

PLANBESKRIVNING

Vägplan väg 364, Etapp 2, Långviken - Hjoggbölefors

Skellefteå kommun, Västerbottens län

Granskningshandling

Datum: 2019-02-11

Projektnummer: 157411



Trafikverket

Postadress: Box 809, 971 25 Luleå

E-post: trafikverket@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921

Dokumenttitel: Planbeskrivning Vägplan väg 364, Etapp 2, Långviken-Hjoggbölefors

Författare: Carolina Ingelsson, Carina Seppelin, Sweco

Dokumentdatum: 2019-02-11

Projektnummer: 157411

Ärendenummer: TRV 2017/1490

Utgivare: Trafikverket

Kontaktperson: Eleonora Knekta, Trafikverket

Uppdragsansvarig: Thomas Sällström, Sweco

Bilder: Trafikverket, där inget annat anges.

Innehåll

1	Sammanfattning	5
2	Beskrivning av projektet, dess bakgrund, ändamål och projekt- mål	7
2.1	Bakgrund	7
2.2	Planlägningsprocess	8
2.3	Tidigare utredningar och beslut	9
2.4	Avgränsning	10
2.5	Transportpolitiska mål	11
2.6	Ändamål och projektmål	11
3	Miljöbeskrivning	12
3.1	Miljöbeskrivningens avgränsningar	12
3.2	Väsentliga miljöaspekter	12
3.3	Nollalternativet	12
3.4	Metodik – bedömning av konsekvenser	12
3.5	Begrepp i miljöbeskrivningen	13
4	Förutsättningar	14
4.1	Vägens funktion och standard	14
4.2	Trafik och användargrupper	14
4.3	Övrig infrastruktur	16
4.4	Lokalsamhälle och regional utveckling	16
4.5	Landskapet och staden	17
4.6	Miljö och hälsa	18
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	27
6	Effekter och konsekvenser av projektet	28
6.1	Trafik och användargrupper	28
6.2	Lokalsamhälle och regional utveckling	28
6.3	Miljö och hälsa	28
6.4	Samhällsekonomisk bedömning	29
6.5	Indirekta och samverkande effekter och konsekvenser	30
6.6	Påverkan under byggnadstiden	30
6.7	Skyddsåtgärder och försiktighetsmått under byggtiden	30
7	Samlad bedömning	31
7.1	Måluppfyllelse avseende de transportpolitiska målen och projektmålen	31
7.2	Överensstämmelse med miljökvalitetsmål	31

8 Överensstämmelse med miljöbalkens allmänna hänsynsregler, miljö kvalitetsnormer och bestämmelser om hushållning med mark och vattenområden.....	32
8.1 Allmänna hänsynsregler	32
8.2 Miljö kvalitetsnormer	32
9 Markanspråk och pågående markanvändning	33
9.1 Vägområde för allmän väg	33
9.2 Område med tillfällig nyttjanderätt	33
9.3 Övrigt område.....	34
10 Fortsatt arbete	35
10.1 Dispenser och tillstånd	35
11 Genomförande och finansiering.....	36
11.1 Formell hantering	36
11.2 Överensstämmelse med kommunala planer	37
11.3 Genomförande	37
11.4 Finansiering.....	38
12 Underlagsmaterial och källor	39
12.1 Tryckta referenser.....	39
12.2 Elektroniska referenser	39
12.3 Muntliga referenser	40

1 Sammanfattning

Denna handling utgör planbeskrivning som tillhör granskningshandling för vägplan väg 364 mellan korsningen till väg 836 i Långviken och cirka 800 meter norr om korsningen till väg 821 i Hjoggbölefors, 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 2 är cirka 5 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 nuvarande plan- och profilgeometri ska behållas med sin nuvarande standard. Røjning av sidoområdet planeras längs hela sträckan där vägen kantas av skogsmark. Ingen breddning av vägen är aktuell för denna delsträcka.

Åtgärderna kommer inte påverka landskapet i någon större omfattning.

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.

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

Åtgärderna bedöms medverka till att både de transportpolitiska målen och projektmålen uppfylls genom ökad trafiksäkerhet. Tillskapandet av kantremisor för vägens drift och underhåll samt säkerhetszoner öppnar upp vägområdet och ger bättre sikt.

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.

