

## SAMRÅDSUNDERLAG

# Tätortsåtgärder Storgatan Älvsbyn

Älvsbyns kommun, Norrbottens län

För vägplan, 2018-03-09



**Trafikverket**

Postadress: Box 809, 971 25 Luleå

Telefon: 0771-921 921

Dokumenttitel: Samrådsunderlag, Tätortsåtgärder Storgatan Älvsbyn

Författare: Licab

Dokumentdatum: 2018-03-09

Ärendenummer: TRV 2017/82477

Uppdragsnummer: 156698

Version: 1.0

Kontaktperson: Malin Faller, [malin.fahller@trafikverket.se](mailto:malin.fahller@trafikverket.se)

Mats Elgcrona, [mats.elgcrona@trafikverket.se](mailto:mats.elgcrona@trafikverket.se)

# Innehåll

<b>1. SAMMANFATTNING</b>	<b>5</b>
<b>2. BESKRIVNING AV PROJEKTET</b>	<b>6</b>
2.1. Planläggningsprocessen	6
2.2. Bakgrund	6
2.3. Åtgärdsvalsstudie	7
2.4. Projekt mål	7
2.5. Beskrivning av befintlig väganläggning	8
2.6. Angränsande projekt	10
<b>3. AVGRÄNSNINGAR</b>	<b>11</b>
3.1. Utrednings- och influensområde	11
<b>4. FÖRUTSÄTTNINGAR</b>	<b>12</b>
4.1. Markanvändning	12
4.2. Byggnadstekniska förutsättningar	14
4.3. Landskap och arkitektur	17
4.4. Miljöförutsättningar	19
4.5. Hälsa	23
<b>5. EFFEKTER OCH DERAS TÄNKBARA BETYDELSE</b>	<b>24</b>
5.1. Nollalternativet	24
5.2. Väg och trafik	24
5.3. Markanvändning	25
5.4. Landskap och arkitektur	25
5.5. Naturmiljö	26
5.6. Kulturmiljö	26
5.7. Yt- och grundvatten	27

<b>5.8. Markmiljö</b>	<b>27</b>
<b>5.9. Hälsa</b>	<b>28</b>
<b>5.10. Effekter under byggtiden</b>	<b>28</b>
<b>5.11. Miljöbalkens allmänna hänsynsregler</b>	<b>28</b>
<b>5.12. Miljökvalitetsnormer</b>	<b>28</b>
<b>5.13. Uppfyllelse av transportpolitiska mål</b>	<b>29</b>
<b>6. FORTSATT ARBETE</b>	<b>30</b>
<b>6.1. Planläggning</b>	<b>30</b>
<b>6.2. Viktiga frågeställningar</b>	<b>30</b>
<b>7. KÄLLOR</b>	<b>31</b>

# 1. Sammanfattning

Väg 671 går genom Älvsbyns centrum och är en statlig allmän väg. Väg 671 innefattar Nyvägen (från Gulfrondellen), Storgatan samt en del av Stationsgatan fram till vattentornet, en sträcka på totalt 1,2 km.

Syftet med projektet är att tillgodose tillgängligheten och trafiksäkerheten för invånare i tätorten. Som ett led i att uppnå detta eftersträvas i projektet bland annat tydliggörande av utfarter och parkeringar, hastighetssänkande åtgärder, tydliga passager samt ledstråk för oskyddade trafikanter. Idag uppfattas vägen som otrygg att färdas på i och med de höga hastigheter som det breda gaturummet bjuder till.

Flertalet kommunala planer finns inom området för vägplanen och eventuella avvikelser mot bestämmelser i dessa ska utredas i kommande arbete. I dagsläget är bedömningen att ingen ytterligare mark kommer att tas i anspråk eftersom åtgärder längs sträckan planeras att utföras inom befintligt vägområde.

Ett antal områden där förorenande verksamheter bedrivits har identifierats längs sträckan. Eventuella föroreningar som påträffas vid ombyggnationen ska hanteras enligt gällande riktlinjer.

Ingen påverkan på riksintressen för rennäring, naturvård eller kulturmiljövård bedöms bli aktuell av projektet.

Projektet bedöms inte medföra någon påverkan på yt- eller grundvatten. De åtgärder som planeras bedöms inte medföra någon påverkan på Korsträskbäcken som ingår i Natura 2000-område.

Ett antal alléer finns längs sträckan. Eventuella åtgärder och hantering gällande dessa utreds vidare i fortsatt arbete.

I enlighet med framtagna projektmål gällande ökad trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter kommer gatorna att smalnas av. Med hänsyn till detta är det viktigt att gestaltningen går hand i hand med omgivningens förutsättningar och den tänkta vägutformningen. Planerade åtgärder innebär att utfarter från intilliggande fastigheter till vägområdet tydliggörs. Detta medför att anpassningar kan behöva göras inom privata fastigheter för att styra körmönstret till utpekade utfarter.

De planerade åtgärderna bedöms på sikt kunna medföra positiva effekter genom ett attraktivt gaturum, ökad trafiksäkerhet, ökad tillgänglighet för oskyddade trafikanter samt tydliga ledstråk mellan viktiga målpunkter längs sträckan.

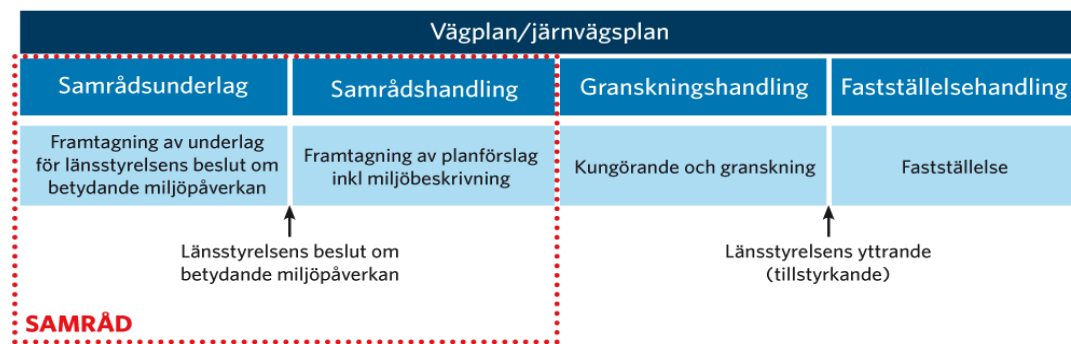
## 2. Beskrivning av projektet

### 2.1. Planläggningsprocessen

Ett väg- eller järnvägsprojekt ska planeras enligt en särskild planläggningsprocess som styrs av lagar och som slutligen leder fram till en vägplan eller järnvägsplan. Väg- eller järnvägsplanen har olika status beroende på hur långt i processen planeringen har kommit, se figur 1.

I början av planläggningen tas ett samrådsunderlag fram som beskriver hur projektet kan påverka miljön. Underlaget ligger till grund för Länsstyrelsens beslut om projektet kan antas medföra en betydande miljöpåverkan eller inte. Det beslutet har betydelse för kraven på miljöredovisning i den fortsatta processen.

Samråd är viktigt under hela planläggningen. Det innebär att Trafikverket tar kontakt och för dialog med andra myndigheter, organisationer och berörd allmänhet för att samla in deras synpunkter och kunskap. Synpunkterna som kommer in under samråd sammanställs i en samrådsredogörelse.



Figur 1. Planläggningsprocessen för plantyp 2. Föreliggande vägplan har nu status samrådsunderlag.

### 2.2. Bakgrund

Älvsbyn är en centralort i Älvsbyns kommun, Norrbottens län samt en knutpunkt i det regionala vägnätet. I och med en förväntad gruvetablering planeras för ökad befolkning. Vid den eventuella ökade trafikmängden som detta kan medföra är det av vikt att säkerställa att trafiksäkerhet och tillgänglighet kan tillgodoses för invånare i tätorten. För att vara en attraktiv bostadsort krävs trygg miljö som bland annat uppnås med hjälp av en förbättring av infrastrukturen.

Väg 671 går genom Älvsbyns centrum och är en statlig allmän väg. Väg 671 innefattar Nyvägen (från Gulfrondellen), nedre delen av Storgatan samt en del av Stationsgatan där åtgärden sträcker sig fram till vattentornet, se figur 6 för illustration. Vägplanen berör en sträcka på totalt cirka 1,2 km. Tillgänglighet och trafiksäkerhet för gående och cyklister är låg. Vägen uppfattas som otrygg att färdas på i och med de höga hastigheter som det breda gaturummet bjuder till.

Tidigare utredningar har gjorts, bland annat Bristanalys, typ 1 – tätort – Delen genom Älvsbyn Väg 671 – Storgatan m fl. (Vägverket 2007), Åtgärdsvalsstudie, Älvsbyn tätort (Trafikverket 2014) samt beslut om inriktning och rekommenderade åtgärder efter genomförd Åtgärdsvalsstudie – Älvsbyns tätort (år 2015).

### 2.3. Åtgärdsvalsstudie

Åtgärdsvalsstudien (ÅVS) daterad 2014-12-18 (Trafikverket 2014) togs fram i enlighet med fyrstegsprincipen (figur 2) med syfte att skapa ett mer attraktivt, säkert och hållbart centrum. Vid dess utformning och gestaltning ska fokus ligga särskilt på de oskyddade trafikanterna. I och med denna aspekt sammanfaller även framtagna ÅVS med Älvsbyns kommuns vision om att skapa en mer attraktiv tätort.

Grunden i en ÅVS innebär att trafiksystemet ska utformas och utvecklas utifrån en helhetssyn och att rätt lösningar ska identifieras från början, som ett led i att kostnadseffektivisera projekt. Fyrstegsprincipen är indelad i fyra steg, se figur 2.

#### Fyrstegsprincipen



Figur 2. Illustration av fyrstegsprincipen.

Utifrån ovanstående resonemang kring fyrstegsprincipen har åtgärder inom samtliga steg identifierats och studerats i framtagna ÅVS för Älvsbyns tätort. Arbetet planerades och utfördes tillsammans med kommunen och resulterade i de övergripande projektmål som anges nedan.

Utöver dessa projektmål föreslås en rad åtgärder som samtliga utvärderats utifrån kostnad, genomförbarhet och uppfyllelse av delmål för att på ett kostnadseffektivt sätt kunna åtgärda föreliggande problem.

### 2.4. Projektmål

Syftet med projektet är att tillgodose tillgängligheten och trafiksäkerheten längs berörd vägsträcka.

Trafikverket har i samråd med Älvsbyns kommun tagit fram följande projektmål:

- Tydligare och mer tilltalande gaturum längs Storgatan, Nyvägen och Stationsgatan bland annat genom tydliggörande av utfarter och parkeringar.
- Ökad tillgänglighet och trafiksäkerhet längs de aktuella vägarna genom hastighetssänkande åtgärder såsom avsmalning av körbanan och tydliggörande av GC-vägar.

- Göra tätorten mer anpassad för oskyddade trafikanter bland annat genom att bygga tydliga passager och ledstråk.
- Göra tätorten mer attraktiv och knyta ihop Storgatan och planerat resecentrum genom ett stråk av sammanhängande element som skapar attraktion och en tydlig entré till dagens centrumkärna.

