

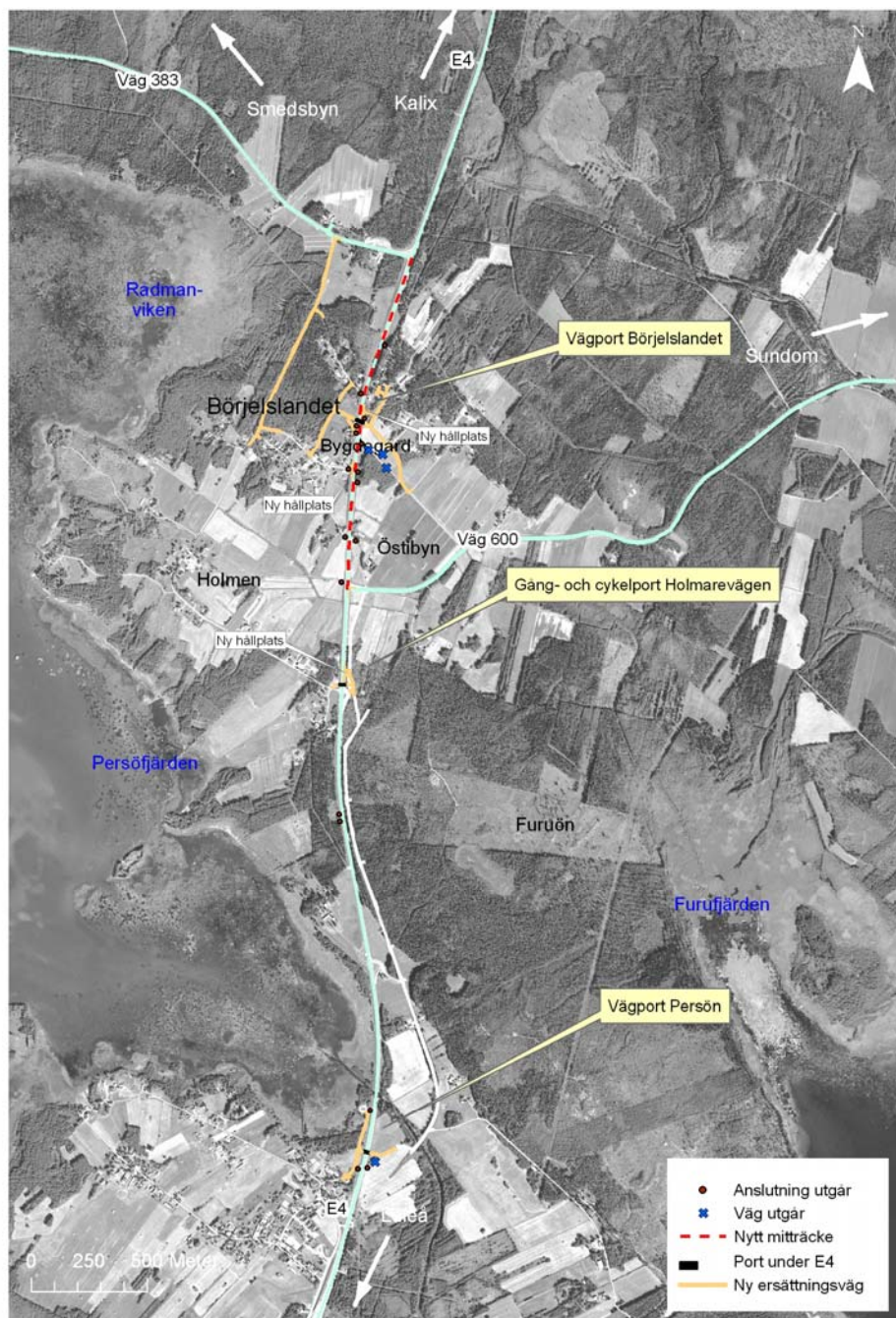


Bild 7 Föreslagna ersättningsvägar, mitträcke, hållplatser, vägportar och gång- och cykelport

5 Miljökonsekvensbeskrivning

5.1 NOLLALTERNATIVET

Ett nollalternativ innebär ingen förändring av befintliga förhållanden. För det område som berörs av denna arbetsplan medför nollalternativet främst att problem med trafiksäkerhet och framkomlighet inte kommer att lösas. Inga miljökonsekvenser förutom de som uppstår av normal trafik och vägunderhåll uppstår. Bedömningar av konsekvenser som berörs av arbetsplanen jämförs med detta nollalternativ.

5.2 MILJÖ

Landskapsbild

Landskapet som kommer att beröras av projektet är relativt flackt och utgörs till största del av jordbruksmark. Börjelslandet är en gammal jordbruksbygd med åkrar och bebyggelse på båda sidor om byakärnan. Trafikanterna på väg E4 ges fina utblickar över de öppna markerna och den lantligt präglade bebyggelsen. Landskapet är relativt flackt till svagt kuperat och utgörs av omväxlande skog och öppet jordbrukslandskap.

Miljökonsekvenser

Planerade åtgärder med mitträcke medför ingen betydande förändring av landskapsbilden.

Eftersom vägen byggs om i befintlig sträckning blir konsekvenserna för landskapsbilden ur ett helhetsperspektiv liten. Befintlig vägbredd behålls varför effekterna på landskapsbilden blir små. Den största påverkan på landskapsbilden blir vid anslutningarna till de tre portarna där de anslutande ersättningsvägarna får stora skärningar. Dessa ersättningsvägar kommer att påverka landskapsbilden. Påverkan bedöms som stor eftersom delar av åkermarkerna kommer att klyvas av de planerade portarna och ersättningsvägarna. Denna fragmentering av åkermarken kan medföra att delar av åkermarken blir svårare att bruka och riskerar att växa igen vilket kommer att påverka landskapsbilden och upplevelsen av det öppna jordbrukslandskapet negativt. Igenväxning kan även ge ett ovårdat intryck av området. Befintliga sidovägar avses nyttjas där så är möjligt och de nya vägarna anpassas till omgivande terräng och åkermark, se bild 7. Portlägena med slänter och anslutningsvägar redovisas i bilderna 8-10.

I norra Persön byggs en vägport som ska knyta samman byn. Här tas odlingsmark i anspråk men samtidigt återställs en del som tidigare varit vägområde. Slänterna vid porten blir cirka 4 meter höga och minskar längre bort från porten. Intrång i odlingsmarken och slänternas utbredning redovisas i bild 8.

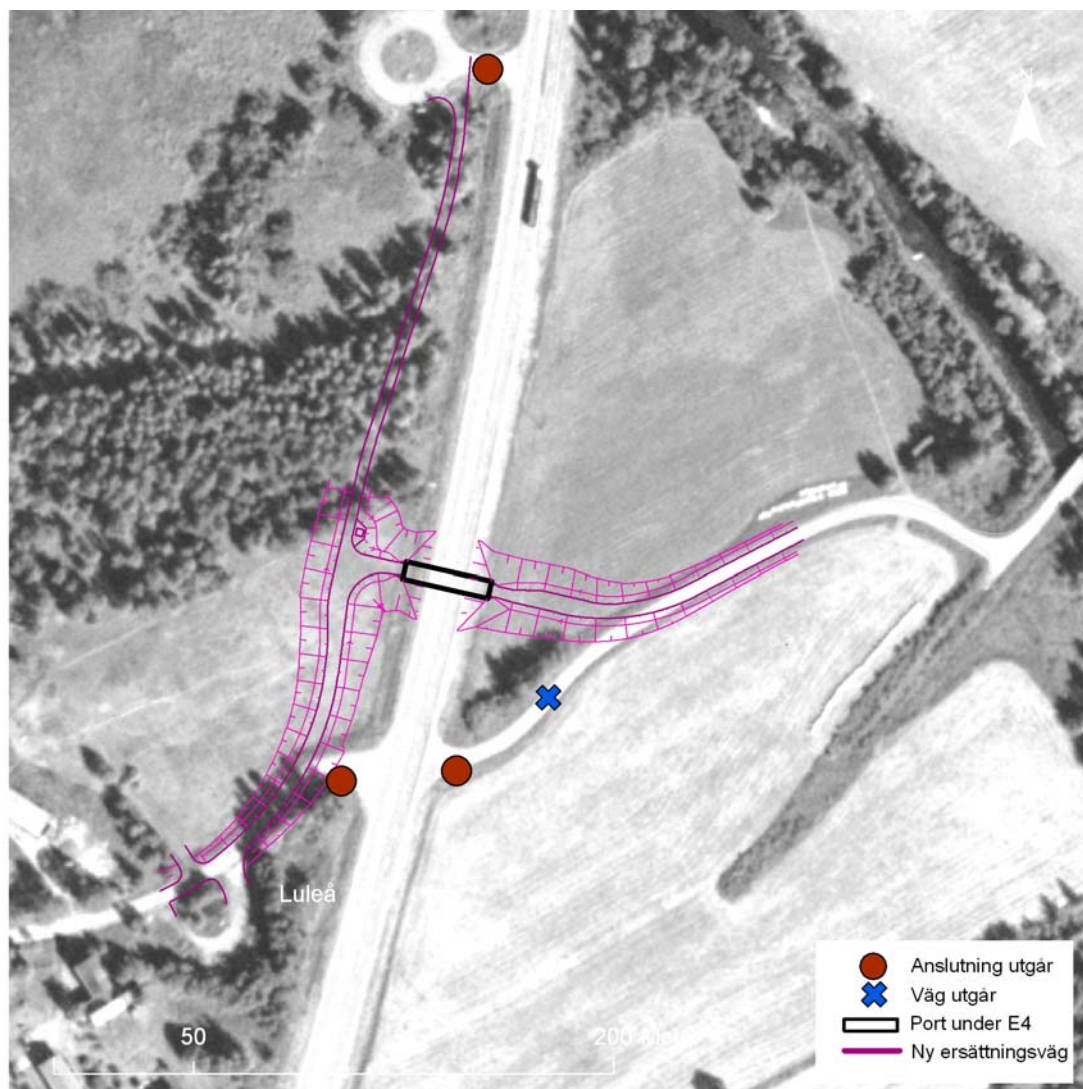


Bild 8 Föreslagna ersättningsvägar och vägport norr om Persön.

Porten vid Holmarvägen är en gång- och cykelport. Här har skärningarna en höjd på cirka 3 meter på den västra sidan och cirka 2,5 meter på den östra sidan. Det är mest skogsmark som tas i anspråk för port med anslutande vägar. Föreslagna ersättningsvägars och vägportens placering och utformning samt slänternas utbredning redovisas i bild 9.



Bild 9 Föreslagna ersättningsvägar, hållplats och gång- och cykelport vid Holmarvägen.

I Börjelslandet kommer den anslutande vägen under E4 att ge upphov till skärningar på båda sidor om vägporten. Här kommer både skogs- och odlingsmark att tas i anspråk. Slänterna kommer att bli cirka 5 meter som högst på östra sidan alldeles intill porten för att sedan bli lägre längre bort från porten. Föreslagna ersättningsvägars och vägportens anpassning till omgivningen i Börjelslandet redovisas i bild 10.

Förslag till åtgärder

De nya vägarna anpassas till omgivande terräng och åkermark. Särskild vikt läggs vid utformning av vägportar och belysning så att dessa element får en så bra anpassning till omgivande landskap som möjligt. Dessa element ska i möjligaste mån underordna sig landskapet. Trafikskyltar placeras i den mån det är möjligt så att de inte förtar utsikten över till exempel det öppna jordbrukslandskapet.

Vegetation bör användas för att mildra det konstgjorda uttryck som vägens skärningar och slänter har. Åkerjord läggs i slänter för att få samma vegetation i slänterna som i omgivningen. Det är viktigt att nya planteringar upplevs som naturliga för vägtrafikanterna. För att hindra igenväxning och för att de mindre delarna av åkermarken även i fortsättningen ska kunna brukas utförs nya nedfarter och anslutningar till åkermarken. För att få anslutningarna placerade rätt planeras dessa i samråd med markägaren.

För att kompensera intrånget på jordbruksmark kommer vägar som utgår att rivas och ersätts med åkermark. Även områden med sly i anslutning till befintliga åkermarker föreslås ersättas med åkermark i samråd med fastighetsägaren.

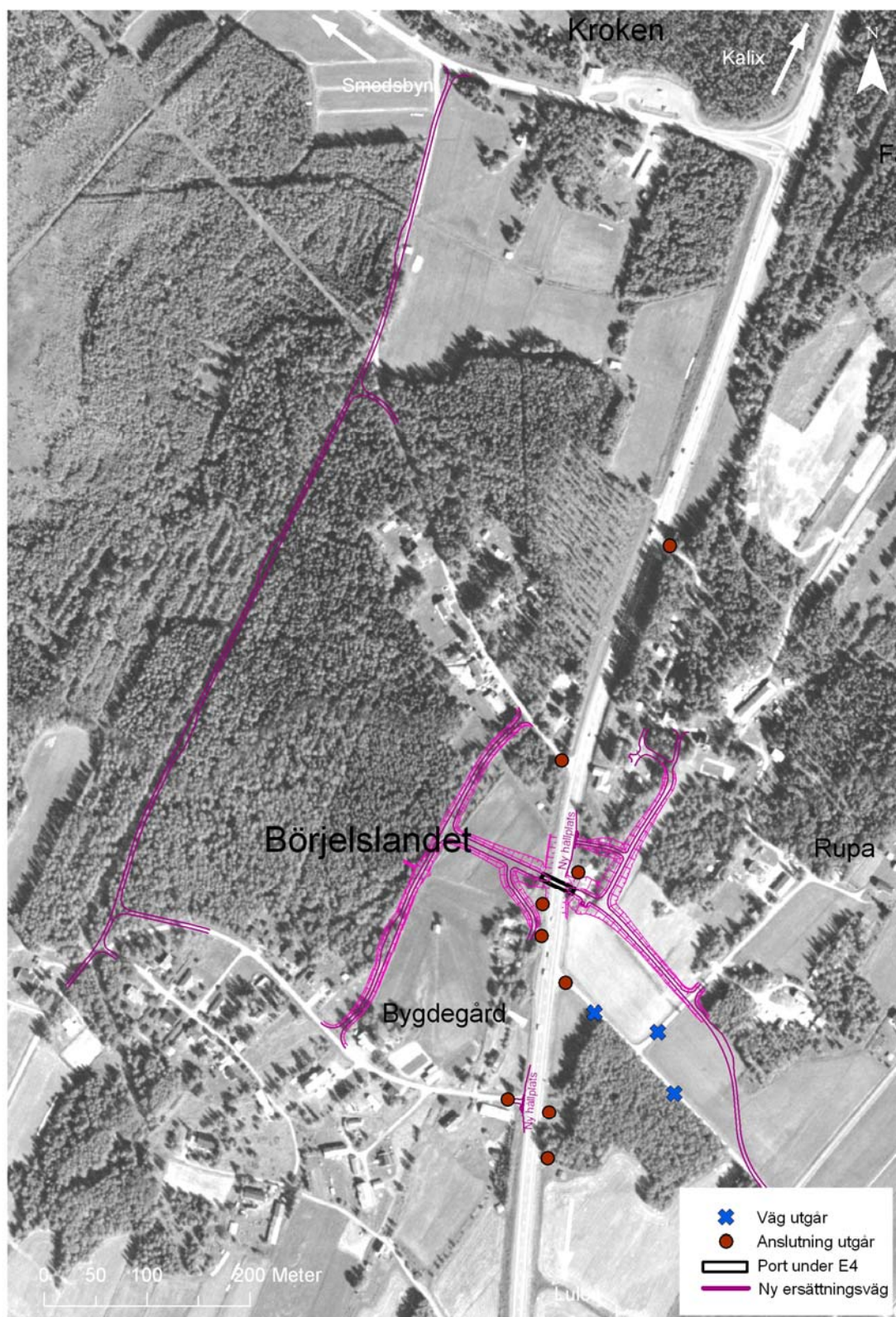


Bild 10 Föreslagna ersättningsvägar, hållplats och vägport i det öppna jordbrukslandskapet i Börjelslandet.

Naturmiljö

Persöfjärden är ett riksintresse för naturvård och ett Natura 2000 område som är anmält enligt fågeldirektivet (spa-direktivet). Anmällda fåglar: Blå kärrhök, Blåhake, Brun kärrhök, Brushane, Dvärgmå, Fiskgjuse, Fisktärna, Grönben, Jorduggla, Ljungpipare, Salskrake, Silvertärna, Smalnäbbad simsnäppa, Storlom, Svarthakedopping, Svarttärna, Sångsvan, Trana och Vitkindad gås. Sumpskog av preliminär naturvärdesklass 2 finns väster om ersättningsvägen nordväst om Börjelslandet och sumpskog av naturvärdes klass 3 finns i anslutning av ersättningsvägen nordväst om Persön. Intressena för naturvården redovisas i bild 11.

Länsstyrelsen har upprättat ett program för bevarande av odlingslandskapets natur- och kulturmiljövärden. Börjelslandet har där bevarande klass I, se bild 12.

Miljökonsekvenser

Konsekvenserna för naturmiljön bedöms som små eftersom vägen följer befintlig dragning. Endast mindre intrång utanför befintligt vägområde utförs på kortare delsträckor. De åtgärder som genomförs berör inte natura 2000 områden eller våtmarksområden. Inga åtgärder utförs på broar över vattendrag eller på intilliggande vägar varför vattendragen inte kommer att påverkas av vägåtgärderna.

Ersättningsvägar kommer att påverka odlingslandskapet men påverkan bedöms som liten eftersom befintliga sidovägar avses nyttjas där så är möjligt. Ca 6200 m² odlingsmark kommer att tas i anspråk för anslutningsvägar vid alla tre vägportar.

En liten del av det öppna jordbrukslandskapet kommer att splittras upp av de nya ersättningsvägarna. En minskning av den öppna marken tillsammans med störningar från biltrafik kan minska födotillgången för fåglar och lokalens attraktivitet för främst rastande fåglar.

Nytt viltstängsel på sträckan mellan vägporten i Persön och gång- och cykelporten vid Holmarvägen utgör en barriär för viltet. Även mitträcket kan utgöra en viss barriär för viltet i området.

Förslag till åtgärder

För att kompensera för det ökade intrånget kommer vägar som utgår att rivas och ersättas med åkermark, i samråd med fastighetsägare. Även områden med sly föreslås ersättas med åkermark i samråd med fastighetsägarna.

