

# PLANBESKRIVNING

Vägplan väg 364, Etapp 3, Västra Hjoggböle-Lappvattnet  
Skellefteå kommun, Västerbottens län

## Granskningshandling

Datum: 2020-06-30

Projektnummer: 157411



**Trafikverket**

Postadress: Box 809, 971 25 Luleå

E-post: trafikverket@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921

Dokumenttitel: Granskningshandling Vägplan väg 364, Etapp 3, Västra Hjoggböle-Lappvattnet

Författare: Carolina Ingelsson, Sweco

Dokumentdatum: 2020-06-30

Projektnummer: 157411

Ärendenummer: TRV 2017/1488

Utgivare: Trafikverket

Kontaktperson: Jens Engberg, Trafikverket

Uppdragsansvarig: Thomas Sällström, Sweco

Bilder: Trafikverket, där inget annat anges.

# Innehåll

1	Sammanfattning .....	5
2	Beskrivning av projektet, dess bakgrund, ändamål och projektmål .....	6
2.1	Bakgrund.....	6
2.2	Planlägningsprocess.....	7
2.3	Analys enligt fyrstegsprincipen.....	8
2.4	Tidigare utredningar och beslut .....	9
2.5	Geografisk avgränsning.....	9
2.6	Transportpolitiska mål.....	10
2.7	Ändamål och projektmål .....	10
3	Miljöbeskrivning .....	11
3.1	Miljöbeskrivningens avgränsningar.....	11
3.2	Väsentliga miljöaspekter.....	11
3.3	Nollalternativet.....	11
3.4	Metodik – bedömning av konsekvenser .....	11
3.5	Begrepp i miljöbeskrivningen .....	12
4	Förutsättningar .....	13
4.1	Vägens funktion och standard.....	13
4.2	Trafik och användargrupper.....	13
4.3	Övrig infrastruktur.....	14
4.4	Lokalsamhälle och regional utveckling .....	14
4.5	Landskapet och staden.....	15
4.6	Miljö och hälsa.....	16
4.7	Byggnadstekniska förutsättningar.....	24
5	Den planerade vägens lokalisering och utformning med motiv .....	26
5.1	Val av lokalisering .....	26
5.2	Val av utformning .....	26
5.3	Skyddsåtgärder och försiktighetsmått som redovisas på plankarta och fastställs.....	31
6	Effekter och konsekvenser av projektet .....	32
6.1	Trafik och användargrupper .....	32
6.2	Lokalsamhälle och regional utveckling.....	32
6.3	Miljö och hälsa.....	33
6.4	Samhällsekonomisk bedömning .....	35
6.5	Indirekta och samverkande effekter och konsekvenser .....	35
6.6	Påverkan under byggnadstiden .....	35
6.7	Skyddsåtgärder och försiktighetsmått under byggtiden .....	35

7	Samlad bedömning .....	37
7.1	Måluppfyllelse avseende de transportpolitiska målen och projektmålen .....	37
7.2	Överensstämmelse med miljö kvalitetsmål .....	37
8	Överensstämmelse med miljöbalkens allmänna hänsynsregler, miljö kvalitetsnormer och bestämmelser om hushållning med mark och vattenområden .....	38
8.1	Allmänna hänsynsregler .....	38
8.2	Miljö kvalitetsnormer .....	38
8.3	Bestämmelser om hushållning med mark- och vattenområden .....	39
9	Markanspråk och pågående markanvändning .....	40
9.1	Vägområde för allmän väg .....	40
9.2	Område med tillfällig nyttjanderätt .....	41
10	Fortsatt arbete .....	42
10.1	Dispenser och tillstånd .....	42
11	Genomförande och finansiering .....	43
11.1	Formell hantering .....	43
11.2	Överensstämmelse med kommunala planer .....	44
11.3	Genomförande .....	44
11.4	Finansiering .....	45
12	Underlagsmaterial och källor .....	46
12.1	Tryckta referenser .....	46
12.2	Elektroniska referenser .....	46

# 1 Sammanfattning

Denna handling utgör planbeskrivning för vägplan 364, etapp 3 mellan västra Hjoggböle-Lappvattnet 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 har delats upp i tre etapper där tre separata vägplaner och bygghandlingar tas fram enligt:

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

Sträckan för etapp 3, Hjoggböle-Lappvattnet, är cirka sju 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 plan- och profilgeometrin ska justeras längs del av befintlig väg och delar av vägsträckans ska breddas. Efter ombyggnad ska vägens belagda bredd vara nio meter. Längs hela sträckan ska dessutom säkerställande av kantremсор göras. Vid Sidbergsliden kommer en ny bussvändslinga med avskild hållplats samt plats för på- och avstigning att anläggas

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. 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 generellt biotopskydd. 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.

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

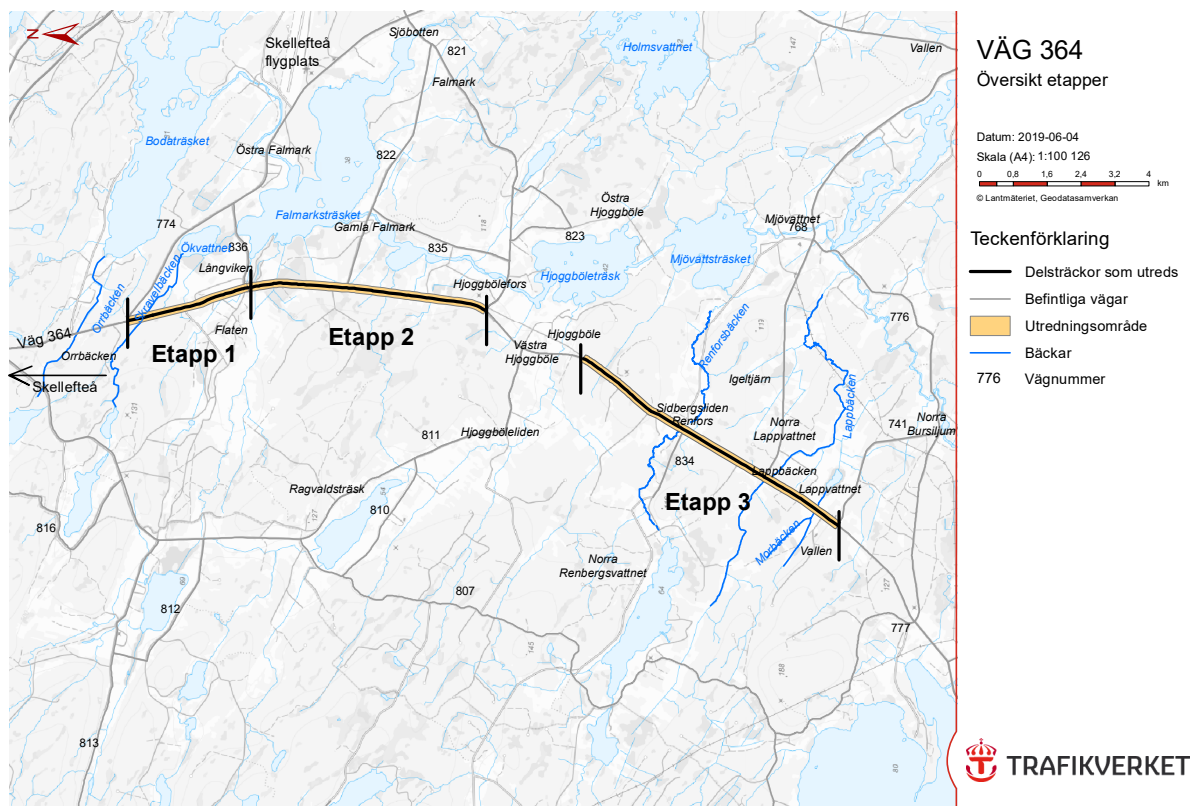
### 2.1 Bakgrund

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.