#### 2.4.1. Transportpolitiska mål

Det övergripande målet för transportpolitiken i Sverige är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgare och näringslivet i hela landet. Den övergripande målsättningen är indelad i två delmål; ett funktionsmål och ett hänsynsmål, som tillsammans utgör det övergripande målet.

##### **Funktionsmålet**

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

##### **Hänsynsmålet**

Hänsynsmålet handlar om säkerhet, miljö och hälsa. De är viktiga aspekter som ett hållbart transportsystem måste ta hänsyn till. Transportsystemets utformning, funktion och användning ska anpassas så att ingen ska dödas eller skadas allvarligt i trafiken. Det ska också bidra till det övergripande generationsmålet för miljö och att miljö kvalitetsmålen uppnås, samt bidra till ökad hälsa.

#### 2.5. Beskrivning av befintlig väganläggning

Nyvägen, Storgatan och Stationsgatan som berörs av projektet utgörs av en bred tvåfältsväg. På grund av att vägen är bred och upplevs som överdimensionerad (vägbredd varierar mellan ca 9–10 meter) bjuder den in till högre hastigheter än de 40 km/h som den idag är skyltad till.

Gatorna tillhör bärighetsklass 1 (BK1) och sträckorna delas upp i sekundär samt tertiär länsväg varav Stationsgatan tillhör det sist nämnda. Årsmedeldygnstrafiken (ÅDT) för Storgatan och Stationsgatan är 2751 varav ca 14 % utgörs av tung trafik motsvarande för Nyvägen är ÅDT 4273 varav ca 22 % utgörs av tung trafik (enligt Nationella vägdatatabasen (NVDB) mätår 2012 Storgatan och Stationsgatan, 2011 Nyvägen).

Enligt NVDB räknas inte väg 671 som huvudväg för godstransporter och är inte heller rekommenderad väg för transport av farligt gods. Vägen är inte skyddsklassad och räknas inte som omledningsväg.

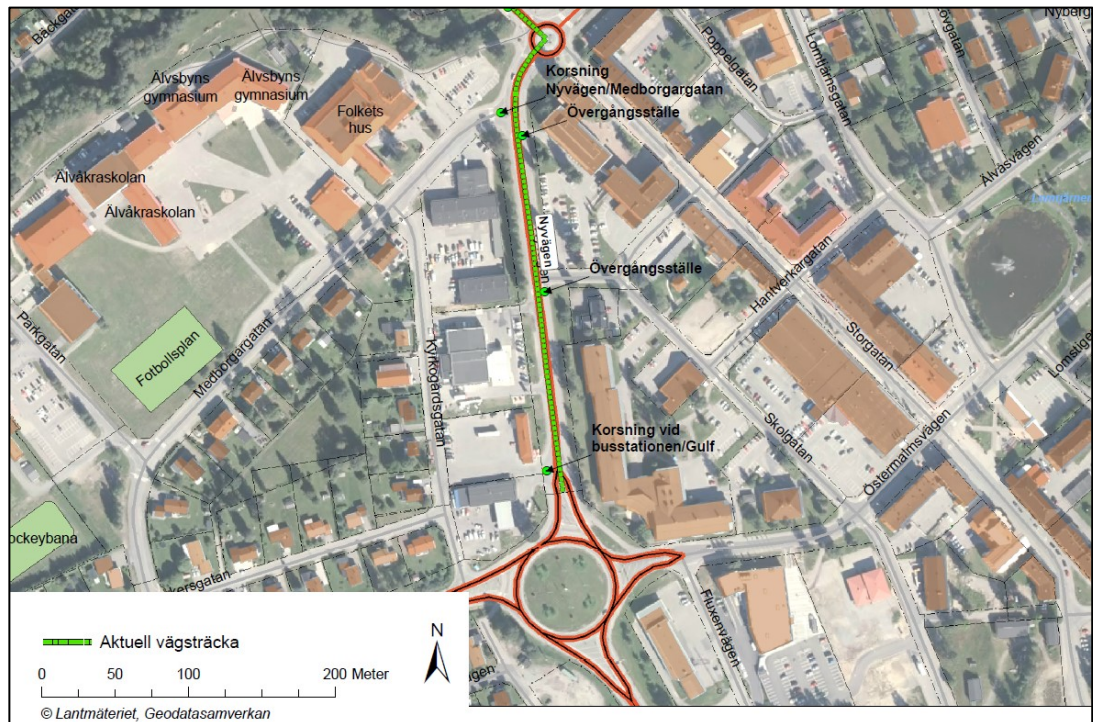
Flertalet kommunala gator ansluter till aktuell väg och korsning mellan Nyvägen och Storgatan utgörs av en rondell.

I anslutning till rondellen mellan Nyvägen och Storgatan i början av Storgatan finns en plattrambro över Korsträskbäcken.

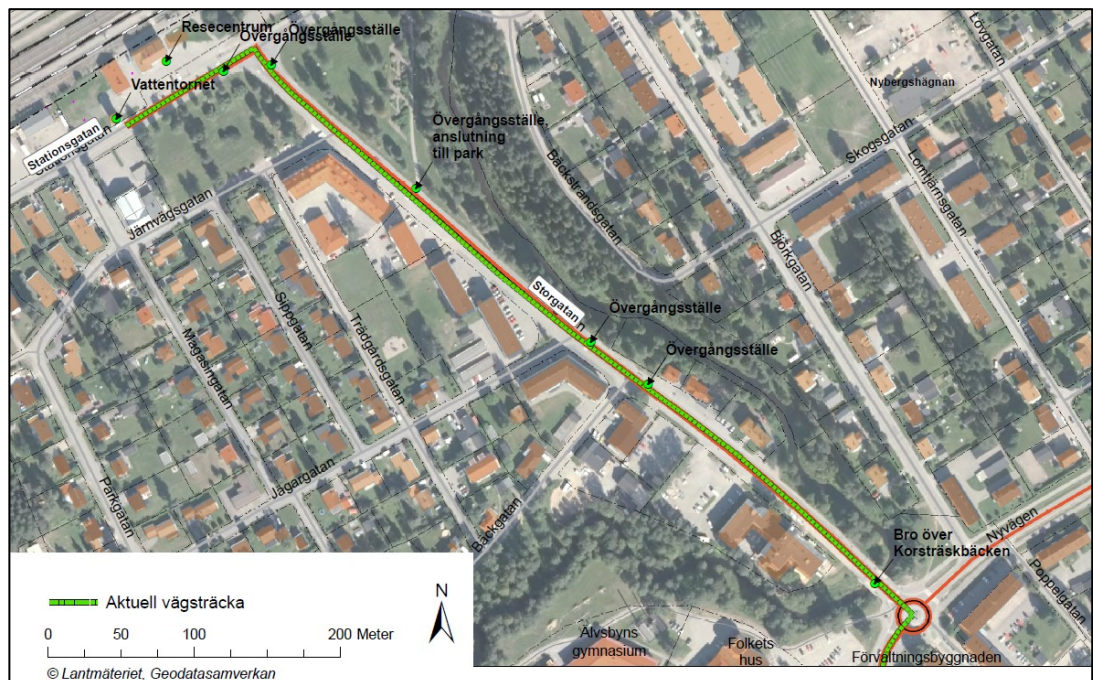


Vägen nyttjas av kollektivtrafik i form av Länstrafiken i Norrbotten. I samband med upprättande av detaljplan för nytt resecentrum (Älvsbyns kommun 2014) har en analys av förändrade trafikflöden utförts. Resultatet av denna visar att nya resecentrum kommer att trafikeras av totalt ca 48 ytterligare busssturer dagligen utöver de ca 18 som angör vid järnvägsstationen idag. Detta innebär att totalt ca 66 busssturer kommer att trafikera hela sträckan när nya resecentrum öppnar.

Utöver detta tillkommer beställningstrafik och skolskjuts med småbussar och taxi. Se figur 3 och 4 nedan för övergripande orientering.



Figur 3. Orienteringskarta Nyvägen.



Figur 4. Orienteringskarta Storgatan och Stationsgatan.

### 2.5.1. Trafiksäkerhet

Vägen används idag av kollektivtrafik (länstrafik), bilister men även flitigt av oskyddade trafikanter. Gränsdragning mellan GC-väg och gata är otydliga med låga kantstenar. Därför upplevs vägen bland oskyddade trafikanter som osäker att färdas på. Gång och cykelstråk är inte sammanhängande och saknas längs Storgatan på en sträcka av ca 300 m.

Övergångsställen finns på flera ställen tvärs över väg 671, se figur 3 och 4 ovan. I ett antal korsningar med anslutande lokalgator finns längsgående övergångsställen. Övergångställena är överlag otydligt markerade och upplevs osäkra, delvis på grund av den väl tilltagna vägbredden. Passager saknar tillgänglighetsanpassning för personer med funktionsnedsättning.

Ett flertal fastigheter längs Storgatan har otydligt definierade utfarter och kör därav rakt över trottoaren ut på Storgatan från sina parkeringsplatser se figur 5.



*Figur 5. Visar befintliga förutsättningar för parkeringar framför ett antal byggnader längs Storgatan.*

### 2.6. Angränsande projekt

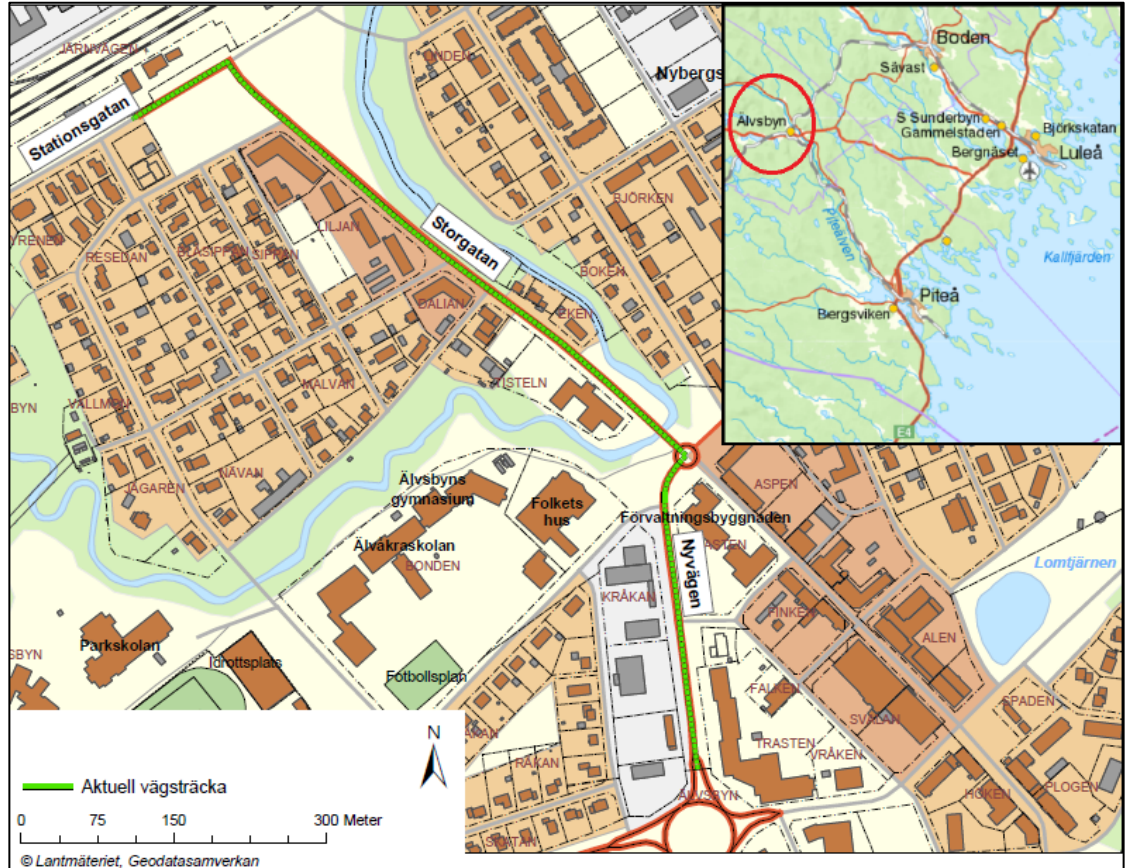
Detaljplan för att möjliggöra uppförande av nytt resecentrum antogs 2014-10-13. Befintlig busstation vid Nyvägen tas bort och flyttas till järnvägsstationen. Stationshuset från 1894 byggs ut med ny vänthall, service och parkeringar samt ny infart planeras. Byggnation pågår för närvarande, öppning är planerad till våren 2018.

