

SAMRÅDSUNDERLAG

Väg 373, 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, väg 373 Svensbyn-Vitsand

Författare: ÅF Infrastructure AB

Dokumentdatum: 2016-07-08

Ärendenummer: TRV2016/30580

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	6
2.3. Åtgärdsvalsstudie	7
2.4. Ändamål och projektmål	9
2.5. Beskrivning av befintlig väganläggning	10
2.6. Angränsande planering	14
2.7. Tänkbara åtgärdsalternativ	14
3. AVGRÄNSNINGAR	16
3.1. Geografisk avgränsning	16
3.2. Avgränsning i tid	16
3.3. Tematisk avgränsning	17
4. FÖRUTSÄTTNINGAR	18
4.1. Markanvändning	18
4.2. Byggnadstekniska förutsättningar	20
4.3. Miljö, viktiga förutsättningar, aspekter och intressen	21
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	35
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 ingen 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 detta samrådsunderlag är att klargöra förutsättningar och förhållandena för ombyggnation av väg 373. Vägen planeras att byggas om till en mötesseparerad väg med mitträcke. Utredningsområdet 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 separerad gång- och cykelväg längs 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 även i Norrbottens kulturmiljöprogram samt länsstyrelsens bevarandeprogram för odlingslandskapet. Tre stycken fornlämningar har identifierats som ligger i utredningsområdets närhet, varav fornlämningen Piteå Socken ID 4347 (Tjårvräkningsplats) anses vara den mest aktuella för projektet. Projektets påverkan på dessa kulturmiljövärden bedöms bli av mindre betydelse. Projektet bedöms kunna undvika fornlämningarna som finns inom utredningsområdet.

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 vart vägen breddas.

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.

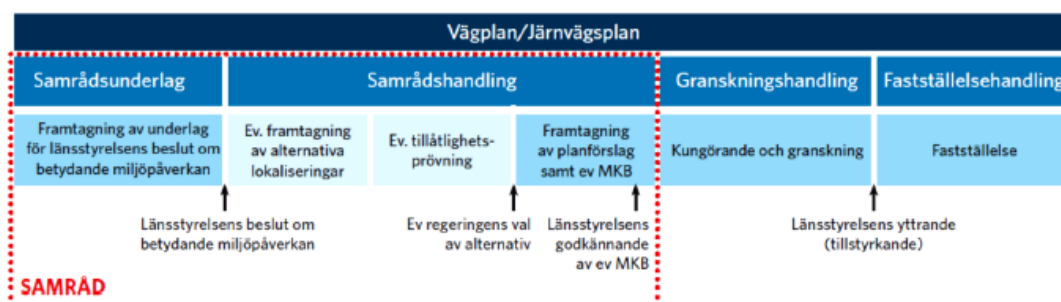
Miljöbalken (SFS 1998:080) och dess regler ska tillämpas på alla verksamheter och åtgärder som rör projektering, byggande och drift av vägar. Miljöbalkens syftar till att främja en god hållbar utveckling som innebär att nuvarande och kommande generationer tillförsäkras en hälsosam och god miljö.

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

De huvudsakliga åtgärderna är att bygga om vägen till en mötesseparerad väg, en så kallad 2+1 väg, med mitträcke och med högsta tillåtna hastighet 100 km/h.

Sträckan mellan Svensbyn och Vitsand utgör en viktig transportled från inland till kust. Årsmedeldygnstrafiken (ÅDT) är 3357 fordon/dygn varav 10 % utgörs av tung trafik. Delar av sträckan har bebyggelse nära vägen och det finns några skymda korsningar. Avsaknaden av en gång- och cykelväg gör att oskyddade trafikanter delar utrymme på vägen med fordonstrafiken.

Uredningsområdet ligger cirka 7 km väst om Piteå centrum. Sträckan som studeras är cirka 5,6 km lång, se figur 2. Vägen är smal och med dagens utformning är trafiksäkerheten låg vilket gör att det finns risk för svåra olyckor.



Figur 2 – Aktuell sträcka som studeras

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.

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.

Då vägen utgör ett pendlingstråk mot Piteå med relativt stora trafikmängder och en stor potential för cykling finns ett stort behov av att öka standarden på vägen samt förbättra framkomligheten för samtliga trafikantgrupper.

Fyrstegsprincipen

Enligt åtgärdssvalstudien finns det risker att svåra olyckor inträffar längs aktuell sträcka. Trafiksäkerheten är låg och 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.

Steg 1 och 2 är inte tillräckliga åtgärder för att förbättra trafiksäkerheten och framkomligheten mellan Svensbyn och Vitsand på väg 373. För att uppnå målen 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:

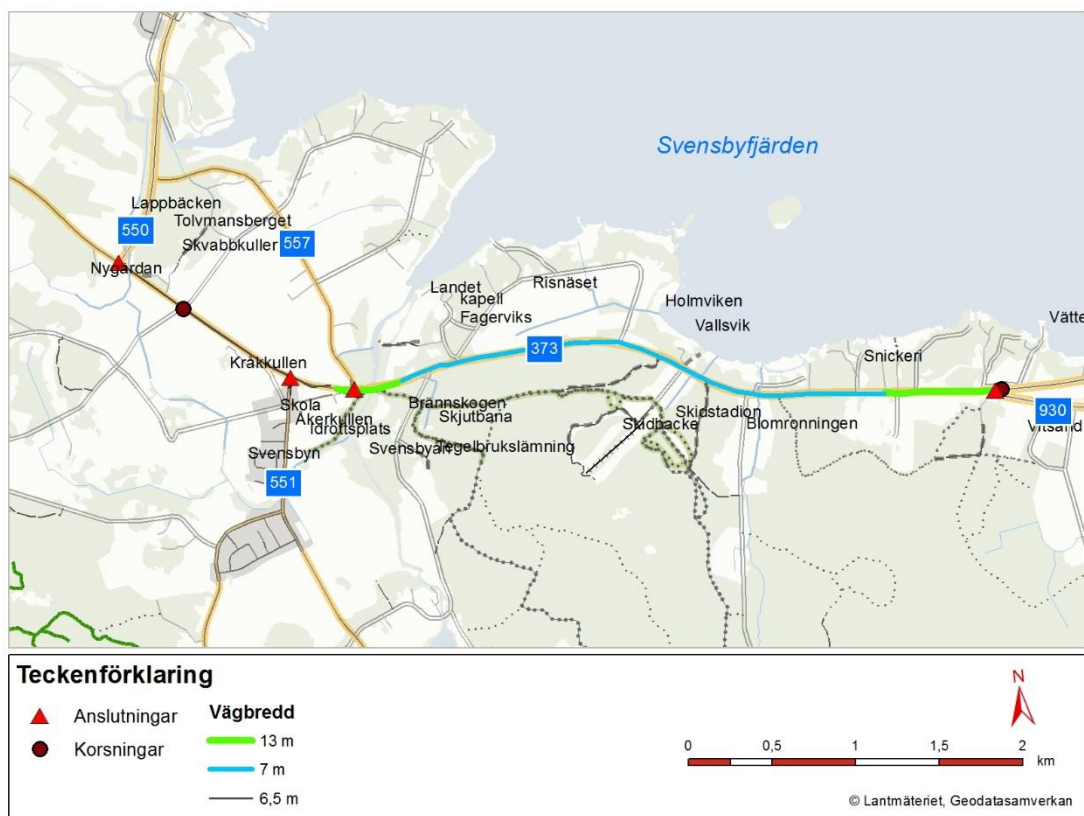
- Trafikverkets intention är att ha en helhetssyn på väg- och järnvägsanläggningarna för att uppnå en effektiv drift, ett underhållsvänligt samt kostnadseffektivt väg- och järnvägssystem. Alla förändringar, ny- och reinvesteringar i anläggningen utförs ur ett LCC perspektiv med målsättning att minimera 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.

Projektets ändamål är att bygga om nuvarande väg 373 till en mötesseparerad väg (2+1 väg) med mitträcke. Detta förväntas öka trafiksäkerheten mellan Svensbyn och Vitsand, samt öka framkomligheten.

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, större delar av sträckan har 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 337, se figur 4. Till detta tillkommer in- och utfarter till fastigheter och målpunkter, se figur 4. Högsta tillåtna hastighet varierar mellan 70 och 90 km/h, se figur 5.



Figur 4 – Vägbredder, anslutningar och korsningar.



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 ÅDT 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 930 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 Liljepite - 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, beroende på skoltider. Kommunen har även ordnat så att skoltaxi skjutsar skolbarnen. Både buss och skoltaxi hämtar respektive lämnar barnen vid vägkorsningen Risnäsvägen och väg 373, se figur 6.



Figur 6 – Busshållplatser längs aktuell sträcka och Risnäsvägen.

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 Svendsbyn och väg 501 utgår en gång- och cykelväg som via en gång- och cykelport under väg 373 ansluter till väg 557 mot Edet, se figur 7.



Figur 7 – Gång- och cykelport under väg 373.

2.5.5. Trafiksäkerhet

Trafiksäkerheten bedöms vara låg på den aktuella sträckan. Den höga hastigheten på fordonstrafiken och avsaknad av gång- och cykelväg gör att de oskyddade trafikanterna upplever sträckan 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 personsador i Sverige. Registret bygger på rapporterade fall ifrån polisen och sjukvården. Totalt har 27 trafikolyckor 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 inträffade genom möte med fordon, en singelolycka, en avkörning och en mellan motorfordon och oskyddad trafikant.

Figur 8 visar olycksantalet samt var på sträckan 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 så att hela sträckan harmonieras.

Planering och projektering pågår avseende vägplan för separerad gång- och cykelväg längs väg 373, Svensbyn-Vitsand. Arbetet med de båda vägplanerna kommer att pågå parallellt.

2.7. Tänkbara åtgärdsalternativ

Väg 373 planeras att byggas om från att vara en 6,5–7,5 m bred landsväg till en 13 m bred väg med mitträcke. Det kommer innebära att stora delar av vägen behöver breddas med 5,5–6,5 m. Breddning kan utföras enkelsidig eller dubbelsidig men breddning bör utföras på den sida där negativa konsekvenser för fastighetsägare och övriga intressen blir som minst. Mellan anslutande väg 550 mot Sjulnäs och väg 557 mot Edet kan åtgärder innebära att vägen blir både högre och lägre. Cirka 300 m öster om väg 550 bör sikten förbättras genom att krönet sänks. För sträckan efter krönet och öster ut ned mot Svensbyån är byggförutsättningarna dåliga. För att uppnå god bärighet på den sträckan kan det bli aktuellt med att vägen höjs med några decimeter. Sträckan mellan Svensbyån och Vitsand har däremot relativt bra utformning och byggförutsättningarna är relativt goda. På den delen kommer breddningar att utföras men nivå och sträckning på befintlig väg kan till största del behållas.

Antalet anslutningar som direkt ansluter till väg 373 kommer att minimeras. För att fastighetsägare efter ombyggnad ska ha tillgång till sin fastighet kommer nya ersättningsvägar att byggas längs med väg 373. Ersättningsvägar kommer till största del utföras som grusvägar.