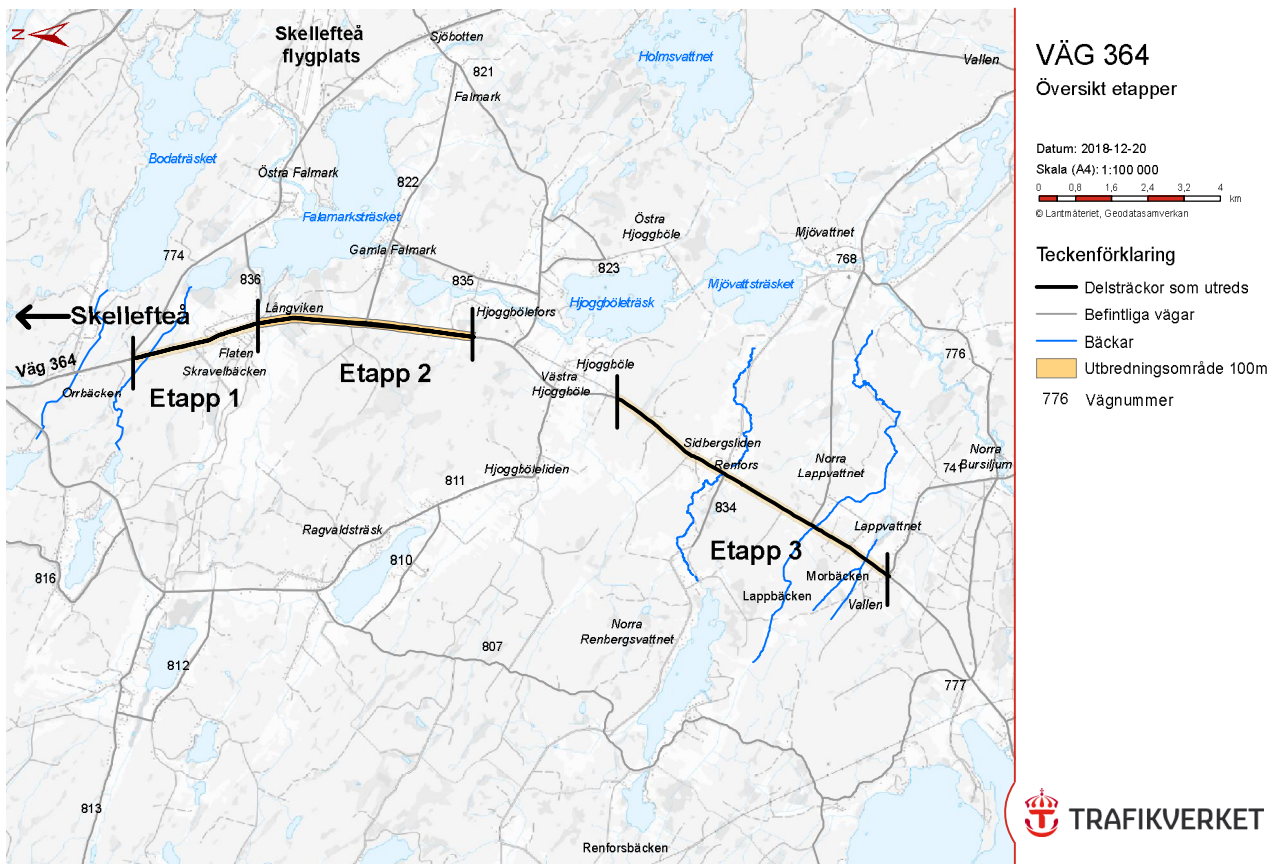
Projektets kostnad för hela vägsträckan 364 är beräknad till 30,4 Mkr.

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.

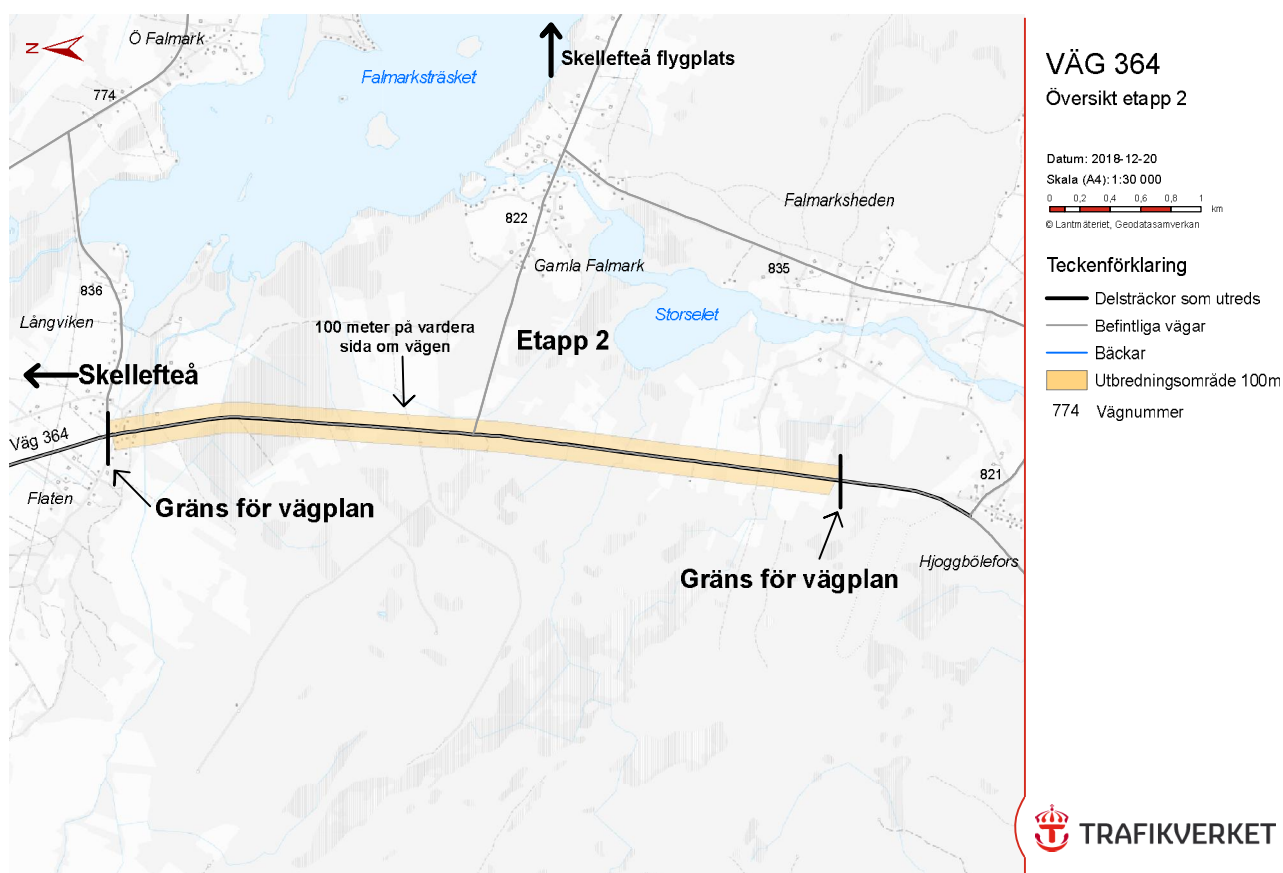
På grund av bristerna längs vägen har Trafikverket beslutat att väg 364 ska åtgärdas. De föreslagna åtgärderna delas upp i tre etapper, se figur 2.1.1, där tre separata vägplaner och bygghandlingar kommer att tas fram enligt:



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

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

Denna handling utgör granskningshandling för vägplan väg 364, etapp 2, mellan väg 836 i Långviken och cirka 800 meter norr om anslutande väg 821 i Hjoggbölefors, se figur 2.1-1 samt 2.1-2.

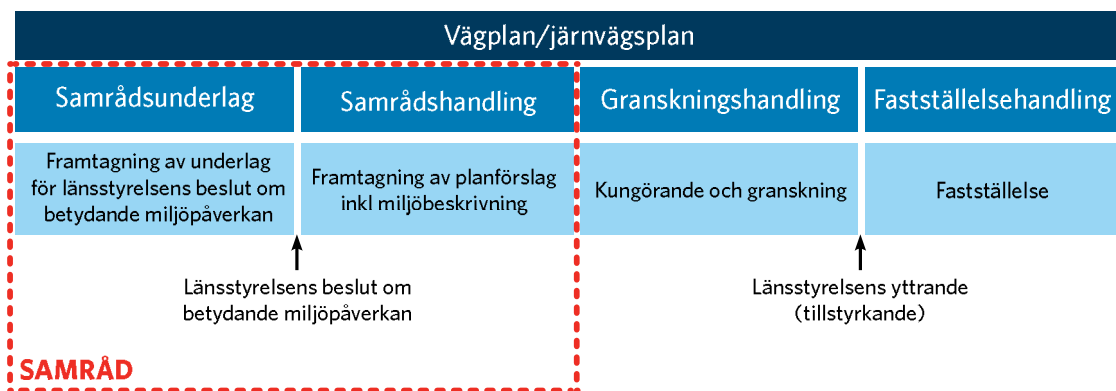


Figur 2.1-2 Etapp 2, väg 364 mellan Långviken och Hjoggbölefors. För att säkerställa att berörda fastighetsägare, intressenter och skyddsvärda områden beaktas så har utredningsområdet för vägplanen satts till 100 meter på vardera sida om vägen.

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 med 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 projektet inte antas medföra BMP upprättas ingen miljökonsekvensbeskrivning. Projektets påverkan på miljön beskrivs istället i en miljöbeskrivning som integreras i vägplanens planbeskrivning.

Planen finns sedan tillgänglig för granskning så att de som berörs kan lämna synpunkter innan Trafikverket färdigställer den. 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.

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 flertal fastighets- och ledningsägare har Trafikverket gjort bedömningen att, för att få en enklare process med berörda, upprätta en vägplan även för dessa åtgärder.

2.3.1 Beslut om betydande miljöpåverkan

Länsstyrelsen i Västerbotten 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 långsiktig 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 kantrensor 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 Renfors.

3 Miljöbeskrivning

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

3.1 Miljöbeskrivningens avgränsningar

Miljöbeskrivningen ska beskriva förutsättningar och belysa konsekvenser som kan förväntas uppstå till följd av de planerade åtgärderna längs etapp 2. Miljöbeskrivningen redovisar även de åtgärder som Trafikverket avser att utföra för att minimera konsekvenserna.

Utredningsområdet omfattar en cirka 5 kilometer lång vägsträcka från väg 836 i Långviken och cirka 800 meter norr om anslutande väg 821 i Hjoggbölefors. Geografiskt avgränsar sig miljöbeskrivningen till det område som berörs av skapande av säkerhetszoner, se figur 2.1-2.

Under kapitel 4 beskrivs förutsättningar i området för projektet. Bedömning av effekter och konsekvenser av projektet redovisas under kapitel 6. Även förslag till skyddsåtgärder och försiktighetsmått som är tekniskt möjligt redovisas i kapitel 6.

3.2 Väsentliga miljöaspekter

Miljöbeskrivningen följer miljöbalkens sjätte kapitel 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.

Planerade åtgärder i föreliggande vägplan är av liten omfattning då endast kantremсор och säkerhetszoner ska skapas. Miljöbeskrivningens omfattning avgränsas därmed till naturmiljö, rennäring och konsekvenser under byggtiden.

Kulturmiljö och buller avgränsas bort, då invetering av kulturmiljöobjekt visar att det inte finns något att ta hänsyn till i utredningsområdet samt att omfattningen av planerade åtgärder på etapp 2 är väldigt begränsade. Riksintressen och Natura 2000-områden berörs ej och avgränsas också bort.