Älvsbyns Energi avser att åtgärda befintligt VA-system längs Storgatan, vilket planeras att färdigställas året innan Trafikverket påbörjar sina åtgärder.

### 3. Avgränsningar

#### 3.1. Utrednings- och influensområde

Vägplanen omfattar en sträcka på 1,2 kilometer och redovisas i figur 6.



Figur 6. Aktuell vägsträcka som omfattas av projektet markerad grön.

Förutsättningar och effekter av den planerade ombyggnation av väg 671 redovisas för de allmänna och enskilda intressen som finns representerade i området inom det nuvarande vägområdet och dess omedelbara närhet. I förekommande fall redovisas även påverkan som kan beröra ett större influensområde.

I projektet bedöms exempelvis påverkan på natur- och kulturintressen, enskilda fastighetsägare samt näringsverksamhet vara viktiga intressen att beskriva.

## 4. Förutsättningar

### 4.1. Markanvändning

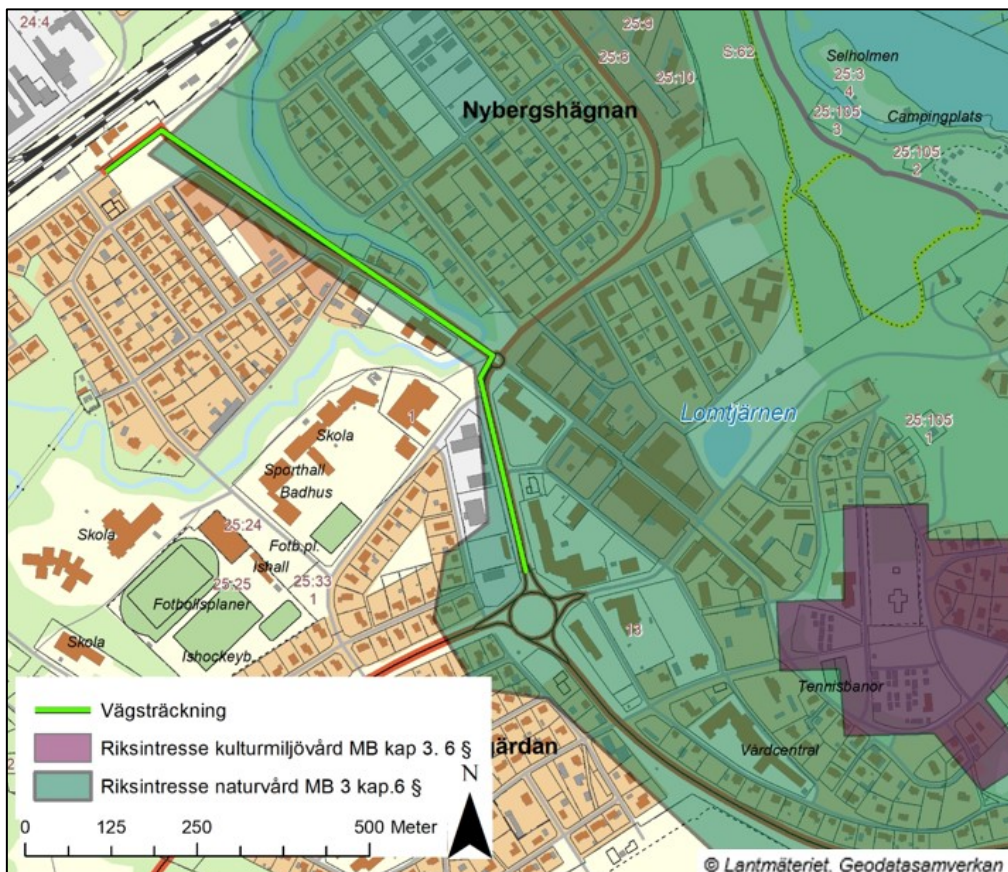
#### 4.1.1. Lokalsamhälle och regional utveckling

Enligt Statistiska centralbyrån har Älvsbyns kommun, 31 december 2017, 8274 invånare. Vision 2030, enligt strategisk plan för Älvsbyns kommun, är att befolkningen ska uppnå 10 000 invånare. (Älvsbyns kommun 2017)

Enligt Älvsbyns kommun är visionen att de som bor, verkar och vistas i kommunen uppleva ett hållbart Älvsbyn och en viktig förutsättning som nämns är ett mer attraktivt Älvsbyn med tillgång till god service. Älvsbyn förväntas stå inför en samhällsomvandling med hänsyn till den planerade gruvetableringen av en koppargruva i Laver med tillkommande behov av bostäder, service och förbättrad infrastruktur. (Älvsbyns kommun 2017c)

#### 4.1.2. Riksintressen

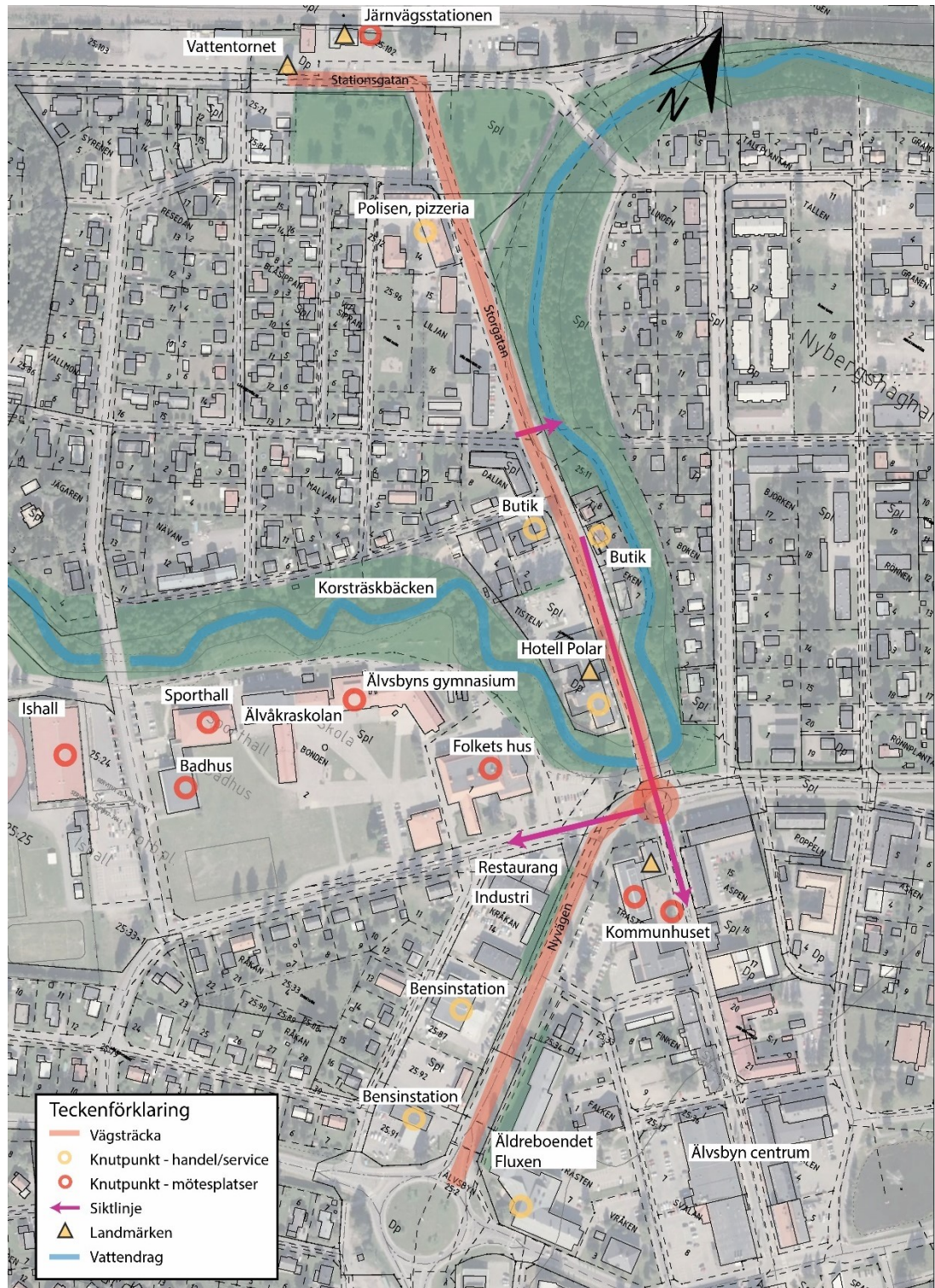
- Vägsträckningen är lokaliserad inom ett område som omfattas av riksintresse för naturvård enligt 3 kap 6 § miljöbalken, figur 7.
- Riksintresse för kulturmiljövård enligt 3 kap 6 § miljöbalken finns cirka 400 meter österut om aktuell vägsträckning och består av en kyrka och kyrkstad, se figur 7.
- Riksintresse för rennäring finns ca 3 km från aktuellt område och berörs därför ej av vägplanen.



Figur 7. Riksintressen för naturvård och kulturmiljövård.

#### 4.1.3. Bebyggelse och verksamheter

Längs vägens sträckning finns en blandning av flerbostadshus och verksamheter. Älvsbyns kommun har ca 800 aktiva företag inom olika områden så som trä, livsmedel, teknik/materialtest och besöksnäring. Några av de större företagen tillika arbetsgivarna inom orten är Älvsbyhus AB, Polarbröd AB, Provplats Vidset och Arctic Falls AB. (Trafikverket 2014)



Figur 8 Kartan visar vägsträckan med viktiga målplatser, siktlinjer och landmärken i närområdet.

Figur 8 ovan visar ett urval av viktiga målpunkter i närheten av berörd vägsträcka. Längs Storgatan finns verksamheter i form av restaurang, frisörer, butiker, polis och hotell. Nytt resecentrum planeras att öppnas under våren vid järnvägsstationen på Stationsgatan, vilket kan främja handel längs nedre delen av Storgatan.

Området mellan Nyvägen och Kyrkogårdsgatan är idag ett centralt beläget industriområde. Här finns bland annat två bensinstationer, nuvarande busstation och Hantverkscentrum som inrymmer flertalet verkstads- och butikslokaler.

