

## PLANBESKRIVNING

# Vägplan väg 364, Etapp 1, väg 774-Långviken

Skellefteå kommun, Västerbottens län

Datum: 2019-06-25

Projektnummer: 157411

GRANSKNINGSHANDLING



**Trafikverket**

Postadress: Box 809, 971 25 Luleå

E-post: trafikverket@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921

Dokumenttitel: Granskningshandling Vägplan väg 364, Etapp 1, väg 774-Långviken

Författare: Carolina Ingelsson och Robert Bröms, Sweco

Dokumentdatum: 2019-06-25

Projektnummer: 157411

Ärendenummer: TRV 2017/67424

Utgivare: Trafikverket

Kontaktperson: Eleonora Knekta, Trafikverket

Uppdragsansvarig: Thomas Sällström, Sweco

Bilder: Trafikverket, där inget annat anges.

# Innehåll

1	Sammanfattning .....	5
2	Beskrivning av projektet, dess bakgrund, ändamål och projektmål .....	7
2.1	Bakgrund.....	7
2.2	Planlägningsprocess.....	8
2.3	Tidigare utredningar och beslut .....	10
2.4	Avgränsning .....	11
2.5	Transportpolitiska mål .....	11
2.6	Ändamål och projektmål .....	12
3	Miljöbeskrivning .....	13
3.1	Miljöbeskrivningens avgränsningar.....	13
3.2	Väsentliga miljöaspekter.....	13
3.3	Nollalternativet.....	13
3.4	Metodik – bedömning av konsekvenser .....	13
3.5	Begrepp i miljöbeskrivningen .....	14
4	Förutsättningar .....	15
4.1	Vägens funktion och standard.....	15
4.2	Trafik och användargrupper.....	15
4.3	Övrig infrastruktur.....	16
4.4	Lokalsamhälle och regional utveckling .....	16
4.5	Landskapet och staden.....	17
4.6	Miljö och hälsa.....	17
4.7	Byggnadstekniska förutsättningar.....	23
5	Den planerade vägens lokalisering och utformning med motiv .....	25
5.1	Val av lokalisering .....	25
5.2	Val av utformning .....	25
5.3	Skyddsåtgärder och försiktighetsmått som redovisas på plankarta och fastställs.....	28
6	Effekter och konsekvenser av projektet .....	29
6.1	Trafik och användargrupper .....	29
6.2	Lokalsamhälle och regional utveckling.....	29
6.3	Miljö och hälsa.....	29
6.4	Samhällsekonomisk bedömning .....	31
6.5	Indirekta och samverkande effekter och konsekvenser .....	31
6.6	Påverkan under byggnadstiden .....	31
6.7	Skyddsåtgärder och försiktighetsmått under byggtiden .....	32
7	Samlad bedömning .....	33
7.1	Måluppfyllelse avseende de transportpolitiska målen och projektmålen .....	33
7.2	Överensstämmelse med miljökvalitetsmål .....	33

8	Överensstämmelse med miljöbalkens allmänna hänsynsregler, miljökvalitetsnormer och bestämmelser om hushållning med mark och vattenområden.....	34
8.1	Allmänna hänsynsregler .....	34
8.2	Miljökvalitetsnormer .....	34
8.3	Bestämmelser om hushållning med mark- och vattenområden.....	35
9	Markanspråk och pågående markanvändning .....	36
9.1	Vägområde för allmän väg .....	36
9.2	Område med tillfällig nyttjanderätt .....	37
10	Fortsatt arbete .....	38
10.1	Dispenser och tillstånd .....	38
11	Genomförande och finansiering.....	39
11.1	Formell hantering.....	39
11.2	Överensstämmelse med kommunala planer .....	40
11.3	Genomförande .....	40
11.4	Finansiering.....	41
12	Underlagsmaterial och källor .....	42
12.1	Tryckta referenser.....	42
12.2	Elektroniska referenser .....	42
12.3	Muntliga referenser .....	43

# 1 Sammanfattning

Denna handling utgör planbeskrivning för vägplan 364 mellan korsningen till väg 774 (vägen mot Skellefteå flygplats) och Långviken i Skellefteå kommun, Västerbottens län.

Väg 364 sträcker sig från Umeå till 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. Omkörningsmöjligheter 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 tas fram enligt:

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

Sträckan för etapp 1 är cirka tre kilometer lång. Vägförslagets syfte är att i enlighet med tidigare framtagen åtgärdsvalsstudie (ÅVS) höja trafiksäkerheten utmed aktuell sträcka. Vägåtgärderna utformas utifrån referenshastighet 80 km/tim. För etappen har Trafikverket beslutat att plan- och profilgeometrin ska justeras och optimeras på befintlig väg tillsammans med breddning av vägen. Efter ombyggnad ska vägens belagda bredd vara nio meter.

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. Åtgärderna kommer inte att påverka landskapet i någon större omfattning.

Länsstyrelsen i Västerbottens län tog 2018-12-13 beslutet att projektet inte kan antas medföra betydande miljöpåverkan. Vägplanen innefattar ej objekt som berörs av strandskydd, generellt biotopskydd eller åtgärder som undantas från samråd. Effekten och konsekvensen för naturmiljön bedöms därför som liten.

Åtgärderna bedöms medverka till att både de transportpolitiska målen och projektmålen uppfylls genom ökad trafiksäkerhet.

Det markintrång som är nödvändigt för projektets genomförande kommer så långt som möjligt minimeras. Vidare vidtas försiktighet så att påverkan på omgivande miljöer blir så liten som möjligt.

Projektets kostnad för etapp 1 är beräknad till cirka 30,7 Mkr.

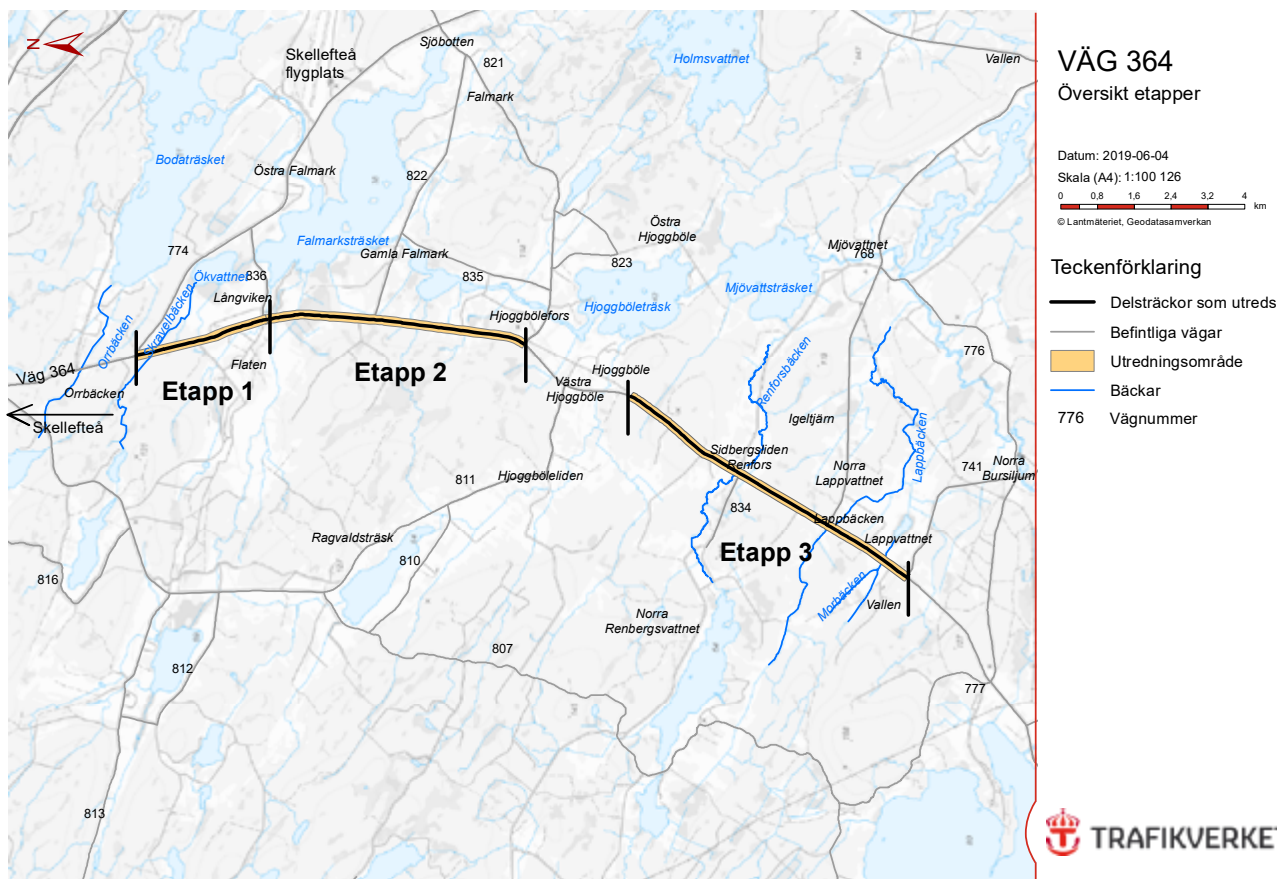
## 2 Beskrivning av projektet, dess bakgrund, ändamål och projektmål

### 2.1 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 2.1.1, där tre separata vägplaner och bygghandlingar kommer att tas fram enligt:

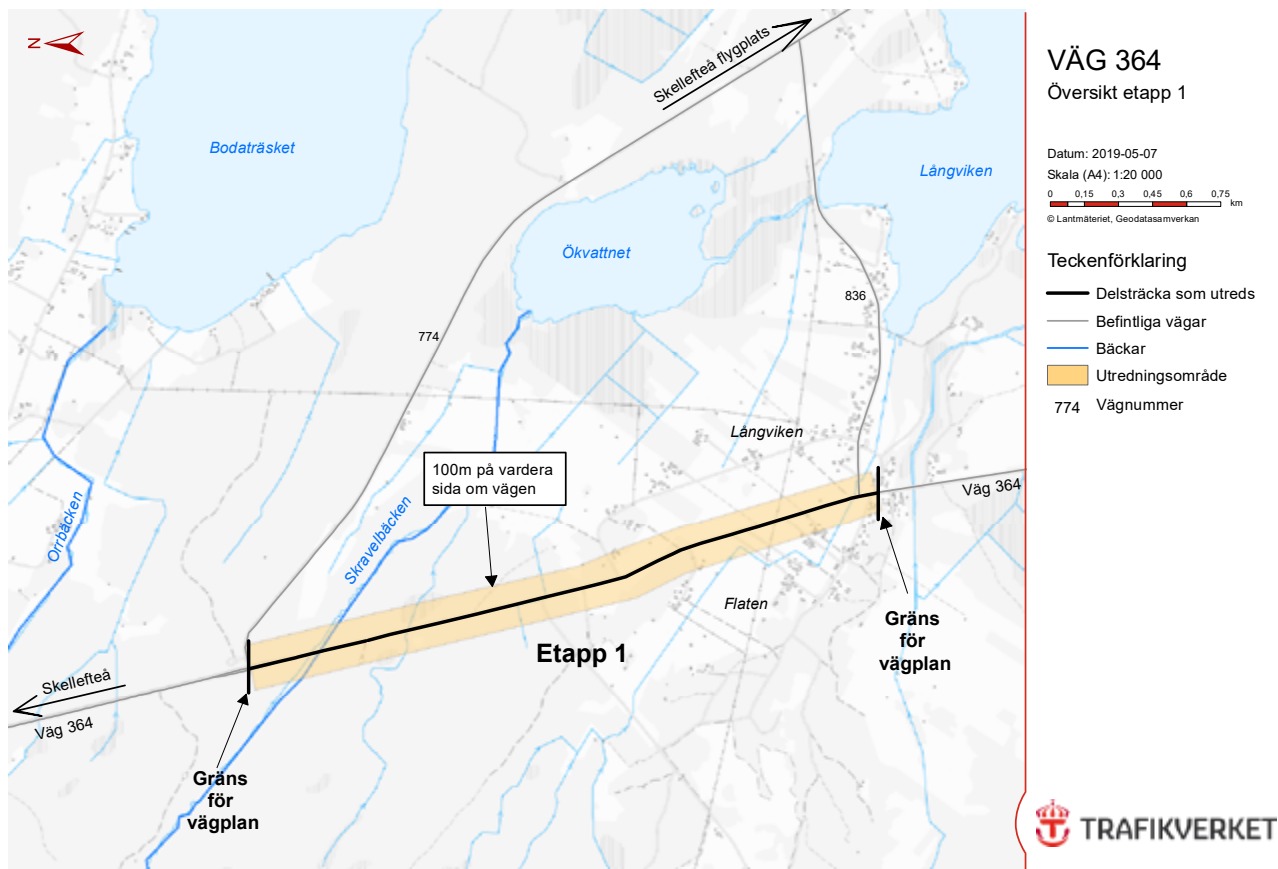
- Etapp 1, väg 774-Långviken
- Etapp 2, Långviken-Hjoggbölefors
- Etapp 3, Västra Hjoggböle-Lappvattnet



Figur 2.1-1 Översiktsskarta för vägplan väg 364, Etapp 1-3 mellan väg 774 och Lappvattnet.



Denna handling utgör granskningshandling för vägplan väg 364, etapp 1, mellan väg 774 och Långviken, se figur 2.1-1 samt 2.1-2.



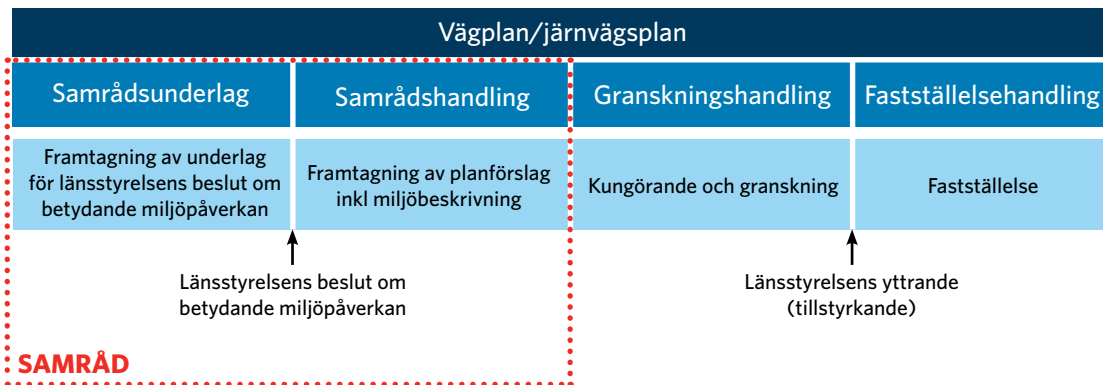
Figur 2.1-2 Etapp 1, väg 364 mellan väg 774 och Långviken. För att säkerställa att berörda fastighetsägare, intressenter och skyddsvärda områden beaktas så har utredningsområdet för vägplanen satts till 100 meter på vardera sida om vägen.

## 2.2 Planläggningsprocess

Ett vägprojekt ska planeras enligt en särskild planläggningsprocess som regleras av miljöbalken (1998:808) och väglagen (1971:954). Arbetet ska resultera i en fastställd vägplan. Planläggningsprocessen för detta projekt genomförs enligt typfall 2, ej betydande miljöpåverkan. Planläggningsprocessen illustreras i figur 2.2-1.

I planläggningsprocessen utreds var och hur vägen ska byggas. Hur lång tid det tar att få fram svaren beror på projektets storlek, hur många undersökningar som krävs, om det finns alternativa sträckningar, vilken budget som finns och vad de berörda tycker.





Figur 2.2-1 Trafikverkets planläggningsprocess

I början av planläggningen tar Trafikverket fram ett samrådsunderlag som beskriver hur projektet kan påverka miljön. Samrådsunderlaget och samrådsredogörelsen ligger sedan till grund för länsstyrelsens beslut om projektet antas medföra betydande miljöpåverkan (BMP). Om länsstyrelsen beslutar att BMP råder, medför det att samråd skall ske i vidare krets. Om projektet medför betydande miljöpåverkan tas en vägplan samt en miljökonsekvensbeskrivning (MKB) fram. I miljökonsekvensbeskrivningen beskrivs projektets miljöpåverkan med förslag på försiktighets- och skyddsåtgärder.

Planen hålls tillgänglig för granskning så att de som berörs kan lämna synpunkter innan Trafikverket gör den färdig. Efter granskningen begärs fastställelse av planen hos Trafikverket. Innan planen skickas till fastställelse ska Länsstyrelsen lämna sitt granskningsyttrande med tillstyrkan till väg- eller järnvägsplanen.

När planen är fastställd följer en överklagandetid innan planen vinner laga kraft. Först efter detta kan Trafikverket påbörja ombyggnationen.

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

### Analys enligt fyrstegsprincipen

Fyrstegsprincipen är Trafikverkets arbetsstrategi och den tillämpas för att säkerställa en god resurshushållning och för att åtgärder ska bidra till en hållbar samhällsutveckling.

Varje enskilt steg i fyrstegsprincipen täcker in olika aspekter och skeden i utvecklingen av transporter och av vår infrastruktur. De fyra stegen innebär att åtgärder ska analyseras i följande ordning:

#### Steg 1. Tänk om

Det första steget handlar om att först och främst överväga åtgärder som kan påverka behovet av transporter och resor samt valet av transportsätt.

#### Steg 2. Optimera

Det andra steget innebär att genomföra åtgärder som medför ett mer effektivt utnyttjande av den befintliga infrastrukturen.

#### Steg 3. Bygg om

Vid behov genomförs det tredje steget som innebär begränsade ombyggnationer.

#### Steg 4. Bygg nytt

Det fjärde steget genomförs om behovet inte kan tillgodoses i de tre tidigare stegen. Det betyder nyinvesteringar och/eller större ombyggnadsåtgärder

Fyrstegsprincipen har hanterats i tidigare framtagna förstudie, arbetsplan och åtgärdsvalsstudie där det bedömts att steg 3, begränsade ombyggnationer, behövs för att uppnå projektmålen.

### 2.3 Tidigare utredningar och beslut

Trafikverket har tidigare genomfört en förstudie, arbetsplaner och en åtgärdsvalsstudie (ÅVS) för väg 364.

I förstudien föreslås en breddning av väg 364 i befintlig sträckning utom vid Lappvattnet, Hjoggböle, Hjoggbölefors och Långviken, där nya sträckningar utanför bebyggelsen föreslås utredas.

De arbetsplaner som togs fram under åren 1999-2000 saknade finansiering, därför 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 som färdigställdes 2016.

Förändringar i väglagen, 2013, innebär bland annat att de tidigare begreppen förstudie, vägutredning och arbetsplan numera utgör en sammanhållen planläggningsprocess som benämns vägplan.

Åtgärdsvalsstudien inleddes 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. De åtgärder som prioriterades högst 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 flertalet fastighets- och ledningsägare har Trafikverket gjort bedömningen att, för att få en enklare process med berörda, upprätta en vägplan även för dessa åtgärder.

### **2.3.1 Beslut om betydande miljöpåverkan och godkännande av MKB**

Länsstyrelsen i Västerbottens län tog 2018-12-13 beslutet att projektet inte kan antas medföra betydande miljöpåverkan. Detta betyder att ingen miljökonsekvensbeskrivning upprättas, utan endast en miljöbeskrivning som integrerats i vägplanen.

