

SAMRÅDSUNDERLAG

Vägplan väg 364, Etapp 3, Västra Hjoggböle-Lappvattnet

Skellefteå kommun, Västerbottens län

Objekt: 157411, TRV 2017/1488

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 3, Västra Hjoggböle-Lappvattnet

Författare: Viweca Berguv, Sweco

Dokumentdatum: 2018-04-20

Projektnummer: 157411

Ärendenummer: TRV 2017/1488

Utgivare: Trafikverket

Kontaktperson: Gun-Marie Mårtensson, Trafikverket

Uppdragsansvarig: Thomas Sällström, Sweco

Bilder: Trafikverket, där inget annat anges.

Innehåll

1. Sammanfattning	1	5. Projektets lokalisering, utformning, omfattning och utmärkande egenskaper	24
2. Inledning	5	5.1 Vägförslaget	24
2.1 Planläggningsprocessen	5	5.2 De möjliga miljöeffekternas typ och utmärkande egenskaper	27
2.2 Bakgrund	5	5.3 Miljökvalitetsnormer	29
2.3 Tidigare utredningar	7	5.4 Allmänna hänsynsregler	29
2.4 Ändamål och projektmål	8	6. Åtgärder.....	30
2.5 Beskrivning av befintlig väg.....	8	7. Bedömning av åtgärdens miljöpåverkan.....	30
2.6 Planerade åtgärder.....	9	8. Fortsatt arbete	31
3. Avgränsning	9	8.1 Planläggning	31
3.1 Utrednings- och influensområde	9	8.2 Viktiga frågeställningar	31
3.2 Tid.....	9	9. Källor	32
3.3 Nollalternativet.....	9	9.1 Tryckta referenser	32
4. Förutsättningarna i utrednings- och influens- området	10	9.2 Elektroniska referenser	32
4.1 Vägnätet	10	9.3 Muntliga referenser	33
4.2 Trafik	10		
4.3 Bebyggelse och markanvändning	10		
4.4 Landskapsbild	11		
4.5 Naturmiljö.....	12		
4.6 Kulturmiljö	15		
4.7 Vattenmiljö	18		
4.8 Naturresurser.....	19		
4.9 Rennäring.....	19		
4.10 Markföroreningar	21		
4.11 Byggnadstekniska förutsättningar.....	22		

1. Sammanfattning

Denna handling utgör samrådsunderlag för vägplan för väg 364, etapp 3, mellan Lappvattnet och Västra Hjoggböle i Skellefteå kommun, Västerbottens län. Vägplanen ansluter mot den tidigare omgjorda förbifarten Hjoggböle. 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 3 är cirka sju kilometer lång. Vägförslagets syfte är att i enlighet med tidigare framtagna 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 kantrensa 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.

Behovet av utökat vägområde utreds med avseende på plan- och profilgeometri, säkerhetszonens utbredning samt omgivande terräng och driftbehov.

I Renfors pågår utredning av placeringen av en trafiksäker busshållplatslösning. Olika alternativ längs väg 364 ses över, både i norr- och södergående riktning men även en vändhållplats i anslutning till korsning av väg 834.

Vid Sidbergsliden planeras en kurvrätning i befintlig innerkurva för att förbättra den idag bristfälliga sikten. Planjustering görs i befintlig innerkurva och profiljusteringen ska bidra till bättre sikt och optisk vägledning.

Från Sidbergsliden och norrut mot ”förbifart Hjoggböle” breddas vägen till nio meter. Breddningen sammanvävs med vägbredden vid ”förbifart Hjoggböle”. Breddningen planeras göras ensidigt och vägens plangeometri kommer anpassas för att kunna optimera breddningsåtgärden.

Den befintliga vägens uppbyggnad är bristfällig vilket leder till bärighetproblem under delar av året. Som en följd av detta påverkas komforten och trafiksäkerheten. 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.

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 av skogs- och jordbruksmark kommer tas i anspråk varvid arealen av dessa kommer att minska något i utredningsområdet.

Norr om Renfors planeras breddning av väg 364 så påverkan på eventuella naturvärdesobjekt i närheten av vägen kan komma att undvikas. Tillskapandet av kantremisor och säkerhetszoner kan innebära att naturvärdesobjekt (träd) avverkas varvid arealen skogsmark med vissa och påtagliga naturvärden kommer att minska. Eftersom det finns många områden med vissa eller påtagliga naturvärden som motsvarar de värden som kommer gå förlorade bedöms de kumulativa effekterna som mycket små.

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 mellan Sidberget och Sidbergsliden. 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 exempelvis 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 omkringsliggande vägar och järnvägar. En bredare och säkrare väg innebär även risk för att hastigheten längs vägen kan öka olovligt.

Några fastigheter längs sträckan kan vara möjliga källor till föroreningar som skulle kunna påverka planerade arbeten.

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

Renbergsbäcken (Renforsbäcken SE17006-174308) och Lappbäcken (SE717017-173805) är vattendrag med miljö kvalitetsnormer som kan komma att beröras.

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.

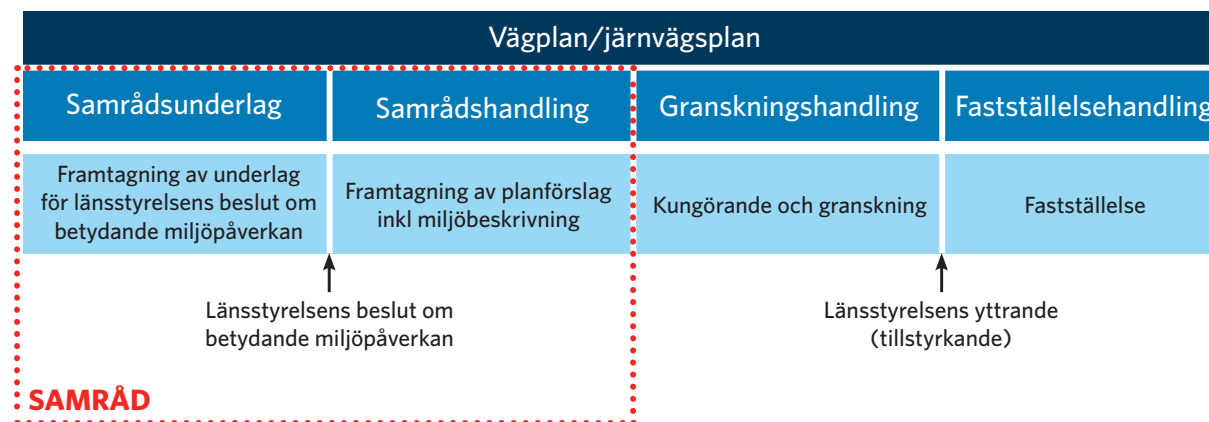
2. Inledning

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.