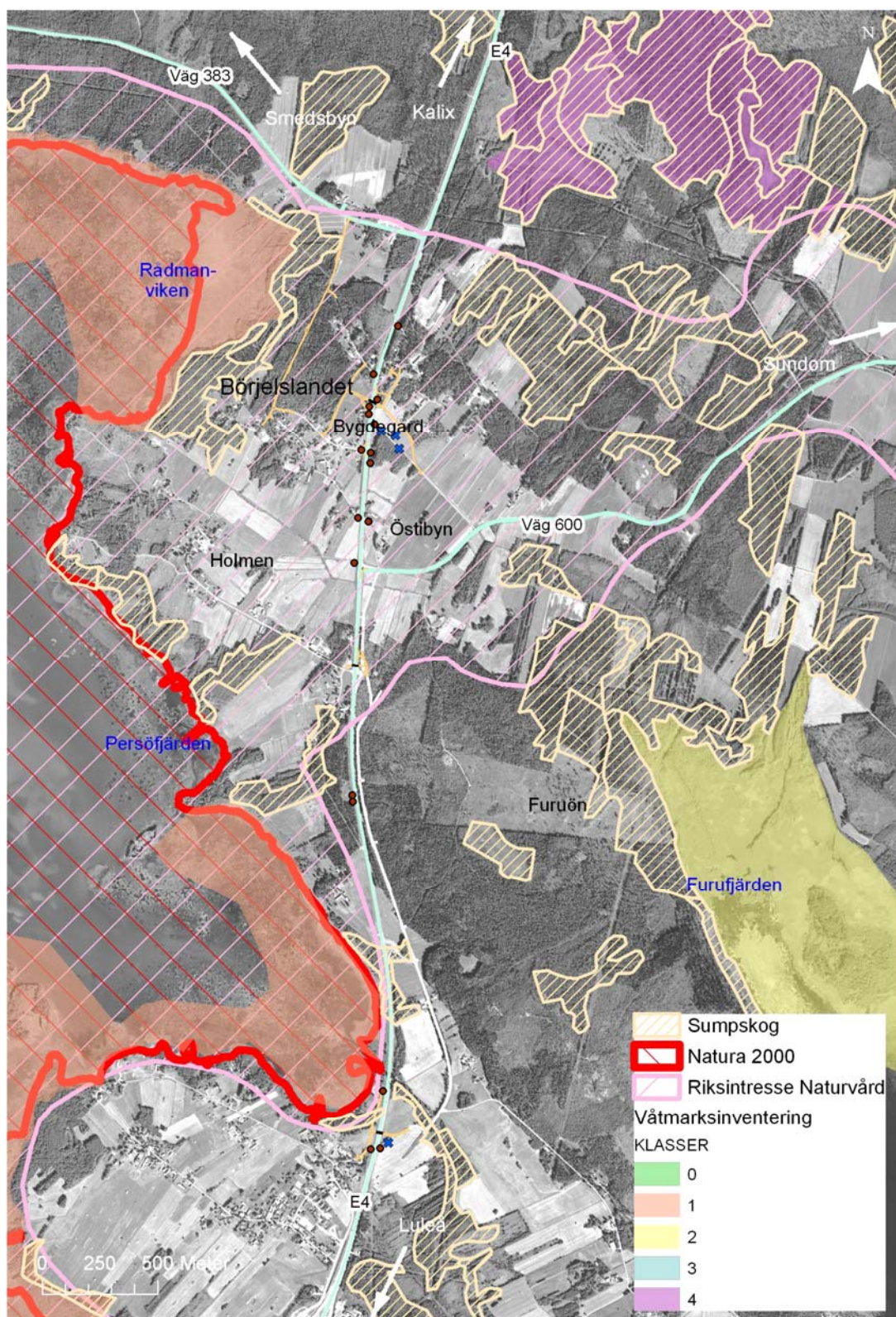


Bild 11 Naturmiljövärden

Kulturmiljö

Börjelslandet ingår i länets kulturmiljöprogram. Persöfjärden har även utpekats som klass 1 områden i bevarandeprogrammet för odlingslandskapets natur- och kulturmiljövärden.

Börjelslandet/Sundom är områden som pekas ut i kommunens översiktsplan och länsstyrelsens kulturmiljöprogram. De är medeltida kustbondebyar med till stora delar bevarad byastruktur och med vida odlingsmarker som delvis har kvar äldre drag. Bebyggelsen i byarna består av ny villabebyggelse blandad med äldre, bevarade Norrbottensgårdar. Byarna ger tydliga exempel på hur landvinningarna, tack vare strandförskjutningen har nyttjats maximalt för odling.

I området finns ett antal fornlämningsobjekt. Enstaka objekt ligger nära E4. Vid Börjelslandet finns en fäbodlämning, öster om befintlig korsning väg 383-E4 (Smedsbyn) ca 60 meter från väg E4 på samfällad mark. Området utgörs av en yta på ca 50x50 meter igenväxande ängsmark där slätter inte bedrivits i någon större omfattning. Terrängen utgörs av flack moränmark liggande något högre än omgivande skogsmark bestående av blandskog. Inom området finns det ett antal fäbodlämningar bland annat flera husgrunder, en brunn och en fäbovall samt en uringrop. Husgrunderna är f.d. sommarladugårdar som har tillhört bönderna i trakten. Hit vallade de sina djur på skogsbete under sommaren. När jordbruket effektiviserades så slutade bönderna ha sina djur inom området och rev därmed ladugårdsbyggnaderna. Kulturmiljöintressen redovisas i bild 12.

Miljökonsekvenser

Fäbodlämning kommer inte att beröras av de planerade åtgärderna. Eftersom vägens läge inte ändras och ingen breddning utförs bedöms objektet inte påverka de värden som finns i Börjelslandet. Ersättningsvägar och anslutningsvägar kommer att påverka de kulturhistoriskt intressanta områdena. Påverkan bedöms bli av mindre omfattning eftersom befintliga sidovägar nyttjas där så är möjligt och de nya vägarna anpassas till omgivande terräng och åkermark.

Delar av åkermarkerna kommer att klyvas av de planerade portarna med tillhörande vägar. Denna fragmentering av åkermarken kan medföra att delar av åkermarken blir svårare att bruka och riskerar att växa igen vilket kommer att påverka upplevelsen av odlingslandskapet negativt. Åtgärderna kommer inte att påverka det kulturhistoriskt intressanta områdets värde som helhet, eftersom stora delar av odlingslandskapet kulturmiljön lämnas oberörd.

Förslag till åtgärder

Under byggskedet bör samtliga kända fornlämnningar, i närhet av byggarbetsplatsen, tydliggöras genom att omges med väl synliga markeringar. Detta för att minimera risken att de skall förstöras av misstag. Vid eventuella ytterligare fynd av fornlämnningar under byggtiden skall arbetena på den aktuella fyndplatsen omedelbart stoppas och kontakt skall tas med Länsstyrelsens kulturmiljöfunktion för vidare beslut om arbetets fortskridande.

För att hindra igenväxning och för att de mindre delarna av åkermarken även i fortsättningen ska kunna brukas utförs nya nedfarter och anslutningar till åkermarken i samråd med markägaren.

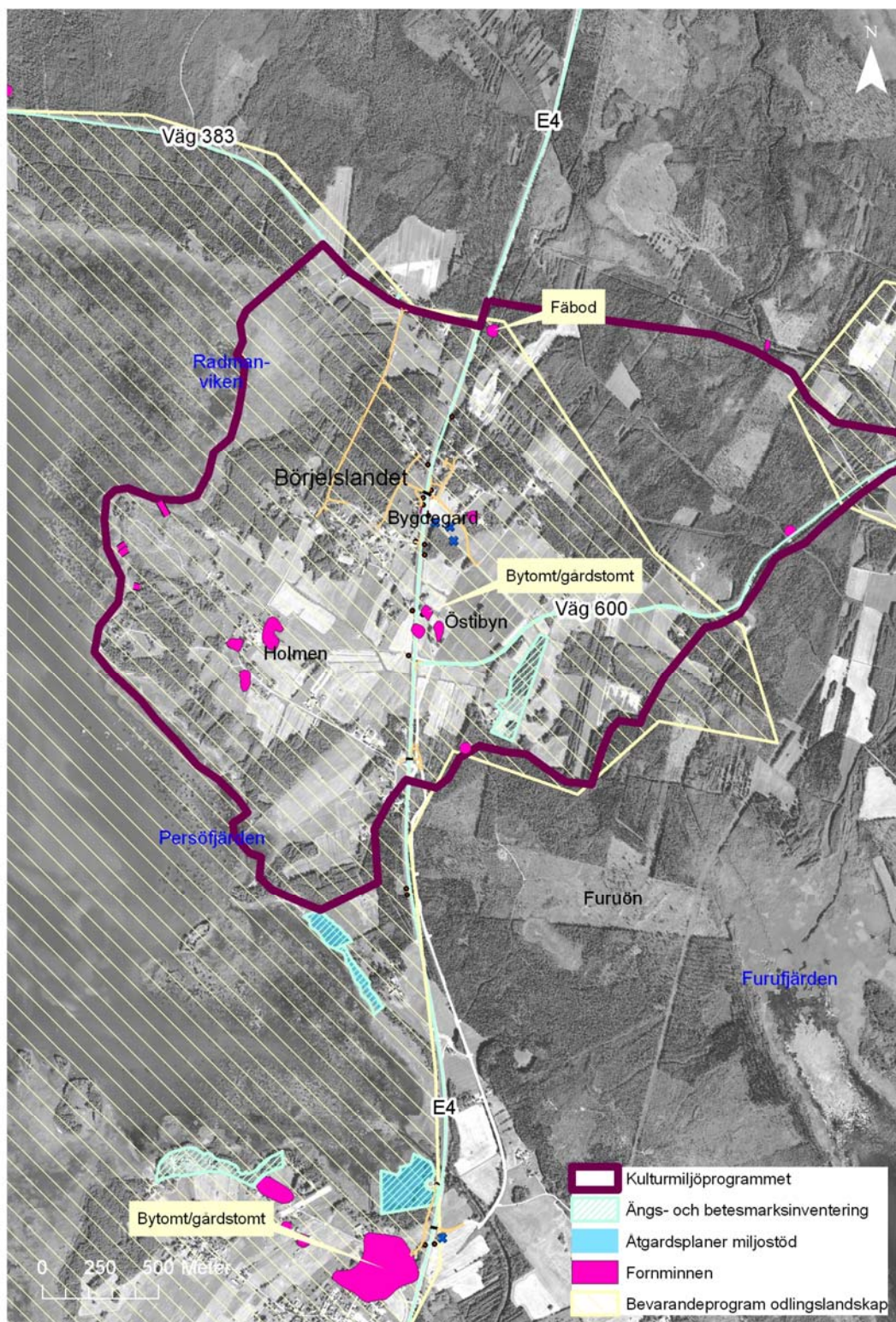


Bild 12 Kulturmiljöintressen.

Rekreation och friluftsliv

Kustområdet i Norrbotten är av riksintresse för det rörliga friluftslivet. E4 utgör västlig gräns för riksintresset. Skogsmarkerna längs med E4 nyttjas till strövområden, bärplockning, jakt mm. En skoterled korsar väg E4 på sträckan norr om Smedsbyvägen.

Miljökonsekvenser

Mitträcket och borttagande av anslutningar till väg E4 ger vägen en ökad barriäreffekt, som är negativ för rörelser tvärs över vägen och ger vissa svårigheter för det rörliga friluftslivet. Gång- och cykeltrafik kommer att tillåtas på väg E4. Vidare kan tillgängligheten till vägens omgivningar försämrats då antalet anslutningar reduceras. Vägportar i Börjelslandet, Holmarvägen och Persön ökar möjlighet till att korsa vägen på ett säkert sätt och minskar barriäreffekterna i de områdena. Konsekvenserna för friluftslivet bedöms som små.

Förslag till åtgärder

Inga åtgärder bedöms nödvändiga

5.3 HUSHÅLLNING MED NATURRESURSER

Jord- och skogsbruk

Enligt Miljöbalken 3 kapitel 4 § är jord- och skogsbruk näringar av nationell betydelse. Brukningsvärd jordbruksmark får endast tas i anspråk om det behövs för att tillgodose väsentliga samhällsintressen och detta behov inte kan tillgodoses på från allmän synpunkt tillfredsställande sätt genom att annan mark tas i anspråk. Enligt översiktsplanerna bör befintliga produktiva jordbruksmarker skyddas så långt som möjligt.

Persöfjärdens strandområde strax väster om E4 hålls öppna av betande får under sommartid.

Miljökonsekvenser

Anläggandet av ersättningsvägar längs E4 innebär att jordbruksmark tas i anspråk. Det innebär att ca 6200 m² brukbar odlingsmark försvinner. Även övrig mark bestående av skog/sly tas i anspråk. Ombyggnaden av befintlig väg kommer att medföra ett mycket begränsat intrång, större delen av utbyggnaden sker inom befintligt vägområde. Vägverket strävar efter att göra intrånget så litet som möjligt. Delar av åkermarkerna kommer att klyvas av de planerade portarna med tillhörande vägar. Denna fragmentering av åkermarken kan medföra att delar av åkermarken blir svårare att bruka och riskerar att växa igen.

Eftersom mark berörs av projektet blir konsekvenserna måttliga för både skogs- och jordbruket. Barriäreffekterna för jord- och skogsbruk ökar p.g.a. mitträcket, men åtkomst till alla markområden säkerställs bl. a. genom ersättningsvägnätet och portarna under väg E4. Konsekvensen blir oftast liten, men om körsträckan för enskilda jord/skogsbrukare blir för lång samt om intrånget på jordbrukslandskapet blir stort för den enskilde markägaren så bedöms konsekvenserna som måttliga.

Lösning av vägportars placering har valts efter möten med bygruppen i Börjelslandet. Portars placering ansågs bra i förhållande till var människor bor.

Även när gäller de enskilda vägar som ansluter mot vägporten har de förslagna vägdragningarna skett i nära samråd med byagruppen för att i möjligaste mån tillgodose de boendes önskemål.

Förslag till åtgärder

För att kompensera intrånget på aktiv jordbruksmark kommer vägar som utgår att rivas och ersätts med åkermark. Även områden med sly i anslutning till befintliga åkermarker föreslås att ersättas med åkermark i samråd med fastighetsägaren.

Vägartgärderna utformas så att intrånget på aktiv jordbruksmark minimeras och så att brukningsenheter inte blir svårbrukade.

Rennäring

Vägen går genom gränsbestämt betesområde för Gällivare sameby. Två kilometer söder om väg 600 (mot Sundom) korsas väg E4 av en renflyttled, se bild 6 Riksintressen.

Vägen utgör redan i dagsläget barriär för renskötseln.

Miljökonsekvenser

Inga ytterligare negativa konsekvenser på grund av mitträcke bedöms uppstå för rennäringen. Samråd har hållits med Gällivare skogssameby som inte har någon erinran mot förslaget.

Förslag till åtgärder

Samråd med samebyn skall hållas före byggstart för att minimera eventuella störningar för renskötseln.

Vattenresurser

Inga vattentäkter finns i anslutning till vägen.

Miljökonsekvenser

Vägen bedöms inte medföra konsekvenser för vattenresurser.

Förslag till åtgärder

Inventering av eventuella enskilda brunnar som kan komma att påverkas görs i bygghandlingsskedet. Åtgärder för att förebygga skador på vattentillgång eller vattenkvalitet i eventuellt förekommande brunnar kommer att vidtas.

Masshantering och upplag

Projektet kommer att kräva vägbyggnadsmaterial i form av material för överbyggnad, bärlager, förstärkningslager och skyddslager av bitumenbundet material (asfalt). Inga större mängder massor kommer att hanteras i projektet. Inga sulfidjordar bedöms komma att hanteras.

Tillfälliga upplag kommer att lokaliseras i anslutning till arbetsområdet. Omfattning och lokalisering görs i bygghandlingsskedet. Projektet kommer att generera ett överskott av massor. I övrigt görs även en vegetationsavtäckning där otjänliga massor går till upplag och användbara massor används till slänter mm inom vägprojektet.

Miljökonsekvenser

Då denna typ av ombyggnad av befintlig väg inte innebär någon större masshantering, är bedömningen att inga betydande effekter eller konsekvenser kommer att uppstå.

Förslag till åtgärder

Alla massor som uppfyller kraven på material i olika delar av anläggningen återanvänds inom projektet. Användbara schaktmassor används inom projektet som fyllnadsmaterial. Överbyggnadsmaterial kommer första hand att tas i från öppna täkter.

Detaljerad massberäkning utförs i bygghandlingsskedet. Materialanvändningen styrs i möjligaste mån till att bestå av annat material än naturgrus.

Entreprenören ansvarar att söka tillstånd till erforderliga upplag av massor under byggtiden. Tillfälliga upplag ska inte lokaliseras vid känsliga mark- och vattenområden.

Om förorenade massor upptäcks under byggskedet ska tillstånd sökas hos Länsstyrelsen för uppläggning. Med utgångspunkt från Miljöbalkens allmänna hänsynsregler kommer alternativa vägbyggnadsmaterial inte att användas i närheten av känsliga mark- och vattenområden utan samråd med Länsstyrelsen. För övriga delar av vägsträckan kan användning av alternativa vägbyggnadsmaterial bli aktuellt efter anmälan till kommunen.

5.4 HÄLSA OCH SÄKERHET

Boendemiljö

Barriäreffekter

Biltrafikens inverkan på trygghet, trivsel och framkomlighet för gång- och cykeltrafikanterna och därav följande effekterna på förflyttningsvanor och kontaktmönster, kallas barriäreffekt. Väg E4 innebär redan idag en barriär för de boende i området.

Buller

Med buller avses oönskat ljud. Upplevelsen av buller varierar starkt från person till person. Buller från vägtrafiken kan påverka människor negativt i form av t.ex. sömnstörningar och försämrad förmåga att uppfatta andra ljud. Upplevelsen av buller är subjektiv och varierar därför från person till person och från tillfälle till tillfälle. Buller från fordonstrafik beskrivs på två sätt:

- *ekvivalent ljudnivå* som är ett vägt medelvärde för hela dygnet
- *maximal ljudnivå* som är den högsta förekommande ljudnivån när ett fordon passerar. Den maximala ljudnivån bestäms oftast av enstaka särskilt bullrande fordon, exempelvis lastbilar

Riksdagen har angett riktvärden för trafikbuller som normalt inte bör överskridas vid *nybyggnation av bostadsbebyggelse eller vid nybyggnation eller väsentlig ombyggnad av trafikinfrastruktur*. Ett riktvärde är ett värde som om det

överskrids medför en skyldighet för verksamhetsutövaren att vidta åtgärder för att värdet ska hållas.

Den långsiktiga målsättningen för *befintlig miljö* är den samma som vid nybyggnad och väsentlig ombyggnad. Inriktningen har dock varit att minska bullernivåerna i befintliga bostadsmiljöer med buller överstigande 65 dB(A) ekvivalent nivå.

Åtgärderna bör då i första hand leda till begränsningar av inomhusnivåer som överstiger 30 dB(A) ekvivalentnivå och 45 dB(A) maximalnivå. En normal fasad beräknas isolera 25-30 dB(A) av bullret. Allmänt gäller för samtliga riktvärden att hänsyn ska tas till vad som är tekniskt möjligt och ekonomiskt rimligt. I de fall utomhusnivåerna inte kan reduceras till nivåer enligt riktvärden bör inriktningen vara att inomhusvärdena inte överskrids. En normal fasad beräknas isolera 25-30 dB(A) av bullret.

Riktvärdena vid nybyggnation av bostadsbebyggelse eller vid nybyggnation eller väsentlig ombyggnad av trafikinfrastruktur redovisas i tabell 1.

Tabell 1: Bullerriktvärden för bostadsbebyggelse .

		Bostadsbebyggelse*
Inomhus	Ekvivalentnivå, dB(A)	30
	Maximalnivå, dB(A)	45**
Utomhus	Ekvivalentnivå, dB(A)	55***
	Maximalnivå, dB(A)	70****

* Permanent- och fritidshus

** Nattetid, får överskridas högst 5 ggr per natt

*** Vid fasad

**** Vid uteplats i anslutning till bostad

Vibrationer

Trafiken kan förutom ljud även alstra andra typer av vågrörelser, t ex vibrationer i mark. Vibrationer kan ge insomningsproblem och koncentrationssvårigheter och även orsaka skador på byggnader. Risken för vibrationer beror främst på markförhållanden, men även vägbanans beskaffenhet, avståndet till vägen och byggnadens konstruktion påverkar.

Störande vibrationer från vägtrafik orsakas främst av tung trafik. Risken för vibrationer beror främst på markförhållanden, men även vägbanans beskaffenhet, avståndet till vägen och byggnadens konstruktion påverkar. Vibrationer sprider sig olika långt genom marken beroende på jordart och fordonshastighet. Störst risk för störande vibrationer föreligger då både väg och byggnad är uppförda på lerjordar, medan risken för påverkan är betydligt mindre på sand och moränjordar.

I tabell 2 redovisas riskavstånd för vibrationer vid olika jordar och hastigheter. Avstånden är tilltagna med god marginal.