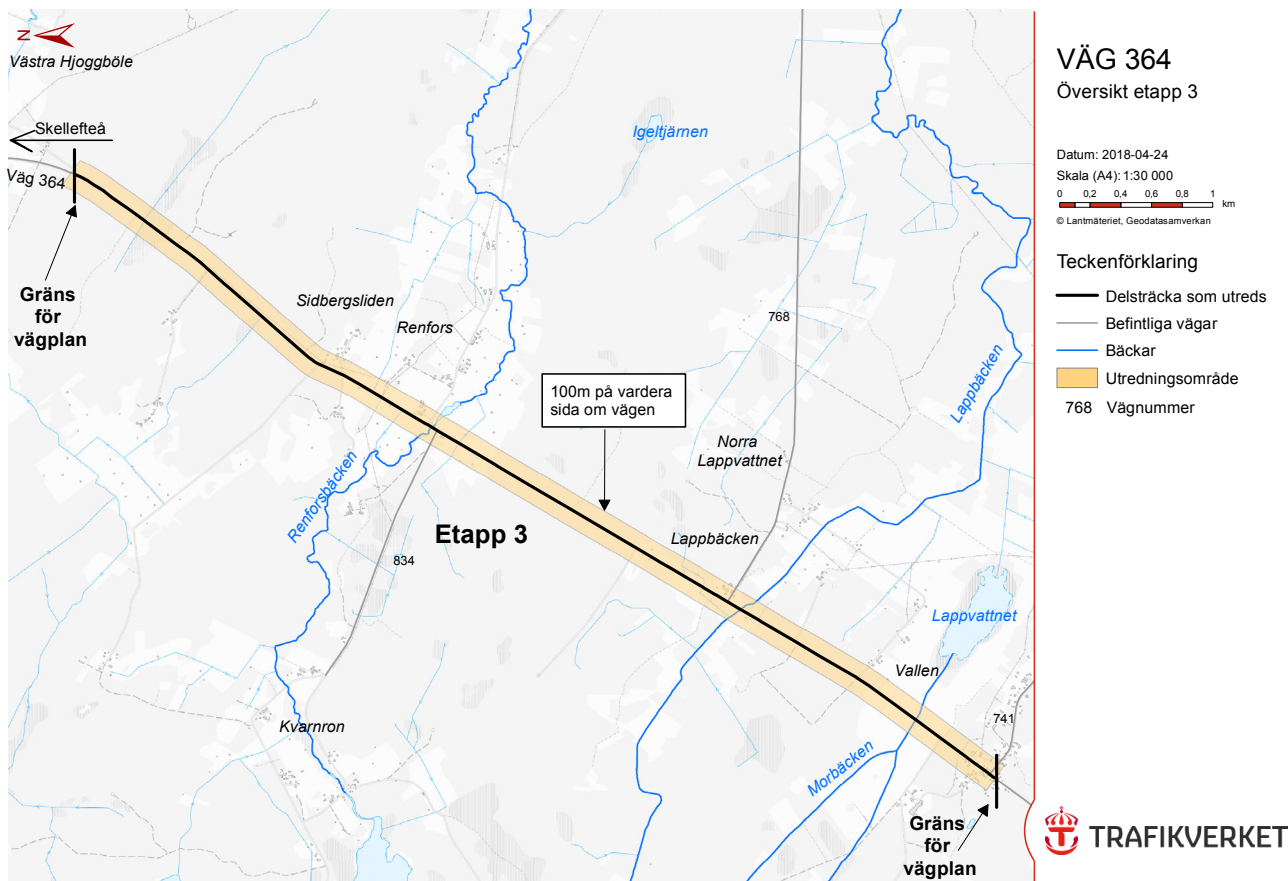
På grund av bristerna längs vägen har Trafikverket beslutat att väg 364 ska åtgärdas. De föreslagna åtgärderna har delats upp i tre etapper, se figur 2.1.1, där tre separata vägplaner och bygghandlingar tas fram enligt:

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

Denna handling utgör granskningshandling för vägplan väg 364, etapp 3, mellan västra Hjoggböle och Lappvattnet, se figur 2.1-1 samt 2.1-2.



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



Figur 2.1-2 Etapp 3, väg 364 mellan Västra Hjoggböle och Lappvattnet. 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 utan alternativa lokaliseringar.

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.

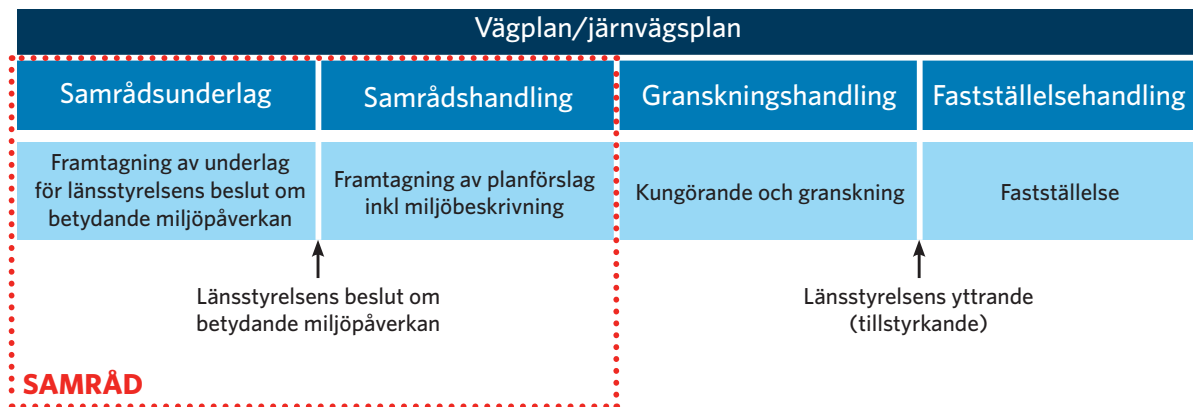
I början av planläggningen tar Trafikverket fram ett samrådsunderlag som beskriver hur projektet kan påverka miljön. Samrådsunderlaget ligger till grund för Länsstyrelsens beslut om projektet kan antas medföra en betydande miljöpåverkan. Trafikverket beskriver sedan projektets miljöpåverkan och föreslår försiktighets- och skyddsåtgärder i vägplanens samråds- och granskningshandling. Om Länsstyrelsen beslutar att projektet inte innebär betydande miljöpåverkan upprättas ingen miljökonsekvensbeskrivning. Projektets påverkan på miljön beskrivs istället i en miljöbeskrivning som integreras i vägplanens planbeskrivning. Figur 2.2.1 visar hur planläggningsprocessen ser ut om projektet inte antas innebära betydande miljöpåverkan.

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 vägplanen.

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.

Inkomna synpunkter som är av betydelse för det fortsatta arbetas in i vägplanen.



Figur 2.2-1 Trafikverkets planläggningsprocess.

### 2.3 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 framtagen förstudie, arbetsplan och åtgärdsvalsstudie där det bedömts att steg 3, begränsade ombyggnationer, behövs för att uppnå projektmålen.



## 2.4 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 räckte till åtgärd 1-3 samt åtgärd 5. Åtgärd 4 innebar att budget enligt plan överskreds, 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.

### 2.4.1 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.

## 2.5 Geografisk avgränsning

Vägplanen omfattar ett utredningsområde längs väg 364 från Västra Hjoggböle till Lappvattnet, 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.

## **2.6 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.

## **2.7 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.

## 3 Miljöbeskrivning

### 3.1 Miljöbeskrivningens avgränsningar

Miljöbeskrivningen ska beskriva förutsättningar och belysa de konsekvenser som kan förväntas uppstå till följd av de planerade åtgärderna längs etapp 3 väg 364. Miljöbeskrivningen redovisar även de åtgärder som Trafikverket avser att utföra för att minimera konsekvenserna.

Både en skrivbordinventering och en fältinventering har utförts beträffande kulturmiljö. Resultatet av det är att det inte finns någon risk att kända forn- och kulturlämningar eller byggnadsminnen påverkas av vägplanen. Inga riksintressen eller regionala intressen för kulturmiljö bedöms heller inte påverkas av projektet. Det finns heller inga områden som omfattas av skydd enligt miljöbalken, nationalparker, Natura 2000-områden, sumpskogar, nyckelbiotoper, områden med naturvårdsavtal, frivilliga avsättningar, värdefulla ängs- och betesmarker eller artrika vägmiljöer. Dessa områden behandlas således inte vidare i denna vägplan.

### 3.2 Väsentliga miljöaspekter

Miljöbeskrivningen följer 6 kap. miljöbalken avseende redovisningar av de uppgifter som rävs 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 identifierade naturvärdesområden, skogs- och jordbruksmark, masshantering samt rennäring.

### 3.3 Nollalternativet

Effekter och konsekvenser jämförs med ett nollalternativ. Om inga åtgärder görs, 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 miljö kvalitetsnormer 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, se figur 3.4-1 för bedömningsgrunder.

	Litet värde	Måttligt värde	Högt värde	Mycket högt värde
Stor negativ påverkan	Små konsekvenser	Måttliga konsekvenser	Stora konsekvenser	Mycket stora konsekvenser
Måttlig negativ påverkan	Små konsekvenser	Små - måttliga konsekvenser	Måttliga konsekvenser	Stora konsekvenser
Liten negativ påverkan	Obetydliga konsekvenser	Små konsekvenser	Små konsekvenser	Små - måttliga konsekvenser
Ingen/obetydlig påverkan	Obetydliga konsekvenser			

Figur 3.4-1 Bedömningsgrunder för miljöbeskrivning.

### 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.

## 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*. Restriktionerna är till för att undvika onödiga köer med risk för kökrockar som skulle försämra framkomligheten ytterligare.

Vägen har den tidigare högsta bärighetsklassen BK1.

#### 4.1.1 Vägar i området

Längs väg 364 finns ett flertal anslutande länsvägar. För denna etapp ansluter väg 834, 768 och 741, se figur 2.1-2. Vägar ansluter till väg 364 med korsningar som är utformade utan trafiköar, korsningstyp A enligt Trafikverkets styrande dokument, Vägar och gators utformning, VGU.

Väg 834 går mellan Renfors och Norra Renbergsvattnet.

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

Väg 741 går mellan Lappvattnet och Ånäset, via Lappvattsheden, Bursiljum, Vebomark, Brände och Estersmark.

BK1-klass gäller längs alla vägar förutom väg 741 mellan Vebomark och Lappvattsheden där BK2-klass gäller.