3. Avgränsningar

3.1. Geografisk avgränsning

Med utredningsområde avses det område inom vilket åtgärder på väg 373 studeras, inklusive områden där effekter kan uppstå. Geografiskt avgränsas detta projekt huvudsakligen längs med väg 373 mellan Svensbyn och Vitsand, en sträcka på cirka 5,6 km. Utformningen av vägen är inte fastställd i detta skede, därför utgår utredningen utifrån en korridor, se figur 9.

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 och odlingsmark samt andra verksamheter.

De miljöaspekter som identifierats och bedöms påverkas av projektet är:

- Landskapsbild – projektet innebär en breddning av vägen. Det leder till att vägen får en mer dominerade ställning.
- Boendemiljö och hälsa – påverkan av vägtrafikbuller i boendemiljö.
- Mark och vatten – påverkan på vägtrafikens yt- och grundvatten.
- Byggskedets störningar och resursanvändning – tillfälliga störningar som uppkommer till följd av byggprocessen samt energi- och resursanvändning under byggskedet.
- Hushållning med naturresurser – projektet innebär en breddning av vägen, vilket kommer att ta jordbruks- och skogsmark i anspråk.

Projektet bedöms inte påverka följande aspekter, som därmed inte kommer utredas vidare:

- Luftmiljö – trafikmängden och det öppna vägrummet gör att föroreningshalterna kommer underskrida gällande miljökvalitetsnormer för luft med god marginal.

4. Förutsättningar

4.1. Markanvändning

4.1.1. Befolkning 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.

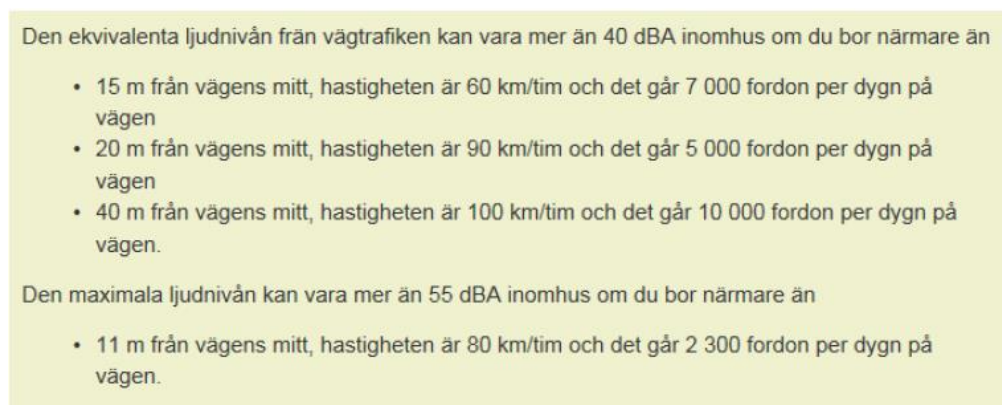
Buller

Några hus ligger i absolut närhet till vägen. För att Trafikverket ska utföra bullerskyddsåtgärder för boende längs lågtrafikerade statliga vägar som bedöms värst utsatta krävs att något av följande kriterium uppfylls:

Riksdagen har antagit följande riktvärden för buller från vägtrafik:

- Ekvivalent ljudnivå är över 40 dB(A) inomhus.
- De maximala ljudnivåerna är högre än 55 dB(A) inomhus fler än fem gånger per natt.
- Ekvivalent ljudnivå är över 70 dB(A) vid en uteplats.

En översiktlig bedömning av bullernivåer har genomförts, i nedanstående figur finns exempel på situationer som kan leda till att kriterierna för en bullerskyddsåtgärd uppfylls.



Figur 10 – Exempel på kriterier för bullerskyddsåtgärder

Dessa riktvärden är vägledande vid nybyggnad eller väsentlig ombyggnad av väg.

4.1.2. Viktiga målpunkter

Väg 373 utgör en viktigt transportled mellan kust och inland och är en viktig väg för pendling till och från Piteå. Inom eller i anslutning till utredningsområdet finns flera målpunkter och de större redovisas på figur 11. Exempel på målpunkter är:

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



Figur 11 – 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 siltig 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.

4.3.2. Landskapet

Det omgivande landskapets huvuddrag

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. Väg 373 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 – sydöstlig 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. En breddning av vägen samt mitträcke försvårar avsevärt för mindre däggdjur såsom räv och hare.

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 landskapsbilden 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 Risnäset 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:

- Flack, 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 Vallberget 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 (Risnäs vägen) och väg 255 (Mjösjölidvägen) är kulturhistoriskt värdefulla vägar. Väg 627 är idag belagd och har en liten profiljustering. Dikena är branta och påverkar det kulturhistoriska värdet negativt. Väg 255 har kvar sin äldre karaktär samtidigt som den ingår i en miljö med kulturhistoriska och upplevelsemässiga värden. Båda vägarna ansluter till väg 373, se figur 12.

Den västra delen av utredningsområdet ingår i Norrbottens kulturmiljöprogram 2010-2020, se figur 12. Infjärdenområdet innehåller flera medeltida storbyar och det finns en hög andel välbevarade gårdsgroper 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.