Tabell 2: Riskavstånd för störande vibrationer (uppskattade avstånd).

Jordart	Fordonshastighet		
	70 km/h	90 km/h	110 km/h
Lös lera	< 100 m	< 110 m	< 130 m
Sand	< 10 m	< 10 m	< 12 m
Morän	< 5 m	< 6 m	< 8 m

Luftföroreningar

Med luftföroreningar avses ämnen och föreningar som är skadliga för hälsa, klimat, natur- och kulturmiljö. Biltrafiken är en stor föroreningskälla avseende utsläpp av koloxid (CO), kväveoxider (NOX), kolväten (HC) och koldioxid (CO₂). Trafiken genererar också föroreningar som svaveldioxid (SO₂) och partiklar från däck och vägbanor m.m. Utsläppen varierar med olika typer av fordon (lastbil, personbil m m), bensen- eller dieseldrivna, körhastighet, vägprofil mm.

Riksdagen har antagit en förordning om miljö kvalitetsnormer för utomhusluft. I dagsläget finns miljö kvalitetsnormer för svaveldioxid, kvävedioxid, bly, kväveoxid, partiklar (PM 10), kolmonoxid, bensen samt ozon. Dessa normer är juridiskt bindande. Enligt plan- och bygglagen och miljöbalken skall kommuner se till att miljö kvalitetsnormerna uppfylls vid planering och planläggning.

Luleå kommun har inga uppgifter om skadliga luftföroreningshalter orsakade av trafiken eller kända miljöskador till följd av luftföroreningar längs aktuell vägsträcka.

Miljökonsekvenser

Mitträcke och borttagande av anslutningar medför en större barriäreffekt. Även barriäreffekterna för jord- och skogsbruk ökar. Samtidigt som anslutningarna till E4 ses över och förbättras kommer ett fåtal boende utmed sträckan att få längre färdväg.

Denna barriär kommer att minska i och med att en vägportar anläggs och med de ersättningsvägar som planeras. Efter möten med bygruppen i Börjelslandet har vägportars och hållplatsers placering valts i förhållande till var människor bor. Mindre intrång på fastigheter sker främst orsakat av ersättningsvägar.

Vägportar kommer att öka säkerheten och tillgängligheten för de oskyddade trafikanterna mellan de olika sidorna av väg E4.

Ljudnivåerna vid två av bostadshusen längs vägsträckan ligger över riktvärdet, 65 dB(A) ekvivalentnivå vid fasad, som gäller vid befintliga förhållanden. Att bygga om väg E4 till mötesfri landsväg med mitträcke medför inte en väsentlig ombyggnad av trafikinfrastruktur. Väg E4 genom Börjelslandet går i samma sträckning som före åtgärd. Även hastigheten kommer att vara densamma, 90 km/h. Ljudnivåerna vid bostäder är lika före och efter ombyggnad av väg.

I tabell 3 och 4 nedan redovisas ljudnivåerna före och efter bullerskyddsåtgärd för de fastigheter som har ljudnivåer över och runt 65 dB(A) ekvivalentnivå.

Tabell 3: Ekvivalent ljudnivå vid bostadshus nämast väg E4

Fastighet	Avstånd till fasad från vägmitt (m)	Ekvivalent ljudnivå före bullerskyddsåtgärd dB(A)	Ekvivalent ljudnivå efter bullerskyddsåtgärd dB(A)
Börjelslandet 6:10	17	68	55
Börjelslandet 5:16	35	62	55
Börjelslandet 5:10	32	64	55
Börjelslandet 2:11	31	65	55

Tabell 4: Maximal ljudnivå vid bostadshus närmast väg E4

Fastighet	Avstånd till fasad från befintlig vägmitt (m)	Maximal ljudnivå före skyddsåtgärd dB(A)	Maximal ljudnivå efter bullerskyddsåtgärd dB(A)
Börjelslandet 6:10	17	82	67
Börjelslandet 5:16	35	74	64
Börjelslandet 5:10	32	75	64
Börjelslandet 2:11	31	76	67

Marken i de områden där bebyggelse finns lokaliserad består av morän varför vägåtgärderna inte bedöms påverka vibrationsförhållanden i området. Idag finns inga kända problem med störande eller skadliga vibrationer för människor och byggnader till följd av trafiken längs vägen.

Förslag till åtgärder

För att minska barriäreffekten av mitträcket har placeringen av portar valts i förhållande till var människor bor. Vidare har läget på busshållplatserna anpassats till de boendes önskemål. Åtkomst till alla markområden säkerställs genom ersättningsvägnätet.

För att ljudnivån vid bostäder inte ska överstiga 65 dB(A) ekvivalent nivå kommer bullerskyddsåtgärder vidtas för de fyra bostadshusen som ligger närmast vägen, fastigheterna Börjelslandet 6:10, 5:16, 5:10 och 2:11. Bullerskyddsåtgärder i form av bullerskärm föreslås för fastigheterna 5:10 och 6:10. För fastigheterna 2:11 och 5:16 föreslås fönsteråtgärder. Skärmen finns redovisad med röda sträck i bild 13. Längd och höjd av skärm redovisas i tabell 5.

Tabell 4: Längd och höjd av skärm

Fastighet	Längd skärm (m)	Höjd skärm (m)
Börjelslandet 6:10	75	2,8
Börjelslandet 5:10	75	2,7

5.5 FARLIGT GODS

Idag transporteras farligt gods och kemikalier till industrin i området på väg E4. Godset består främst av brandfarliga vätskor, petroleumprodukter, oxiderade ämnen, gaser, frätande ämnen, explosiva ämnen och föremål samt självantändande ämnen. Olyckor med farligt gods kan medföra kemikalieutsläpp, explosion eller brand.

Miljökonsekvenser

De trafiksäkerhetshöjande åtgärderna på vägen medför att sannolikheten för en olycka minskar och därmed även risken för olycka med farligt gods. Om ett större utsläpp av giftiga kemikalier sker kan konsekvenserna för omgivande människor och miljö bli mycket allvarliga. Utsläpp av skadliga ämnen i samband med olyckor kan påverka luft, mark, yt- och grundvatten. Särskilt påverkan på vatten bedöms kunna medföra allvarliga och långvariga konsekvenser. Utsläpp av kemikalier i gasform kan i första hand skada eller påverka människor. Därmed är tätbebyggda områden mer känsliga än ett glesbebyggt område. Även brand eller explosion kan vid en eventuell olycka medföra risk för omgivande människors hälsa. Vidare kan egendom påverkas exempelvis i form av förgiftad jordbruksmark eller vatten. Enskilda dricksvattenbrunnar kan förstöras om giftiga kemikalier tränger ned i brunnsvattnet.

Förslag till åtgärder

Utrymmet för de gamla busshållplatserna kan behållas som uppställningsplatser för skadade fordon. Inga andra åtgärder bedöms nödvändiga.

5.6 NATUROLYCKOR

Ras kan inträffa i berg och friktionsjordar medan skred inträffar i finkorniga jordar. Ras och skred kan ske vid djupare skärningar och sluttningar mot vattendrag. Ras och skred kan utlösas av häftiga regn, högt grundvatten, kraftiga vibrationer m m. Inga större schaktningsarbeten kommer att genomföras i projektet. Inte heller några vattendrag kommer att beröras.

Miljökonsekvenser

De mindre schaktningsarbetena som utförs i projektet kommer att göras i fasta jordar där ingen risk för ras eller skred föreligger.

Förslag till åtgärder

Inga åtgärder bedöms nödvändiga.

5.7 MILJÖKONSEKVENSER UNDER BYGGTIDEN

De konsekvensbeskrivningar som görs i miljökonsekvensbeskrivningen utgår från en situation när projektet är färdigställt. Även om konsekvenserna i något avseende bedömts som små kan byggtiden innebära påfrestningar och störningar för miljön.

En vägutbyggnad medför arbeten med tunga maskiner och ett behov av att transportera material till vägprojektet. Under byggtiden kommer vägarbetena att orsaka störningar av varierande slag som damning, buller och byggtrafik med maskiner på vägen. Även framkomligheten på väg E4 försämras under byggtiden. Mark kommer att tas i anspråk för provisoriska vägar, tillfälliga upplag,

uppställningsplatser för bodar och maskiner m.m. Vägen kommer att vara öppen för trafik under hela byggskedet men försämrad framkomlighet kan råda periodvis.

Vägverket ställer krav på att entreprenörerna följer de regler för kvalitetssäkring, miljöhänsyn och trafiksäkerhet för entreprenader som finns (VV Publ. 2004:104, 2001:105 och 2006:105). Byggskedets miljöhänsyn regleras i en separat miljöplan som tas fram i bygghandlingsskedet.

I byggskedet ska bl.a. följande åtgärder redovisas:

- Ytor som skadas efterbehandlas efter arbetenas färdigställande till utseende så nära ursprunglig karaktär som möjligt. Där så är möjligt tas markskiktet av innan arbetena påbörjas och lagras för att kunna återanvändas vid efterbehandlingen.
- Innan arbetena påbörjas görs i samråd med länsstyrelsens kulturmiljöenhet en utmärkning av forn- och kulturlämningar som är lokaliserade närmast vägen. Förslag till åtgärder utarbetas i den utsträckning som bedöms nödvändig. Fornlämningar som riskeras att skadas under byggtiden ska skyddas från skada genom t.ex. inhägnad eller märkning. Aktuella inhägningsområden markeras i Bygghandling. Vid eventuella fynd av fornlämningar under byggtiden ska arbetena på den aktuella fyndplatsen omedelbart stoppas och kontakt tas med länsstyrelsens kulturmiljöenhet för vidare beslut om arbetets fortskridande.
- Bullrande arbeten nära bostäder koncentreras så långt möjligt till dagtid. Om de måste utföras annan tid på dygnet underrättas boende i god tid. De riktvärden för ljudnivåer från byggarbetsplatser som föreslås av Naturvårdsverket och Socialstyrelsen får inte överskridas annat än undantagsvis.
- Förvaring och hantering av petroleumprodukter och andra kemiska produkter ska inte ske i närheten av vattendrag eller inom skyddsområde för vattentäkt eller i närhet till enskild brunn.
- Fördjupade geohydrologiska undersökningar och miljöbedömningar föreslås att genomföras innan byggskedet om hyttsten avses användas som vägbyggnadsmaterial.
- Lokalisering av tillfälliga upplag för överskottsmassor och vägbyggnadsmaterial ska göras med hänsyn till rådande mark- och vattenförhållande. Tillfälliga upplag hanteras inom arbetsområdet.
- Hantering av avfall ska ske på sådant sätt att inte nedskräpning och förorening uppstår. Luleå kommuns regler för renhållning och återvinning ska följas.

6 Måluppfyllelse

6.1 TRANSPORTPOLITISKA MÅL

Föreslagna åtgärder bedöms bidra till att de transportpolitiska målen uppfylls:

- Separering med mitträcke utformas för god tillgänglighet och hög kvalitet för trafikanterna längs E4.
- Planskilda passager är gynnsamt för tillgängligheten för de oskyddade trafikanterna.
- Mitträckes separering, planskilda passager samt åtgärder i korsningar medför till ökat trafiksäkerhet.
- Utformningen av ersättningsvägar har gjorts med hänsyn till boendemiljöer, kulturmiljöer och landskapsbild. Intrång på tomtmark, fornlämningsmiljöer och känsligt landskap har undvikits så långt som möjligt.
- Satsningar på E4 i avsikt att förbättra trafiksäkerheten förstärker vägens värde som viktig näringslivsväg och viktig väg för turismen. Åtgärder som gynnar näringsliv och arbetspendlare ger positiva effekter för regionen och innebär bättre förutsättningar för de som nyttjar vägen.
- Åtgärder som förbättrar framkomligheten och trafiksäkerheten stärker vägens betydelse i regionen.
- Åtgärder som förbättrar möjligheterna att gå och cykla är generellt mer gynnsamt för kvinnor och barn som i större utsträckning än män går och cyklar.

6.2 NATIONELLA OCH REGIONALA MILJÖMÅL

Föreslagna åtgärder bedöms bidra till att de nationella och regionala miljömålen uppfylls:

- Inga vattendrag eller våtmarksområden berörs direkt av vägåtgärder eller ersättningsvägar
- I utformningen av ersättningsvägar har hänsyn tagits till och anpassats efter befintlig boende- och kulturmiljö.
- Bullerskyddsåtgärder och trafiksäkerhetshöjande åtgärder för de oskyddade trafikanter bidrar till god bebyggd miljö

7 Sammanfattning av föreslagna åtgärder för att minimera miljöpåverkan

Nedan sammanfattas åtgärder som föreslås för att minska miljöpåverkan. Endast de intresseområden för vilka åtgärder föreslås redovisas nedan. För mer utförlig beskrivning se respektive avsnitt ovan.

Landskapsbild

- De nya ersättningsvägarna och vägportarna anpassas till omgivande terräng och åkermark.
- Vegetation bör användas för att mildra det konstgjorda uttryck som vägens skärningar och slänter har.
- Nya nedfarter och anslutningar till åkermarken utförs för fortsatt möjlighet till brukning av marken

Naturmiljö

- Intrång i naturmark och åkermark minimeras.
- För att kompensera för det ökade intrånget kommer vägar som utgår att rivas och ersättas med åkermark, i samråd med fastighetsägare.

Kulturmiljö

- Intrång i kulturmiljöer minimeras.
- Kända fornlämningar, i närhet av byggarbetsplatsen, tydliggörs genom att omges med väl synliga markeringar.

Jordbruksmark

- Intrång i jordbruksmark minimeras.
- För att kompensera intrånget kommer vägar som utgår att rivas och ersätts med åkermark, i samråd med fastighetsägare.
- Nya nedfarter och anslutningar till åkermarken utförs för fortsatt möjlighet till brukning av marken

Masshantering och upplag

- Användbara schaktmassor används inom projektet som fyllnadsmaterial.
- Tillfälliga upplag ska inte lokaliseras vid känsliga mark- och vattenområden.
- Om massor som innehåller föroreningar upptäcks under byggskedet ska tillstånd sökas hos Länsstyrelsen för uppläggnings av dessa.

Boendemiljö

- För att ljudnivån vid bostäder inte ska överstiga 65 dB(A) ekvivalent nivå kommer bullerskyddsåtgärder vidtas för de fyra bostadshusen som ligger närmast vägen

Byggtiden

- Ytor som skadas efterbehandlas efter arbetenas färdigställande till utseende så nära ursprunglig karaktär som möjligt.
- Innan arbetena påbörjas görs i samråd med länsstyrelsens kulturmiljöenhet en utmärkning av forn- och kulturlämningar som är lokaliserade närmast vägen.
- Bullrande arbeten nära bostäder koncentreras så långt möjligt till dagtid.
- Förvaring och hantering av petroleumprodukter och andra kemiska produkter ska inte ske i närheten av vattendrag eller inom skyddsområde för vattentäkt eller i närhet till enskild brunn.

- Beträffande tillfälliga upplag, se *Masshantering och upplag* ovan.
- Hantering av avfall ska ske på sådant sätt att inte nedskräpning och förorening uppstår. Luleå kommuns regler för renhållning och återvinning ska följas.

8 Miljöuppföljning

Följande miljöuppföljning bör göras:

- Påverkan från tillfälliga upplag dokumenteras.
- Återställning av markområde som nyttjats tillfälligt under byggtiden följs upp.

9 Samråd och information

Efter att tidigt samråd enligt miljöbalken har hållits i förstudieskedet har länsstyrelsen beslutat (2002-04-25) att projektet väg E4 Persön-S.Råneå, delen genom Börjelslandet kan antas medföra betydande miljöpåverkan, bilaga 1.

Samrådet dokumenterades i en samrådsredogörelse där fakta och synpunkter som kommit fram redovisas. Synpunkter från samråden redovisas i bilaga 2.

En Miljökonsekvensbeskrivning för projektet godkändes 2006-03-28. Flertal möten med byagruppen i Börjelslandet har genomförts senare med syfte att komma fram till en gemensam lösning som ger bra funktion för de boende i byn.

10 Källor

Luleå kommun.1990. *Översiktsplan*

Luleå Kommun. 2000. *Naturvårdsplan*

Länsstyrelsen i Norrbottens län, digitalt underlagsmaterial, www.gis.lst.se

Länsstyrelsen i Norrbottens län. *Bevarandevärt odlingslandskap*

Länstrafiken i Norrbottens län, www.ltnbd.se.

Miljöbalken

Vägverket. 2001. *Bullerskyddsåtgärder – Allmänna Råd för Vägverket*, Publ 2001:88.

Vägverket. 2002. *Handbok – Miljökonsekvensbeskrivning inom vägsektorn*. Publ. 2002:40

Vägverket Region Norr. *Olycksstatistik*

Vägverket Region Norr. 2002. Förstudie. Väg E4, S Gäddvik – S Råneå.



LÄNSSTYRELSEN I
NORRBOTTENS LÄN

BESLUT

1 (2)

2002-04-25

121-3128-02

Vägverket Region Norr Box 809 971 25 LULEÅ	
↓ sp	BD-18025-E4
Tm PP20 2001: 1500	

**Beslut om "Betydande miljöpåverkan" enligt 6 kap 4§ Miljöbalken
avseende väg E4 S. Gäddvik- S. Råneå i Luleå kommun (BD-18025-E4)**

Beslut

Länsstyrelsen beslutar, enligt 6 kap 4§, att rubricerat objekt kan antas medföra betydande miljöpåverkan.

Beslutet innebär att Vägverket enligt 6 kap 5§ miljöbalken skall genomföra en miljökonsekvensbedömning av projektet. I denna miljökonsekvensbedömning skall utökat samråd ske med avseende på verksamhetens lokalisering, omfattning, utformning och miljöpåverkan samt innehåll och utformning av miljökonsekvensbeskrivningen.

Redogörelse för ärendet

Vägverket har begärt att länsstyrelsen skall ta ett beslut om betydande miljöpåverkan avseende väg E4 mellan S. Gäddvik och S. Råneå i Luleå kommun.

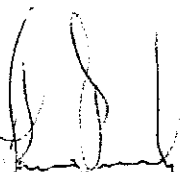
Motivering

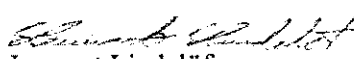
Länsstyrelsen grundar sitt beslut på de kriterier vilka anges i Förordningen om Miljökonsekvensbeskrivningar (1998:905), bilaga 2.

I första hand är det kriteriet projektets karaktäristiska egenskaper, i form av projektets omfattning samt utnyttjande av mark, vatten och andra resurser som ligger till grund för beslutet.

Projektets lokalisering med påverkan på områden som är skyddade enligt 7 kap. miljöbalken, biologiskt intressanta områden samt natur- och kulturvärden i odlingslandskapet utgör också grund för beslutet.

Beslutet kan inte överklagas.


Hans Överby


Lennart Lindelöf

Samrådsredogörelse

***Utökat samråd för väg E4 Persön- S.Råneå delen genom
Börjelslandet***

SAMRÅDSREDOGÖRELSE – UTÖKAT SAMRÅD

Länsstyrelsen i Norrbottens län beslutade 2002-04-25 att projektet, Väg E4, Persön – S Råneå, Delen genom Börjelslandet kan antas medföra betydande miljöpåverkan. För projekt som antas få en betydande miljöpåverkan skall innan miljökonsekvensbeskrivning upprättas, ett förfarande med utökat samråd med miljökonsekvensbedömning genomföras (MB 6 kap 5 §).

Hur samrådet genomförts

Vägverket har upprättat en Samrådshandling för utökad samråd för miljökonsekvensbedömning för väg E4, Persön – S Råneå, Delen genom Börjelslandet. Handlingen har översänts till statliga, regionala och lokala myndigheter och intressenter för deras synpunkter enligt 6 kap 5 § Miljöbalken. Vägverkets skrivelse till myndigheterna finns bifogat i sin helhet på sidorna 7-8.