## **2.4 Avgränsning**

Vägplanen omfattar ett utredningsområde längs väg 364 enligt figur 2.1-2. 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.

Geografisk avgränsning omfattar vägplanens utredningsområde. Influensområdet omfattar ett större område där effekter kan uppstå.

## **2.5 Transportpolitiska mål**

Det övergripande transportpolitiska målet är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet. Därutöver har riksdagen beslutat om ett funktionsmål rörande tillgänglighet och ett hänsynsmål rörande säkerhet, miljö och hälsa.

### *Funktionsmålet*

Transportsystemets utformning, funktion och användning ska medverka till att ge alla en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet samt bidra till utvecklingen i hela landet. Transportsystemet ska vara jämställt, det vill säga likvärdigt svara mot kvinnors respektive mäns transportbehov.

### *Hänsynsmålet*

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

## **2.6 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 vägområdet och ger bättre sikt. En ordnad hållplats för av- och påstigning för oskyddade trafikanter planeras i Sidbergsliden.

## 3 Miljöbeskrivning

I miljösäkringen av arbetet har kompetens inom kulturmiljö/arkeologi, förorenad mark, buller, dagvatten, vatten- och naturmiljö samt kompetens från rennäringsen deltagit.

### 3.1 Miljöbeskrivningens avgränsningar

Miljöbeskrivningen ska beskriva förutsättningar och belysa konsekvenserna som kan förväntas uppstå till följd av de planerade åtgärderna längs etapp 1 väg 364. Miljöbeskrivningen redovisar även de åtgärder som Trafikverket avser att utföra för att minimera konsekvenserna.

Det finns inga kända forn- och kulturlämningar eller byggnadsminnen som bedöms påverkas av vägplanen. Inte heller berörs några riksintressen eller regionala intressen för kulturmiljö av vägplanen. Historiska kartor från början av 1900-talet har visat att dåtidens vägnät och bebyggelse ser likadant ut idag. Vägplanen bedöms inte medföra någon väsentlig påverkan på kulturmiljö. Skulle en tidigare okänd forn- eller kulturlämning påträffas inom vägområdet kommer arbetet att stoppas och länsstyrelsen kontaktas. Åtgärderna som vidtas i vägplanen medför att planens påverkan på kulturmiljö bedöms som obetydlig och beskrivs således inte vidare i denna planbeskrivning.

I övrigt berörs inga områden av riksintresse eller områden som omfattas av områdesskydd enligt miljöbalken. Nationalparker, sumpskogar, nyckelbiotoper, biotopskydd, områden med naturvårdsavtal, frivilliga avsättningar, värdefulla ängs- och betesmarker, artrika vägkanter behandlas således inte vidare.

### 3.2 Väsentliga miljöaspekter

Miljöbeskrivningen följer 6 kap. miljöbalken avseende redovisningar av de uppgifter som krävs för att bedöma projektets huvudsakliga inverkan på människors hälsa, miljö och hushållningen med mark och vatten samt andra resurser. De väsentliga miljöaspekterna bedöms i denna vägplan främst vara knutna till vattenmiljön i Skravelbäcken, naturmiljö i form av jordbruksmark, sulfidjord, enskilda brunnar, skogsmark och därtill identifierade naturvärdesobjekt samt rennäringsen.

### 3.3 Nollalternativet

Effekter och konsekvenser jämförs med ett nollalternativ. Om inga åtgärder genomförs, innebär det att befintliga problem och brister med trafiksäkerheten kvarstår.

### 3.4 Metodik – bedömning av konsekvenser

Enligt väglagen ska en miljöbeskrivning innehålla uppgifter om projektets förutsebara påverkan på människors hälsa och på miljön. Miljöbeskrivningen ska redovisa uppgifter om områden enligt 3 och 4 kap. miljöbalken samt

miljökvalitetsnormer enligt 5 kap. 3§ miljöbalken samt skyddade områden och arter enligt 7 och 8 kap. miljöbalken och kulturmiljölagen (1988:950).

För ett projekt där länsstyrelsen beslutat att projektet ej kan antas medföra betydande miljöpåverkan ska en miljöbeskrivning för vägplan upprättas.

Miljöbeskrivningen behöver inte godkännas av länsstyrelsen.

En bedömning/värdering av en åtgärds konsekvens görs genom en sammanvägning av de berörda intressets värde och av ingreppets, eller störningens omfattning.

### **3.5 Begrepp i miljöbeskrivningen**

I miljöbeskrivningen används olika begrepp varav följande är av vikt att förklara för läsförståelsen:

- Påverkan är det fysiska intrång som verksamhetsutövaren orsakar, till exempel att denna vägen går i skärning och påverkar grundvattennivån så den sänks.
- Effekten är den förändring av miljökvaliteter som uppstår där vägen dras fram, till exempel sättningar på byggnader eller sinande brunnar.
- Konsekvenser är en värdering av effekten med hänsyn till vad den betyder för olika intressen, till exempel skador på byggnader eller att ett antal hushåll måste hämta sitt vatten i en annan brunn.

För att undvika eller för att minimera negativa konsekvenser kan olika skyddsåtgärder utföras, till exempel stabilisering av husgrunden innan skadan uppkommer eller att brunnen grävs djupare.

## 4 Förutsättningar

### 4.1 Vägens funktion och standard

Väg 364 går från Umeå till 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 *Vägklasser och restriktioner för APV 2013, Västerbotten*. Vägen tillhör bärighetsklass 1 (BK1).

#### 4.1.1 Vägar i området

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

Väg 774 går mellan Orrbäcken och Vallen, via Östra Falmark, Sjöbotten och Holmsvattnet. BK1-klass råder längs vägen. Vägen leder till Skellefteå flygplats, som ligger mitt emellan Östra Falmark och Sjöbotten. Sträckan mellan korsningen till väg 364 och Skellefteå flygplats är klassad som riksintresse.

Väg 836 går mellan Långviken och Östra Falmark. BK1-klass råder längs vägen.

### 4.2 Trafik och användargrupper

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

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

#### 4.2.1 Trafiksäkerhet

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

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

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

Samtliga olyckor var lindriga och inga personskador har rapporterats in.



## 4.3 Övrig infrastruktur

### 4.3.1 Ledningar och belysning

Längs sträckan finns korsande och längsgående elledningar som ägs av Skellefteå Kraft.

Skanova har korsande markförlagd optokabel på ett antal platser samt en längsgående kabel på östra sidan av vägen längs hela sträckan.

Belysningsstolpar, skåp och brunnar med mera finns i området i anslutning till vägen. Belysning i korsningen av väg 364/väg 774 ägs av Trafikverket. Skellefteå kommun äger belysning genom byarna Falmark och Långviken samt längs vissa anslutande vägar.

## 4.4 Lokalsamhälle och regional utveckling

### 4.4.1 Kommunala planer

#### *Översiktsplan*

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

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

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

### 4.4.2 Befintlig markanvändning och bebyggelse

Aktuell vägsträcka ligger i Skellefteå kommun i Västerbottens län. Kommunen är till ytan Sveriges största kustkommun med en befolkning på cirka 73 000 personer (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, Hjöggböle, Hjöggbölefors och Långviken.

Längs etapp 1 ligger Långviken, se figur 4.4-1. Långviken är en småort i Skellefteå kommun med en folkmängd på 89 personer per 2015-12-21. Nordöst om Långviken ligger sjön Ökvattnet.

#### *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 teknikintensiva näringsliv. Den snabbaste växande branschen är inom tjänstesektorn, exempelvis IKT (informations- och



Figur 4.4-1 Bebyggelse som utgör de centrala delarna av Långviken.

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.

#### **4.5 Landskapet och staden**

Området kring väg 364 utgörs av odlingslandskap i form av gårdar i nära anslutning till åkermark med inslag av större skogspartier. Området präglas av närheten till flertalet sjöar med tillrinnande åar och bäckar. Landskapsbilden består av öppen jordbruksmark, halvöppen igenväxningsmark, sluten skogsmark och bebyggelse. Se figur 4.5-1.

#### **4.6 Miljö och hälsa**

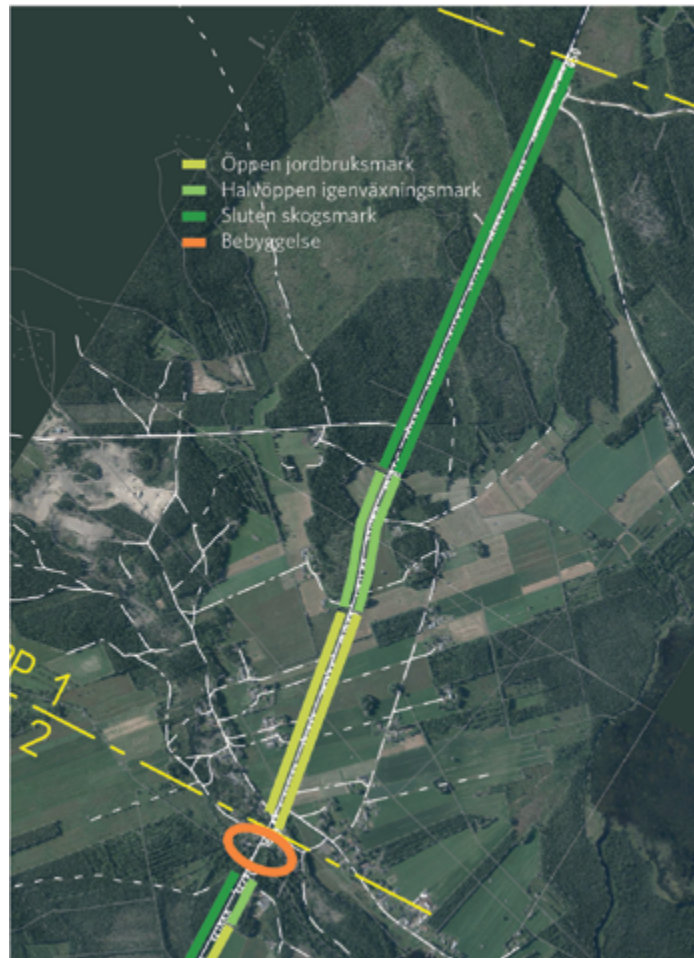
En bullerutredning är utförd längs med vägplanens sträckning. Resultatet från bullerutredningen visar att ekvivalent ljudnivå för buller inte överskrider riktvärdet utomhus för någon fasad längs sträckan.

