

SAMRÅDSUNDERLAG

Vägplan väg 364, Etapp 1, väg 774-Långviken

Skellefteå kommun, Västerbottens län

Objekt: 157411, TRV 2017/67424

Datum 2018-04-20



Trafikverket

Postadress: Box 809, 971 25 Luleå

E-post: trafikverket@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921

Dokumenttitel: Samrådsunderlag. Vägplan väg 364, Etapp 1, väg 774-Långviken

Författare: Viweca Berguv, Sweco

Dokumentdatum: 2018-04-20

Projektnummer: 157411

Ärendenummer: TRV 2017/67424

Utgivare: Trafikverket

Kontaktperson: Gun-Marie Mårtensson, Trafikverket

Uppdragsansvarig: Thomas Sällström, Sweco

Bilder: Trafikverket, där inget annat anges.

Innehåll

1. Sammanfattning	1
2. Inledning	3
2.1 Planläggningsprocessen	3
2.2 Bakgrund	3
2.3 Tidigare utredningar	5
2.4 Ändamål och projektmål	6
2.5 Beskrivning av befintlig väg	6
2.6 Planerade åtgärder.....	7
3. Avgränsning	7
3.1 Utrednings- och influensområde	7
3.2 Tid.....	7
3.3 Nollalternativet.....	7
4. Förutsättningarna i utrednings- och influens- området	8
4.1 Vägnätet	8
4.2 Trafik	8
4.3 Bebyggelse och markanvändning	8
4.4 Landskapsbild	9
4.5 Naturmiljö.....	10
4.6 Kulturmiljö	12
4.7 Vattenmiljö	14
4.8 Naturresurser.....	15
4.9 Rennäring.....	15
4.10 Markföroreningar	17
4.11 Byggnadstekniska förutsättningar.....	17
5. Projektets lokalisering, utformning, omfattning och utmärkande egenskaper	18
5.1 Vägförslaget	18
5.2 De möjliga miljöeffekternas typ och utmärkande egenskaper	20
5.3 Miljökvalitetsnormer	22
5.4 Allmänna hänsynsregler	22
6. Åtgärder.....	23
7. Bedömning av åtgärdens miljöpåverkan.....	24
8. Fortsatt arbete	24
8.1 Planläggning	24
8.2 Viktiga frågeställningar	24
9. Källor	26
9.1 Tryckta referenser	26
9.2 Elektroniska referenser	26
9.3 Muntliga referenser	27

1. Sammanfattning

Denna handling utgör samrådsunderlag för vägplan för väg 364 mellan korsningen till väg 774 (vägen mot Skellefteå flygplats) och Långviken i Skellefteå kommun, Västerbottens län. Samrådsunderlaget är en del av planläggningsprocessen, som slutligen leder till en vägplan.

Väg 364 sträcker sig från Umeå till området Tjärn i Skellefteå via Botsmark och Burträsk. Vägen ansluter i båda ändar till E4 och den totala sträckan är cirka 137 kilometer lång. Ett flertal större byar och vägar ansluter väg 364 mellan Burträsk och Skellefteå vilket gör vägen till en av de mer trafikerade i Skellefteå kommun.

Vägen har bitvis mycket dålig profilstandard med randbebyggelse och många utfarter. Omkörningsmöjligheterna är få längs vägen. Vägområdet för allmän väg är relativt smalt, med i vissa fall, djupa diken, branta slänter och oeftergivlig utrustning. Även brister vad gäller trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter förekommer längs vägen. Detta sammantaget medför problem då vägen har en omfattande pendlingstrafik mellan Burträsk och Skellefteå

och är en viktig transportled för skogs- och träindustrin i regionen samt för grustransporter till anläggningsverksamheter.

På grund av bristerna längs väg 364 har Trafikverket beslutat att vägen ska åtgärdas. De föreslagna åtgärderna delas upp i tre etapper där tre separata vägplaner och bygghandlingar kommer att tas fram enligt:

- Etapp 1, väg 774-Långviken
- Etapp 2, Långviken-Hjoggbölefors
- Etapp 3, Västra Hjoggböle-Lappvattnet

Sträckan för etapp 1 är cirka tre kilometer lång. För etappen har Trafikverket beslutat att plan- och profilgeometrin ska justeras och optimeras på befintlig väg tillsammans med breddning av vägen.

På utvalda platser längs vägen, där oönskade komfort-, bärighets- och säkerhetsproblem påträffas, kan dessa planeras byggas bort. Provtagning och analys av befintlig vägs uppbyggnad kommer att utföras. Resultatet av dessa prover kommer att ge svar på vilka förstärkningsåtgärder som behöver genomföras för att uppnå önskad komfort, bärighet och upprätthålla trafiksäkerheten längs vägen. Efter ombyggnad ska vägens belagda bredd vara nio meter.

Vägförslagets syfte är att i enlighet med tidigare framtagen åtgärdsvalsstudie (ÅVS) höja trafiksäkerheten utmed aktuell sträcka. Framtagandet av vägplanen innebär att ett flertal sidoområdesåtgärder vidtas. För att underlätta framtida drift- och underhållsåtgärder längs vägen kommer en kantremsa upp till två meter tas i anspråk med stöd av vägplanen. Vid vissa korsningar och kurvor där sikten är dålig, planeras röjning av sidoområdena för att höja trafiksäkerheten. På den sida vägbreddning sker skapas en säkerhetszon.

Åtgärderna kommer inte påverka landskapet i någon större omfattning men barriäreffekten i de mindre byarna kan öka vid en breddning av vägen.

Vägplanen innebär att arealer skogs- och jordbruksmark kommer tas i anspråk varvid arealen av dessa kommer att minska något i utredningsområdet. Detta innebär att arealen skogsmiljöer med vissa naturvärden kommer att minska något. Även arealen bäckmiljöer med vissa naturvärden minskar inom området då en breddning av vägen förbi Skravelbäcken planeras.

Det finns inga kända fornlämningar, byggnadsminnen, riksintressen eller regionala intressen för kulturmiljö som bedöms påverkas av projektet.

Skravelbäcken (Noret SE718235-174639) är en vattenförekomst med miljö kvalitetsnormer som kan komma att beröras.

Utredningsområdet ligger inom område som redovisas som svår passage för flytt av renar på grund av trafiken. Eventuell ökad trafik och ökade hastigheter kan förstärka den redan svåra passagen av vägen för rennäringen men även öka risken för renpåkörningar under drifttid. Tillskapandet av kantremisor för vägens drift och underhåll samt säkerhetszoner längs etappen gör även att avståndet mellan tät skog och trafikanter öppnas upp. Ett ökat avstånd mellan tät skog och körbana ökar trafikanternas möjlighet att undvika och upptäcka vilda djur och renar i tid. Olyckor av den typen kan därmed komma att minska utmed aktuell sträcka.

Tillkommande kumulativa konsekvenser av ombyggnad av väg 364 medför ett intrång för rennäringen. Omfattningen av de kumulativa konsekvenserna kan variera alltifrån viss påverkan till omfattande påverkan genom exem-

pelvis permanent bortfall av betesmark eller störningar på rennäringen under byggtid när renarna betar i området.

En förbättrad standard av väg 364 gynnar näringslivets transporter. En bredare och säkrare väg med bättre sikt och komfort kan bidra till ökad trafik längs vägen men även för omkringliggande vägar och järnvägar. En bredare och säkrare väg innebär även risk för att hastigheten längs vägen kan öka olovligt.

I samband med schaktarbeten i vägdkämlen kan risk finnas för att schaktmassor med förhöjda halter av PAH:er (polycykliska aromatiska kolväten), alifater och bly påträffas.

Trafikverket gör bedömningen att projektet ej kan antas medföra en betydande miljöpåverkan, eftersom åtgärdens utmärkande egenskaper så som omfattning är förhållandevis liten, åtgärdens användning av mark och andra naturtillgångar är liten, samt att föroreningar och störningar från verksamheten bedöms som små. Vidare är åtgärdens lokalisering placerad i redan påverkat område av befintlig väg med avsaknad av nationalparker, sumpskogar, nyckelbiotoper, biotopskydd o.s.v., samt att naturresursernas, naturmiljöns och kulturmiljöns

tålighet är god i det område som kan antas bli påverkat. De möjliga miljöeffekternas typ och utmärkande egenskaper finns beskrivna under kapitel 5.3 och bedöms vara av den storlek och utbredning att planerade åtgärder bedöms ha ej betydande miljöpåverkan.

Under byggtiden kommer mark utöver det framtida vägområdet att behöva nyttjas tillfälligt. Även framkomligheten längs vägen kan påverkas negativt. Störningar som buller, intrång, luftföroreningar, vibrationer och damning kan uppstå under anläggningstiden. Detta kan drabba de boende i området, trafikanter och friluftslivet. Det är dock under en begränsad tidsperiod och det kommer inte medföra bestående påverkan på miljön.

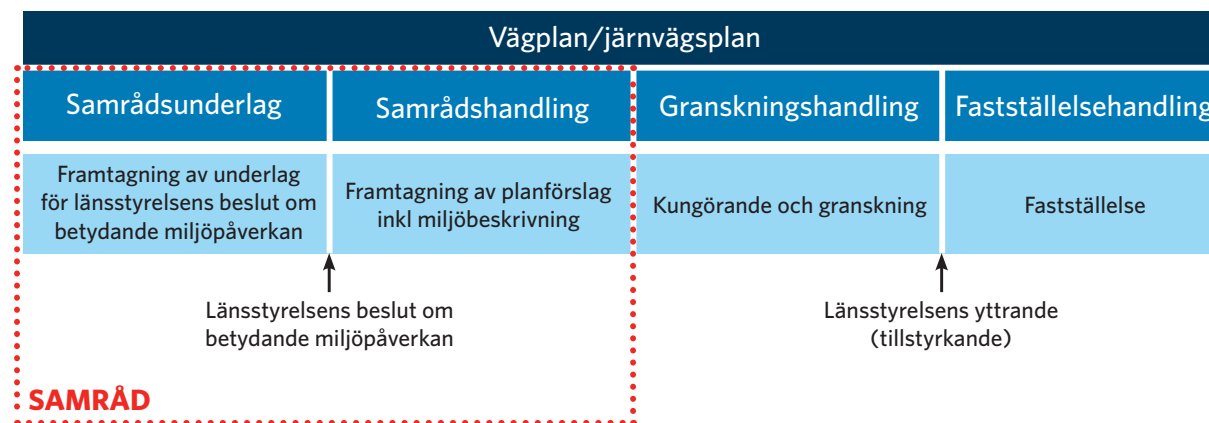
2. Inledning

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*, se figur 2.1-1.

I början av planläggningen tar Trafikverket fram ett samrådsunderlag som beskriver hur projektet kan påverka miljön. Samrådsunderlaget ligger till grund för länsstyrelsens beslut om projektet kan antas medföra en betydande miljöpåverkan (BMP). Innan länsstyrelsen prövar om projektet kan antas medföra en betydande miljöpåverkan ska enskilda som kan antas bli särskilt berörda få möjlighet att yttra sig.

Samråd är viktigt under hela planläggningen. Det innebär att Trafikverket utbyter information med och inhämtar synpunkter från bland annat andra myndigheter, organisationer, enskilda och allmänhet som berörs. Synpunkterna som kommer in under samråd sammanställs i en *samrådsredogörelse*. Även dessa synpunkter ligger till grund för länsstyrelsens beslut om BMP.



Figur 2.1-1 Planläggningsprocessen för projekt utan alternativa vägdragningar där länsstyrelsen beslutat att ingen betydande miljöpåverkan råder till följd av projektet. Detta projekt är nu i fasen där samrådsunderlag tas fram.