### 4.2 Trafik och användargrupper

Den aktuella vägsträckan trafikeras av cirka 1590 fordon per dygn (årsdygnstrafik, ÅDT), varav cirka 10% är tung trafik (mätår 2018). Både tung trafik och personbilstrafiken förväntas öka till år 2040. Prognosen för 2040 visar en ÅDT på cirka 1880 fordon, där cirka 9% utgörs av tung trafik.

#### 4.2.1 Trafiksäkerhet

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 upphinnandeolyckor

- 2 korsande olycka
- 1 cykelolycka
- 1 olycka med fyrhjuling
- 1 olycka med övrigt/traktor
- 1 olycka med älg

Fem av olyckorna var måttliga, 21 av olyckorna var lindriga och en olycka hade dödlig utgång. En av trafikolyckorna var utan personskador.

### 4.3 Övrig infrastruktur

#### 4.3.1 Ledningar och belysning

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

Skellefteå kommun äger belysning genom byarna Sidbergsliden, Renfors och Lappvattnet samt längs vissa anslutande vägar.

Skellefteå kommuns befintliga belysningspunkter längs väg 364 består av oeftergivliga trästolpar inom vägens säkerhetszon.

### 4.4 Lokalsamhälle och regional utveckling

#### 4.4.1 Kommunala planer

##### *Översiktsplan*

För området gäller Översiktsplan för Skellefteå kommun som 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 befolkningsmängd på cirka 73 000 personer (2019-12-31). 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 3 är väl samlad och koncentrerad till byarna Renfors/Sidbergsliden och småorten Lappvattnet. I Sidbergsliden är cirka 15 personer folkbokförda och i Renfors är cirka 18 personer folkbokförda. I småorten Lappvattnet bor cirka 58 personer per 2015-12-31.

##### *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 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 består av en blandning av skogs- och odlingsmark. Topografin är flack med ett par mindre höjdparter.

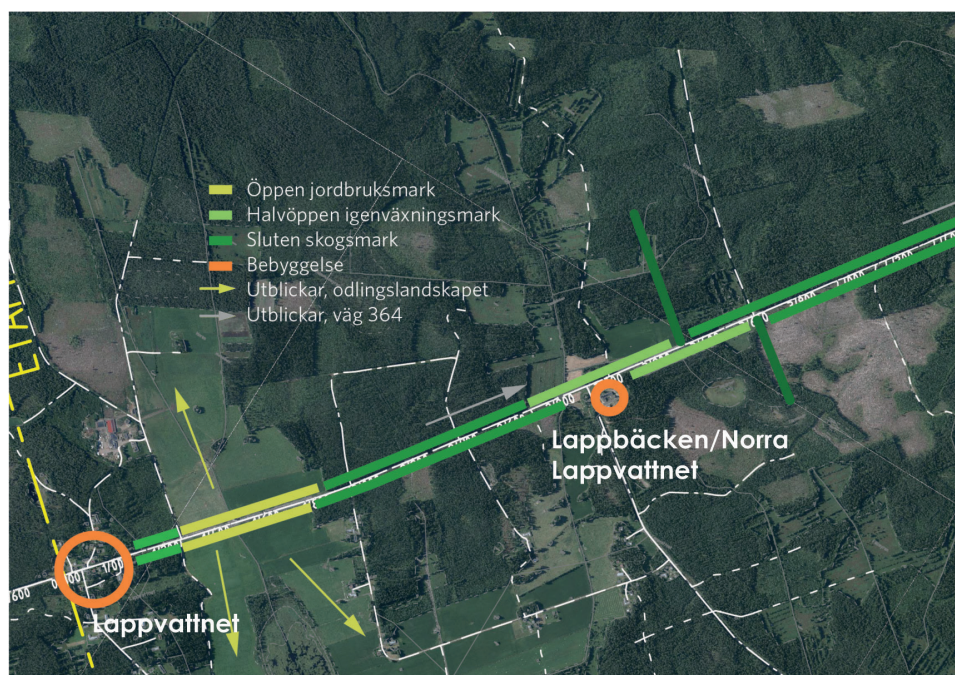
Landskapet kring vägen har en tydlig struktur med höjdryggar och dalgångar orienterade i nordväst-sydöstlig riktning. De skogsklädda höjdryggarna utgörs av relativt storskaliga barrskogsområden, ibland av hedkaraktär. I anslutning till dalgångarna finns öppna odlingsmarker där mindre vattendrag rinner.

Sträckan Hjoggböle-Lappvattnet ligger i ett varierat landskap med öppna och slutna landskapsrum, se figur 4.5-1 - 4.5-2. 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.

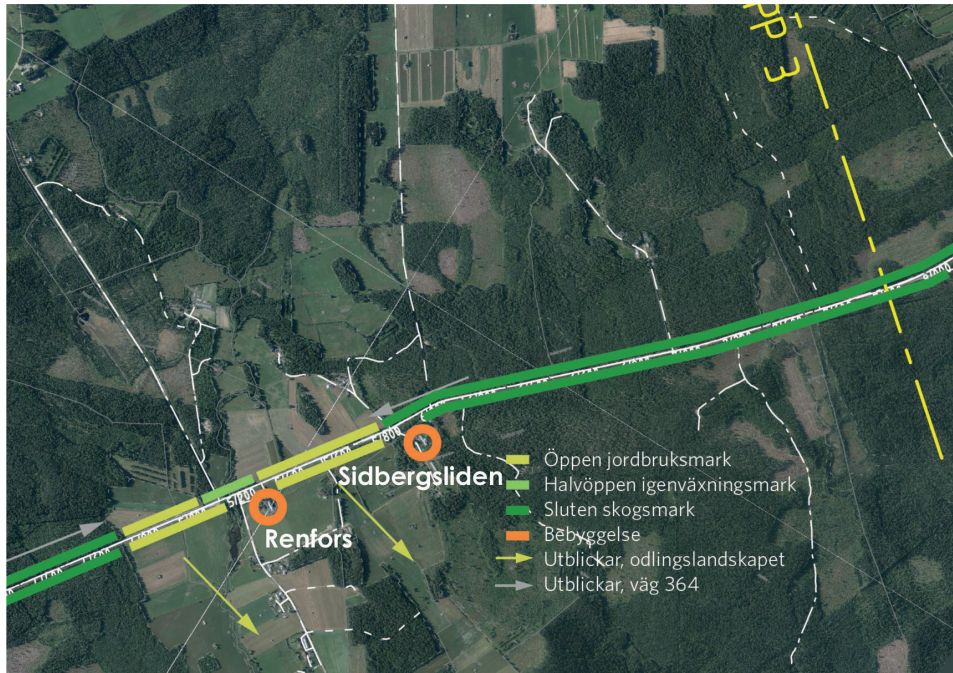
I de låglänta områdena finns öppna landskapsrum bestående av jordbruks- och betesmark. På flertal ställen finns långa siktlinjer från vägen och ut över odlingslandskapet samt områden med halvöppen vegetation. Den halvöppna vegetationen består framförallt av igenväxningsmark och några kallyggen med planterad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

Förutom de öppna och slutna landskapsrummen finns fleralet 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.



Figur 4.5-1 Landskapsanalys av etapp 3 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.



Figur 4.5-2 Landskapsanalys av etapp 3 strax innan Renfors och fram till Västra Hjoggbölefors, via byarna Renfors (orange ring till vänster i bild) och Sidbergsliden (orange ring till höger i bild).

## 4.6 Miljö och hälsa

Här sammanfattas förutsättningar avseende miljö.

### 4.6.1 Boendemiljö 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.

### 4.6.2 Naturmiljö

Naturmiljön omkring väg 364 utgörs till stor del av jordbruksmark. Enligt Artdataportalen finns hotade fågelarter i området. Buskskvätta (NT: nära hotad), hussvala (VU: sårbar) och storspov (NT: nära hotad) anses häcka inom 500 meter från väg 364.

Utmed sträckan kan det inte uteslutas att det finns blomsterlupiner. Lupiner hanteras av Trafikverket som en invasiv art även om blomsterlupiner idag inte klassas som det. av Naturvårdsverket. Naturvårdsverket har dock planer på att ändra den bedömningen. Invasiva arter är arter som inte finns i Sverige naturligt och som kan konkurrera ut inhemska arter.

### Naturvärdesinventering

En naturvärdesinventering har gjorts längs sträckan i syfte att identifiera eventuellt skyddsvärda objekt. De naturvärden som funnits vid inventeringen är främst knutna till trädklädda miljöer, eller miljöer i nära anslutning till vattendrag. Ett våtmarksområde, Mjömyran, har identifierats mellan Västra Hjoggböle och Renfors. Samtliga naturvärdesobjekt längs med vägsträckan redovisas enligt tabell på nästa sida. Figur 4.6-2 visar den geografiska utbredningen av naturvärdesområdena utmed etapp 3.