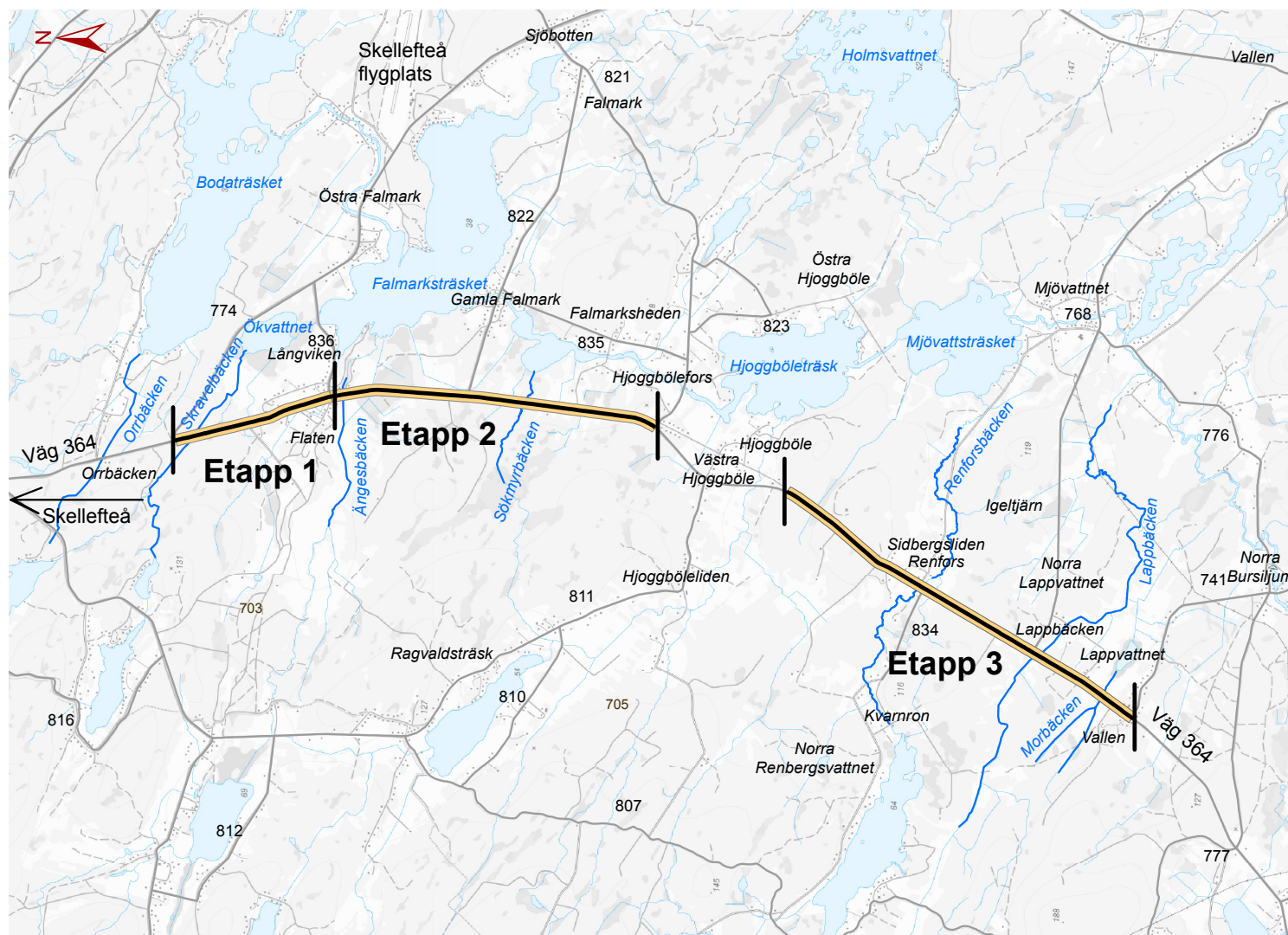
2.2 Bakgrund

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

0 0.8 1.6 2.4 3.2 4 km

© Lantmäteriet, Geodatasamverkan

Teckenförklaring

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

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

Denna handling utgör samrådsunderlag för vägplan för väg 364, etapp 3, mellan Lappvattnet/väg 741 och fram till ”förbifart Hjoggböle” i Västra Hjoggböle, se figur 2.2-1 samt 2.2-2.

2.3 Tidigare utredningar

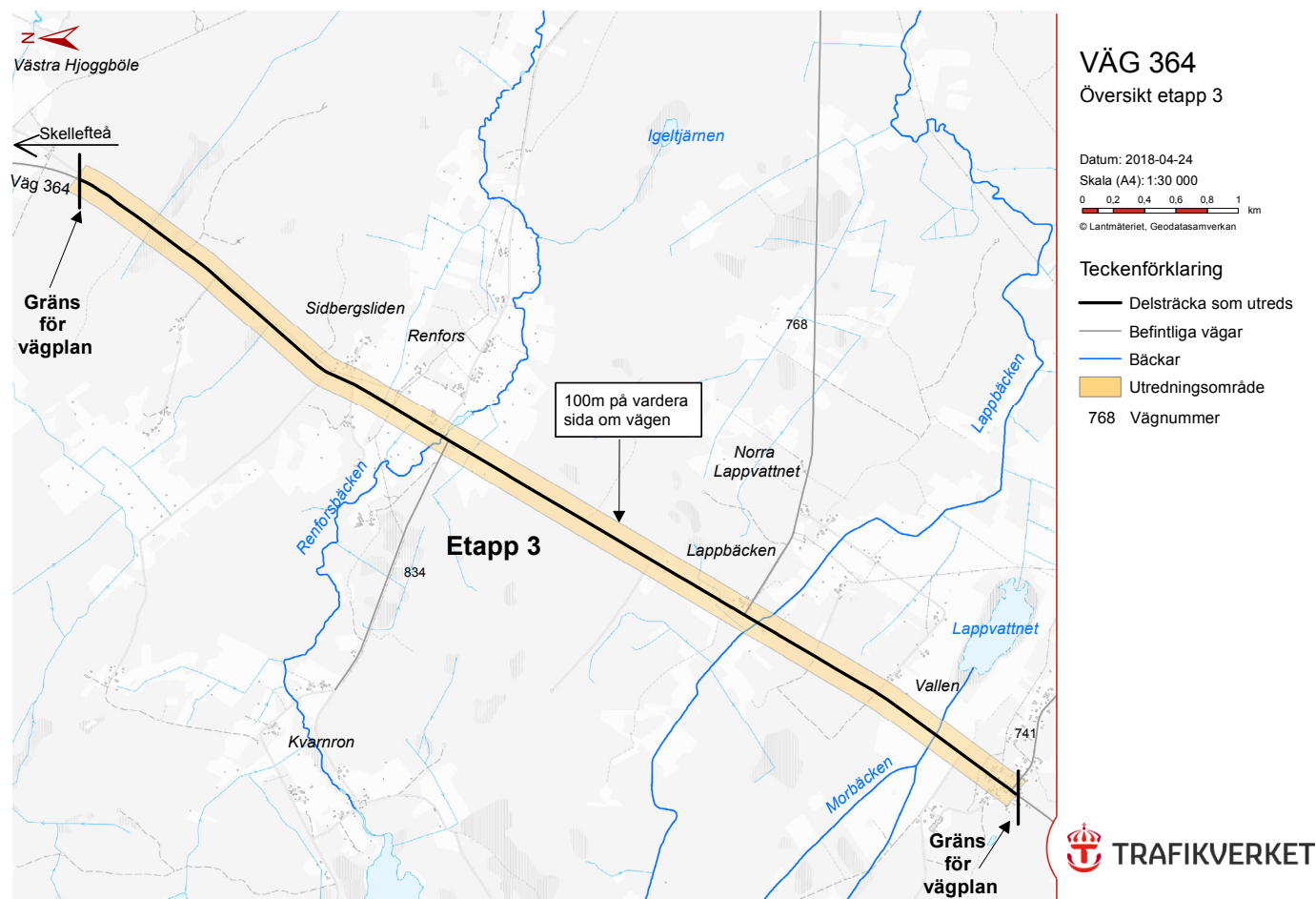
Förstudie

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 3, väg 364 mellan Lappvattnet och Västra Hjoggböle. 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 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 avsätta 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 kantremsor 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 ändar 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.

Ettapp 3 är cirka sju kilometer lång. Väg 364 är i ettapp 3 en cirka 6,5 meter bred tvåfältsväg. Den högsta tillåtna hastigheten längs vägsträckan varierar mellan 50 och 80 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 tre stycken busshållplatser, i Lappvattnet, Norra Lappvattnet samt i Renfors.

Belysning finns genom vissa byar längs vägen samt längs vissa anslutande vägar.

2.6 Planerade åtgärder

Planerade åtgärder för etapp 3:

- Kurvrätning och profiljustering vid Sidbergsliden.
- Breddning av väg upp till nio meter från Sidbergsliden till ”förbifart Hjoggböle”.
- Ianspråktagande av kantremsa upp till två meter för vägens framtida drift och underhåll, säkerhetszon samt åtgärder för att förbättra sikten utmed vissa korsningar (inklusive Lappvattnet).
- Ny busshållplats i Renfors.

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 byggnande, 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 834, 768 och 741. Samtliga har BK1-klass där inget annat anges enligt nedan.

