

SAMRÅDSUNDERLAG

Vägplan väg 364, Etapp 2, Långviken-Hjoggbölefors

Skellefteå kommun, Västerbottens län

Objekt: 157411, TRV 2017/1490

Datum 2018-06-12



Trafikverket

Postadress: Box 809, 971 25 Luleå

E-post: trafikverket@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921

Dokumenttitel: Samrådsunderlag. Vägplan väg 364, Etapp 2, Långviken-Hjoggbölefors

Författare: Viweca Berguv, Sweco

Dokumentdatum: 2018-06-12

Projektnummer: 157411

Ärendenummer: TRV 2017/1490

Utgivare: Trafikverket

Kontaktperson: Eleonora Knekta, 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.....	11
4.6 Kulturmiljö	13
4.7 Vattenmiljö	16
4.8 Naturresurser.....	16
4.9 Rennäring.....	16
4.10 Markföroreningar	17
4.11 Byggnadstekniska förutsättningar.....	18
5. Projektets lokalisering, utformning, omfattning och utmärkande egenskaper	19
5.1 Vägförslaget	19
5.2 De möjliga miljöeffekternas typ och utmärkande egenskaper	20
5.3 Miljökvalitetsnormer	21
5.4 Allmänna hänsynsregler	22
6. Åtgärder.....	22
7. Bedömning av åtgärdens miljöpåverkan.....	23
8. Fortsatt arbete	23
8.1 Planläggning	23
8.2 Viktiga frågeställningar	24
9. Källor	24
9.1 Tryckta referenser	24
9.2 Elektroniska referenser	24
9.3 Muntliga referenser	25

1. Sammanfattning

Denna handling utgör samrådsunderlag för vägplan väg 364 mellan korsningen till väg 836 i Långviken och strax norr om korsningen till väg 821 i Hjoggbölefors, i Skellefteå kommun, Västerbottens län. Detta underlag är en del av planläggningsprocessen, som slutligen leder till en vägplan. Länsstyrelsen beslutar om projektet kan anta medföra betydande miljöpåverkan eller inte.

Väg 364 sträcker sig från Umeå till området Tjärn i Skellefteå via Botsmark och Burträsk. Vägen ansluter till E4 i Skellefteå samt till E12 och väg 503 i Umeå. Den totala sträckan av väg 364 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. Säkerhetszonerna är smala, 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 2 är cirka 5,6 kilometer lång. Vägförslagets syfte är att i enlighet med tidigare framtagen åtgärdsvalsstudie (ÅVS) höja trafiksäkerheten utmed aktuell sträcka. Framtagandet av vägplanen innebär att ett antal 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. För etappen har Trafikverket beslutat att nuvarande plan- och profilgeometri ska behållas med sin

nuvarande standard. Røjning av sidoområdet planeras längs hela sträckan där vägen kantas av skogsmark. Ingen breddning av vägen är aktuell för denna delsträcka.

Åtgärderna kommer inte påverka landskapet i någon större omfattning.

Vägplanen innebär att träd kommer att tas bort på båda sidor vägen, med följderna att den totala arealen skogsmiljö kommer att minska något inom utredningsområdet. Även arealen bäckmiljö med vissa naturvärden som ligger i anslutning till Sökmyrbäcken kommer att minska.

I det omgivande landskapet kan det antas att det finns relativt många områden med vissa naturvärden som motsvarar de värden som kommer att gå förlorade, varvid miljöeffekten med avseende på naturmiljö av vägplanen bedöms som liten.

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

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

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.

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. Vägplanen bedöms ej påverka näringslivet, boende i området, trafikanter eller friluftslivet i någon större utsträckning mer än under byggtiden då störningar som exempelvis buller från arbetsmaskiner kan uppstå. Vägplanen kan innebära begränsad framkomlighet under tiden för arbetets genomförande. Störningen är under en begränsad tidsperiod och det kommer inte medföra bestående påverkan på miljön.

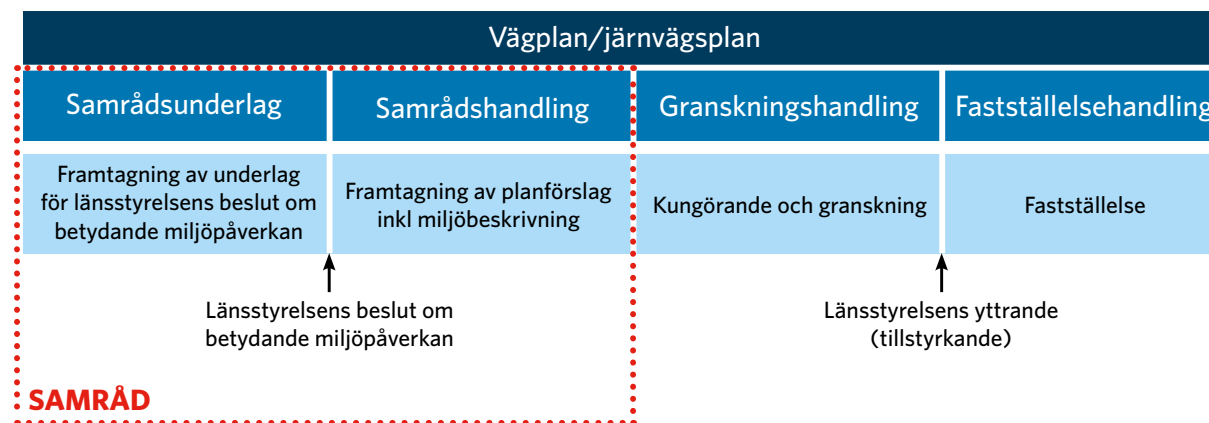
2. Inledning

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*. Dessa synpunkter ligger också 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.