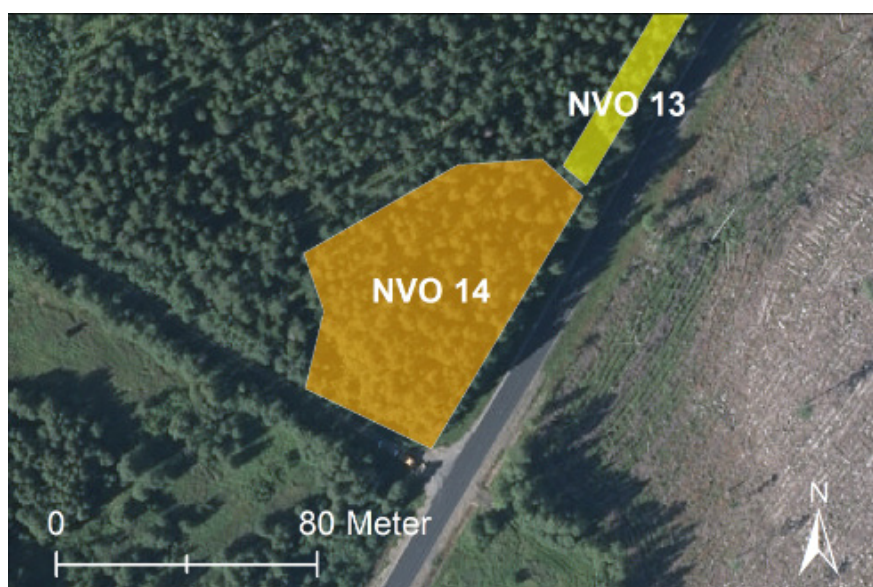


<b>Naturvärdesområde (NVO)</b>	<b>Naturvärdesklass</b>	<b>Beskrivning</b>
NVO 8	Visst naturvärde (4)	Tallmosse som erbjuder livsutrymme för flertalet arter som inte förekommer i det omgivande jord- och skogsbrukslandskapet.
NVO 9	Påtagligt naturvärde (3)	Resligt barrblandbestånd med viss inväxning av gråal och sälg. De äldre träden har uppnått en ålder om cirka 100 år. I fältskiktet förekommer harsyra, hallon och stenbär.
NVO 10	Visst naturvärde (4)	Objektet utgörs av en smal lövbård mellan väg 364 och åkermarken. I lövdungen finns asp, rönn, sälg och björk. Åldern på de äldre träden är mellan 50-60 år.
NVO 11	Visst naturvärde (4)	Parti mellan Renbergsbäcken med omgivande strandmiljöer. Uppströms flerskiktad blandskog. Nedströms vissa vattenväxter samt förekomst av låg- och högrörter vid stränderna. Rörbron utgör ett vandringshinder uppströms för fisk.
NVO 12	Visst naturvärde (4)	Barrblandbestånd med god skiktning och rikliga förekomster av lövträd, bland annat aspklon med sex stammar. I fältskiktet växer bland annat blåbär. Inom objektet observerades kungsfågel (rödlistad).
NVO 13	Visst naturvärde (4)	Smal trädbård utmed vägen bestående av välskiktad barrblandskog med enstaka förekomster av rönn, björk och asp. Den genomsnittliga åldern cirka 100 år.

NVO 14	Påtagligt naturvärde (3)	Påtagligt naturvärde på grund av förekomst av knärot (tämligen sällsynt orkidé) tillsammans med god åldersspridning bland träden. Sydsluttning på frisk mark, trädskiktets ålder cirka 120-130 år. Äldre generationer av gråal samt enstaka sälgar. På marken växer blåbär.
NVO 15	Visst naturvärde (4)	Objektets utgörs av en del av Lappbäcken. Bron är vid vägpassagen tre meter bred och försedd med smådjurspassage. Uppströms dominerar en ängsliknande miljö. Passagen utgör inget vandringshinder för fisk

Vid naturvärdesinventeringen klassades våtmarksområdet, NVO 8, inneha ett visst naturvärde (4). Våtmarksområdet utgör en variation och erbjuder livsutrymme för arter som inte finns i det omkringliggande jord- och skogsbrukslandskapet. Naturvärdesområde 9 (NVO 9) och 14 (NVO 14) är klassificerade till nivå 3, vilket innebär att det finns ett påtagligt naturvärde.

I NVO 14 har knärot hittats vid inventering. Knärot är en rödlistad orkidé (NT: nära hotad) som skyddas av artskyddsföreningen och är fridlyst i hela landet. Bestämmelserna om knärot finns i 8 § artskyddsförordningen (SFS 2007:845). Det är förbjudet att plocka, gräva upp eller på annat sätt ta bort eller skada växten. NVO 14 ligger i anslutning till vägen utmed delen som omfattas av siktröjning. Naturvärdesområdet är cirka 80 meter långt och cirka 40 meter brett. Dess avgränsning framgår enligt figur 4.6-1.



Figur 4.6-1 Avgränsat område NVO 14.



### VÄG 364 - ETAPP 3

Naturmiljö

Datum: 2018-02-28

Skala (A4): 1:27 000

0 200 400 600 800 1 000  
Meter


© Lantmäteriet, Geodatasamverkan

Teckenförklaring

— Vägmitt

**Naturvärdesobjekt**

 Påtagligt naturvärde

 Visst naturvärde

Figur 4.6-2 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 den jordbruksmark som omger anläggningsområdet. Inga av dessa diken håller tillräckliga kvaliteter för att omfattas av det generella biotopskyddet. De flesta diken är grunda och uttorkade under större delen av året.

## **Strandskydd**

Strandskyddet är ett generellt skydd enligt 7 kap. 13-18§ miljöbalken som gäller i hela landet. Den syftar till att långsiktigt trygga förutsättningarna för allemansrättslig tillgång till strandområden och bevara goda livsvillkor för djur- och växtliv på land och i vatten. Sjöar och vattendrag omfattas av generellt strandskydd på 100 meter från strandkanten, både på land och i vattenområdet och inkluderar även undervattensmiljön.

Dispens för arbete inom strandskyddsområdet innefattas i vägplanens beslut.

### **4.6.3 Vattenresurser**

Inom sträckan finns fyra vattendrag som korsar väg 364. Hjoggbölebäcken, Renforsbäcken och Lappbäcken har fastställda miljö kvalitetsnormer. Renforsbäcken och Lappbäcken har kvar något av sin naturliga karaktär. Där väg 364 går över Lappbäcken är bron utrustad med en utter- och småviltspassage. Bäcken har bedömts hålla vissa naturvärden (NVO 15). Miljö kvalitetsnormen för dessa vattendrag är god ekologisk status 2027 och god kemisk ytvattenstatus. Inga vattendrag som omfattas av miljö kvalitetsnormer för fisk eller musselvatten finns i anslutning till väg 364.

Det fjärde, Morbäcken, räknas inte som en vattenförekomst och har därefter inga fastställda miljö kvalitetsnormer. Ingen inventering av vattendragen har skett, och inga fynd av flodpärlmussla finns rapporterade i något av vattendragen.

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. Se figur 2.1-2.

## **Avvattning**

Idag sker avvattning längs väg 364 främst via gräsbeklädda vägdiken. Befinlig vägkropp går på bank samt i skärning till Sidbergsliden och samlar upp vattnet till två trummor längs med vägen. Utloppsdikena från dessa trummor leds till Eklandsbäcken. De vägdiken som går norrut mot Mjömyran avleds med två sidoutlopp i lågpunkten av myren, ett sidoutloppsdike nordväst på vägens vänstra sida och mot sydost på höger sida.