##### **4.6.1 Riksintressen och Natura 2000**

Delar av väg 364 är utpekad i Skellefteå kommuns översiktsplan som riksintresse. Utöver detta finns inga andra skyddade eller skyddsvärda områden.

##### **4.6.2 Naturmiljö**

Landskapet utmed väg 364 präglas av uppodlad kulturbygd där åkermark varvas med brukade skogspartier. Jordartsförhållandena och markens genomsläpplighet varierar längs sträckan. Det finns både områden sand, silt, morän och sulfidjord och således varierande förutsättningar för infiltration.



Figur 4.5-1 Landskapsanalys av etapp 1. Långviken ligger i den nedre delen av kartan/etappen (orange ring).

I södra delen av vägplanen återfinns byn Långviken. Där har skogsbruk under 1900-talet lett till monokulturer av tall och gran, med mindre inslag av lövträd. Andelen naturmiljöer med förhöjda naturvärden har därför bedömts som låga i området. Topografien är flack med några mindre höjdparter.

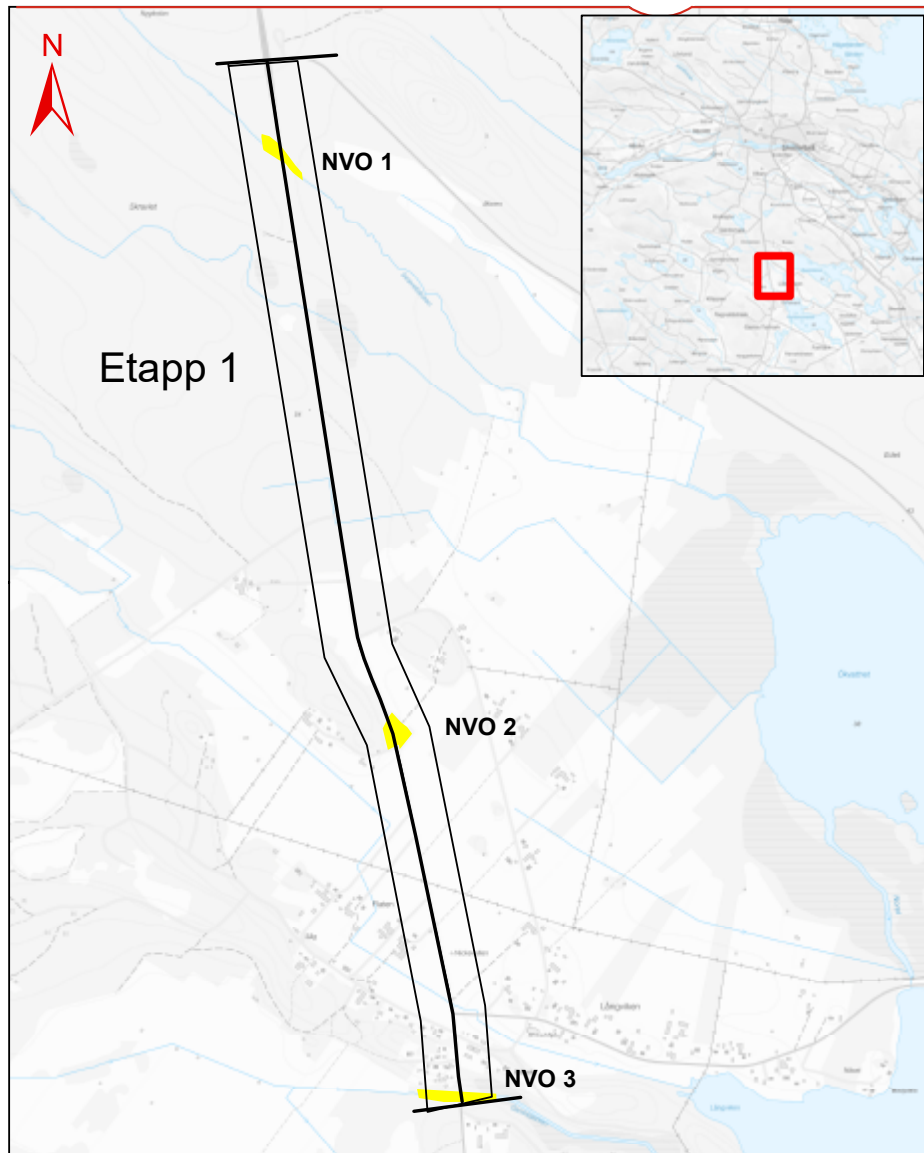
### Naturvärdesinventering

Inom utredningsområdet har en naturvärdesinventering utförts där tre naturvärdesobjekt (NVO) av visst naturvärde (klass 4) identifierats och avgränsats, se figur 4.6-1. Det ena objektet utgörs av ett grovvuxet barrblandbestånd (NVO 1) i anslutning till Skravelbäcken. Dess naturvärden är främst knutna till bäckens och de närmsta omgivningarnas grad av naturlighet. I området har granticka påträffats.

Det andra objektet (NVO 2) utgörs främst av ett tallbestånd med förekomst av lövträd som rönn, asp och sälg vars bark utgör ett viktigt substrat djur- och växtliv.

Det tredje objektet ligger där etapp 1 och etapp 2 möts. Det utgörs av ett vattendrag med utterpassage, vilket indikerar att utter kan finnas i området för vattendraget.

Det finns tre rödlistade fågelarter inom vägplaneområdet. Det rör sig om buskskvätta, storspov och hussvala. De anses troligen eller säkert häckande inom ett avstånd på 500 meter från vägen. Inga andra rödlistade fågelarter har rapporterats längs sträckan eller i området.



### VÄG 364 - ETAPP 1

Översiktskarta

Datum: 2019-05-17

Skala (A4): 1:14 000

0 140 280 420 560 700 Meter

© Lantmäteriet, Geodatasamverkan

### Innehållsförteckning

— Utredningsområde

— Etapp 1

■ Naturvärdesobjekt (NVO)

Koordinatsystem: Sweref99 20 15

Undelag: Lantmäteriet

Av: Robert Bröms

Figur 4.6-1 Naturvärdesobjekt identifierade i och med naturvärdesinventering

## Generellt biotopskydd

Alla områden som skulle kunna omfattas av det generella biotopskyddet enligt 7 kap. 11§ miljöbalken har identifierats och kartlagts. Längs aktuell vägsträcka finns ett större antal öppna diken i anslutning till jordbruksmark som skulle kunna utgöra biotopen ”Småvatten i jordbruksmark” som omfattas av det generella biotopskyddet. De flesta dikena är grunda och är under större delen av året uttorkade. I de dikena som håller vatten under en längre period återfanns inga arter som tyder på att dikena håller några naturvärden som motiverar att dikena bedöms hålla de kvaliteter som behövs för att omfattas av det generella biotopskyddet.



Figur 4.6-2. Bild tagen i Långviken i riktning mot Skellefteå. Skogspartiet i bakgrunden utgör NVO 2 och består av ett tallbestånd med rik underväxt av rönn, sälg och asp.

### **Strandskydd**

Strandskyddet är ett generellt skydd enligt 7 kap. 13-18§ miljöbalken som gäller i hela landet. Det syftar till att långsiktigt trygga förutsättningarna för allemansrättslig tillgång till strandområden och bevara goda livsvillkor för djur- och växtliv på land och i vatten. Strandskyddet gäller dock inte inom den fastställda vägplanen.

### **4.6.3 Vattenmiljö**

I norra delen av vägplanen återfinns vattendraget Skravelbäcken, som är cirka sex kilometer lång och mynnar ut i Falmarksträsket nedströms väg 364.

Skravelbäcken avvattnar området tillsammans med flertalet mindre vattendrag. De mindre vattendragen har tydlig dikeskaraktär och återfinns både i jordbruks- och skogsmark.

Den del av Skravelbäcken som ligger i anslutning till väg 364 är delvis rätad, se figur 4.6-3, varvid vattnets flöde är relativt snabbt. De två trummorna som leder vattnet under vägen utgör inget vandringshinder för fisk. Vid inventering av Skravelbäcken påträffades inga flodpärlmusslor.

Skravelbäcken har fastställda miljö kvalitetsnormer enligt vattendirektivet. Den ekologiska statusen för vattendraget har klassificerats till måttlig på grund av morfologiska hinder och kräver åtgärder för att nå målet god ekologisk status år 2027.

I Södra Långviken korsar en grundvattenförekomst med goda uttagsmöjligheter väg 364. Vattenförekomstens miljö kvalitetsnormer är god kvalitativ status och god kvantitativ status, vilka båda uppfylls.

En brunnsinventering har genomförts för enskilda brunnar i vägplaneområdet med syfte att kartlägga de vatten- och energibrunnar som kan tänkas påverkas





Figur 4.6-3 Trumma under väg 364, med östra sidans utlopp av Skravelbäcken.

av breddning och profiljustering av väg 364. Resultatet från inventeringen visar att två brunnar ligger inom influensområdet. Brunnarna är grävda, placerade i nära anslutning till bostaden och innehar ett djup mellan 5 till >20 meter.