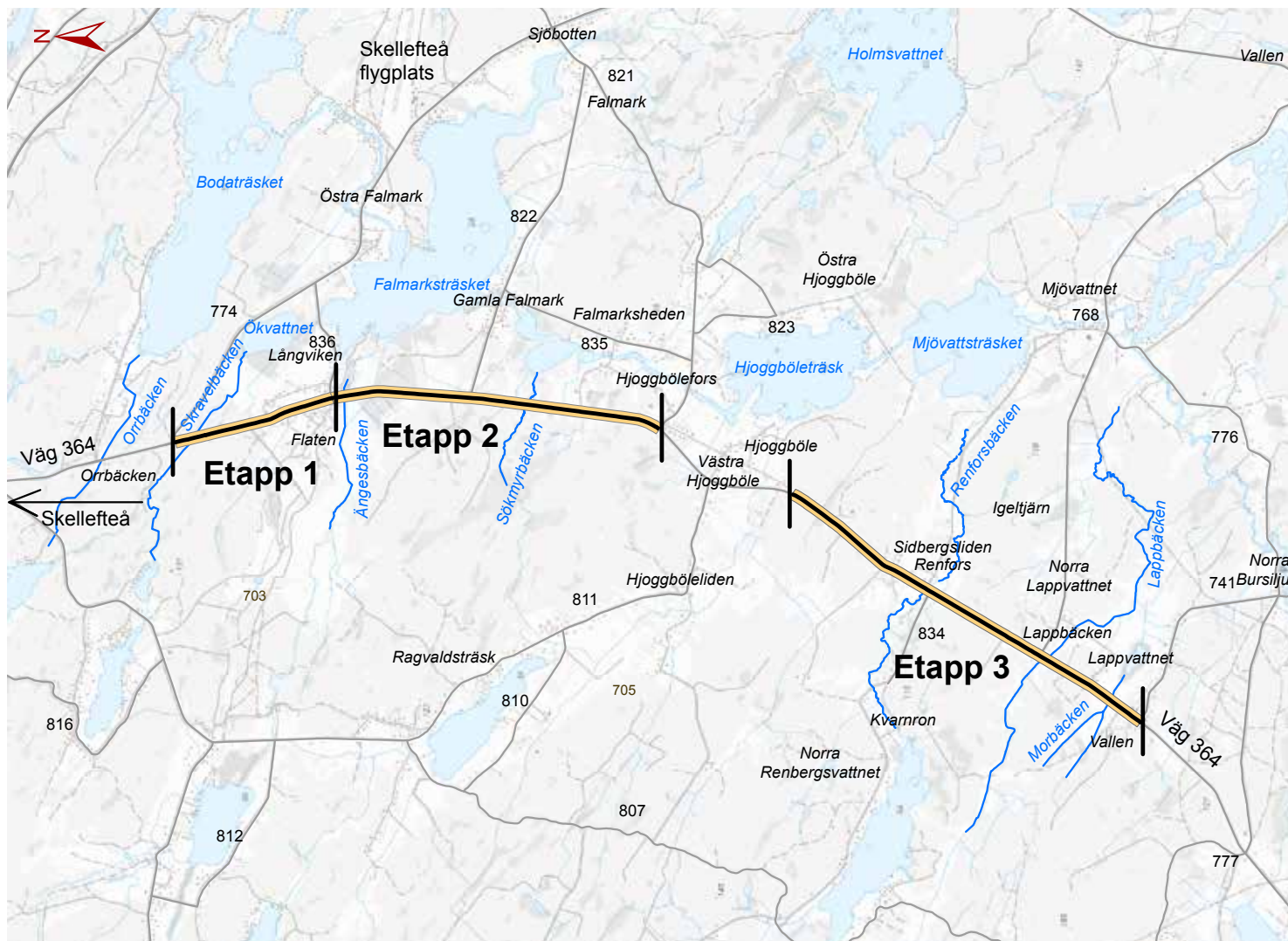
2.2 Bakgrund

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
 0 0.8 1.6 2.4 3.2 4 km
 © Lantmäteriet, Geodatasamverkan

Teckenförklaring

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

Figur 2.2-1 Översiktskarta för vägplan väg 364, Ettapp 1-3 mellan väg 774 och Lappvattnet.



Denna handling utgör samrådsunderlag för vägplan väg 364, etapp 2, mellan väg 836 i Långviken och strax norr om anslutande väg 821 i Hjoggbölefors, se figur 2.2-1 samt 2.2-2.

2.3 Tidigare utredningar

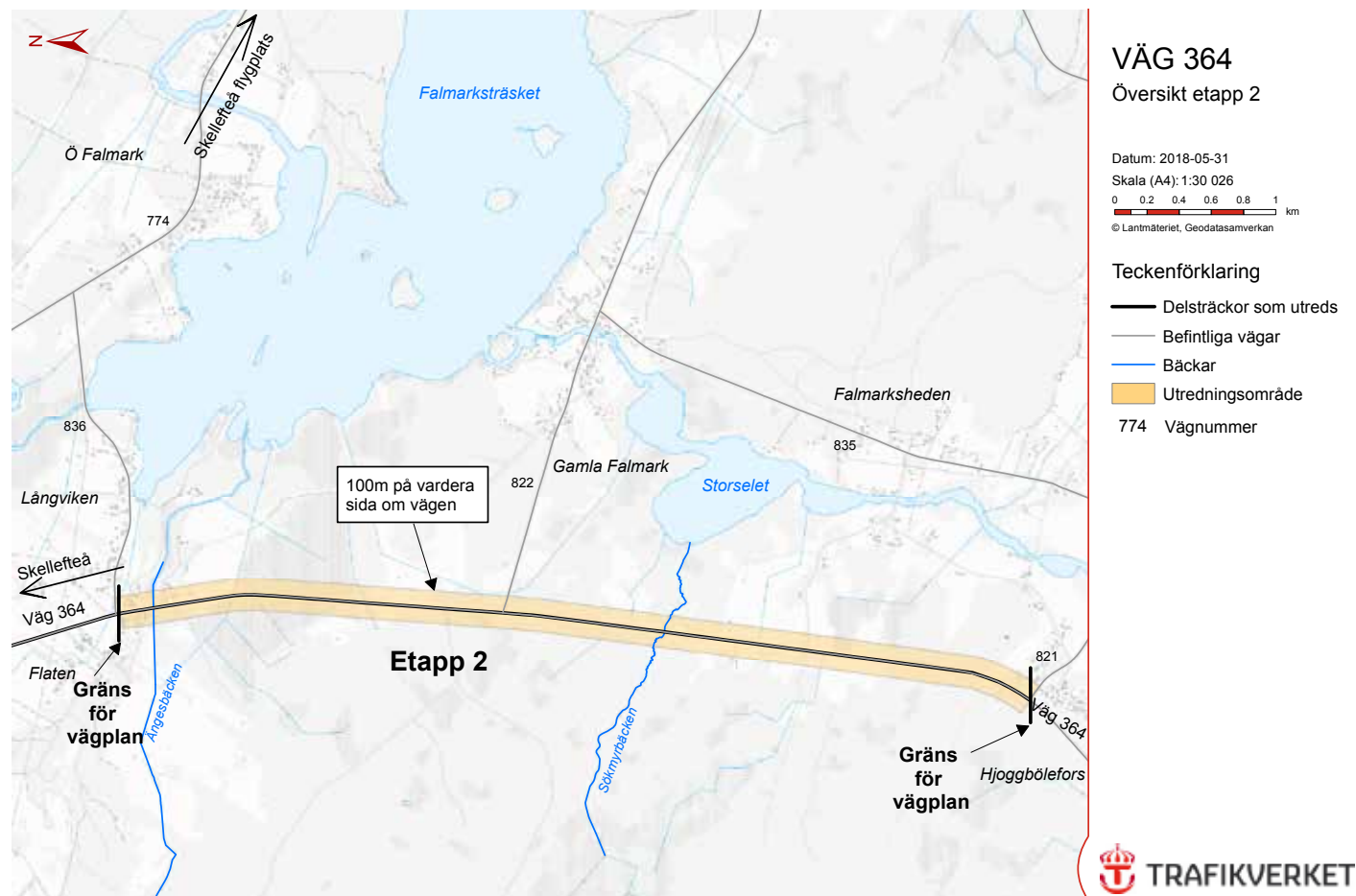
Förstudie

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).