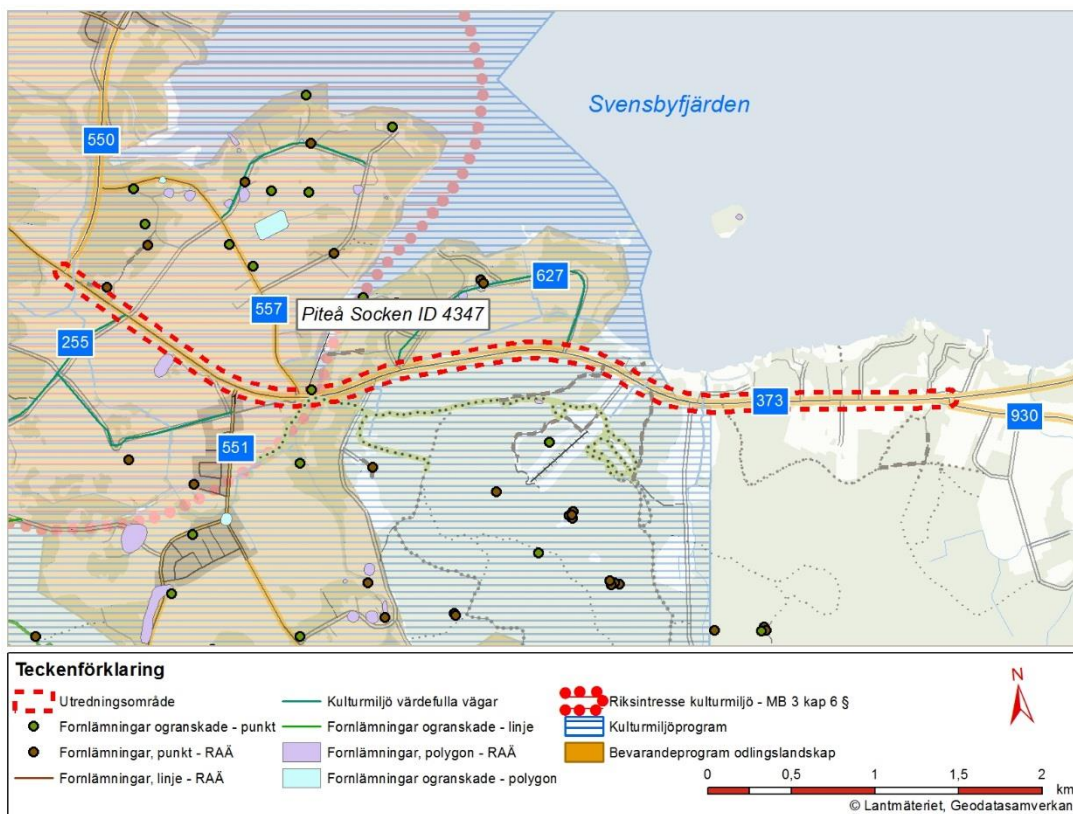
Infjärdenområdet, och delar av utredningsområdet, sammanfaller med länsstyrelsens bevarandeprogram för odlingslandskapet, se figur 12. Infjärdenområdet har en representativ jordbruksmiljö med gårds- och byalägen av medeltida ursprung. Syftet med programmet är att bevara de natur- och kulturvärden som återfinns i odlingslandskapet.

I väst ligger utredningsområdet inom ett område som är utpekade som riksintresse enligt miljöbalkens 3 kapitel 6 §, Lillpitedalen. Se figur 12. Lillpitedalen omfattar en rik och hävdad odlingsbygd, för länet är det ett ovanligt stort inslag av välbevarade ängslador och Norrbottensgårdar.

Ett flertal fornlämningar i utredningsområdets närhet finns registrerade av Riksantikvarieämbetet – i tabellen nedan och i figur 12 redovisas de som är aktuella för vägplanen.

Länsstyrelsens databas	Beskrivning
Piteå Socken ID 4374	Tjärvräkningsplats

Tabell 2 – Fornlämningar i och i nära anslutning till utredningsområdet.



Figur 12 – 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. Detta återspeglas av naturvärdena där de högsta kan återfinnas i partier med äldre skog och betesmarker av äldre hävd. I närområdet befinner sig Svensbyfjärden och akvatiska naturvärden som vattendrag med svämszoner och småvatten i jordbrukslandskapet kan kopplas till denna. Ängar och betesmarker runt Svensbyfjärden är med allra största 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 genomförts har några områden identifierats, se figur 13. Dessa områden kommer att inventeras ytterligare under sommaren 2016 och resultatet av inventeringen kommer inarbetas i vägplanen.

Områden med biotopskydd

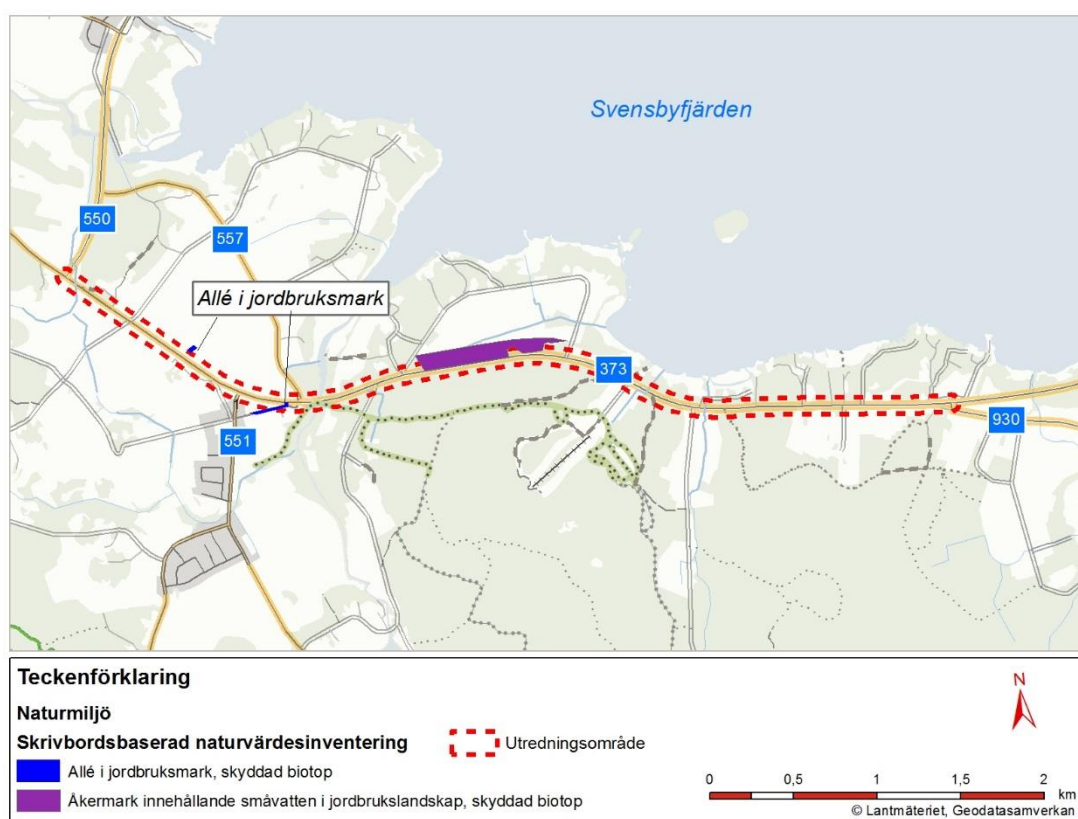
Två områden består av tvåsidiga alléer i jordbrukslandskap vilket utgör en skyddad biotop. Ytterligare ett område som utgör en skyddad biotop är ett åkermarksområde med diken. Se figur 13. Diken i småvatten i jordbrukslandskap utgör en skyddad biotop.