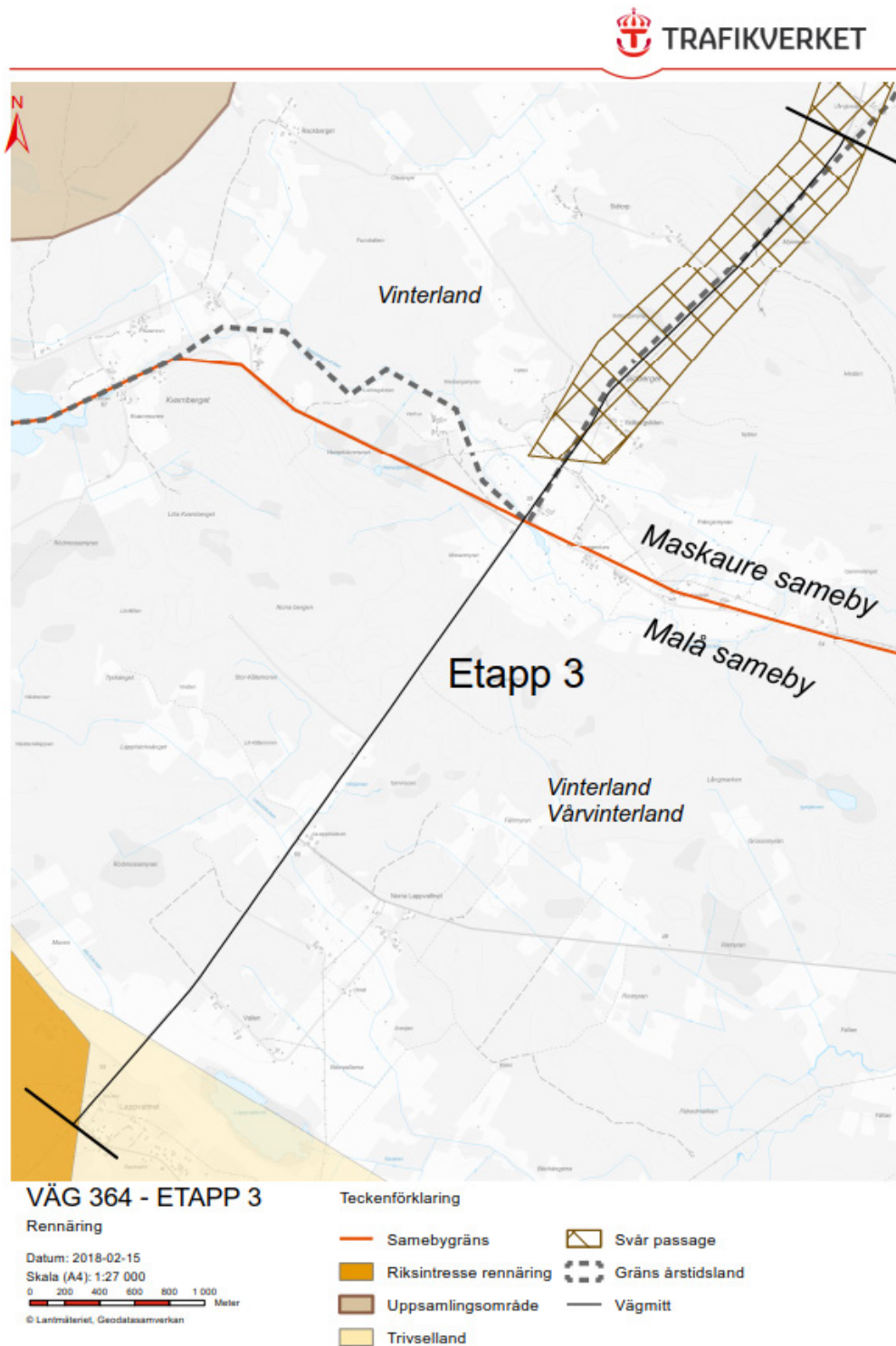
Trumman strax söder om Sidbergsliden avleder ett mindre avrinningsområde norrut till Renforsbäcken. Under de från öster och väster anslutande vägarna finns det sidtrummor som leder vattnet längs med vägen.

### **4.6.4 Rennäring**

Utredningsområdet ligger inom rennäringsens vinter- och vårvintermarker för Maskaure sameby och Malå samebyar. Vinterbetesmarker är de områden där renarna får vistas under perioden 1 oktober till 30 april.

Norr och söder om Lappvattnet går vägen genom ett område som är trivselland för rennäringsen. Det är områden dit renarna naturligt söker sig för bete och vila under en längre period. Väster

om Lappvattnet slutar etapp 3 för vägplanen i ett område som tangerar riksintresse för rennäringen. Figur 4.6-3 visar hur vägplaneområdet nyttjas av samebyarna Maskaure och Malå sameby. Den norra delen av vägplaneområdet redovisas som svår passage för flytt av renar mellan Sidberget och Sidbergsliden.



Figur 4.6-3. Rennäring efter sträckan.

Vägar anläggs ofta på marker med god 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.

#### **4.6.5 Naturresurser**

##### **Jord och skogsbruk**

Det finns en del jordbruksområden intill vägen. Även om all mark idag inte aktivt brukas så innehar jordbruksmarken ett värde för eventuell framtida produktion. Skogsbruk har också bedrivits i området under lång tid och har format skogsområdena som omger vägplaneområdet.

#### **4.6.6 Markföroreningar**

En markmiljöinventering längs sträckan har genomförts i syfte att identifiera och inhämta kunskap om eventuella förorenade platser i anslutning till vägområdet.

Inventeringen identifierar några potentiellt förorenade områden. Det är tidigare kända verksamheter i form av en verkstad i Renfors och i södra delen av etappen återfinns en före detta snickerifabrik där ytbehandling av trä har pågått. Ingen markmiljöundersökning är utförd och bedöms inte behövas. Provtagning kan komma att utföras som kontroll om eventuella schaktarbeten planeras i dessa områden. Lokala föroreningar på dessa platser kan inte uteslutas. Figur 4.6-4 visar de nämnda fastigheternas placering.

En miljöteknisk markundersökning av vägdkesmassor har utförts längs hela sträckan i syfte



VÄG 364 - ETAPP 3

Förorenadmark

Datum: 2018-04-23

Skala (A4): 1:30 000

0 275 550 825 1 100 1 375 Meter

© Lantmäteriet, Geodataservern

Teckenförklaring

Fastigheter med potentiella markföroreningar

Etapp 3

Figur 4.6-4. Potentiellt förorenade områden längs sträckan

att säkerställa att uppschaktade massor hanteras utan risk för påverkan av omgivningen. Samtliga halter av analyserade ämnen på vägdikesmassorna understiger naturvårdsverkets generella riktvärden för mindre känslig markanvändning (MKM). Analysresultaten från utförd provtagning visar på förekomst av mindre oljeföreningar samt något förhöjda halter av tungmetaller i enstaka provpunkter i vägdikena mellan Mjömyran och Sidbergsliden.

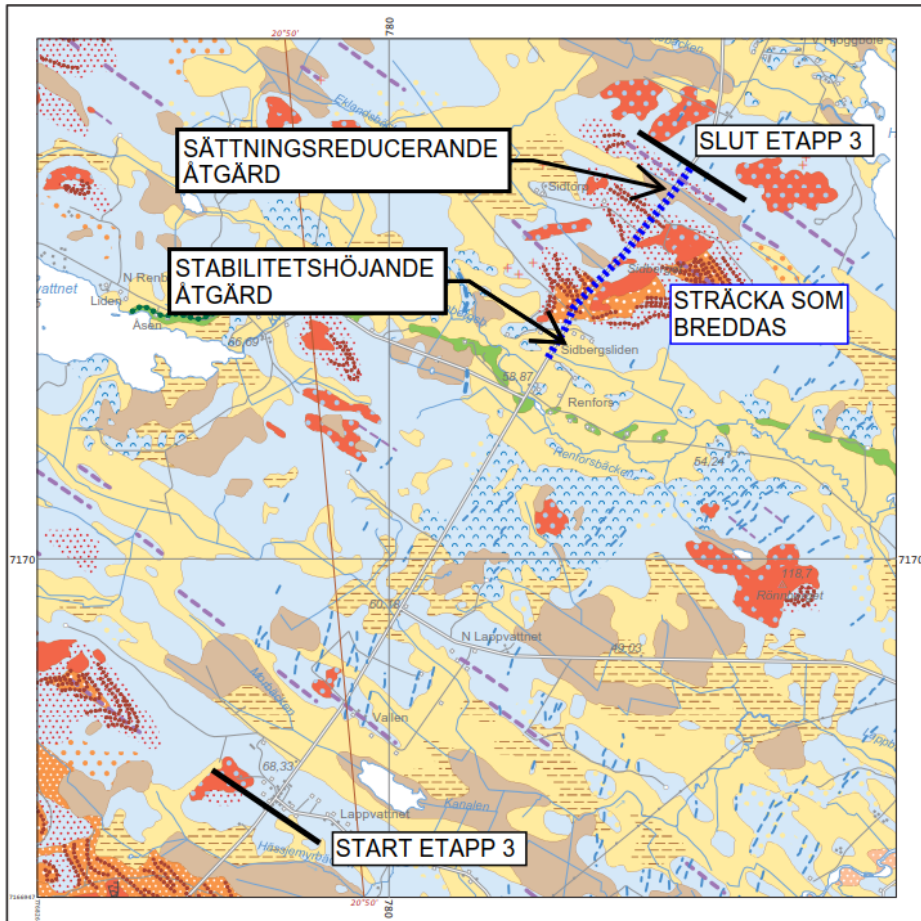
#### **4.7 Byggnadstekniska förutsättningar**

Etapp 3 går omväxlande över moränmark, torvmark och sediment av lera-silt. Den dominerande riktningen på de geologiska strukturerna är nordväst - sydost. Vägen går generellt i riktning nordost - sydväst, vilket gör att den passerar vinkelrätt mot landskapsformerna. Detta gör att vägens profil blir backig.

De högsta punkterna utgörs av morän med höglänta myrar. På två ställen passeras bergsklackar. Lågpunkterna, där landskapet är flackt, utgörs av postglaciala sedimenterade lösjordar som är varviga och främst består av lera och silt.

Förekomst av sulfittjord finns i etappens södra del, se gul färg i jordartskarta figur 4.7-1. Här finns även indikationer på att artesiska tryckförhållanden råder, det vill säga att grundvattentrycket är ovanför markytan - vilket försämrar stabiliteten.

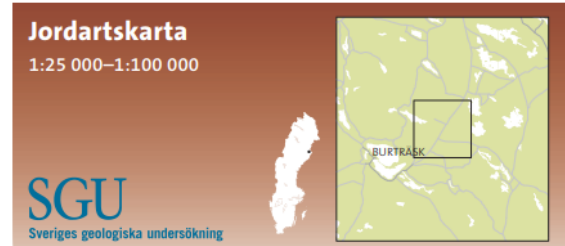




© Sveriges geologiska undersökning (SGU)  
 Huvudkontor:  
 Box 670  
 751 28 Uppsala  
 Tel: 018-17 90 00  
 E-post: kundservice@sgu.se  
 www.sgu.se

Topografiskt underlag: Ur GSD-Terrängkartan  
 ©Lantmäteriet

Rutnät i svart anger koordinater i SWEREF 99 TM.  
 Gradnät i brunt anger latitud och longitud  
 i referenssystemet SWEREF99.