#### 4.6.4 Avvattning

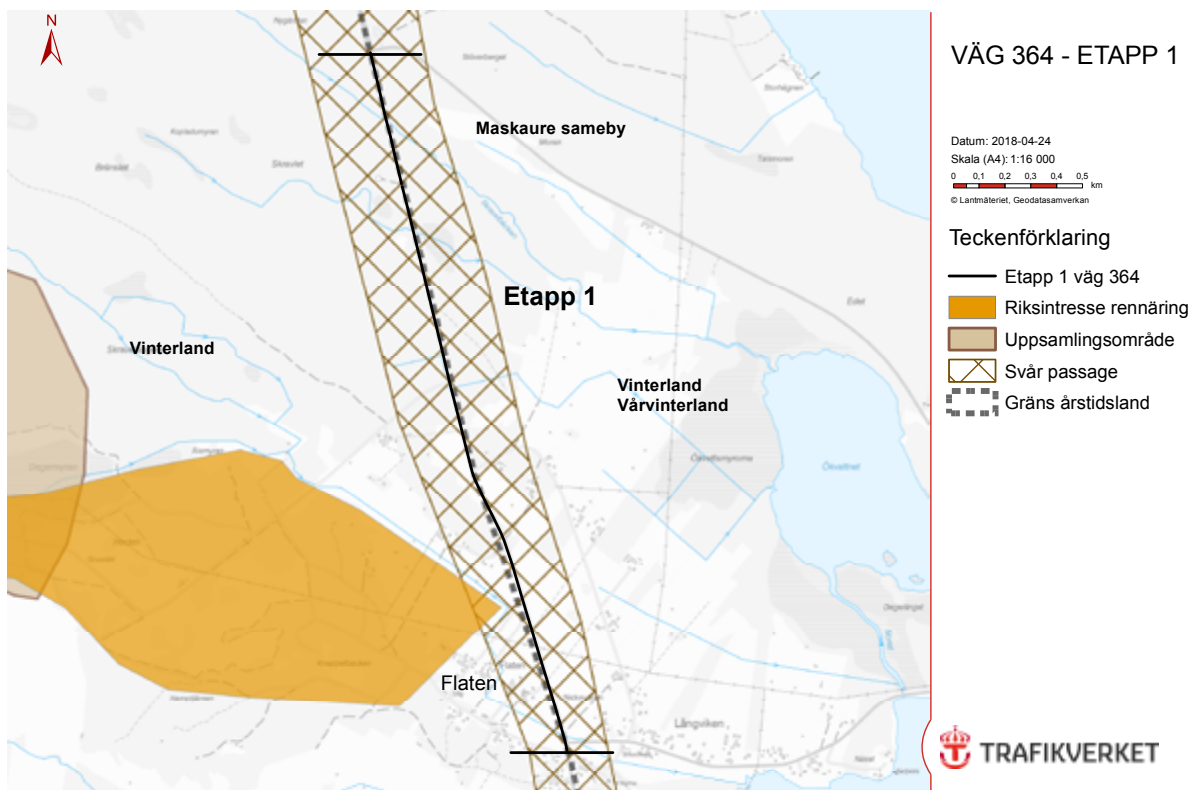
Idag sker avvattning av väg 364 via gräsbeklädda diken och trummor. Befintlig väggkropp går på bank och skär av de naturliga avrinningsstråken i området och samlar upp vattnet till fyra trummor, samt till dubbeltrumman där Skravelbäcken korsar vägen. Under de från öster och väster anslutande vägarna finns det sidotrummor som leder vattnet längs med väg 364.

#### 4.6.5 Rennäring

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 nära delar av vägsträckan. Detta gäller speciellt för de lärliggande lavförande markena och i viss mån även närliggande 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



Figur 4.6-4. Område för betesland för Maskaure sameby samt riksintresse för rennäring.

renskötarna vill spara för kommande beten under säsongen.

Väster om väg 364 ligger ett större sammanhängande område av riksintresse för rennäring. Området är en viktig betes- och samlingsplats för renar inom Maskaure sameby, se figur 4.6-4. Under samråd med samebyn framkom att de främsta problemen återfinns norr om etapp 1, utanför denna vägplan.

#### 4.6.6 Naturresurser

##### Jord och skogsbruk

Utredningsområdet omges till stor del av jordbruksmark och brukade skogs-partier. I Långviken har skogsbruk under 1900-talet lett till monokulturer av tall och gran, med mindre inslag av lövträd.

#### 4.6.7 Markföroreningar

En markmiljöinventering längs sträckan har genomförts i syfte att identifiera förorenade platser i anslutning till vägplaneområdet. Inventeringen har inte visat på att det pågått någon känd verksamhet som bedöms påverkade planerade arbeten. Inga större olyckor finns inrapporterade till miljökontoret.

I samband med schaktarbeten i vägdiken förväntas generellt förhöjda halter av PAH:er, alifater och bly. En provtagning av vägdikesmassor har utförts för



att säkerställa att uppschaktade massor hanteras utan risk för påverkan av omgivningen.

Resultatet från provtagningen visar på förekomst av oljeföroreningar samt förhöjda halter av metaller. Samtliga halter av analyserade ämnen understiger Naturvårdsverkets generella riktvärden för mindre mänslig markanvändning (MKM). Inget efterhandlingsbehov bedöms finnas avseende vägdkesmassor. Det finns dock restriktioner på återanvändning av massorna då halten för bly, arsenik och kvicksilver överskrider gränsvärdena för mindre än ringa risk (MRR) och känslig markanvändning (KM).

Flera delprov innehåller halter av alifater som överskrider KM och Trafikverkets miljökrav för återanvändning på privata tomter.

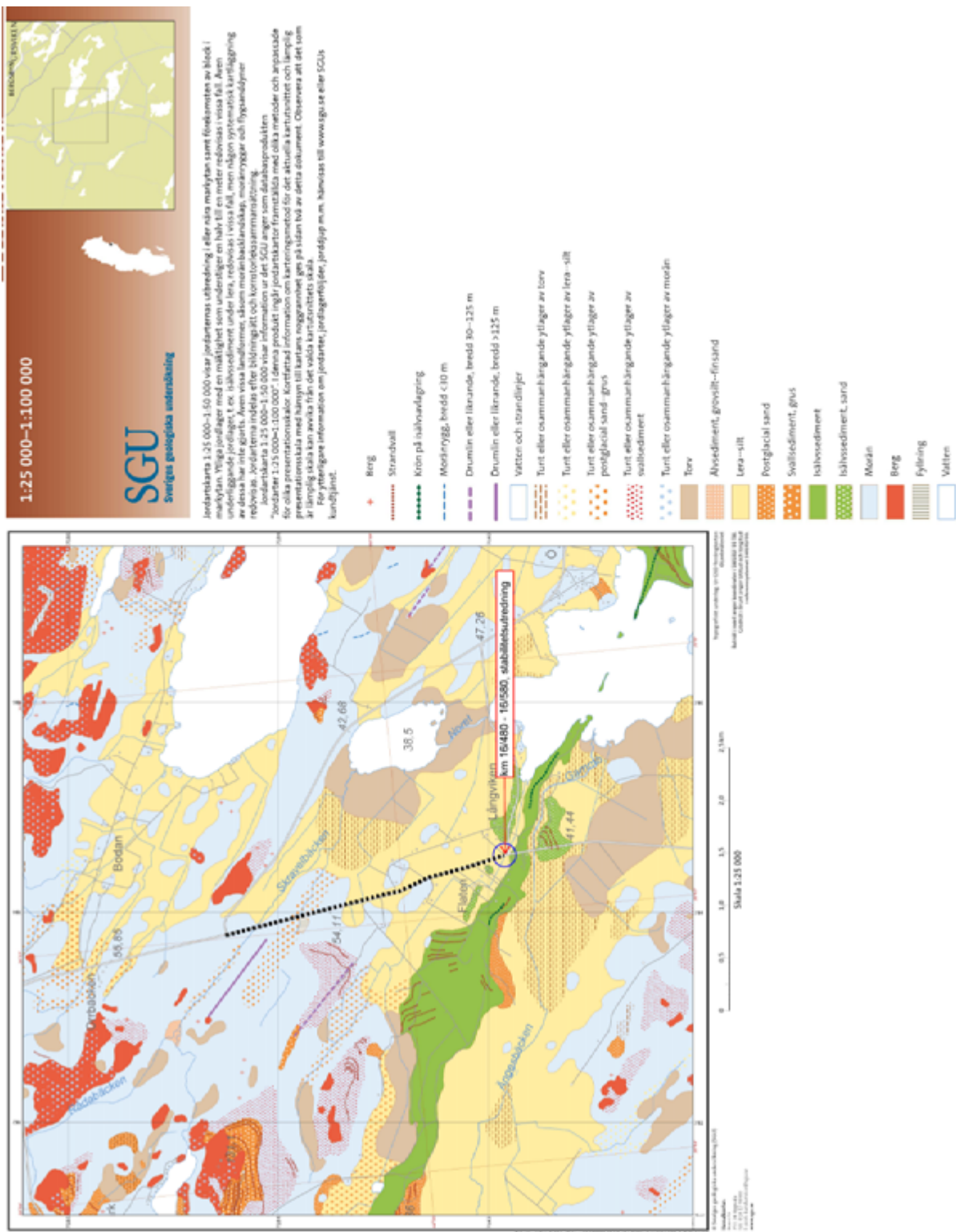
#### **4.7 Byggnadstekniska förutsättningar**

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

Höjdpunkterna utgörs av morän eller åsar av isälvsediment. Lågpunkterna, där landskapet är flackt, utgörs av postglaciala sedimenterade lösjordar som är varviga och främst består av silt och lera, se jordartskarta figur 4.7-1.