Övrigt

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

Inga artrika vägranter 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.



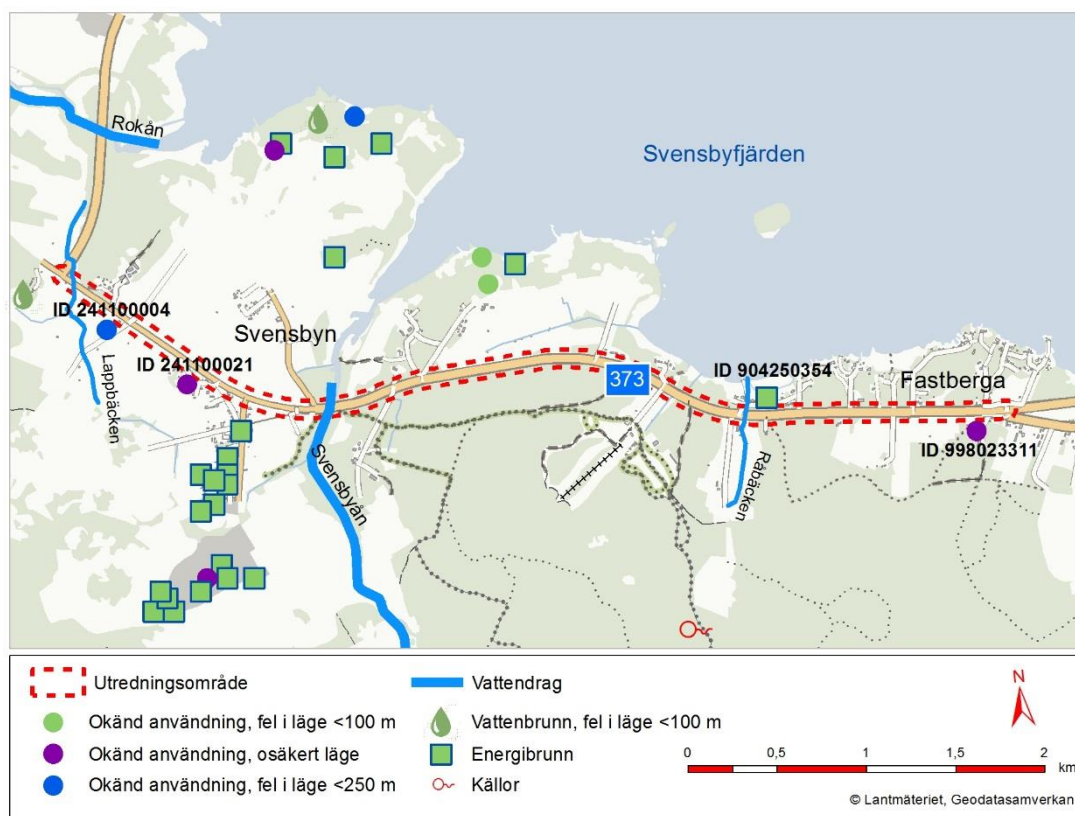
Figur 13 – Biotoper längs sträckan.

Brunnar

Nära influensområde av väg 373 finns fyra brunnar registrerade vid brunnsarkivet i Sveriges geologiska undersökning (SGU). Se tabell 2 och figur 14. I brunnsarkivet finns endast borrade 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 14 – Brunnar, källor och vattendrag nära utredningsområdet.