Jordartskarta 1:25 000–1:50 000 visar jordarternas utbredning i eller nära markytan samt förekomsten av block i markytan. Ytliga jordlager med en mäktighet som understiger 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 bildningsätt och korstorleksammansättning.

Jordartskarta 1:25 000–1:50 000 visar information ur 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. Kortfattad information om karteringsmetod för det aktuella kartutsnittet och lämplig presentationsskala 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 SGU:s kundtjänst.

- |   |                                 |
|---|---------------------------------|
| + Berg  | Moränbacklandskap, kullig morän |
| ••••• Strandvall  | Torv                            |
| ••••• Krön på isälvsavlagring                                     | Älvsediment, sand               |
| --- Moränrygg, bredd <30 m  | Lera-silt                       |
| --- Moränrygg, bredd 30–125 m                                     | Postglacial sand                |
| --- Drumlin eller liknande, bredd <30 m                           | Svallsediment, grus             |
| --- Drumlin eller liknande, bredd 30–125 m                        | Isälvsediment                   |
| --- Drumlin eller liknande, bredd >125 m                          | Morän                           |
| Stenbrott, gruva eller bergtäkt                                   | Berg                            |
| --- Tunt eller osammanhängande ytlager av torv                    |                                 |
| ••••• Tunt eller osammanhängande ytlager av lera-silt             |                                 |
| ••••• Tunt eller osammanhängande ytlager av postglacial sand-grus |                                 |
| ••••• Tunt eller osammanhängande ytlager av svallsediment         |                                 |
| ••••• Tunt eller osammanhängande ytlager av morän                 |                                 |

Figur 4.7-1 Jordartskarta för etapp 3, hämtad från SGU (Sveriges geologiska undersökning).

## 5 Den planerade vägens lokalisering och utformning med motiv

### 5.1 Val av lokalisering

Åtgärderna på sträckan för etapp 3 utförs mellan Västra Hjoggböle och Lappvattnet. Den aktuella sträckan är cirka sju kilometer lång, se figur 2.1-2.

### 5.2 Val av utformning

Vägförslaget innebär att sträckan delvis byggs om då befintlig väg inte har tillräcklig bärighet och kan behöva förstärkas. Vägens utformning följer de krav och råd som ställs i *Vägar och gators utformning* (VGU publikation 2015:086 och 2015:087).

En breddning av vägen föreslås på den östra sidan av väg 364 på sträckan strax söder om Sidbergsliden där en kurvrätning planeras för att förbättra den idag bristfälliga sikten. Efter kurvrätningen på norra sidan av Sidbergsliden breddas vägen istället på den nordvästra sidan av vägen fram till etappgränsen där förbifart Hjoggböle tar vid.

För delsträckan mellan Lappvattnet till strax före Renfors sker inga åtgärder för plan- och profilgeometri. Längs sträckan sker endast röjning av träd, sly samt stenar/block på cirka nio meters bredd i de sidoområden som går genom skogsmark för att skapa bredare kantremisor.

Vid Sidbergsliden kommer en ny bussvändslinga med avskild hållplats samt plats för på- och avstigning att anläggas.

#### 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 kantremisan ska återställas.

Där ny vägdragning avviker från befintlig ska väggroppen 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.

#### 5.2.1.1 Sidoområden

Där det finns utrymme föreslås en innerslänt med lutning 1:3 och en ytterslänt med lutning 1:2. På vissa delar av sträckan finns inte utrymme för de föreslagna släntlutningarna utan där utförs anpassningar för att minimera intrånget. Där lutningar på 1:3 i innerslänt och 1:2 i ytterslänt inte ryms kommer lutningen vara 1:2 i innerslänt med räcke men det är inte eftersträvansvärt ur gestaltningssynpunkt.

Släntkrön och släntfot avrundas med en radie på 5 meter för att ge en mjuk landskapsanpassning och smälta samman med den befintliga miljön.

Tryckbankar föreslås i ytterslänten för den nya bussvändslingan samt på höger sida längs sträckan mellan km 5/600-5/800 där befintlig vägbank förstärks med tryckbankar. Tryckbankarna ska avrundas både i släntfot och släntkrön med 5 meter radie för en bättre anpassning till landskapets naturliga former. Tryckbankarna ska täckas med avbaningsmassor eller täcks med mager jord och sås med lämplig ängsflora.

Återställande av mark ska ske till minst den kvalitet som rådde före platsen togs i anspråk. Ytan återställs med avbaningsmassor från likvärdig plats. Efter återställning får ytan ej kompakteras eller trafikerats. Området ska återlämnas i ett avstädat och ordnat skick där till exempel kvarlämnade krossprodukter inte får förekomma på åker-, skogs eller naturmark.

#### 5.2.1.2 Vegetation

Ytan i mitten av bussvändplatsen ska täckas med mager jord och sås med ängssådd eller återställas till naturmark genom att täcka ytan med avbaningsmassor från skogsmark och så in ängssådd.

#### 5.2.1.3 Vägutrustning

Skyltar ska så långt som möjligt placeras så de inte döljer landskapets utblickar identifierade i landskapsanalysen. För att minimera stolpar bör skyltar samordnas på gemensamma stolpar eller om möjligt på belysningsstolparna.

Alla räcken i projektet, både bro och vägräcken, ska vara av samma typ. Eftersom tidigare etapp använt ett stålbalkräcke borde även denna etapp fortsätta använda samma typ.

På trummor ska synliga trumändar så långt som möjligt undvikas. Där det inte är möjligt ska trumändarna snedkapas med samma lutning som slänten eller förses med trumöga. Plasttrummor som användas ska vara av en mörk kulör för att smältasamman med omkringliggande mark. Trummor ska läggas så inga dämningar eller vandringshinder skapas.

#### 5.2.1.4 Belysning

Endast själva av- och påstigningsytan på bussvändslingan samt intilliggande parkeringsficka ska belysas för att tillfredsställa tillgängligheten för resenärerna.

#### 5.2.1.5 Bussvändslinga

Bussvändslingan ska utformas så att bussar kan köra in från både söder- och norrgående körriktning. Busshållplatsen utformas med länstrafikens standardväderskydd och cykelparkering finns tillgänglig på platsen.

Bussvändslingans placering utgår främst från trafiktekniska egenskaper. Landskapsmässigt har bussvändslingan inte stöd i landskapet eftersom den ligger på öppen mark. Det hade varit bättre om den låg insprängd bland skogsvegetation men då hade busshållplatsens funktion för byn försämrats. Den nuvarande placeringen har en mindre anslutningsstig från byn vilket kommer att minska antalet oskyddade trafikanter på väg 364. Detta innebär att landskapsaspekten har varit underordnad trafiksäkerheten och trafiktekniska egenskaper.

### 5.2.2 Kantremсор

Mark för ianspråktagande av kantremсор upp till två meter i skogsmark och en halv meter i åker- och ängsmark kommer att ingå i förslaget. Kantremсорn behövs för att underlätta framtida drift- och underhållsåtgärder längs vägen. Den ger utrymme för bortplogad snö och minskar risken att trädrötter växer in i väggkroppen och skadar den. Inom vissa områden bidrar kantremсорn till att skydda anläggningen och dess slänter från att förstöras av tunga maskiner från skogs- och jordbruk.

### 5.2.3 Säkerhetszon

De ytor som tas i anspråk för kantremсор 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 vägaren, 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.

### 5.2.4 Plan- och profilstandard

Plan- och profilgeometrin justeras längs del av 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/h.

### 5.2.5 Typsektion

Där vägsträckan breddas har sida valts utifrån ett antal olika kriterier. Till största del har valen gjorts med utgångspunkt för 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 breddning ska bli följsam och harmonisera med vägens geometri eftersträvas inte att bryta breddningssida för ofta.

Typsektion för väg 364 utformas enligt:

Stödremsa (SR)	Vägren (VR)	Körfält	Körfält	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

### 5.2.6 Belysning och ledningar

Samtliga belysningsstolpar längs berörd sträcka ska hanteras i enlighet med kraven i VGU (Vägar och gators utformning). Enligt kraven i VGU ska stolpar inom säkerhetszonen vara eftergivliga. Eftersom stolparna är av trä uppfylls inte detta krav vilket innebär att stolparna måste tas bort eller bytas ut. Trafikverket anser inte att ersätta belysningsstolparna eftersom de krav som ställs i VGU för att motivera belysning inte uppfylls..