Väg 834 går mellan Renfors och Norra Renbergsvattnet.

Väg 768 går mellan Norra Lappvattnet och Broänge (E4), via Mjödvattnet, Vallen, Västra Hökmark, Bissjön och Mångbyn.

Väg 741 går mellan Lappvattnet och Ånäset, via Lappvattsheden, Bursiljum, Vebomark, Brände och Estersmark. BK1-klass råder på hela sträckan förutom mellan Vebomark och Lappvattsheden där BK2-klass råder.

4.2 Trafik

Den aktuella vägsträckan trafikeras av 1 580 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 1 880 fordon, där cirka 11 % utgörs av tung trafik.

Under åren 2010-2018 har cirka 69 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 i Lappvattnet. Flertal olyckor har även skett i korsningen till Renfors, samt ett fåtal nära Vallen.

Till olycksdatabasen Strada (Swedish Traffic Accident Data Acquisition) har 28 trafikolyckor rapporterats under åren 2000-2017 enligt:

- 15 singelolyckor
- 1 omkörningsolycka
- 4 olyckor med mötande
- 1 avsvängande olycka
- 1 upphinnadeolycka
- 2 korsande olyckor
- 1 cykelolycka
- 1 olycka med älg
- 1 olycka med fyrhjuling
- 1 olycka med övrigt/traktor

Fem av olyckorna var måttliga, 21 av olyckorna var lindriga och en olycka hade dödlig utgång. En 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 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, Hjoggbölefors och Långviken, se figur 2.2-1.

Längs denna etapp ligger byarna Sidbergsliden, där cirka 15 personer är folkbokförda, och Renfors, där cirka 18 personer är folkbokförda. Öst om byarna finns sjön Igeltjärnen.

Lappvattnet är en småort i Burträsk distrikt i Skellefteå kommun med en folkmängd på 58 personer per 2015-12-31. Nordöst om byn finns en sjö med samma namn som byn, Lappvattnet.

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.

För området finns två stycken fördjupade översiktsplaner (FÖP) enligt:

- LIS-områden: Tematisk tillägg 2015-05-25
- Vindkraft: Tematisk tillägg 2014-06-17

Ledningar och belysning

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

Skellefteå kommun äger belysning genom byarna Sidbergsliden, Renfors och Lappvattnet 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.

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 samt 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.

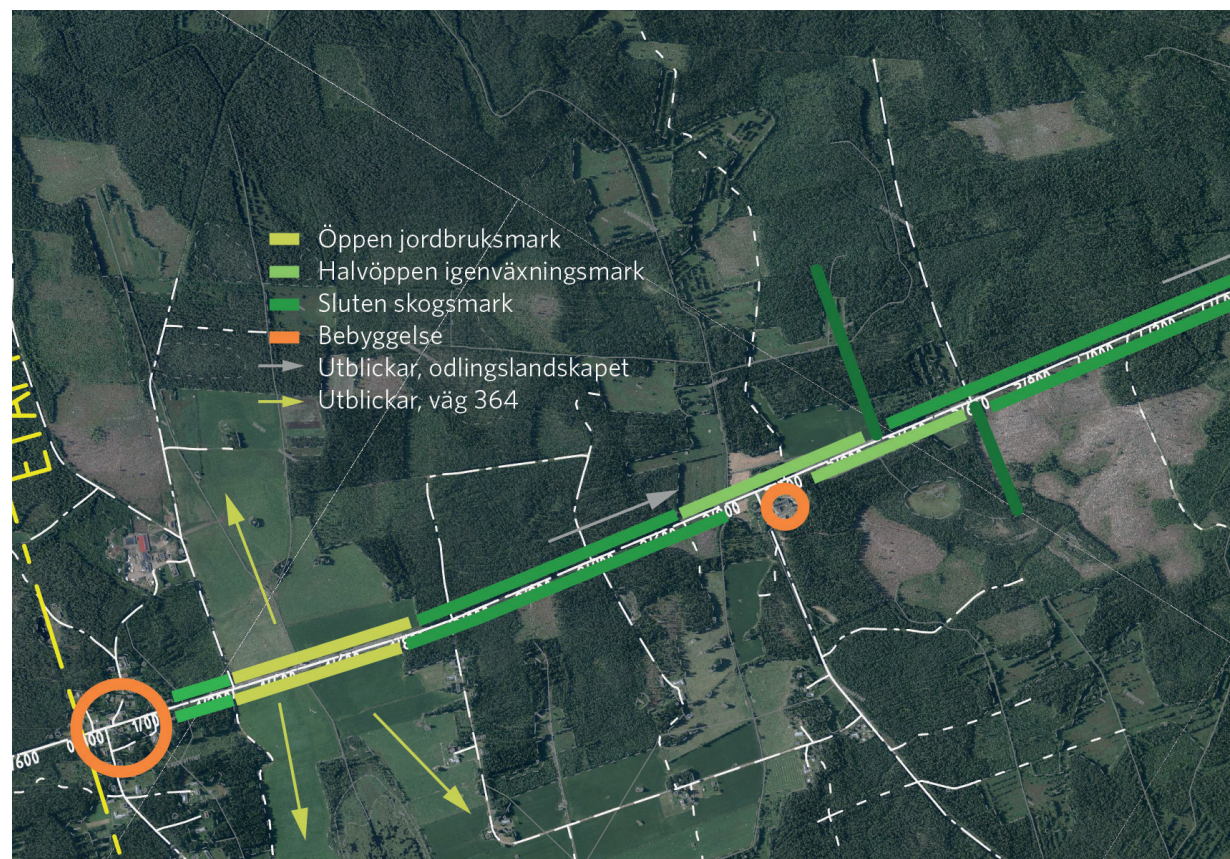
I de låglänta områdena finns öppna landskapsrum bestående av jordbruks- och betesmark. På flertal ställen finns långa siktlinjer från vägen och ut över odlingslandskapet samt områden med halvöppen vegetation. Den halvöppna vegetationen består framförallt av igenväxningsmark och några kalhyggen med planterad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

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.

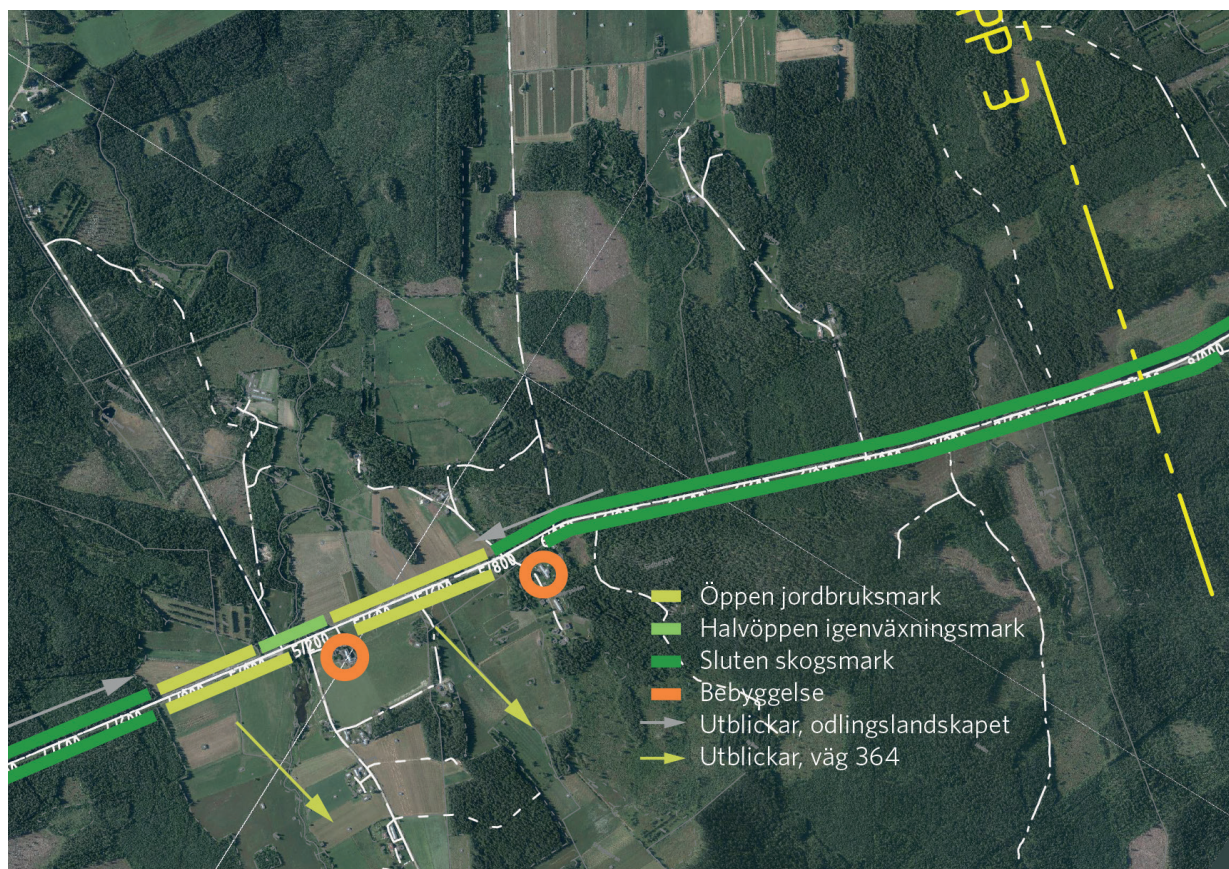
Den äldre linjedragningen av väg 364 med långa raksträckor med tydliga kurvor gör att tydliga siktlinjer skapas längs vägen. Dessa siktlinjer gör att vägen dominerar över landskapet och åskådliggör landskapets variation.