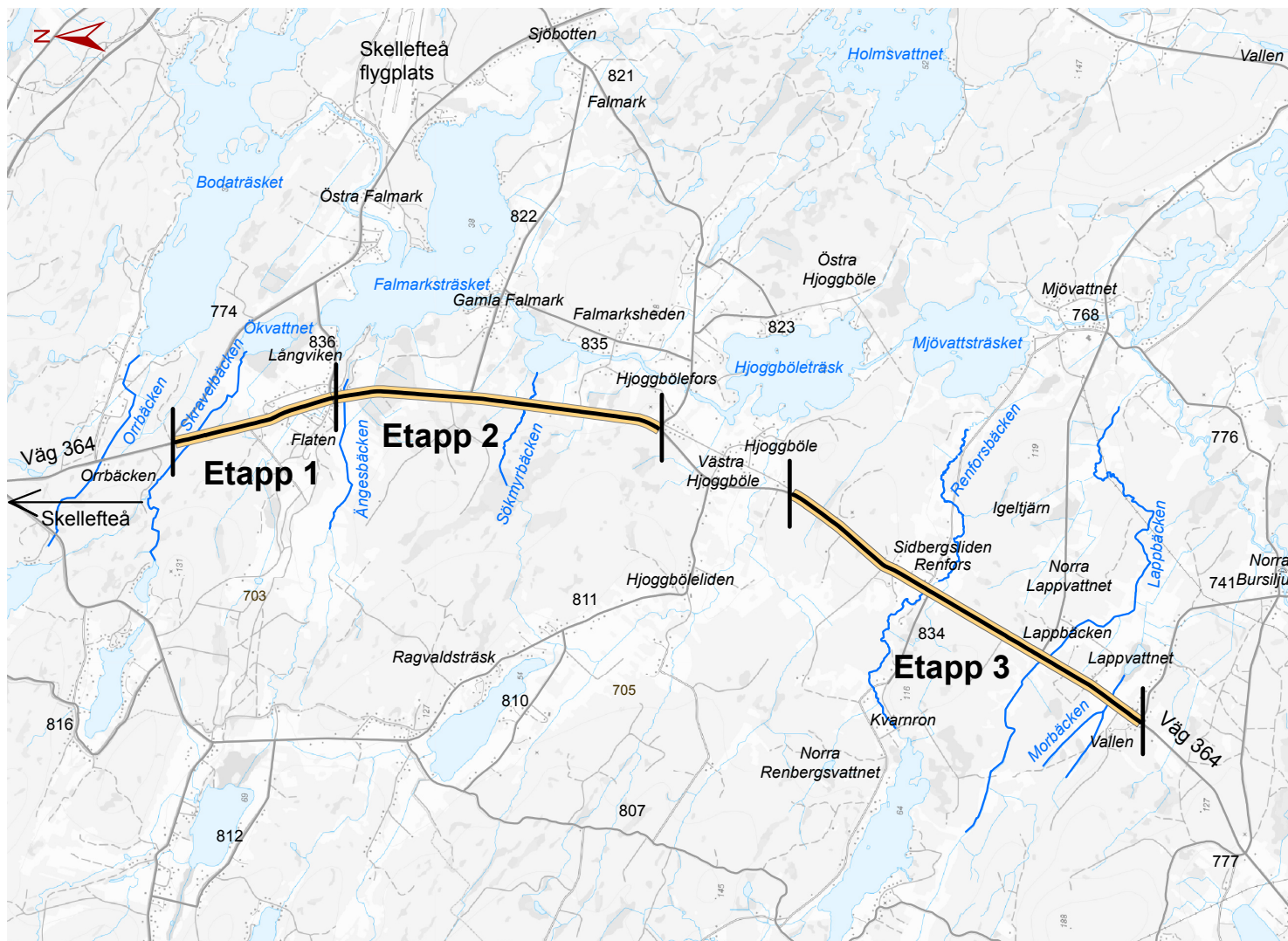
2.2 Bakgrund

Väg 364 sträcker sig från Umeå till Skellefteå. Vägen har bitvis mycket dålig profilstandard med randbebyggelse och många utfarter. Omkörningsmöjligheterna är få längs vägen. Vägområdet för allmän väg är relativt smalt, med i vissa fall, djupa diken, branta slänter och oeftergivlig utrustning. Även brister vad gäller trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter förekommer längs vägen. Detta sammantaget medför problem då vägen har en omfattande pendlingstrafik mellan Burträsk och Skellefteå

och är en viktig transportled för skogs- och träindustrin i regionen samt för grustransporter till anläggningsverksamheter.

På grund av bristerna längs vägen har Trafikverket beslutat att väg 364 ska åtgärdas. De föreslagna åtgärderna delas upp i tre etapper, se figur 2.2-1, där tre separata vägplaner och bygghandlingar kommer att tas fram enligt:

- Etapp 1, väg 774-Långviken
- Etapp 2, Långviken-Hjoggbölefors
- Etapp 3, Västra Hjoggböle-Lappvattnet



VÄG 364

Översikt etapper






Datum: 2018-05-31

Skala (A4): 1:100 000



© Lantmäteriet, Geodatasamverkan

Teckenförklaring

-  Delsträckor som utreds
-  Befintliga vägar
-  Bäcker
-  Utredningsområde
-  Vägnummer

Figur 2.2-1 Översigtskarta för vägplan väg 364, Etapp 1-3 mellan väg 774 och Lappvattnet.

Denna handling utgör samrådsunderlag för vägplan för väg 364, etapp 1, mellan väg 774 (vägen mot Skellefteå flygplats) och fram till korsningen av väg 836 i Långviken, se figur 2.2-1 samt 2.2-2.

2.3 Tidigare utredningar

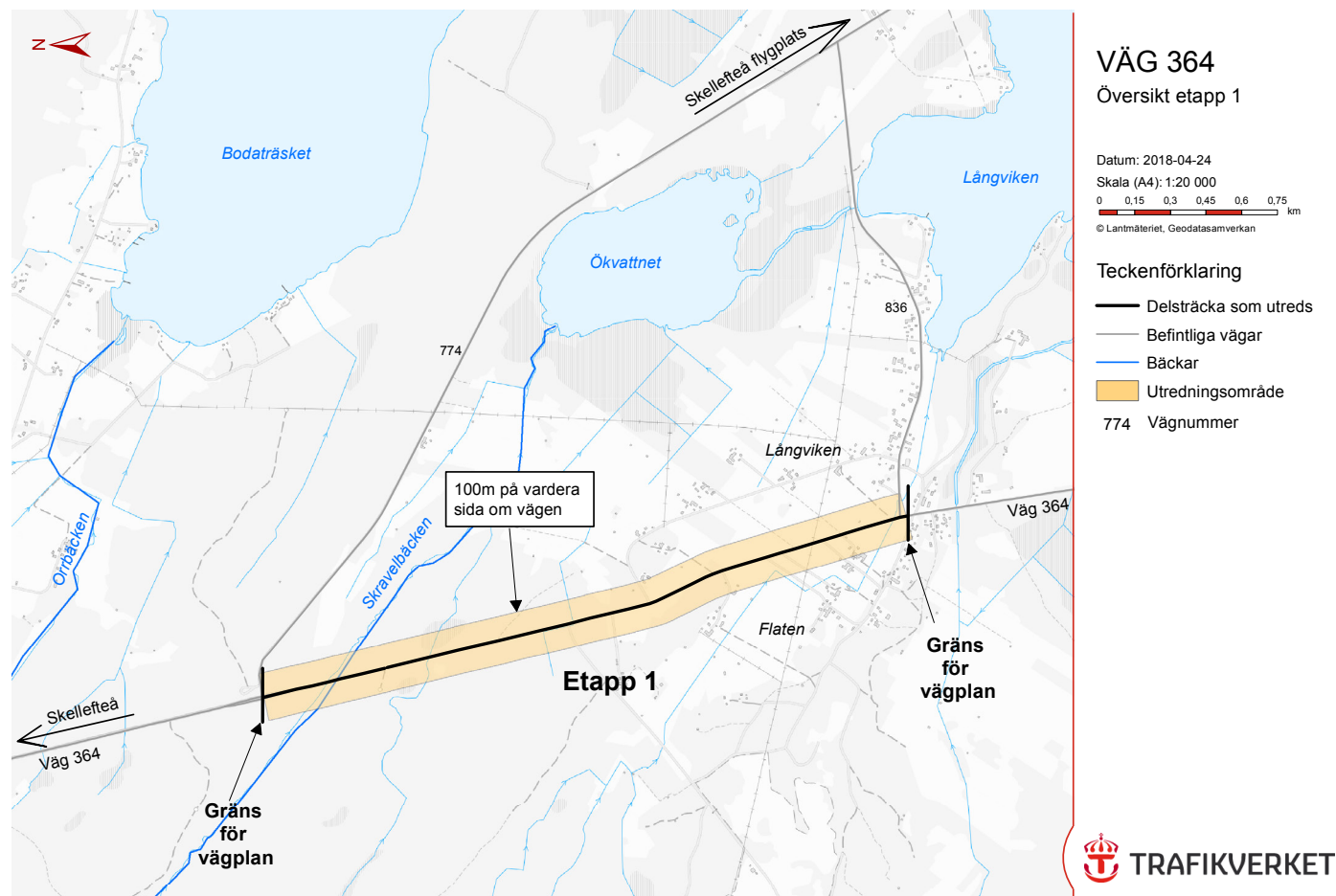
Förstudie

Dåvarande Vägverket upprättade 1998 en förstudie för väg 364 på sträckan Ljusrotet – Långviken. I förstudien föreslås att väg 364 breddas i befintlig sträckning utom vid Lappvattnet, Hjoggböle, Hjoggbölefors och Långviken, där nya sträckningar utanför bebyggelsen föreslås utredas.

Arbetsplaner 1999-2000

Under åren 1999-2000 togs arbetsplaner fram för väg 364 men då finansiering saknades genomfördes aldrig två av arbetsplanernas tre etapper. Den genomförda arbetsplanen, förbifart Hjoggböle, invigdes 2005.

I länstransportplanen för Västerbottens län för 2014-2025 fanns finansiering avsatt för åtgärder längs sträckan men dessa medel skulle ej täcka alla åtgärder enligt tidigare arbetsplaner. För att ta ställning till vilka åtgärder som borde prioriteras längs sträckan upprättades en åtgärdsvalsstudie (ÅVS).



Figur 2.2-2 Etapp 1, väg 364 mellan väg 774 och Långviken. För att säkerställa att berörda fastighetsägare, intressenter och skyddsvärda områden beaktas så har utredningsområdet för vägplanen satts till 100 meter på vardera sida om vägen.

Åtgärdsvalsstudie Funktionsbrister väg 364 Ljusrotet-Långviken

Projektet inleddes i oktober 2015 med ett dialogmöte med Skellefteå kommun och representanter från byarna Långviken och Burträsk. På mötet diskuterades längs vilka sträckor på väg 364 som det finns störst behov av åtgärder. Några av de tänkbara åtgärderna är de gamla arbetsplanerna och utfallet från dialogmötet resulterade i en åtgärdsvalsstudie, som färdigställdes 2016.

De åtgärder som prioriterades högst på dialogmötet var:

1. Sträckan väg 774 – Långviken: Breddning samt förbättrad plan- och profilstandard.
2. Sträckan Långviken – Hjoggbölefors: Siktröjning längs de delar av sträckan som går genom skogsmark.
3. Sträckan Sidbergsliden – Lappvattnet: Siktröjning längs de delar av sträckan som går genom skogsmark.
4. Sidbergsliden: Förbättrad plan- och profilstandard.
5. Korsning i Renfors: Siktröjning.