Sulfidjord har påträffats längs etappen på lösmarksområden, se gulmarkerade områden på jordartskartan. Så länge sulfidjordarna befinner sig under grundvattenytan förblir de normalt sett ooxiderade och har ingen påverkan på den omgivande miljön. Om sulfidhaltiga jordar exponeras för luftens syre så oxiderar sulfidmineralen och markens pH-värde sjunker varvid vissa metaller blir lätttrörliga.

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.



Figur 4.7-1 Jordarts-karta för etapp 1, hämtad från SGU (Sveriges geologiska undersökning). Den svart-streckade delen är etapp 1 längs väg 364. I de gulmarkerade fälten längs etappen (lera-silt) har sulfidjord påträffats.

## 5 Den planerade vägens lokalisering och utformning med motiv

### 5.1 Val av lokalisering

Åtgärderna på sträckan för etapp 1 utförs mellan korsningen till väg 774 och Långviken. Den aktuella sträckan är cirka tre kilometer lång, se figur 2.1-2. Inga alternativa dragningar är föreslagna i vägplanen. Motiv till detta är att befintlig vägs sträckning bedöms som den mest kostnadseffektiva att följa. Planerade åtgärder kan göras till stor del inom befintligt vägområde genom att optimera väggeometrin och bredda befintlig väg. Markanspråket för dessa åtgärder blir avsevärt mindre jämfört med en alternativ ny vägdragning.

### 5.2 Val av utformning

Vägförslaget innebär att sträckan byggs om, då befintlig väg inte har tillräcklig bärighet och behöver förstärkas samt breddas. Efter ombyggnad ska vägens belagda bredd vara nio meter. Vägens utformning följer de krav och råd som ställs i *Vägar och gators utformning* (VGU publikation 2015:086 och 2015:087).

Vid Långviken kommer två så kallade landsbygdsportar att anläggas cirka 150 meter norr respektive 200 meter söder om befintlig busshållplats. Landsbygdsportar är en hastighetssäkrande åtgärd, vilket innebär att vägen förses med en mittrefug som medför en sidoförskjutning av de bägge körbanorna. I anslutning till befintlig busshållplats kommer dessutom en refug med passagemöjligheter att anläggas. Dessa åtgärder kommer även kompletteras med erforderlig vägskyltar.

För att höja stabiliteten på befintlig vägbank vid Långviken kommer tryckbankar att anläggas cirka 1,5 meter över marken. En tryckbank är en geoteknisk förstärkningsåtgärd och kan bestå av en jordvall som anläggs permanent i nära anslutning till vägens ytterslänt. Funktionen med tryckbanken är att den ska agera motvikt för den belastning som vägkonstruktionen bidrar med och på så sätt minska risken för skred.

#### 5.2.1 Gestaltning

Gestaltningssyftet med projektet är att berörda områden i projektet ska harmoniera med omgivande landskap. Gestaltningen strävar efter att mildra vägens avtryck i landskapet. Det innebär att extra hänsyn tas till utformning 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.

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.

### **5.2.2 Kantremsor**

Mark för ianspråktagande av kantremsor om två meter i skogsmark och en halv meter i åker- och ängsmark kommer att ingå i förslaget. 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 väganläggningen 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.

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.

### **5.2.3 Säkerhetszon**

De ytor som tas i anspråk för kantremsor kommer delvis att 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 exempelvis buskar, stenblock, träd m.m. Om den omgivande marken redan är fri från fasta föremål såsom i åkermark eller på andra öppna ytor, uppfylls syftet och inget ytterligare markanspråk behövs. Inom åker-/ängsmark tas ingen ny mark i anspråk för säkerhetszoner då ytan i sig redan är fri från oeftergivliga föremål.

### **5.2.4 Plan- och profilstandard**

Plan- och profilgeometrin justeras längs befintlig väg tillsammans med breddning av vägen. På ett antal platser finns det tvära krön där siktsvackor uppstår. Justering av vägens profil kommer att utföras för att ge bättre sikt och öka trafiksäkerheten.

Plan- och profilstandarden är vald utifrån dimensionerande hastighet 80 km/tim. Plan och profil justeras på vissa delar längs sträckan.

### **5.2.5 Typsektion**

Sträckan breddas på den östra sidan av väg 364 från korsningen vid väg 774-Långviken. Sidan för breddning har 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 inte att byta breddningssida för ofta.

Typsektion för väg 364 utformas enligt:

Stödremsa (SR)	Vägren (VR)	Körfält (K)	Körfält (K)	Vägren (VR)	Stödremsa (SR)	Innerslänt och bankslänt (lutning)	Ytterslänt
0,25	1,0	3,5	3,5	1,0	0,25	1:3	1:2

Dikesdjup anpassas så att dikesbotten är minst 0,3 meter under terrassnivån.

### 5.2.6 Belysning och ledningar

Samtliga stolpar längs berörd sträcka ska hanteras enligt krav i VGU om man bedömer att stolparna utgör en risk efter planerade åtgärder. Inom säkerhetszon får ej oeftergivliga föremål finnas, vilket innebär att om belysning ska finnas kvar måste åtgärder vidtas. Stolpar som påverkas behöver hanteras, dock går dessa inte att flytta då de inte uppfyller gällande krav på belysningskvalitet. De behöver därför rivras och ersättas med nya i nytt läge.

För närvarande pågår en utredning mellan Skellefteå kommun och berörda belysningsföreningar avseende omfattning av en eventuell nyanläggning av belysning.

### 5.2.7 Gång- och cykeltrafik

Gång- och cykeltrafik kommer att förekomma längs vägren på väg 364. Vägrens plan- och profilgeometri är densamma som för huvudvägen, därför finns det mycket begränsade möjligheter till justering för tillgänglighetsanpassning.

### 5.2.8 Kollektivtrafik

Befintliga hållplatser på sträckan vid Långviken behålls och anpassas efter att väg 364 breddats. Utformning av hållplatserna utgår från deras nuvarande placering och utformning.

### 5.2.9 Korsningar och anslutningar

Korsningar till anslutande vägar föreslås behålla sin nuvarande utformning och anpassas till nivåer för den ombyggda delen av väg 364.

### 5.2.10 Byggnadsverk

Inga byggnadsverk förekommer längs sträckan.

### 5.2.11 Byggnader

Inga åtgärder i projektet kommer att påverka byggnader.

### 5.2.12 Beläggning

Befintlig beläggning på etapp 1 kommer att rivras och ersättas med ny.

### 5.2.13 Väg- och utloppsdiken

Nya diken anläggs och anpassas efter den breddade vägen. Bottendjupet och lutningen för diken anpassas efter terrängen men håller i stora drag samma djup och lutning som befintliga. De befintliga in- och utloppsdikena kommer att behöva rensas för att erhålla god avrinning. In- och utloppsdiken rensas generellt 10 - 70 meter.

Befintliga trummor i dåligt skick byts ut mot nya trummor. Dubbeltrummorna vid km 19/011-008 och km 16/525 bedöms vara i gott skick och förlängs för att anpassas till den breddade vägen.

### **5.3 Skyddsåtgärder och försiktighetsmått som redovisas på plankarta och fastställs**

Inga specifika skyddsåtgärder eller försiktighetsmått kommer att vidtas längs etapp 1.

## 6 Effekter och konsekvenser av projektet

### 6.1 Trafik och användargrupper

Genom att ett flertal sidoområdesåtgärder vidtas på delsträckan kommer sikten och även trafiksäkerheten längs vägen förbättras, vilket är positivt för samtliga trafik och användargrupper.

### 6.2 Lokalsamhälle och regional utveckling

#### 6.2.1 Bebyggelse och markanvändning

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

#### 6.2.2 Näringsliv

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

#### 6.2.3 Ledningar och belysning

Skellefteå kommuns befintliga belysningspunkter efter väg 364 genom Falmark-Långviken påverkas inte av planerade välgångar, men kommer att rivas då stolparna står inom säkerhetszon och är oeftergivliga.

Markförlagd optokabel kommer att påverkas längs hela etappen då den ligger på samma sida som vägen breddas. Dessa kan eventuellt förläggas i rör eller skyddas vid schaktarbeten.

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

#### 6.2.4 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.

### 6.3 Miljö och hälsa

#### 6.3.1 Landskapsbild

Vägplanen berör befintlig väg, därav bedöms effekterna och konsekvenserna för landskapsbilden bli små.

Odlingsmark kommer att tas i anspråk där tryckbankarna föreslås placeras. Detta medför en förändring i landskapsbilden. Väggrummet kommer att upplevas bredare både för trafikanter och människor. Den nya trafiklösningen



ger området karaktären av vägmiljö istället för pastoralt odlingslandskap. Odlingsmarkerna på var sida om väg 364 som idag upplevs som enhetlig, kan komma att kännas brutna, med det breda vägrummet. Tryckbankarna föreslås avrundas både i plan och profil för en bättre anpassning till landskapets naturliga former. Det rekommenderas att plantera med avbaningsmassor eller lämplig ängsflora på tryckbankarna, för att smälta in bra i landskapet.

En bullerutredning längs med sträckan är utförd. Risker för överskridna riktvärden bedöms som små.

### **6.3.2 Naturmiljö**

Sett till hela vägplanens sträckning kommer påverkan på naturmiljö innebära att skogsmark tas i anspråk för breddning av vägen. Träd kommer att tas bort på båda sidor vägen. Skogsmarken har i naturvärdesinventeringen bedömts ha triviala naturvärden för huvuddelen av sträckan och för dessa områden bedöms vägplanen inte medföra några betydande konsekvenser med avseende på naturmiljön. För de områden (NVO 1 och NVO 2) som bedöms ha visst naturvärde kommer påverkas genom att vägområdet breddas och mark tas i anspråk. 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. Sammantaget bedöms konsekvenserna för naturmiljön och den biologiska mångfalden bli små.