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 från 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, nummer 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 till E4 i Skellefteå samt till E12 och väg 503 i Umeå. Den totala sträckan av väg 364 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 2 är cirka 5,6 kilometer lång. Väg 364 är i etapp 2 en cirka 6,5 meter bred tvåfältsväg. Den högsta tillåtna hastigheten längs vägsträckan är 90 km/h förutom 50 km/h genom Långviken. Genom Hjoggböle är hastigheten 70 km/h. Vägen är belagd och har bärighetsklass BK1.

Länstrafiken i Västerbotten är ansvarig för kollektivtrafiken längs väg 364. På aktuell sträcka finns inga busshållplatser. Närliggande hållplatser finns i Hjoggbölefors, nära anslutande väg 821 samt vid Långviken. På båda sidorna av väg 364 är dessa hållplatser utrustade med fickor.

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

2.6 Planerade åtgärder

För etapp 2 planeras ianspråktagande av kantremsa upp till två meter för vägens framtida drift och underhåll, säkerhetszon samt åtgärder för att förbättra sikten utmed vissa korsningar.

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 omgivning. 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.

De miljöaspekter som behandlas i samrådsunderlaget har avgränsats med hänsyn till effekter på naturmiljö, kulturmiljö, vattenmiljö, naturresurser, rennäring 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 över-
siktsplan från 1991 som riksintresse.

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

Längs väg 364 finns flertal anslutande länsvägar. För denna etapp ansluter väg 836, 822 samt 821.

Väg 836, går mellan Långviken och Östra Falmark. BK2-klass råder för hela sträckan.

Väg 822, går mellan Gamla Falmark och Sjöbotten.

Väg 821, går mellan Västra Hjoggböle och Bureå, via Östra Hjoggböle och Sjöbotten.

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.

Under åren 2010-2018 har cirka 17 viltolyckor rapporterats till nationella viltolycksrådet längs eller nära väg 364 på den aktuella sträckan. En viltolycka har rapporterats in i Hjoggbölefors, resterande viltolyckor har ägt rum i nära anslutning till korsningen väg 364/väg 836 i Långviken. De flesta olyckorna uppstod med ren eller klövvilt. Ytterligare 19 olyckor har ägt rum i närheten av etapp 2 samt på anslutande vägar till etappen.

Till olycksdatabasen Strada (Swedish Traffic Accident Data Acquisition) har 17 trafikolyckor rapporterats under åren 2001-2017 enligt:

- 8 singelolyckor
- 1 avsvängande olycka
- 2 mötandeolyckor
- 6 olyckor med älg

En av olyckorna var måttlig, resterande olyckor var lindriga. Två av trafikolyckorna var utan personskador.

4.3 Bebyggelse och markanvändning

Skellefteå kommun ligger i Västerbottens län och är till ytan Sveriges största kustkommun med en befolkningsmängd 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, Hjoggbölefors och Långviken, se figur 2.2-1.

Längs etapp 2 ligger Långviken. Långviken är en småort i Skellefteå kommun med en folkmängd på 89 personer per 2015-12-31. Nordöst om Långviken ligger sjön Ökvattnet.

Hjoggbölefors är en småort i Bureå distrikt i Skellefteå kommun med en folkmängd på 78 personer per 2015-12-31.

Strax öster om väg 364, längs med anslutande väg 822, ligger småorten Gamla Falmark med en folkmängd på 144 personer per 2015-12-31. Gamla Falmark tillhör Bureå distrikt.

Falmarksheden är en by nordöst om Hjoggböle där 28 personer är folkbokförda. Byn ligger längs väg 835, cirka en kilometer öster om väg 364. Nordväst om Falmarksheden ligger sjön Storselet.

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 gruvsdrift, 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.

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.

Skellefteå kommun äger belysning genom byn Långviken, vid korsningen i Hjoggbölefors samt längs anslutande väg 836.

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.

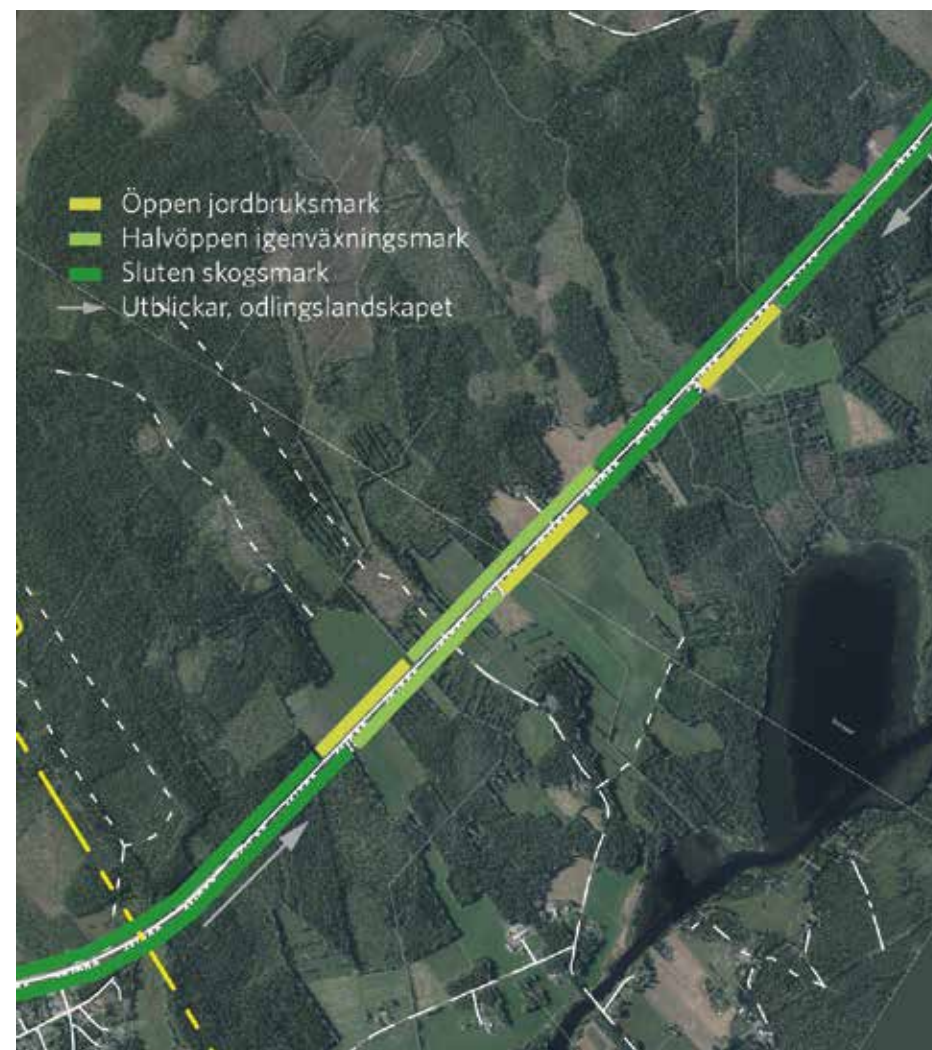
Landskapskaraktärer

Sträckan ligger i ett varierat landskap med öppna och slutna landskapsrum, se figur 4.4-1 och 4.4-2. 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.



Figur 4.4-1 Landskapsanalys av etapp 2. Kartan visar jordbruks- och skogsmark samt utblickar. Etapp 2 börjar i Långviken, som ligger i den övre delen av kartan (orange ring).