Efter utförd åtgärdsvalsstudie bedömdes det att avsatta medel enligt länstransportplanen räcker till åtgärd 1-3 samt åtgärd 5. Åtgärd 4 innebär att budget enligt plan överskrids, men bedömningen gjordes att åtgärden ändå ska genomföras med hänsyn till trafiksäkerhet och tillgänglighet.

Åtgärdsvalsstudien föreslog att siktröjningsåtgärderna enligt punkt 2, 3 och 5, genomförs och att två vägplaner tas fram för att genomföra åtgärderna 1 och 4.

Då föreslagna åtgärder för sträckan mellan Långviken och Hjoggbölefors enbart består av siktröjning men berör flertal fastighets- och ledningsägare har Trafikverket gjort bedömningen att, för att få en enklare process med berörda, upprätta en vägplan även för dessa åtgärder.

2.4 Ändamål och projektmål

Målet med projektet för väg 364, etapp 1-3, är att öka tillgängligheten med hänsyn till restid, förbättra Trafikverkets möjlighet att sköta vägens framtida drift och underhåll samt att höja trafiksäkerheten längs sträckan. Tillskapandet av kantremisor för vägens drift och underhåll samt säkerhetszoner öppnar även upp vägom-

rådet och ger bättre sikt. En ordnad hållplats för av- och påstigning för oskyddade trafikanter planeras i Renfors.

2.5 Beskrivning av befintlig väg

Väg 364 sträcker sig från Umeå till Skellefteå, via Botsmark och Burträsk. Ett flertal större byar och vägar ansluter väg 364 mellan Burträsk och Skellefteå vilket gör vägen till en av de mer trafikerade i Skellefteå kommun. Vägen ansluter i båda ändor till E4 och den totala sträckan är cirka 137 kilometer lång.

Vägen går genom skogsmark och har inslag av större odlingsbygder. Längs vägen finns enskilda anslutningar till skogs- och jordbruksfastigheter samt fastigheter med bostäder eller andra verksamheter.

Etapp 1 är cirka tre kilometer lång. Väg 364 är i etapp 1 en cirka 6,5 meter bred tvåfältsväg. Den högsta tillåtna hastigheten längs vägsträckan varierar mellan 50 och 90 km/h. Vägen är belagd och har den högsta bärighetsklassen BK1.

Länstrafiken i Västerbotten är ansvarig för kollektivtrafiken längs väg 364. På aktuell sträcka finns en hållplats cirka 500 meter norr om Långviken. Ytterligare en hållplats finns i nära

anslutning till väg 836 i Långviken. Hållplatsernas angöring på västra sidan av väg 364 har fickor medan hållplatserna på östra sidan är utrustade med kur.

Belysning finns på delar av sträckan, genom vissa byar längs vägen samt längs vissa anslutande vägar.

2.6 Planerade åtgärder

Planerade åtgärder för etapp 1:

- Breddning av befintlig väg upp till nio meter.
- Upprustning av vägen (justering av plan- och profilgeometrin samt förstärkningsåtgärder).
- Ianspråktagande av kantremsa upp till två meter för vägens framtida drift och underhåll, säkerhetszon samt åtgärder för att förbättra sikten utmed korsningar och skarpa kurvor.

3. Avgränsning

3.1 Utrednings- och influensområde

Vägplanen omfattar ett utredningsområde längs väg 364 enligt figur 2.2-2. För att säkerställa att berörda fastighetsägare, intressenter och skyddsvärda områden beaktas så har utredningsområdet för vägplanen satts till 100 meter på vardera sida om vägen.

Samrådsunderlaget presenterar förekommande miljöintressen i utredningsområdet med omgivningar. Inga Natura 2000-områden eller vattenskyddsområden kommer att bli berörda.

Den påverkan på respektive miljöaspekt som idag kan förutses redovisas under respektive rubrik i kapitel 5. Övriga aspekter föreslås avgränsas bort om inte samrådet ger skäl för annat.

Geografisk avgränsning omfattar vägplanens utredningsområde. Influensområdet omfattar ett större område där effekter kan uppstå, exempelvis av buller eller grumling i vattendrag. För vattendrag har influensområdet avgränsats till 100 meter nedströms väg 364. För bullerpåverkan kommer influensområdet att

avgränsas i kommande bullerutredning enligt Trafikverkets riktlinjer för bullerpåverkan, se kapitel 8.

De miljöaspekter som behandlas i samrådsunderlaget har avgränsats med hänsyn till effekter på naturmiljö, kulturmiljö, vattenmiljö, naturresurser, rennärning samt markföroreningar.

3.2 Tid

Trafikverket har ansvar för såväl planeringen som genomförandet och handläggandet av marklösenfrågor, detaljprojektering och byggande, inklusive upphandling av olika konsulter och entreprenörer.

Formell handläggning av vägplanen kommer att ske under 2018-2019. Byggnationen är planerad att starta år 2020 under förutsättning att vägplanen vinner laga kraft och finansiering finns.

Arbetet med bygghandling påbörjas under 2019.

3.3 Nollalternativet

Nollalternativet innebär att befintlig väg inte åtgärdas och problem med framkomlighet och trafiksäkerhet för fordonstrafik och oskyddade trafikanter kvarstår.

4. Förutsättningarna i utrednings- och influensområdet

4.1 Vägnätet

Väg 364 går från Umeå till området Tjärn i Skellefteå och är en regional väg med viktiga transportstråk för skogs- och träindustrin samt för grustransporter till anläggningsverksamheter. Vägen ingår i det strategiska vägnätet för tunga transporter och ingår i den högsta klassen med större volymer av tunga transporter. Väg 364 är en pendlings- och serviceväg och rekommenderad väg för farligt gods. Delar av vägen är utpekad i Skellefteå kommuns översiktsplan från 1991 som riksintresse.

Väg 364 är skyddsklassad enligt Trafikverkets skrift *Väglklasser och restriktioner för APV 2013, Västerbotten*. Vägen tillhör bärighetsklass 1 (BK1).

Längs väg 364 finns flertal anslutande länsvägar. För denna etapp ansluter väg 774 och 836.

Väg 774 går mellan Orrbäcken och Vallen, via Östra Falmark, Sjöbotten och Holmsvattnet. BK1-klass råder längs vägen. Vägen leder till Skellefteå flygplats, som ligger mitt emellan

Östra Falmark och Sjöbotten. Sträckan mellan korsningen till väg 364 och Skellefteå flygplats är klassad som riksintresse.

Väg 836 går mellan Långviken och Östra Falmark. BK2-klass råder längs vägen.

4.2 Trafik

Den aktuella vägsträckan trafikeras av 2 020 fordon per dygn (årsdygnstrafik, ÅDT), varav cirka 10 % är tung trafik (mätår 2017). Både tung trafik och personbilstrafiken förväntas öka till år 2040. Prognosen för 2040 visar en ÅDT på cirka 2 400 fordon, där cirka 11 % utgörs av tung trafik.

Skoterled passerar väg 364 cirka 500 meter norr om korsningen till Långviken.

Under åren 2010-2018 har cirka 17 viltolyckor rapporterats till nationella viltolycksrådet längs eller nära väg 364 på den aktuella sträckan. De flesta olyckorna uppstod med ren eller klövvilt och ägde rum i nära anslutning till korsningen väg 364/Långviken.

Till olycksdatabasen Strada (Swedish Traffic Accident Data Acquisition) har 16 trafikolyckor rapporterats under åren 2000-2017 enligt:

- 8 singelolyckor, varav 2 har väjt för älg
- 1 upphinnandeolycka
- 2 avsvängande olyckor
- 1 olycka med fotgängare
- 1 olycka mellan traktor och personbil
- 3 olyckor med älg

Samtliga olyckor var lindriga och inga personskador har rapporterats in.

4.3 Bebyggelse och markanvändning

Skellefteå kommun ligger i Västerbottens län och är till ytan Sveriges största kustkommun med en befolkning på cirka 73 000 personer (per 2017-12-31). Ungefär 50 % av invånarna bor i Skellefteå centralort medan övriga invånare bor i någon av kommunens 150-160 stycken byar.

Bebyggelsen längs väg 364 för etapp 1-3 är väl samlad och koncentrerad till orterna Lappvattnet, Renfors/Sidbergsliden, Hjoggböle, Hjoggbölfors och Långviken, se figur 2.2-1.

Längs etapp 1 ligger Långviken, se figur 4.3-1. Långviken är en småort i Skellefteå kommun med en folkmängd på 89 personer per 2015-12-31. Nordöst om Långviken ligger sjön Ökvattnet.



Figur 4.3-1 Bebyggelse som utgör de centrala delarna av Långviken.

Näringsliv

Skellefteå är en bygd med stark tradition av entreprenörskap med ursprung i de rika naturresurserna- skogen, malmen och älven. Kommunen är en av landets företagstätaste kommuner och är en stor exportstad. Skellefteå har norra Sveriges starkaste och mest teknik-intensiva näringsliv. Den snabbast växande branschen är inom tjänstesektorn, exempelvis IKT (informations- och kommunikationsteknologi), digital cross media, detaljhandel och turism, en bransch som i dag har fler anställda

än industrin. Det är dock industrin som står för den största exportpotentialen. De stora tunga industrierna är inom gruvdrift, trä, energi och metall.

Kommunala planer

Översiktsplan för Skellefteå kommun antogs 1991-11-21. I översiktsplanen är väg 364 utpekad som riksintresse mellan området Tjärn i Skellefteå och väg 774. Även delar av väg 774, från korsningen till väg 364 och fram till Skellefteå flygplats, är utpekad som riksintresse.

För området finns totalt tre stycken fördjupade översiktsplaner (FÖP) enligt:

- LIS-områden: Tematisk tillägg 2015-05-25
- Vindkraft: Tematisk tillägg 2014-06-17
- Bureälven: Områdesplan 1981-05-21

Ledningar och belysning

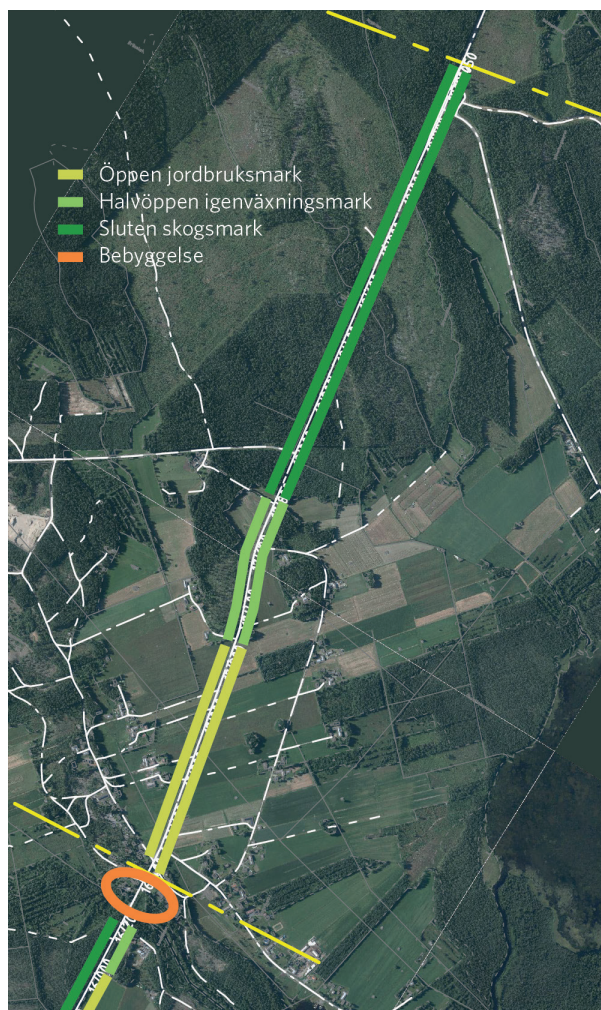
Inom och i anslutning till projektområdet finns luft- och markledningar samt utrustning (stolpar, skåp, brunnar etc.) för t.ex. eldistribution, tele och VA.