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.



Figur 4.4-1 Landskapsanalys av etapp 3 för området längs väg 364 mellan byarna Lappvattnet (stor orange ring till vänster i bild), via Lappbäcken/Norra Lappvattnet (liten orange ring till höger i bild) och fram till strax innan Renfors. Kartan visar jordbruks- och skogsmark samt utblickar.



Figur 4.4-2 Landskapsanalys av etapp 3 för området längs väg 364 strax innan Renfors och fram till Västra Hjoggböle, via byarna Renfors (orange ring till vänster i bild) och Sidbergsliden (orange ring till höger i bild). Kartan visar jordbruks- och skogsmark samt utblickar.

Skogarna inom regionen är till största delen starkt påverkade av trakhyggesbruk 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. Två större vattendrag, Renforsbäcken och Lappbäcken avvattnar området, tillsammans med ett flertal mindre vattendrag, kraftigt påverkade av dikning av såväl skogs- som jordbruksmark. Lappbäcken och Renforsbäcken 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, Tjärnbergsheden, ligger cirka 8,5 kilometer nordväst om utredningsområdet.

Naturvärdesinventering

Inom utredningsområdet har en naturvärdesinventering utförts där två naturvärdesobjekt (NVO) som bedömts hålla påtagligt naturvärde (klass 3) och sex naturvärdesobjekt som bedömts hålla visst naturvärde (klass 4) identifierats och avgränsats, se tabell 4.5-1 och figur 4.5-1. Värdena är knutna till de två vattendragen Renforsbäcken och Lappbäcken inklusive bäckarnas omedelbara omgivningar samt fyra skogliga miljöer, varav två med påtagligt naturvärde, en trädrida i jordbruksmark och en våtmark.

Identifierade naturvärdesobjekt	
NVO 8	Objektet utgörs av en tallmosse med rik underväxt av starr.
NVO 9	Objektet utgörs av ett resligt barrblandsbestånd med viss inväxning av gråal och sälg.
NVO 10	Objektet utgörs av en smal lövbård mellan väg 364 och omgivande åkermark.
NVO 11	Objektet utgörs av ett parti av Renbergsbäcken med omgivande strandmiljöer.
NVO 12	Objektet utgörs av ett barrblandsbestånd med god skiktning och rikliga förekomster av löträd, bland annat en aspkon med sex stammar.
NVO 13	Objektet utgörs av en smal trädbård utmed vägen.
NVO 14	Objektet utgörs av ett barrblandsbestånd i en sydslytning på frisk mark.
NVO 15	Objektet utgörs av en del av Lappbäcken och dess stränder.

Tabell 4.5-1 Lista över identifierade naturvärdesobjekt som påträffats i samband med utförd naturvärdesinventering för etapp 3.



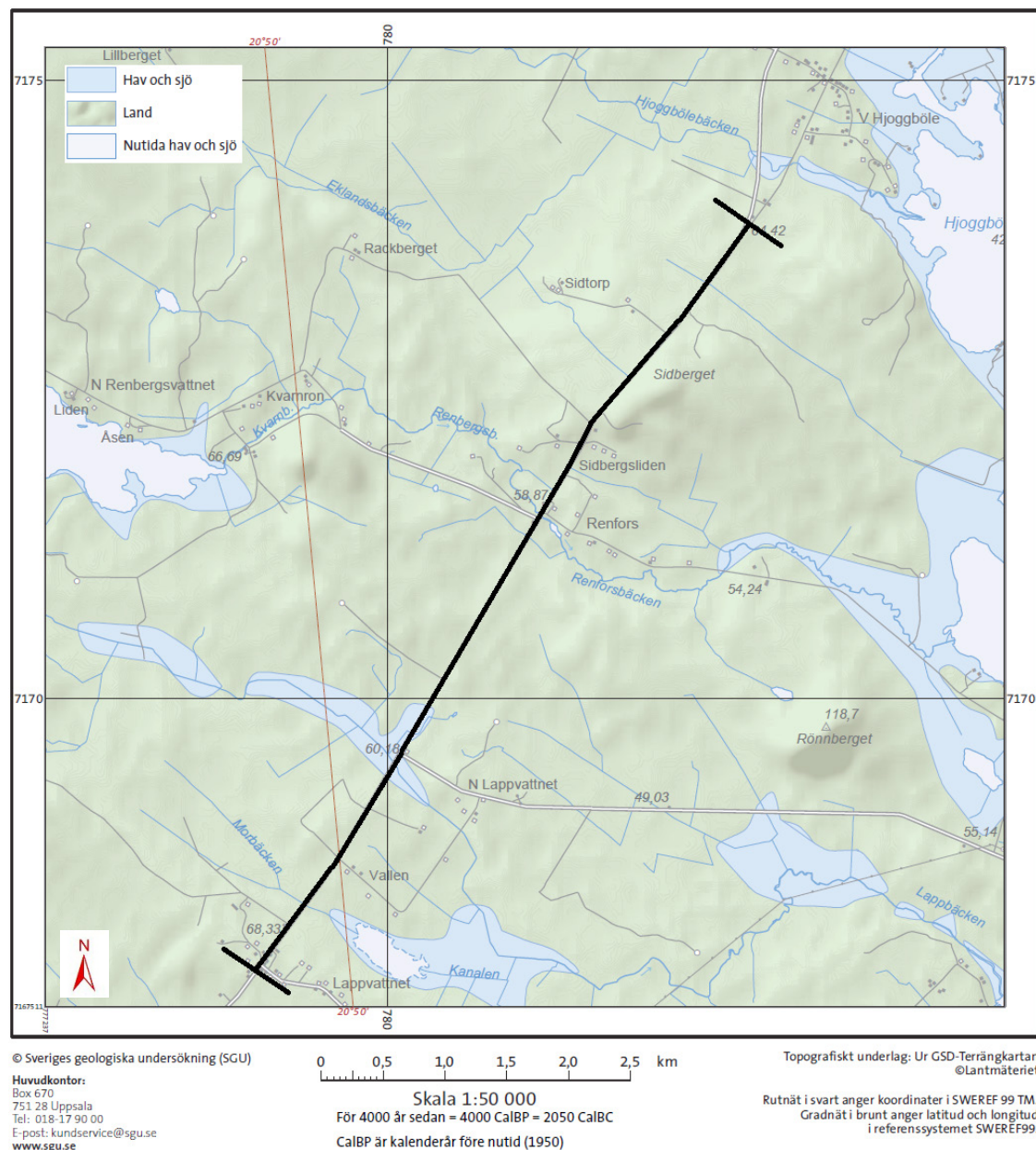
Figur 4.5-1 Naturvärdesobjekt identifierade i och med naturvärdesinventering.