Figur 4.4-2 Landskapsanalys av etapp 2. Kartan visar jordbruks- och skogsmark samt utblickar. Etapp 2 slutar vid Hjoggbölefors, som ligger i det nedre vänstra hörnet av kartan.

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.

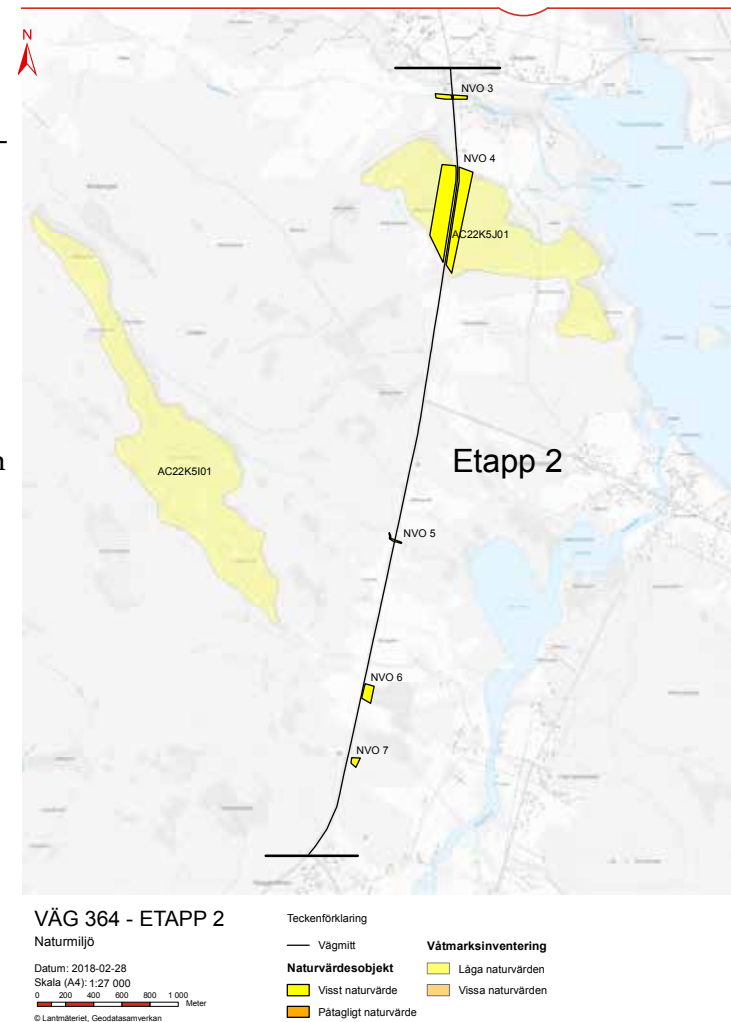
4.5 Naturmiljö

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 jordtäckt men kalt berg förekommer emellertid förhållandevis rikligt i mellersta Västerbottens kustland. I några områden förekommer moränformationer som exempelvis drumliner 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.

Naturmiljön som omger utredningsområdet utgörs till stor del av jordbruksmark. Sex mindre vattendrag avvattnar området, de flesta är dock mycket kraftigt påverkade av dikning av såväl skogs- som jordbruksmark. Ängsbäcken och Sökmyrbäcken har dock kvar något av sin naturliga karaktär. Samtliga vattendrag 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 sju kilometer nordost om utredningsområdets nordligaste del. Cirka en kilometer söder om samhället Långviken finns en våtmark (AC22K5J01) som i den landsomfattande våtmarksinventeringen bedömts hålla låga naturvärden (klass 4), se figur 4.5-1.



Figur 4.5-1 Naturvärdesobjekt identifierade i och med naturvärdesinventering samt våtmarker identifierade i och med länsstyrelsernas våtmarksinventering.

Naturvärdesinventering

Inom utredningsområdet har en naturvärdesinventering utförts där fem naturvärdesobjekt (NVO) som bedömts hålla visst naturvärde (klass 4) har identifierats och avgränsats, se tabell 4.5-1 samt figur 4.5-1. Värdena är knutna till de två vattendragen Ängsbäcken och Sökmyrbäcken inklusive bäckarnas omedelbara omgivningar samt två skogliga miljöer och en våtmark.

Identifierade naturvärdesobjekt	
NVO 3	Objektet utgörs av ett rätat vattendrag med lugnt flöde.
NVO 4	Objektet utgörs av en trädklädd fattigmyr med glesa förekomster av cirka 50-100-åriga tallar, se figur 4.5-2.
NVO 5	Objektet utgörs av en mindre bäck med uträtat lopp och dess omedelbara omgivningar.
NVO 6	Objektet utgörs av ett tallbestånd med tämligen allmänna förekomster av grövre björk.
NVO 7	Objektet utgörs av ett barrblandsbestånd på frisk mark.

Tabell 4.5-1 Lista över identifierade naturvärdesobjekt som påträffats i samband med utförd naturvärdesinventering för etapp 2.



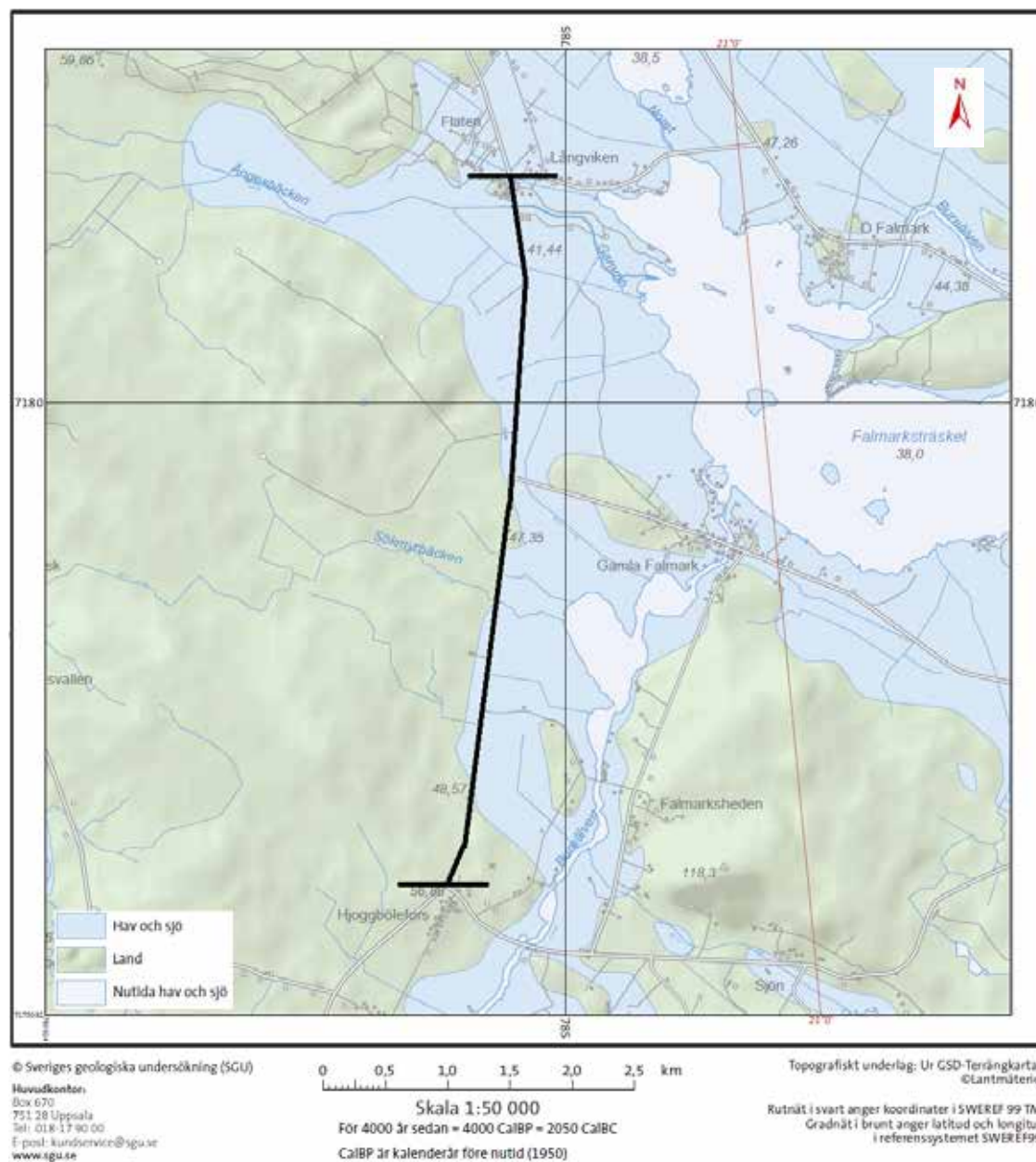
Figur 4.5-2 Bild tagen på NVO 4 längs etapp 2 på väg 364. Objektet utgörs av en trädklädd fattigmyr med glesa förekomster av cirka 50-100-åriga tallar. Myrens hydrologi är starkt påverkad av dikning.