Belysning i korsningen av väg 364/väg 774 ägs av Trafikverket. Skellefteå kommun äger belysning genom byarna Falmark och Långviken samt längs vissa anslutande vägar.

4.4 Landskapsbild

Området kring väg 364 består av en blandning av skogs- och odlingsmark. Topografin är flack med ett par mindre höjdparter.

Landskapet kring vägen har en tydlig struktur med höjdryggar och dalgångar orienterade i nordväst-sydostlig riktning. De skogsklädda höjdryggarna utgörs av relativt storskaliga barrskogsområden, ibland av hedkaraktär. I anslutning till dalgångarna finns öppna odlingsmarker där mindre vattendrag rinner.



Figur 4.4-1 Landskapsanalys av etapp 1. Långviken ligger i den nedre delen av kartan/etappen (orange ring).

Särskilt varierade landskapsavsnitt finns vid Renfors/Sidbergsliden. Här är odlingslandskapet småskaligt och varierat med förändringar i vegetation och topografi.

Landskapskaraktärer

Sträckan ligger i ett varierat landskap med öppna och slutna landskapsrum, se figur 4.4-1. De slutna landskapsrummen består till största del av odlad skogsmark med tallvegetation samt fuktiga skogar som domineras av gran med våtmarkskaraktär och hedmark med tallvegetation.

I de låglänta områdena finns öppna landskapsrum bestående av jordbruks- och betesmark. På flertal ställen finns långa siktlinjer från vägen och ut över odlingslandskapet samt områden med halvöppen vegetation. Den halvöppna vegetationen består framförallt av igenväxningsmark och några kalhyggen med planterad skogsvegetation.

Förutom de öppna och slutna landskapsrummen finns flertalet mindre byar längs sträckan där bebyggelsen är de dominerande landskapselementen. Oftast ligger bebyggelsen nära vägen, vilket tyder på vägens tidigare mindre skala som byaväg.

Den äldre linjedragningen av väg 364 med långa raksträckor med tydliga kurvor gör att tydliga siktlinjer skapas längs vägen. Dessa siktlinjer gör att vägen dominerar över landskapet och åskådliggör landskapets variation.

4.5 Naturmiljö

Utredningsområdet är beläget i de mellersta delarna av den naturgeografiska regionen 29a, *Kustslätter och dalar med finsediment kring norra Bottenviken*. Berggrunden i denna region består till största delen av gnejs och granit. Terrängen är relativt flack med rena slätter i regionens södra del och vågig bergkulleterräng med ringa till måttlig höjd i regionens nordliga delar. Hela regionen ligger under högsta kustlinjen. Regionen är relativt väl jordtäkt men kallt berg förekommer emellertid förhållandevis rikligt i mellersta Västerbottens kustland. I några områden förekommer moränformationer som exempelvis drumlinor och ändmoräner.

Skogarna inom regionen är till största delen starkt påverkade av trakthyggesbruk som pågått sedan den tidigare delen av 1900-talet och utgörs idag till stor del av likåldriga monokulturer av antingen gran eller tall med mindre inslag av lövträd. Närmare kusten övergår skogsområdena ofta i uppodlad kulturbygd.



Figur 4.5-1 Bild tagen i Långviken i riktning mot Skellefteå. Skogspartiet i bakgrunden utgör NVO 2 och består av ett tallbestånd med rik underväxt av rönn, sålg och asp.

Naturmiljön som omger utredningsområdet utgörs främst av skogsmark men även jordbruksmark. Ett större vattendrag, Skravelbäcken, avvattnar området tillsammans med ett flertal mindre vattendrag, kraftigt påverkade av dikning av såväl skogs- som jordbruksmark. Samtliga rinner så småningom in i Bureälven som mynnar ut i Bottenviken i Bureå. Inga sjöar ligger i direkt anslutning till utredningsområdet, däremot ingår en serie sjöar i Bureälvens lopp på väg mot Bottenviken.

Närmaste naturreservat, Innerviksfjärdarna, ligger cirka sex kilometer nordost om utredningsområdets nordligaste del.

Naturvärdesinventering

Inom utredningsområdet har en naturvärdesinventering utförts där två naturvärdesobjekt (NVO) av visst naturvärde (klass 3) identifierats och avgränsats, se figur 4.5-2. Det ena objektet utgörs av ett grovvuxet barrblandbestånd (NVO 1) i anslutning till Skravelbäcken. Dess naturvärden är främst knutna till bäckens och de närmsta omgivningarnas grad av naturlighet. Det andra objektet utgörs av ett mindre skogsbestånd, se figur 4.5-1, med något högre naturvärden än huvuddelen av skogslandskapet i utredningsområdets omgivningar.



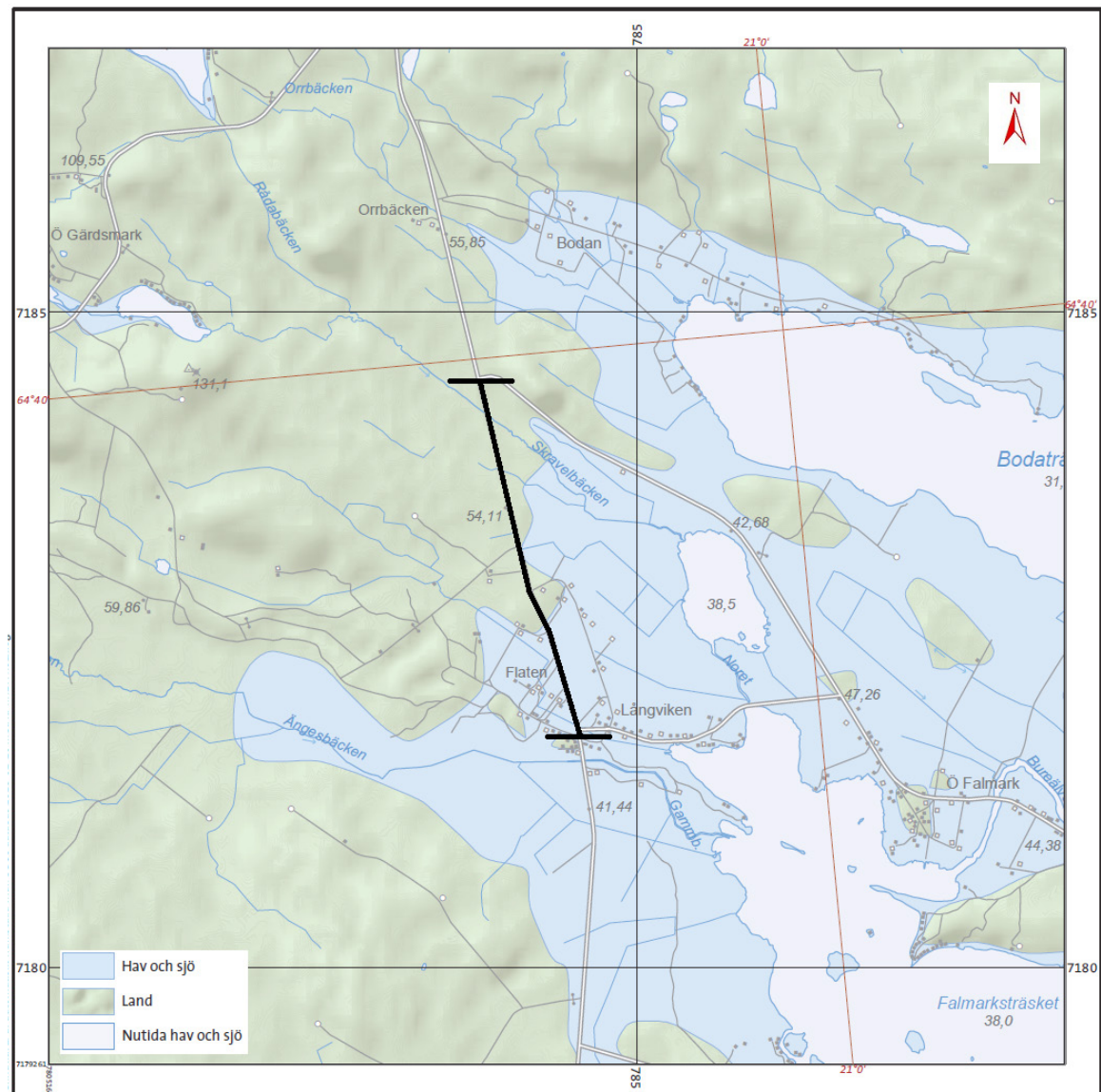
Figur 4.5-2 Naturvärdesobjekt identifierade i och med naturvärdesinventering.

4.6 Kulturmiljö

Väg 364 är kantad av ett landskap som domine-
ras av åkermark med inslag av större skogspar-
tier. Området präglas av närheten till flertalet
sjöar med tillrinnande åar och bäckar. För
trakten typiska fornlämningar är gravar i form
av rösen och stensättningar men också boplat-
ser, då dessa områden varit havsstrandbundna
under övergången mellan sten- och bronsålder.
Den rika tillgången på skog har också berikat
fornlämningsbilden med inslag av flertalet tjär-
dalar och fångstgropar.

Strandförskjutningen är, och har framförallt
varit, en betydande faktor för landskapets
förändring i dessa delar av Västerbotten. Män-
niskornas boplatser var under förhistorisk tid
ofta strandbundna och lokaliserade till den
dåvarande strandlinjen. Idag ligger strandlin-
jen ungefär 45-55 meter under den nivå som
var aktuell för 4 000 år sedan, vid övergången
mellan sten- och bronsålder, se strandlinjekar-
tan figur 4.6-1.

Strandlinjekartan visar att vägsträckningen för
etapp 1 ligger i ett område som är mycket topo-
grafiskt intressant sett till boplatslägen under
yngre stenålder och tidig bronsålder. Möjlig-
heten finns att lagskyddade fornlämningar i



Figur 4.6-1 Strand-
linjen idag och för
4 000 år sedan,
sträckningen av väg
364 för etapp 1 visas
i svart.

