

SAMRÅDSUNDERLAG

Gång- och cykelväg, Svensbyn-Vitsand

Piteå Kommun, Norrbottens Län

Vägplan 2016-07-08



Trafikverket

Postadress: 971 25 Luleå, Sundsbacken 4.

E-post: trafikverket@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921

Dokumenttitel: Samrådsunderlag, Gång- och cykelväg, Svensbyn-Vitsand,

Författare: ÅF Infrastructure AB

Dokumentdatum: 2016-07-08

Ärendenummer: TRV 2016/40987

Projektnummer: 150329

Projektledare: Gun-Marie Mårtensson

Foto: ÅF, om inget annat anges.

Innehåll

1. SAMMANFATTNING	5
2. BESKRIVNING AV PROJEKTET	6
2.1. Planläggningsprocessen	6
2.2. Bakgrund, problem och syfte	7
2.3. Åtgärdsvalsstudie	8
2.4. Ändamål och projektmål	9
2.5. Beskrivning av befintlig väganläggning	10
2.6. Angränsande planering	14
2.7. Tänkbara åtgärdsalternativ	15
3. AVGRÄNSNINGAR	15
3.1. Geografisk avgränsning	15
3.2. Avgränsning i tid	16
3.3. Tematisk avgränsning	16
4. FÖRUTSÄTTNINGAR	18
4.1. Markanvändning	18
4.2. Byggnadstekniska förutsättningar	19
4.3. Miljö, viktiga förutsättningar, aspekter och intressen	20
5. EFFEKTER OCH DERAS TÄNKBARA BETYDELSE	32
5.1. Transportpolitiska mål	32
5.2. Boende och hälsa	32
5.3. Landskapet	32
5.4. Kulturmiljö	32
5.5. Naturmiljö	33

5.6.	Naturresurser	33
5.7.	Rennäring	34
5.8.	Friluftsliv	34
5.9.	Markföroreningar	34
5.10.	Klimat och energi	34
5.11.	Miljö kvalitetsnormer	34
5.12.	Konsekvenser under byggtiden	34
5.13.	Miljöbalken	35
5.14.	Miljömål	36
6.	FORTSATT ARBETE	37
6.1.	Planläggning	37
6.2.	Viktiga frågeställningar	37
7.	KÄLLOR	39

1. Sammanfattning

Väg 373 mellan Vitsand och Svensbyn är en viktig transportled från inland till kust. Vägen är 5,6 km lång, smal och med dagens utformning är trafiksäkerheten låg vilket gör att det finns risk för svåra olyckor. Vägen har idag inget särskilt utrymme för gående och cyklister. Årsmedeldygnstrafiken (ÅDT) är 3 367 fordon/dygn, varav 325 (10 %) utgör tung trafik. Hastigheten varierar mellan 70 och 90 km/h.

Syftet med samrådsunderlaget är att utreda förutsättningar för att anlägga en ny separerad gång- och cykelväg mellan Svensbyn och Vitsand, samt en ny gång- och cykelbro över Svensbyån. Samrådsunderlaget utgår från ett utredningsområde, som sträcker sig från korsningen mellan väg 550 och väg 373 i väst, och till korsningen mellan väg 373 och väg 930 i öst.

Planering och projektering pågår avseende vägplan för mittseparerad väg 373, Svensbyn-Vitsand. Arbetet med de båda vägplanerna kommer att löpa parallellt.

Riksintresse för kulturmiljö (MB 3 kap 6 §) samt ett område som är av riksintresse för rennärningen (MB 3 kap 5 §) finns inom samt i anslutning till utredningsområdet. De bedöms inte bli negativt påverkade av projektet.

Väg 627 och 255 är kulturhistoriskt värdefulla vägar som ansluter till väg 373. Stora delar av utredningsområdet ingår i Norrbottens kulturmiljöprogram samt länsstyrelsens bevarandeprogram för odlingslandskapet. En fornlämning inom utredningsområdet har identifierats, Piteå Socken ID 4374 (Tjårvräkningsplats). Fornlämningen kan bli påverkad om den planerade gång- och cykelbron anläggs norr om väg 373 över Svensbyån. Exakt läge för gång- och cykelvägen kommer att utredas vidare i det fortsatta arbetet med framtagande av vägplanen.

Naturmiljön präglas av ett landskap med produktionsmarker med aktivt skogs- och jordbruk. De högsta naturvärdena återfinns i partier med äldre skog och betesmarker av äldre hävd. Ängar och betesmarker runt Svensbyfjärden bedöms vara viktiga rastmarker för migrerande fåglar. Tre områden betraktas som biotopsområden i samrådsunderlaget och kan påverkas beroende på gång- och cykelvägens läge.

Svensbyfjärden och Svensbyån är de vattenområden som har miljö kvalitetsnormer kopplade till sig. Planer finns att inrätta ett vattenskyddsområde för Svensbyfjärden. Projektet bedöms inte ge påtagliga negativa effekter på dessa vattenområden, förutsatt att skyddsåtgärder och försiktighetsmått inarbetas vidare i vägplanen och efterföljs under byggskedet.

I fortsatta arbetet kommer de värden som finns längs vägen att studeras och karteras. Utredning görs om vilken påverkan som kan uppkomma och vilka anpassningar, skydds- och kompensationsåtgärder som kan bli aktuella.

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.

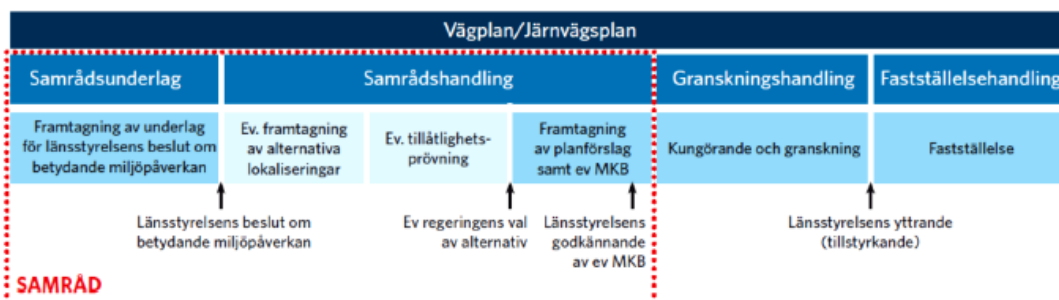
Miljöbalken (SFS 1998:080) och dess regler ska tillämpas på alla verksamheter och åtgärder som rör projektering, byggande och drift av vägar. Miljöbalkens syftar till att främja en god hållbar utveckling som innebär att nuvarande och kommande generationer tillförsäkras en hälsosam och god miljö.

Väglagen har anpassats till miljöbalken och styr i planläggningsprocessens formalia. Planläggningsprocessen för vägprojekt regleras i Väglagen (1971:948).

I början av planläggningen tas ett samrådsunderlag fram som beskriver hur projekt kan påverka miljön, utifrån kända förutsättningar. Samrådsunderlaget ligger till grund för Länsstyrelsens beslut huruvida projektet kan antas medföra en betydande miljöpåverkan. Begreppet ”betydande miljöpåverkan” har sitt ursprung i miljöbalken och är kopplat till graden av påverkan på miljön och som avgör om det föreligger krav på miljökonsekvensbeskrivning (MKB) enligt miljöbalkens kapitel 6. Länsstyrelsen prövar om ett projekt kan antas medföra betydande miljöpåverkan med stöd av kriterier som finns i förordningen om miljökonsekvensbeskrivning.

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

Inom planläggningsprocessen utreds var och hur vägen ska byggas. Hur lång tid det tar att få fram svaren beror på projektets storlek, hur många och vilka undersökningar som krävs, om det finns alternativa sträckningar och vad det berörda tycker. För att underlätta kommunikation och för att veta var i processen man befinner sig har Trafikverket identifierat statusbegrepp för planläggningsprocessen vägplan, se figur 1.



Figur 1 – Översikt av planläggningsprocessen.

2.2. Bakgrund, problem och syfte

Utredningsområdet ligger i Piteå kommun, cirka 7 km väst om Piteå tätort, se figur 2. Sträckan Svensbyn - Vitsand utgör en viktig transportled från inland till kust. Årsmedeldygnstrafiken (ÅDT) är 3357 fordon/dygn varav ca 10 % utgörs av tung trafik. Avståndet mellan Svensbyn och Piteå centrum är dessutom så pass kort (cirka 10km) att cykelpendling är en attraktiv möjlighet men det saknas en gång- och cykelväg.



Figur 2 – Väg 373 mellan Svensbyn och Vitsand.

Den befintliga vägutformningen leder till att oskyddade trafikanter får dela utrymme med fordonstrafiken på väg 373. Högsta tillåtna hastighet varierar mellan 70 och 90 km/h. Detta bidrar till en låg trafiksäkerhet.

Syftet med samrådsunderlaget är att utreda förutsättningarna för att anlägga en ny gång- och cykelväg i huvudsak separerad från väg 373. Samrådsunderlaget utgår från ett utredningsområde som sträcker sig från korsningen mellan väg 550 och väg 373 i väst, och till korsningen mellan väg 373 och väg 930 i öst. Sträckan omfattar cirka 5,6 km. Inom utredningsområdet analyseras olika områden som kan påverkas av projektet, både för människors hälsa och för miljön.

Den planerade gång- och cykelvägen förväntas öka trafiksäkerheten och framkomligheten för samtliga trafikslag.

2.3. Åtgärdsvalsstudie

Väg 373 mellan E4-Svensbyn har tidigare utretts i förstudie och två separata arbetsplaner har upprättats. För sträckan mellan Svensbyn och Vitsand finns en förenklad åtgärdssvalstudie. Motivet bakom en förenklad åtgärdssvalstudie grundar sig på att sträckan Svensbyn-Vitsand, är redan relativt väl utredd.

I den tidigare påbörjade, men ej fastställda, arbetsplanen var förslaget att bygga om vägen genom en mittseparering med heldragen mittlinje och räffling 1+1, ett mittenparti med 1 m bred målad mittremsa, räffling och 2+2 samt en gång- och cykelväg som delvis skulle ligga i direkt anslutning till vägen. Den separeringslösning som föreslogs finns inte i vägars och gators utformning (VGU) samt att lösningen inte anses optimal ur trafiksäkerhetsperspektiv. Placeringen av gång- och cykelvägen ansågs inte vara tillräckligt separerad från vägen på vissa sträckor, som är negativt för trafiksäkerheten samt ur vinterdriftsperspektiv.

Åtgärdssvalstudien förordar därför ett omtag i projekteringen av väg 373 mellan Svensbyn och Vitsand.

Fyrstegsprincipen

Enligt åtgärdssvalstudien finns det risker att svåra olyckor inträffar på väg 373 mellan Svensbyn och Vitsand. Trafiksäkerheten är låg, speciellt för oskyddade trafikanter. Fyrstegsprincipen kommer tillämpas i denna vägplan.