3.3 Nollalternativet

Effekter och konsekvenser jämförs med ett nollalternativ. Nollalternativet innebär att det inte upprättas säkerhetszoner vid befintlig väg och problem med trafiksäkerhet för fordonstrafik och oskyddade trafikanter kvarstår.

3.4 Metodik – bedömning av konsekvenser

Enligt väglagen ska en miljöbeskrivning innehålla uppgifter om projektets förutsebara påverkan på människors hälsa och miljö. Miljöbeskrivningen ska redovisa uppgifter om områden enligt miljöbalkens tredje och fjärde kapitel

samt miljö kvalitetsnormer enligt miljöbalkens femte kapitel §3 samt skyddade områden och arter enligt miljöbalkens sjunde och åttonde kapitel 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 den nya vägen tar mark i anspråk vid sidan av vägen för att skapa säkerhetszoner.
- Effekten är den förändring av miljö kvaliteter som uppstår där säkerhetszoner skapas, till exempel att träd närmast vägen tas bort.
- Konsekvensen är en värdering av effekten med hänsyn till vad den betyder för olika intressen, till exempel att arealen skog minskar när träd tas bort. För att undvika eller 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 *Väglklasser och restriktioner för APV 2013, Västerbotten*. Vägen tillhör bärighetsklass 4 (BK4) - särskilda villkor.

4.1.1 Vägar i området

Längs väg 364 finns ett flertal anslutande länsvägar. För denna etapp ansluter väg 836, 822 samt 821. Väg 836 går mellan Långviken och Östra Falmark. BK2-klass råder för hela sträckan. Väg 822 går mellan Gamla Falmark och Sjöbotten. Väg 821 går mellan Västra Hjoggböle och Bureå, via Östra Hjoggböle och Sjöbotten. Vägarna redovisas i figur 2.1-2.

4.2 Trafik och användargrupper

Den aktuella vägsträckan trafikerades 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.

Väg 364 saknar gång- och cykelväg och de oskyddade trafikanterna är hänvisade till att gå och cykla i blandtrafik.

Inom utredningsområdet finns 9 busshållplatser. Samtliga trafikerades av Länstrafiken med linje 226, 228 och 236. Bussarna trafikerades mest under skoltid.