© Sveriges geologiska undersökning (SGU)
Huvudkontor:
Box 670
751 28 Uppsala
Tel: 018-17 90 00
E-post: kundservice@sgu.se
www.sgu.se

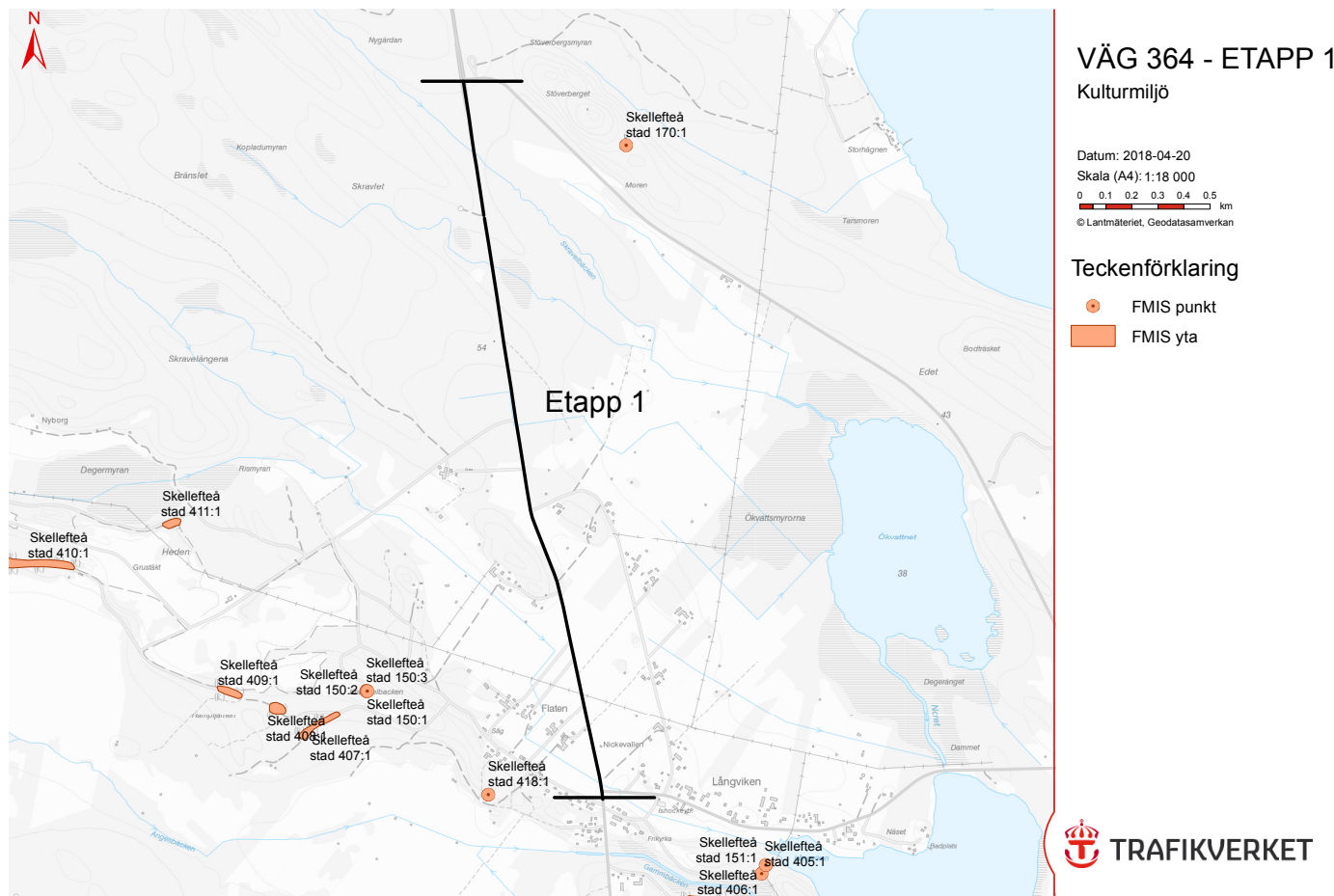
0 0,5 1,0 1,5 2,0 2,5 km
Skala 1:50 000
För 4000 år sedan = 4000 CalBP = 2050 CalBC
CalBP är kalenderår före nutid (1950)

Topografiskt underlag: Ur GSD-Terrängkartan
©Lantmäteriet
Rutnät i svart anger koordinater i SWEREF 99 TM.
Gradnät i brunt anger latitud och longitud
i referenssystemet SWEREF99.

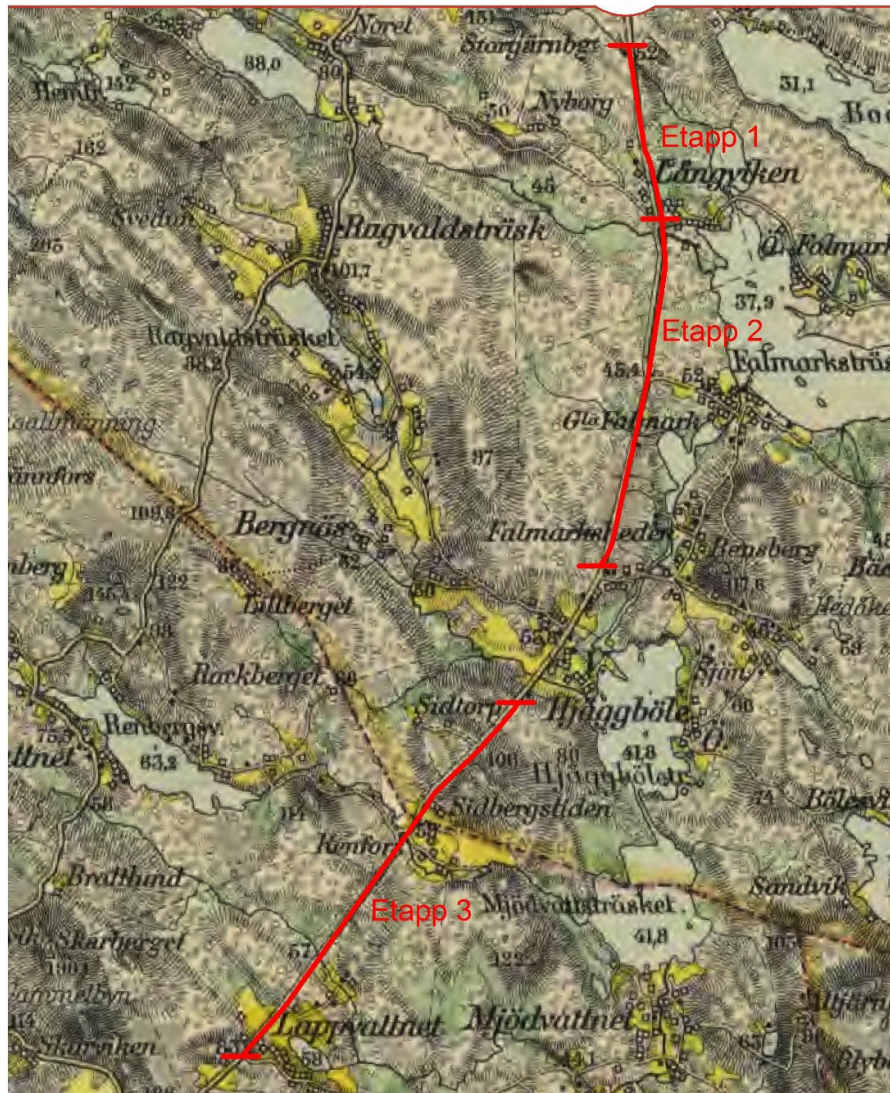
form av boplatser kan vara belägna under mark. Flera redan kända lämningar i närheten av väg 364 tyder också på detta, se figur 4.6-2. Nedan redovisas två exempel:

- Skellefteå stad 406:1 – Fornlämning av typen boplats. Ett område på cirka 200*10 meter beläget vid Långviken.
- Burträsk 252 – Uppgift om fyndplats. En fyndplats för 28 ben- och hornföremål där en C14-analys av ett benprov gav en datering till 3800-3100 f. Kr.

Vid genomgång av lantmäteriets historiska kartarkiv har generalstabskartan från år 1906 studerats, se figur 4.6-3. Kartan visar dåtidens vägnät och bybebyggelse som i mångt och mycket ser likadan ut idag. De gula ytorna visar det redan då utbredda odlingslandskapet.



Figur 4.6-2 Karta över sträckningen för etapp 1, inklusive kända kulturvärden. Sträckningen av väg 364 för etapp 1 visas i svart.



VÄG 364

Kulturmiljö översikt
Generalstabskartan från år 1906

Datum: 2019-02-20
Skala (A4): 1:75 000

0 0,5 1 1,5 2 2,5
Kilometer

© Lantmäteriet, Geodatasamverkan

Teckenförklaring

— Vägmitt



Figur 4.6-3 Utdrag ur Västerbottens generalstabskarta från år 1906. För att ge en överblick visas, förutom etapp 1, även etapp 2 och 3 på kartan.

4.7 Vattenmiljö

Utredningsområdet avvattnas via flera mindre vattendrag till Bure älv som rinner parallellt med väg 364 på dess östra sida vidare ut i Bottenviken. Bureälvens vattensystem är ett omtyckt fiskevatten med flertal olika arter. Längs med etapp 1 passerar Skravelbäcken, se figur 2.2-1.

Skravelbäcken är en cirka sex kilometer lång bäck som mynnar ut i sjön Ökvattnet. Bäckens passerar under väg 364 i nära anslutning till korsningen med väg 774, se figur 4.7-1. Den del av bäcken som ligger i anslutning till väg 364 är delvis rätad varvid vattnets flöde är relativt snabbt. Området tillhör Nedre Bureälvens fiskevårdsområde.

I samband med vägplanen bedöms att en anmälan om vattenverksamhet för Skravelbäcken ska upprättas enligt 11 kap 9 § miljöbalken.

Avvattnings

Avvattnings längs väg 364 sker idag främst med gräsbeklädda vägdiken och trummor. Längs sträckan finns ett antal markavvattnings- och dikningsföretag som kan komma att beröras.



Figur 4.7-1 Trumma under väg 364, med östra sidans utlopp av Skravelbäcken.

Klimatet förändras med tiden och utformningen av projekterade anläggningar måste anpassas till de klimatförändringar som förväntas under anläggningens tekniska livslängd. Kraftigare, mer intensiva regn med lokala skyfall blir vanligare och ska hanteras vid utformningen av anläggningarna. Nya vägtrummor som ska anläggas, likaväl som befintliga trummor som ska bytas ut kommer dimensioneras med en klimatkoefficient inlagd i beräkningarna. Likaså vid val av lösning för vägbreddning över Skravelbäcken. Även en konsekvensbedömning av mer extrema regn och vädersituationer ska göras, för att skapa en robust anläggning anpassad till framtida klimatförändringar.

4.8 Naturresurser

Jord- och skogsbruk

Utredningsområdet omges till stor del av jordbruksmark, såväl brukad som nedlagd, och barrblandskogar med ett antal mindre våtmarksområden insprängda i landskapet.

Täkter

Norr om Långviken finns några tillståndspliktiga miljöfarliga verksamheter i form av täkter för sand, naturgrus och andra jordarter.

Vattenresurser

Enskilda vatten- och avloppsanläggningar kan finnas längs sträckan. Förekommande enskilda brunnar kommer att inventeras och provtas innan arbete påbörjas. En inventering av enskilda VA- och markvärmeanläggningar kommer utföras i samband med vägplanen. Enligt Skellefteå kommun finns inga privata infiltrationsanläggningar eller jordvärme i det aktuella området.

4.9 Rennäring

Rennäringen styrs av renens vandringar över året. Renarna flyttas mellan olika betesområden utifrån årstid och tillgången på bete. Hur betesmarkerna nyttjas skiljer sig åt från år till år och beror på klimat, och andra yttre förutsättningar, inte minst påverkan genom mänsklig aktivitet och exploatering. Detta innebär att inte bara områden utpekade som riksintressen är viktiga från ett rennäringssperspektiv.