Fyrstegsprincipen



Figur 3 – Fyrstegsprincipen

I fyrstegsprincipen analyseras problem och brister och därefter vilka tänkbara åtgärder som behövs för att lösa detta. Inom steg 1 ses möjligheten över att påverka transportefterfrågan och val av transportsätt. Inom steg 2 tas åtgärdsförslag fram för ett effektivare sätt utnyttja det befintliga vägnätet. Inom steg 3 ges förslag på olika förbättringsåtgärder och ombyggnader på befintlig sträcka. Steg 4 genomförs om inte behoven kan tillgodoses i de tre tidigare stegen. Det innebär större åtgärder som investeringar i nya vägar eller större ombyggnadsåtgärder.

Utifrån åtgärdssvalstudien är det tydligt att inom steg 1 och 2 inte är tillräckliga åtgärder för att förbättra trafiksäkerheten och framkomligheten, längs väg 373 mellan Svensbyn och Vitsand. För att nå målen med trafiksäkerheten föreslås åtgärder enligt steg 3.

2.4. Ändamål och projektmål

Transportpolitiska mål

Som grund för projektet ligger det övergripande transportpolitiska målet från 1998 ”att säkerställa en samhällsekonomisk effektiv och långsiktig hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet”. Våren 2009 förtydligades det övergripande målet med två huvudmål: ett funktionsmål och ett hänsynsmål.

Funktionsmålet, som berör resans eller transportens tillgänglighet

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. Transportsystemet ska vara jämställt, dvs. likvärdigt svara mot kvinnors respektive mäns transportbehov.

Hänsynsmålet, som handlar om säkerhet, miljö och hälsa

Transportsystemets utformning, funktion och användning ska anpassas till att ingen ska dödas eller skadas allvarligt. Det ska också bidra till det övergripande generationsmålet för miljö och miljökvalitetsmålen uppnås, samt bidra till ökad hälsa.

Miljökvalitetsmål

Det svenska miljömålssystemet består av ett generationsmål, sexton miljökvalitetsmål och tjugofyra etappmål. Det övergripande generationsmålet innebär att till nästa generation lämna över ett samhälle där de stora miljöproblemen är lösta, utan att orsaka ökade miljö- och hälsoproblem utanför Sveriges gränser. Detta mål är ett inriktningsmål för hela miljöpolitiken, och är vägledande för miljöarbetet på alla nivåer i samhället. Målet är att Sverige ska ha uppnått dessa mål till 2020.

De nationella och regionala målen omfattar (fet stil bedöms som berörda av detta projekt):

- **Begränsad klimatpåverkan**
- **Frisk luft**
 - Bara naturlig förurning
- **Giftfri miljö**
 - Skyddade ozonskikt
 - Säker strålmiljö
 - Ingen övergödning
- **Levande sjöar och vattendrag**
- **Grundvatten av god kvalitet**
 - Hav i balans samt levande kust och skärgård
- **Myllrande våtmarker**
- **Levande skogar**
- **Ett rikt odlingslandskap**
 - Storslagen fjällmiljö
- **God bebyggd miljö**
- **Ett rikt växt- och djurliv**

Projektmålen för vägplanen är:

- Trafikverkets intention är att ha en helhetssyn på väg- och järnvägsanläggningarna för att uppnå en effektiv drift, ett underhållsvänligt samt kostnadseffektivt väg- och järnvägssystem. Alla förändringar, ny- och reinvesteringar i anläggningen utförs ur ett LCC perspektiv med målsättning att minimera livscykelkostnaderna. Alla förändringar i anläggningen utförs även med målsättningen att minska energianvändning och utsläpp av koldioxid i ett livscykelperspektiv.
- Målsättningen för den färdiga anläggningen är att underhåll och felavhjälpning kan utföras på ett effektiv, miljömässigt och arbetsmiljömässigt riktigt sätt. Målsättningen vid investering ska vara att den sker på ett effektivt, miljömässigt och arbetsmiljömässigt riktigt sätt. Enkla och standardiserade lösningar kan väljas när det uppfyller efterfrågad funktion.
- Projektet ska förbättra trafiksäkerheten för samtliga förekommande trafikslag.

Projektändamålet med åtgärden, ny gång- och cykelväg samt gång- och cykelbro över Svensbyån, är att öka trafiksäkerheten för främst oskyddade trafikanter mellan Svensbyn och Vitsand.

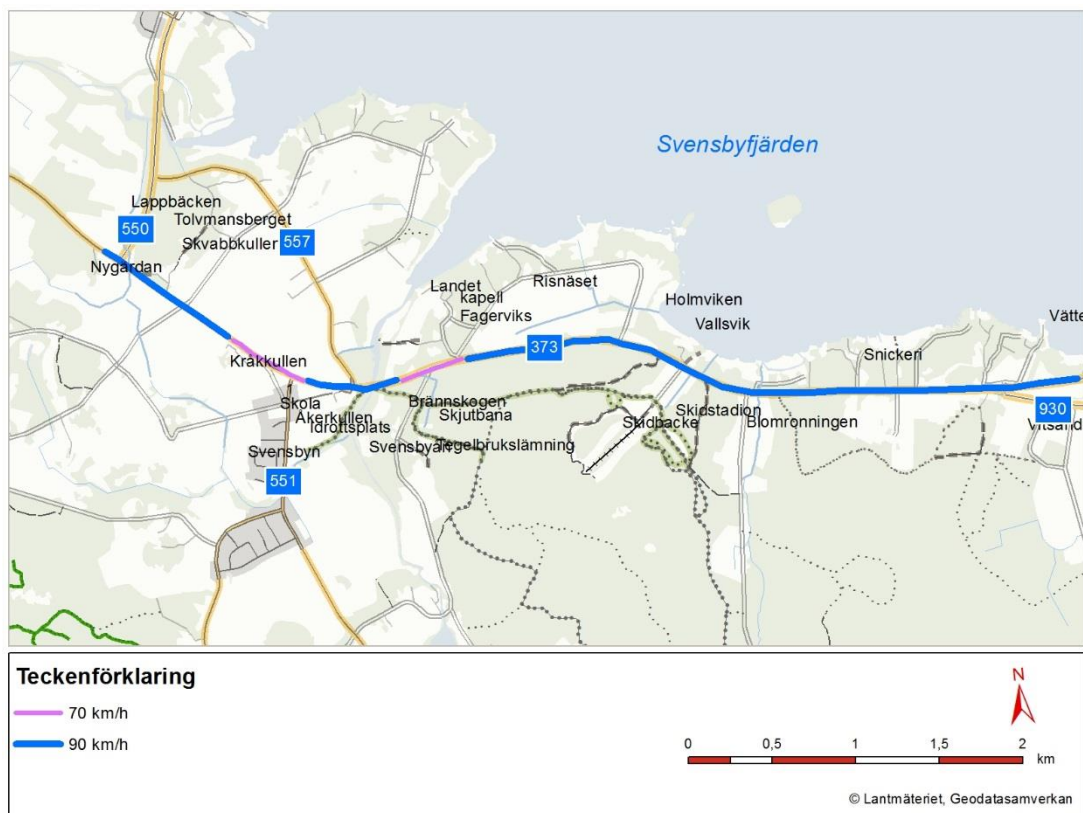
2.5. Beskrivning av befintlig väganläggning

2.5.1. Vägstandard

Väg 373 mellan Svensbyn och Vitsand har en relativt god plan- och profilstandard. Vägbredden varierar mellan 6,5 meter och 13 meter, med smala vägrenar. Vägen har bärighetsklass 1, som är den högsta av 3. Inom utredningsområdet finns ett antal korsningar mellan allmänna vägar och väg 373. Vägarna 550, 557, 551 och 930 är de större vägar som ansluter till väg 373, se figur 4. Högsta tillåtna hastighet varierar mellan 70 och 90 km/h, se figur 5.



Figur 4 – Vägbredder, anslutningar och korsningspunkter.



Figur 5 – Högsta tillåtna hastighet.

2.5.2. Trafik

Väg 373 är en viktig transportled från inland till kust. ÅDT är 3 367 fordon/dygn varav 325 (10 %) utgörs av tung trafik.

Trafikprognos

Enligt den prognos som har utförts på väg 373 kommer årsmedeldygnstrafiken öka till 3772 fordon/dygn år 2040 och till 3776 fordon/dygn till år 2060, se tabell 1.

Väg	ÅDT	Personbilar	Tunga fordon	Prognos år
Väg 373	3772	3346	426	2040
Väg 373	3776	3283	493	2060

Tabell 1 – Årsmedeldygnstrafiken för prognosåren 2040 och 2060.

2.5.3. Kollektivtrafik

Busshållplatser finns på båda sidor om väg 373 vid korsningen med väg 390 och vid korsningen med väg 557, se figur 6.

Länstrafiken Norrbotten trafikerar med följande busslinjer:

- Linje 17 mellan Arjeplog - Arvidsjaur - Piteå (Mån-fre).
- Linje 208 mellan Lillepite -Sjulnäs - Piteå (Mån-fre).
- Linje 213 mellan Piteå – Vitsand – Bodsjön – Sjulnäs – Lillpite (Mån-fre).

Piteå kommun har en skolbuss, linje 3, som transporterar skolbarn till skolan vid Sjulnäs. Bussen kör mellan 1-2 eftermiddagsturer per dag. Kommunen har även ordnat så att skoltaxi skjutsar skolbarnen. Både buss och skoltaxi hämtar respektive lämnar barnen vid vägkorsningen Risnäs vägen och väg 373.



Figur 6 – Busshållplatser längs inom utredningsområdet och Risnäs vägen.

2.5.4. Gång- och cykelväg

I dagsläget finns det inga separerade gång- och cykelvägar längs med väg 373. Det finns inte heller några ordnade passagemöjligheter. Vägen nyttjas av oskyddade trafikanter för att nå målpunkter inom och utanför utredningsområdet. De får i dag dela utrymme med fordonstrafiken på vägen.

Vid Svensbyn och väg 501 utgår en gång- och cykelväg som via en gång- och cykelport under väg 373 ansluter till väg 557 mot Edet.



Figur 7 – Gång- och cykelport under väg 373.

2.5.5. Trafiksäkerhet

Trafiksäkerheten bedöms vara låg för de oskyddade trafikanterna längs väg 373. Den höga hastigheten och avsaknad av gång- och cykelväg gör att oskyddade trafikanterna upplever väg 373 som otrygg att färdas på.

Olyckor

Olycksdata för perioden 2003-2016 (fram till mars månad) har hämtats ur registret STRADA, som är ett samlingsregister över trafikolyckor med personskador i Sverige. Registret bygger på rapporterade fall ifrån polisen och sjukvården. Totalt har 27 olyckor inträffat. Majoriteten av olyckorna resulterade i lindriga skador och består främst av singelolyckor med motorfordon.