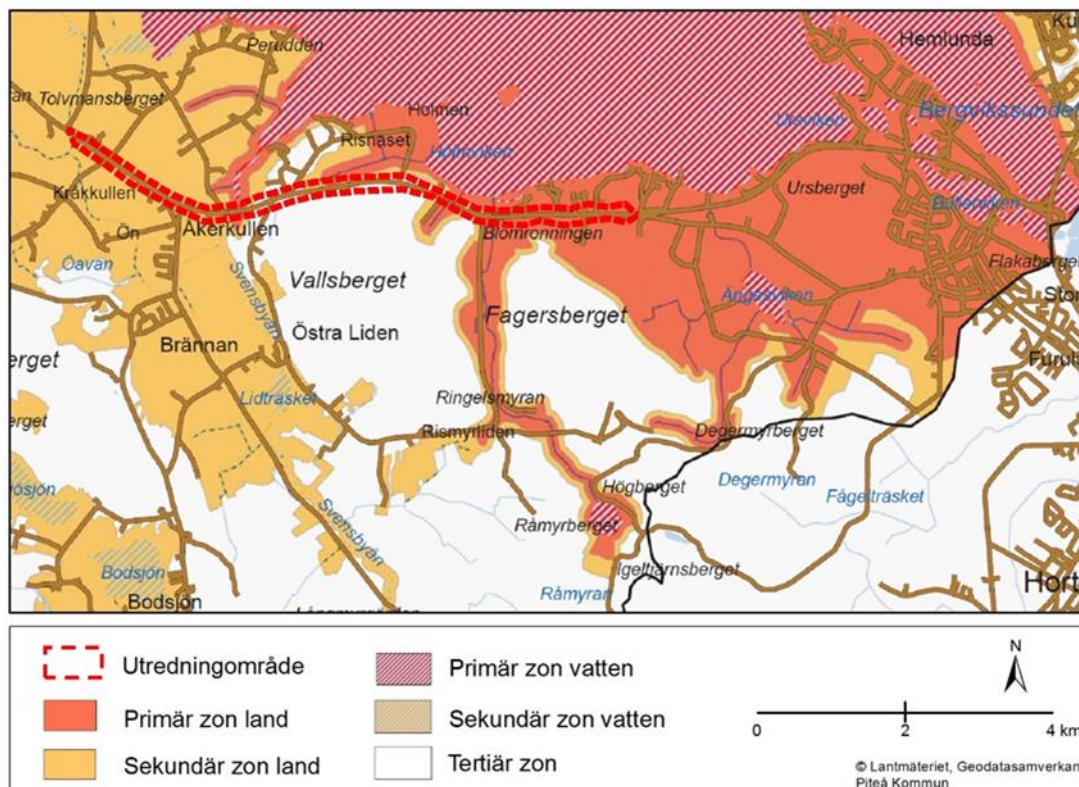
4.3.5. Naturresurser

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 15. 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.



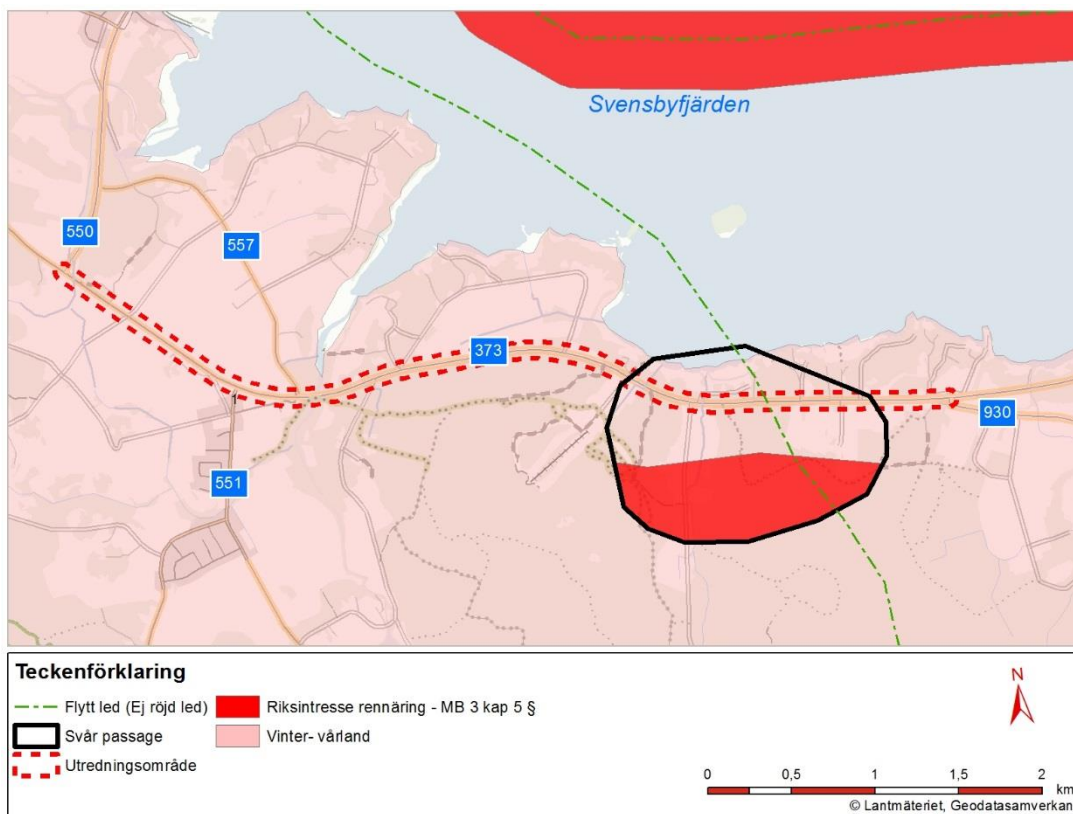
Figur 15 – Planerat vattenskyddsområde för Svensbyfjärden.

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 det 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 16. Det förekommer flyttleder längs sträckan och vid ett område (inringat i figur 16) är det svårt för renarna att passera väg 373.



Figur 16 – Riksintresse för rennärningen, 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 17. Skoterlederna kommer behöva hanteras i kommande skeden.