4.6 Kulturmiljö

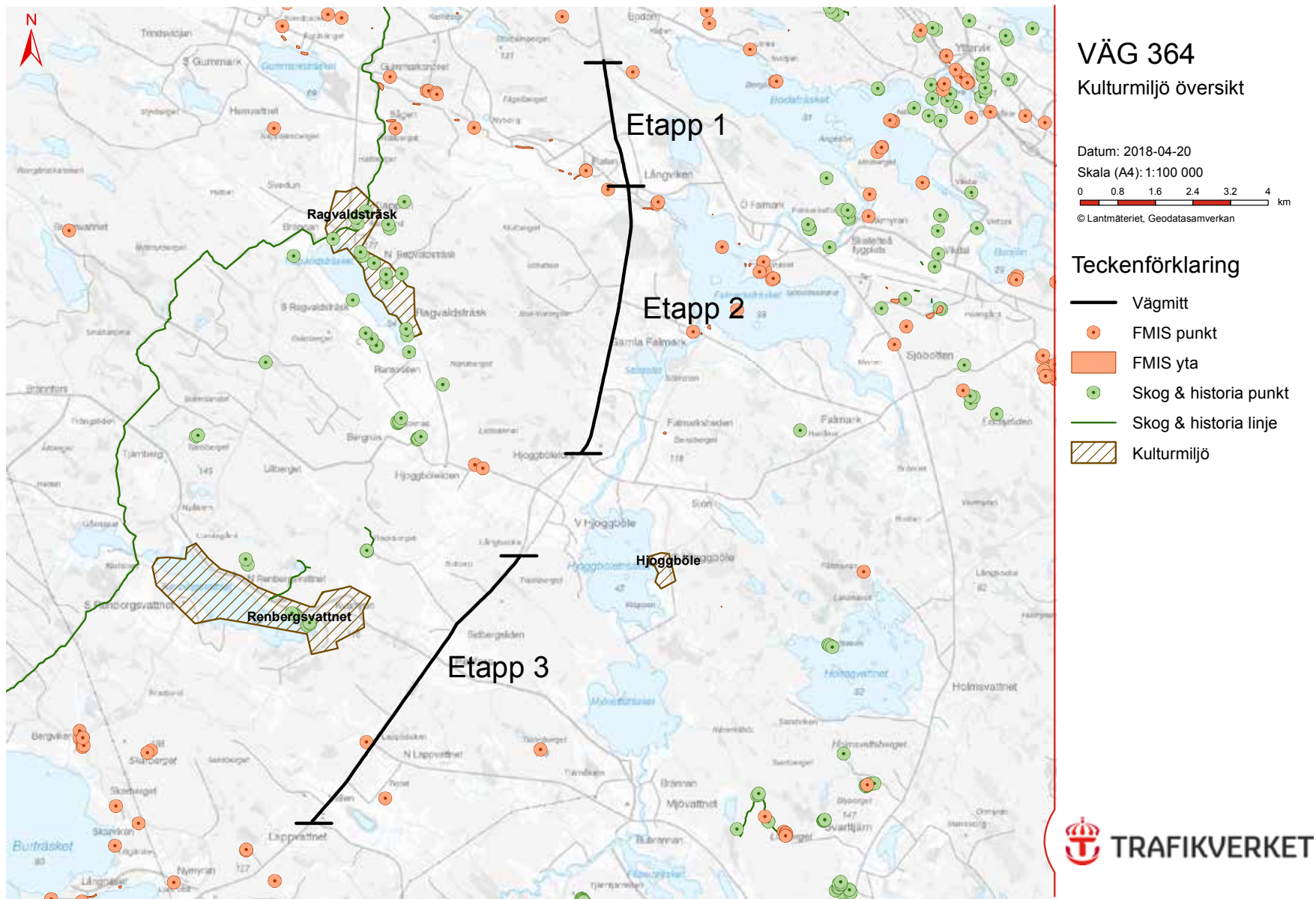
Väg 364 är kantad av ett landskap som domine-
ras av åkermark med inslag av större skogspar-
tier. Området präglas av närheten till flertalet
sjöar med tillrinnande åar och bäckar. För
trakten typiska fornlämningar är gravar i form
av rösen och stensättningar men också boplat-
ser, då dessa områden varit 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 2 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 2
visas i svart.



Figur 4.6-2 Karta över sträckningarna för etapp 1, 2 och 3, inklusive kända kulturvärden.