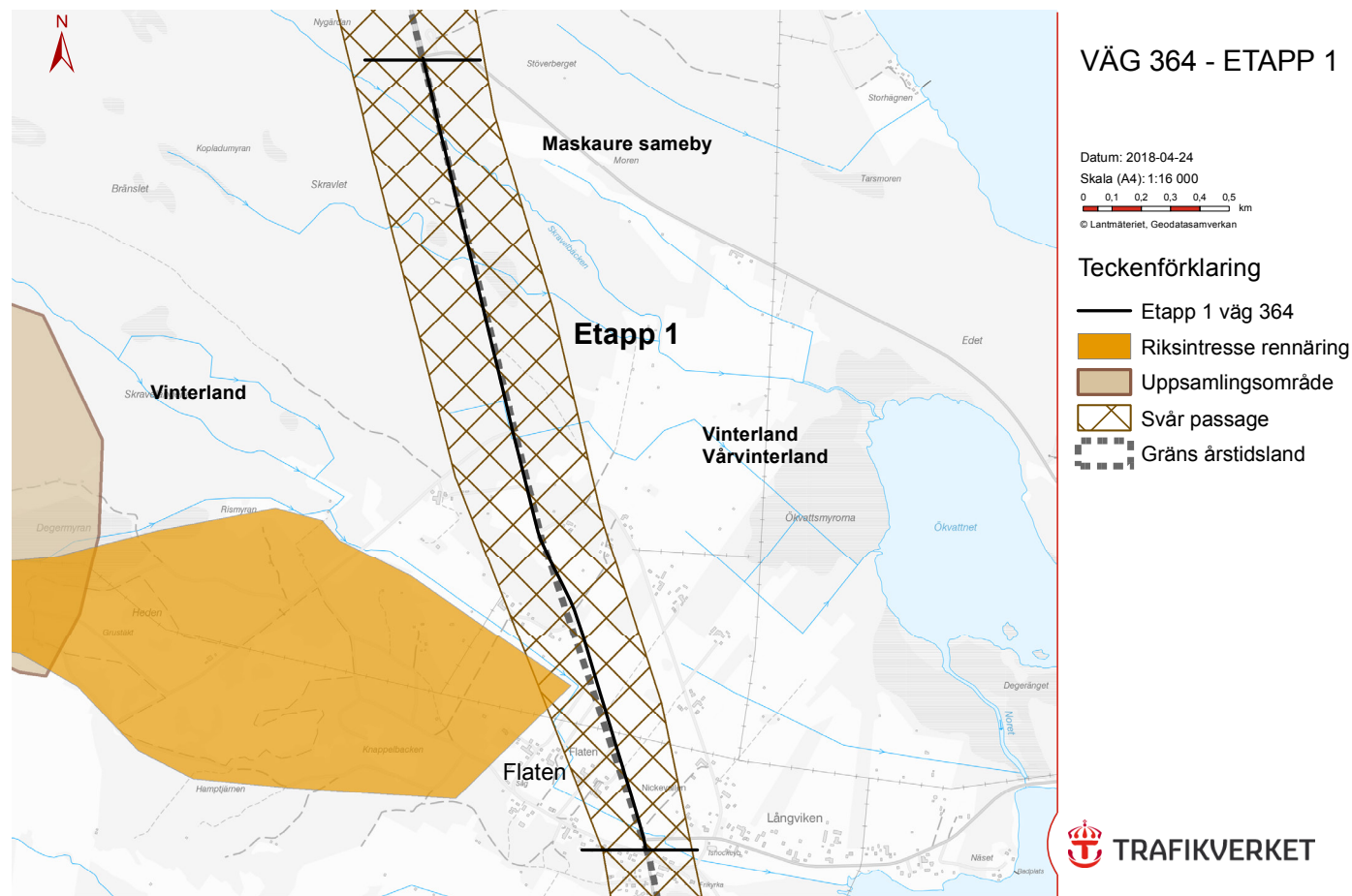
Redan konkurrerande markanvändning till rennäringen utgörs av exempelvis skogsbruk, vattenkraft, mineralprospektering och gruvverksamhet, täkter, vindkraftverk, väg- och järnväg samt kraftledningar. Även rovdjur finns som påverkar möjligheten att nyttja betesom-

råden. Annan mark- och vattenanvändning som påverkat samebyns renskötsel över tid är till exempel jordbruk och tätortsutveckling men även turism och friluftsliv. Klimatförändringarna är också en stor aspekt som kommer att kräva anpassningar för rennäringen då ökande nederbördsperioder, nya parasiter och förändrade årstidsland med kortare vinterbetesperioder kan förväntas.

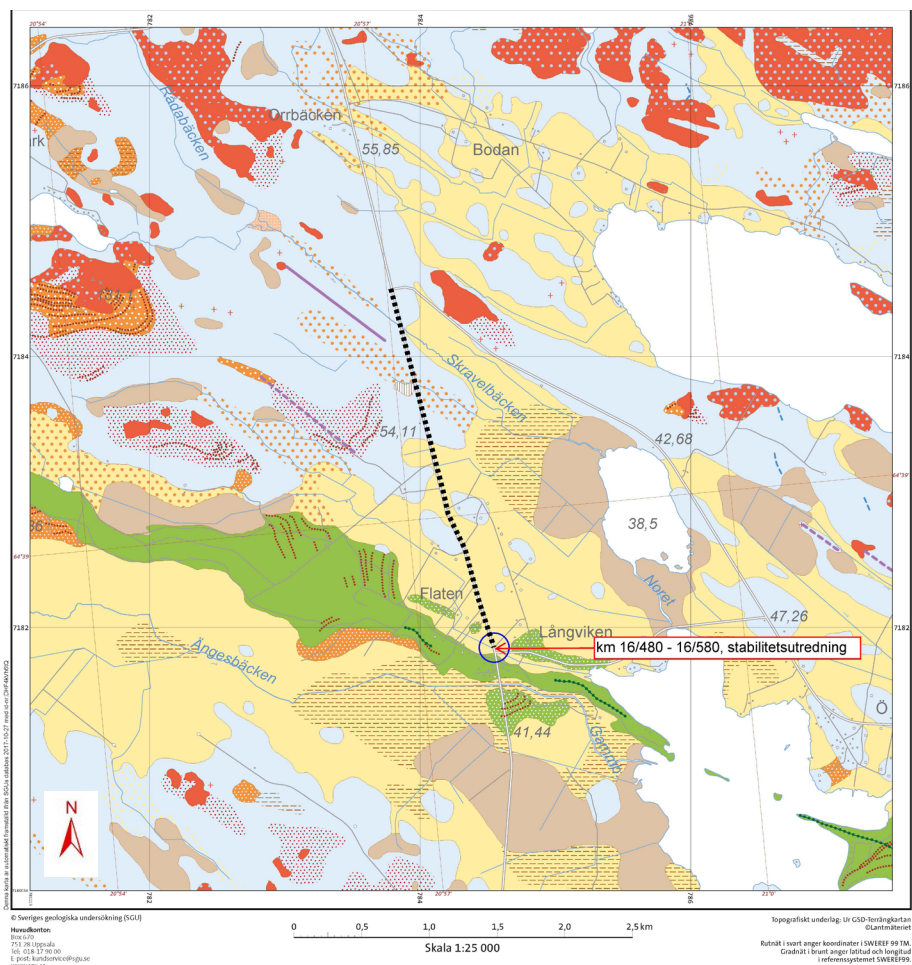
Utredningsområdet ligger inom rennäringens vinter- och vårvinterbetesmarker för Maskaure sameby. Maskaure sameby är en skogssameby i Norrbottens län. Samebyn har sina åretruntmarker i Arjeplogs kommun. Vinterbetesmarkerna finns i Skellefteå och Norsjö kommuner. Vinterbetesmarker är de områden där renarna får vistas under perioden 1 oktober till 30 april.

Vid betning på vinterbetesmarker nyttjas tallskogsområdena, speciellt lavförande marker, och i viss mån en del myrområden.

Vägar anläggs ofta på bra marker med bärighet. Många lavrika hedmarker med bra renbete sammanfaller med vägar. Detta gäller även väg 364, där betesområden ligger i anslutning till vägen. Störningar på betesmarkerna kan medföra att renar sprids i oönskade riktningar och till områden som renskötarna vill spara för kommande beten under säsongen.



Figur 4.9-1 Område för betesland för Maskaure sameby samt riksintresse för rennäring.



Figur 4.11-1 Jordartskarta för etapp 1, hämtad från SGU (Sveriges geologiska undersökning). Den svart-streckade delen är etapp 1 längs väg 364. I de gulmarkerade fälten längs etappen (lera-silt) har sulfidjord påträffats.



Väster om väg 364 vid Flaten ligger ett större sammanhängande område av riksintresse för rennärning. Området är en viktig betes- och samlingsplats för renar, med goda vinterbetes-möjligheter, se figur 4.9-1.

4.10 Markföroreningar

Etappen sträcker sig genom ett område där det inte har pågått någon känd förorenande verksamhet i närheten av vägen som bedöms påverka de arbeten som planeras. Inga större olyckor finns inrapporterade till miljökontoret.

4.11 Byggnadstekniska förutsättningar

Etapp 1 går omväxlande över moränryggar, åsar och sediment. Den dominerande riktningen på de geologiska strukturerna är nordväst till sydost. Vägen går generellt i riktning nordost – sydväst, vilket gör att den passerar vinkelrätt mot landskapsformerna. Detta gör att vägens profil blir backig.

Höjdpunkterna utgörs av morän eller åsar av isälvsediment. Lågpunkterna, där landskapet är flackt, utgörs av postglaciala sedimenterade lösjordar som är varviga och främst består av silt och lera, se jordartskarta figur 4.11-1. Sulfidjord har påträffats längs etappen på lösmarksområden, se gulmarkerade områden på jordartskartan.

Ett område som kan kräva stabilitetshöjande åtgärder har identifierats. Området ligger på en plats där vägen lämnar ett lösmarksområde för att gå upp på en ås eller moränhöjd och i samband med det går på en hög vägbank ovanför en lös undergrund.

5. Projektets lokalisering, utformning, omfattning och utmärkande egenskaper

5.1 Vägförslaget

Vägförslaget innebär att sträckan längs väg 364 mellan korsningen till väg 774 och Långviken byggs om, då befintlig väg inte har tillräcklig bärighet och behöver förstärkas samt breddas. Den aktuella sträckan är cirka tre kilometer lång, se figur 2.2-2.

Plan- och profilgeometrin optimeras längs befintlig väg tillsammans med breddning av vägen. Efter ombyggnad ska vägens belagda bredd vara nio meter.

På utvalda platser längs vägen, där oönskade komfort-, bärighets- och säkerhetsproblem påträffas, kan dessa planeras byggas bort. Provtagning och analys av befintlig vägs uppbyggnad kommer att utföras. Resultatet av dessa prover kommer att ge svar på vilka förstärkningsåtgärder som behöver genomföras för att uppnå önskad komfort, bärighet och säkerhet längs vägen.

På ett antal platser finns det tvära krön där siktsvackor uppstår. Justering av vägens profil kommer att utföras för att ge bättre sikt och öka trafiksäkerheten.

Belysning av allmän väg ska följa de krav som ställs i *Vägars och gators utformning* (VGU) och gällande lagstiftning. Detta gäller till exempel krav på trafiksäkerhet, belysningskvalité och elsäkerhet. Kriterier finns för när belysning är motiverat och utifrån det bedömer Trafikverket om en statlig väg behöver belysas vid nybyggnation och större ombyggnadsåtgärder. Befintlig belysning uppfyller eventuellt inte gällande krav på eftergivligt/fullt uppfångande funktion.

Exempel på åtgärder på ledningar är tillfälliga skyddsåtgärder, tillfällig friläggning av kabel och kanalisation, flytt och höjning/sänkning av ledningar och stolpar, markförläggning av luftburen ledning och byte av material till exempel ledning eller kabel.

Vägförslagets syfte är att i enlighet med tidigare framtagen åtgärdsvalsstudie (ÅVS) höja trafiksäkerheten utmed aktuell sträcka. Framtagandet av vägplanen innebär att ett flertal sidoområdesåtgärder vidtas, för att dels främja drift

och underhåll av den allmänna vägen samt för att höja trafiksäkerheten. Mark för ianspråkande av kantremсор upp till två meter kommer att ingå i förslaget och motiveras särskilt i den vidare planläggningen. Kantremсор behövs för att underlätta framtida drift- och underhållsåtgärder längs vägen. Den ger utrymme för bortplogad snö och minskar risken att träd-rötter växer in i vägkroppen och skadar den. Inom vissa områden bidrar kantremсор till att skydda anläggningen och dess slänter från att förstöras av tunga maskiner från skogs- och jordbruk.