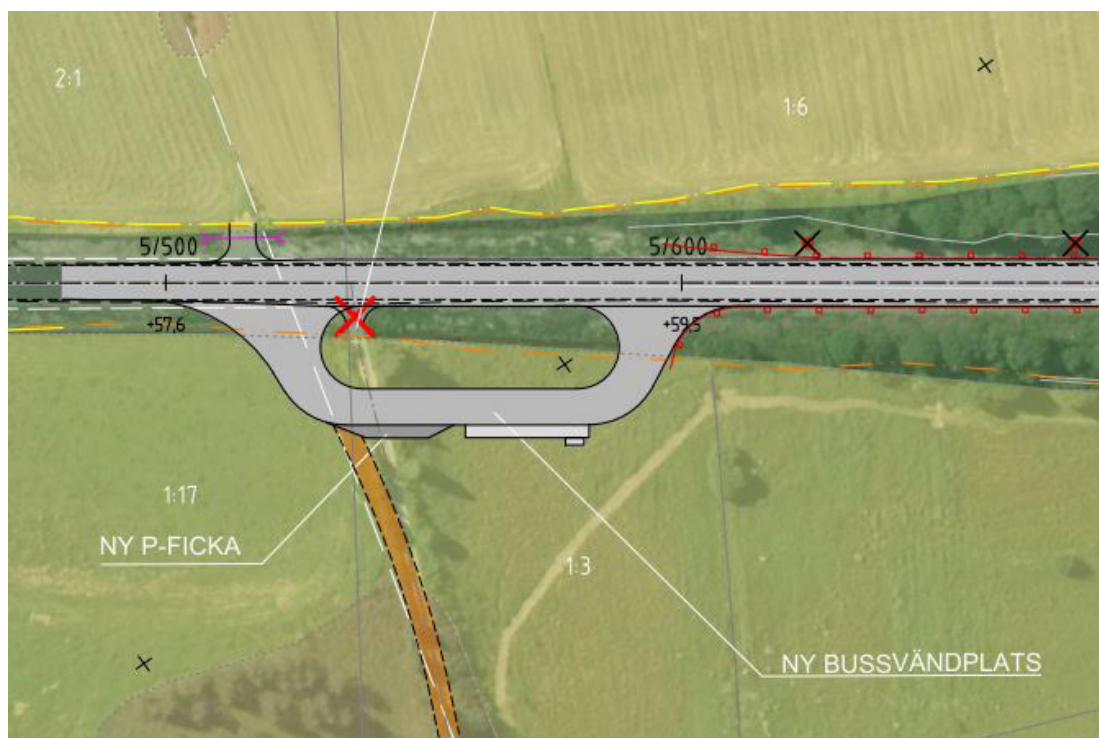
### 5.2.7 Gång- och cykeltrafik

Gång- och cykeltrafik kommer att färdas längs väggen på väg 364. Väggenens plan- och profilgeometri är densamma som för huvudvägen, vilket ger begränsade möjligheter till justering för tillgänglighetsanpassning.

### 5.2.8 Kollektivtrafik

Vid Sidbergsliden, vid cirka km 5/600, kommer en bussvändslinga för buss att anläggas. Vändslingan är något större jämfört med råd och krav från VGU för att möjliggöra för bussar att köra in till hållplatsläget från både söder- och norrgående körriktning. Bussvändslingan utformas med länstrafikens standardväderskydd och kan nås via mindre upptrampade stigar som går parallellt med väg 364.

För att tillgodose eventuellt behov av att lämna/hämta passagerare vid vändslingan kommer en avskild hållplats samt plats för på- och avstigning att anläggas. Se bild 5.2.1.



Figur 5.2.1 Utformning av ny bussväändslinga med avskild hållplats samt plats för på- och avstigning.

### 5.2.9 Korsningar och anslutningar

I närheten av Sidbergsliden där kurvrätning och profiljustering planeras kommer två enskilda anslutningar att beröras. Dessa kommer att behöva en något större anpassning av profilgeometrin för att överensstämna med den nya nivån på väg 364.

Ytterligare en enskild anslutning, vid km 6/950, upplevs idag som trafikfarlig. Trafik i södergående riktning blir skymd i den siktsvacka som uppstår i och med den branta lutningen mot Sidbergsliden. Anslutningen kommer därför att flyttas cirka 100 meter söderut för att förlänga siktsträckan för fordon som använder anslutningen.

### 5.2.10 Byggnadsverk

Inga byggnadsverk förekommer längs sträckan.

### 5.2.11 Byggnader

Inga byggnader kommer att åtgärdas i projektet.

### 5.2.12 Beläggning

Från cirka km 5/500 och fram till etappgränsens slut kommer befintlig beläggning på etapp 3 att rivras och ersättas med ny.

### 5.2.13 Väg- och utloppsdiken

Befintliga in- och utloppsdiken kommer att behöva rensas på de delar där vägen åtgärdas för att erhålla god avrinning. In- och utloppsdiken rensas generellt 10 - 70 meter.

#### **5.2.14 Geotekniska åtgärder**

På den del av sträckan där vägen breddas passeras bergsklackar där det är troligt att sprängning kommer att ske. Stabilitetshöjande åtgärder i form av tryckbankar behövs i breddningens södra del, där vägbanken är hög och undergrunden utgörs av lösjord.

Sättningsreducerande åtgärder behövs i den norra delen av etappen där vägen passerar Mjömyran.

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

Inga specifika skyddsåtgärder eller försiktighetsmått kommer att vidtas längs etapp 3.

## 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.

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.

### 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 sikten längs vägen förbättras och trafiksäkerheten ökar.

#### 6.2.3 Ledningar och belysning

Skellefteå kommuns befintliga belysningspunkter efter väg 364 genom byarna Sidbergsliden, Renfors och Lappvattnet kommer att raderas då stolparna står inom säkerhetszon och är oeftergivliga.

Övriga elledningar som förekommer i området är luft- och markförlagda högspänningsledningar framför allt i Sidbergsliden. Vissa av dessa kommer att markförläggas. Stolpar för luftledningar som ska vara kvar flyttas om dessa påverkas.

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 samrådas med de berörda fastighetsägarna och förslag till åtgärd diskuteras.

#### 6.2.4 Kommunala planer

Planerad ombyggnad bedöms stämma överens med kommunens planer då den rör område kring befintlig väg och projektet ligger utanför detaljplanlagt 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.

Den raka linjeföringen medför att vägen på flertalet ställen dominerar över landskapet, framförallt i skogslandskapet. Övriga åtgärder som tillskapandet av kantrensor, säkerhetszoner samt plan- och profiljusteringar kommer inte att påverka landskapsbilden i någon större omfattning.

En bullerutredning längs med sträckan är utförd. Enligt beräkningar bedöms riktvärden inte överskridas.

### **6.3.2 Naturmiljö**

Naturvärdesområdena som i fält identifierats inneha visst eller påtagligt naturvärde bedöms kunna påverkas negativt av breddning och siktröjning av vägen, i begränsad omfattning i direkt anslutning till vägen.

För NVO8, våtmarksområdet, kommer ett nytt dike anläggas då vägbanan breddas. I och med breddningen kommer läget för det nya diket längre in i våtmarken, vilket innebär att en del av våtmarken ianspråktas. Syftet och funktionen med det nya diket är enbart att avvattna vägbanan och förväntas inte medföra en betydande ökning av vattenmängd som tillförs våtmarken.

Påverkan genom siktröjning på NVO 14, där bland annat det skyddade Knäroten finns går inte att undvikas om syftet med siktröjningen ska kunna fullföljas. Siktröjningen bedöms dock inte försvåra upprätthållande av en gynnsam bevarandestatus hos artens bestånd i dess naturliga utbredningsområde. En ansökan om dispens från förbud i artskyddsförordningen ska därför upprättas.

Sammantaget bedöms konsekvenserna för naturmiljön i och med genomförandet av vägplanen uppgå till små negativa konsekvenser.

### **6.3.3 Vattenresurser**

Inga arbeten planeras i de vattendrag som korsar vägen. Därmed bedöms vattendrag inte påverkas negativt av planerade åtgärder för vägen.

Grundvattennivån på myren kommer inte förändras, men med förbättrad dränering kommer mer vatten ledas till myren. Breddningen av vägen medför att ett nytt dike kommer anläggas på den västra sidan om vägen för att avvattna vägbanan.

En sänkning av grundvattennivån sker i samband med kurvrätning av vägen i Sidbergsliden. I området finns en grävd brunn som försörjer den tillhörande fastigheten med dricksvatten. Mätbar avsänkning kan uppstå men utan märkbar påverkan på uttagskapacitet eller vattenkvalitet. Kontroll av

dricksvattnet i brunnen genomförs i syfte att säkerställa att ingen påverkan sker.

Den byggnad som står på fastigheten förväntas inte påverkas av grundvattensänkningen då byggnaden står på fast material men nära till berg. Naturliga grundvattenfluktuationer har gjort att sättningar i marken redan skett, motsvarande vad som skulle kunna ske vid grundvattensänkning i samband med vägbygget. Trafikverket bedömer dock i dagsläget att varken allmänna eller enskilda intressen skadas i samband med kurvrätningen och dess inverkan på vattenbalansen i närområdet.

Då medeltemperaturen stiger och nederbördsmonstret förändras i Sverige måste det tas hänsyn till i utformningen av avvattningsystem för vägar. I Västerbottens län förväntas årsmedeltillrinningen till vattendrag och åar öka under senare delen av århundradet. De lokala 100-årsflödet minskar något i de sydöstra delarna av länet, dock med stor osäkerhet. Således kommer översvämningsriskerna vid små och stora vattendrag troligen att minska. På grund av osäkerheten har en klimatfaktor på 1,25 använts vid beräkning av dimensionerande flöden till vägtrummor.