Samrådshandlingen för det utökade samrådet har sänts till följande myndigheter och intressenter:

Banverket

Boverket, Karlskrona

Fiskeriverket, Göteborg

Fortifikationsverket, Eskilstuna

Försvarsmakten, Stockholm

Naturvårdsverket, Stockholm

Riksantikvarieämbetet, Stockholm

Skogsvårdsstyrelsen, Jönköping

Statens geotekniska institut, Linköping

Statens jordbruksverk, Jönköping

Statens räddningsverk, Karlstad

Statens geologiska undersökning, Uppsala

Gällivare Skogssameby

Luleå kommun

Luleå naturskyddsförening

Länsstyrelsen i Norrbotten

Norrbottens ornitologiska förening

Informationsmöte/Utökat samråd

Med anledning av länsstyrelsens beslut har Vägverket Region Norr även inbjudit till informationsmöte om utökat samråd för allmänheten och de organisationer som kan antas bli berörda av vägprojektet, 2004-12-16 i Bygdegården i Börjelslandet.

Utöver av Vägverket upprättad förstudie – beslutshandling har även ett särskilt underlag, *Samrådshandling för det utökade samrådet*, funnits tillgänglig hos Vägverket Region Norr i Luleå.

Framförda yttranden och synpunkter

Banverket

Banverket har tagit del av Samrådshandling som upprättats i oktober 2004 och har inget att erinra. Banverket kan inte heller bidra med mer underlag eller synpunkter. Yttrandet daterat 2004-11-30 finns bifogat i sin helhet på sidorna 8.

Boverket

De synpunkter som Boverket lämnar i ärendet i sitt yttrande daterat 2004-11-10 grundar sig på verkets allmänna uppsiktsansvar över plan- och byggnadsväsendet och över hushållningen med mark och vattenområden. Det är enligt Boverket de sektorsansvariga myndigheterna som bäst kan bedöma om utredningen och redovisningen av deras intressen är tillfyllest. Boverket vill särskilt betona att den slutgiltiga bedömningen måste ske från ett brett helhetsperspektiv där inte minst kommunala planmässiga avvägningar måste ges utrymme.

Boverket har arbetat fram en promemoria som innehåller allmänna aspekter som måste beaktas vidd tillåtlighetsprövning enligt 17 kap miljöbalken och som gäller även för annan prövning där bestämmelserna i 3 och 4 kap miljöbalken om hushållning med mark och vattenområden skall tillämpas. Tillexempel vid prövning av ärenden enligt väglagen. Boverket vill understryka att det är viktigt att synpunkterna i promemorian beaktas i det fortsatta arbetet. Promemorian på fem sidor finns bifogad i yttrandet. Boverkets yttrande med promemorian finns bifogad här i sin helhet på sidorna 10-16.

Fiskeriverket

Fiskeriverket anser i sitt yttrande daterat 2004-11-09 att miljökonsekvensbeskrivningen bör kompletteras med detaljerad information över hur det planerade projektet kommer att påverka de vattendrag som berörs. Fiskeriverket vill även att sökanden beskriver vattendragen fauna ingående för att verket ska kunna bedöma påverkan av verksamheten. Yttrandet finns bifogat i sin helhet på sidan 17.

Riksantikvarieämbetet

Enligt yttrandet daterat 2004-11-02 så deltar inte Riksantikvarieämbetet i det utökade samrådet. Yttrandet finns bifogat i sin helhet på sidan 18

Skogsvårdsstyrelsen

Enligt Skogsvårdsstyrelsens upptar transporter av olika slag en stor del av verksamheten inom skogsnäringen. Näringen är beroende av att det allmänna vägnätet är tillgängligt för dessa transporter. Vidare anser verket att ombyggnad av väg E4 till 2+1 med mitträcke komplicerar transporterna från skogsbilvägar som ansluter till E4. Enligt skogsvårdsstyrelsen är Vägverkets sätt att bygga parallellvägar och avfarter så kallade "bandyklubbor" en stark förenkling av transportproblemet med risk för olyckstillbud. Det är dessutom, enligt skogsvårdsstyrelsen ett miljöproblem för skogsbruket eftersom det ger en ensidig båtnad och därmed en ökad miljöbelastning. Skogsvårdsstyrelsen anser att

skogsvårdsorganisationerna bör medverka vid planering och byggande av ersättningsvägar. Skogsvårdsstyrelsens yttrande daterat 2004-11-08 finns i sin helhet på sida 19.

Statens geotekniska institut, SGI

SGI:s yttrande daterat 2004-11-29 avser endast de delar som berör SGI:s kompetensområde.

Enligt yttrandet har institutet från geoteknisk och miljöteknisk synpunkt inga erinringar beträffande redovisat underlagsmaterial i samrådshandlingen och förstudien. I det fortsatta arbetet bör grundvattenförhållanden vid planerade portar särskilt beaktas. Yttrandet finns i sin helhet på sidorna 20-21.

Räddningsverket

Räddningsverket önskar en samlad säkerhets- och riskbedömning av eventuella olyckor. För att tillgodose behovet av fördjupning i området bör frågeställningar som behandlar farligt gods och naturolyckor rubriceras och behandlas i det kommande MKB. För att skapa goda möjligheter till framkomlighet samt förutsättningar för en effektiv insats förutsätter Räddningsverket att samråd förs med kommunal räddningstjänst vid fortsatt planering. Räddningsverkets yttrande daterat 2004-11-03 finns i sin helhet på sidorna 22-23.

Statens geologiska undersökning, SGU

SGU konstaterar att det inom utredningsområdet inte finns någon isälvsavlagring i närheten av vägE4 och inte några viktiga grundvattentillgångar att ta speciell hänsyn till i det fortsatta utredningsarbetet. Vidare anser SGU i sitt yttrande att Vägverket har i huvudsak en riktig uppfattning om de geologiska förhållandena, men kommenterar felaktigheter i Samrådsdokumentet. SGU:s yttrande daterat 2004-11-26 finns i sin helhet på sida 24.

Länsstyrelsen i Norrbotten

Enligt Länsstyrelsens yttrande daterat 2005-01-17 bör följande beaktas i det fortsatta arbetet:

- Vägens betydelse för en sammanhållen region med gemensam arbetsmarknad, högre utbildning mm
- Alternativa lägen och utformning på parallellvägar bör studeras och redovisas. Parallellvägarna effekt på kulturmiljön måste tydligt beskrivas och illustreras.
- Åtgärder som säkerställer de oskyddade trafikanternas transporter mellan Persö och Börjelslandet bör studeras och redovisas.

Yttrandet från Länsstyrelsen i Norrbottens län finns i sin helhet på sidorna 25-26.

Övriga yttranden

Inga yttranden har inkommit från Fortifikationsverket, Försvarsmakten, Naturvårdsverket, Statens jordbruksverk, Gällivare Skogssameby, Luleå kommun, Luleå naturskyddsförening och Norrbottens ornitologiska förening.

Inkomna synpunkter från allmänheten

Synpunkter har inkommit från Bertil Andersson till Vägverket Region Norr 2005-01-13. Synpunkterna finns bifogade i sin helhet på sida 27-28.

Synpunkter har inkommit från Ture Andersson till Vägverket Region Norr 2005-01-11. Synpunkterna finns bifogade i sin helhet på sida 29

Synpunkter har inkommit till Vägverket Region Norr från boende i anslutning till byagården. Synpunkterna finns bifogade i sin helhet på sida 30-32. I gruppen ingår Christer Holmgren och Elisabet Andersson, Daniel Nyström och Helena Niemi, Preben och Anita Jensen, Torbjörn Liljebo och Inger Hultberg, Hans och Harriet Nyman, Nils och Gunnel Jauhiainen, Eva Burman, Allan Holmgren och Anita Öhborg samt de boende i skolhuset.

Synpunkter har inkommit från Gunnar och Svea Burman till Vägverket Region Norr. Synpunkterna finns bifogade i sin helhet på sida 33.

Synpunkter har inkommit från Helena och Magnus Burman till Vägverket Region Norr 2005-01-10. Synpunkterna finns bifogade i sin helhet på sida 34

Synpunkter har inkommit från Ingrid Burman till Vägverket Region Norr 2005-01-11. Synpunkterna finns bifogade i sin helhet på sida 35.

Synpunkter har inkommit från Mats Burman till Vägverket Region Norr 2005-01-10. Synpunkterna finns bifogade i sin helhet på sida 36.

Synpunkter har inkommit från Sven-Erik Burman till Vägverket Region Norr 2005-01-11. Synpunkterna finns bifogade i sin helhet på sida 37.

Synpunkter har inkommit från Olov Eriksson till Vägverket Region Norr 2005-01-10. Synpunkterna finns bifogade i sin helhet på sida 38.

Synpunkter har inkommit från Håkan Hökfors till Vägverket Region Norr 2005-01-13. Synpunkterna finns bifogade i sin helhet på sida 39.

Synpunkter har inkommit från Kim Karsson till Vägverket Region Norr 2005-01-12. Synpunkterna finns bifogade i sin helhet på sida 40.

Synpunkter har inkommit från Frej Larsson till Vägverket Region Norr 2005-01-14. Synpunkterna finns bifogade i sin helhet på sida 41.

Synpunkter har inkommit från Nedlund till Vägverket Region Norr 2005-01-10. Synpunkterna finns bifogade i sin helhet på sida 42.

Synpunkter har inkommit från Roger Palo och Bo Rosengren till Vägverket Region Norr 2005-01-13. Synpunkterna finns bifogade i sin helhet på sidorna 43-45

Synpunkter har inkommit från Annemari Rantatalo och Mauritz Sannemalm till Vägverket Region Norr 2005-01-11. Synpunkterna finns bifogade i sin helhet på sida 46

Synpunkter har inkommit från Stefan Rovainen till Vägverket Region Norr 2005-01-14. Synpunkterna finns bifogade i sin helhet på sida 47-48.

Synpunkter har inkommit från Eva Marita Sandqvist till Vägverket Region Norr 2005-01-13. Synpunkterna finns bifogade i sin helhet på sidorna 49-50.

Synpunkter har inkommit från Sundoms byalag mfl till Vägverket Region Norr 2005-01-14. Synpunkterna finns bifogade i sin helhet på sidorna 51-53.

Synpunkter har inkommit från Holger Sundström till Vägverket Region Norr 2005-01-13. Synpunkterna finns bifogade i sin helhet på sidorna 54-55.

Synpunkter har inkommit från Catarina och Jan Tjäder till Vägverket Region Norr 2005-01-17. Synpunkterna finns bifogade i sin helhet på sidorna 56-57.

Synpunkter har inkommit från Familjen Willberg-Westerberg till Vägverket Region Norr 2005-01-17. Synpunkterna finns bifogade i sin helhet på sida 58-61.

Synpunkter har inkommit från Freddy och Sonja Wittenberg till Vägverket Region Norr 2005-01-10. Synpunkterna finns bifogade i sin helhet på sida 62.

Synpunkter har inkommit från Gunnel Zätterquist och Tommy Lindqvist till Vägverket Region Norr 2005-01-13. Synpunkterna finns bifogade i sin helhet på sida 63-64.

KOMMENTARER OCH STÄLLNINGSTAGANDE

Inkomna yttranden och synpunkter har beaktats och kommer att följa vägobjektet i det fortsatta arbetet.

Informationsmöte/Utökat samråd

Väg E4 delen genom Börjelslandet

Vägverket Region Norr har genomfört en förstudie för väg E4 Gäddvik-S.Råneå inom Luleå kommun.

Länsstyrelsen i Norrbottens län har beslutat att projektet kan antas medföra betydande miljöpåverkan enligt miljöbalken 6 kap. 4§.

Med anledning av länsstyrelsens beslut inbjuder Vägverket Region Norr till utökat samråd för allmänheten och de organisationer som kan antas bli berörda av vägprojektet, till informationsmöte.

Datum: Torsdag den 16 december 2004, kl 18:30

Plats: Bygdegården i Börjelslandet

Välkommen

Utöver av Vägverket upprättad förstudie – beslutshandling finns även ett särskilt underlag som stöd för det utökade samrådet, handlingen finns tillgänglig hos Vägverket Region Norr vardagar kl. 8-16:30, Sundsbacken 2-4 i Luleå.

Synpunkter och kompletteringar ska vara skriftliga och sändas Vägverket Region Norr, Box 809, 971 25 Luleå, eller med e-post till vagverket.lul@vv.se. senast den 17 januari 2005

Kontaktperson på Vägverket är Jesper Klefsjö, tel 0920-24 38 36.

Enligt sändlista

**Väg E4, Persön – S Råneå
Delen genom Börjelslandet****Inbjudan till utökat samråd med miljökonsekvensbedömning enligt
miljöbalken 6 kap. 5 §.**

Vägverket, Region Norr har upprättat en Samrådshandling för utökat samråd för miljökonsekvensbedömning på rubricerad vägsträcka och översänder handlingen till Er för synpunkter enligt 6 kap 5 § miljöbalken.

Länsstyrelsen i Norrbottens län beslutade 2002-04-25 att projektet kan antas medföra betydande miljöpåverkan. Enligt Väglagen 15 § skall en arbetsplan innehålla en miljökonsekvensbeskrivning. För projekt som antas få en betydande miljöpåverkan skall, innan miljökonsekvensbeskrivningen upprättas, ett förfarande med utökat samråd med miljökonsekvensbedömning genomföras (miljöbalken 6 kap. 5 §).

Ni inbjuds härmed att delta i detta samråd. Syftet med det utökade samrådet är bl.a. att få kunskap och synpunkter om vad som är viktigt att beakta i det fortsatta utredningsarbetet och då speciellt sådant som är av vikt för miljökonsekvensbeskrivningen.

Underlag till det utökade samrådet biläggs.

De som önskar yttra sig ska göra detta skriftligt. **Samrådsyttrandena skall vara Vägverket tillhanda senast 2004-12-01**

Kontaktperson under samrådstiden är Jesper Klefsjö, tel. 0920-24 38 36

Yttrandena skickas till Vägverket Region Norr, Box 809, 971 25 Luleå eller med e-post till vagverket.lul@vv.se. Märk yttrandena "Samråd E4, Väg E4, Persön – S Råneå, Delen genom Börjelslandet".

Med vänlig hälsning

Jesper Klefsjö
Projektledare**Bilaga 1: Samrådshandling för utökat samråd inkl förstudien****Sändlista för utökat samråd**

Beslut	Samråd (i samråd med)		Information (före beslut)		Handläggare	Expedierat
Datum, Beslutsfattarens funktion/org 20041025, VVub	Org-enhet	Org-enhet	Org-enhet	Org-enhet	Org-enhet VVub	Exp (datum, sign) 20041025, JK
Namn Jesper Klefsjö	Sign	Sign	Sign	Sign	Sign JK	Avslutat (datum, sign)

Datum
2004-11-30

Ert datum
2004-10-25

Vår beteckning
BRN04-1120/SA30

Er beteckning
PP30 2004:3477



Vägverket Region Norr
Box 809
971 25 LULEÅ

Vägverket		Norra banregionen
Region Norr		Marknadssektionen
AVDELNING: SELEKTIONSPROJEKTNR		Box 43
VNv6 BD - 11410 E4		SE-971 02 Luleå
INK 2004-12-01		Besöksadress:
		Reserutsgatan 18
		Telefon: 0920-352 00
		Telefax: 0920-353 59
		www.banverket.se
TH	Övervakare	
AVSLUT		
ÖVERSIKT-LÖSLAG	DIARIUM	
PP30	2004:3477	

**Väg E4, Persön - S Råneå, delen genom Börjelslandet.
Utökat samråd med miljökonsekvensbedömning enligt
miljöbalken 6 kap 5§.**

Kopia till:

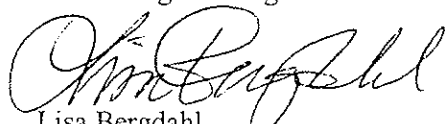
Banverket har tagit del av rubricerad samrådshandling som upprättats i oktober 2004 och har inget att erinra.

Diariet
CBRNT - Mikael
Eriksson

Kommentar

En ny kustnära järnväg norr om Luleå parallellt med väg E4 kommer att på olika sätt påverka vägen liksom parallellvägar m.m. Utredning och planering från Banverkets sida är dock inte aktuell inom överskådlig tid och Banverket kan därför inte bidra med mer underlag eller synpunkter än vad rubricerad förstudie redovisar utifrån Luleå kommuns översiktsplan.

Med vänlig hälsning


Lisa Bergdahl
Samhällsplanerare

Handläggare:
Lisa Bergdahl
Tel. 0920-352 10
Mobil 070-558 52 10
lisa.bergdahl@banverket.se

Vägverket

Region Norr

Box 809

971 225 LULEÅ

VNvb 30-11410-E4

Tm PP30 2004:3477

Utökat samråd: Väg E4, Persön – S Råneå, delen genom Börjelslandet, Luleå kommun, Norrbottens län

De synpunkter som Boverket kan lämna i ärenden som detta grundar sig på verkets allmänna uppsiktsansvar över plan- och byggnadsväsendet i riket och över hushållningen med mark- och vattenområden. Länsstyrelserna har ansvaret för tillsynen på regional nivå. För såväl länsstyrelserna som Boverket är det viktigt att ha en helhetssyn.

Det är enligt Boverkets mening de sektorsansvariga myndigheterna (Jordbruksverket, Naturvårdsverket, Riksantikvarieämbetet m.fl.) som bäst kan bedöma om utredningen och redovisningen av deras intressen är tillfyllest. Länsstyrelsen avgör om miljökonsekvensbeskrivningen innehåller det som behövs för att klargöra vilken påverkan projektet kan få på regionen.

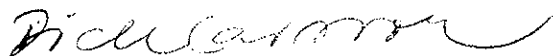
Boverket vill särskilt betona att den slutliga bedömningen måste ske utifrån ett brett helhetsperspektiv där inte minst kommunala planmässiga avvägningar måste ges utrymme. Redan tidigt under arbetet med t.ex. vägärenden är det dock viktigt att det tydligt redovisas hur projektet förhåller sig till de planer kommunen upprättat med stöd av plan- och bygglagen (1987:10).

Boverket har arbetat fram en promemoria som innehåller *allmänna* aspekter, som utifrån Boverkets ansvarsområde, måste beaktas vid tillåtlighetsprövning enligt 17 kap. miljöbalken. Resonemanget i promemorian är inte bara tillämpligt vid tillåtlighetsprövning enligt 17 kap. miljöbalken, utan gäller för all prövning där bestämmelserna i 3 och 4 kap. miljöbalken om hushållning med mark- och vattenområden ska tillämpas, t.ex. vid prövning av ärenden enligt väglagen. Boverket bifogar därför en kopia av promemorian och vill understryka att det är viktigt att synpunkterna i promemorian beaktas i det fortsatta arbetet, men lämnar inga kommentarer i övrigt.

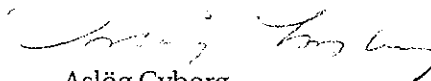


Detta yttrande har beslutats av enhetschefen Dick Larsson efter föredragning av juristen Aslög Gyberg.

För Boverket



Dick Larsson
Enhetschef



Aslög Gyberg
Jurist

Bilaga

PM från Boverket om tillåtlighetsprövning enligt 17 kap. miljöbalken
(1999-06-22)

Allmänna aspekter, som utifrån Boverkets ansvarsområde måste beaktas vid tillåtlighetsprövning enligt 17 kap. miljöbalken

Sammanfattande synpunkter

Tillämpningen av hushållningsbestämmelserna i 3 och 4 kap. miljöbalken, (MB), kan få *avgörande betydelse* för om ett projekt eller en åtgärd alls ska kunna tillåtas. Detta får till följd att områden som berörs av hushållningsbestämmelserna liksom påverkan på dessa områden måste *redovisas tydligt* i den miljökonsekvensbeskrivning (MKB) som upprättas inför en ansökan. Det är också nödvändigt att sådana termer och begrepp som återfinns i hushållningsbestämmelserna kommer till användning i MKB:n.