4.6 Kulturmiljö

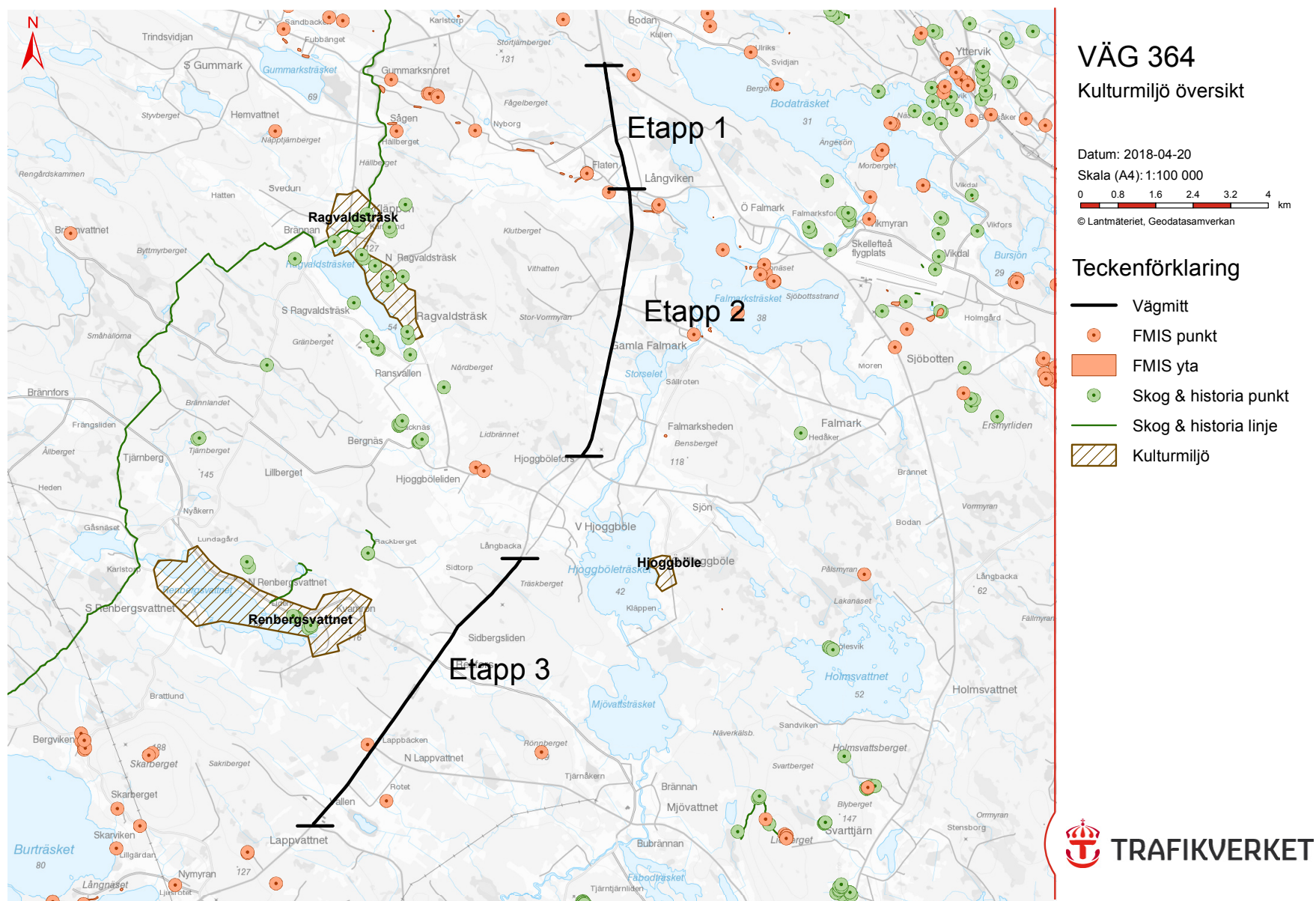
Väg 364 är kantad av ett landskap som domine-
ras av åkermark med inslag av större skogspar-
tier. Området präglas av närheten till flertalet
sjöar med tillrinnande åar och bäckar. För
trakten typiska fornlämningar är gravar i form
av rösen och stensättningar men också boplat-
ser, då dessa områden varit 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 3 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
form av boplatser kan vara belägna under mark.



Figur 4.6-1
Strandlinjen idag
och för 4 000
år sedan, sträck-
ningen för etapp
3 visas i svart.



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

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.

Två regionala intressen för kulturmiljö finns i direkt närhet till väg 364, etapp 3, se figur 4.6-2. Detta i form av de skyddsvärda bebyggelsemiljöerna som beskrivs nedan. Även om dessa bevarandevärda kulturmiljöer inte direkt påverkas av aktuellt projekt ger dess värden en inblick i det kringliggande kulturlandskapet.

- Hjoggböle, bebyggelsemiljö – Beläget cirka två mil söder om Skellefteå, öster om väg 364 vid Hjoggböleträsket, se figur 4.6-2.

Byn har troligen anor från medeltiden. En historisk källa i form av Gustav Vasas jordabok från år 1543 kan i alla fall påvisa att fem markägare bedrivit jordbruk här under denna tidigmoderna tid. Byn växte och vid storskiftet år 1796 verkande här

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



VÄG 364
Kulturmiljö översikt
Generalstabskartan från år 1906
Datum: 2018-02-20
Skala (A4): 1:75 000
0 0,5 1 1,5 2 2,5
Kilometer
© Lantmäteriet, Geodatasamverkan

Teckenförklaring

— Vägmitt



tolv bönder för att vid laga skiftet år 1845 ha ökat till 34. Både par- och enkelstugor samt diverse ekonomibyggnader finns kvar idag. Gårdstomterna hålls fortsatt i god hävd medan odlingslandskapet inte längre brukas och håller således på att växa igen.

- Renbergsvattnet, bebyggelsemiljö – Beläget cirka sju kilometer nordost om Burträsk vid sjön Renbergsvattnet, se figur 4.6-2.

Byn har troligen anor från medeltiden. En historisk källa i form av Gustav Vasas jordabok från år 1543 kan i alla fall påvisa att två markägare bedrivit jordbruk här under denna tidigmoderna tid. Byn växte och på en avvittringskarta från år 1788 verkade här nio bönder för att vid laga skiftet åren 1851-1852 ha ökat till 23. Bebyggelsen är belägen på höjderna runt sjön Renbergsvattnet och dessa bebyggelselägen är i stort sätt oförändrade sedan etableringen av gårdarna.

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 3 passerar ett flertal större vattendrag under väg 364 så som Renbergsbäcken, Morbäcken och Lappbäcken, se figur 2.2-1. Endast rensning/röjning av säkerhetszonen och kantrensa planeras till de sträckor där dessa vattendrag passerar väg 364. Anmälan om vattenverksamhet är ej aktuellt.

Renbergsbäcken/Renforsbäcken är en cirka åtta kilometer lång bäck som mynnar ut i sjön Mjövattsträsket. Bäckens passerar Renfors, under väg 364 i nära anslutning till korsningen med väg 834.

Lappbäcken är en cirka 17 kilometer lång bäck som mynnar ut i Bureälven. Bäckens passerar under väg 364 nära Norra Lappvattnet, se figur 4.7-1.

Morbäcken är en cirka två kilometer lång bäck som mynnar ut i sjön Lappvattnet. Bäckens passerar under väg 364 strax norr om byn Lappvattnet.

Avvattning

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

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. 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.