Mot slutet av Nyvägens sträckning inom detta projekt, i höjd med korsningen till Medborgargatan ligger Älvåkraskolan samt Älvsbyns gymnasium till vänster och kommunhuset till höger om Nyvägen.

#### 4.1.4. Kommunala planer

Kommuntäckande översiktsplan för Älvsbyn antogs 2011. Arbetet pågår med att upprätta en ny fördjupad översiktsplan (FÖP) över Älvsbyns tätort samt framtagande av Trafikstrategi Älvsbyn som ett led i kommunens strategi för hållbar tillväxt och samhällsutveckling. Förslagen som har funnits utställda för samråd till och med 2017-09-12 och ska ställas ut för granskning under mars månad, visar att Älvsbyns tätort är i stort behov av upprustning.

Projektets målbild utgår delvis från och ska samordnas med kommunal planering och bedöms därför inte strida mot bestämmelser i översiktsplanen.

Flertalet detaljplaner finns inom området för vägplanen. Inga förändringar av detaljplaner inom aktuellt område pågår i dagsläget.

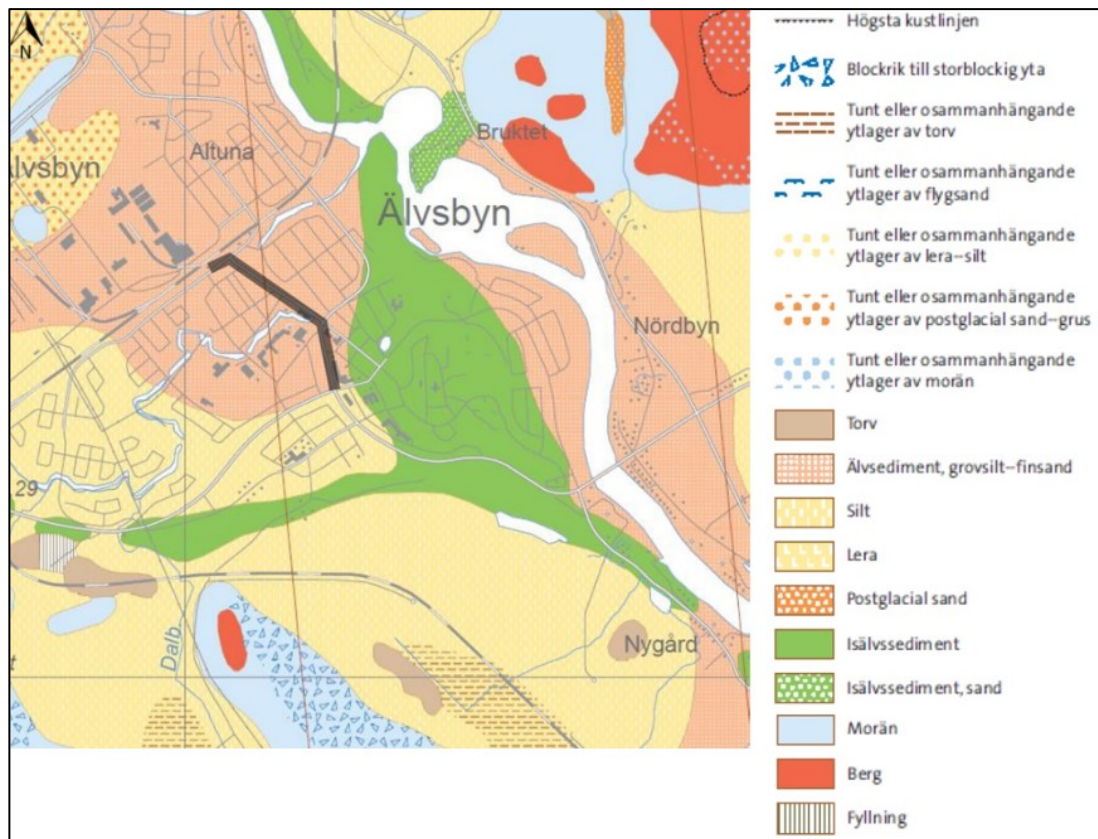
## 4.2. Byggnadstekniska förutsättningar

### 4.2.1. Geologi

Älvsbyn ligger i Piteälvens dalgång, orienterad i nordväst-sydöstlig riktning. Jordförhållandena i Älvsbyn är huvudsakligen präglade av två isälvsformationer som möts i Älvsbyn tätort. Detta har gett upphov till en komplex jordlagerföljd. Isälvsavlagringarna har omlagrats av vågor och bildat svallsand (älv sediment) som är den dominerande jordarten för den aktuella sträckan. Finare isälvs sediment påträffas närmare de glaciala isälvsformationerna kring östra delen av sträckan.

Jordartskarta samt information om jorddjup har inhämtats från SGU:s webbtjänst Kartgeneratören, se figur 9.

Geotekniska undersökningar kommer att utföras senare i planprocessen.



Figur 9. Jordartskarta, hämtad från SGU:s karttjänst, vägplanen inom det svartmarkerade området.

#### 4.2.2. Markmiljö

Ett antal områden där förorenande verksamheter bedrivits har identifierats längs sträckan.

Kemtvättverksamhet har bedrivits på en fastighet längs Storgatan under perioden 1968 till 1980 (punkt 1 i figur 10). Korsträskbäcken (markerad med röd pil) ligger ca 200 meter i nordlig/nordostlig riktning från fastigheten (troligen i grundvattnets strömningsriktning).

En före detta bensinstation (punkt 2 i figur 10) har varit belägen på västra sidan av Storgatan. Markundersökningar utförda 1994 samt 2007 visade båda på förorenad mark och marksanering har utförts som följd i två omgångar efter respektive undersökning. Saneringarna har dock varit avgränsade inom fastigheten och risk att påträffa restföreningar föreligger. Ytan utnyttjas idag för parkering/köryta.



Figur 10. Illustration över områden där förorenande verksamheter har bedrivits (punkt 1 och 2 i bilden) samt röd pil som visar Korsträskbäcken.

### 4.2.3. Avvattningstekniska förutsättningar

#### *Hantering av dagvatten*

Avvattning av befintlig vägyta sker idag genom brunnar och ledningar. Dagvattenbrunnar, tillhörande Trafikverkets vägar, med tillhörande frånloppsledningar ägs och sköts av Trafikverket. Servisledningar inom fastigheter ägs av fastighetsägarna, övriga dagvattenledningar och uppsamlingsledningar ägs och sköts av Älvsbyns Energi AB.

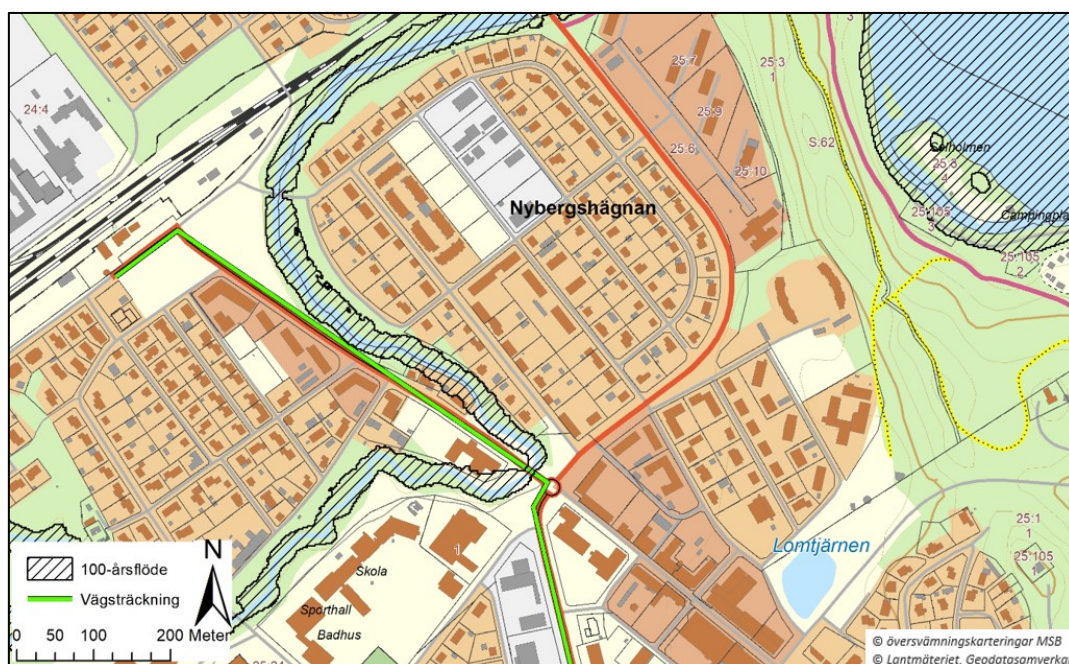
I Älvsbyn kommuns VA-strategidokument betonas att dagens hantering av dagvatten är ohållbart, dvs dagvattnet bär med sig miljöfarliga ämnen som exempelvis petroleumprodukter, tungmetaller och organiska miljögifter från samhället ut i vattendragen. Vidare konstateras att reningskrav för dagvatten kommer att uppkomma för att skona vattenförekomsterna och skydda miljön (Älvsbyn kommun 2016).

#### *Översvämningskartering, 100-års flöde*

Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB) har kartlagt översvämningsrisken för Piteälven med tillhörande biflöden som i Älvsbyns tätort är Korsträskbäcken. Som ett mått på översvämningsrisken används ofta begreppet återkomsttid vilket betecknar den genomsnittliga tiden mellan två översvämnningar av samma omfattning. Kartläggningen är detaljerad och utförd så att den kan utgöra underlag vid riskhantering och samhällsplanering. (MSB 2013)

I kartläggningen har klimatpåverkan beräknats med 12 regionala klimatscenarier fram till 2098. Vid ett framtida 100-årsflöde har MSB gjort antagandet att Bottenvikens nivå har satts till 1,01 m motsvarande ett framtida MWH, (medelvärde av varje års högsta vattenstånd). Resultatet visar att inga broar överströmmas i Korsträskbäcken vid 100-årsflödet, dock stiger vattennivån upp över underkant på bron vid Kvarnvägen, Nyägen, Parkgatan samt Stationsgatan. (MSB 2013)

Resultatet över vilka områden som sätts under vatten vid en översvämnning som statistiskt sett inträffar 1 gång på 100 år illustreras nedan, figur 11.



Figur 11 Klimatanpassat 100-årsflöde i Korsträskbäcken. (MSB 2018)



#### *Dräneringsförhållanden*

Marken inom befintlig vägyta är plan med små höjdvariationer. Korsträskbäcken utgör en lokal lågpunkt mot vilken grundvattnet generellt kan antas rinna. Tidigare geotekniska undersökningar utförda efter Storgatan påvisar en grundvattengradient i riktning mot bäcken.

Nivåskillnaden mellan Korsträskbäcken och befintlig vägyta är omkring 2 – 3 m. Inga egentliga vägdiken förekommer längs aktuell vägsträcka. Tidigare geotekniska utredningar har påvisat att grundvattennivåerna i området ligger generellt mellan 2,5 – 5 m under markytan.

Markens vattengenomsläpplighet (hydraulisk konduktivitet) kan härröras till jordlagerförhållandena. De dominerande jordarterna i området är sand och silt. Andelen av respektive fraktion varierar. En sand har en hög genomsläpplighet medan en silt har något lägre genomsläpplighet.