En korsningsolycka med dödlig utgång har inträffat under perioden. Fyra allvarliga olyckor bestående av möte med fordon, en singelolycka, en avkörning och en mellan motorfordon och oskyddad trafikant inträffade under perioden.

Figur 8 visar olycksantalet samt var inom utredningsområdet olyckorna inträffade under perioden 2003-2016 (fram till mars månad).



Figur 8 – Inrapporterade olyckor mellan åren 2003 – 2016 (mars). Bortfall i statistiken finns p.g.a. inrapporteringsproblem.

2.6. Angränsande planering

Under 2015-2016 byggs väg 373, delen E4 – Vitsand, om med mittseparering. Utformningen av den delen kommer att studeras i detta projekt, så att hela sträckan harmoniseras.

Parallellt med denna vägplan håller det på upprättas en vägplan för ombyggnation av väg 373 mellan Svensbyn-Vitsand. Den vägplanen syftar till att bygga om befintlig väg till en mötteseparerad väg (s.k. 2+1 väg) med mitträcke och att öka högsta tillåtna hastighet till 100 km/h.

Planering och projektering kommer samordnas mellan denna vägplan och med den som syftar till ombyggnation av väg 373 mellan Svensbyn – Vitsand.

2.7. Tänkbara åtgärdsalternativ

Trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter förbättras genom att en gång- och cykelväg anläggs mellan Svensbyn och Vitsand. Gång- och cykelväg ska löpa parallellt med väg 373 och till största del vara friliggande. Vid trånga passager, till exempel förbi passager med byggnader intill väg 373, föreslås gång- och cykelvägen separeras från väg 373 med kantsten. För att oskyddade trafikanter ska kunna passera över Svensbyån, utan att passera nära övrig fordonstrafik, bör en ny gång- och cykelbro anläggas över ån.

3. Avgränsningar

3.1. Geografisk avgränsning

Med utredningsområde avses det område inom vilket en ny gång- och cykelväg kan anläggas, inklusive områden där effekter kan uppstå. Samrådsunderlaget omfattar de områden som kan komma att påverkas av vägåtgärderna och det är de konsekvenserna som kan förväntas uppstå av vägåtgärderna som beskrivs. Geografiskt avgränsas detta projekt huvudsakligen längs med väg 373 mellan Svensbyn - Vitsand, en sträcka på cirka 5,6 km se figur 9. Utformning och placering av den planerade gång- och cykelvägen är inte bestämt i detta skede, därför kommer arbetet i detta skede utgå ifrån en korridor där gång- och cykelvägen kan anläggas.



Figur 9 – Utredningsområde för vägplanen

Influensområdet är större än vägplanens utredningsområde. I influensområdet kan de föreslagna åtgärderna ge en viss påverkan, t.ex. genom att trafiken förändras på kringliggande vägar. Exempel på miljöaspekter som har ett större influensområde än projektets fysiska omfattning är boendemiljö, naturmiljö och vattenfrågor. Influensområdets storlek är olika beroende på vilken miljöaspekt som avses. Buller och luftföroreningar kan sprida sig utanför utredningsområdet och då orsaka störningar i ett större område än utredningsområdet. För naturmiljön kan en förändrad markanvändning inom utredningsområdet även påverka miljöer utanför. Konsekvenserna inom influensområdet berörs endast på en översiktlig nivå i detta skede.

3.2. Avgränsning i tid

Tidsmässigt avgränsas miljöbedömningen till år 2040 då konsekvenserna bedöms ha slagit igenom. De konsekvenser som härrör till byggskedet avgränsas till tiden fram tills projektet är färdigbyggt.

3.3. Tematisk avgränsning

Avgränsningen av miljöaspekter avser utredningsområdet och dess influensområde i nutid och fram till prognosåret 2040. I och i anslutning till utredningsområdet finns bebyggelse, kulturmiljö, skogsmark, odlingsmark och andra verksamheter.

De miljöaspekter som identifierats och bedöms påverkas av projektet är följande:

- Landskapsbild – projektet leder till en ny gång- och cykelväg, separerad från väg 373. Det innebär ett nytt element i landskapet och infrastrukturen får en mer dominerade ställning.
- Mark och vatten – påverkan av anläggningsmaskinernas utsläpp på yt- och grundvattnet under byggskedet.
- Byggskedets störningar och resursanvändning – tillfälliga störningar som uppkommer till följd av byggprocessen samt energi- och resursanvändning under byggskedet.
- Hushållning med naturresurser – projektet innebär att mark som inte nyttjas till vägplanens ändamål tas i anspråk, t.ex. jordbruks- och skogsmark.

Gång- och cykeltrafik ger i sig inte några miljöstörningar, därför kommer konsekvensbeskrivningen fokusera på gång- och cykelvägens fysiska intrång.

Följande faktorer hanteras inte i denna vägplan:

- Luftmiljö
- Buller och vibrationer

4. Förutsättningar

4.1. Markanvändning

4.1.1. Boende och bebyggelse

Svensbyn har under åren 1995-2005 ökat i befolkning. Jämfört med hela kommunen har Svensbyn en större andel i åldrarna 0-19 och 35-49 år. Området visar ett födelseöverskott.

Inom och i anslutning till utredningsområdet finns det ett antal bostäder. De utgörs främst av fristående villor och vissa av dem ligger relativt nära väg 373. Bostädernas karaktär varierar från standardvillor till äldre gårdsbebyggelser. Många av fastigheterna har direktanslutningar till väg 373.

Verksamheter som Freno Air, Lindbäcksstadion och snickeri finns i närheten av väg 373.

4.1.2. Viktiga målpunkter

Väg 373 är en viktig länk för kust och inland samt för pendling till och från Piteå. Inom eller i anslutning till utredningsområdet finns flera målpunkter, de största redovisas på figur 10. Exempel på målpunkter är:

- Lindbäcksstadion
- Bergviksskola
- Sjulnässkola
- Bensinstationer
- Piteå centrum
- Idrottsanläggningar
- Campingplats
- Ica supermarket



Figur 10 – De större målpunkterna inom eller i närheten av utredningsområdet.

4.1.3. Kommunala planer

Kommunal översiktsplan

Piteå kommun har arbetet fram och fastställt översiktsplaner för landsbygden. Planen för Svensbyns byaområde antogs år 2007. I planen finns ett antal förslag som är utgångspunkter för den fortsatta planeringen.

Detaljplaner

Delar av utredningsområdet sammanfaller med detaljplanerat område och andra kommunala planer. I närheten av väg 373 mellan Svensbyn och Vitsand finns följande kommunala planer som kan beröras av vägplanen:

- Detaljplan för Svensbyn 61:1
- Planprogram för Lindbäcksstadion, Vallsberget.

En detaljplan håller på upprättas av Piteå kommun för Lindbäcksstadion/Vallsberget, samråd kommer genomföras med kommunen för att säkerställa att vägplanen inte strider mot några kommunala planer.

4.2. Byggnadstekniska förutsättningar

Geotekniska förhållanden

Följande beskrivning är härledd ur tillgängligt material från RGeo upprättad av Sweco Civil 2014-02-28:

Från början av utredningsområdet, och fram till Svensbynsån utgörs marken av lerig silt och siltig lera. Mot djupet förekommer vissa sulfidskikt. Sedimentens mäktighet varierar mellan cirka 3,0–6,0 meter under markytan. Under dessa jordarter finns sedan en slitig sandmorän. I ett område längs sträckan är informationen bristfällig då det endast finns en provgrop tillgänglig för geologisk information. Från Svensbyån och ungefär 1 km öster utgörs marken av slitig grusig sandmorän eller annan friktionsjord.

Därefter förekommer de mindre skikt av lerig silt, lera samt silt, även skikt av sulfidlera har påträffats. Sedimenten har en tjocklek som varierar mellan 1,0 - 2,0 meter. Det förekommer ytterligare områden österut som där det finns tunnare lager av torv, mindre stråk med torv samt silt ovan moränen, moränen överlagras av silt och siltig finsand som uppvisar låga lagringstätheter. Längst mot den östra delen av utredningsområdet är det främst grusig sand som överlagrar den siltiga sandmoränen, i vissa delar kan silt och ler hittas i ytan och dessa lager har en mäktighet omkring 1 – 2 meter.

Ledningar

Inom utredningsområdet finns befintliga ledningar, vilket kommer att beaktas i det fortsatta arbetet.

Ledningar och tekniska anläggningar ägs av följande:

- Piteå renhållning och vatten – VA
- Pite energi – El och fiber
- Skanova – Fiber och tele

Konstbyggnader:

Nedanstående konstruktioner är kända inom det berörda området eller i dess närhet:

- Bro över Svensbyån (konstruktionsnummer: 25-1944-1) – plattbro av betong i ett spann med total brolängd på 28,6 meter och fri bredd på 12,9 meter.
- Bro över gång- och cykelväg väster om Svensbyån (konstruktionsnummer: 25-243-1) – rörbro med en spannvid på 2,6 meter.

4.3. Miljö, viktiga förutsättningar, aspekter och intressen

4.3.1. Boende och hälsa

Längs med väg 373 finns flertalet bostäder. De består främst av fristående villor. Bostäderna förekommer på ömse sidor av väg 373.

Boende nära trafikerade vägar kan störas och få sin hälsa påverkad av vägtrafikbuller, luftföroreningar och eventuella utsläpp av farligt gods vid en olycka. Störningen är direkt beroende på trafikmängd, hastighet och typ av farligt gods. Riskerna och störningarna minskar med avståndet till vägen.

Buller utreds inte i denna vägplan eftersom den behandlar anläggandet av gång- och cykelväg. Buller utreds i vägplanen som avser ombyggnation av väg 373 till mötesseparerad väg.

4.3.2. Landskapet

Väg 373 sträcker sig från Piteå och västerut mot Arvidsjaur längs Svensbyfjärdens södra strand. Vägen passerar över Svensbyåns dalgång och följer sedan gränsen mellan skog och jordbruksmark mellan Svensbyfjärden och de två bergen Vallsberget och Fagerberget.

Området ligger inom den naturgeografiska regionen Norra Bottenvikens kustslätt som karakteriseras av älvdalar omgivna av slätter och vågig terräng med låga kullar och goda odlingsförhållanden. Vägsträckan ligger under högsta kustlinjen och påverkas starkt av landhöjningen som i området är ca 1 m på 100 år och stora arealer jordbruksmark har genom tiderna vunnits genom landhöjningen. Berggrunden i området är tydligt orienterad i nordväst – sydostlig riktning och är densamma som inlandsisens riktning när den drog sig tillbaka.