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

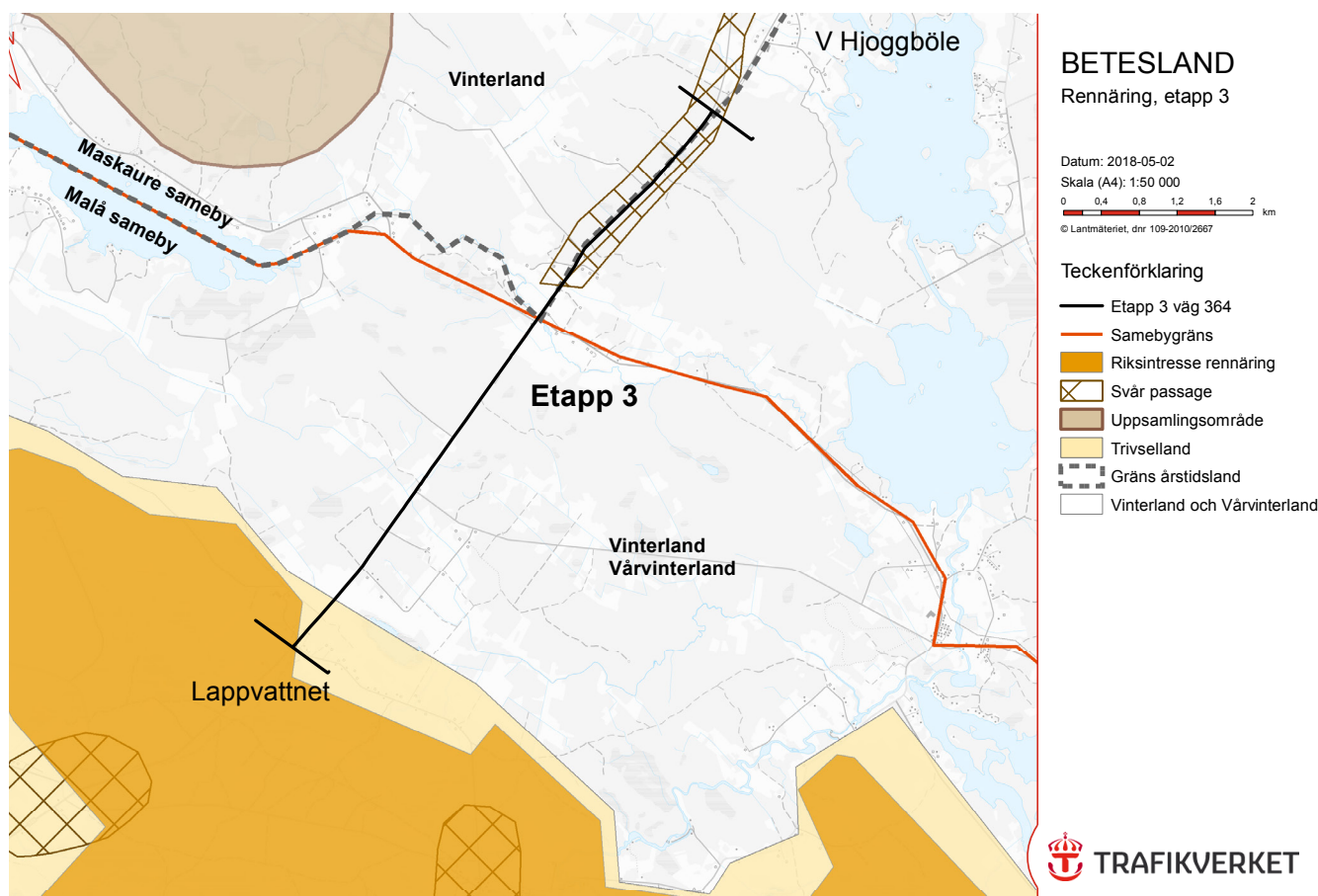
Rennäringen styrs av renens vandringar över året. Renarna flyttas mellan olika betesområden utifrån årstid och tillgången på bete. Hur betesmarkerna nyttjas skiljer sig åt från år till år och beror på klimat, och andra yttre förutsättningar, inte minst påverkan genom mänsklig aktivitet och exploateringar.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



Figur 4.7-1 Bro med utter- och småviltspassage där väg 364 går över Lappbäcken. Bäcken har bedömts hålla vissa naturvärden (NVO 15).

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 betesområden. Annan mark- och vattenanvändning som påverkat samebyns renskötsel över tid är till exempel jordbruk och tätortsutveckling men även turism och friluftsliv. Klimatförändring-



Figur 4.9-1 Område för betesland för Maskaure och Malå sameby i anslutning till etapp 3 längs väg 364. Kartan visar även riksstintresse för rennärning.

arna är också en stor aspekt som kommer att kräva anpassningar för rennärningen då ökande nederbördsperioder, nya parasiter och förändrade årstidsland med kortare vinterbetesperioder kan förväntas.

Utredningsområdet ligger inom rennärningens vinter- och vårvinterbetesmarker för Maskaure sameby och Malå samebyar. Maskaure sameby är en skogssameby i Norrbottens län. Samebyn har sina åretruntmarker i Arjeplogs kommun. Vinterbetesmarker finns i Skellefteå och Norsjö kommuner. Malå sameby är en skogssameby i Västerbottens län. Samebyn har sina åretruntmarker i Malå kommun. Vinterbetesmarker finns i Skellefteå, Robertsfors 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.

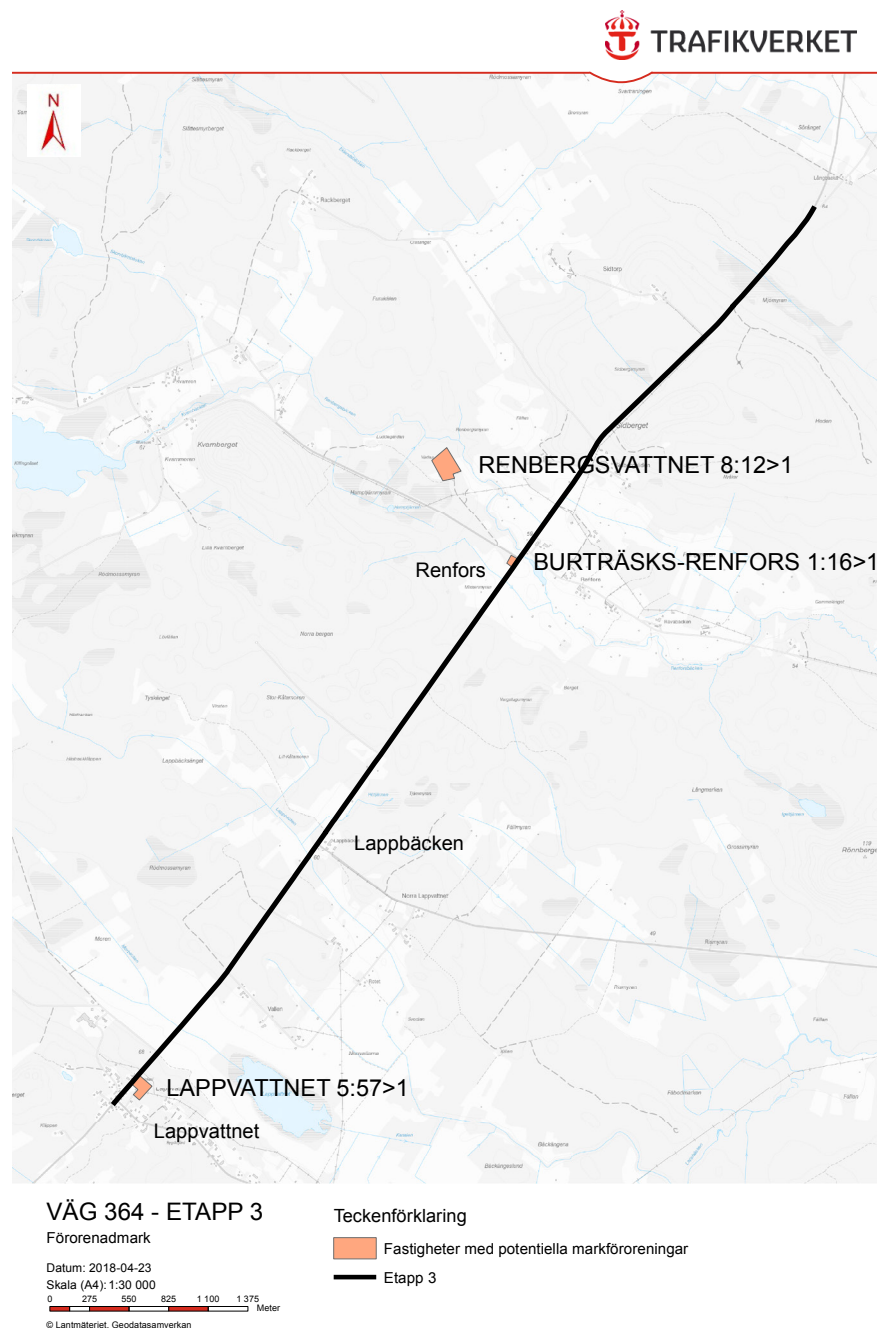
Norr och söder om Lappvattnet går vägen genom område som är trivselland för rennäringen. Trivselland är områden dit renarna naturligt söker sig för bete och vila under en längre period. Väster om Lappvattnet slutar etapp 3 i ett område som tangerar riksintresse för rennäringen, se figur 4.9-1.