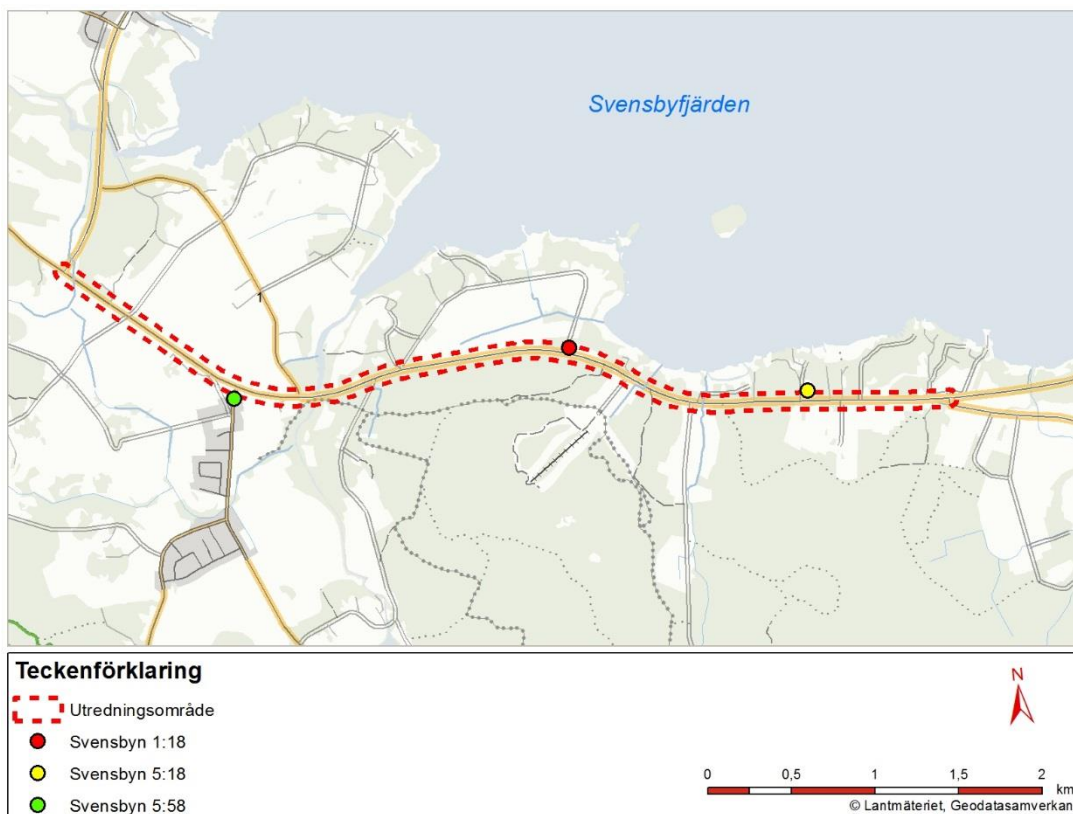
I närområdet finns även goda möjligheter för fiske och vandring.



Figur 17 – 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 18. 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 18 – 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. Miljökvalitetsnormer

Miljökvalitetsnormer 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 miljökvalitetsnormer 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 miljökvalitetsnormerna följs, samt att upprätta åtgärdsprogram då de överskrids. Problem med luftkvaliteten härrör främst till tätbebyggda delar av samhället.

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. Utredningsområdet ligger mer än 100 m från Piteå älv.

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) och 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 vatteninformationsystem 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 gränsvärden i alla ytvattenförekomster.

Fisk- och musselvatten

Förordning (2001:554) om miljökvalitetsnormer för fisk- och musselvatten avser kvaliteten på utpekade fisk- och musselvatten.

Omgivningsbuller

Enligt förordning (2004:675) om omgivningsbuller ska kommuner med en befolkning på över 100 000 invånare samt Trafikverket vart femte år genomföra en bullerkartläggning och därefter ta fram och fastställa åtgärdsprogram för att minska bullerstörningarna.

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

Vägens ombyggnation och förhöjda hastighetsbegränsning bedöms kunna leda till ökat trafikbuller för boende längs väg 373 mellan Svensbyn - Vitsand. Trafiken kommer inte att öka med anledning av föreslagen ombyggnad.

Bedömningen av ljudnivåer bygger på en trafikmängd på 3 367 fordon/dygn, varav 325 är tung trafik. Bedömningen utgår från nuvarande hastighetsbegränsning 70-90 km/h, efter ombyggnationen planeras hastigheten öka till 100 km/h vid vissa partier av sträckan. Det finns risk att ljudnivåerna överskrids vid vissa hastigheter med den nya hastigheten för fordonstrafik.

I kommande skeden kommer bullerberäkningar genomföras för att säkerställa om boendemiljöer i närheten av väg 373 berörs av ekvivalenta ljudnivåer överstigande 40 dB(A) inomhus samt om antalet passager nattetid som ger maximal ljudnivå över 55 dB(A) inomhus för närliggande bostadshus överskrids.

Om bullernivåer överskrids kommer förslag på bullerreducerande åtgärder för boende tas fram.

5.3. Landskapet

Vägen kommer ligga kvar i befintlig sträckning. Breddningar planeras vilket gör att vägen kan upplevas som mer dominerande efter byggnationen. Mark som idag inte nyttjas för infrastrukturändamål kan komma att tas i anspråk.

Breddning av vägen samt med nytt mitträcke ökar vägens barriäreffekt. Det leder till försvårade möjligheter för vilt och rennäringen att korsa vägen. Detta kräver vidare utredningar.

Sammantaget bedöms de planerade åtgärderna leda till måttliga ingrepp i landskapsbilden.

5.4. Kulturmiljö

Breddningen av vägen innebär intrång i kulturmiljön. Vart vägen kommer breddas är inte fastställt i detta skede och kommer behöva utredas vidare. Ambitionen kommer vara att bredda vägen på de sektioner där intrången gör minst skada.