Bebyggelsen består av ensamgårdar som ligger högt i terrängen. De ligger på rad likt ett pärlband utmed älvdalarnas och de mindre vattendragens stora avsatser eller terrassbildningar och ger ett bylikt utseende. Mellan älvdalarna breder skogen ut sig och där saknas i princip bebyggelse. Större delen av området utgör därför glesbygd. Skogen är barrskog och innehåller många myrmarker.

Platsen har varit bebodd och besökt av människor sedan långt tillbaka i tiden. Gravar och boplatslämningar vittnar om de jakt- och fångstfolk som uppehöll sig kring den djupa havsvik som här skar in i landskapet och som Svensbyfjärden är återstoden av. På Vallsberget och Högberget finns forntida gravrösen. De första skriftliga källorna som omnämner en bofast jordbrukande befolkning är från tidigt 1500-tal. Boskapsskötsel och skogen har varit en inkomstkälla sedan medeltiden. Tjära var under 1600-talet en av Sveriges största exportvaror och mängder av tjära skeppades ut från hamnen i Piteå.

Ålderdomliga jordbruksinslag finns bitvis bevarat, t ex lador och åkerholmar. Merparten av dagens åkermark var fram till 1900-talet inhägnade slätterängar. Endast en liten del av inägorna bestod av åker som odlades. Under 1900-talet övergick slätterängarna till åkrar för sädes- och vallodling. Markerna dikades ut för att säkra tillgången på höfoder till djuren. Idag är det i första hand de senast upptagna markerna som lämnas att växa igen. Men igenväxning sker även på åkerholmar, i diken och utmed vägkanter. I flera av byarna i Infjärden finns äldre bruks- och byavägar bevarade. De är smala vägar som slingrar sig fram tätt mellan bebyggelsen. Vägarna är en del i kulturlandskapet och bidrar till den genuina bymiljön. Trots alla de förändringar som denna bygd genomgått under århundradena är detta fortfarande en rik jordbruksbygd där många av de äldsta dragen i byarnas strukturer och odlingsmarker finns kvar.

Inom området finns en mängd stora gårdar med mangårdsbyggnader och ekonomibyggnader omgärdade av ett öppet odlingslandskap. De öppna fälten bryts av ett stort antal lador, öppna diken, lövträds- och lövslybårdar. Under vår och höst utgör fälten troligen goda rastplatser för fåglar (svanar, änder, gäss mm). Svensbyån öster om Svensbyn omges av frodig vegetation och ung lövskog. Vattnet är lugnflytande och ån är ca 5 – 10 m bred. Skogen är barrdominerad och tydligt påverkad av modernt skogsbruk med litet inslag av död ved och få eller inga äldre träd. Kring gårdsmiljöerna finns inslag av äldre, värdefulla lövträd. Djur som är vanligast förekommande i området är bland

andra älg, ren, björn, räv, skogshare och ekorre. Mindre synbara djur är mård, varg, lo och järv.

Vägen utgör idag en spridningsbarriär för många organismer knutna till de öppna odlingsmarkerna, t.ex. markskalbaggar, snäckor, vissa kärlväxter etc. Även för smådäggdjur, som kan vara viktiga fröspridare, liksom grod- och kräldjur är barriären kraftig. Viktiga passageställen för såväl vatten- som landlevande djur är bl a de vattendrag som vägen passerar.

Karaktärsområden

Öppet svagt böljande odlingslandskap med ålderdomlig kulturhistoriskt värdefull bebyggelse samlad i höjdlägen

Det flacka svagt böljande landskapet kring Svensbyn i väster domineras av öppna odlingsmarker och äldre gårdsbebyggelse. På avstånd syns de skogsklädda bergen i öster. Jordbrukslandskapet kring Rognäs och Svensbyn har höga värden för landskapsbildningen och är också av riksintresse för kulturmiljövård. Bebyggelsestrukturen i Svensbyn präglas av Norrbottensgårdarna och det omkringliggande öppna odlingslandskapet. Gårdarna ligger på höjder som Kråkkullen, Ön, Heden och Liden. Gårdsplatserna har lång historisk kontinuitet och många av dem har varit bebyggda sedan byns etablering på medeltiden. De vittnar om att området kring Infjärden varit bebott av människor åtminstone sedan bronsåldern. Byn har stora åkerarealer och den moderna bebyggelsen är koncentrerad till marker som historiskt sett varit obrukade och endast delvis bebyggda. De flesta åkrar som brukas idag har en historisk kontinuitet som ängs- och åkermark under hundratals år. Intill Svensbyån ligger en informations- och rastplats. Området kring Risnäs karakteriseras av det flacka öppna odlingslandskapet med bebyggelsen placerad i den norra kanten i gränsen mot skogen. Området kännetecknas av ängsladorna som ligger utspridda på rad längs ett dike genom odlingsmarken.

Nyckelkaraktärer:

- Flackt, svagt böljande landskap
- Ängslador i odlingslandskapet
- Äldre bebyggelse i höjdlägen med lång kontinuitet
- Öppet variationsrikt odlingslandskap med stor mängd småbiotoper

Flackt varierat landskap med öppna landskapsrum omgärdat av skogsmark och spridd bebyggelse.

Området ligger i sluttningen ner mot Svensbyfjärden med de två bergen Fagersberget och Valleberget som blickfång i söder.

Området har inte varit lika gynnsamt för odling som området kring Svensbyn och äldre spår och gårdsmiljöer är mycket sparsamma. Omgivningarna domineras av barrdominerad blandskog som i öster öppnar upp sig i ett väl avgränsat odlingslandskap. Enstaka hus finns längs vägen samt ett par industrianläggningar. Ner mot Svensbyfjärden ligger villor i strandnära lägen. Mellan vägen och fjärden finns gles skog eller hyggen som erbjuder flera utblickar. Inom området ligger även vintersportanläggningen Lindbäcksstadion med elljusspår och skidbackar.

Nyckelkaraktärer:

- Svagt böljande skogsdominerat landskap med Bergen i bakgrunden
- Utblickar över Svensbyfjärden
- Enstaka spridd bebyggelse utan historisk kontinuitet

4.3.3. Kulturmiljö

Väg 627 (Risnäsvägen) är en kulturhistoriskt värdefull väg. Vägen är idag belagd och profilen har tidigare blivit justerad. Dikena är branta och påverkar det kulturhistoriska värdet negativt. Även väg 255 (Mjösjölidvägen) är kulturhistoriskt värdefull och har kvar sin äldre karaktär samtidigt som den ingår i en miljö med kulturhistoriska och upplevelsemässiga värden. Båda dessa vägar ansluter till väg 373 inom utredningsområdet, se figur 11.

Den västra delen av utredningsområdet ingår i Norrbottens kulturmiljöprogram 2010-2020, se figur 11. Infjärdenområdet innehåller flera medeltida storbyar och det finns en hög andel välbevarade gårdsgrupper med kulturhistorisk värdefull bebyggelse och till stor del välbevarade bystrukturer. Området är ett av landets största, bevarade ängsladulandskap och innehåller flera drag av den ägostruktur som bedrevs förr. Det hyser även höga kulturhistoriska värden.

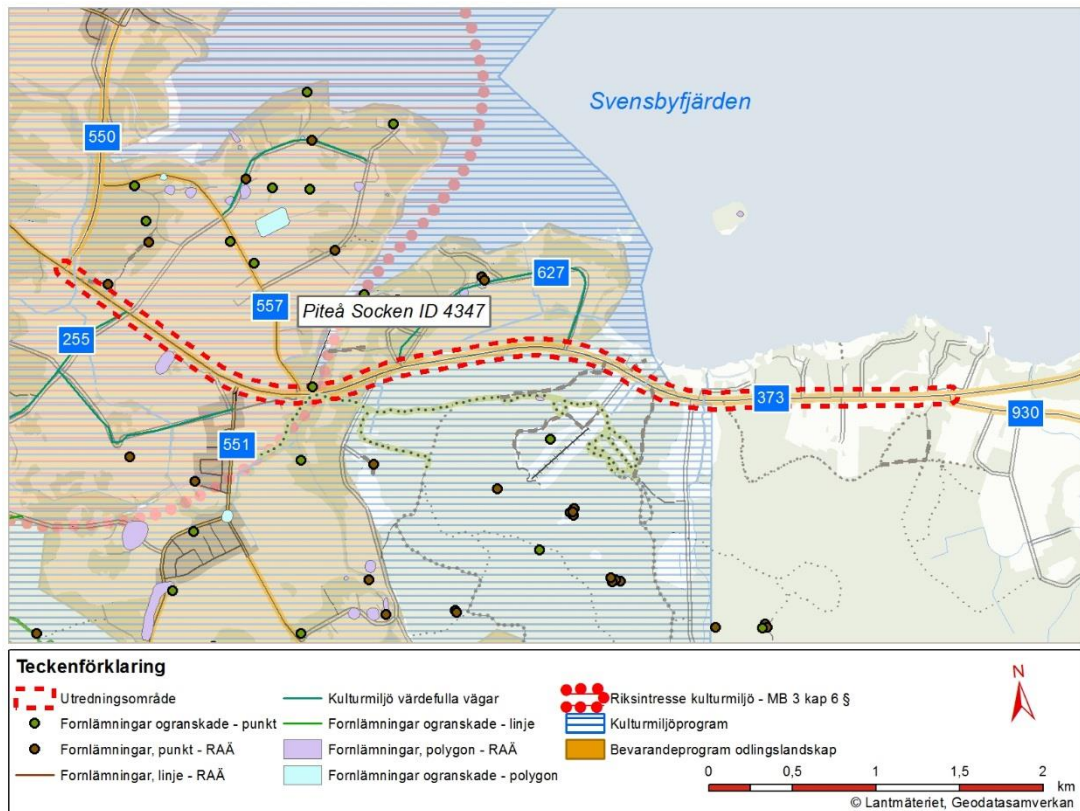
Infjärdenområdet, och delar av utredningsområdet i detta projekt, sammanfaller med länsstyrelsens bevarandeprogram för odlingslandskapet. Infjärdenområdet en representativ jordbruksmiljö med gårds- och byalägen av medeltida ursprung. Syftet med programmet är att bevara de natur- och kulturvärden som återfinns i odlingslandskapet.

I utredningsområdet finns ett område som är utpekad som riksintresse för kulturmiljö enligt miljöbalkens 3 kapitel 6 §, Lillpitedalen. Se figur 11. Lillpitedalen omfattar en rik och hävdad odlingsbygd, för länet är det ett ovanligt stort inslag av välbevarade ängslador och Norrbottensgårdar

Det finns ett antal fornlämningar inom utredningsområdet samt i dess närhet, som är registrerade av Riksantikvarieämbetet och i Länsstyrelsens databas. I tabellen nedan och i figur 11 redovisas de som är aktuella för vägplanen.