4.10 Markföroreningar

Ettap 3 sträcker sig genom ett område där det intill väg 364 finns fastigheter där verksamheter pågår eller har pågått där potentiellt möjliga källor till förorening av mark och grundvatten finns, se figur 4.10-1.

På fastigheten Burträsk-Renfors 1:16 i Renfors finns en bilverkstad väster om väg 364 som kan vara en möjlig källa till förorening av olja. Detta skulle kunna påverka de arbeten som planeras.

I Sidbergsliden, cirka 600 meter väster om väg 364, finns fastigheten Renbergsvattnet 8:12 där företaget Renfors grönsaker använder bekämpningsmedel till odlingen. Ingen undersökning är utförd. Fastigheten kan vara en möjlig källa till föroreningar.



Figur 4.10-1 Fastigheter med potentiella markföroreningar längs etapp 3 på väg 364.

I södra delen av etappen alldeles intill väg 364 återfinns fastigheten Lappvattnet 5:57, före detta Lappvattnets snickerifabrik där ytbehandling och impregnering av trä pågått. Ingen undersökning är utförd. Fastigheten kan vara en möjlig källa till föroreningar.

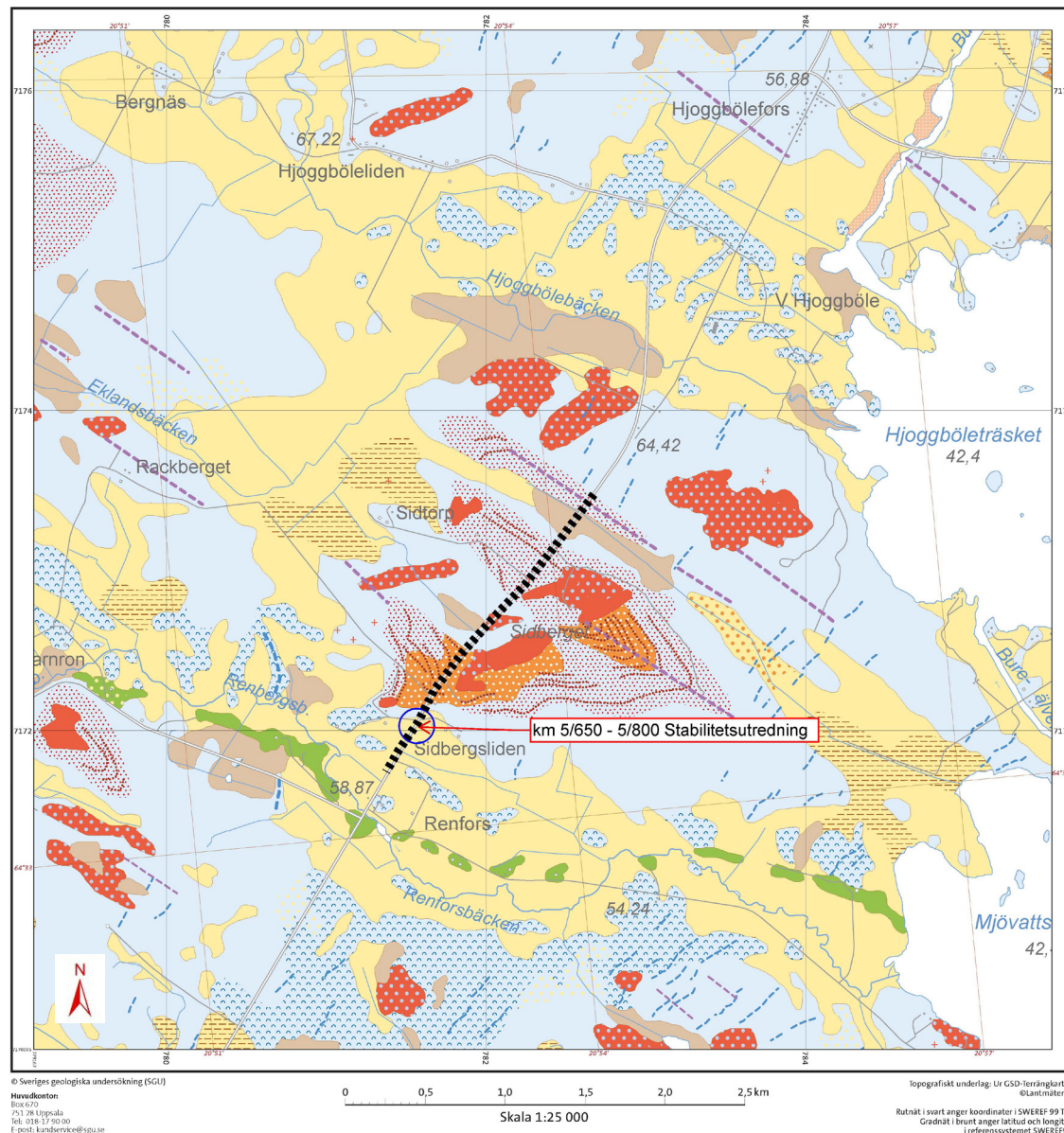
Inga större olyckor finns inrapporterade till miljökontoret längs aktuell sträcka.

4.11 Byggnadstekniska förutsättningar

Etapp 3 går omväxlande över moränryggar, åsar och sediment. Den dominerande riktningen på de geologiska strukturerna är nordväst till sydost. Vågen 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.



Jordartskarta 1:25 000-1:50 000 visar jordarternas utbredning i eller nära markytan samt förekomsten av block i markytan. Vilka jordlager med en måktighet som undersöker en halv till en meter redovisas i vissa fall. Även underliggande jordlager, t.ex. isälvsediment under lera, redovisas i vissa fall, men någon systematisk kartläggning av dessa har inte gjorts. Även vissa landformer, såsom moränbacklandskap, moränryggar och flygsanddyner redovisas. Jordarterna indelas efter bildningsålder och korntorleksammansättning.

Jordartskarta 1:25 000-1:50 000 visar information om det SGU anger som databasprodukten "Jordarter 1:25 000-1:100 000". I denna produkt ingår jordartskartor framställda med olika metoder och anpassade för olika presentationsskalor. Fortfärd information om kartläggning för det aktuella kartutsnittet och lämplig presentationskala med hänsyn till kartans noggrannhet ges på sidan två av detta dokument. Observera att det som är lämplig skala kan avvika från det valda kartutsnittets skala.

För ytterligare information om jordarter, jordlagerföljder, jorddjup m.m. hänvisas till www.sgu.se eller SGUs kundtjänst.