De ytor som tas i anspråk för kantremсор kommer delvis innebära att de krav som ställs för säkerhetszoner uppfylls. En säkerhetszon har en viss utbredning och ett visst syfte. Säkerhetszonens utbredning varierar utifrån vissa variabler såsom hastighet och väggeometri på vägen. Säkerhetszonen är det område utanför stödremсор, vid sidan om vägbanan, som så långt som möjligt ska vara fritt från fysiska hinder i form av fasta oeftergivliga föremål, som t.ex. träd, buskar, stenblock m.m. Om den omgivande marken redan är fri från fasta föremål såsom i t.ex. åkermark eller på andra öppna ytor, uppfylls syftet och inget ytterligare

markanspråk behövs. En positiv bieffekt av kantremсорna, och ett bredare och mer öppet vägområde, är att det medför ett större ljusinsläpp. Ljusinsläppet bidrar till att asfaltsytan torkar snabbare, vilket kan minska risken för halkolyckor. Risk för olyckor kan även minskas genom att vilda djur och renar intill vägen kan upptäckas tidigare.

Av trafiksäkerhetsskäl kommer vissa mindre markområden utmed korsningar och skarpa kurvor att ses över. Åtgärder för att förbättra sikten inom dessa områden kommer att ingå i vägförslaget för allmän väg.

Inga alternativa dragningar är föreslagna i vägplanen. Motiv till detta är att befintlig vägs sträckning bedöms som den mest kostnadseffektiva att följa. Planerade åtgärder kan göras till stor del inom befintligt vägområde genom att optimera väggeometrin och bredda befintlig väg. Markanspråket för dessa åtgärder blir avsevärt mindre jämfört med en alternativ ny vägdragning.

För etapp 1 föreslås en breddning på den östra sidan av väg 364 från korsning väg 774-Långviken. I detta skede av projektet har sidan för breddning valts utifrån ett antal olika

kriterier. Till största del har valen gjorts med utgångspunkt från befintlig vägs geometri och utformning samt vilken sida som har minst bebyggelse nära vägen. Förutom detta har hänsyn också tagits till de geotekniska egenskaperna i jordlagren vid vägen. För att breddningen ska bli följsam och harmonisera med vägens geometri eftersträvas att inte byta breddningssida för ofta. Enskilda intressenter kan påverkas mer eller mindre på grund av detta då breddningen görs på ena eller andra sidan av den befintliga vägen. Dubbelsidig breddning undviks då det inte är gynnsamt ur ett produktionstekniskt perspektiv. Hänsyn till naturvärdesobjekt kommer tas i möjligaste mån i utredningsarbetet för val av vägbreddningssida.

Gestaltningssavsikter

Gestaltningssavsikten med projektet är att berörda områden i projektet ska harmoniera med omgivande landskap. Gestaltningen ska sträva efter att mildra vägens avtryck i landskapet. Det kan innebära att extra hänsyn tas till utformningen av vägens sidoområden. Till exempel ska sidoområdena förberedas för vegetationsetablering i vägslänter, ytor med bergkross ska täckas med ett jordlager och vegetationen i områden utanför säkerhetszonen eller kantremсор ska återställas.

Där ny vägdragning avviker från befintlig ska vägkroppen avlägsnas och marken återställas till ursprungligt skick. Utblickar över odlingslandskapet bör gynnas samtidigt som vegetationsridåer kan förstärkas för att öka variationen på sträckan.

Där bebyggelse ligger nära vägen bör hänsyn tas till de boende och sidoområdena anpassas efter den närliggande bebyggelsen. Om möjligt ska barriäreffekten motverkas.

5.2 De möjliga miljöeffekternas typ och utmärkande egenskaper

Bebyggelse och markanvändning

Barriäreffekten i de mindre byarna kan komma att ökas vid en breddning av vägen.

Näringsliv

Vägplanen bedöms ej påverka näringslivet mer än under byggtiden då störningar som framkomlighet, buller, luftföroreningar, vibrationer och damning kan uppstå. På sikt gynnar vägplanen näringslivet då transporter längs vägen får bättre förutsättningar i samband med att vägens standard förbättras.

Ledningar och belysning

Skellefteå kommuns befintliga belysningspunkter efter väg 364 genom Falmark-Långviken består av oeftergivliga trästolpar inom säkerhetszon. Dessa påverkas av de planerade väggårderna.

Befintliga luft- och markledningar längs väg 364 kan komma att påverkas av de planerade schakt- och fyllningsarbetena. Mark- och schaktarbeten som kan komma att påverka eventuella vatten- och avloppsledningar inom enskilda fastigheter, undviks så långt som möjligt. Om någon ledning ändå kommer i konflikt med planerade åtgärder på vägen så kommer detta att samrådats med de berörda fastighetsägarna och förslag till åtgärd diskuteras.

Kommunala planer

Planerad ombyggnad bedöms inte stå i konflikt med aktuell översiktsplan då den rör område kring befintlig väg och projektet ligger utanför detaljplanelagt område. De planerade åtgärderna bedöms inte heller stå i konflikt med aktuella fördjupade översiktsplaner.

Landskapsbild

Landskapet är tåligt på grund av dess varierade karaktär. Den raka linjeföringen medför att vägen på flertalet ställen dominerar över landskapet, framförallt i skogslandskapet. En breddning utan linjustering i det läget skulle förstärka vägens dominans. Övriga åtgärder som tillskapandet av kantremisor, säkerhetszoner samt linje- och profiljusteringar kommer inte att påverka landskapsbilden i någon större omfattning. Effekten för landskapsbilden bedöms bli liten.

Naturmiljö

Mer specifikt kommer en breddning av vägen förbi Skravelbäcken innebära att arealen bäckmiljö med vissa naturvärden (NVO 1) som ligger i anslutning till Skravelbäcken minskar. För hela etappen innebär detta att arealen bäckmiljöer med vissa naturvärden kommer att minska inom utredningsområdet. För lokalisering av NVO-objekt för etapp 1, se figur 4.5-2.

I samband med breddning kan kurvan i anslutning till NVO 2-området komma att rätas ut, se figur 4.5-2. Detta innebär att arealen skogsmiljöer med vissa naturvärden kommer att minska något inom utredningsområdet, se figur 4.5-1.

I det omgivande landskapet kan det antas att det finns relativt många områden med vissa eller påtagliga naturvärden som motsvarar de värden som kommer att gå förlorade. Det bortfall av naturmiljöer med vissa eller påtagliga naturvärden som ett verkställande av vägplanen orsakar bedöms därför som mycket litet, varvid de kumulativa effekterna bedöms som mycket små.

Inga nationalparker, sumpskogar, nyckelbiotoper, biotopskydd, områden med naturvårdsavtal, frivilliga avsättningar, värdefulla våtmarker, värdefulla ängs- och betesmarker eller artrika vägmiljöer berörs av sökt vägplan. Effekten för naturmiljön bedöms som liten.

Kulturmiljö

Inga kända fornlämningar eller byggnadsminnen bedöms påverkas av projektet, se figur 4.6-2.

Inga riksintressen eller regionala intressen för kulturmiljö bedöms påverkas av projektet. Effekten för kulturmiljön bedöms som liten.

Vattenmiljö

Trumman som leder Skravelbäcken under väg 364 utgör inget partiellt hinder för uppströmsvandring av fisk. En förlängning av trumman kommer ske i samband med breddning av vägen.

Naturresurser

Vägplanen innebär att arealer skogs- och jordbruksmark kommer tas i permanent anspråk, varvid arealen av dessa kommer minska något inom utredningsområdet och effekten för naturresurserna bedöms bli liten.

Eventuell påverkan på enskilda brunnar kommer att utredas genom inventering och provtagning innan arbete påbörjas.

Rennäring

Utredningsområdet ligger inom område som redovisas som svår passage för flytt av renar på grund av trafiken.

Då avsikten med åtgärderna på etapp 1 är att höja tillgängligheten och säkerheten på väg 364, mellan korsningen till väg 774 och Långviken, finns en risk att hastigheten på vägen kommer att öka olovligt/trots hastighetsbegränsning. Även en förbättrad vägstandard gynnar nä-

ringslivets transporter, vilket kan leda till ökad trafik både längs den aktuella vägen men även för omkringliggande vägar och järnvägar. Detta sammantaget kan förstärka den redan svåra passagen av vägen för rennäringen men även öka risken för renpåkörningar under drifttid.

Vägar ökar tillgängligheten och genererar trafik som skapar störningar på renskötseln. Generellt påverkar trafik den betesro renar behöver, bidrar till att renhjorden skingras och skapar tillbud och olyckor. Vägar kan bilda barriärer och bidrar till att påverka att riktningarna på renarnas naturliga strövande och vandringar efter föda.

Att säkerhetszon och kantremсор skapas i etapp 1 innebär inte att tillgängligheten till betesmarkerna påverkas i någon större grad. Tillskapandet av kantremсор och säkerhetszoner kan bidra till att sikten förbättras och risken för viltolyckor minskas. Detta får positiva effekter för rennäringen då risken för påkörning av ren och vilt minskas. Breddning av väg 364 tar mark i permanent anspråk, men omfattningen av detta är liten, vilket gör att effekten för rennäringen med avseende på markanspråket bedöms som liten.

Tillkommande kumulativa konsekvenser av ombyggnad av väg 364 medför ytterligare ett intrång för rennäringen. Omfattningen av de kumulativa konsekvenserna kan variera alltifrån viss påverkan till omfattande påverkan genom exempelvis permanent bortfall av betesmark eller störningar på rennäringen under byggtid när renarna betar i området.

Samebyn påverkas av ett flertal verksamheter som inverkar på samebyns möjlighet att bedriva rennäring. Markanvändningen förändras över tid och påverkar på olika sätt. Då samebyn verkar över ett stort geografiskt område och många faktorer, såväl enskilt som sammantaget påverkar renskötselns förutsättningar, är helheten av projekt den grund som samebyn måste ta ställning till.

Markföroreningar

I samband med schaktarbeten i vägdikeyn kan risk finnas för att schaktmassor med förhöjda halter av PAH:er (polycykliska aromatiska kolväten), alifater och bly påträffas.

Störningar under byggtiden

Under byggtiden kommer mark utöver det framtida vägområdet att behöva nyttjas tillfälligt. Även framkomligheten längs vägen kan påverkas negativt. Störningar som buller, intrång, luftföroreningar, vibrationer och damning kan uppstå under anläggningstiden. Detta kan drabba de boende i området, trafikanter och friluftslivet. Det är dock under en begränsad tidsperiod och det bedöms inte medföra bestående konsekvenser för miljön.

5.3 Miljökvalitetsnormer

Miljökvalitetsnormer regleras i miljöbalkens femte kapitel. Avsikten med miljökvalitetsnormerna är att fastlägga en högsta tillåtna förorenings- eller störningsnivå som människor eller miljön kan belastas med. Miljökvalitetsnormer finns för närvarande för föroreningar i utomhusluft (SFS 2010:477), för vattenkvalitet i fisk- och musselvatten (SFS 2001:554), för omgivningsbuller (SFS 2004:675) samt för olika parametrar i vattenförekomster (SFS 2001:660). Miljökvalitetsnormer för buller gäller för större vägar med större trafikmängd och kommuner med fler än 100 000 invånare. Normerna för utomhusluft bedöms inte överskridas på denna vägsträcka p.g.a. låg trafikmängd.

Inga vattendrag som omfattas av miljökvalitetsnormerna för fisk- eller musselvatten finns i anslutning till väg 364. Denna vägplan bedöms inte medföra att några gällande miljökvalitetsnormer åsidosätts.

Skravelbäcken (Noret SE18235-174639) är en vattenförekomst med miljökvalitetsnormer som kan komma att beröras. Miljökvalitetsnormen för Skravelbäcken är god ekologisk status 2027 och god kemisk ytvattenstatus.