#### 4.2.4. Ledningar

Markförlagda ledningar finns inom utredningsområdet som innefattar eldistribution, belysning, tele-/datakommunikation, opto, kabel-tv, VA och fjärrvärme mm. Ledningsägare är bland andra Vattenfall, Trafikverket och Älvsbyns kommun, Skanova och Älvsbyns Energi AB. Stadsnätet ägs av Älvsbyns kommun och VA-ledningar ägs av Älvsbyns Energi AB.

#### *Belysning*

Vägen är idag upplyst längs hela sträckan. Befintlig belysning utgörs av äldre, hög armatur vilket innebär att den till största del är anpassad för fordonstrafik och inte oskyddade trafikanter och stadsmiljö med tätortskänsla. Belysningen längs sträckan ägs av Trafikverket.

#### 4.2.5. Byggnadsverk

På Storgatan i direkt anslutning till cirkulationsplatsen finns en plattambro med byggår 1950 (Bro över Korsträskbäcken). Spännvidden på bron är 8,4 meter och fri brobredd 14 meter. Vägbanan över bron är 9 meter bred och på ömse sidor av vägbanan är GC-banorna ca 2,5 m. Under 2011 installerades nya, 1,1 m höga, vägräcken på båda sidor om bron.

Konstruktionen är i ett gott skick med en återstående livslängd på minst 30 år.

På det sätt som bron är konstruerad finns möjlighet att nyttja hela brobanan för vägtrafik, alternativt avdela vissa delar för GC-trafik.

#### 4.3. Landskap och arkitektur

Älvsbyn ligger i ett vidsträckt landskap med skogbeklädda berg och mjuka dalgångar. Det är ett omväxlande landskap med stor variation mellan vida vidder, täta skogar, sjöar och älvdal. Bebyggelsen är koncentrerad till dalgångarna och tätorten Älvsbyn breder ut sig på nordvästra sidan om Piteälven. Längs Piteälvens dalgång finns öppna landskapsrum med jordbruksmark och en större koncentration av bebyggelse ligger här. I älvdalens riktning ligger en långsträckt ås som bildar gräns mellan tätorten och dalgången. Inne i tätorten upplevs dock inte det omgivande landskapet, förutom vid några platser där utblickar ges mot de skogbeklädda bergen.

Kyrkan och kyrkstaden i Älvsbyn är grunden för samhällets uppbyggnad och kyrkomiljön har en unik och ålderdomlig karaktär. Stora delar av centrala Älvsbyn präglas dock av 1950–1990-tals bebyggelse med trevåningshus i puts och tegel. Projektets del av sträckan präglas främst av den modernistiska bebyggelsen från 1960–70-tal med tegelfasader och platta tak. Här och var finns äldre träbebyggelse insprängt, t ex det gamla stationshuset från 1800-talets slut som idag är ett landmärke. Gatornas sidoområden består av stora överdimensionerade asfaltsytor och parkeringar. Flera av parkeringarna längs Storgatan har inga, eller otydliga utfarter och kantstenen är så låg att den inte uppfattas som avgränsning mellan körbana och trottoar. Topografin vid den här delen av tätorten är påfallande platt och det är enkelt att som gående och cyklist röra sig längs sträckan.

Genom tätorten Älvsbyn ringlar Korsträskbäcken i väst-östlig riktning. Den omgivande bäckmiljön utgör ett viktigt grönstråk längs nedre delen av Storgatan. Områdena kring bäcken består av skarpa slänter, närmast en ravin, och bäcken är omsluten av tät vegetation och på vissa håll mycket sly. Bäckravinen bidrar till rumslighet och avgränsning längs Storgatans östra sida. Även om omgivningen längs Storgatan är flack medför den täta vegetationen och den djupa bäckravinen att vattenkontakten nästintill är obefintlig.

Över Korsträskbäcken passerar Storgatan nästan obemärkt på en bro. Bron är bred med trottoarer på båda sidor och har karaktären av en ”motorvägsbro”, snarare än en bro i stadsmiljö. Längs sträckan finns ett flertal karaktärsfulla träd, mestadels stora gamla tallar men även bestånd av aspar, björkar och cembratall finns.

#### 4.3.1. Kvaliteter och brister längs sträckan

##### *Kvaliteter*

- Målpunkter – skolområdet, järnvägsstationen, Polar Hotel, polisen, Forum (Folkets hus), handel (bensinstationer, pizzeria, restaurang etc.).
- Grönska – Korsträskbäcken med omgivande vegetation, parkerna på båda sidor om Storgatan, i närheten av järnvägsstationen.
- Siktlinjer mot skogbeklädda berg – ger orientering och kännetecken för staden.
- Siktlinje från Storgatan mot centrum – ger orientering i staden.
- Landmärken - järnvägsstationen och vattentornet, kommunhuset, Polar Hotel.
- Flack terräng – god överblick och lätt att röra sig längs sträckan.
- Modernistisk arkitektur – modernistisk mur vid Nyvägen, Kommunhuset, Folkets hus, Polar Hotel.

##### *Brister*

- Bebyggelsestruktur – osammanhängande bebyggelse längs gatorna, särskilt längs Nyvägen där det är långt mellan husen och husen har väldigt olika karaktär och funktion. Många av fasaderna mot gatan är slutna.

- Brett gaturum - bebyggelse långt från gatan skapar ett brett gaturum utan avgränsningar.
- Hårdgjorda ytor – många stora parkeringar/asfaltsytor.
- Utfarter – otydliga eller avsaknad av utfarter längs Storgatan.
- Entré – överdimensionerad cirkulation möter besökaren vid Nyvägen.
- Låg kantsten – ger liten skillnad mellan gata och gång- och cykelväg.
- Handel – ingen sammanhängande handel gör att centrumkänsla saknas.

#### 4.4. Miljöförutsättningar

##### 4.4.1. Naturmiljö

###### *Natura 2000-område*

Piteälven är en av våra fyra nationalälvar och utgör ett Natura 2000-område enligt art- och habitatdirektivet. Som biflöde till Piteälven ingår även Korsträskbäcken i Natura 2000-området.

###### *Generellt biotopskydd*

Längs aktuell vägsträcka förekommer alléer som omfattas av det generella biotopskyddet enligt 7 kap. 11 § miljöbalken. Alléerna bedöms till övervägande del bestå av vuxna björkar planterade i rader. Bedömningen är att det finns fyra alléer i närområdet längs den aktuella vägsträckningen som kan omfattas av skyddet.

Vid Nyvägens startpunkt (från rondellen vid Gulf) för vägsträckningen finns en björkallé omfattande cirka 10 träd på den östra sidan om vägen. Längre fram på västra sidan av Nyvägen, innan nästa rondell, finns ytterligare en björkallé omfattande cirka 15 träd. Den tredje björkallén är belägen i slutet av Storgatan, innan resecentrum (i det nordvästra hörnet av gatan), och omfattar ett tiotal träd. Slutligen finns en björkallé som omfattar cirka 6 träd omedelbart söder om Stationsgatan efter korsningen med Storgatan i västlig riktning.

##### 4.4.2. Kulturmiljö

Med kulturarv innefattas båda de synliga spår som finns i miljön och immateriella uttryck som traditioner, idéer och värderingar som vi övertagit från tidigare generationer. Kulturmiljö är en av människan påverkad miljö som vittnar om historiska och geografiska sammanhang.

Runt omkring Älvsbyn samhälle finns fornlämningar i form av boplatser, härdar, fångstgropar och övriga minnesmärken. Länsstyrelsen har pekat ut områden med bevarandevärde inom kommunen (Norrbottens kulturmiljöprogram 2010). Ett av dessa områden sträcker sig från kyrkan och västerut längs Storgatan i centrala Älvsbyn till stationshuset vid järnvägen, figur 12. Motivet till bevarandevärdet fastställer att Älvsbyn är ett samhälle med medeltida anor och att det på ett tydligt sätt speglar den moderna tidens genombrott i en gammal kyrkby. Här finns välbevarad bebyggelse från olika tider som kyrka, kyrkstugor, äldre bondgårdar, affärs och bostadshus från sekelskiftet, jägmästarvilla samt modern bebyggelse. Området är av högt kulturhistoriskt värde.

Kyrkan skyddas av kulturminneslagen och delar av området är ett riksintresse för kulturmiljövården som ger ett skydd enligt miljöbalken. Kyrkan är inte belägen i närområdet av vägsträckningen utan ligger cirka 500 meter österut.

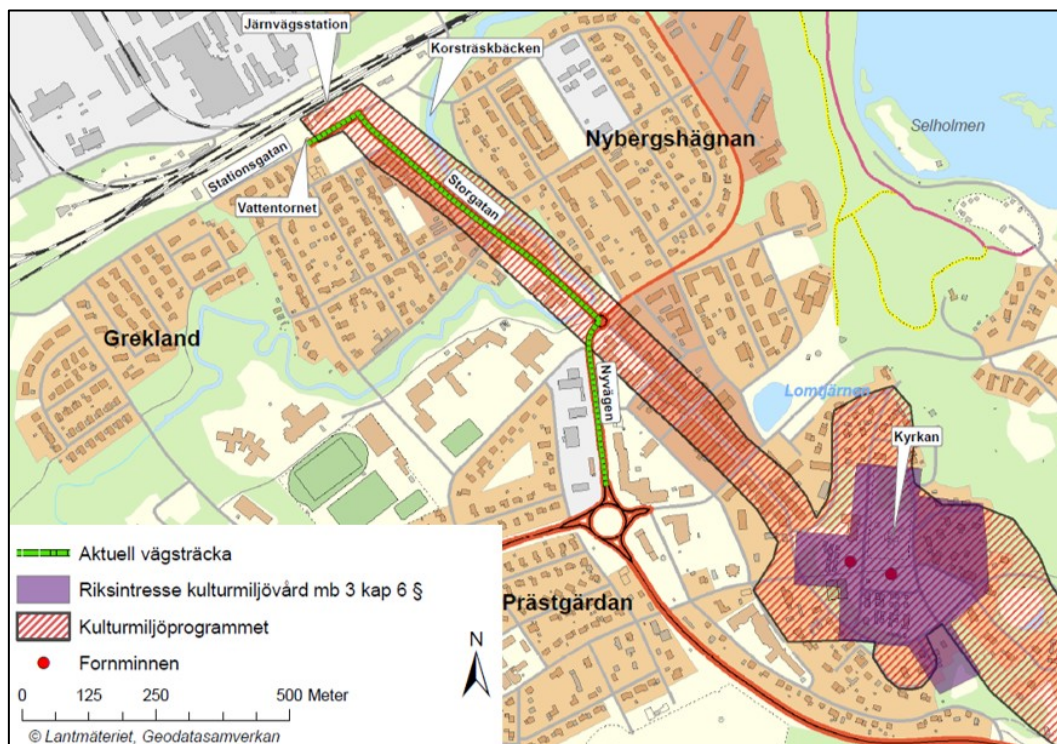
Enligt kulturmiljöprogrammet utgör den gamla landsvägen Gammelvägen–Storgatan dagens huvudgata. Efter järnvägens tillkomst 1894 blev landsvägsstråket från kyrkan mot järnvägsstationen, nuvarande Storgatan ett centrum för handel. Samhällets kommersiella centrum som är ortens mest stadsmässiga område är idag beläget inom den triangel som bildas av kvarteren kring korsningen Östermalmsvägen/Storgatan, Storgatan/Nygatan och infartsrondellen. Detta omfattar inte nedre delen av Storgatan eller den del av Nyvägen som berörs av aktuell vägplan.