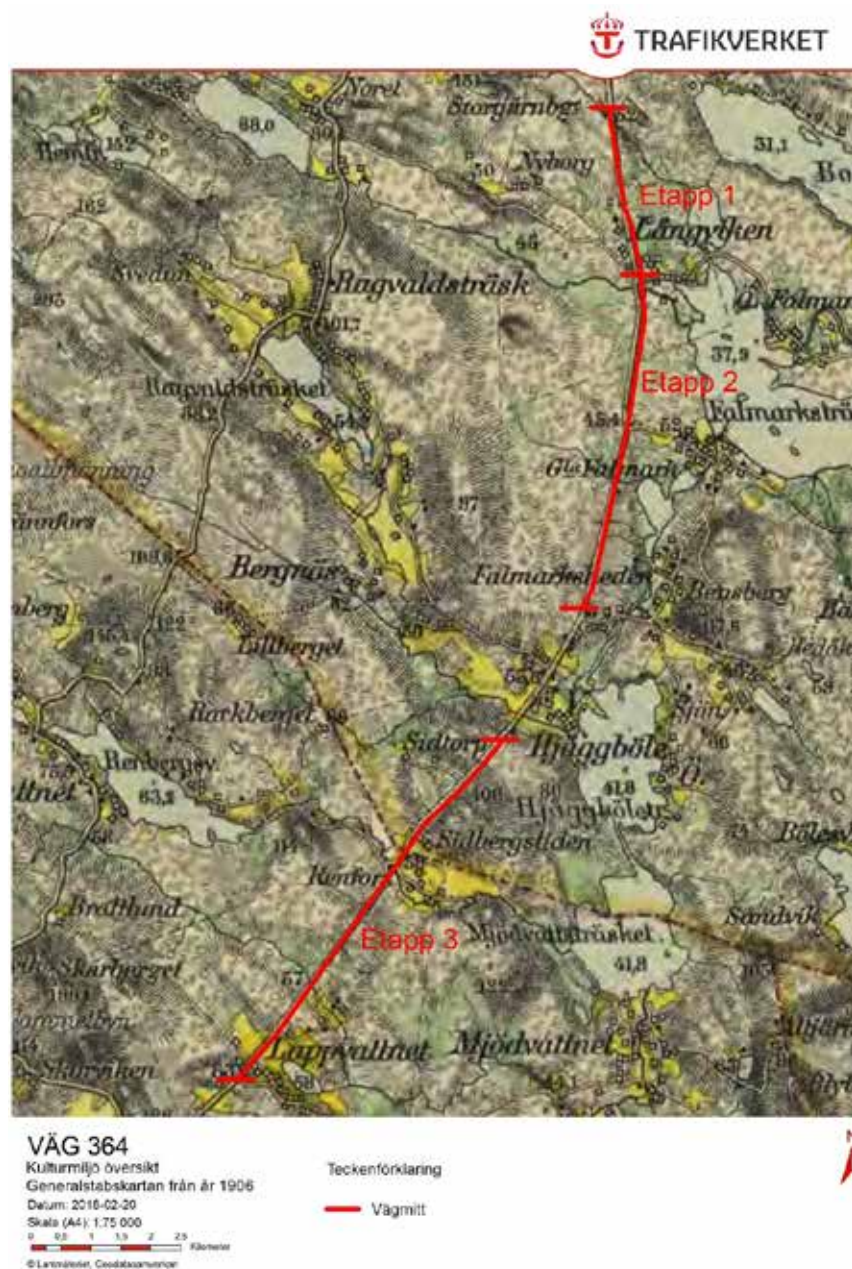
form av boplatser kan vara belägna under mark. Flera redan kända lämningar i närheten av väg 364 tyder också på detta, se figur 4.6-2. Nedan redovisas två exempel:

- 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.

Ett regionalt intresse för kulturmiljö finns i närhet till väg 364, etapp 2, se figur 4.6-2. Detta i form av de skyddsvärda bebyggelsemiljöerna som beskrivs nedan. Även om denna bevarandevärda kulturmiljö inte direkt påverkas av aktuellt projekt ger dess värden en inblick i det kringliggande kulturlandskapet.

- Ragvaldsträsk, bebyggelsemiljö och odlingslandskap – Beläget cirka 2 mil syd-sydväst om Skellefteå, väster om väg 364 vid sjön Ragvaldsträsk, se figur 4.6-2.

Byn och odlingslandskapet har troligen anor från medeltiden. En historisk källa i form av Gustav Vasas jordabok från år 1543 kan i alla fall påvisa att sex markägare be-



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

drivit jordbruk här under denna tidigmoderna tid. Byn växte och vid en geometrisk uppmätning år 1752 fanns här åtta verkande bönder vars gårdar låg norr om sjön Ragvaldsträsk. Detta var ett fördelaktigt boplatsläge med odlingsmark på sydslutningen mot sjön. Dagens odlingslandskap präglas av en småskalighet där markerna fortfarande betas och även ett par ängslador finns kvar tillsammans med en välbevarad gårdsbebyggelse i byns norra del.

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.

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 2 passerar väg 364 över Ängesbäcken inne i Långvikens samhälle, Sökmyrbäcken, samt mindre trummor för avvattning.

Ängesbäcken är en vattenförekomst men berörs ej av planerade åtgärder i vägplanen. Passagen för vattendraget är sedan tidigare förberedd för en framtida breddning av vägen till nio meter, vilket inte ingår i denna vägplan. Sökmyrbäcken är ett naturligt vattendrag med en uppskattad vattenhastighet på 0,2 m/s.

Avvattning

Avvattning längs väg 364 sker idag främst med gräsbeklädda vägdiken och trummor. Då endast skapande av kantremsa och säkerhetszoner planeras, berörs inte vattendrag och trummor för avvattning av vägplanen.

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.

Vattenresurser

Enskilda vatten- och avloppsanläggningar kan finnas längs sträckan. Då endast skapande av kantremsa och säkerhetszoner planeras, berörs inte några vattenresurser av vägplanen.

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.

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 bärlighet. 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

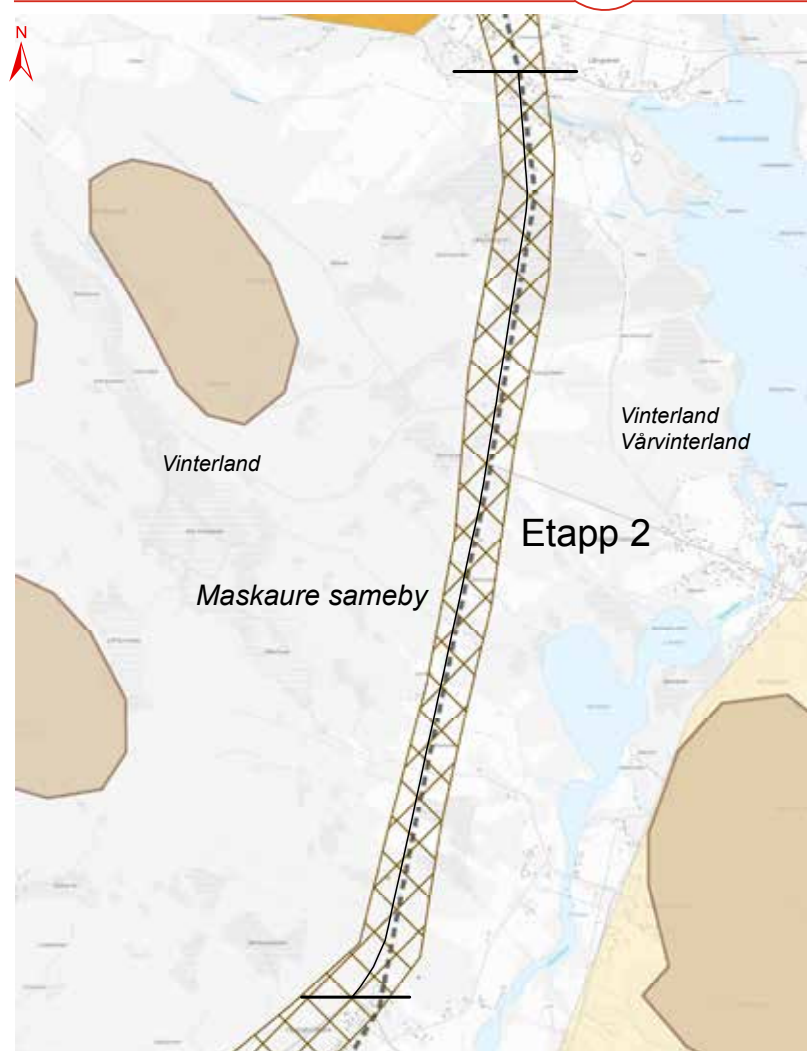
medföra att renar sprids i oönskade riktningar och till områden som renskötarna vill spara för kommande beten under säsongen.