Sammanfattningsvis bedöms dock påverkan på vattenmiljön som övergående och konsekvenserna bedöms bli små.

#### **6.3.4 Rennäring**

Det sammantagna förväntade resultatet av vägplanen är att åtgärderna för väg 364 kommer förbättra sikten för trafikanter utmed sträckan. Detta kan upplevas positivt för rennäringen i den aspekten att påkörningar av renar i område kan undvikas i större utsträckning. Inget behov av viltstängsel föreligger främst med anledning av att trafikmängderna är relativt låga och att renarnas förflyttning mellan betesområden kan försvåras av viltstängsel. Riksintresse i södra delen av etappen bedöms inte heller påverkas negativt av vägplanen.

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

#### **6.3.5 Naturresurser**

Vägplanen innebär att arealer skogs- och jordbruksmark kommer tas i permanent anspråk, men markanvändningen förändras ej varvid effekten för naturresurserna bedöms bli liten. Vägplanens genomförande medför även att träd kommer att tas bort på båda sidor vägen, med effekten att den totala

arealen skogsmiljö kommer att minska något inom sträckan för vägplanen.

Konsekvenserna för naturresurser som skogsbruk och jordbruksmark bedöms som små då den areal som tas i anspråk är litet i förhållande till den totala skogs- och jordbruksmarken i området.

Förorenade vägdikesmassor förekommer i projektet men risken att dessa sprids till vattenmiljö eller omgivande mark är liten. Vägdikesmassorna understiger generella riktvärden för mindre känslig markanvändning och hanteringen av dessa i samband med ombyggnationen av vägen bedöms inte medföra negativa konsekvenser för miljön. Inget åtgärdsbehov bedöms finnas avseende vägdikesmassor. Inte heller de potentiellt förorenade områdena som har identifierad bedöms innebära en risk för påverkan på omgivande miljö då inga schaktarbetens planeras vid dessa områden. Halterna av föroreningar i vägdikesmassorna medför dock restriktioner på återanvändning av massorna utanför projektet.

#### **6.4 Samhällsekonomisk bedömning**

I skede samrådsunderlag upprättades en samhällsekonomisk bedömning.

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

Åtgärderna längs hela väg 364 medför tillsammans en mer enhetlig standard. Åtgärderna tillsammans bedöms även medverka till bättre måluppfyllelse för hela vägsträckan genom att transportkvaliteten, framkomligheten och trafiksäkerheten förbättras.

#### **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 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.

Inventering av blomsterlupin längst med sträckan planeras i syfte att identifiera och dokumentera eventuell förekomst. För att minska risken för spridning av blomsterlupin kommer jord- och schaktmassor innehållande lupiner att omhändertas och köras till godkänd deponi.

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.

Där finns restriktioner på återanvändning av massor som överskrider känslig markanvändning (KM) och Trafikverkets miljökriterium för privata tomter, vilket innebär att material från dessa områden inte får återanvändas i det sistnämnda ändamålet.

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.

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.

Då sulfidjordar potentiellt är miljöskadliga och finns inom vägplaneområdet så ska extra försiktighetsmått tas om de påträffas. Om de påträffas sulfidmassor ska de hanteras efter tillsynsmyndighetens riktlinjer. Om möjlighet ges att återanvända massorna på platsen och det inte bedöms orsaka någon miljöpåverkan så får det ske.

Ansökan om artskyddsdispens ska genomföras med anledning av siktröjningens intrång i området (NVO14) där Knäroten har påträffats.

## 7 Samlad bedömning

### 7.1 Måluppfyllelse avseende de transportpolitiska målen och projektmålen

Åtgärderna bedöms medverka till att både de transportpolitiska målen och projekt uppfylls genom ökad trafiksäkerhet. Framkomligheten och transportkvaliteten ökar för pendlingstrafiken och näringslivets transporter. Tillskapandet av kantremisor för vägens drift och underhåll samt säkerhetszoner öppnar upp vägområdet och ger bättre sikt. Även kurvrätning bidrar till uppfyllnad av de transportpolitiska målen samt projektmålen.

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, Ett rikt odlingslandskap och Levande skogar.

Vägplanen bedöms både stödja och motverka målen. Målet för god bebyggd miljö stöds eftersom inga riktvärden för buller överskrider enligt genomförd bullerberäkning. Målet Levande sjöar och vattendrag bedöms också stödjas då inga ingrepp i vattendragen planeras. Övriga berörda mål motverkas då vägplanen innebär ianspråkstagande av naturmark samt skogs- och åkermark. Konsekenserna bedöms som små. 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.

## 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. Det är enligt 1 § (bevisbördesregeln) verksamhetsutövarens ansvar att visa att de allmänna hänsynsreglerna följs.

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 då inga åtgärder planeras i anslutning till berörda bäckarna.

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

Mark- och vattenområden ska användas för de ändamål de är mest lämpade med hänsyn till beskaffenhet och läge samt föreliggande behov. Användning som medför en från allmän synpunkt god hushållning ska ges företräde. Området är sedan tidigare påverkat av befintlig infrastruktur.

Trafikverket anser att platsen för vägåtgärder är lämplig för avsedda ombyggnationer och uppfyller miljöbalkens bestämmelser för hushållning med mark- och vattenområden.

## 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 som 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.

Nytt vägområde för statlig allmän väg med vägrätt enligt denna vägplan redovisas med "V" på plankartorna. Vägrätt för etapp 3 omfattar totalt cirka 40 400 m<sup>2</sup> och fördelar sig på cirka 5 400 m<sup>2</sup> åkermark, cirka 33 500 m<sup>2</sup> skogsmark och cirka 1 500 m<sup>2</sup> öppen mark. Vägrätten kommer att användas för breddning av vägen och utformning av sidoområden.

#### 9.1.2 Vaghållningsansvar 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.



I vägplanen redovisas områden med inskränkt vägrätt med "Vi" på plankartorna. Inskränkt vägrätt omfattar totalt cirka 2 000 m<sup>2</sup> och fördelar sig på cirka 600 m<sup>2</sup> åkermark och cirka 1 400 m<sup>2</sup> skogsmark.

## **9.2 Område med tillfällig nyttjanderätt**

I vägplanen redovisas områden med tillfällig nyttjanderätt med "T" på plankartorna. Det föreslås att cirka 4 000 m<sup>2</sup> mark tas i anspråk med tillfällig nyttjanderätt. Nyttjanderätten fördelar sig på cirka 1 700 m<sup>2</sup> åkermark, cirka 2 200 m<sup>2</sup> skogsmark och cirka 100 m<sup>2</sup> öppen mark. Områdena kommer att användas för anläggande av etablering och upplagsytor.

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

## 10 Fortsatt arbete

### 10.1 Dispenser och tillstånd

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.

# 11 Genomförande och finansiering

## 11.1 Formell hantering

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 kommer då att kontaktas och får möjlighet att lämna synpunkter på ändringen. Är ändringen omfattande kan underlaget återigen behöva göras tillgängligt för granskning.

Vägplanen och granskningsutlåtande översänds till länsstyrelsen som yttrar sig över planen. Därefter begärs fastställelse av planen hos Trafikverket. De som har lämnat synpunkter på vägplanen ges möjlighet att ta del av de handlingar som har tillkommit efter granskningstiden, bland annat granskningsutlåtandet.

Efter denna så kallade kommunikation kan beslut tas att fastställa vägplanen, om den kan godtas och uppfyller de krav som finns i lagstiftningen. Om beslutet överklagas prövas överklagandet av regeringen.

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

Fastställelsebeslutet omfattar det som redovisas på planens plankartor, profilritningar om det behövs, eventuella bilagor till plankartorna. Beslutet kan innehålla villkor som måste följas när vägen byggs. Denna planbeskrivning utgör ett underlag till planens plankartor.

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, 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.

Inlösen kan ske genom att Trafikverket ansöker om lantmäteriförrättning hos lantmäterimyndigheten eller genom att Trafikverket träffar avtal med berörda fastighetsägare i förväg och sedan lämna över avtalet till lantmäterimyndigheten, där den förvärvade marken överförs till en av Trafikverkets fastigheter. Lantmäteriets beslut kan överklagas till mark- och miljödomstolen

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.

- Väghållaren får rätt att ta mark eller annat utrymme i anspråk med vägrätt. För den mark eller utrymme som tas i anspråk erhåller berörda fastighetsägare ersättning.
- Vad som utgör allmän väg och väganordning läggs fast.

Vägplanen ger också rätt att tillfälligt 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.

### **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 trafikanordningar, 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 3 är beräknad till cirka 43 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-hander-viltolyckorna/>. Uttag 2018-05-23.

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

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

SGU. Sveriges geologiska undersökning, Kartgeneratörn. [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/SeTrafikinformati#>. Uttag 2018-01-19.

Transportstyrelsen. Strada. Uttag 2018-05-23.

VISS, Vatteninformationssystem Sverige. <http://www.viss.lansstyrelsen.se>.







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)