Järnvägsstationen uppfördes på 1890-talet inför stambanans öppnande. Stationsbyggnaden är uppförd i två våningar med inredd vind och sadeltak. I detaljplanen för resecentrum anges att stationsbyggnadens exteriör, fasadmateriell och detaljer ska bibehållas samt att byggnaden inte får rivas. I närheten av stationsbyggnaden finns en åttakantig tegelbyggnad som förr användes som vattenreservoar för ångloken. Vattentornet pekas också ut i detaljplanen som en byggnad som inte får förvanskas eller rivas. (Älvsbyns kommun 2014)

I kulturmiljöprogrammet påtalas också att Storgatans sträckning norr om Nyvägen präglas i hög grad av Korsträskbäckens ringlande lummiga ravin.

Den övre delen av Storgatan, det som idag utgör Älvsbyns centrum, har en tät och sammanhängande bebyggelse från 1950–1990. Gaturummet har en stadsmässig karaktär med trevåningshus på båda sidor om gatan.

Den nedre delen av Storgatans gatuparti och bebyggelsen mellan hotellet och järnvägen har en mer upplöst struktur och endast bebyggelse på den västra sidan av gatan. På den östra sidan finns Korsträskbäckens ravin med några äldre trähus insprängda. Karaktären är jämfört med Storgatans övre del mer öppen och osammanhängande och den stadsmässiga karaktären saknas.



Figur 12. Karta över Älvsbyn tätort med kända fornminnen utmärkta, gränsdragning för Länsstyrelsens kulturmiljöprogram samt aktuell vägsträckning.

#### 4.4.3. Yt- och grundvatten

Vägsträckningen korsar och följer delvis parallellt med Korsträskbäcken som enligt VISS (Vatteninformationssystem Sverige) utgör ett vattendrag inom Piteälvens avrinningsområde (SE 13000). Den limniska ekoregionen betecknas Norrlands kust under högsta kustlinjen. Korsträskbäcken betecknas som en vattenförekomst och omfattas av miljö kvalitetsnormer, figur 13. Bäckens status betecknas idag som måttlig ekologisk status och målsättningen är att den ska uppnå god ekologisk status 2027. Den kemiska ytvattenstatusen betecknas som god.

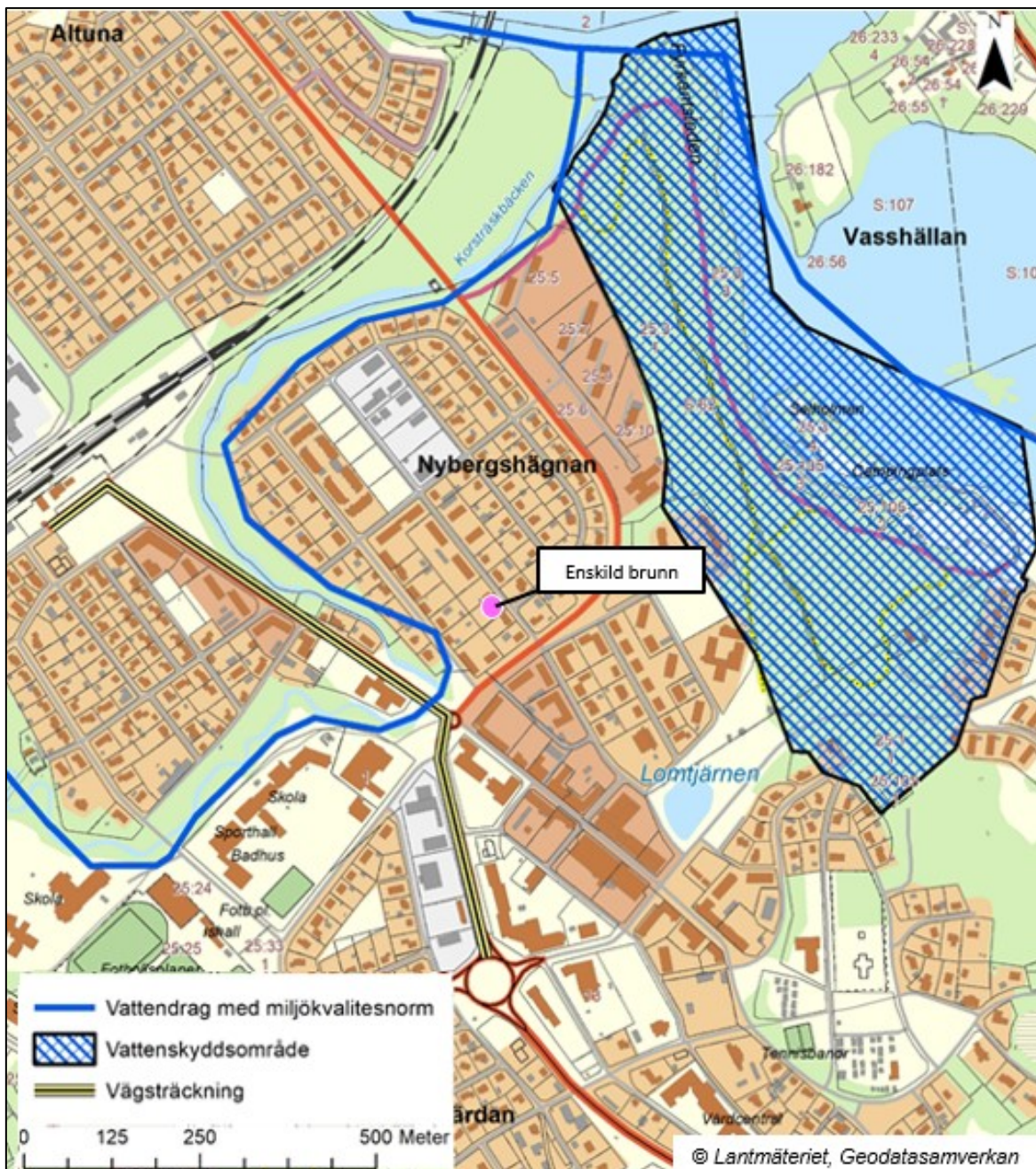
Enligt VISS betecknas också området som en grundvattenförekomst som omfattas av skydd enligt vattenförvaltningsförordningen, grundvatten och dricksvatten (2000/60 EG artikel 7).

##### *Vattentäkt*

Ett vattenskyddsområde (Länsstyrelsebeslut 1975-05-27) för Älvsbyns vattentäkt ligger ca 500 meter nordöst om den aktuella vägsträckningen, figur 13.

##### *Enskilda brunnar*

Enskilda brunnar kan finnas i närområdet och då framförallt i form av energibrunnar (bergvärme etc). Enligt SGU brunnsarkivet finns en brunn utmärkt i kvarteret Björken, Lomtjärnsgatan 15, cirka 200 meter norr om vägsträckningen, figur 13. Brunnen betecknas som okänd användning och osäkert läge.



Figur 13. Korsträskbäcken med miljökalitetsnorm och Älvsbyns vattenskyddsområde.

#### 4.4.4. Strandskydd

Vid sjöar och vattendrag råder generellt strandskydd enligt miljöbalken 7 kap. Det generella strandskyddet omfattar land- och vattenområde intill 100 meter från strandlinjen både på land och i vattenområdet och inkluderar även undervattensmiljön. Strandskyddet är till för att trygga förutsättningarna för allemansrättslig tillgång av strandområden och att bevara goda livsvillkor för djur- och växtlivet på land och i vatten. Vid byggande av allmän väg enligt en fastställd plan ska arbetet utföras så att strandskyddets syften inte motverkas (Väglag 1971:948).

Korsträskbäcken omfattas av det generella strandskyddet. Hela det område som berörs av vägplanen är dock detaljplanelagt och därför är strandskyddet undantaget.

## 4.5. Hälsa

### 4.5.1. Rekreation och friluftsliv

Befintliga gång- och cykelvägar längs vägsträckningen används av gående, cyklister och motionärer. I Älvsbyns kommuns trafikstrategidokument uttalas att gång- och cykelleder bör göras mer sammanhängande och på så sätt uppmuntra till mer gång- och cykeltrafik. Väl utbyggda och underhållna gång- och cykelvägar inbjuder till en minskning av bilåkandet (Älvsbyns kommun 2017a).

Aktuell vägsträcka ansluter till park- och gemensamma grönytor för rekreation.

### 4.5.2. Buller och vibrationer

I tidigare framtagen bristanalys lyfts förekommande problem i form av viss störande tung trafik som orsakar buller för närliggande bebyggelse. (Vägverket 2007)

Vid upprättande av detaljplan för nya resecentrum har bullerberäkning utförts. Detta för att se hur en framtida trafikökning till följd av flytt av resecentrum skulle kunna komma att påverka bullernivåer längs nedre delen av Storgatan. Uträkningen baserades på en framtida ökning av trafikmängd (mätår 2012) med 25 %. Utifrån denna beräkning gjordes en bedömning att den ökade trafikmängden inte kommer orsaka sådana förändringar i bullernivåer att åtgärder krävs (Älvsbyns kommun 2014).

Älvsbyns kommun har vidtagit åtgärder för att, genom skyltning, styra om tung trafik via väg 94 och väg 664 till industriområdet. Detta innebär att andelen tung trafik bedöms ha minskat efter den bullerberäkning som utfördes vid upprättande av detaljplan för nytt resecentrum.

### 4.5.3. Luftföroreningar

Kommunens miljö- och byggkontor har genomfört beräkningar av utomhusluftens kvalitet i Älvsbyns kommun. Årsmedelvärden av partiklar (PM<sub>10</sub>), kväveoxid (NO<sub>2</sub>), kolmonoxid (CO) och bensen har beräknats med SMHI:s webbaserade beräkningsverktyg SIMAIR2. Resultaten visade att varken miljö kvalitetsnormerna eller någon av utvärderingströsklarna överskreds i Älvsbyns kommun under de tre beräkningsåren 2014–2016, (Älvsbyns kommun 2017b).

## 5. Effekter och deras tänkbara betydelse

En preliminär bedömning av tänkbara effekter av projektet redovisas nedan som underlag för länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan.

### 5.1. Nollalternativet

Bedömning av konsekvenser görs utifrån ett nollalternativ. Nollalternativet innebär i detta fall att inga åtgärder förutom normalt underhåll kommer att utföras på väg 671. Vägen kommer fortsatt att vara bred och utgöras av ett ottydligt gaturum, vilket inbjuder till ökade hastigheter. Miljön kommer även fortsättningsvis upplevas som otrygg för oskyddade trafikanter.

### 5.2. Väg och trafik

Hastigheten på väg 671 kommer fortsatt att vara skyltad till 40 km/h. Vägen kommer att gå inom befintligt vägområde med erforderliga åtgärder som verkar hastighetssänkande för att bidra till att skyltad hastighet efterlevs, exempelvis avsmalning av väg för fordonstrafik.