Länsstyrelsens databas	Beskrivning
Piteå Socken ID 4374	Tjärvräkningplats

Tabell 2 – Fornlämningar som kan beröras av vägplanen.



Figur 11 – Kulturmiljö inom och i anslutning till utredningsområdet.

4.3.4. Naturmiljö

Väg 373 går genom ett landskap som präglas av produktionsmarker med aktivt skogs- och jordbruk. Det återspeglas i de naturvärden som återfinns vid partier med äldre skog och betesmarker av äldre hävd. I närområdet befinner sig Svensbyfjärden samt akvatiska naturvärden som vattendrag med svämszoner, småvatten i jordbrukslandskapet går att kopplas till dessa. De ängar och betesmarker som finns runt Svensbyfjärden utgör med allra högsta sannolikhet viktiga rastmarker för migrerande fåglar.

Strandskydd

Sjöar och vattendrag omfattas av generellt strandskydd på 100 meter från strandkanten, både på land och i vattenområdet och inkluderar även undervattensmiljön. Sveriges stränder är en naturtillgång av mycket stort värde och är av stor betydelse för allmänheten och för det växt- och djurliv som är beroende av vattenmiljöer. Svensbyån korsar väg 373, vilket betyder att strandskyddet gäller.

Vattendragen Råbäcken, Lappbäcken och ett mindre vattendrag vid Lindbäcksstadion rinner under väg 373 via trummor. De är inte klassade som vattenförekomster och har därför inte några fastställda normer.

Naturvärdesinventering

I den skrivbordsbaserade naturvärdesinventeringen som har genomförts har några område identifierat, se figur 12. Dessa områden kommer att inventeras ytterligare under sommaren 2016 och resultatet av inventeringen kommer inarbetas i vägplanen.

Områden med biotopskydd

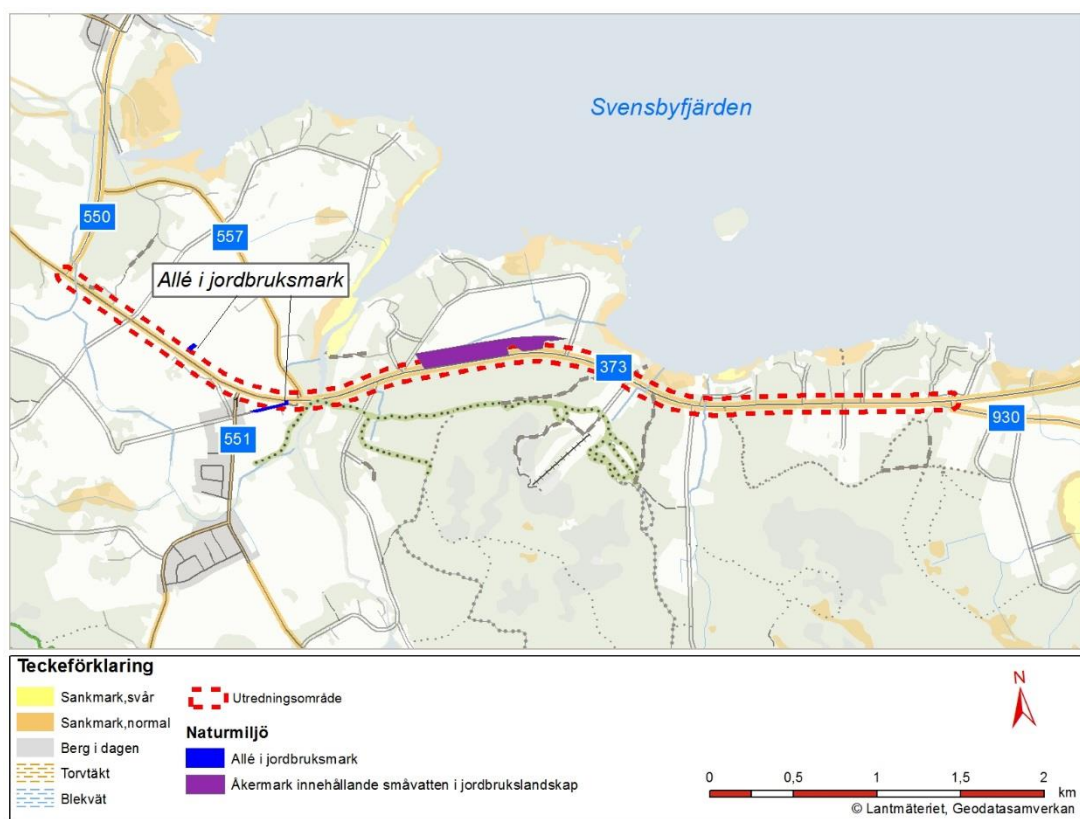
Två områden består av tvåsidiga alléer i jordbrukslandskap vilket utgör en skyddad biotop. Ytterligare ett område som utgör en skyddad biotop är ett åkermarksområde med diken. Se figur 11. Diken i småvatten i jordbrukslandskap utgör en skyddad biotop.

Övrigt

Cirka 3 km öster om utredningsområdet finns närmsta Natura 2000-område, det bedöms inte påverkas av projektet.

Inga artrika vägkanter finns beskrivna inom utredningsområdet.

Skogsstyrelsen har inga dokumenterade nyckelbiotoper, sumpskogar eller naturvärden i nära anslutning till utredningsområdet. Länsstyrelsens våtmarksinventering (VMI) har heller inga objekt registrerade i närheten av utredningsområdet.



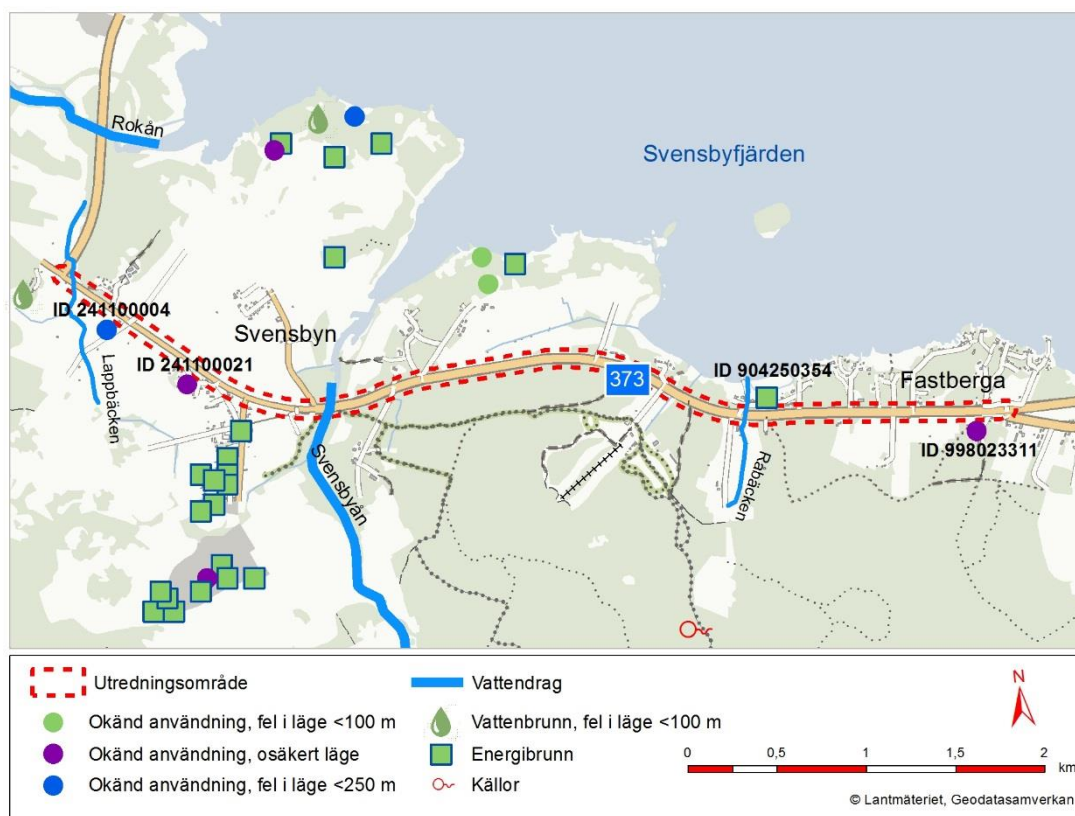
Figur 12 – Biotoper inom utredningsområdet.

Brunnar

Nära influensområde av väg 373 finns fyra brunnar registrerade vid brunnsarkivet i Sveriges geologiska undersökning (SGU). Se tabell 3 och figur 13. I brunnsarkivet finns endast borrarade brunnar registrerade. Andra brunnar kan förekomma inom området.

Bruns ID	Fastighet	Läge	Borrdatum	Användning
998023311	Samfällighet, Vitsand	30 m SV Fastighet	1997-04-02	Osäkert
904250354	Svensbyn 61:5	5 m S huset	2004-07-02	Energibrunn (värme och/eller kyla)
241100021	Information saknas	Information saknas	1943	Osäkert
241100004	Svensbyn 33:7	20 m V Bostadshus	1977-07-18	Osäkert

Tabell 3 - Brunnar i närheten av väg 373.



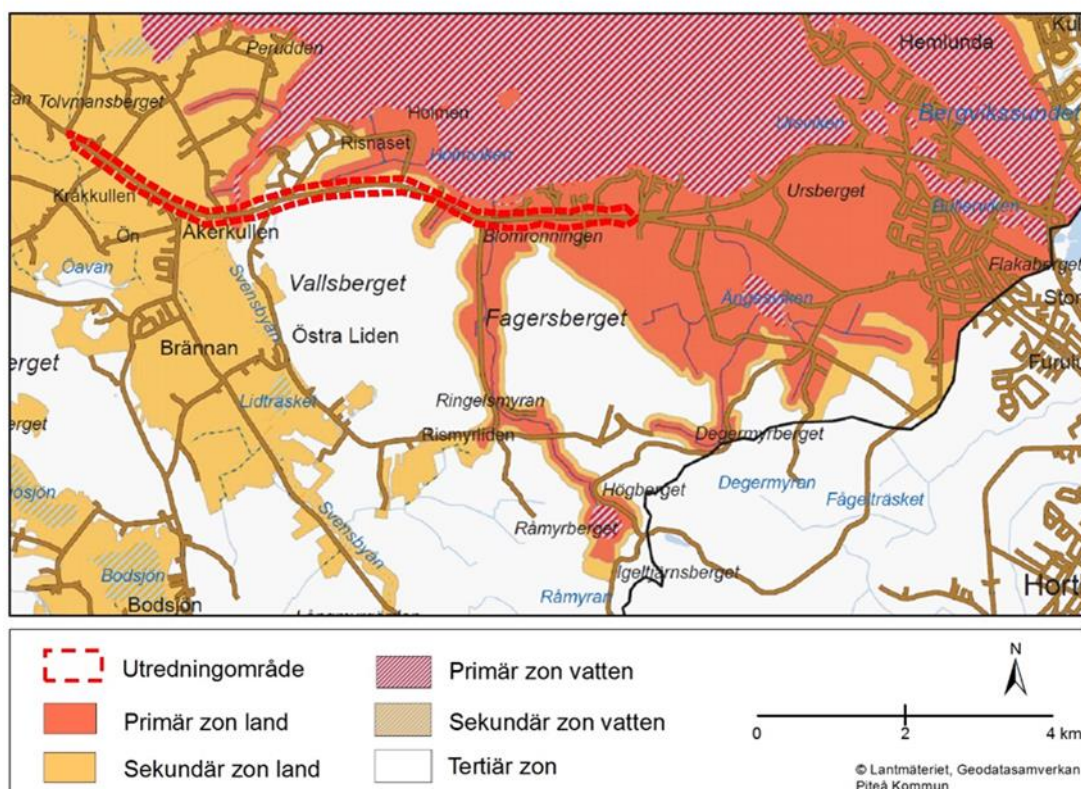
Figur 13 – Brunnar, källor och vattendrag nära utredningsområdet.