Den kommunala översiktsplanen är ett viktigt underlag för beslut som innebär ändrad markanvändning. Detta hänger samman dels med den process under vilken riksintressen pekas ut, dels med den helhetssyn på samhällsutvecklingen som endast kan anläggas i översiktsplaneringen.

Inledning

De synpunkter Boverket lämnar i denna promemoria tar sin utgångspunkt i verkets allmänna uppsiktsansvar för plan- och bygglagen (PBL) och för hushållningen med mark- och vatten (3 och 4 kap. MB). Detta innebär att Boverket, som egentligen inte har något sektorsansvar för de intressen som omfattas av 3 och 4 kap. MB, inte kommer att närmare ta ställning till den påverkan som kan uppkomma på sådana intressen. Verket förutsätter att eventuell påverkan i första hand bevakas av respektive sektorsmyndighet. De synpunkter som lämnas har i stället till syfte att belysa PBL/MB (3 och 4 kap.)-systemet som sådant och att understryka vikten av att aktuella bestämmelser verkligen tillämpas på det sätt som är tänkt.

Hushållningsbestämmelserna i 3 och 4 kap. MB

Allmänt

Bestämmelserna i 3 och 4 kap. MB anger vilken *hänsyn* som ska visas olika allmänna intressen när en myndighet fattar beslut om tillstånd eller dylikt, till en verksamhet, åtgärd o s v som innebär *ändrad markanvändning*. Bestämmelserna ska tillämpas vid beslut enligt flera kapitel i miljöbalken, t ex vid tillåtlighetsprövning enligt 17 kap. MB men också vid beslut enligt ett antal andra lagar (t ex väglagen eller banlagen), som är särskilt angivna i 1 kap. 2 § MB.

Den hänsyn som ska visas är av olika grad beroende på vilken styrka intressena har.



Huvudregel

Om ett intresse har status av *riksintresse* innebär detta att åtgärder som påtagligt skadar de värden som konstituerar riksintresset inte kan tillåtas. Effekten *påtaglig skada* på ett riksintresse är då ett absolut *hinder* för den åtgärd som prövningen omfattar.

Om intresset inte har status av riksintresse ska detta endast *så långt möjligt* skyddas mot åtgärder som kan innebära påtaglig skada. Detta innebär att en avvägning ska göras mellan de olika intressena. Denna avvägning ska visa vilket intresse som ska ha företräde. Företräde ska ges sådan användning som medför en från allmän synpunkt god hushållning.

Särskilt om riksintressen

Endast om två eller flera riksintressen enligt 3 kap. MB är oförenliga kan påtaglig skada godtas på ett riksintresse. Det finns då regler i 3 kap. 10 § MB om hur avvägningar mellan de olika intressena ska göras. Ett riksintresse enligt 3 kap. MB får dock inte påtagligt skada ett riksintresse enligt 4 kap. MB. Däremot får ett riksintresse enligt 4 kap. MB skadas påtagligt i vissa fall, bl a om det är nödvändigt för utvecklingen av befintliga tätorter eller av det lokala näringslivet.

Ytterligare beskrivning av hushållningsbestämmelserna

För ytterligare beskrivning av hushållningsbestämmelserna hänvisas till Boken om översiktsplan, del III, Boverket 1996. I bokens inledande avsnitt behandlas allmänna och principiella frågor när det gäller 2 och 3 kap. i den numera upphävda naturresurslagen, NRL. Hushållningsbestämmelserna i 3 och 4 kap. MB har i huvudsak oförändrade förts över från NRL till MB. Detta innebär att resonemangen i boken i stor sett fortfarande äger giltighet.

Redovisning av hushållningsbestämmelserna i MKB:n

Som framgått ovan får enligt huvudregeln ett riksintresse inte påtagligt skadas. Detta innebär att påverkan på ett riksintresse enligt 3 och 4 kap. MB kan ha *avgörande betydelse* för om en tillståndspliktig verksamhet alls ska få komma till stånd. Detta förhållande måste beaktas redan när MKB:n upprättas.

Vad en miljökonsekvensbeskrivning ska innehålla framgår av 6 kap. 7 § MB. Enligt första stycket 3 ska de uppgifter som krävs för att påvisa och bedöma den huvudsakliga inverkan på bl a *hushållningen med mark och vatten* anges. Detta krav på redovisning tar sikte på hushållningsbestämmelserna i 3 och 4 kap. MB.

Med hänsyn till hushållningsbestämmelsernas stora betydelse för en verksamhets tillåtlighet är det nödvändigt att påverkan på hushållningen med mark och vatten redovisas *tydligt och i ett sammanhang*. Redovis-

ningen bör också vara lättillgänglig, vilket förutsätter att påverkan på intressena enligt 3 och 4 kap. MB redovisas skild från påverkan i andra avseenden.

En MKB ska också enligt 6 kap. 7 § 4 innehålla en motivering varför ett visst alternativ har valts. Detta innebär att den påverkan som kan uppkomma på ett intresse enligt 3 och 4 kap. MB inte bara ska beskrivas. En värdering måste också göras. Det gäller att bedöma om påverkan ska betraktas som påtaglig skada. Är förutsättningarna sådana att avvägningar måste göras inför val av alternativ måste dessa avvägningar också framgå tydligt. För att tillämpningen av hushållningsbestämmelserna ska bli tydlig är det viktigt att redan i MKB:n använda sådana termer och begrepp som återfinns i hushållningsbestämmelserna, t ex "påtaglig skada" för påverkan på ett riksintresse.

Översiktsplanen som beslutsunderlag

Allmänt

Den kommunala översiktsplanen är ett viktigt beslutsunderlag när det gäller beslut om ändrad markanvändning. Detta gäller särskilt för tillämpningen av de ovan behandlade hushållningsbestämmelserna i 3 och 4 kap. MB men också för andra överväganden som rör mark- och vattenanvändningen. Översiktsplanens vägledande roll framgår redan av 1 kap. 3 § PBL. Genom 6 kap. 11 § MB, där det bl a stadgas att myndigheter som tillämpar miljöbalken ska se till att sådana planer enligt PBL som behövs för att belysa frågor om hushållning med mark- och vatten ska finnas tillgängliga, bekräftas att översiktsplanen är ett beslutsunderlag också vid prövning enligt miljöbalken.

Översiktsplanens betydelse som beslutsunderlag kan också utläsas av 5 § förordningen (1998:896) om hushållning med mark- och vattenområden m.m. Av paragrafen framgår att beslutsmyndigheten i beslutet alltid ska ange om den prövade anläggningen, verksamheten eller åtgärden går att förena med bl a den för området gällande kommunala översiktsplanen.

Kopplingen mellan hushållningsbestämmelserna och översiktsplanen

Den starka koppling som finns mellan hushållningsbestämmelserna och översiktsplanen hänger samman med den *process* under vilken riksintressanspråk pekas ut. Denna process regleras dels i förordningen (1998:896) om hushållning med mark- och vattenområden m m, dels i 4 kap. PBL.

Processen inleds med att ansvarig central förvaltningsmyndighet (t ex Naturvårdsverket eller Vägverket) efter visst samråd lämnar uppgifter till länsstyrelsen om områden som myndigheten bedömer vara av riksintresse. Myndigheternas underlag tas om hand i den översiktsplanering som kommunerna bedriver. Det är då länsstyrelsen som samordnar statens intressen.



Resultatet av översiktsplanprocessen leder fram till att översiktsplanen antas av kommunfullmäktige. I översiktsplanen ska bl a riksintressen redovisas. Det är kommunens uppfattning som redovisas i översiktsplanen. Förhoppningen är att dialogen mellan stat och kommun ska leda fram till enighet, men om så inte blir fallet ska det anmärkas i planen. I samband med kommunfullmäktiges aktualitetsförklaring av översiktsplanen har länsstyrelsen möjlighet att redovisa ny kunskap, som kan innebära att översiktsplanen behöver omarbetas.

Det bör understrykas att det som redovisas av myndigheter och kommuner egentligen är att betrakta som *anspråk på riksintressen*. Slutligen avgörs om ett område är av riksintresse endast om frågan ställs på sin spets t ex i en tillståndsprövning, då beslutsmyndigheten, bl a med utgångspunkt från befintliga underlag (6 kap. 11 § MB), har att bedöma områdets status eller då beslut fattas om rättsverkande planer (områdesbestämmelser eller detaljplaner).

Den nu beskrivna processen för kunskapsförsörjningen visar hur översiktsplanen i det närmaste är ett nödvändigt instrument för att hushållningsbestämmelserna i 3 och 4 kap. miljöbalken ska kunna tillämpas.

Översiktsplanens möjligheter i övrigt

Av översiktsplanen ska grundragen i fråga om mark- och vattenanvändningen framgå samt kommunens syn på hur den byggda miljön ska utvecklas och bevaras. Den fysiska planeringen är sektorsövergripande till sin karaktär och i översiktsplanen ska olika förändringar kunna analyseras utifrån en *helhetssyn* på samhällsutvecklingen. Det är nödvändigt att stora projekt analyseras utifrån en sådan helhetssyn och det är endast i översiktsplaneringen som ett så brett perspektiv anläggs.

Det finns krav på att översiktsplanen ska vara aktuell. Om översiktsplanen inte är aktuell, när ett strukturbildande projekt förs upp på dagordningen, är det naturligt att detta blir startsignalen för en planöversyn.

Miljöfrågornas hantering i översiktsplanen har fått allt större tyngd och översiktsplanen är ett centralt dokument som kan belysa innebörden av *hållbar utveckling* i en kommun, inte bara på ett sektorsövergripande sätt utan också i det långa tidsperspektiv som måste anläggas vid sådana bedömningar. Komplexa samband och effekter av olika handlingsalternativ kan beskrivas i ett mer övergripande perspektiv och en framsynt fysisk planering, som samordnas med insatser på andra områden, ger möjlighet att förebygga olika miljöproblem. En särskild fördel med översiktsplaneinstrumentet, som sällan återfinns i sektoriella planeringssammanhang, är kontinuiteten i arbetet. Nya frågor kan fortlöpande ställas i relation till tidigare ställningstaganden och vunnen kunskap.

Det finns krav på att översiktsplanens innebörd och konsekvenser ska kunna utläsas utan svårighet och metoder för strategiska miljöbedömningar i översiktsplaneringen håller nu på att utvecklas. Härigenom kommer nyttan av översiktsplanen att ytterligare förstärkas.

Själva planeringsprocessen spelar en viktig roll för översiktsplanens kvalitet. Det finns särskilda regler som bestämmer ramarna för planeringsprocessen. Kommunen är den drivande aktören. Processen är väletablerad som dialogform och ger tillfälle till möten mellan olika värderingar och världsbilder. Härigenom ges efterföljande beslut samhällelig legitimitet.



)

i



FISKERIVERKET
Utredningskontoret i Luleå

YTTRANDE
2004-11-09

Dnr 3368/25-411-04

VNV6 BD-11410-E4

INK 2004-11-10

Vägverket Region Norr
Att. Jesper Klefsjö
Box 809
971 25 Luleå

Til PP30 2004: 3477

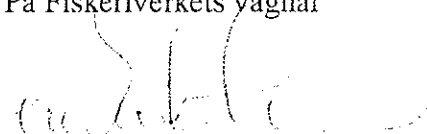
**Samråd avseende Vägverkets miljökonsekvensbedömning gällande
Väg E4, Persön – S Råneå, Delen genom Börjelslandet, Luleå
kommun.**

Vägverket Region Norr har till Fiskeriverket översänt samrådshandlingar i rubricerat ärende med möjlighet för verket att inkomma med synpunkter. Efter genomgång av handlingarna vill Fiskeriverket anförda följande.

Fiskeriverket anser att miljökonsekvensbedömningen bör kompletteras med detaljerad information över hur det planerade projektet kommer att påverka de vattendrag som berörs. Fiskeriverket vill även att sökanden beskriver vattendragens fauna ingående för att verket ska kunna bedöma påverkan av verksamheten.

I övrigt finns inga fler synpunkter i nuläget.

På Fiskeriverkets vägnar


Karl-Erik Nilsson
Bitr. Fiskeriintendent


Juha Salonsaari
Fiskeribiolog



Riksantikvarieämbetet
Kulturmiljöavdelningen

Plan- och bebyggelseenheten

Bohuslän

Vägverket	
AVDELNING	OBJEKTNUMMER/PROJEKTNR
VNvb	BD-11410-84
TYP	
22	11-11
RE	DATUM/ÅRSRÄK
AVSLUT	
PROJEKT NR	PROJEKT NR
PP30	2004:3477

YTTRANDE

DATUM
2004 11 02

BETECKNING
331-3965-2004

ERT DATUM
2004 10 25

ER BETECKNING
PP30 2004:3477

Vägverket
Box 809

971 25 LULEÅ

Inbjudan till utökat samråd med miljökonsekvensbedömning
enligt miljöbalken 6 kap. 5§.

Riksantikvarieämbetet (RAÄ) deltar inte i rubricerade utökade samråd.

Enligt uppdrag

Anne-Marie Larsson
Anne-Marie Larsson

Uppdrag

Carl-Axel Christoferson

Tfn dir. 0920-242038

Mobil 070-3472406

E-post carl-

axel.christoferson@svsbd.svo.se

Fax 0920-12588

Vägverket Region Norr

Box 809

971 25 Luleå

VNvb BD-11410-EY

Samråd väg E4 , Persön-Råneå

K11 PP30 2004:3477

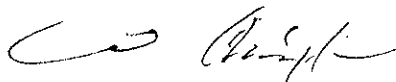
Skogsvårdsstyrelsen har sektorsansvar för skog och skogsbruk i Sverige. Det innebär att all verksamhet som berör skogsnäringen är frågor som bör behandlas av Skogsvårdsorganisationen.

Transporter av olika slag upptar en stor del av verksamheten inom skogsnäringen. Näringen är beroende av att det allmänna vägnätet är tillgängligt för dessa transporter.

I och med omläggningen av E4 till en enklare typ av motortrafikled (2+1) för att förbättra trafiksäkerheten, så kompliceras skogstransporterna från skogsbilväg som ansluter E4. Vägverkets sätt att bygga parallellvägar utmed E4 och dithörande avfarter ("bandyklubbor") anser jag vara en stark förenkling av transportproblemet. Risken är stor att man skapar olyckstillbud. Det är dessutom ett miljöproblem för skogsbruket eftersom det ger en ensidig båtnad och därmed en ökad miljöbelastning.

De vi anser bör göras är ett samråd mellan skogsbruket och Vägverket i dessa frågor. Skogsvårdsorganisationen bör medverka vid planering och byggande av ersättningsvägar. Vi har fackkunskapen och lång erfarenhet av dessa vägbyggen. Den situation som uppstått i och med att SVS inte varit inkopplad innebär fördröjade och farligare transporter för skogsbruket.

Med vänlig hälsning



Skogsvårdsassistent

Dokument2



Postadress
Box 50123
973 24 Luleå

Besöksadress
Varvsgatan 47

Telefon
0920-242000
Fax
0920-12588

Organisationsnr
202200-0240

E-post
svs@svsbd.svo.se
www.svo.se



Vår referens
Jan Blumenberg

Vägverket		Datum 2004-11-29	Beteckning 5.32-0410-0736
REGIONALISERINGS- och KONTROLLSEKTOR		Ert datum 2004-10-25	Er beteckning PP30 2004:3477
VN 06 BD-11410-E4			
INK 2004 -II- 30			
TH	AVSLUT	DATUM/SIGN	Vägverket Region Norr
DOKUMENT-ARKIVKOD		DIARIENR	Box 809
PP30		2004:3477	971 25 Luleå

TuM

Utökat samråd

E4, Väg E4, Persön – S Råneå, delen genom Börjelslandet

Vägverket har berett Statens geotekniska institut, SGI, möjlighet att yttra sig över "Samrådshandling för utökat samråd" i rubricerat ärende.

SGI:s kompetensområde

SGI är en myndighet med sektoransvar för det geotekniska området, dvs. jords och bergs tekniska egenskaper och tillämpningen i markanvändning och byggande. Här ingår bland annat geologi, grundläggning med stabilitetsfrågor, geohydrologi (grundvattenfrågor) och miljöfrågor av geoteknisk natur. Yttrandet avser endast de delar som berör SGI:s kompetensområde.

Objekt

Objektet omfattar etapp 2, delen genom Börjelslandet, en sträcka på ca 6 km. Väg E4 skall här byggas om till "mötesfri landsväg med mitträcke". Befintlig vägbredd 13,0 meter bibehålls. Två GC-portar planeras på sträckan.

Underlag

Underlag för yttrandet har varit "Samrådshandling för utökat samråd avseende miljökonsekvensbedömning inför arbetsplan Väg E4, Persön – S Råneå, delen genom Börjelslandet", daterad 2004-10-20 samt "Förstudie/Beslutshandling Väg E4, S Gäddvik – S Råneå, Luleå kommun, BD-18025-4", daterad 2002-05.

Genomgång av underlag

Av underlaget framgår att väg E4 inom södra delen av aktuell etapp 2 drar fram över ett sedimentområde intill Persöfjärden. Sedimenten består av lera och silt. Leran kan vara sulfidhaltig.

Inom mellersta och norra delen av aktuell etapp 2 består marken av silt- och moränjordar.

SGI:s överväganden

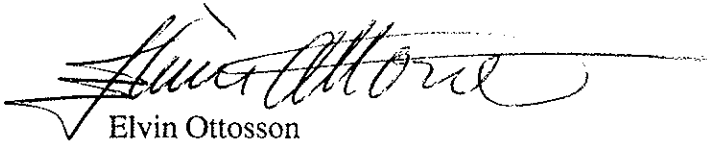
Från geoteknisk och miljögeoteknisk synpunkt har institutet inga erinringar beträffande redovisat underlagsmaterial i samrådshandlingen och förstudien.

I det fortsatta arbetet bör grundvattenförhållandena vid planerade GC-portar särskilt beaktas.

Detta yttrande har utarbetats av statsgeotekniker Jan Blumenberg.

STATENS GEOTEKNISKA INSTITUT

Myndighetsfunktionen



Elvin Ottosson



Handläggare, direkttelefon
Veronica Djerf, 054-13 50 85
E-post
veronica.djerf@srv.se
Projektbeteckning

Vägverket		Datum	2004-11-18
AVDELNING	VNVB	Er datum	2004-10-25
PROJEKT	Bd-11410-EV	Vägverket Region Norr	
INK	277 41 22	Box 809	
		971 25 LULEÅ	
PP30		2004: 3477	

Dossie/Diari nr
273-5022-2004
Er referens
Jesper Klefsjö

Väg E4, Persön – S Råneå, delen genom Börjelslandet. Utökat samråd med Miljökonsekvensbedömning enligt miljöbalken 6 kap. 5 §.

Räddningsverket har erhållit underlag för utökat samråd inför arbetet med en miljökonsekvensbeskrivning till ovan nämnda vägutredning. Räddningsverket lämnar följande övergripande synpunkter:

Den vägutbyggnad som materialet avser är av sådan omfattning att verket önskar en samlad säkerhets- och riskbedömning av eventuella olyckor. För att tillgodose behovet av fördjupning inom området bör nedanstående frågeställningar rubriceras och behandlas i kommande MKB.

Farligt gods

Utbyggda och förbättrade vägar bidrar generellt till fler transporter och i förlängningen fler transporter av farligt gods. Ökade transporter av farligt gods bidrar till en tilltagande komplexitet av trafikmiljön och ställer högre krav på beredskap vid en olycka. För att förbättra säkerheten vid eventuell olycka bör trafiksäkra uppställningsplatser för skadade fordon med särskild tanke på farligt godsfordon tas med i planeringen.