En av ambitionerna med projektet är att förbättra tryggheten och trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter. Detta kommer delvis uppnås av att den idag låga kantstenen tydliggörs på vissa delar, på andra delar kan gång- och cykeltrafik möjligen avskiljas från biltrafik med en grönremsa. Passager för oskyddade trafikanter ska tillgänglighetsanpassas, vilket innebär bland annat att olämpliga höjdskillnader ska undvikas samt utformning av taktila stråk.

I samband med att gaturummet för väg 671 förändras kommer mindre anpassningar behöva göras i korsningspunkter med anslutande lokala gator för att uppnå en god helhetslösning samt öka trafiksäkerheten. Inga större förändringar av vägens utformning i plan och profil planeras, anpassning görs utifrån valda åtgärder och gestaltning.

Placering och utformning av busshållplats längs sträckan utreds. Ett alternativ som studeras är att placera en busshållplats längs Nyvägen i närheten till kommunhuset. Det finns ett flertal olika hållplatstyper avsedda för tätort, vid val och utformning av busshållplats är det viktigt att trafiksäkerheten ligger i fokus. I det arbetet är det viktigt att ta hänsyn till flödet av fordonstrafik samt rörelsemönstret för oskyddade trafikanter (passagerare) så att en säker passage till och från hållplatsen kan anordnas.

I fortsatt arbete med vägplanen kommer val av lösningar och utformning utredas vidare samt ett gestaltungsprogram för hela sträckan upprättas.

#### *Belysning*

Belysningen planeras att bytas ut längs hela sträckan och anpassas till det nya gaturummets karaktär. Belysningen ska även anpassas så att gång- och cykelvägar blir trafiksäkra och upplevs som trygga och attraktiva för oskyddade trafikanter.

#### *Byggnadsverk*

Beroende på hur anslutande vägar och tillhörande trafiklösning utformas kan det bli aktuellt med vissa åtgärder även på brokonstruktionen. Det handlar då främst om anpassning av vägöverbyggnad och eventuella justeringar av räcken.



### 5.3. Markanvändning

Bedömningen är att ingen ytterligare mark behöver tas i anspråk eftersom planerade åtgärder längs sträckan kommer att utföras inom befintligt vägområde.

Eventuella avvikelser mot bestämmelser i de detaljplaner som berörs av vägplanen ska utredas i fortsatt arbete.

#### 5.3.1. Riksintressen

Området öster om vägsträckningen bestående av kyrka och kyrkstad, som omfattas av riksintresse för kulturmiljövård, bedöms inte påverkas fysiskt av projektet.

I nuläget är bedömningen att ingen negativ påverkan kommer att ske inom de gröna ytor som omfattas av riksintresset för naturvård.

#### 5.3.2. Bebyggelse och verksamheter

Planerade åtgärder kan innebära bland annat att anslutningar från vägområdet till intilliggande fastigheter tydliggörs, på vissa ställen med kantsten. Detta innebär att anslutningar från fastigheterna i direkt närhet till vägen kommer att behöva ses över för att anpassas till det nya gaturummet samt att säkerställa åtkomst till respektive fastighet. Detta kan få en indirekt påverkan genom att fastighetsägare själva behöver göra vissa anpassningar inom egen fastighet för att styra körmönstret till utpekade anslutningar.

Dock bedöms påverkan kunna bli positiv med hänsyn till att gaturummet förväntas bli mer attraktivt och skapar en gemytligare miljö runt husen samt att fler lockas att använda sträckan för rekreation. Om fler väljer att färdas längs sträckan bör även förutsättningar för handel kunna förbättras.

### 5.4. Landskap och arkitektur

Projektet innebär en avsmalning av gatorna och att öka trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter. Gestaltningen inom vägområdet tar avstamp i omgivningens förutsättningar och den tänkta vägutformningen. Avsikterna med gestaltningen av gaturummen, både längs Nyvägen och Storgatan, är att förändra skalan så att den skapar en mer intim och stadsmässig karaktär. En väl anpassad skala förbättrar trafikantupplevelsen och gör att gaturummet samspelar med sin omgivning.

Det finns ett antal känsliga platser längs sträckan som kommer kräva en högre grad av bearbetning och måste arbetas vidare med i fortsatt gestaltungsarbete. Dessa är den planerade busshållplatsen, bron över Korsträskbäcken, Polar Hotel, kvarteret Liljans och Ekens utfarter, polisen och pizzerian samt järnvägsstationen.

Projektet innebär en positiv förändring av både gaturummen och dess sidoområden. Upplevelsen av gaturummen förbättras genom att de ges en mer stadsmässig karaktär och en bättre anpassad skala. För trafikanten som färdas i bil kommer en tydlighet skapas kring olika trafiklösningar, tex korsningen Nyvägen/Medborgargatan. För den oskyddade trafikanten kommer det att bli enklare att röra sig längs sträckan och att passera gatorna.

## 5.5. Naturmiljö

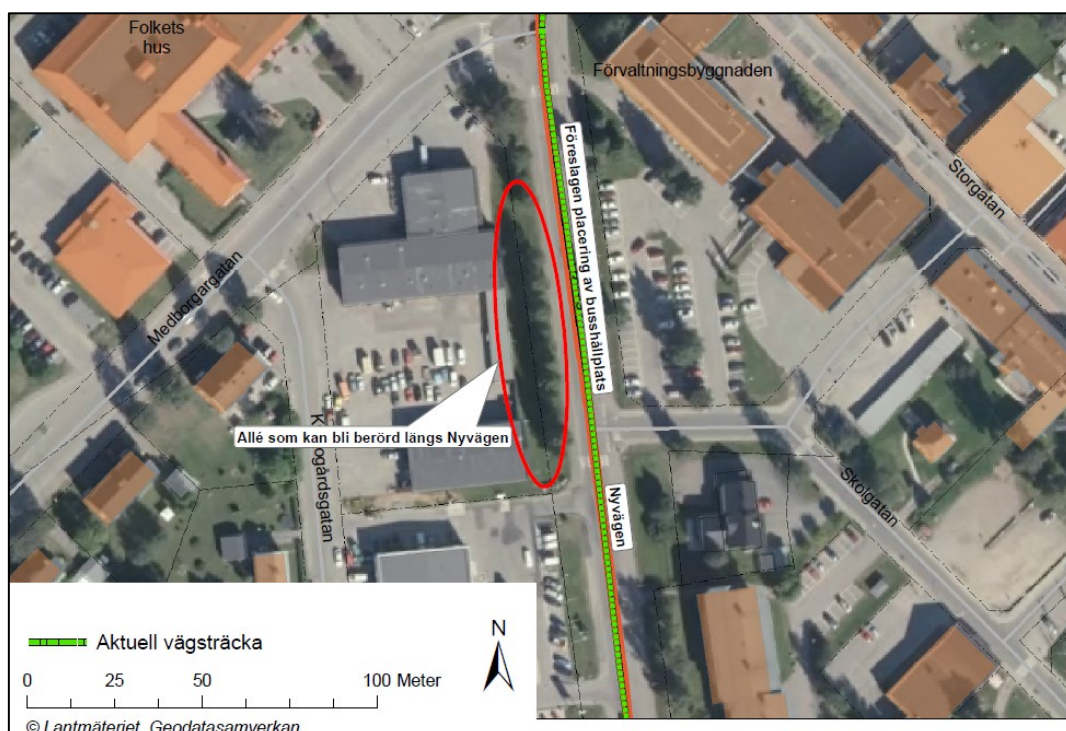
### Natura 2000-område

Bedömningen är att ingen påverkan på Natura 2000-området kommer att ske.

### Generellt biotopskydd

I dagsläget är bedömningen att befintlig allé längs Nyvägens västra sida kan komma bli påverkad av föreliggande åtgärder, se figur 15. Eventuella åtgärder och hantering gällande allén utreds vidare i kommande skede i planprocessen.

Övriga alléer längs vägsträckan bedöms inte beröras av projektet delvis med hänsyn till att de inte står direkt inom vägområdet.



Figur 14. Illustration över den allé längs Nyvägen som kan bli påverkad.

## 5.6. Kulturmiljö

Storgatan har, i Länsstyrelsens kulturmiljöprogram i Norrbotten, pekats ut som ett bevarandevärt område inom kommunen. Föreliggande åtgärder utförs endast inom befintligt vägområde varav påverkan bedöms bli marginell.

Den modernistiska strukturen längs Storgatans nedre del kommer att påverkas av åtgärderna när gatan smalnas av och får en mer stadsmässig karaktär. I det fortsatta arbetet med vägplanen ska hänsyn tas till de nuvarande bebyggelsestrukturerna, så att t ex nya parkeringslösningar och utfarter anpassas till byggnadernas placering och att gaturummet anpassas till byggnadernas skala. Detta kan exempelvis få betydelse vid val av växtmaterial och utrustning.

Den gamla järnvägstationsbyggnaden samt det närliggande vattentornet som har pekats ut som värdefulla byggnader i detaljplanen för resecentrum bedöms inte att påverkas av vägåtgärderna. Korsträskbäckens kulturmiljövården bedöms inte heller att påverkas av de föreslagna vägåtgärderna vad avser bevarandet av den ringlande lummiga ravinstrukturen.

## 5.7. Yt- och grundvatten

Projektet bedöms inte medföra någon ytterligare påverkan på Korsträskbäcken gällande dess ekologiska och kemiska ytvattenstatus eftersom inget arbete planeras i eller i direkt anslutning till vattnet.

Planerade åtgärder bedöms inte heller medföra någon ytterligare påverkan på grundvattenförekomst eller vattenskyddsområde.

### *Avvattning/ VA*

Avvattningsanläggningen planeras göras om längs hela vägsträckan och anpassas till ny utformning av gata. Avvattning kommer till stora delar ske genom dagvattenbrunnar som ansluts till Älvsbyns Energis dagvattenledningsnät. Dagvattnet kommer därmed att ledas ut i nuvarande utsläppspunkt på liknande sätt som idag.

Vid utformning av nytt gatuområde undersöks bland annat förutsättningar för lösningar där nya trädrader och grönytor anläggs mellan gata och trottoar/GC-väg. Om hårdgjorda ytor kan avvattnas till dessa grönytor får de en funktion som fördröjningsytor och avlastar ledningssystemet. Detta kan medföra positiva effekter för grundvattenförekomsten och vattendraget.

Konsekvenser av framtida klimatförändringar samt variationer i vattenhöjd i Korsträskbäcken över året, behöver utredas vidare och tas hänsyn till för att uppnå en bra funktion gällande avledande av samt utlopp för dagvatten. Med detta i beaktning kan specifika lösningar eller åtgärder vara nödvändiga exempelvis anläggning av infiltrationsstråk och överdimensionering av ledningar.

I fortsatt arbete med vägplan kommer avvattningslösningen att utredas vidare. Under det arbetet är det viktigt att föra dialog med Älvsbyns kommun om framtida hantering av utsläpp av dagvatten.

## 5.8. Markmiljö

Potentiell föroreningsituation utreds vidare i fortsatt arbete med vägplanen. Hänsyn kommer bland annat att tas till ovanstående förutsättningar vid upprättande av kommande provtagningsprogram.

En viss positiv effekt för markmiljön bedöms kunna uppstå med hänsyn till att eventuella föroreningar som påträffas och berörs av ombyggnationen hanteras enligt gällande riktlinjer. Nödvändiga myndighetskontakter för anmälan / tillstånd för hantering av förorenade massor utreds vidare i kommande skeden.