Tillgängligheten till Skravelbäckens strandområde kommer enbart tillfälligt begränsas under anläggningstiden. I övrigt bedöms vägplanen inte hindra eller avhålla allmänheten från tillträde till vattendraget. Vägplanen innebär heller inte åtgärder som väsentligt förändrar livsvillkoren för djur- och växtarter.

### **6.3.3 Vattenmiljö**

Åtgärderna medför att befintliga trummor under väg 364 förlängs. Anläggningsarbetet kommer inte innebära att några vandringshinder för fisk och vattenlevande organismer uppstår. Påverkan under anläggningstiden är temporär och vägplanen bedöms inte ge någon långsiktig negativ påverkan.

Projektet bedöms inte påverka möjligheten att uppfylla Skravelbäckens miljö kvalitetsnormer. Den sammantagna bedömningen för vattenmiljön i och med genomförandet av vägplanen landar i att små negativa konsekvenser kan uppstå.

Två brunnar ligger inom bedömt influensområde för vägplanen och kan komma att påverkas av planerade åtgärder längs sträckan. För att bevaka vägplanens påverkan på identifierade brunnar kommer vattenprovtagning och nivåmätning att ske innan byggstart samt efter att arbetena slutförts. Skulle vägplanen medföra att brunnarna påverkas i den grad att de blir obrukbara kommer Trafikverket att ersätta den skadade brunnen. Mätbar avsänkning kan uppstå i brunnar men utan märkbar påverkan på uttagskapacitet eller vattenkvalitet. Sammantaget bedöms konsekvenserna för detta bli små.

#### **6.3.4 Avvattning**

Breddning och profiljustering av vägen förväntas inte påverka avvattningen i någon större omfattning. Avvattningen kommer fortsatt kunna ske via gräsbeklädda vägdiken och trummor. Breddningen i sig kommer leda till ett marginellt ökat dagvattenflöde i området på grund av större asfalterade ytor, men bedömningen är att det inte påverkar avvattningsfunktionen i stort.

#### **6.3.5 Rennäring**

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, exempelvis permanent bortfall av betesmark eller störningar på rennäringen under byggtid när renarna betar i området. Den mark som Trafikverket tar i anspråk utgör inget hot mot området som renbetesland.

Det sammantagna förväntade resultatet är att åtgärderna kommer förbättra sikten för trafikanter utmed sträckan. Detta är positivt för rennäringen då antalet renpåkörningar kan minska.

#### **6.3.6 Naturresurser**

Vägplanen innebär att arealer skogs- och jordbruksmark kommer tas i anspråk, varvid arealen av dessa kommer minska något inom utredningsområdet. Det areella anspråket är dock litet i förhållande till den totala markens areal och effekterna i sig kommer inte förhindra en framtida enhetlig brukning av marken. Genomförandet bedöms således till måttliga konsekvenser.

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

### **6.4 Samhällsekonomisk bedömning**

I skede samrådsunderlag upprättades en samhällsekonomisk bedömning. Projektets kostnad för etapp 1 är beräknad till cirka 30,7 Mkr i 2017 års prisnivå.

### **6.5 Indirekta och samverkande effekter och konsekvenser**

Inga indirekta och samverkande effekter och konsekvenser ligger inom detta projekt.

### **6.6 Påverkan under byggnadstiden**

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.

## 6.7 Skyddsåtgärder och försiktighetsmått under byggtiden

Vägåtgärderna ska utföras så att de harmonierar väl med omkringliggande landskap. Befintlig vegetation ska bevaras i så stor utsträckning som möjligt.

Åtgärder ska vidtas så att petroleumprodukter eller andra för människors hälsa eller miljön skadliga ämnen inte kan förorena mark, ytvatten eller grundvatten. Arbetsmaskiner ska drivas med miljödiesel och förses med miljöanpassade hydrauloljor.

Okända fornlämningar är skyddade i Kulturmiljölagen (1988:950). Om en fornlämning påträffas inom vägområdet ska arbetet omedelbart stoppas, lämningen märkas ut och länsstyrelsen kontaktas.

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

Användbara schaktmassor används inom projektet som fyllnadsmaterial. Val av täkter med mera, till byggnadsmaterial ska göras med hänsyn till lokal miljö samt med strävan att minimera masstransporterna.

Om massor som innehåller föroreningar upptäcks under byggskedet ska tillsynsmyndigheten underrättas. Påträffas asfaltmassor som innehåller tjärhaltiga föroreningar under byggtiden ska dessa hanteras enligt Trafikverkets riktlinjer. Eventuell förorenad mark som schaktas i samband med vägåtgärder omhändertas och transporteras av en transportör som innehar tillstånd för att transportera avfall till en godkänd mottagare för omhändertagande. Då sulfidjordar generellt är miljöskadliga och finns inom vägområdet ska extra försiktighetsmått tas i samband med hantering av massor.

De riktvärden för ljudnivåer från byggarbetsplatser som föreslås av Naturvårdsverket och Socialstyrelsen får inte överskridas annat än undantagsvis.

Arbeten nära bostadsbebyggelse genomförs dagtid så störningarna blir så små som möjligt.

## 7 Samlad bedömning

### 7.1 Måluppfyllelse avseende de transportpolitiska målen och projektmålen

Åtgärderna bedöms medverka till att både de transportpolitiska målen och projektmålen uppfylls genom ökad trafiksäkerhet.

Projektet har en liten påverkan på miljön genom att områdets förutsättningar har beaktats i projekteringen. Vägprojektet ska anpassas efter de miljöförutsättningar som finns i området genom god gestaltning. Vägåtgärderna görs i nära anslutning till befintlig väg så att markintrång och ingrepp i naturmiljön minimeras.

### 7.2 Överensstämmelse med miljö kvalitetsmål

Riksdagen har antagit 16 nationella miljömål som beskriver de egenskaper som vår natur- och kulturmiljö måste ha för att samhällsutvecklingen ska vara ekologiskt hållbar.

I detta projekt berörs främst målen God bebyggd miljö, Levande sjöar och vattendrag och ett rikt växt- och djurliv. Vägplanen bedöms inte motverka att miljö kvalitetsmålen uppnås.

## 8 Överensstämmelse med miljöbalkens allmänna hänsynsregler, miljö kvalitetsnormer och bestämmelser om hushållning med mark och vattenområden

Bestämmelserna i miljöbalken syftar till att främja en hållbar utveckling som innebär att nuvarande och kommande generationer tillförsäkras en hälsosam och god miljö. En sådan utveckling bygger på insikten att naturen har ett skyddsvärde och att människans rätt att förändra och bruka naturen är förenad med ett ansvar för att förvalta naturen väl.

### 8.1 Allmänna hänsynsregler

I miljöbalkens andra kapitel redovisas de allmänna hänsynsregler som är grundläggande för prövningen om tillåtlighet, tillstånd, godkännande och dispens. Projektet kommer att bedrivas så att miljöbalkens allmänna hänsynsregler uppfylls.

I detta projekt har hänsynsreglerna beaktats genom att Trafikverkets planeringsprocess följts. Hänsynsreglerna bedöms uppfyllas genom att en vägplan inklusive miljöbeskrivning upprättats. Projekteringen och miljöarbetet har gjorts av erfarna projektörer och handläggare och följer gällande normer och krav. Vägplanen överensstämmer med miljöbalkens allmänna hänsynsregler.

### 8.2 Miljö kvalitetsnormer

Miljö kvalitetsnormer regleras i miljöbalkens femte kapitel. Avsikten med miljö kvalitetsnormerna är att fastlägga en högsta tillåtna förorenings- eller störningsnivå som människor eller miljön kan belastas med. Miljö kvalitetsnormer 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). Miljö kvalitetsnormer 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 väcksträcka på grund av låg trafikmängd. Inga vattendrag som omfattas av miljö kvalitetsnormerna för fisk- eller musselvatten finns i anslutning till väg 364. Denna vägplan bedöms inte medföra att några gällande miljö kvalitetsnormer åsidosätts.

### **8.3 Bestämmelser om hushållning med mark- och vattenområden**

I miljöbalkens tredje och fjärde kapitel regleras bestämmelser för hushållning med mark- och vattenområden. Dessa ska användas för de ändamål de är mest lämpade med hänsyn av beskaffenhet och läge samt föreliggande behov. Användning som medför en god hushållning ska ges företräde.

Vägplaneområdet är sedan tidigare exploaterat och inga naturvärden, kulturvärden eller värden för rennäringen har identifierats.

Den jordbruksmark som tas i anspråk för projektet är försumbar.

## 9 Markanspråk och pågående markanvändning

### 9.1 Vägområde för allmän väg

#### 9.1.1 Vägområde för allmän väg med vägrätt

Vägrätt uppkommer genom att väghållaren tar i anspråk mark eller annat utrymme för väg med stöd av fastställd vägplan. Vägrätten ger väghållaren rätt att nyttja mark eller annat utrymme som behövs för vägen. Väghållaren får rätt att i fastighetsägarens ställe bestämma över marken eller utrymmets användning under den tid vägrätten består. Vidare får myndigheten tillgodogöra sig alster och andra tillgångar som kan utvinnas ur marken eller utrymmet. Vägrätten upphör när vägen dras in.

Byggandet av vägen kan starta när vägplanen har fastställts och vunnit laga kraft. Vägrätten uppstår när vägens sträckning över fastigheten tydligt har märkts ut på marken och Trafikverket påbörjar det vägarbete om anges i vägplanen inom fastigheten.