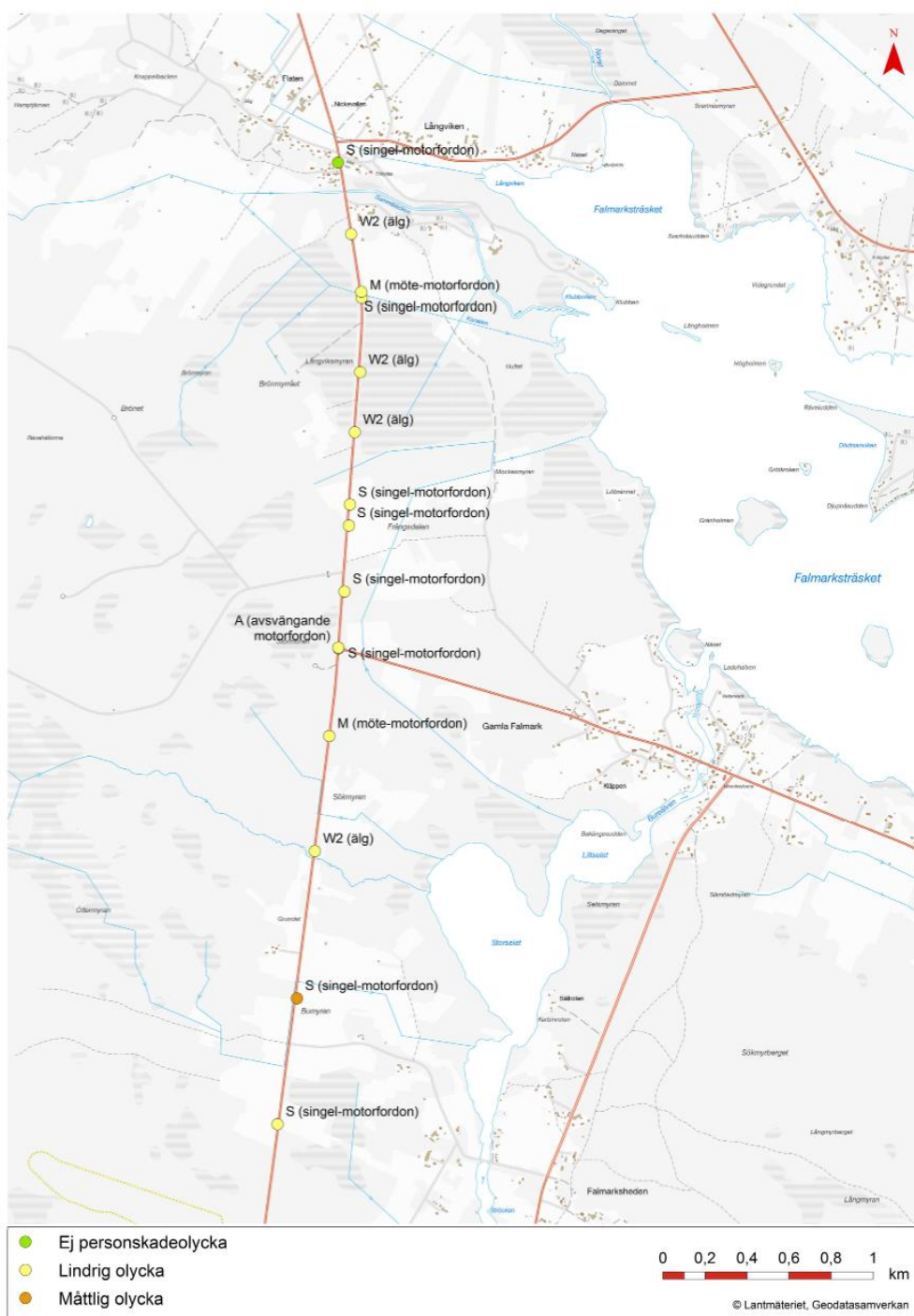
4.2.1 Trafiksäkerhet

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

Till olycksdatabasen Strada (Swedish Traffic Accident Data Acquisition) har 15 trafikolyckor rapporterats under åren 2001-2017 enligt:

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

En av olyckorna var måttlig. Resterande olyckor var lindriga och en av trafikolyckorna var utan personskador, se figur 4.2-1.



Figur 4.2-1 Olyckor inrapporterade till Strada längs etapp 2

4.3 Övrig infrastruktur

4.3.1 Ledningar

Inom och i anslutning till projektområdet finns luft- och markledningar. Även belysningsstolpar, skåp och brunnar med mera finns i området i anslutning till vägen. Skellefteå kommun äger belysning genom byn Långviken, vid korsningen i Hjoggbölefors samt längs anslutande väg 836.

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 Skellefteå och väg 774.

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

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

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 befolkningssmängd 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, Hjoggböle, Hjoggbölefors och Långviken.

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

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

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

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

Näringsliv

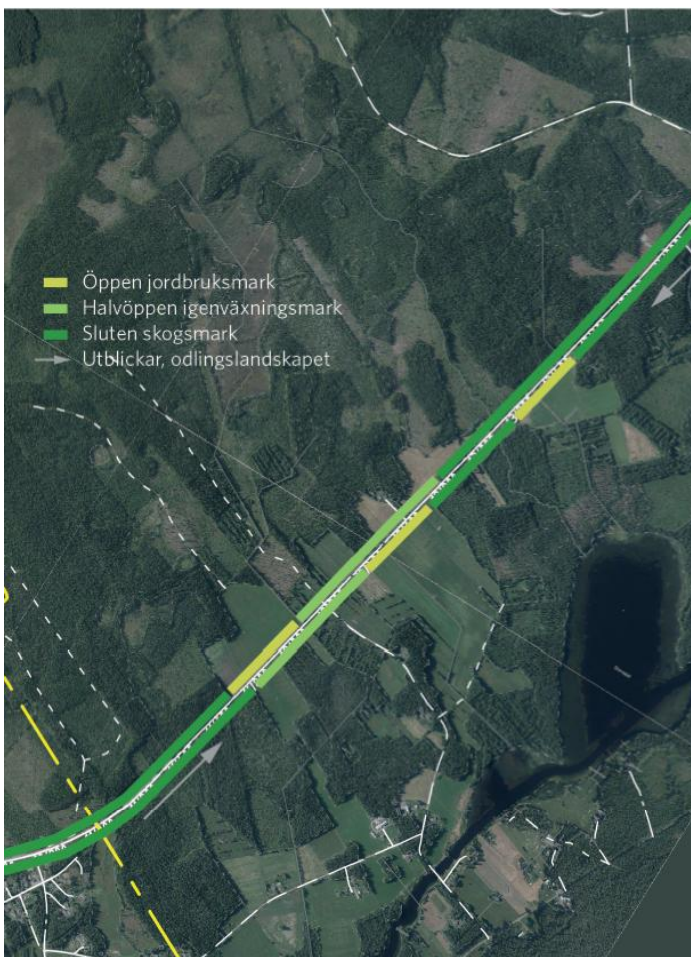
Skellefteå är en bygd med stark tradition av entreprenörskap med ursprung i de rika naturresurserna - skogen, malmen och älven. Kommunen är en av landets företagstätaste kommuner och är en stor exportstad. Skellefteå har norra Sveriges starkaste och mest teknikintensiva näringsliv. Den snabbaste växande 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.

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

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



Figur 4.5-2 Landskapsanalys av etapp 2. Kartan visar jordbruks- och skogsmark samt utblickar. Etapp 2 slutar vid Hjöggbölefors, som ligger i det nedre vänstra hörnet av kartan.

Figur 4.5-1 Landskapsanalys av etapp 2. Kartan visar jordbruks- och skogsmark samt utblickar. Etapp 2 börjar i Långviken, som ligger i den övre delen av kartan (orange ring).

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

Förutom de öppna och slutna landskapsrummen finns 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.

4.6 Miljö och hälsa

Här sammanfattas förutsättningar avseende miljö.