Då den tänkta utbyggnaden kommer att passera områden som är klassade som riskintressen för naturvård, naturreservat samt fågelsjöar bör konsekvenser av olika olyckscenarier analyseras och redovisas.

Naturolyckor

Räddningsverket saknar en redovisning för översvämningsrisker i samband med höga flöden samt redovisning av risk för och konsekvenser av ras och skred.

Räddningstjänsten

För att skapa goda möjligheter till framkomlighet vid en olycka samt förutsättningar för en effektiv insats, säkerhets- och miljömässigt, förutsätter Räddningsverket att samråd förs med kommunal räddningstjänst vid fortsatt planering.

RÄDDNINGSVÄRKET

Enheten för bebyggelse och miljö



Mette Lindahl Olsson



Veronica Djerf

Myndighetsuppgifter

Handläggare, direkttelefon/Our reference, telephone
Björn Wiberg, 018-17 92 14

YTTRANDE

Vårt datum/Our date

2004-11-26

Ert datum/Your date

2004-10-25

1(1)

Vår beteckning/Our reference

01-1549/2004

Ert beteckning/Your reference

Vägverket Region
Box 809

971 25 LULEÅ

Vägverket	
AV	UNvb
REGION/PROJEKTNR	
BD - 11410-E4	
2004-11-30	
DATUM/SIGN	
DIARIENR	
2004: 3477	

Samråd E4, väg E4 Persön – S Råneå, delen genom Björjelslandet

Sveriges geologiska undersökning (SGU) har genom remiss den 26 oktober år 2004 erhållit rubricerat ärende för yttrande. Med anledning härav får SGU framföra.

Det utökade samrådet gäller en miljökonsekvensbeskrivning enligt 6 kap. 5 §. SGU kan konstatera att det inom utredningsområdet inte finns någon isälvs-avlagring i närheten av väg E4 enligt den hydrogeologiska länskartan för Norrbotten och därmed inte några viktiga grundvattentillgångar att ta speciell hänsyn till i det fortsatta utredningsarbetet.

Över området finns en modern jordartskarta 25L Boden SO, SGU serie Ak nr 23 (bifogas).

SGU anser att Vägverket har i huvudsak en riktig uppfattning om de geologiska förhållandena. SGU har dock ett par kommentarer under rubrikerna 4.5.1 "Geologiska förhållanden" och 4.5.2 "Byggnadstekniska förutsättningar". Under förstnämnda rubrik är beskrivningen något felaktig när det gäller moränens egenskaper. Under rubriken 4.5.2 beskrivs byggnadsgeologiska skillnader mellan svallad och osvallad morän. Vid vägbyggnation är, med största sannolikhet, svallskiktet bortschaktat och ersatt med ersättningsmaterial varför det troligen är moränens grundsammansättning som avgör tjälfarligheten. När det gäller finsedimenten bör den lokala karteringen ge en mer detaljerad bild av jordarterna och därmed också av tjälfarligheten.

Beslut i detta ärende har fattats av undertecknad verksjurist.

I ärendets handläggning har deltagit statsgeologerna L. Ojala och B. Wiberg samt utredaren P. Hellsten (föredragande).


Hans-Göran Jansson


Peter Hellsten

2005-01-17

343-15570-04

Vägverket Region Norr

Box 809

971 25 LULEÅ

 Vägverket Region Norr	
VN	BD-11410-EV
INK	2005 JAN 21
PP30	2004:3477

Utökat samråd för väg E4 Persön-S Råneå delen genom Börjelslandet, Luleå kommun

Ställningstagande

Länsstyrelsen tillstyrker att den fortsatta planeringsprocessen kan ske med utgångspunkt i den redovisade förstudien. I det fortsatta arbetet bör följande beaktas.

- Vägens betydelse för en sammanhållen region med gemensam arbetsmarknad, högre utbildning mm.
- Eftersom byggandet av parallellvägar påverkar det värdefulla kulturlandskapet i Börjelslandet bör alternativa lägen och utformning studeras och redovisas. Parallellvägarnas effekter på kulturmiljön måste tydligt beskrivas och illustreras.
- Åtgärder som säkerställer de oskyddade trafikanternas transporter mellan Persön-Börjelslandet bör studeras och redovisas.

Bakgrund

Väg E4 är en nationell stamväg som ingår i det europeiska TEN-nätet. Väg E4 är vidare ett riksintresse. På den aktuella sträckan har vägen bristande trafiksäkerhet och framkomlighet.

Länsstyrelsen har 2002-03-04 yttrat sig över förstudie för väg E4 S Gäddvik-Råneå.

Länsstyrelsen har 2002-04-25 beslutat att delen genom Börjelslandet enligt 6 kap 4§ miljöbalken kan antas medföra betydande miljöpåverkan.

Miljöbalken 6 kap 5§ föreskriver att om länsstyrelsen enligt 4 § beslutar att verksamheten eller åtgärden kan antas medföra en betydande miljöpåverkan, ska ett förfarande med miljökonsekvensbedömning genomföras. Vid ett sådant förfarande ska den som avser att bedriva verksamheten eller vidta åtgärden samråda med övriga statliga myndigheter, de kommuner, den allmänhet och de organisationer som kan antas bli berörda. Samrådet ska avse verksamhetens eller åtgärdens lokalisering, omfattning, utformning och miljöpåverkan samt innehåll och utformning av miljökonsekvensbeskrivningen.

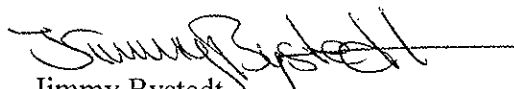


2005-01-17

343-15570-04

I beredningen av detta ärende har länsstyrelsens enheter för kommunikationer-, lantbruk-, miljöskydd-, naturvård-, kulturmiljö- samt plan och bostad deltagit.


Bo Erik Ekblom


Jimmy Bystedt

Kopia till (via mail)

Nä Lantbruksenheten
Nä Plan och bostadsenheten
Lm Miljöskyddsenheten
Lm Naturvårdsenheten
Lm Kulturmiljöenheten



STÖPER BYAGRUPPENS FÖRSLAG

HOLMARVÄGEN. 72

"Vi anser att ombyggnationen bör ske enligt följande;

- Parallell väg mellan Persön och Börjelslandet (östra sidan) med cykel/gångväg.
- Fartsänkning till 70 km/h genom byn. Omkörningsförbud. Endast 1 + 1, (bl. a för att sänka bullernivån) + övervakningskameror/skylt med hastigheten som bilföraren har.
- Ordentliga avkörningsfiler vid avfarter till/från E-4an.
- Cykel och gångtunnel (C.G. tunnel) nedanför skolan, Markskogsvägen i Persön.
- Södra infarten V Börjelslandet stängs för infart, endast öppen utfart söderut. (Utrymme för påfart finns om vägen endast har 1 + 1 fil, vägmarkering behöver endast göras.)
- Gång, cykeltunnel (södra infarten Holmarvägen), som förbinder busshållplatser på var sida av E-4an. Även parkeringsmöjlighet för inväntande av bussresenärer.
- Nuvarande Sundomsvägsbädd blir en fyrvägsbädd. In till Börjelslandet längs det s.k. krondiket mot Holmarvägen. Bäddning med ordentliga av- och påfarter.
- In efter Sundomsvägen skall någon bil kunna lämnas/parkeras av bussresenärer.
- Norra infarten Holmarvägen endast öppen för utfart söderut (utrymme för påfart finns endast vägmarkering behövs).
- Huset Jauhiainen har sin in/utfart parallellt med E-4 mot Tomtebovägen
- Stenhagensvägen öppen för utfart norrut – utrymme finns.
- Gång/cykeltunnel från Stenhagensvägen mot västra sidans busshållplats.
- Busshållplatser på båda sidor vägen, med p-möjlighet (för att kunna invänta resenärer).
- Tomtebovägen stängs ut mot E-4 an. Ansluts till Rishägnanvägen.
- Gång/cykeltunnel från Tomtebovägen till norra infarten Holmarvägen.
- Rishägnanvägen tas i anspråk – anslutning till/från Smedsbyvägen - Holmarvägen

Börjelslandet den 10 juni 2004.

Bilagor: Tidigare ingivna skrivelser i ärendet

Förteckning hastighetsbegränsningar/kameraövervakning längs E-4 söderut"

Vägverket Region Norr
Vägbyggnadsavdelningen
Box 809
971 25 LULEÅ

Tel: 0920-24 37 00
Fax: 0920-24 38 60
E-post: vagverket.lul@vv.se

BD-11410-E4
PP20 2004:4125

Vägverket Region Norr	
VNvb	BD-11410-E4
12	

SYNPUNKTER: Väg E4, Delen genom Börjelslandet

Synpunkter inlämnas senast den 14 januari 2005

K11 PP20 2004:4125

Namn: <u>Ture Andersson</u>	Fastighetsbeteckning: <u>Börjelslandet 3:12</u>
Adress: <u>Holmarvägen 90</u>	Tel: <u>0920.70119</u>
Postadress: <u>975 90</u>	Ev. organisationer o dyl:

SYNPUNKTER:

Jag stödjer helt byautvecklingsgruppens förslag om ombyggnation av vägar och anslutningar till E.4

Det är framtaget med hänsyn till allt, man bör även tänka på att dessa vägar är en investering under en tid av flera hundra år. Skulle inte deras (vårat) förslag antas föreslår jag att E.4 förblir orörd genom byn. Infarten södra Holmarvägen ^(är) nu en trafikfara efter ombyggnaden, väntar bara på första olyckan.

Varför ville Vägverket ha in förslag från byn, då inget av de förslag som inlämnades godtog?

Enligt Vägverket fanns 9mkr avsatta för projektet, varför är de nu ändrat. Och varför ville Vägverket

ha in förslag? Varför inte köra över oss med en gång. Men Vägverket har ju nollvision.

Synpunkter: Väg E4, Delen genom Börjelslandet

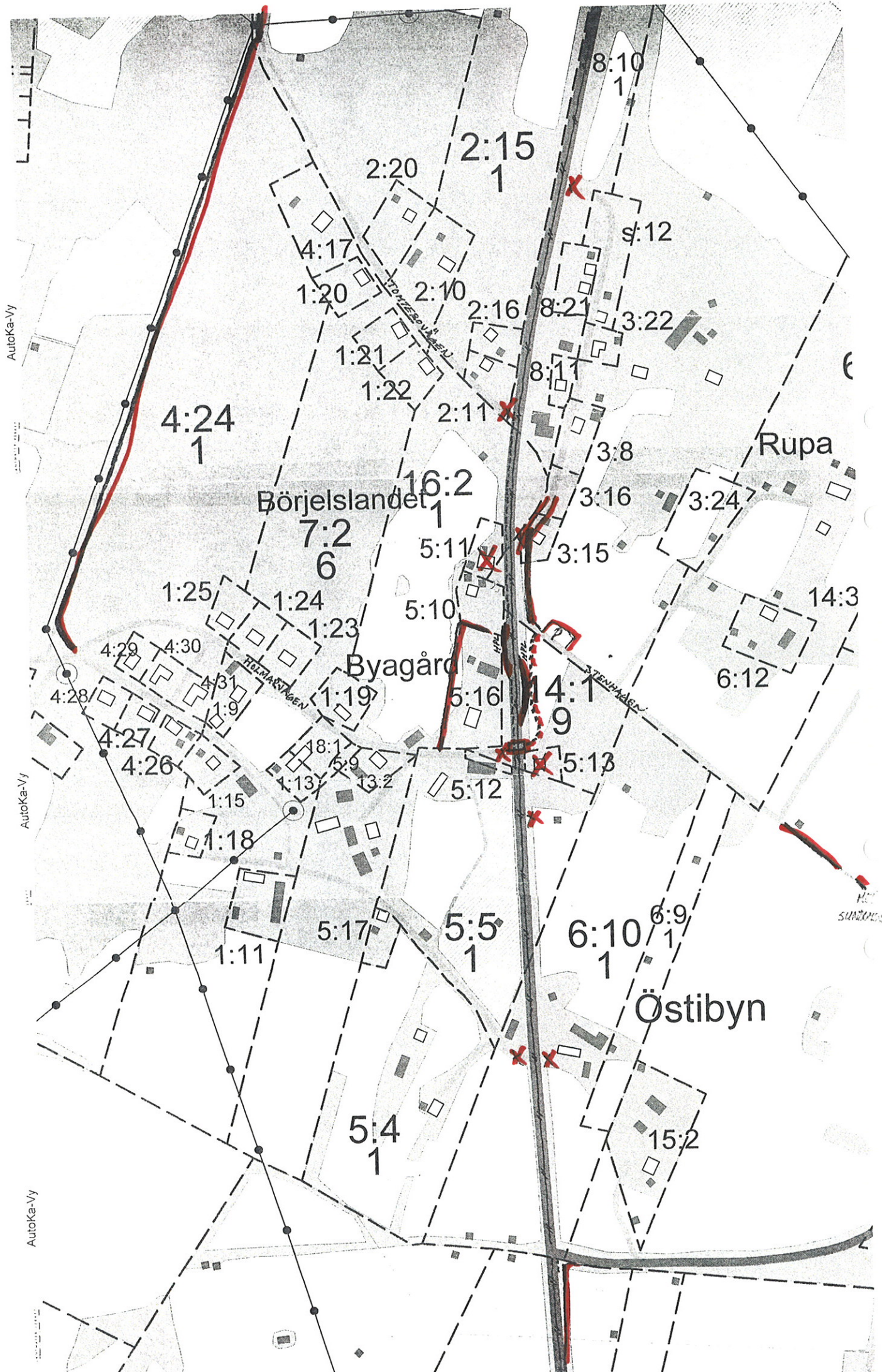
Istället för att var och en skall skicka in synpunkter så har en grupp bestående av hushåll boende i direkt anslutning till byagården beslutat att tillsammans skicka in synpunkter. I gruppen ingår följande hushåll:

- (LK) 5:9 Christer Holmgren och Elisabet Andersson, Holmarvägen 202, 975 98 Luleå,
tel. 0920 – 700 12
- 1:23 Daniel Nyström och Helena Niemi, Holmarvägen 191, 975 98 Luleå,
tel. 0920 – 703 45
- 5:16 Preben Jensen och Anita Jensen, Holmarvägen 209, 975 98 Luleå,
tel. 0920 – 703 09
- 5:5 Torbjörn Liljebo och Inger Hultberg, Holmarvägen 210, 975 98 Luleå,
tel. 0920 – 703 30
- 16:2 Hans Nyman och Harriet Nyman, Holmarvägen 206, 975 98 Luleå,
tel. 0920 – 703 33
- 5:10 Nils Jauhiainen och Gunnel Jauhiainen, Börjelsvägen 667, 975 98 Luleå,
tel. 0920 – 703 28
- 1:9 Eva Burman, Holmarvägen 188, 975 98 Luleå,
tel. 0920 – 701 20
- 1:24 Allan Holmgren och Anita Öhborg, Holmarvägen 187, 975 98 Luleå,
tel. 0920 – 702 26
- (LK) 18:1 Boende i Skolhuset

VNVb	BD-11410-EV
	2
K11	PP20 2004:4125

- Först och främst har vi den uppfattningen att det förslag som byautvecklingsgruppen tidigare lämnat är det bästa för de flesta bybor. Den tar hänsyn till:
 - byns nuvarande karaktär
 - nya vägar enbart på ställen där det varit vägar tidigare.
 - lite intrång på tomter
 - att gångtrafik aldrig behöver korsa E4an
 - skolbuss, sophämtning och annan tung trafik kan framföras på ett enkelt sätt
 - trafiksäkerheten skulle gynnas både för dem som färdas på E4an och de som skall till eller från E4an
- Följande synpunkter har vi på det förslag som vägverket lämnat:
 - Den nya vägen mellan Tomtebovägen och Holmarvägen:
 - gör ett alltför stort ingrepp på byns karaktär
 - trafiken i byns redan nu mest trafikerade del kommer att öka
 - större fordon, traktorer och transportfordon etc. kommer att ha problem med att passera föreslagen vägport. Detta kan medföra att trafik på Tomtebovägen kommer att öka.
 - byns fotbollsplan kommer att användas ännu mindre om biltrafik kommer att förekomma dess närhet.
 - att vägportar inte placeras på platser där det är naturliga korsningsplatser för gångtrafik (busshållplatser etc) medför att gående kommer att korsa E4an. En vägport varje ände av byn kunde minska detta.
- Vi framhåller att byautvecklingsgruppens förslag är det som är bäst för de flesta bybor. Om vi enbart får en vägport genom byn så har vi följande förslag:
 - vägporten skall enbart vara för gång- och cykeltrafik och kan placeras i anslutning till norra utfarten för Holmarvägen som vi även vill ha stängd.
 - att Rishänganvägen öppnas för biltrafik för genomfart mot Smedsbyvägen.
 - huset Jauhainen får anslutning mot Holmarvägen.
 - busshålls platser för resande norrut och söderut placeras i anslutning till vägporten.
 - E4an mellan Tomtebovägen och Holmarvägen förses med ett skydds räcke, motsvarande nuvarande väggren, som skydd för gående.

*E. li. Christer Holmgren
Daniel Nyström*





Vägverket

Vägverket Region Norr
Vägbyggnadsavdelningen
Box 809
971 25 LULEÅ

Tel: 0920-24 37 00
Fax: 0920-24 38 60
E-post: vagverket.lul@vv.se

BD-11410-E4

PP20 2004:4125

SYNPUNKTER: Väg E4, Delen genom Börjelslandet

Synpunkter inlämnas senast den 14 januari 2005

Namn:	Gunnar & Svea Burman	Fastighetsbeteckning:	Börjelslandet del
Adress:	Sågbrunnsvägen 18	Tel:	0920/70103
Postadress:	97598 Luleå	Ev. organisationer o dyl:	

SYNPUNKTER:

Generellt är vägverkets förslag genomtänkt och mycket bra. Vägverkets förslag tar hänsyn till kulturmiljön och tunneln under E4 vid Tomkebovägen. Sågbrunnsvägen är placerad på rätt plats för att man skall kunna förflytta sig mellan östra sidan till Västra sidan. Byautvecklingsgruppens förslag tar mest hänsyn till de som bor efter Holmarvägen och det förslaget (Byautvecklingsgruppen) försvårar för alla på Stenången och Sågbrunnsvägen. Jag äger fastigheten Börjelslandet 316 (vid Sågbrunnsvägen) och den blir inlämnad i ert förslag. Jag vill att ni då löser min fastighet. Slutats Vägverkets förslag är mycket bra

Börjelslandet 2004-01-06

Gunnar Burman
Gunnar Burman

Svea Burman
Svea Burman



Vägverket

Vägverket Region Norr
Vägbyggnadsavdelningen
Box 809
971 25 LULEÅ

Tel: 0920-24 37 00
Fax: 0920-24 38 60
E-post: vagverket.lul@vv.se

BD-11410-E4
PP20 2004:4125

Region Norr	
AVDELNING	OBJEKTNR/PROJEKTNR
VNv6	BD-11410-E4
INK 2005 -01- 10	
TH	DATUM/SIGN
AVSLUT	
DOSSIEBT-ÄRRIVKOD	DIARIENR
PP20	2004: 4125

SYNPUNKTER: Väg E4, Delen genom Börjelslandet

Synpunkter inlämnas senast den 14 januari 2005

Namn:	MAGNUS BURMAN Helena Burman	Fastighetsbeteckning:	BÖRJELSLANDET 3:24
Adress:	STENHAGEN 9	Tel:	0920/70388
Postadress:	975 98 LULEÅ	Ev. organisationer o dyl:	

SYNPUNKTER:

JAG ANSER ATT VÄGVERKET'S FÖRSLAG TILL "NY E4" ÄR
DET BÄSTA FÖRSLAGET OCH JAG HOPPAR ATT DET GENOMFÖRES.
<u>MOTIV</u> - MEDGER EN BRA MÖJLIGHET TILL KOMMUNIKATION
Mellan ÖSTRA OCH VÄSTRA SIDAN AV BYN.
- KNYTER IHOP TOMTEBOVÄGEN (SAMT STENHAGEN) MED BILDEGÅRD.
- BEVARAR DET ÖPPNA JORDBRUKSLANDSKAPET BÄST
- TUNNELN PLACERAS PÅ BÄSTA STÄLLET
- TUNNELN UNDER E4 ÄR AV STORLEKEN SÅ ATT TRAKTOR KAN
SKOTTA SNÖ PÅ ETT ETT ENKELT SÄTT.
- RISHÄGNAVÄGEN BEHÖVER INTE GÅ I ANSPRÅK (STRÖMOMRÅDE KULTURMILJÖ)
- UPPFyller samtliga krav från BYAUTVECKLINGSGRUPPEN
ÖVRIGT: BOENDE PÅ STENHAGEN & SÄGBRUNNSV. ÄR POSITIVA ÖVER VÄGVERKET'S FÖRSLAG.