Skravelbäcken har måttlig ekologisk status 2017. Den kemiska uppnår ej god status. I senaste statusklassningen ingår kvicksilver där gränsvärdet överskrids i alla ytvattenförekomster i Sverige. De nuvarande halterna av kvicksilver (december 2015) får dock inte öka.

5.4 Allmänna hänsynsregler

Projektet kommer att bedrivas så att miljöbalkens allmänna hänsynsregler uppfylls.

Hänsynsreglerna i miljöbalkens andra kapitel bedöms uppfyllas genom att en vägplan inklusive miljöbeskrivning/miljökonsekvensbeskrivning upprättas. Projekteringen och miljöarbetet görs av erfarna projektörer och handläggare och följer gällande normer och krav. Val av

alternativa lösningar och lokaliseringar utreds under planeringsprocessens gång. Trafikverket ställer omfattande miljökrav på sina entreprenörer för byggtiden, bland annat vid hantering av miljöfarliga ämnen. Försiktighet iakttas vid hantering av drivmedel och kemikalier. I första hand ska miljövänliga produkter och arbetsmetoder nyttjas. God masshantering eftersträvas, där delar av schaktade massor om möjligt planeras att användas i projektet.

Åtgärder kommer att föreslås för att minimera 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 skäligt för att minska projektets miljökonsekvenser. Skadeansvaret innebär att det är den som orsakat en skada eller olägenhet för människors hälsa som är ansvarig för att skadan blir avhjälpd. Detta kommer att beaktats vid kommande upphandling och arbeten.

6. Åtgärder

Hänsyn till naturvärdesobjekt kommer tas i möjligaste mån i utredningsarbetet för val av sida om vägen för vägbreddning.

Fältinventering med avseende på kulturmiljö kommer att genomföras i samband med kommande samrådshandlingsskede. Efter fältinventeringen kan en arkeologisk undersökning komma att behöva utföras för att kartlägga eventuella lämningar som kan komma att påverkas av projektet.

Anmälan om vattenverksamhet vid Skravelbäcken kommer att upprättas, inklusive skyddsåtgärder för vattenförekomsten Noret där Skravelbäcken ingår.

Breddning av väg över Skravelbäcken ska genomföras så att vandringshinder i bäcken inte skapas.

Kommande bullerutredning kommer påvisa berörda fastigheter enligt Trafikverkets riktlinjer, samt utreda behov av bullerskyddsåtgärder.

Provtagning av vägdiken kommer att utföras så att det säkerställs att uppschaktade massor hanteras utan risk för påverkan av omgivningen.

Förekommande enskilda brunnar kommer att inventeras och provtas innan arbete påbörjas.

Samråd planeras med berörda ledningsägare då åtgärder för ombyggnation av väg 364 är fastställda. Åtgärder för att flytta eller anpassa berörda ledningar planeras för att dess funktion ska kunna behållas.

7. Bedömning av åtgärdens miljöpåverkan

Trafikverket gör bedömningen att projektet ej kan antas medföra en betydande miljöpåverkan, eftersom åtgärdens utmärkande egenskaper så som omfattning är förhållandevis liten, åtgärdens användning av mark och andra naturtillgångar är liten, samt att föroreningar och störningar från verksamheten bedöms som små. Vidare är åtgärdens lokalisering placerad i redan påverkat område av befintlig väg med avsaknad av nationalparker, sumpskogar, nyckelbiotoper, biotopskydd o.s.v., samt att naturresursernas, naturmiljöns och kulturmiljöns tålighet är god i det område som kan antas bli påverkat.

Miljöeffekternas typ och utmärkande egenskaper ska också utvärderas vid bedömning av åtgärdens grad av miljöpåverkan. Hänsyn ska tas till miljöeffekternas storlek, utbredning, varaktighet m.m., utöver effekternas kumulativa verkan tillsammans med effekterna av andra verksamheter i området. De möjliga miljöeffekternas typ och utmärkande egenskaper finns beskrivna under kapitel 5.3 och bedöms vara av den storlek och utbredning att planerade åtgärder ej bedöms ha betydande miljöpåverkan.

8. Fortsatt arbete

8.1 Planläggning

Detta samrådsunderlag kommer tillsammans med den samrådsredogörelse som tas fram efter samråd, att utgöra grund för länsstyrelsens beslut om åtgärden kan antas medföra en betydande miljöpåverkan. Beslutet ger förutsättningarna för hur den fortsatta planeringen av projektet kommer drivas vidare av Trafikverket. Efter beslutet drivs arbetet med vägplanen vidare genom fortsatt utredning/projektering.

För åtgärder som kan antas medföra en betydande miljöpåverkan ska projektet upprätta en miljökonsekvensbeskrivning som sedan ska godkännas av länsstyrelsen. Dessutom ska Trafikverket samråda med en utökad samrådsrets i den efterföljande planeringen. Den utökade kretsen ska bestå av övriga statliga myndigheter samt den allmänhet och de organisationer som kan antas bli berörda. Om det inte finns någon betydande miljöpåverkan tas en miljöbeskrivning fram.

Samråd som genomförts i samband med detta underlags upprättande kommer att finnas beskrivna i projektets samrådsredogörelse. Samrådsunderlaget ligger till grund inför dessa samråd. Synpunkter från samråd ska tas tillvara kontinuerligt under planeringsprocessen. Samråd planeras med berörda fastighetsägare på orten under sommaren 2018.

När samrådshandlingen är klar övergår den till skedet granskningshandling. Granskningshandlingen kungörs och hålls tillgänglig för granskning innan den fastställs av Trafikverket.

När vägplanen har fastställts och vunnit laga kraft upprättas en bygghandling som utgör grunden för upphandling och genomförande av byggnationen.

8.2 Viktiga frågeställningar

Arbeten i närheten av boendemiljöer bör anpassas så att inte störningar sker vid olämpliga tider. De riktvärden för ljudnivåer från byggarbetsplatser som föreslås av Naturvårdsverket och Socialstyrelsen får inte överskridas annat än undantagsvis.

Vägåtgärderna görs i nära anslutning till befintlig väg så att markintrång minimeras.

Belysning

Befintlig belysning kan komma att utgå på berörda sträckor om inte Skellefteå kommun i överenskommelse med belysningsföreningar väljer att bygga nytt.

Buller

Bullerutredning kommer att göras i det fortsatta arbetet med vägplanen. Det första steget i bullerutredningen av etapp 1 är att beräkna vilka närliggande fastigheter som räknas som bullerberörda. Avgränsningen av bullerberörda görs enligt Trafikverkets riktlinjer. De bullerberörda fastigheterna kommer att ingå i den efterföljande bullerutredningen. Ljudnivå beräknas för nuläget samt för nollalternativ och planförslag vid ett givet prognosår. En utvändigt inventering av fasad och uteplats genomförs för alla berörda fastigheter. Informationen som framkommer vid inventeringen utgör underlag till beräkningar av ljudnivå inomhus och vid uteplats. Vid de fastigheter där ljudnivån i planförslaget beräknas överskrida riktvärdet kommer möjliga bullerskyddsåtgärder att utredas vidare. En rimlighetsbedömning avgör vilka bullerskyddsåtgärder som går att motivera ur ett samhällsekonomiskt perspektiv. Bullerutredningen kommer att presenteras

som ett PM med bullerkartor och tabeller som redovisar bullersituationen och föreslagna bullerskyddsåtgärder.

Vattenmiljö

Projektet bedömer att en anmälan för vattenverksamhet behöver upprättas för åtgärder på trummor i Skravelbäcken.

Avvattning

En konsekvensbedömning av extrema regn och vädersituationer för framtida klimat, ska göras vid dimensioneringsberäkningar av nya trummor.

9. Källor

9.1 Tryckta referenser

Arell, Nils (1981). Skogsrenskötsel. Geografiska institutionen, Umeå universitet, Ds U 1981:10.

Baudou, Evert (1992). Norrlands forntid - ett historiskt perspektiv. Förlags AB Wiken.

Lantmäteriet (1906). Rikets allmänna kartverk. Akt: J242-51-1 Skellefteå. Generalstabskartan 1906.

Länsstyrelsen Västerbottens län (2015). Sammanställning över vägar i Västerbottens län. 24FS 2015:2

Nordiska ministerrådet (1984). Naturgeografisk regionindelning av Norden, Nordiska ministerrådet, Stockholm.

Riksantikvarieämbetet (1997). Fornminnesinventeringen – nuläge och kompletteringsbehov. En riksöversikt. Stockholm.

Sametinget. Beskrivning av områden av riksintresse för rennäring.

Skellefteå kommun (1991). Översiktsplan för Skellefteå kommun, Västerbottens län. Vunnit laga kraft 1991-11-21.

Trafikverket (2015). Vägars och gators utformning. Publikation 2015:086.

Trafikverket (2013). Vägklasser och restriktioner för APV 2013, Västerbotten. Bilaga till beslut TRV 2013/4632.

Trafikverket (2016). Åtgärdsvalsstudie. Funktionsbrister väg 364 Ljusrotet-Långviken.

9.2 Elektroniska referenser

Bebyggelseregistret, Riksantikvarieämbetet. <http://www.bebyggelseregistret.raa.se>

FMIS. Fornminnesinformationssystem, Riksantikvarieämbetet. <http://www.raa.se/hitta-information/fornsok-fmis/>

Google maps. <https://www.google.se/maps>. Uttag 2018-02-20.

Länsstyrelsen, Karttjänster (webbGIS). <http://ext-webbgis.lansstyrelsen.se/Ostragotaland/Ostgotakartan/>

Länsstyrelsen. Karttjänster (webbGIS). <http://ext-webbgis.lansstyrelsen.se/Vasterbotten/Planeringsunderlag/>. Uttag 2018-03-14.

Nationella viltolycksrådet. <https://www.viltolycka.se/statistik/har-hander-viltolyckorna/>. Uttag 2018-03-07.

Sametingets hemsida. <https://www.sametinget.se/8382>.

SCB. <http://www.scb.se/>. Uttag 2018-03-06.

SGU. Sveriges geologiska undersökning, Kartgeneratörn. http://apps.sgu.se/kartgenerator/maporder_sv.html

Skellefteå kommuns hemsida. <http://www.skelleftea.se/>. Uttag 2018-03-06.

Skellefteå kommun. Kartportalen. <http://kartor.skelleftea.se/cbkort>

Skoterleder. <https://skoterleder.org/#!map/14/64.6382/20.9505>. Uttag 2018-03-07.

Trafikverkets hemsida. <https://www.trafikverket.se/>

Trafikverket. NVDB (nationella vägdatabas).
<https://nvdb2012.trafikverket.se/SeTransportnatverket>. Uttag 2018-02-20.

Trafikverket. Projektets hemsida. https://www.trafikverket.se/nara-dig/Vasterbotten/projekt-i-vasterbottens-lan/364_vag_774_ljusrotet/.
Uttag 2018-03-05.

Trafikverket. Vägtrafikflödeskartan. <http://vtf.trafikverket.se/SeTrafikinformation#>. Uttag 2018-01-19.

Transportstyrelsen. Strada. Uttag 2018-03-13.

VISS, Vatteninformationssystem Sverige.
<http://www.viss.lansstyrelsen.se>. Uttag 2018-03-16

9.3 Muntliga referenser

Skellefteå kommun, Avdelningen Samhällsbyggnad, Miljö och hälsa. E-post angående ev. markföroreningar, 22 februari 2018 samt 27 februari 2018.



Postadress: Trafikverket, Box 809, 971 25 Luleå. Besöksadress: Trafikverket, Sundsbacken 2-4, 972 42 Luleå.
Telefon : 0771-921 921, Texttelefon: 0243-795 90

www.trafikverket.se