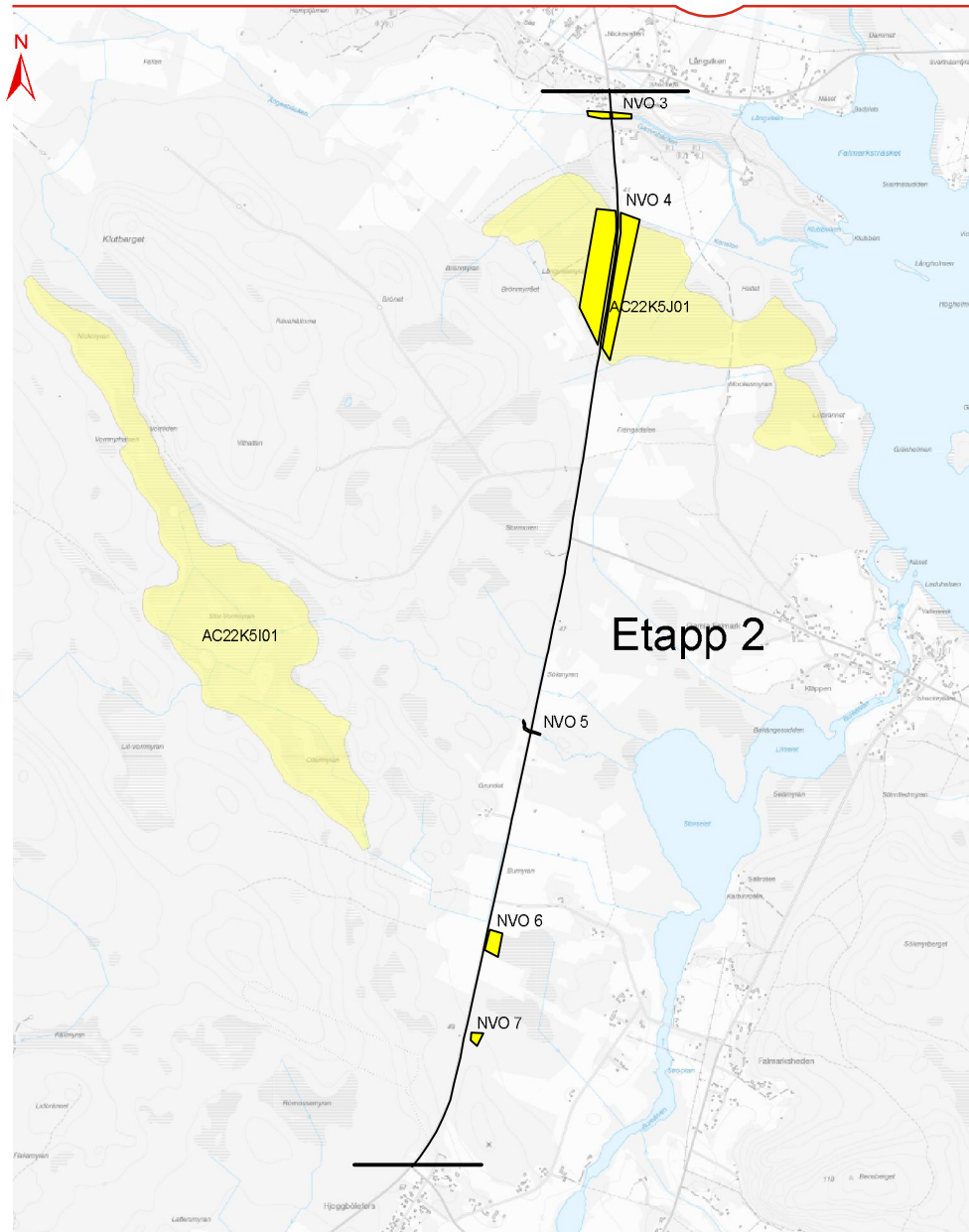
4.6.1 Naturmiljö

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

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

Naturmiljön som omger utredningsområdet utgörs till stor del av jordbruksmark. Sex mindre vattendrag avvattnar området, de flesta är dock mycket kraftigt påverkade av dikning av såväl skogs- som jordbruksmark, Ängsbäcken och Sökmyrbäcken har dock kvar något av sin naturliga karaktär. Samtliga vattendrag rinner så småningom in i Bureälen som mynnar ut i Bottenviken i Bureå. Inga sjöar ligger i direkt anslutning till utredningsområdet, däremot ingår en serie sjöar i Bureälvens lopp på väg mot Bottenviken.

Närmaste naturreservat, Innerviksfjärdarna, ligger cirka sju kilometer nordost om utredningsområdets nordligaste del. Cirka en kilometer söder om samhället Långviken finns en våtmark (AC22K5J01) som i den landsomfattande våtmarksinventeringen bedömts hålla låga naturvärden (klass 4), se figur 4.6-1.



VÄG 364 - ETAPP 2
Naturmiljö

Datum: 2018-12-20
Skala (A4): 1:27 000
0 200 400 600 800 1 000
Meter
© Lantmäteriet, Geodatasamverkan

Teckenförklaring

- Vägmitt
- Naturvärdesobjekt**
- Visst naturvärde
- Påtagligt naturvärde

Våtmarksinventering

- Låga naturvärden
- Vissa naturvärden

Figur 4.6-1 Naturvärdesobjekt identifierade i och med naturvärdesinventering samt våtmarker identifierade i och med länsstyrelsens våtmarksinventering.

Naturvärdesinventering

Inom utredningsområdet har en naturvärdesinventering utförts där fem naturvärdesobjekt (NVO) som bedömts hålla visst naturvärde (klass 4) har identifierats och avgränsats, se tabell 4.6-1 samt figur 4.6-1. Värdena är knutna

Tabell 4.6-1 Lista över identifierade naturvärdesobjekt som påträffats i samband med utförd naturvärdesinventering för etapp 2.