BYAUTVECKLINGSGRUPPEN'S FÖRSLAG KOMMER ATT DELA BYN.

Vägverket Region Norr

Vägbyggnadsavdelningen

Box 809

971 25 LULEÅ

Tel: 0920-24 37 00

Fax: 0920-24 38 60

E-post: vagverket.lul@vv.se

BD-11410-E4

PP20 2004:4125

VNvb BD-11410-E4

SYNPUNKTER: Väg E4, Delen genom Börjelslandet

Synpunkter inlämnas senast den 14 januari 2005

k11 PP20 2004:4125

Namn:	Ingrid Burman	Fastighetsbeteckning:	BÖRJELSLANDET 3:22
Adress:	Sägbrunnsv. 20	Tel:	0920/70196
Postadress:	97598 Luleå	Ev. organisationer o dyl:	

SYNPUNKTER:

Jag tycker att ni har gjort ett bra förslag med en bil och cykel-tunnel i norra delen av byn.

Jag skulle vilja ha ett buller-plank vid E:4an. Vi störs redan nu av trafikbuller och det lär ju inte minska i framtiden.



Vägverket

Vägverket Region Norr
Vägbyggnadsavdelningen
Box 809
971 25 LULEÅ

Tel: 0920-24 37 00
Fax: 0920-24 38 60
E-post: vagverket.lul@vv.se

BD-11410-E4

PP20 2004:4125

Vägverket Region Norr	
AVDELNING VNvb	OBJEKTNR/PROJEKTNR BD-11410-E4
INK 2005 -01- 10	
TH AVSLUT	DATUM/SIGN
DOSSIEBET-ARKIVKOD Tm PP20	DIARIENR 2004:4125

SYNPUNKTER: Väg E4, Delen genom Börjelslandet

Synpunkter inlämnas senast den 14 januari 2005

Namn: Mats Burman	Fastighetsbeteckning: Börjelslandet 8:21
Adress: Sägbrunnsvägen 25	Tel: 0920 70200
Postadress: 97598 Luleå	Ev. organisationer o dyl:

SYNPUNKTER:

Jag tycker att Vägverkets förslag
är bra och bör genomföras

P.s jag vill gärna ha ett s.k
lyd plank längs tomtgränsen
mot E4

Mats Burman

Vägverket Region Norr
Vägbyggnadsavdelningen
Box 809
971 25 LULEÅ

Tel: 0920-24 37 00
Fax: 0920-24 38 60
E-post: vagverket.lul@vv.se

BD-11410-E4

PP20 2004:4125

VNvb BD-11410-E4

SYNPUNKTER: Väg E4, Delen genom Börjelslandet

Kil PP20 2004:4125

Synpunkter inlämnas senast den 14 januari 2005

Namn: <i>Sven-Erik Burman</i>	Fastighetsbeteckning: <i>Börjelslandet 315</i>
Adress: <i>Sägbrunnsvägen</i>	Tel: <i>0920/70196</i>
Postadress: <i>97598 Luleå</i>	Ev. organisationer o dyl:

SYNPUNKTER:

- ① Jag tycker att ni presenterade ett bra förslag på ombyggnaden av E4:an med en biltunnel som förbinder östra sidan med tomtbovägen.
- ② norra uttarten på sägbrunnsvägen som kommer att stängas vill jag att ni stänger med en traktorgrind i ålgstänglet (ej gräva av). jag måste kunna ta mig in med traktor några gånger per år den vägen.



Tel: 0920-24 37 00
Fax: 0920-24 38 60
E-post: vagverket.lul@vv.se

PP20 2004:4125

se		 Vägverket Region Norr	
AVDELNING	OBJEKTNR/PROJEKTNR		
VNU6	BD-11410-E4		
INK		2005 -01- 10	
TH	DATUM/SIGN		
AVSLUT			
DOKUMENT-ARKIVKOD	DIARIENR		
PP20	2004:4125		

Tini

Namn: <i>Olov Eriksson</i>	Fastighetsbeteckning: <i>6,5</i>
Adress: <i>Stenhagen 13.</i>	Tel: <i>0920-70107</i>
Postadress: <i>97598 Luleå.</i>	Ev. organisationer o dyl:

Bästa möjligheterna för kommunikation,
mellan östra och västra sidan.
Tunnelns placering är bra.
Jag kan inte finna någon bättre
lösning.



Tel: 0920-24 37 00
Fax: 0920-24 38 60
E-post: vagverket.lul@vv.se

PP20 2004:4125

 Vägverket Region Norr	
AVDELNING	OBJEKTNR/PROJEKTNR
VNvb	BD-11410-E4
INK	2005 -01- 13
let	
TH	DATUM/SIGN
AVSLUT	
ANSÖRSET-ARKIVKOD	DIARIENR
PP20	2004-04125

Two

Namn: <i>Herman Håkfors</i>	Fastighetsbeteckning: <i>Börjeslandet 14:4</i>
Adress: <i>Stenkrogen 37</i>	Tel: <i>0920-74969</i>
Postadress: <i>97598 Åreå</i>	Ev. organisationer o dyl:

Ang. väg & gångtunnel under E-4:
Ur trafiksäkerhetssynpunkt bör gång & ~~cykel~~^{bil} väg vara separata
inte en gemensam väg
Ang. uppgrävning av väg mellan Stenbagen och Sundomvägar.
Fråga: Bli det allmän väg om inte varför?
kommer vägen att asfalteras eller blir det
grusväg



Tel: 0920-24 37 00
Fax: 0920-24 38 60
E-post: vagverket.lul@vv.se

PP20 2004:4125

VNub BD-11460-EY

K11 PP20 2004:Y125

Namn: KIM KARSSON	Fastighetsbeteckning: BÖRYELANDET 1:20
Adress: TOMTEBOVÄGEN 17	Tel: 0920-70159
Postadress: 975 98 LULEÅ	Ev. organisationer o dyl:

JAG OCH MIN FRU STÖDJE
BYAUTV. GRUPPENS FÖRSLAG
I SIN HELHET.

Lindmark Elisabeth VNv

Från: Region Norr Enhetspost
Skickat: den 14 januari 2005 08:12
Till: 'YVONNE LARSSON'
Ämne: SV: Väg E4, Delen genom Börjelslandet

Vi har mottagit era synpunkter.

Hälsningar

Elisabeth Lindmark
 Registrator
 Vägverket Region Norr
 Tel: 0920-24 38 27
 Fax: 0920-24 38 30
 mailto:elisabeth.lindmark@vv.se

VNvb BD-11410-EY

Kil PP20 2004:4125

-----Ursprungligt meddelande-----

Från: YVONNE LARSSON [mailto:yvonne.frej@tele2.se]
Skickat: den 13 januari 2005 22:28
Till: Region Norr Enhetspost
Ämne: Väg E4, Delen genom Börjelslandet

Avsändare: Frej Larsson
 Holmarvägen 22
 975 98 LULEÅ

Fastighetsbeteckning: Börjelslandet 17:1
 Tel: 0920- 701 35 eller 070- 654 29 88

Synpunkter:

Eftersom jag bedriver ett lantbruk och har odlingar både på västra och östra sidan om E4, medför det problem för mig. Jag vill att det byggs en tunnel som kan trafikeras med traktor och redskap vid den södra infarten till Holmarvägen. Som det är nu kommer det att bli mycket svårt att korsa E4, då det är mycket trafik under sommaren just vid den tidpunkt då lantbruket har sin brådaste tid. Förslaget om en fyrvägskorsning vid nuvarande Sundomsvägen tycker jag inte är speciellt bra. Det påverkar mina odlingar på ett mycket negativt sätt, eftersom det skulle göras en väg efter krondiket från Sundomsvägen och mot Holmarvägen, precis där största delen av mina odlingar ligger. I stället föreslår jag att korsningen flyttas till Smedsbyvägen. Då kan trafiken till och från Sundom gå efter den gamla "Kvarnvägen", som går rakt genom skogen och ansluter till Sundomsvägen. För att kunna sammanbinda den södra delen av byn med den norra anser jag att "Rishägnavägen" är alldeles utmärkt. Den har också anslutning med Smedsbyvägen. Jag hoppas att ni tar mina synpunkter i beaktande.

Med vänliga hälsningar

Frej Larsson



Vägverket

Vägverket Region Norr
Vägbyggnadsavdelningen
Box 809
971 25 LULEÅ

Tel: 0920-24 37 00
Fax: 0920-24 38 60
E-post: vagverket.lul@vv.se

BD-11410-E4

PP20 2004:4125

Region Norr	
AVDELNING	OBJEKTNR/PROJEKTNR
VNvb	BD-11410-E4
INK 2005 -01- 10	
TH	DATUM/SIGN
AVSLUT	
JOSSBET-ARKIVKOD	DIARIENR
PP20	2004:4125

SYNPUNKTER: Väg E4, Delen genom Börjelslandet

Till

Synpunkter inlämnas senast den 14 januari 2005

Namn: Nedlund	Fastighetsbeteckning: Börjelslandet 3:20
Adress: Holmarvägen 68	Tel:
Postadress: 97598 Luleå	Ev. organisationer o dyl:

SYNPUNKTER:

Angående ombyggnationen av E-4 genom byn; Anser att; — Parallell väg mellan Persön o Börjelslandet med cykel/gångväg bör utföras - ordentliga körkörningsfiter vid avfarter till/från E-4-an bör utföras - nuvarande Smedsbyvägskorsning blir en fyrvägs korsning med ordentliga av- och påfarter - Rishägnarvägen tas i anspråk - anslutning till/från Smedsbyvägen - Holmarvägen
--

Vägverket Region Norr
Vägbbyggnadsavdelningen
Box 809
971 25 LULEÅ

Tel: 0920-24 37 00
Fax: 0920-24 38 60
E-post: vagverket.lul@vv.se

BD-11410-E4

PP20 2004:4125

 Vägverket Region Norr	
AVDELNING	OBJEKTNR/PROJEKTNR
VNUb	BD-11410-E4
INK 2005 -01- 13	
TH	DATUM/SIGN
AVSLUT	
DOSSIEBET-ARKIVKOD	DIARIENR
PP20	2004-4125

SYNPUNKTER: Väg E4, Delen genom Börjelslandet

Synpunkter inlämnas senast den 14 januari 2005

Namn: Roger Palo	Fastighetsbeteckning: Börjelslandet 14:3
Adress: Stenhagen 31	Tel: 70227, 070-33 70227
Postadress: 975 98 Luleå	Ev. organisationer o dyl:

SYNPUNKTER:

Jag stöder i huvudsak Vägverkets förslag vad det gäller att "länka" ihop Ö:a Börjelslandet (Stenhagen & Sjöbrunnsvägen) efter "separationen" med mitträcket. Vad det gäller möjligheten att med bil ta sej mellan byhalvorna tycker jag det verkar vara väl genomtänkt. Vad det gäller gång & cykelbanans är jag däremot skeptisk i.o.m. att när man idag ska ta sej från Stenhagen till andra sidan byn så färdas man tvärs över E4:an och följer sedan vägrenen till Holmarv och tråvåren!! Mitt scenario är därför att man kommer att använda tunneln för att ta sej till Busshållplatsen och sedan följa vägrenen till Holmarv istället för den tänkta vägen!!! (Vanans måhet & att det visuellt känns mycket kortare den vägen)

V.G. Vänd!

Varför då inte ta och "stycka" av vägrenen mellan Buss hållplatsen och Holmarv. med någon typ av "broväg" utan att bredda vägen, och på så sätt få en säker trafiksituation för de oskyddade trafikanterna?

Det har redan varit på tok för många incidenter (inte bara med barn) som hittills slutat bra!!

Vad det gäller biltrafik från & till adresserna Stenhagen 31-37 så finner vi ingen anledning att använda annat än in & utfarten via Sundomsv. för att ta oss till Luleå & Råneå trots vägverkets konsultens avrådan, att undvika vänsterväningar!!

Däremot så kommer dock troligtvis Stenhagen 9-13 + Sägbrunnsv. att använda sej på & avfarterna via Holmarv.

Tomtebov. på V:a sidan fruktar att trafiken ska öka markant med Vägverkets förslag, vilket inte jag kan förstå!

Roger Palo

Vägverket Region Norr
Vägbyggnadsavdelningen
Box 809
971 25 LULEÅ

Tel: 0920-24 37 00
Fax: 0920-24 38 60
E-post: vagverket.lul@vv.se

BD-11410-E4

PP20 2004:4125

 Vägverket Region Norr		
AVDELNING	OBJEKTNR/PROJEKTNR	
VNv6	BD-11410-E4	
INK 2005 -01- 13		
TH	DATUM/SIGN	
AVSLUT		
DOSSIEET-ARKIVKOD	DIARIENR	
PP20	2004-4125	

SYNPUNKTER: Väg E4, Delen genom Börjelslandet

Synpunkter inlämnas senast den 14 januari 2005

Synpunkter inlämnas senast den 14 juni 2005	
Namn: Bo Rosengren	Fastighetsbeteckning: 14-1
Adress: Stenhagen 35	Tel: 0920-70201
Postadress: 97598 Luleå	Ev. organisationer o dyl:

SYNPUNKTER:

Se Stenham 31



PP20 2004:4125

Ang sista punkten: Vi anser att det inte är en bra lösning att ta Rishågnavägen i anspråk. Rishågnavägen ska vara kvar som den är⁰⁰. Vi bor i närheten av den vägen, och vill absolut inte ha någon biltrafik. Det skulle bli bullrigt och farligt för barnen. Samt att denna lugna och trygga lantmiljö skulle förstöras.

Vägverket Region Norr
Vägbyggnadsavdelningen
Box 809
971 25 LULEÅ

Tel: 0920-24 37 00
Fax: 0920-24 38 60
E-post: vagverket.lul@vv.se

BD-11410-E4

PP20 2004:4125

VNvb	
PP20	2004:4125

SYNPUNKTER: Väg E4, Delen genom Börjelslandet

kl PP20 2004:4125

Synpunkter inlämnas senast den 14 januari 2005

Namn: <i>Stefan Rouainen</i>	Fastighetsbeteckning: <i>Börjels landet 2:18</i>
Adress: <i>Holmerv. 93</i>	Tel: <i>0920-70039</i>
Postadress: <i>975 98 Luleå</i>	Ev. organisationer o dyl:

SYNPUNKTER:

E4 som har mittfärd och dessutom är hårt trafikerad har blivit ett effektivt och livsfarligt hinder att passera över. Det måste bli en trafiklösning när man ska ut på E4 resp. lämna den. Alla som berörs vare sig man åker bil, går till buss hållplatser eller tvingas korsas E4 som cyklist ska inte känna att sätter sitt liv på spel. BYAUTVECKLINGENS FÖRSLAG KÄNNES GENOMARBETAT & TRYGGT Vägverkets förslag saknar sunt förnuft man måste ju bygga tunnlar och andra överfarter så att dessa kommer att nyttjas. Den s.k. bandyklubban i s. Börjels landet är

VÄND →

under all kritisk när man ska sakta
av för att svänga åt höger ser man
nästan inte infarten i vintermörkret och
bakomvarande bilar, kan ej ta sig förbi

p.g.a det är 1-filigt, väl i bandyklubban
är man nere i en svacka tittat man
norrut är sikten skynd av vajerräcklet
och tittar man söderut är sikten
skynd av ett krön, ska man too
på nollvisionen måste V.U. visar
att ni kan bättre

Häls Stefan Rom



Vägverket

Vägverket Region Norr
Vägbyggnadsavdelningen
Box 809
971 25 LULEÅ

Tel: 0920-24 37 00
Fax: 0920-24 38 60
E-post: vagverket.lul@vv.se

BD-11410-E4

PP20 2004:4125

Vägverket Region Norr	
ANDELNING/OBJEKT/PROJEKTNR VNub	BD-11410-E4
INK	2005-01-13
TH AVSLUT	DATUM/SIGN
ÖSSREDET/ARKIVKOD PP 20	DIARIENR 2004:4125

SYNPUNKTER: Väg E4, Delen genom Börjelslandet

Synpunkter inlämnas senast den 14 januari 2005

Namn: <i>Ewa Maria Lindqvist</i>	Fastighetsbeteckning: <i>2.11</i>
Adress: <i>Tomtebov. 4</i>	Tel: <i>0920-70162</i>
Postadress: <i>975 98 Luleå</i>	Ev. organisationer o dyl: <i>Bygglämnaren</i>

SYNPUNKTER:

De punkter som bygglämnaren kommit in med är huvudsakligen överkom. Det förslag vägverket har är väl ej helt fel med tunnel vid Tomtebovägen - dock ej den korra där laddan står utan att gå upp på Tomtebo. Anser det i stället att förstås med en ytterligare väghump när det g. behövs. Dessutom är markägaren inte alls villig att erbjuda till biltrafik utan bara en gång och cykelväg och det bör beaktas. Sedan var ju att inte gå över marken där det brukas utan ta i sådana fall också där bygglämnaren redan satt undan till förfogande.

Rushäjmärgen är ett lysande exempel på mark som redan är avsett för Byn.

Angripen i Stora Böjebolandet är under ALL
inkom!! Dirigering helt enkelt. Kan inte förstå
hur vägrat kan planera en sådan galen utfart.
Var bättre tidigare, att stå på vägstrecken
och stränge av. Nu är det totalmörkt och utan
avfärtsreklam. + uppförande när bilen skall
korsa E-4 och att mittsträngen är full med
snö. Helt massiva! Den får vi flera minuter.
Ta och förbättra det avsevärt + att sedan
människor skall behöva korsa det till för cykel
är helt abrut. Vart för säkerhets skulder vägen
där? NEJ. En gång cykel tunnel måste
det. Kan inte snacka om Pernin - det är en
annan lag, det att vi gör en tunnel där.

Vi måste kunna ta oss runt byn lätt och enkelt.
Mellan byns ödar i öst och väst, nord och syd.

Det kommer vi aldrig att sluta paprika.

Människorna framför det. Ej bilarna!

Det lösa det hela med bullerplaner och mittstränge
bollar inte. Vi kan inte begära att en hel
bys korridor skall antagligen på. att bilen
skall kunna gå fram som spårmark. Nå, ta

då och dra om E-4:an som det talades om.