4.3.5. Naturresurser

Hushållning med mark och vatten regleras i miljöbalkens 3 kapitel. Mark och vattenområden ska användas för det eller de ändamål de är mest lämpade med hänsyn till beskaffenhet och läge samt föreliggande behov. Företräde ska ges sådan användning som medför en från allmän god hushållning. De naturresurser som kan påverkas av projektet:

Vatten

Inom vägplanens gränser finns det i dagsläget inget vattenskyddsområde. Ett förslag till vattenskyddsområde för Svensbyfjärden är pågående vid Piteå kommun och Piteå Renhållning & Vatten AB (Pireva). Området delas i tre zoner beroende på rinntid, se figur 14. Syftet med detta är att långsiktigt säkra försörjningen av medborgarnas vatten. Även förslag till skyddsföreskrifter för vattenskyddsområdet finns framtaget. Skyddsföreskrifterna är juridiska dokument bilagda till förslaget om vattenskyddsområdet för att skydda dricksvattentäkten.



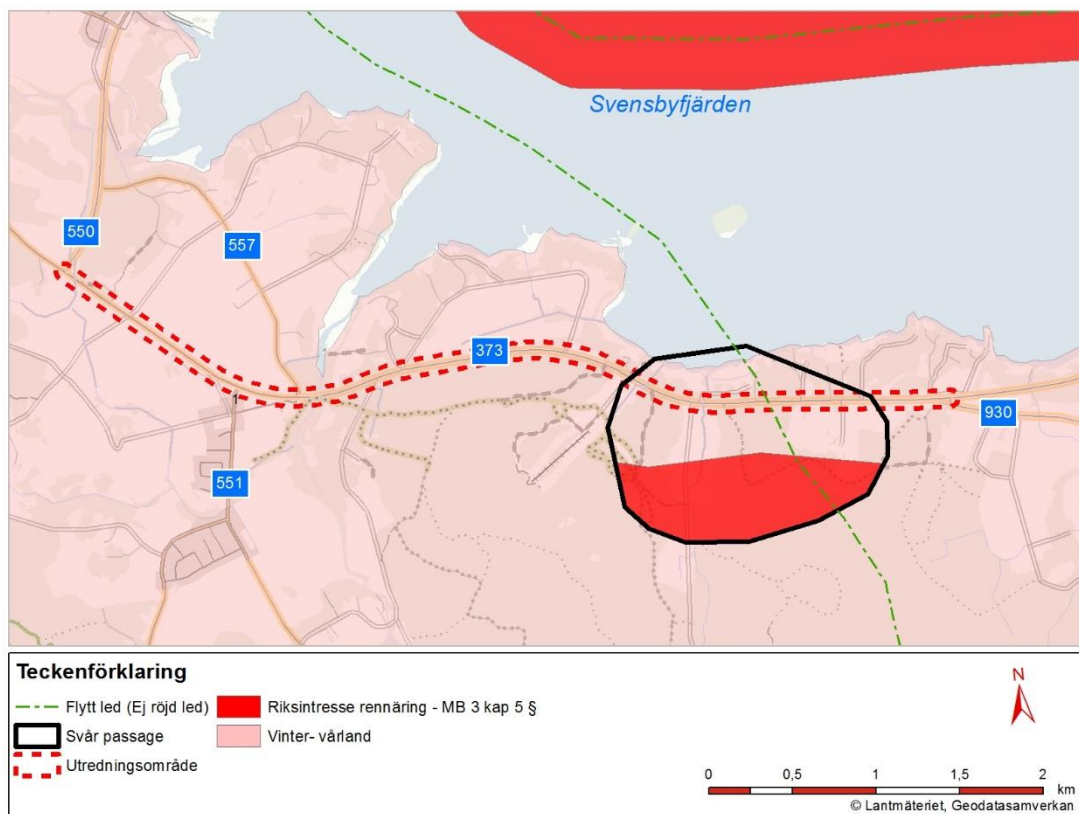
Figur 14 – Planerat vattenskyddsområde för Svensbyfjärden.

Areella näringar

Inom utredningsområdet finns ett flertal områden med jordbruksmark och aktivt skogsbruk. Jordbruk är enligt miljöbalkens 3 kapitel 4 § av nationell betydelse. Brukningsvärd jordbruksmark får tas i anspråk för anläggningar endast om de behövs för att tillgodose väsentliga samhällsintressen och detta behov inte kan tillgodoses på ett från allmän synpunkt tillfredsställande sätt genom att mark tas i anspråk. Skogsmark som har betydelse för skogsnäringen skall så långt som möjligt skyddas mot åtgärder som kan försvåra ett rationellt skogsbruk.

4.3.6. Rennäring

Utredningsområdet ligger i anslutning till riksintresse för rennäring och ligger inom Östra Kikkejaure samebys vinter- och vårvinterland, se figur 15. Det förekommer flyttleder inom utredningsområdet och vid ett område (inringat i figur 15) är det svårt för renarna att passera väg 373.



Figur 15 – Riksintresse för rennäringen, flyttleder, markområden och svåra passager.

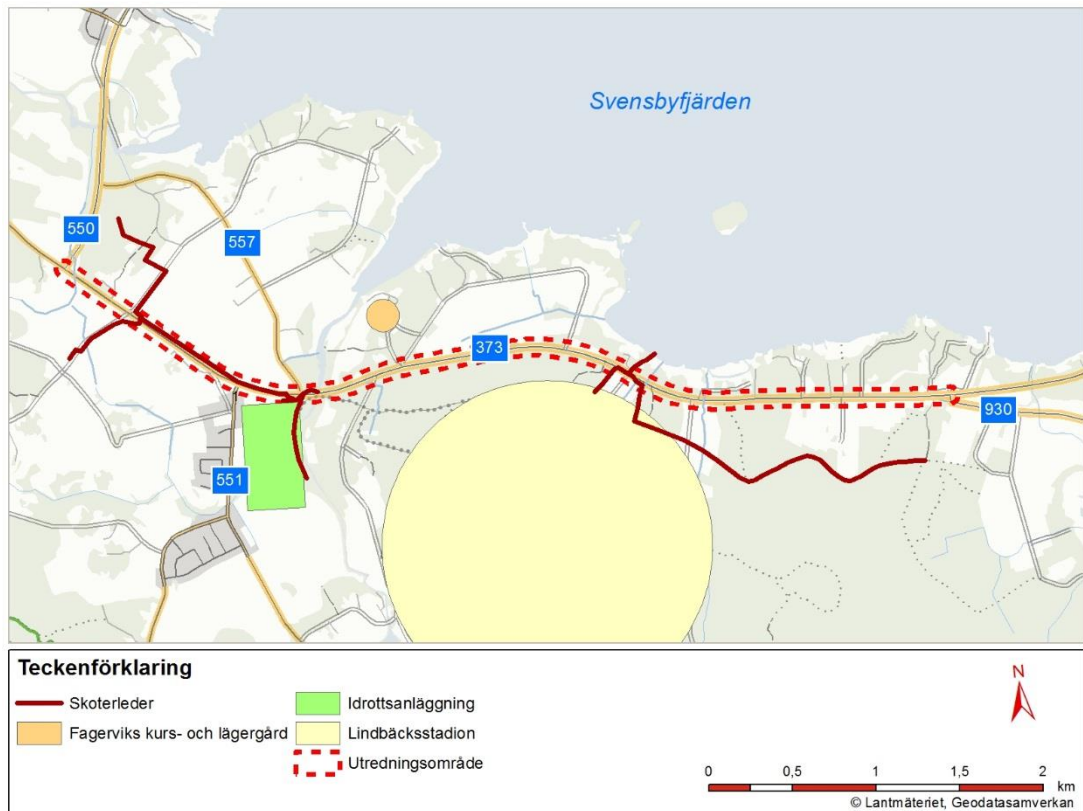
4.3.7. Friluftsliv

Lindbäcksstadion vintersportanläggning är en viktig mötesplats för friluftslivsaktiviteter i kommunen som ligger i närheten av väg 373. Lindbäcksstadion erbjuder många idrottsaktiviteter. Söderut om väg 373, läng väg 551, finns även en idrottsanläggning som erbjuder fotboll, ishockey/skridskoåkning, skytte och utförsåkning m.m.

Norr om väg 373, i riktning mot Svensbyfjärden, ligger Fagerviks kurs- och lägergård. Konferensanläggningen är öppen året runt. Under sommaren nyttjas anläggningen som vandrarhem och campingplats.

Ett antal skoterleder finns inom utredningsområdet, se figur 16. Skoterlederna kommer behöva hanteras i kommande skeden.