Cirka en kilometer väster och öster om väg 364 ligger ett antal uppsamlingsområden dit renarna naturligt samlas, se figur 4.9-1.

Nordväst om etapp 2, vid Flaten och väster om väg 364, ligger ett större sammanhängande område av riksintresse för rennäring. Området är en viktig betes- och samlingsplats för renar, med goda vinterbetesmöjligheter, se figur 4.9-1.

4.10 Markföroreningar

På södra gränsen av etapp 2 finns fastigheten Hjoggböle 9:56 där det funnits en bensinstation och senare även en bilverkstad. Spimfab kontrollerade mark och grundvatten vid fastigheten år 2000 i samband med att två cisterner rengjordes och sandfylldes. Undersökningarna visade inga föroreningar i marken medan det var något förhöjda halter av petroleumprodukter i grundvattnet. Inga större olyckor finns inrapporterade för etapp 2 till miljökontoret. Eftersom endast skapande av kantremsa och säkerhetszoner planeras i vägplanen kommer ingen provtagning av vägdiken utföras.



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

VÄG 364 - ETAPP 2

Rennäring

Datum: 2018-02-15

Skala (A4): 1:27 000

0 200 400 600 800 1 000
Meter

© Lantmäteriet, Geodatasamverkan

Teckenförklaring

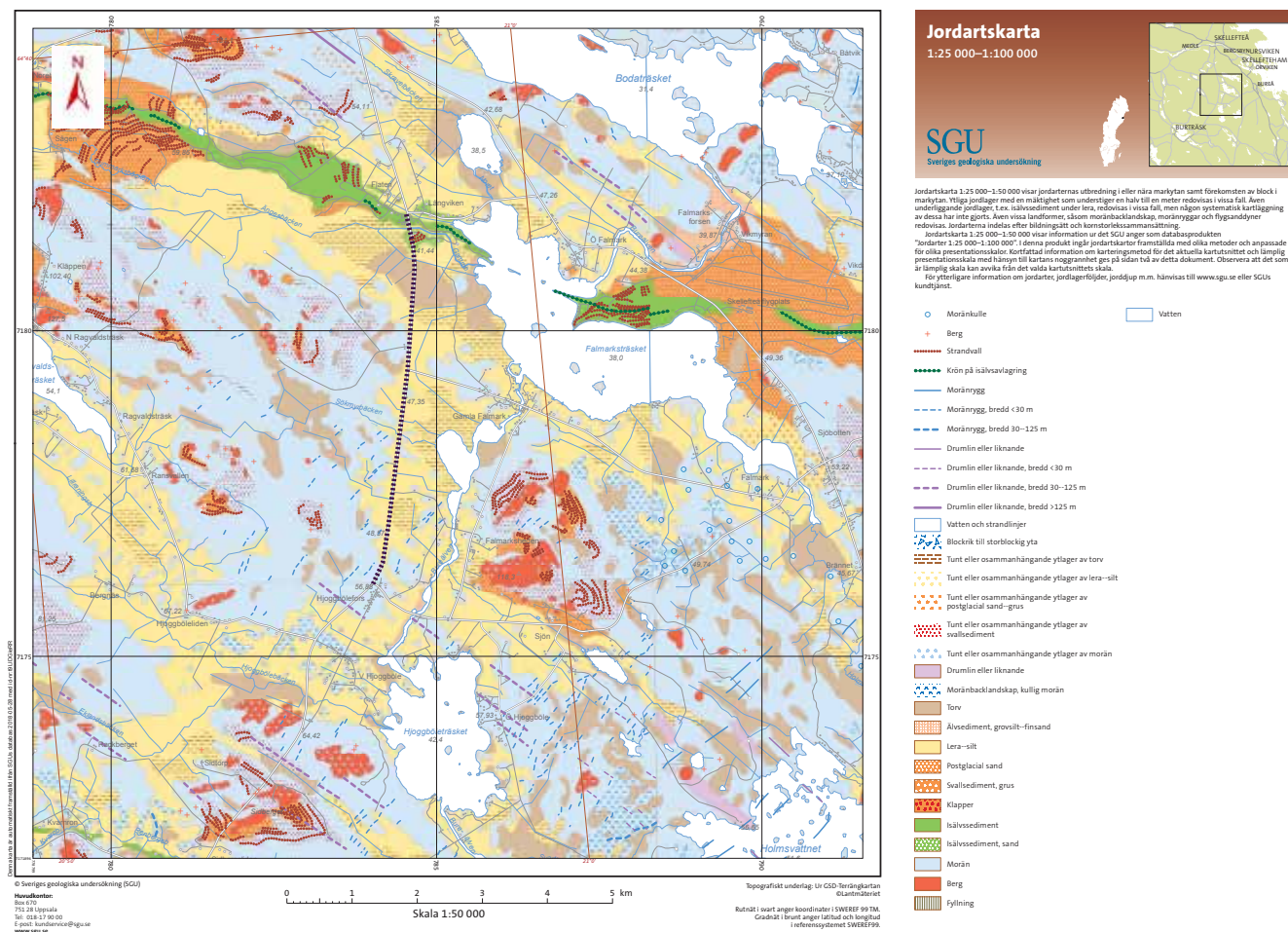
- Riksintresse rennäring
- Uppsamlingsområde
- Trivselland
- Svår passage
- Gräns årstidsland
- Vägmitt

4.11 Byggnadstekniska förutsättningar

Eftersom åtgärderna i vägplanen endast omfattar skapande av kantremsa och säkerhetszon har inga geotekniska undersökningar utförts. Figur 4.11-1 visar jordartskarta för etapp 2 som är hämtad från Sveriges geologiska undersökning (SGU).

Etapp 2 går till största delen över sedimentjordar och moränryggar. Den dominerande riktningen på de geologiska strukturerna är nordväst till sydost. Vägen går generellt i riktning syd - sydväst, vilket gör att den ofta passerar vinkelrätt mot landskapsformerna. Detta gör att vägens profil blir backig.

Höjdpunkterna utgörs i huvudsak av morän. 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. Även torvområden passerar. Eventuellt kan sulfidjord påträffas längs sträckan, trolig förekomst är i de gulmarkerade fälten bestående av lera och silt på jordartskartan.