Måste säga att jag är besviken på allt snack
nu. Läng detta värpjott och andra att vi drömt
med oss. Vi har lagt ned tid invar på vägen som
utskick och haft arkitekt med oss. Kanke jag
skulle ta presentation en faktur på, nedlagd tid jag
använder från mitt arbete? En ide. Responstare
från lite mer. Dr. Hauke Sorensen



Tel: 0920-24 37 00
Fax: 0920-24 38 60
E-post: vagverket.lul@vv.se

PP20 2004:4125

VNvb

PP20 2004: 4125

Synpunkter inlämnas senast den 14 januari 2005

Namn:	SUNDOMS BYRÅG MFL.	Fastighetsbeteckning:	
Adress:	BACKARVÄGEN 75	Tel:	0950 - 745 51
Postadress:	975 98 LULEÅ	Ev. organisationer o dyl:	

SYNPUNKTER:

ENL BIFOGAD SKRIVELSE DAT 2005-01-12

BET: 05-01

Vägverket Region Norr
Vägbyggnadsavdelningen
Box 809
971 25 LULEÅ

Ert tjänsteställe
Jesper Klevsjö

Ert datum

Er beteckning

Vägförorsning E4 Börjelslandet—Sundomsvägen väg 600

Sundoms byalag tillsammans med Sundoms byautvecklingsgrupp och Mjöfjärdens intresseförening vill härmed kommentera den förestående mitträckesutbyggnaden genom Börjelslandets by när det gäller bla korsningen E4 – Sundomsvägen.

Inledningsvis vill vi påpeka att mitträckesutbyggnaden upplevs som mycket positiv utifrån ett säkerhetsperspektiv, speciellt eftersom många bybor och sommarstugeboende är dagpendlare till Luleå. Däremot kan vi konstatera att Vägverket inte har våra ambitioner att planskilja trafiken över E4 vid Sundomsavfarten vilket är beklagligt eftersom en mycket stort risk ligger i just denna . (Enl tidigare alt, Smedsbykorset eller vägtunnel vid Holmarvägen)

Vi vill använda ordet **SÄKERHET** som ledord för våra kommentarer och kommer därför att peka på tre viktiga åtgärder.

1. Avfarten från E4 till Sundomsvägen.
2. Säkerheten för de oskyddade trafikanterna som skall utnyttja kollektivtrafiken (buss)
3. Parallellvägen

1. Avfarten

Från mötet i Börjelslandet uttryckte Vägverket(VV) att avfarten skulle byggas på samma sätt som avfarten vid Smedsbyvägförorsningen för de norrifrån kommande som svänger höger mot Boden.

Vi vill direkt avfärda det förslaget beroende på den allt för korta och tvära avfarten som stör bakomvarande och skapar en stressituation för den svängande. Vårt krav är därför att avfarten skall ta sin början omedelbart efter passage av ”bandyklubban” söder Sundomskorsningen och dras längs den odlingsväg som enl VV är tänkt för parallellvägen. Vi menar också att avfarten och

parallellvägen kan samsas på det viset att man separerar vägbanorna för de två vägarna.

De vinster som detta förslag står för är att avfarten kommer att ske utan att störa bakomvarande trafik så att jämn hastighet kan bibehållas som dessutom är miljömässigt fördelaktigt. De avkörande kommer också att slippa risken för påkörning bakifrån.

2. Oskyddade trafikanter

Vårt krav för optimal säkerhet är att inga oskyddade trafikanter skall behöva gå över eller längs E 4:an.

Vi anser att Vägverkets förslag till busshållplats för de påstigande mot Luleå i norra Börjelslandet är bra. Detta innebär att den i dag befintliga busshållplatsen vid Sundomskorsningen för söderåkande skall borttagas.

För avstigande som kommer söderifrån vill vi ta bort den befintliga hållplatsen vid Sundomskorsningen och flytta den mitt emot den i norr.

Detta innebär att alla av och påstigningar flyttas från Sundomskorsningar till norra Börjelslandet.

3. Parallellvägen

Parallellvägen mot Persön måste få en sådan ytbeläggning att cyklister attraheras att använda den och inte E 4:an.

Sundoms byalag
2005-01-13

Sundoms byautvecklingsgrupp
2005-01-13

Mjöfjärdens intresseförening
2005-01-13



Per-Arne Johansson
Ordf



Börje Nilsson
Styrelseledamot



Hillevi Sundkvist-Hansson
Ordf

Sändlista

Vägverket, Region Norr
Vägbyggnadsavdelningen
Box 809
971 25 Luleå

Postadress

Per-Arne Johansson
Backarvägen 75
975 98 LULEÅ

Telefon

0920-745 51
070-317 45 51

E-mail

pa.johansson@lulea.mail.telia



Tel: 0920-24 37 00
Fax: 0920-24 38 60
E-post: vagverket.lul@vv.se

PP20 2004:4125

 Vägverket Region Norr	
AVDELNING	OBJEKTNR/PROJEKTNR
VVV6	BD-11410-E4
INK	2005 -01- 13
TH	DATUM/SIGN
AVSLUT	
DÖGSÄKET-ARRIVKOD	DIARIENR
PP20	2004-11-25

SYNPUNKTER: Väg E4, Delen genom Börjelslandet

Synpunkter inlämnas senast den 14 januari 2005

Namn: <i>Holger Sundström</i>	Fastighetsbeteckning: <i>Personär hem med.</i>
Adress: <i>Holmarvägen 198</i>	Tel: <i>70019</i>
Postadress: <i>97590 Luleå</i>	Ev. organisationer o dyl:

SYNPUNKTER:

Jag stödjer helt byautvecklingsgruppens förslag. Vägverkets förslag kommer att förstöra byns infrastruktur för all framtid. Byns förslag rymdes inom den ram på 9.000.000 kr som var avsatt för projektet. Om byns förslag^(ej) godtas tycker jag att E.4 ej skall byggas om. De nya vägsträckor som ingår i förslaget är redan avtagna vägar och vad jag hört kommer att kunna nyttjas utan kostnad. Sänder med deras förslag. (läs det)

"Vi anser att ombyggnationen bör ske enligt följande;

- Parallell väg mellan Persön och Börjelslandet (östra sidan) med cykel/gångväg.
- Fartsänkning till 70 km/h genom byn. Omkörningsförbud. Endast 1 + 1, (bl. a för att sänka bullernivån) + övervakningskameror/skylt med hastigheten som bilföraren har.
- Ordentliga avkörningsfiler vid avfarter till/från E-4an.
- Cykel och gångtunnel (C.G. tunnel) nedanför skolan, Markskogsvägen i Persön.
- Södra infarten V Börjelslandet stängs för infart, endast öppen utfart söderut. (Utrymme för påfart finns om vägen endast har 1 + 1 fil, vägmarkering behöver endast göras.)
- Gång, cykeltunnel (södra infarten Holmarvägen), som förbinder busshållplatser på var sida av E-4an. Även parkeringsmöjlighet för inväntande av bussresenärer.
- Nuvarande Sundomsvägs skäl blir en fyrvägs korsning. In till Börjelslandet längs det s.k. krondiket mot Holmarvägen. Korsning med ordentliga av- och påfarter.
- In efter Sundomsvägen skall någon bil kunna lämnas/parkeras av bussresenärer.
- Norra infarten Holmarvägen endast öppen för utfart söderut (utrymme för påfart finns endast vägmarkering behövs).
- Huset Jauhiainen har sin in/utfart parallellt med E-4 mot Tomtebovägen
- Stenhagenvägen öppen för utfart norrut – utrymme finns.
- Gång/cykeltunnel från Stenhagenvägen mot västra sidans busshållplats.
- Busshållplatser på båda sidor vägen, med p-möjlighet (för att kunna invänta resenärer).
- Tomtebovägen stängs ut mot E-4 an. Ansluts till Rishägnanvägen.
- Gång/cykelväg från Tomtebovägen till norra infarten Holmarvägen.
- Rishägnanvägen tas i anspråk – anslutning till/från Smedsbyvägen - Holmarvägen

Börjelslandet den 10 juni 2004.

Bilagor: Tidigare ingivna skrivelser i ärendet

Förteckning hastighetsbegränsningar/kameraövervakning längs E-4 söderut"

De nya vägsträckor som ingår i förslaget
är redan avtagna vägar och vad jag
hört kommer att kunna nyttjas utan kostnad.
Sänder med deras förslag. (läs det)

Till Vägverket Region Norr
Vägbyggnadsavdelningen
Box 809
971 25 LULEÅ

Från Jan Tjäder,
Catarina Tjäder
Holmarvägen 111
975 98 LULEÅ

Börjelslandet 2005-01-14

Vi har tagit del av förslaget från Vägverket vad gäller sträckan Börjelslandet. Vi vill inkomma med åsikten att det saknas en gångtunnel vid södra infarten till Västra Börjelslandet. Här ligger hållplatserna för allmän kommunikation, på vardera sidan av E-4: an, vilket medför att E-4: an kommer att behöva korsas. Då detta också är i en nedförsbacke just efter en uppförsbacke, så är sikten mycket begränsad. Detta är inte lämpligt för en vuxen, ännu mindre acceptabelt för våra ungdomar/barn som åker med bussen dagligen.

Denna tunnel känns också angelägen för att den parallella vägen mot Persön ska kunna användas för de boende efter större delen av Holmarvägen, samt resten av södra änden. Finns inte tunneln är nog risken att vägen kommer att korsas även i detta syfte, eftersom omvägen för att ansluta genom norra tunneln blir ungefär samma sträcka som till Persön i sig, för dem som bor mest avigt till.

Fortsättningsvis önskar vi en justering vad gäller höjd på avfartssträckan, också den vid södra infarten Västra Börjelslandet. En höjdjustering skulle medföra förbättrad syn över krönet på backen samt att starten skulle underlättas när bilen inte behöver ta sats i uppförsbacke, detta känns speciellt viktigt nu under vintertid. Höjden på avfarten borde ligga över den andra vägens för att naturligtvis mynna ut i samma höjd. Detta just för att kunna få denna förbättrade sikt.

Här behövs också en förbättrad avsvängningsfil för att kunna ta ner fordonet till en lämplig hastighet. Situationen i dagsläget upplevs mycket farlig.

Samma sak gäller för avfarten mot Sundom.

Hastigheten genom denna by med högt bevarandevärde, där vägen dessutom delar byn mitt itu bör beaktas. En sänkning till 70 km/h skulle medföra att färre fastigheter tvingas omgärdas av plank. En korridor av plank inskränker det öppna odlingslandskapet samt tar bort den levande byakänslan.

Vi ställer oss tveksamma till att del av den allmänna vägen som i övrigt sköts av kommunen, i ert förslag skall skötas av privatpersoner.

Den nu föreslagna lösningen med port vid norra infarten möjliggör inte att bussar och andra stora fordon kan färdas ut ur byn norrgående, bland annat daglig skoltrafik. Hur avser ni att lösa detta?

Jan & Catarina Tjäder

Nygren Gunilla VNv**Från:** ann-helene.willberg@luleaenergi.se**Skickat:** den 14 januari 2005 16:39**Till:** Region Norr Enhetspost**Ämne:** Synpunkter: Väg E4, Delen genom Börjelslandet

 Vägverket Region Norr	
AVDELNING	OBJEKTNR/PROJEKTNR
VNv6	BD-11410-E4
INK 2005 -01- 17	
TH	DATUM/SIGN
AVSLUT	
DOSSIEBET-ARKIVKOD	DIARIENR
PP20	2004-4125

Hej!

Skickar här Synpunkter: Väg E4, Delen genom Börjelslandet

från familjen Willberg-Westerberg
 Tomtebovägen 23
 975 98 Luleå
 Tel 0920-997 34
 Börjelslandet 4:17

Vi liksom många andra i byn stödjer Byautvecklingsgruppens förslag
 gällande planfri korsning mot Sundomsvägsåket.

- Det är det mest trafiksäkra alternativet då ingen trafik leds nära intill hus framför allt bland barnen i byakärnan och intill lekplats och Byahus som enligt ert lagda förslag.
 - Dessutom försvinner då byns fotbollsplan enligt ert förslag.
 - Byns förslag bevarar landskapet och landsbyggden då en planfri korsning är en naturlig del, har alltså funnits i byar.
 - Vilket inte bil/traktorvägtunneln bland husen enligt ert förslag är. En biltunnel kräver större ingrepp än en gångtunnel.
 - Dessutom i byns förslag finns möjlighet för ordentliga filer för påfart och avfart vilket inte finns mark för i Vägverkets förslag.
 - Dessutom i byns förslag är korsningen på ett ställe där det råder fri sikt åt alla håll, vilket det inte finns för påfart Söderut i Vägverkets förslag eller avfart för den delen vid Stenhagen.

Vi stödjer Byautvecklingsgruppens förslag med 2 tunnlar i byn.

- Trafiksäkerhetsmässigt bör det finnas 2 gångtunnlar i byn, en vid Västra avfarten i Byn och en vid busshållplats vid Stenhagen.
- Det är orimligt att de från västra delen av byn ska behöva cykla/gå den dubbla sträckan till Persön för att Persön ska få en till biltunnel. Persön har ju redan en påkostad trafikplats med planfri korsning och en viadukt som är säker att cykla/gå över med trottoar.
 - Om avsaknad av dessa 2 tunnlar gör att Länstrafiken drar in sina busshållplatser vid Västra avfarten i Byn och vid busshållplats vid Stenhagen försämrar Vägverkets förslag byns infrastruktur dvs möjligheten att säkert kunna åka buss.
 - Alternativet blir att man måste per fot barn och vuxna korsa E4:an om tunnel saknas men hållplats finns kvar. Olycksrisk.
 - Om det blir få busshållplatser kvar måste de boende ta sig per fot på E4:an till de busshållplatserna som blir kvar. Olycksrisk.
 - Vid byns förslag finns alla busshållplatser kvar, med gångtunnlar under och möjlighet för Sundombsborna att invänta bussarna åt båda riktningarna vid den befintliga busshållplatsen vid Sundomsvägsåket.

Det är många som i tysthet håller med om byautvecklingsgruppens förslag,

lista med namn som stödjer byautvecklingsgruppens förslag kommer förhoppningsvis att bifogas under denna månad.

- De som helt tar avstånd från Byautvecklingsgruppens förslag bör då ha skickat in en skriftlig motsägelse mot denna.
- De som stödjer byautvecklingsgruppens förslag men som ev kompletterat den lika så.

Önskar att ni besvarar

- Vilket mått har den tunneln enligt ert förslag gällande bredd och höjd dvs körbar höjd för traktor?
- Vilket mått har en vanlig gång/cykeltunnel gällande bredd och höjd?
- beräkning av markåtgång för denna tunnel enligt ert förslag.

Hur är tanken att tung trafik ska ta sig dvs sophämtning, ved/pellets leveranser, traktorer, lastbilar etc

- från Byakärnan till Stenhagen, vända i Persön?
- från Stenhagen till Byakärnan, vända i Smedsbykorsningen?
- från Västra delen av byn till Stenhagen/Sundom, vända i Persön?
 - Hur har ni tänkt att den dagliga trafiken till och från Byn till Skola i Persön ska ta sig mellan de olika vägarna, Tomtebo, byakärnan, Stenhagen och Västra delen?
 - När barnen blir äldre blir högstadiet i Råneå och de ska då ta sig dit/hem säkert. Hur ska detta ske med buss?
 - Borde inte barns trafiksäkerhet prioriteras?
 - Ni pratade tidigare om belopp för projektet som har minskat mellan era 2 informationer med 2 miljoner. Hur är det möjligt?
 - Varför har budgeten minskat för byns del?
 - Vart har pengarna istället hamnat?
 - Vilken är projektkostnaden för Persö-trafikplats hittills och enligt ert budget?

Övrigt

- En skolbuss som måste åka av vid bandyklubban vid Västraavfarten är en trafikrisk redan i dag då det saknas ordentlig avåkningsfil.
- Vid halt väglag kan det komma att ske en ordentlig olycka med buss och personbilar inblandade då en buss blir kvar och kan bli påkörd av kommande bilar eller mötande trafik.
- En fyrvägs korsning enligt Byns förslag löser dessa problem. Alla kan ta sig åt alla håll.
 - En djup biltunnel (som ev klarar stora traktorer vid Stenhag förstör landskap mer än en mindre gångtun
 - En djup biltunnel blir då ett ingrepp i vår vackra by som blir större än vad vi bybor kan

ana.

**Önskar
också
få en
karta
hemsän
och en
flygfoto
där ert
förslag
finns
inritat.**

Med
vänliga
hälsning

Ann-
Helene
Willberg
Luleå
Energi
AB
Tel vx
0920-26
44 00,
direkt
26 44
58



Vägverket

Vägverket Region Norr
Vägbyggnadsavdelningen
Box 809
971 25 LULEÅ

Tel: 0920-24 37 00

Fax: 0920-24 38 60

E-post: vagverket.lul@vv.se

BD-11410-E4

PP20 2004:4125

Region Norr	
AVDELNING	OBJEKTNR/PROJEKTNR
VNU6	BD-11410-E4
INK	2005 -01- 10
TH AVSLUT	DATUM/SIGN
AVSLUT	DATUM/SIGN
PP20	2004:4125

SYNPUNKTER: Väg E4, Delen genom Börjelslandet

Synpunkter inlämnas senast den 14 januari 2005

Namn: Fredrik Wittenberg, ^{Sonja} Wittenberg	Fastighetsbeteckning: Börjelslandet 2:10
Adress: Tomtebovägen 14	Tel: 0920 - 70358
Postadress: 97598 Luleå	Ev. organisationer o dyl:

SYNPUNKTER:

Vi anser att Vägverkets förslag till E4an är bra, det är bra med en tunnel så att man kan köra bil ~~genom~~ genom till andra sidanbyn, (en by kan inte delas av som andra konstiga förslag vill)

tunneln placeras på det bästa stället.

bättre för miljön att kunna köra rakt över till andra sidan, långa omvägar ger mer utsläpp

Det flesta boende på östra sidan bor på Sagbrunnsvägen eller Stenbagen, när där tunneln ska bli, detta är bra.

Sonja Wittenberg, Fredrik Wittenberg

Från: Zetterqvist Gunnel Lst
Skickat: den 13 januari 2005 07:52
Till: Region Norr Enhetspost
Ämne: Synpunkter på Väg E4, Börjelslandet



synpunkter på E4
2005.doc (15 ...

Hej

Bifogar våra synpunkter på ombyggnaden

<<synpunkter på E4 2005.doc>>

SYNPUNKTER: Väg E4, Delen genom Börjelslandet

Vägar Region Norr	
AVDELNING/OBJEKTNR/PROJEKTNR BD-11410-E4	
INK	2005-01-13
TH	DATUM/SIGN
AVSLUT	
LOBBINGET-ANVÄRDE	DIARIENR
PP20	2004:4125

Följande åtgärder är viktigast för trafiksäkerheten:

- Parallell cykel/gångväg mellan Persön och Börjelslandet (östra sidan) med cykel- och gångtunnel nedanför skolan i Persön.
- Bandyklubban vid södra infarten till Västra Börjelslandet **ska vara kvar** och kompletteras med cykel- och gångtunnel.
- Ordentliga avkörningsfiler vid samtliga avfarter och "bandyklubban" med ordentlig belysning.
- Vägtunnel från förlängningen av Stenhagenvägen mot Tomtebovägen och västra sidans busshållplats.
- Busshållplatser på båda sidorna vägen, med parkeringsmöjligheter.
- Stenhagenvägen öppen för utfart norrut.
- Norra infarten till Holmarvägen endast öppen för utfart söderut.
- Anslutningsväg mellan Börjelslandets byahus och vägtunneln vid Stenhagenvägen/Tomtebovägen. Denna väg ansluter även busshållplatsen. Vägen är betydligt kortare än en anslutning via Rishägnavägen och Tomtebovägen.

Gunnel Zätterquist och Tommy Lindqvist
Holmarvägen 67
975 98 LULEÅ

fastighet 12:8

tel: 0920-70210

Vägverket

Region Norr

Box 809, 971 25 Luleå

www.vv.se vagverket.lul@vv.se

Telefon: 0771-119 119 Texttelefon: 0243-750 90 Fax: 0920-24 38 30



Vägverket