## 5.9. Hälsa

### 5.9.1. Rekreation och friluftsliv

Projektet medför en förbättring av gång- och cykelvägars utformningar och bidrar därmed till bättre förutsättningar för stadsnära rekreation.

### 5.9.2. Buller och luftföroreningar

Riktvärden för buller utomhus för vägar vid bostadsbyggnader finns angivna i förordningen SFS (2015:216) om trafikbuller vid bostadsbyggnader. Under bygg- och anläggningsfasen av vägsträckningen kommer en ökning av bullerstörningar och luftföroreningar sannolikt att uppstå från transporter och maskiner.

De planerade åtgärderna förväntas verka hastighetsnedsättande för biltrafik samt medföra ett attraktivare klimat för gång- och cykeltrafik längs sträckan. Detta kan i sig på sikt medföra positiva effekter i form av minskat buller och luftföroreningar.

Behov av bullerutredningar och eventuella behov av åtgärder för driftskede kommer att utredas vidare i fortsatt arbete med vägplanen.

## 5.10. Effekter under byggtiden

Störningar som bedöms uppkomma under byggtiden omfattar bullrande verksamheter, minskad framkomlighet, damning och avgasutsläpp från maskiner och fordon.

## 5.11. Miljöbalkens allmänna hänsynsregler

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 långsiktig god hushållning med mark, vatten och fysisk miljö i övrigt tryggas
- återanvändning och återvinning samt hushållning främjas så att kretslopp uppnås

I projektet tillämpas miljöbalken och därtill hörande eller samverkande lagstiftning. Hänsynsreglerna beaktas även genom att Trafikverkets planeringsprocess följts samt att krav på kvalitetssäkring och miljöhänsyn under byggtiden kommer att ställas.

## 5.12. Miljökvalitetsnormer

Miljökvalitetsnormerna anger högsta nivåer på förorening och störning som människor, miljö och natur kan utsättas för utan att det ska innebära fara för hälsan eller andra olägenheter av betydelse. Normerna regleras i 5 kap. miljöbalken. Nedan beskrivs projektets påverkan på utfärdade förordningar med miljökvalitetsnormer.

#### *Omgivningsbuller*

I nuläget bedöms inga normer för utomhusbuller överskridas men frågan utreds vidare i kommande arbete med vägplanen.

#### *Fisk- och musselvatten*

Projektet omfattas inte av miljö kvalitetsnormer för fisk- och musselvatten.

#### *Vattenförekomster*

Miljö kvalitetsnormerna för vattenförekomster bedöms inte påverkas negativt av projektet.

#### *Utomhusluft*

Med hänsyn till projektets omfattning och Älvsbyns kommuns egna beräkningar är bedömningen att inga miljö kvalitetsnormer för utomhusluft kommer att överskridas.

### 5.13. Uppfyllelse av transportpolitiska mål

Projektet bedöms uppfylla de transportpolitiska målen bland annat genom att åtgärder ska utföras vid korsningar vilket främjar grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet.

Projektet innebär att trafiksäkerheten främjas för oskyddade trafikanter vilket i sin tur kan medföra att fler väljer att gå eller cykla. Detta i kombination med minskad fordonstrafik bidrar till ökad hälsa.

Trafiksäkerhetsåtgärder planeras genom att gaturummet tydliggörs för oskyddade trafikanter i kombination med åtgärder som verkar hastighetssänkande såsom exempelvis avsmalning av gata och förhöjda passager. På grund av det är bedömningen att målet om att transportsystemets utformning, funktion och användning ska anpassas så att ingen ska dödas eller skadas allvarligt i trafiken uppfylls. Detta mål främjas även genom att projektet ser över anslutningar till fastigheter och korsningar så att gaturummet tydliggörs och säkerheten för trafikanter ökar.

Hastighetssänkande åtgärder kan även bidra med minskat utsläpp från fordonstrafik vilket främjar miljö kvalitetsmålet för utomhusluft men även omgivningsbuller.

## 6. Fortsatt arbete

### 6.1. Planläggning

Inkomna synpunkter och yttranden på samrådsunderlaget sammanställs i en samrådsredogörelse.

Detta dokument tillsammans med samrådsredogörelsen utgör underlag för Länsstyrelsens beslut om åtgärden kan antas medföra en betydande miljöpåverkan. Beslutet ger förutsättningarna för hur den fortsatta planeringen av projektet kommer drivas vidare av Trafikverket. Om beslutet blir att projektet innebär en betydande miljöpåverkan kommer en miljökonsekvensbeskrivning tas fram som ska godkännas av Länsstyrelsen. I annat fall tas en miljöbeskrivning fram.

Nästa steg i arbetet blir att upprätta ett planförslag/samrådshandling. Samrådshandlingen redogör mer i detalj för hur de planerade åtgärderna är tänkta att genomföras och tar, där det är möjligt, hänsyn till vad som inkommit i det tidiga samrådet. Samråd kommer även hållas på orten.

### 6.2. Viktiga frågeställningar

Följande frågor kommer att ägnas särskild uppmärksamhet i det fortsatta arbetet med vägplanen och de skyddsåtgärder och försiktighetsmått som kan komma att krävas kommer att redovisas i vägplanens samrådshandling.

- Gestaltning och utformning av gaturum, anpassning av korsningspunkter mot lokala gator samt utfarter från intilliggande fastigheter.
- Utformning av GC-väg samt passager för oskyddade trafikanter.
- Projektet eftersträvar en väl fungerande avvattningsanläggning. Detta innefattar bland annat att förutsättningar för lösningar där grönytor kan nyttjas som fördröjningsytor för infiltration av dagvatten utreds.
- Analys av hur en framtida klimatförändring påverkar avvattningssystemet utformning.
- Hantering av alléer och eventuella andra känsliga objekt i närområdet.
- Behov av saneringar gällande föroreningar i mark ska utredas och hanteras vidare i arbetet med vägplanen.
- Geotekniska förutsättningar och eventuella förstärkningsåtgärder.
- Planering av genomförande och planer för trafik under byggtiden.

## 7. Källor

Ledningskollen 2018. *Ledningskartor från ledningsägare*. <https://www.ledningskollen.se/>

Länsstyrelsen i Norrbotten. 2010. *Norrbottens kulturmiljöprogram 2010-2020*.

Länsstyrelsen i Norrbotten. 2018. *digitalt underlagsmaterial, GIS-tjänster*.  
<http://www.lansstyrelsen.se/norrbotten/>

Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB). 2013. *Översvämningskartering utmed Piteälven*. Rapport nr 15, reviderad 2013-12-10.

Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB). 2018. *Portalen för översvämningsshot*: <https://gisapp.msb.se/apps/oversvamningsportal/avancerade-kartor/oversvamningskartering.html>

Naturvårdsverket. 2018. *Skyddad natur*. <http://skyddadnatur.naturvardsverket.se/>

Riksantikvarieämbetet (RAÄ). 2018. *Fornsök*. <http://www.raa.se/>

SFS 2015:216. *Förordning om trafikbuller vid bostadsbyggnader*. Näringsdepartementet RS N; [http://www.riksdagen.se/sv/dokument-lagar/dokument/svensk-forfattningssamling/forordning-2015216-om-trafikbuller-vid\\_sfs-2015-216](http://www.riksdagen.se/sv/dokument-lagar/dokument/svensk-forfattningssamling/forordning-2015216-om-trafikbuller-vid_sfs-2015-216)

Sametinget. 2018. *Rennäring, markanvändning, kartor och riksintressen*.  
<https://www.sametinget.se/underlag>

SCB. 2018. *Folkmängd i riket, län och kommuner 31 december 2017 och befolkningsförändringar 1 oktober -31 december 2017*. Senast uppdaterad 2018-02-21.  
<https://www.scb.se/hitta-statistik/statistik-efter-amne/befolkning/befolkningens-sammansattning/befolkningsstatistik/pong/tabell-och-diagram/kvartals-och-halvarsstatistik--kommun-lan-och-riket/kvartal-4-2017/>

Skogsstyrelsen. 2018. *Skogens pärlor*. <https://www.skogsstyrelsen.se/skogensparlor>

Sveriges Geologiska Undersökning (SGU). 2018. *Brunnsarkivet*.  
<https://www.sgu.se/grundvatten/brunnar-och-dricksvatten/brunnsarkivet/>

Sveriges Geologiska Undersökning (SGU). 2018. *Jordartskartor*.  
<https://apps.sgu.se/kartvisare/>

Trafikverket. 2014. *Åtgärdsvalsstudie – Älvsbyn tätort*, 2014-12-18.

Trafikverket 2015. *Krav för vägar och gators utformning* (VGU). TRV publikation 2015:086.

Trafikverket. 2018 *Nationella vägdatabasen NVDB*.  
<https://www.trafikverket.se/tjanster/system-och-verktyg/data/Nationell-vagdatabas/>

VISS- *Vatteninformationssystem Sverige*. <https://viss.lansstyrelsen.se/>

Vägverket. 2007. *Bristanalys. Delen genom Älvsbyn. Väg 671, Storgatan. Älvsbyns kommun, 2007-12.*

Älvsbyns kommun. 2011. *Översiktsplan 2011.* Antagen av kommunfullmäktige 2011-11-28.

Älvsbyns Kommun. 2014. *Detaljplan för fastigheterna 25:102, 25:103 m fl. Resecentrum. Älvsbyns kommun. Norrbottens län. Planbeskrivning. Akt 2560-P16/3.* Antagen av kommunfullmäktige 2014-10-13. Laga kraft 2014-11-18.

Älvsbyns kommun. 2015. *Lokala miljö- och hälsoskyddsföreskrifter.* Fastställd av kommunfullmäktige 2015-01-26 KS § 3. Dnr 26/15, 400.

Älvsbyns kommun. 2016. *Älvsbyns kommun & Älvsbyns Energi. VA-Planering, VA-Strategi.* Fastställd av kommunfullmäktige 2016-05-16 § 38. Dnr 109/16-301.

Älvsbyns kommun. 2017. *Strategisk plan för Älvsbyns kommun: Norrbottens Pärla 2018–2020.* Fastställd av kommunfullmäktige 2017-11-27 § 90. Dnr 178/17-003.

Älvsbyns kommun. 2017a. *Trafikstrategi i Älvsbyn: Ett led i Älvsbyns kommuns strategi för en hållbar tillväxt och samhällsutveckling.* 2017-05-16 Miljö- och byggkontoret, Älvsbyns kommun. (samrådshandling)

Älvsbyns kommun. 2017b. *Utomhusluftens kvalitet i Älvsbyns kommun 2016 baserat på modellering och objektiv skattning.* Miljö- och byggkontoret, Älvsbyns kommun.

Älvsbyns kommun. 2017c. *Fördjupad översiktsplan för Älvsbyns centrum: Ett led i Älvsbyns kommuns strategi för en hållbar tillväxt och samhällsutveckling.* 2017-02-14 Miljö- och byggkontoret, Älvsbyns kommun. (samrådshandling)

Älvsbyns Kommun. 2018. *Älvsbyn i siffror* <https://www.alvsbyn.se/kommun-och-politik/om-alvsbyn/alvsbyn-i-siffror/>







**TRAFIKVERKET**

Trafikverket, Box 809, 971 25, Luleå. Besöksadress: Sundsbacken 2-4.  
Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 010-123 50 00

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