Figur 4.11-1 Jordartskarta för etapp 2, hämtad från SGU (Sveriges geologiska undersökning). Den svart-streckade delen är etapp 2 längs väg 364. Sulfidjord kan eventuellt påträffas längs sträckan, trolig förekomst är då i de gulmarkerade fälten bestående av lera-silt.

5. Projektets lokalisering, utformning, omfattning och utmärkande egenskaper

5.1 Vägförslaget

Åtgärderna på sträckan för etapp 2 utförs mellan korsningen till väg 821 vid Hjoggbölefors och väg 836 vid Långviken. Den aktuella sträckan är cirka 5,6 kilometer lång, se figur 2.2-2.

Vägar med trafikmängder som överstiger 2 000 fordon/dygn (ÅDT) ska antingen vara mötesfria eller ha högsta tillåten hastighet 80 km/h. Alternativet att bygga en mötesfri väg är uteslutet eftersom det saknas finansiering till en sådan åtgärd. Därför utformas åtgärderna i denna vägplan för referenshastighet 80 km/h.

Ingen förändring av plan- eller profilgeometri på vägen längs etapp 2 kommer att göras. Röjning av sidoområden och nya kantrensor planeras längs hela sträckan där vägen kantas av skogsmark. Planerade åtgärder kan till stor del göras inom befintligt vägområde.

Åtgärder i etapp 2 kommer i huvudsak att vara röjning av träd, sly och buskar. Således kommer detta inte påverka befintlig belyningsanläggning eller ledningar i luft och mark.

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 på delsträckan från Hjoggbölefors till Långviken. Detta görs dels för att främja drift och underhåll av den allmänna vägen och dels för att höja trafiksäkerheten.

Mark för ianspråktagande av kantrensor upp till två meter kommer att ingå i förslaget och motiveras särskilt i den vidare planläggningen. Kantremsan behövs för att underlätta framtida drift- och underhållsåtgärder längs vägen. Den ger utrymme för bortplogad snö och minskar risken att trädrötter växer in i väggroppen och skadar den. Inom vissa områden bidrar kantremsan till att skydda anläggningen och dess slänter från att förstöras av tunga maskiner från skogs- och jordbruk.

De ytor som tas i anspråk för kantrensor 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 stödremsan, 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 kantrensorna, 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. På denna delsträcka görs inga bärighetshöjande åtgärder.

Gestaltungsavsikter

Gestaltungsavsikten med projektet är att berörda områden i projektet ska harmoniera med omgivande landskap. Gestaltningen ska sträva efter att mildra vägens avtryck i landskapet.

Där bebyggelse ligger nära vägen bör hänsyn tas till de boende och sidoområdena anpassas efter den närliggande bebyggelsen.

5.2 De möjliga miljöeffekternas typ och utmärkande egenskaper

Näringsliv

Vägplanen bedöms ej påverka näringslivet mer än under byggtiden då störningar som buller samt begränsad framkomlighet ukan uppstå. På sikt gynnar vägplanen näringslivet då transporter längs vägen får bättre förutsättningar i samband med att sikten längs vägen förbättras och trafiksäkerheten ökar.

Ledningar och belysning

Inga befintliga ledningar eller belysning beräknas påverkas av vägplanen.

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. Övriga åtgärder som tillskapandet av kantremisor och säkerhetszoner kommer inte att påverka landskapsbildens i någon större omfattning. Effekten för landskapsbildens bedöms bli liten.

Naturmiljö

Vägplanen innebär att träd kommer att tas bort på båda sidor vägen, med följderna att den totala arealen skogsmiljö kommer att minska något inom utredningsområdet.

Mer specifikt kommer arealen bäckmiljö med vissa naturvärden som ligger i anslutning till Sökmyrbäcken (NVO5) att minska. Arealen skogsmiljö med vissa naturvärden kommer

att minska i och med att träd fälls i anslutning till NVO 6. För lokalisering av NVO-objekt för etapp 2, se figur 4.5-1.

I det omgivande landskapet kan det antas att det finns relativt många områden med vissa 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.

Naturresurser

Vägplanen innebär att arealer skogs- och jordbruksmark kommer tas i permanent anspråk med avseende på fastighetsägande, men markanvändningen förändras ej varvid effekten för naturresurserna bedöms bli liten.

Rennäring

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

Då avsikten med åtgärderna på etapp 2 är att höja säkerheten på väg 364, finns en risk att hastigheten på vägen kommer att öka oömligen/trots hastighetsbegränsning. Även en förbättrad vägstandard norr och söder om etapp 2 kan bidra till detta. Att även näringslivets transporter gynnas 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 riktningarna på renarnas naturliga strövande och vandringar efter föda.

Att säkerhetszon och kantremisor skapas i etapp 2 innebär inte att tillgängligheten till betesmarkerna påverkas i någon större grad. Tillskapandet av kantremisor 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.

Tillkommande kumulativa konsekvenser av ombyggnad av väg 364 medför ytterligare ett intrång för rennäringen. Omfattningen av de kumulativa konsekvenserna från omgivande vägplaner i etapp 1 och 3 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.

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 kommer 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.

En grundvattenförekomst (SE718262-174204) med miljökvalitetsnormer passerar vägen i Långviken och kan komma att beröras. Miljökvalitetsnormen för vattenförekomsten är god kvantitativ status och god kemisk grundvattenstatus.

Ängsbäcken (SE718106-174338) är en vattenförekomst med miljökvalitetsnormer som kan komma att beröras. Miljökvalitetsnormen för Ängsbäcken är god ekologisk status 2027 och god kemisk ytvattenstatus.

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.

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

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

Samråd planeras med berörda ledningsägare då åtgärder för ombyggnation av väg 364 är fastställda. Om någon privat anläggning, luft- eller markledning ändå kommer i konflikt med planerade åtgärder på vägen så kommer detta att samrådats med de berörda fastighetsägarna och förslag till åtgärd diskuteras.

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

Samråd som genomförts i samband med detta underlags upprättande kommer att finnas beskrivna i projektets samrådsredogörelse. Synpunkter från samråd ska tas tillvara kontinuerligt under planeringsprocessen. Samråd planeras med berörda fastighetsägare på orten under hösten 2018.

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.

Om länsstyrelsen bedömer att det inte föreligger någon betydande miljöpåverkan övergår detta dokument till granskningshandling. Granskningshandlingen skickas sedan till länsstyrelse, berörd kommun samt särskilt berörda där tillfälle ges att direkt godkänna förslaget eller att inom tre veckor granska det och lämna synpunkter vartefter ett granskningsutlåtande upprättas. Granskningshandlingen kommer inte att annonseras och ställas ut enligt 17 b § väglagen.

När granskningshandlingen är godkänd kan en fastställelsehandling upprättas. Vägplanen skall sedan tillstyrkas av länsstyrelsen innan den kommuniceras och skickas in med begäran om fastställelse till planprövning. Därefter tas handlingar fram för beslutande av åtgärder, vilka 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.

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 2018-05-23.

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

SCB. <http://www.scb.se/>. Uttag 2018-05-21.

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

Skellefteå kommuns hemsida. <http://www.skelleftea.se/>. Uttag maj 2018.

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

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 2018-05-23.

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