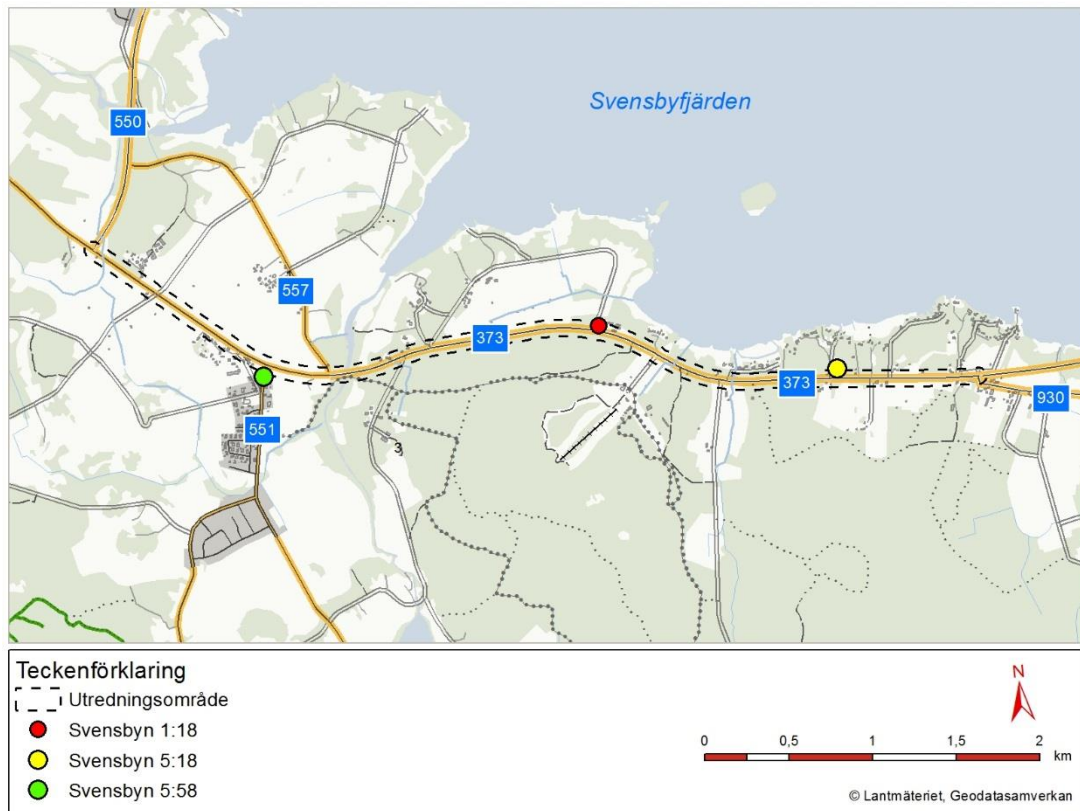
I närområdet finns även goda möjligheter för fiske och vandring.



Figur 16 – Friluftslivsområden samt skoterleder inom och i nära anslutning till utredningsområdet
(Källa: skoterleder.org)

4.3.8. Markföroreningar

I och i anslutning till utredningsområdet finns det flertal potentiella förorenade områden, se figur 17. De områden som bedöms i första hand vara aktuella för detta projekt är fastigheterna Svensbyn 58:5, Svensbyn 1:18 och Svensbyn 5:13. Tidigare har verksamheter bedrivits på platserna som kunnat medföra föroreningar, som drivmedelanläggning och sågverk.



Figur 17 – Potentiellt förorenade områden i anslutning till väg 373.

4.3.9. Klimat och energi

Alla förändringar, av ny- och reinvesteringar i anläggningen utförs ur ett LCC-perspektiv med målsättning att minimera livscykelkostnaderna. Alla förändringar i anläggningen utförs även med målsättningen att minska energianvändningen och koldioxidutsläppen. Projektets möjligheter till minskade klimatgasutsläpp utgörs i huvudsak av åtgärder som leder till minskade CO₂-utsläpp från trafik, val vid principutformning, projektering och byggande.

4.3.10. Miljö kvalitetsnormer

Miljö kvalitetsnormer är ett juridiskt bindande styrmedel gällande kvaliteten på mark, vatten, luft eller miljön i övrigt och regleras i miljöbalkens 5 kapitel. De används för att förebygga eller åtgärda miljöproblem genom att fastlägga en högsta förorenings- eller störningsnivå som människor eller miljö kan belastas med. Om denna nivå överskrids ska ett åtgärdsprogram tas fram för att kunna klara normen.

I dagsläget finns fastställda miljö kvalitetsnormer för luftkvalitet, vattenkvalitet och omgivningsbuller.

Luftkvalitet

Luftkvalitetsförordningen (2001:477) reglerar kvaliteten för utomhusluft för ett antal luftföroreningar. Det är kommunerna som ansvarar för att kontrollera att miljö kvalitetsnormerna följs, samt att upprätta åtgärdsprogram då de överskrids. Problem med luftkvalitén härrör främst till tätbebyggda delar av samhället. Med den planerade gång- och cykelvägen bidrar projektet till en förbättrad luftkvalité.

Yt- och grundvatten

Miljökvalitetsnormerna för yt- och grundvatten, det så kallade vattendirektivet, fastslår ett antal kvalitetskrav vad gäller kemisk och ekologisk status för ytvatten samt kemisk och kvantitativ status för grundvatten. Kvalitetskraven anger att vattenförekomsternas status inte får försämrats, samt att alla vattenförekomster ska uppnå god status till 2015.

Berört område ingår i Bottenhavets vattendistrikt, Norra Bottenvikens kust och nationalälven Pite älv. Avståndet mellan Piteälven och utredningsområdet är längre än 100 m.

Det finns flera mindre vattendrag i anslutning till den berörda vägsträckningen. Svensbyfjärden (SE652020-211930) har bedömd hög ekologisk status men uppnår ej god kemisk status på grund av att Polybromerade difenyletrar (PBDE) samt att mängden kvicksilver är högre än gränsvärdet.

Ekologisk status för Svensbynsån (SE725644-175374) har bedömts som måttlig på grund av fysiska förändringar eftersom mer än 15 % av vattendragets längd är förändrad. Den kemiska statusen uppnår ej god status på grund av att gränsvärdet för tungmetaller som kvicksilver och bromerade difenyleter förekommer i vattendraget, enligt vatteninformationssystem Sverige (VISS). Andra morfologiska förändringar som påverkar vattendragets ekologiska status är en eller flera vägtrummor vilket påverkar konnektiviteten. Svensbyån är med stor sannolikhet fiskförande.

Den 19 november 2015 beslutade regeringen att pröva åtgärdsprogram för vatten för kommande sexårsperiod 2016-2021. Prövningen kommer att ske under våren 2016. Regeringen har beslutat att åtgärdsprogram som avser perioden 2009-2015 för de fem vattendistrikten ska gälla fram tills omprövning har skett och fastställande tas. Beslutet innebär att miljökvalitetsnormer som avser perioden 2009-2015 fortsatt gäller. Statusklassning 2009 är exklusive kvicksilver då ingen bedömning exklusive kvicksilver finns. I Sverige överstiger kvicksilver gränsvärdena i alla ytvattenförekomster.

Fisk- och musselvatten

Förordning (2001:554) om miljökvalitetsnormer för fisk- och musselvatten avser kvaliteten på utpekade fisk- och musselvatten. Inga fisk- eller musselvatten enligt förordningen finns i anslutning till utredningsområdet.

Omgivningsbuller

Omgivningsbuller behandlas inte vidare i denna vägplan då gång- och cykeltrafiken inte bedöms öka ljudnivåerna.

5. Effekter och deras tänkbara betydelse

5.1. Transportpolitiska mål

Föreslagna åtgärder bedöms medverka till att de transportpolitiska målen uppfylls:

- Vägåtgärderna förbättrar trafiksäkerheten, transportkvalitet och framkomligheten för både fordonstrafiken och oskyddade trafikanter.
- Vägåtgärderna görs i nära anslutning till befintlig väg så att markintrång och övriga intrång minimeras.

5.2. Boende och hälsa

Gång- och cykeltrafik i sig bedöms inte leda till någon ökning gällande bullersituationen för boende. Dock kommer det uppstå störning under byggskedet med avseende på anläggningsmaskiner som behövs för ändamålet.

Projektet kan leda till markintrång på vissa fastigheter. Samråd med fastighetsägare kommer kontinuerligt hållas genom planläggningsprocessen.

5.3. Landskapet

Infrastrukturen kommer få något större ställning med den nya gång- och cykelvägen. Gång och cykelbron kommer ligga i anslutning till befintlig bro över Svensbyån och leder inte till några större ingrepp.

Gång- och cykelvägen med nya slänter kan leda till att odlingsmark tas i anspråk. Det gör att andelen hårdgjorda ytor ökar. Ingreppen bedöms dock inte bli av sådan omfattning att landskapsvärdena påverkas på ett betydande sätt.

5.4. Kulturmiljö

Om den planerade gång- och cykelvägen placeras på den norra sidan av väg 373 kommer det leda till mindre intrång på de kulturhistoriskt värdefulla vägarna. Det bedöms dock som mindre intrång och den negativa påverkan förväntas inte bli i sådan omfattning att vägnas karaktäristiska drag förstörs. Anläggs gång- och cykelvägen på den södra sidan istället så undviks kulturvägarna.

Gång- och cykelvägen kommer sträcka sig in på Infjärdensområdet som ingår i Norrbottens kulturmiljöprogram. Det bedöms dock inte utgöra en risk för negativ påverkan på områdets värdekärna, som de välbevarade gårdsgruppen och betydelsefulla bebyggelserna.

Majoriteten av de fornlämningar som finns inom och i närheten av utredningsområdet kommer, oberoende på vilken sida av vägen som gång- och cykelvägen anläggs, undvikas. Den fornlämning som riskerar att bli påverkad negativt av projektet är Piteå Socken ID 4374. Fortsatt utredning krävs för att se om fornlämning blir påverkad eller om den kan undvikas helt.

Den värdefulla jordbruksmiljön med viktiga gårds- och byalägen, som ingår i länsstyrelsens bevarandeprogram för odlingslandskapet, kommer påverkas av vägplanen.

Eftersom det i dagsläget inte finns en separerad gång- och cykelväg måste ny mark tas i anspråk.

För att rymma gång- och cykelvägen kan mark som ingår i odlingslandskapet behöva tas i anspråk. Fortsatt utredning kommer behövas för att se omfattningen av intrånget.

Västra delarna av utredningsområdet sammanfaller med riksintresse för kulturmiljö enligt miljöbalkens 3 kap 6 §, Lillpitedalen. De värdefulla miljöerna som lyfts fram för riksintresset bedöms inte bli påverkade av vägplanen.

Den planerade gång- och cykelvägen bedöms leda till positiva effekter. Tillgängligheten kommer öka till platserna med värdefulla kulturmiljöer.

5.5. Naturmiljö

Oberoende på vilken sida av vägen som gång- och cykelvägen anläggs på bedöms projektet medföra visst intrång i de skyddade biotoperna. Intrången bedöms vara små och bör inte leda till några större negativa effekter. En fördel för naturmiljön skulle vara om gång- och cykelvägen växlar sida för att undvika biotoperna, men det blir då på bekostnad av trafiksäkerheten.

Efter att naturvärdesinventeringen på platsen är genomförd kommer resultatet av den inarbetas i vägplanen. Resultatet från inventeringen kan innebära att dispenser måste upprättas för projektet.

Svensbynsån, tillsammans med vattendragen Råbäcken, Lappbäcken och ett mindre vattendrag vid Lindbäcksstadion, är de vattenområden som bedöms vara mest aktuella för detta projekt. Vid anläggande av en ny gång- och cykelbro kommer Svensbynsån bli påverkad. Störningen förväntas ske främst under själv byggskedet. Anmälan om tillstånd för vattenverksamhet kan bli aktuellt, samt anmälan om vattenverksamhet om trummor ska bytas ut vid de mindre vattendragen.