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



Figur 4.6-2. Bild tagen på NVO 4 längs etapp 2 på väg 364. Objektet utgörs av en trädklädd fattigmyr med glesa förekomster av cirka 50-100-åriga tallar. Myrens hydrologi är starkt påverkad av dikning.

till de två vattendragen Ängsbäcken och Sökmyrbäcken inklusive bäckarnas omedelbara omgivning samt två skogliga miljöer och en våtmark.

4.6.2 Vattenmiljö

Utredningsområdet avvattnas via flera mindre vattendrag till Bure älv som rinner parallellt med väg 364 på dess östra sida vidare ut i Bottenviken. Bureälvens vattensystem är ett omtyckt fiskevatten med flertal olika arter. Längs med etapp 2 passerar väg 364 över Ängsbäcken inne i Långvikens samhälle, Sökmyrbäcken, samt mindre trummor för avvattning.

Avvattning

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

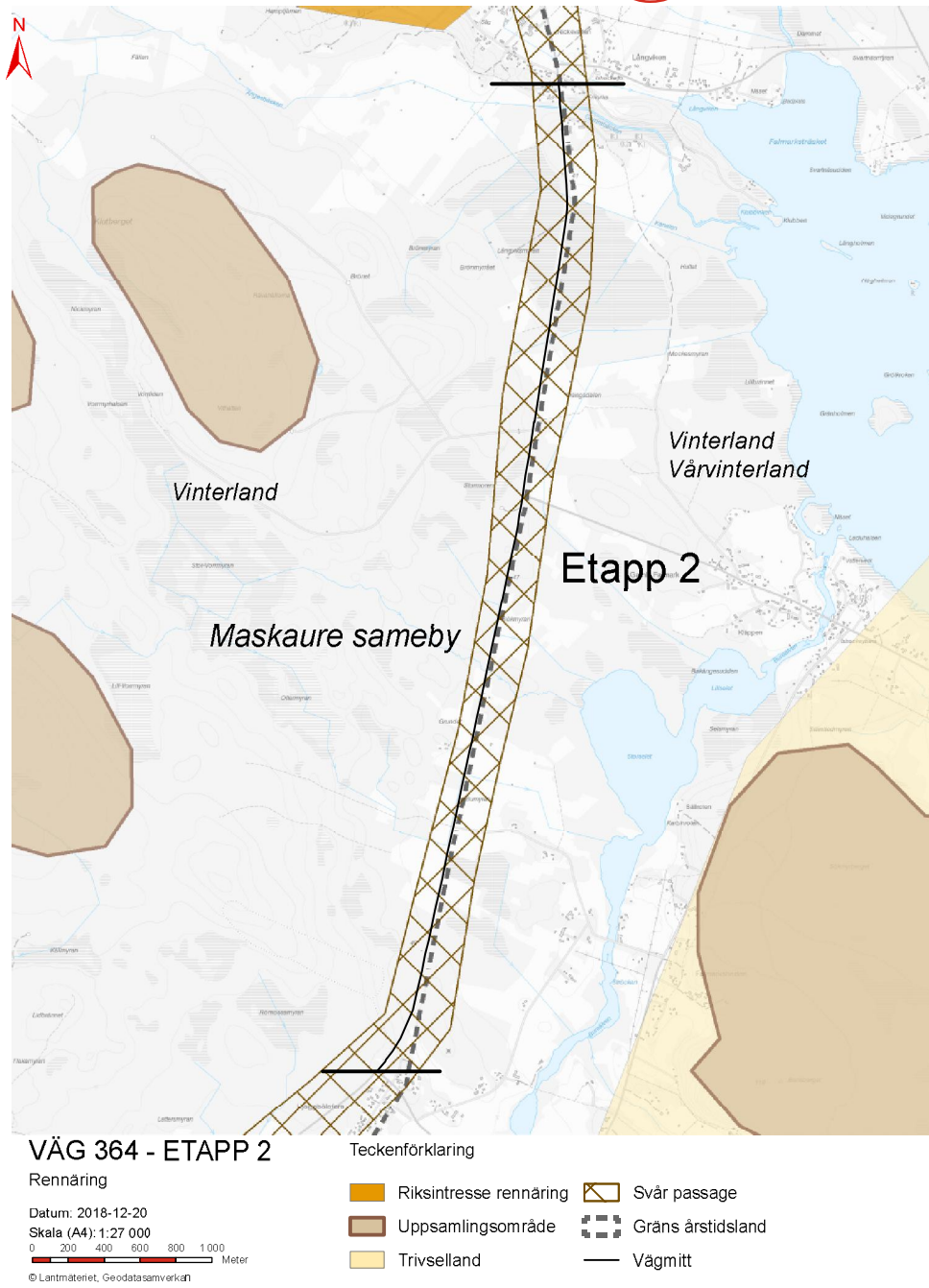
4.6.3 Rennäring

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, speciellt lavförande marker, och i viss mån en del myrområden.

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

Cirka en kilometer öster om väg 364 ligger ett antal uppsamlingsområden dit renarna naturligt samlas, se figur 4.6-3 Nordväst om etapp 2, vid Flaten och



Figur 4.6-3. Område för betesland för Maskaure sameby samt riksintresse för rennäng.

väster om väg 364, ligger ett större sammanhängande område av riksintresse för rennäring. Området är en viktig betes- och samlingsplats för renar, med goda vinterbetesmöjligheter, se figur 4.6-3.