Värdetidpunkt för intrånget är den dag då marken togs i anspråk. Den som äger och i förekommande fall brukar marken när ytan tas i anspråk har rätt till ersättning för intrånget som det medför. Den slutliga ersättningen räknas upp från dagen för ianspråktagandet, med ränta och index tills ersättningen betalas. Eventuella tvister om ersättningen avgörs i domstol.

Vägrätt för etapp 1 omfattar totalt cirka 29 638 m<sup>2</sup> och redovisas på plankartorna. Vägrätten fördelar sig på cirka 20 553 m<sup>2</sup> skogsmark, 7 983 m<sup>2</sup> åkermark, 1 070 m<sup>2</sup> ängsmark och 32 m<sup>2</sup> vatten. Vägrätten kommer att användas för breddning av vägen och utformning av sidoområden.

#### 9.1.2 Väghållningsansvar för allmänna vägar

Inom det aktuella området är Trafikverket väghållare.

#### 9.1.3 Vägområde för allmän väg med inskränkt vägrätt

Vägrätt innefattar normalt rätt för väghållaren att nyttja marken för vägändamål, trots att annan har äganderätt till fastigheten. Dessa rättigheter kan inskränkas.

Väghållaren har, inom markerat område för inskränkt vägrätt, rätt att uppföra, bibehålla, justera och rensa in- och utloppsdiken. I övrigt får markägaren använda marken så länge som denna användning inte medför negativ påverkan på vägens eller väganordningens utformning eller funktion.

Inskränkt vägrätt i vägplanen omfattar cirka 1 657 m<sup>2</sup> och fördelas på 656 m<sup>2</sup> skogsmark, 272 m<sup>2</sup> ängsmark och 729 m<sup>2</sup> åkermark.



## **9.2 Område med tillfällig nyttjanderätt**

I vägplanen föreslås att cirka 5 880 m<sup>2</sup> mark tas i anspråk med tillfällig nyttjanderätt. Nyttjanderätten fördelar sig på cirka 3 369 m<sup>2</sup> skogsmark, 1 934 m<sup>2</sup> ängsmark och 577 m<sup>2</sup> åkermark. Dessa redovisas på plankartorna. Områdena kommer att användas för anläggande av etablering och upplagsytor, yta för byggskyltar, åtkomst av befintliga brunnar, åtkomst att anlägga vägdiken och förlängning av trummor.

Områden som tas i anspråk som tillfällig nyttjanderätt får endast användas under projektets byggtid från byggstart till slutbesiktning. Marken kommer att återställas innan den återlämnas.

## 10 Fortsatt arbete

### 10.1 Dispenser och tillstånd

Dispenser, lov och tillstånd kommer att bli nödvändiga vid byggande av väg. I vissa delar innebär fastställd vägplan att tillstånd finns. Tillståndet gäller för den statliga vägen och dess anläggningar men inte för enskilda vägar. För dessa krävs samråd med länsstyrelsen enligt kapitel 12 i miljöbalken och lagen om fornminnen (1942:350).

Följande prövningar kan bli aktuella och söks av entreprenör:

- Uppläggning och deponering av massor och avfall kräver tillstånd eller anmälan enligt kapitel nio i miljöbalken.
- Tillstånd krävs för transport av avfall
- Anläggning för stenkrossning, makadamtvätt och tillverkning av asfalt kräver enligt miljöbalken anmälan till miljönämnden.

Följande prövningar söks av Trafikverket:

- Allt grävande och byggande i vattenområde definieras som vattenverksamhet enligt kapitel 11 i miljöbalken. Ansökan om tillstånd till vattenverksamhet prövas av mark- och miljödomstolen. Anmälan för vattenverksamhet görs till Skellefteå kommun.

Följande prövningar söks av externa ledningsägare:

- Resultatet av Skellefteå kommuns utredning avseende beslut om att ersätta befintlig belysning kan innebära att förlägga eller flytta ledningar inom statligt vägområde. Externa ledningsägare ska i god tid söka tillstånd för detta enligt Trafikverkets publikation 2017:227

# 11 Genomförande och finansiering

## 11.1 Formell hantering

### 11.1.1 Fastställelseprövning

Hur vägplaner ska kungöras, hållas tillgänglig för granskning och fastställas regleras i kapitel 17-18 § väglagen (1971:948).

Denna vägplan kommer att kungöras för granskning och sedan genomgå fastställelseprövning. Under tiden som underlaget hålls tillgängligt för granskning kan berörda sakägare och övriga lämna synpunkter på planen. De synpunkter som kommer in sammanställs och kommenteras i ett granskningsutlåtande som upprättas när granskningstiden är slut.

De inkomna synpunkterna kan föranleda att Trafikverket ändrar vägplanen. De sakägare som berörs av revideringen kommer då att kontaktas och får möjlighet att lämna synpunkter på ändringen. Är ändringen omfattande kan underlaget återigen behöva göras tillgängligt för granskning.

Vägplanen, samrådsredogörelse och granskningsutlåtande översänds till Länsstyrelsen för yttrande.

Efter att Länsstyrelsen tillstyrkt planen kan beslut tas om att skicka planen för fastställelse. I samband med begäran om fastställelseprövning ska så kallad kommunikation ske med de som yttrat sig under granskningen. Planen fastställs sedan om den kan godtas och uppfyller de krav som finns i lagstiftningen.

Om beslutet överklagas prövas överklagandet av regeringen.

### 11.1.2 Fastställelsebeslutets omfattning

Fastställelseprövningen innebär en helhetsbedömning av vägens samtliga konsekvenser och en prövning av hur de planmässiga avvägningarna mellan olika allmänna och enskilda intressen har gjorts. Fastställelsebeslutet omfattar det som redovisas på plankartorna samt de eventuella villkor som tas upp i beslutet. Även den formella hanteringen av vägplanen granskas. Beslutet kan innehålla villkor som måste följas när vägen byggs. Denna planbeskrivning utgör ett underlag till planens plankartor.

### 11.1.3 Rättsverkningar av fastställelsebeslutet

När vägplanen har vunnit laga kraft blir beslutet om fastställande juridiskt bindande. Detta innebär bland annat att vägbyggaren, det vill säga Trafikverket i detta projekt, har rätt, men också skyldighet om fastighetsägare begär det, att lösa in mark som behövs permanent för vägen. Mark som behövs permanent framgår av fastighetsförteckningen och plankartan. I fastighetsförteckningen framgår också markens storlek (areal) och vilka som är fastighetsägare eller rättighetsinnehavare.

Fastställelsebeslut som vinner laga kraft ger följande rättsverkningar:

- Väghallaren får tillstånd att bygga allmän väg i enlighet med fastställelsebeslutet och de villkor som anges i beslutet.
- När vägplanen vunnit laga kraft ger den vägbyggaren rätt att ta mark i anspråk med vägrätt enligt 30 § väglagen (1971:948). För mark eller utrymme som tas i anspråk erhåller berörda fastighetsägare ersättning.
- Vad som utgör allmän väg och väganordning läggs fast.

Vägplanen ger också tidsbegränsad nyttjanderätt (tillfälligt nyttjanderätt 35 § väglagen) att använda mark som behövs för bygget av anläggningen. På plankartan och i fastighetsförteckningen framgår vilken mark som berörs, vad den ska användas till, under hur lång tid den ska användas, hur stora arealer som berörs samt vilka som är fastighetsägare eller rättighetsinnehavare. Trafikverket har rätt att börja använda mark tillfälligt så fort vägplanen har vunnit laga kraft, men ska meddela fastighetsägare/rättighetsinnehavare när tillträde är beräknat att ske.

Fastighetsägare/rättighetsinnehavare får inte utan tillstånd från Trafikverket uppföra byggnader eller på annat sätt försvåra för Trafikverket att använda den mark som behövs för anläggningen.

Trafikverket har rätt att bygga den anläggning som redovisas i vägplanen.

## **11.2 Överensstämmelse med kommunala planer**

De föreslagna åtgärderna stämmer väl överens med kommunens översiktliga planer.

## **11.3 Genomförande**

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

För genomförande av erforderliga fastighetsregleringar med mera kommer ansökan om lantmäteriförättning att göras vid lantmäterimyndigheten.

### **11.3.1 Produktion**

Trafiken längs väg 364 ska fortgå under byggtiden. Riskerna för trafikolyckor är störst där byggtrafik använder befintlig väg. Risk för påkörning av vägarbetare är förhöjd vid partier där arbeten bedrivs. Inskränkningar i hastighet, tillfälliga trafikordningar, med till exempel signalreglering för stopp och trafik i ett körfält, kan bli aktuellt under byggskedet.

Under byggskedet kommer väg 364 att belastas av trafik i form av arbetsfordon som också orsakar utsläpp till luft. Det kan förekomma dammning under byggtiden som orsakas av arbetsmaskiner vid schaktning, materialhantering och övriga transporter. Vid problem av dammning ska förebyggande åtgärder i form av vattning eller saltning genomföras.

I byggskedet upprättas trafikanordningsplaner och arbetsmiljöplaner av entreprenören. Information till närboende och allmänhet ska ske i god tid innan arbetet påbörjas.

#### **11.4 Finansiering**

Projektets kostnad för etapp 1 är beräknad till cirka 30,7 Mkr i 2017 års prisnivå. I kalkylen ingår marklösen, åtgärder för väganläggning samt miljöåtgärder.

Objektet ingår som ett investeringsprojekt i länstransportplan för 2014-2025.

## 12 Underlagsmaterial och källor

### 12.1 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.

### 12.2 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-handerviltolyckorna/>. 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](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/](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

### **12.3 Muntliga referenser**

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







Trafikverket, Box 809, 91 5 Luleå. Besöksadress: Sundsbacken 2-4, 972 42 Luleå  
Telefon : 0771-921921, Texttelefon: 010-123 50 00

[www.trafikverket.se](http://www.trafikverket.se)