Inga våtmarker eller sankmarker berörs av planerade åtgärder.

Ytterligare utredningar krävs för att säkerställa i vilken omfattning brunnarna bli påverkade.

5.6. Naturresurser

Pireva och Piteå kommun arbetar för att inrätta ett vattenskyddsområde för Svensbyfjärden, se figur 13. Då det inte är fastställt i dagsläget kommer kontinuerlig dialog hållas med dessa för att minimera påverkan. Skyddsåtgärder som att arbeta med rena massor och undvika uppställningsplatser i närheten av vattenområdet kommer inarbetas i vägplanen.

Jordbruksmarker och mark för skogsbruk kan komma att tas i anspråk för att möjliggöra anläggandet av en separerad gång- och cykelväg. Det bedöms vara i mindre omfattning och leda lite mindre negativa effekter.

5.7. Rennäring

Gång- och cykelvägen bedöms inte leda till negativa effekter för rennäringen. Vissa störningar kan förekomma under byggtiden.

Riksintresset för rennäringen ligger utanför utredningsområdet och bedöms inte bli påverkad av vägplanen.

5.8. Friluftsliv

Den nya gång- och cykelvägen leder till att det blir lättare för oskyddade trafikanter att ta sig till friluftslivsanläggningarna som finns i närheten av väg 373. Detta bedöms vara i riktlinje med de transportpolitiska målen och projektet bidrar till att uppnå målen.

5.9. Markföroreningar

För att utesluta eventuell spridning från de potentiellt förorenade områdena bör markprovtagning genomföras. Vid korsningen väg 373 och väg 501 bör provtagning och analys av oljeindex, alifater, aromater och PAH utföras. Vidare bör provtagning utföras i anslutning till fastigheten Svensbyn 1:18 och Svensbyn 5:18 där sågverk och snickeri bedrivits.

5.10. Klimat och energi

Energianvändningen i byggande, drift och underhåll av infrastrukturen står för en betydande del av transportsystemens totala energianvändning. I det fortsatta arbetet med vägplanen kommer klimat- och energifrågan beaktas vid principutformning, projektering och byggande.

5.11. Miljökvalitetsnormer

Projektet omfattas inte av miljökvalitetsnormer för buller som gäller från större vägar (över 3 miljoner fordon/år). Normerna för utomhusluft bedöms inte överskridas på denna vägsträcka p.g.a. låg trafikmängd.

Åtgärderna omfattar inga fisk- och musselvatten och behandlas inte vidare i kommande skeden.

Svensbyfjärden och Svensbyån är de vattendrag som omfattas av miljökvalitetsnormer, enligt VISS (Vatten Informations System, för Sverige). Om den planerade gång- och cykelbron anläggs kommer främst Svensbyån få negativa effekter. Det bedöms dock vara temporärt under själva byggskedet. Dock kommer det uppstå skada i vattendragets botten och i marken nära vattendraget. Efter byggskedet förväntas det uppstå en återetablering och vattenområdena kan återgå till sina nuvarande status. Skyddsåtgärder vid arbete i vatten kommer att inarbetas i vägplanen som entreprenören ska förhålla sig till, på så vis kan en negativ effekt undvikas för Svensbyfjärden.

5.12. Konsekvenser under byggtiden

Under byggtiden kan vägarbeten orsaka störningar av varierande slag som damning, buller och byggtrafik med maskiner på och i anslutning till väg 373. Vägen kommer vara öppen för trafik under hela byggskedet men försämrad framkomlighet kan periodvis råda.

Under byggskedet ska Naturvårdsverkets Allmänna råd (NFS 2004:15) om buller från byggplatser efterföljas.

Uppställningsplatser kommer placeras ut på lämpliga platser, de ska inte läggas i närheten av vattenområdena.

5.13. Miljöbalken

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 prövning om tillåtlighet, tillstånd, godkännande och dispens. Projektet kommer att bedrivas så att miljöbalkens allmänna hänsynsregler uppfylls.

Nedan är exempel på hur de allmänna hänsynsreglerna är planerade att beaktas i detta projekt:

Bevisbördesregeln (MB 2 kap. 1§) – miljöbeskrivning/miljökonsekvensbeskrivning upprättas till vägplanen.

Kunskapskravet (MB 2 kap. 2 §) – Projekteringen och miljöarbetet utförs av erfarna projektörer och handläggare och följer gällande normer och krav. Kunskap och underlag inhämtas via samråd och genom fördjupade utredningar.

Försiktighetsprincipen (MB 2 kap. 3 §) – Trafikverket ställer omfattande miljökrav på sina entreprenörer för byggtiden. Åtgärder som föreslås ska utredas och beaktas noggrant för att mildra intrång och olägenheter.

Produktvalsprincipen (MB 2 kap. 4 §) – Val av produkter och metoder utifrån risker för människans hälsa och miljö beaktas i projektet.

Hushållningsprincipen (MB 2 kap. 5 §) – God masshantering eftersträvas, där delar av schaktade massor om möjligt planeras av användas i projekt. Åtgärder som projektet föreslår sker så att ianspråktagande av ny mark begränsas.

Lokaliseringsprincipen (MB 2 kap. 6 §) – Val av alternativa lösningar och lokaliseringar utreds under planeringsprocessen gång. Ny lokalisering planeras med hänsyn till minsta intrång och olägenhet för människors hälsa och miljö.

Skälighetsregeln (MB 2 kap. 7 §) – Åtgärder kommer att föreslås för att begränsa de negativa konsekvenserna projektet medför för vissa aspekter. De huvudsakliga konsekvenserna kommer att identifieras i vägplanen och skadeförebyggande åtgärder

kommer att vidtas där det är motiverat och skälig för att minska projektets miljökonsekvenser.

Skadeansvaret (MB 2 kap. 8 §) – Åtgärder för att hjälpa och motverka skada eller olägenheter som uppkommer ska utredas och övervägas under projektet gång.

5.14. Miljömål

Det miljömål som berörs i projektet, se avsnitt 2.4, bedöms inte motverkas.

De markintrång som är nödvändiga för projektets genomförande kommer så långt som möjligt minimeras. Vidare vidtas försiktighet så att påverkan på omgivande miljöer bli så liten som möjligt. Åtgärderna bedrivs en begränsad omfattning att de inte bedöms medföra något hot mot bevarande av den biologiska mångfalden inom området.

6. Fortsatt arbete

6.1. Planläggning

Samrådsunderlaget kommer att användas för inledande samråd med myndigheter och de enskilda som särskilt berörs av projektet. Sedan skickas det till Länsstyrelsen för beslut om betydande miljöpåverkan. Beslutet avgör sedan vilken typ av planläggning som ska tillämpas för projektet.

Nästa steg i planprocessen är att utforma en samrådshandling av vägplanen som därefter övergår till en granskningshandling. Om projektet antas medföra betydande miljöpåverkan ska en miljökonsekvensbeskrivning upprättas med vägplanen. I annat fall ska vägplanen förses med en miljöbeskrivning, som ska innehålla uppgifter om åtgärdens förutsägbara påverkan på människors hälsa och miljön.

Vägplanens granskningshandling kungörs och hålls tillgänglig för granskning för allmänheten, berörd kommun, kollektivtrafikmyndigheten, Länstrafiken, övriga berörda myndigheter och organisationer. Utöver detta samråds tar Trafikverket löpande emot inkomna synpunkter, samtliga synpunkter kommer att redovisas i en samrådsredogörelse som biläggs vägplanen.

Efter granskningstidens slut sammanställs alla synpunkter i ett granskningsutlåtande. Därefter ska Länsstyrelsen yttra sig över vägplanen innan den lämnas in för fastställelseprövning.

6.2. Viktiga frågeställningar

Ledningar och brunnar kan bli påverkade av projektet vilket kräver fortsatta utredningar.

Skoterleder kommer att behöva hanteras i kommande projektering.

Ansökan om tillstånd för vattenverksamhet kan komma att krävas för ny bro eller breddning av befintlig bro över Svensbyån. Anmälan om vattenverksamhet avses upprättas vid passage över vattendrag, byten av trummor samt passage över våtmarksområden.

Ansökan som strandskyddsdispens kan behöva upprättas i projektet.

Anmälan om artskyddsdispenser kan bli aktuellt. För att säkerställa om detta krävs eller inte behövs ytterligare utredningar.

Anläggande att gång- och cykelvägen kan riskera sprida eventuella föroreningar från fastighet Svensbyn 58:5 och 5:13. Marken har inte inventerats för att fastställa om föroreningar förekommer eller i vilken omfattning, därav bör det genomföras provtagning på marken intill fastigheterna. Skulle provtagningsresultatet visa att föroreningar finns ska det upprättas en anmälan om miljöfarlig verksamhet och hälsoskydd till tillsynsmyndigheten enligt förordning 1998:899 § 28.

I detta skede bedöms att Piteå Socken ID 4347 riskerar att bli påverkad av denna vägplan. Vidare utredning krävs för att säkerställa hur och i vilken omfattning fornlämningen kan bli påverkad.

7. Källor

Åtgärdsvalstudie Väg 373 Vitsand – Svensbyn

Havs och vattenmyndigheten. <https://www.havsochvatten.se/hav/samordning--fakta/kartor--gis/karttjanster.html>

Länsstyrelsen i Norrbotten 2010. Norrbottens Kulturmiljöprogram 2010-2020.

Länsstyrelsen i Västerbottens- och Norrbottens län och Vägverket 2001. Värdefulla vägmiljöer i Västerbottens och Norrbottens län.

Länstrafiken Norrbotten

Nationell vägdatabas, NVDB. www.nvdb.se

Piteå kommun, Översiktsplan för Piteå stadsbygd, 2001.

Piteå Kommun, Översiktsplan för Piteå landsbygd, 2007.

Länsstyrelsens karttjänst <http://gis.lst.se/lstgis/>

Riksantikvarieämbetet Fornsök: <http://www.fmis.raa.se/cocoon/fornsok/searh.html>

Rennäringens markanvändning:
http://ftp.sametinget.se/webb/sameby/ars/122_ostra_kikkejaure_arstid

SGU:s brunnsarkiv http://www.sgu.se/sgu/sv/produkter-tjanster/tjanster/karttjanst_start.htm#brunn

Strada – informationssystem för olyckor och skador i trafiken.

Vatteninformationssystem Sverige. www.viss.se

Muntliga referenser:

Ann-Christine Burman, kulturmiljöenheten, Länsstyrelsen i Norrbotten.

Jenny Bergman, Piteå Renhållning och Vatten AB.



TRAFIKVERKET

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

www.trafikverket.se