- + Berg
- Strandvall
- Moränrygg, bredd < 30 m
- Moränrygg, bredd 30-125 m
- Drumlin eller liknande, bredd < 30 m
- Drumlin eller liknande, bredd 30-125 m
- Vatten och strandlinjer
- Tunt eller osammanhängande yttlager av torv
- Tunt eller osammanhängande yttlager av lera-silt
- Tunt eller osammanhängande yttlager av postglacial sand-grus
- Tunt eller osammanhängande yttlager av svallsediment
- Tunt eller osammanhängande yttlager av morän
- Moränbacklandskap, kullig morän
- Torv
- Älvsediment, grovsilt-finsand
- Lera-silt
- Postglacial sand
- Svallsediment, grus
- Isälvsediment
- Morän
- Berg
- Vatten

Figur 4.11-1 Jordartskarta för etapp 3, hämtad från SGU (Sveriges geologiska undersökning). Den svart-streckade delen är etapp 3 längs väg 364. I de gulmarkerade fälten (lera-silt) har sulfidjord påträffats.



Figur 5.2-1 Principiell skiss på ny busshållplats i Renfors.

5. Projektets lokalisering, utformning, omfattning och utmärkande egenskaper

5.1 Vägförslaget

Vägförslaget innebär att väg 364 längs etapp 3 delvis byggs om då befintlig väg inte har tillräcklig bärighet och kan behöva förstärkas. Etappen sträcker sig från Lappvattnet till Västra Hjoggböle enligt figur 2.2-2 och är cirka sju kilometer lång.

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 Lappvattnet till strax före Renfors, för att dels främja drift och underhåll av den allmänna vägen samt för att höja trafiksäkerheten. Mark för ianspråktagande av kantremsor 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 vägkroppen 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 kantremsor 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 kantremsorna, 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.

För delsträckan från Lappvattnet till strax före Renfors är inga åtgärder för plan- och profilgeometri är planerade. Behovet av utökad vägområde utreds med avseende på befintlig plan- och profilgeometri, säkerhetszonens utbredning samt omgivande terräng och driftbehov.

I Renfors pågår utredning av en trafiksäker lokalisering av en busshållplatslösning. Olika alternativ längs väg 364 ses över, både i norr- och södergående riktning. I norrgående körriktning utreds en fickhållplats med väderskydd med fokus för påstigande passagerare medan en enklare hållplats med fokus på avstigande passagerare utreds i södergående körriktning. Utredning av en vändhållplats i anslutning till korsning av väg 834 pågår. För förslag på hållplatslösning att anlägga på sidoväg, se figur 5.2-1.

Vid Sidbergsliden planeras en kurvrätning i befintlig innerkurva för att förbättra den idag bristfälliga sikten. Planjustering görs i befintlig innerkurva och profiljusteringen ska bidra till bättre sikt och optisk vägledning.

Från Sidbergsliden och norrut mot ”förbifart Hjoggböle” breddas vägen till nio meter belagd bredd. Breddningen sammanvävs med vägbredden vid ”förbifart Hjoggböle”. Breddningen planeras göras ensidigt och vägens plangeometri kommer anpassas för att kunna optimera breddningsåtgärden.

Den befintliga vägens uppbyggnad är bristfällig vilket leder till bärighetproblem under delar av året. Som en följd av detta påverkas komforten och trafiksäkerheten.

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.

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.

Den alternativa vägdragningen vid Sidbergsliden görs för att förbättra framkomligheten och höja trafiksäkerheten. Den befintliga kurvan i kombination med ett skarpt backkrön åtgärdas med en kurvrätning för att skapa en tydligare sträckning av vägen samt förbättra sikten och framkomligheten. I övrigt är inga alternativa dragningar föreslagna i vägplanen. Motiv till detta är att befintlig vägs sträckning bedöms som den mest kostnadseffektiva att följa. Pla-

nerade 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 3 föreslås en breddning på den östra sidan av väg 364 på delsträckan strax söder om Sidbergsliden och där den nya kurvrätningen planeras. Efter kurvrätningen på norra sidan av Sidbergsliden breddas vägen istället på den nordvästra sidan av vägen fram till etappgränsen där förbifart Hjoggböle tar vid.

I detta skede av projektet har breddningssida 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. Dubbel-sidig breddning undviks då det inte är gynnsamt ur ett produktionstekniskt perspektiv. Hänsyn

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

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 kantremsan 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 Sidbergsliden–Renfors består av oeftergivliga trästolpar inom säkerhetszon. Dessa påverkas av de planerade väggätgärdena.

Vid Sidbergsliden kommer befintliga luft- och markledningarna påverkas av de kommande schakt- och fyllningsarbetena. Mark- och schaktarbeten som kan komma att påverka eventuella vatten- och avloppsledningar, inom enskilda fastigheter, undviks så långt som möj-

ligt. Om någon ledning ändå kommer i konflikt med planerade åtgärder på vägen så kommer detta att samrådas 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 linjejustering 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

Förutsatt att det går att utföra planerad breddning på den östra sidan vägen norr om Renfors, kan påverkan på de två naturvärdesobjekten NVO 9 samt NVO 10 som ligger på den västra sidan vägen undvikas. För lokalisering av NVO-objekt för etapp 3, se figur 4.5-1.

Att skapa en säkerhetszon längs med väg 364 kan innebära att en smal remsa av NVO 13 tas i anspråk, vilket skulle innebära att träd och buskar röjs bort närmast vägen. Arealen skogsmark med vissa och påtagliga naturvärden kommer att minska något, men trädbården i NVO 13 och orkidéerna i NVO 14 kommer att bestå.

Planerad rensning/röjning av säkerhetszonen och kantremsa kan innebära att träd avverkas i NVO 13 och NVO 14 varvid arealen skogsmark med vissa och påtagliga naturvärden kommer att minska.

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 bli 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.

Bedömningen görs att valet av sida, öst eller väst, gällande breddningen av vägen inte är av någon betydelse för platsens kulturmiljövärden. Effekten för kulturmiljön bedöms bli liten.

Vattenmiljö

Rörbron som leder Renbergsbäcken under väg 364 utgör, genom hög vattenhastighet vid högt vattenflöde och att trummans nedre utlopp ligger ovanför vattenytan vid lågvatten, ett partiellt hinder för uppströmsvandring av fisk. Trafikverket planerar att inom en snar framtid byta rörbron för att åtgärda vandringshindret.

Byte av rörbro ingår ej i de åtgärder som omfattas av vägplanen, utan hanteras separat, och övriga vattendrag bedöms ej utgöra hinder för uppströmsvandring av fisk, varav effekten för vattenmiljön bedöms som liten.

Naturresurser

Vägplanen innebär att arealer av 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 och effekten för naturresurserna bedöms bli liten.

Rennäring

Utredningsområdet ligger inom område som redovisas som svår passage för flytt av renar mellan Sidberget och Sidbergsliden.

Då avsikten med åtgärderna på etapp 3 är att höja tillgängligheten och säkerheten på väg 364, mellan Sidbergsliden och Lappvattnet 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 vid södra delen av etapp 3 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.

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

Markföroreningar

Det finns flera fastigheter längs etapp 3 som kan vara möjliga källor till föroreningar.

I samband med schaktarbeten i vägdiken 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.

Renbergsbäcken (Renforsbäcken SE17006-174308) och Lappbäcken (SE717017-173805) är vattendrag med miljökvalitetsnormer som kan komma att beröras. Miljökvalitetsnormerna för dessa två bäckar är god ekologisk status 2027 och god kemisk ytvattenstatus.

Lappbäcken och Renbergsbäcken har måttlig ekologisk status 2015. 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 miljöarbe-

tet 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.

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.

Vägartärderna 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 3 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.

tiv. Bullerutredningen kommer att presenteras som ett PM med bullerkartor och tabeller som redovisar bullersituationen och föreslagna bullerskyddsåtgärder.

Avvattning

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

Markföroreningar

Riktad provtagning kan komma att utföras som kontroll för fastigheten där bilverkstaden finns samt inför eventuella schaktarbeten vid den gamla snickerifabriken.

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 (2006). Våra kulturmiljöer - Kulturmiljöprogram för Skellefteå kommun.

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>. Utag 2018-02-20.

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

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

neringsunderlag/. Uttag 2018-03-14.

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

Riksantikvarieämbetets öppna arkiv, Samla. <http://samla.raa.se/xmlui/>

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

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

SGU. Sveriges geologiska undersökning, Kartgeneratorn. 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 mars 2018.

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