Vägarna 627 och 255 är kulturhistoriskt värdefulla på grund av att de behållit sina äldre karaktärer och ingår i en miljö med kulturhistoriska och upplevelsemässiga värden. Vägarna

kommer inte att rätas eller dras om. De kan dock bli påverkad om väg 373 breddas i dess anslutningar men i övrigt behålls de i befintligt skick.

Fornlämningar bedöms inte påverkas i denna vägplan.

På vissa sektioner finns det risk för att jordbruksmark som är värdefull ur kulturmiljösynpunkt tas i anspråk för att möjliggöra breddning av befintlig väg. Bedömningen i detta skede är att det handlar om intrång som inte ger så påtagliga skador att jordbruksmarkernas kulturmiljövärden upphör.

5.5. Naturmiljö

I detta skede bedöms projektet inte leda till några större ingrepp i naturmiljön som kan leda till att värdefulla naturvärden går förlorade. Projektet kommer fortskrida med ambitionen att minimera intrången för att på så vis bevara de värden som finns i de utpekade biotoperna.

Efter naturvärdesinventeringen på platsen är genomförd kommer resultatet av den inarbetas i vägplanen. Inventeringen kommer visa vilka naturvärden som finns i biotopsområdena och därför krävs vidare utredningar för att fastställa vägplanens påverkan på dessa områden.

Under vägarbetet kommer vattendragen att tillfälligt bli påverkat, främst i samband med trumbyten. I senare skeden kommer anmälningar för vattenverksamhet genomföras om trumbyten blir aktuellt. Vid utbyte av nya trummor ska de läggas på ett sådant sätt att vattendragets bredd, lutning och vattenhastighet inte påverkas nämnvärt för att inte skapa nya vandringshinder.

Skyddsåtgärder och försiktighetsmått kommer arbetas in i vägplanen i kommande skede. Detta kommer göras med hänsyn till det planerade vattenskyddsområdet för Svensbyfjärden.

Utförligare utredningar krävs för att säkerställa om brunnar blir påverkad av vägplanen.

5.6. Naturresurser

Pireva och Piteå kommun arbetar för att inrätta ett vattenskyddsområde för Svensbyfjärden, se figur 14. Då det inte är fastställt i dagsläget kommer kontinuerlig dialog hållas med dessa för att minimera påverkan. Skyddsåtgärder som att arbeta med rena massor, undvika uppställningsplatser i närheten av vattenområdet kommer inarbetas i vägplanen. Försiktighetsåtgärder kommer även inarbetas för att minimera grumling, minska risken för frigörande av föroreningar i sedimenten och att arbete utförs utanför lekperioder för fisk.

Projektet kommer innebära breddning av befintlig väg, vilket betyder att mark kommer behöva tas i anspråk. Det ger negativa effekter på jord- och skogsbruket eftersom befintlig mark ersätts av hårdgjorda ytor. Påverkan bedöms dock vara liten och bör inte ge påtagliga negativa effekter.

5.7. Rennäring

Uppförande av mitträcke ökar barriäreffekten och gör att passagemöjligheterna för renar försämrats. Det finns risker att de fastnar på vägbanan. Samråd kommer genomföras med Östra Kikkejaure.

Övriga områden för rennäringen bedöms inte påverkas på ett betydande sätt av vägplanen.

5.8. Friluftsliv

Vägplanen förväntas ge positiva effekter för friluftslivet. Eftersom projektet leder till ökad trafiksäkerhet och framkomlighet kommer det underlätta att ta sig till platser för friluftslivsändamål.

Skoterlederna kan komma att påverkas, beroende på var vägen breddas.

5.9. Markföroreningar

Markprovtagningar och analys bör utföras vid korsningen väg 373 och väg 501 avseende oljeindex, alifater, aromater och PAH. Vidare bör provtagning utföras i anslutning till fastigheterna Svensbyn 1:18 och Svensbyn 5:18 där sågverk och snickeri tidigare bedrivits.

Det har konstaterats föroreningar i Svensbyån och Svensån, det innebär att det även kan finnas förorenade sediment i Råbäcken, Lappbäcken, vattendraget vid Lindbäcksstadion, diken som kan beröras av schaktarbete eller trummförlängning samt bron över Svensbyån.

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. Hänsyn kommer tas till massbalans, masshanteringsåtgärder samt transportmetoder.

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.

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

Svensbyfjärden och Svensbyån är de vattendrag som omfattas av miljökvalitetsnormer längs sträckan, enligt VISS (Vatten Informations System, för Sverige). Om vägen breddas vid Svensbynsån finns det risk att både det vattendraget och Svensbyfjärden får negativa effekter. Det bedöms dock endast ske under byggskedet och med skyddsåtgärder och försiktighetsmått kan effekterna minimeras vilket gör den negativa påverkan av mindre betydelse. Efter byggskedet förväntas det uppstå en återetablering och vattenområdena kan återgå till sina nuvarande status.

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 med försämrad framkomlighet under vissa perioder.

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 att 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 samråd 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.

Bullerberäkningar kan behöva utföras för att fastställa hur bullersituationen för boende påverkas av planerad åtgärd.

Ytterligare utredning krävs med avseende på vägens barriäreffekt.

Anmälan om vattenverksamhet kommer upprättas vid passage av berörda vattendrag och vid eventuella byten av trummor. Tillstånd kan komma att krävas om vägen breddas vid bron över Svensbyån.

Arbete i våtmarksområden kommer troligtvis bli aktuellt vilket innebär vattenverksamhet. Områdena kan även utgöra värdefull naturmiljö, detta kräver vidare utredning.

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

Ombyggnationen av vägen 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.

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