4.6.4 Naturresurser

Jord och skogsbruk

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

4.6.5 Markföroreningar

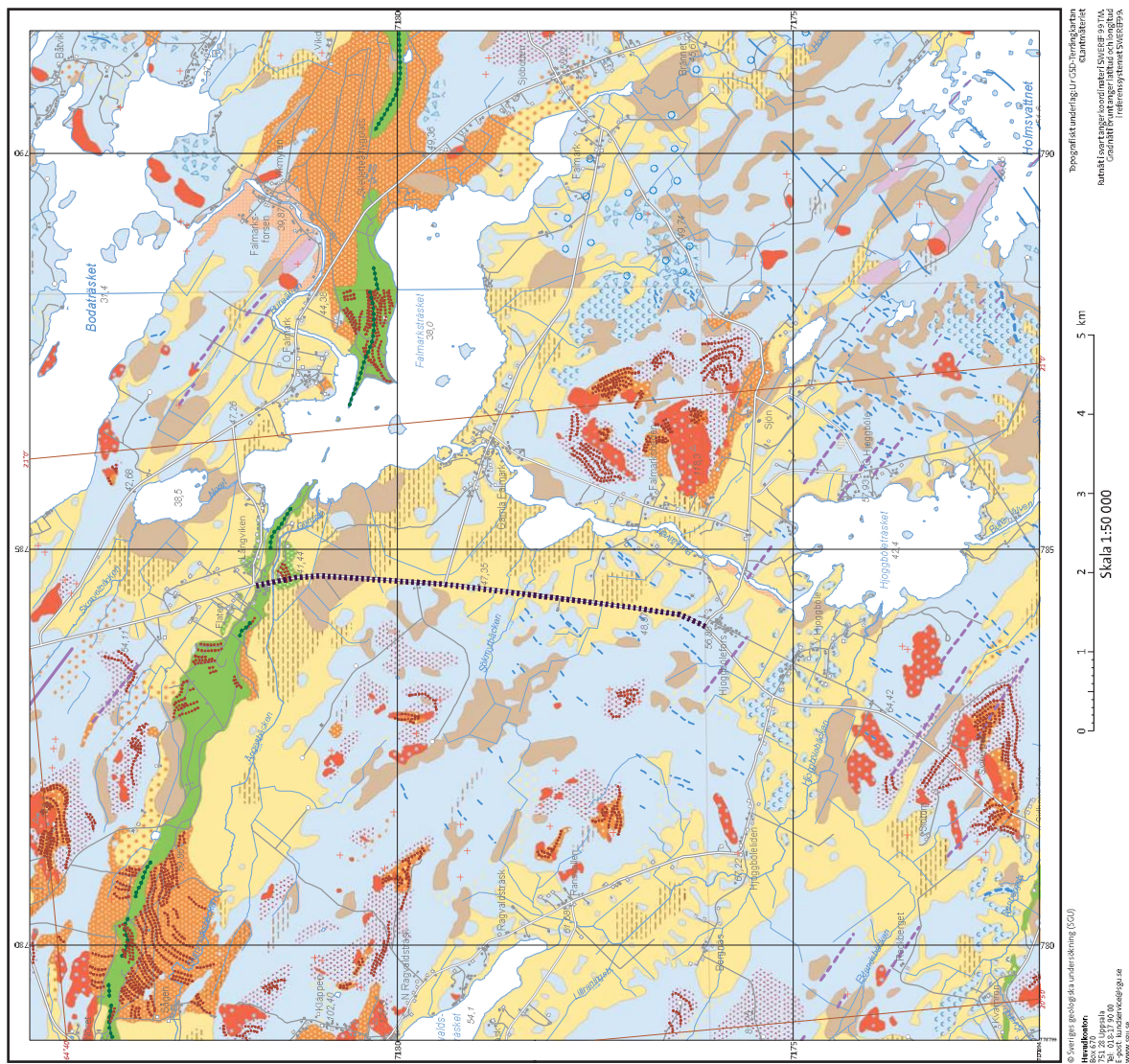
På södra gränsen av etapp 2 finns fastigheten Hjoggböle 9:56 där det funnits en bensinstation och senare även en bilverkstad. Spimfab kontrollerade mark och grundvatten vid fastigheten år 2000 i samband med att två cisterner rengjordes och sandfylldes. Undersökningarna visade inga föroreningar i marken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

4.7 Byggnadstekniska förutsättningar

Eftersom åtgärderna i vägplanen endast omfattar skapande av kantremsa och säkerhetszon har inga geotekniska undersökningar utförts. Figur 4.7-1 visar jordartskarta för etapp 2 som är hämtad från Sveriges geologiska undersökningar (SGU).

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

Höjdpunkterna utgörs i huvudsak av morän. Lågpunkterna, där landskapet är flackt, utgörs av postglaciala sedimenterade lösjordar som är varviga och främst består av silt och lera, se jordartskarta figur 4.7-1. Även torvområden passeras. Eventuellt kan sulfidjord påträffas längs sträckan, trolig förekomst är i de gulmarkerade fälten bestående av lera och silt på jordartskartan.



Figur 4.7-1 Jordartskarta för etapp 2, hämtad från SGU (Sveriges geologiska undersökning). Den svart-streckade delen är etapp 2 längs väg 364. Sulfidjord kan eventuellt påträffas längs sträckan, trolig förekomst är då i de gulmarkerade fälten bestående av lera-silt.

5 Den planerade vägens lokalisering och utformning med motiv

5.1 Val av lokalisering

Åtgärderna på sträckan för etapp 2 utförs cirka 800 meter norr om anslutande väg 821 i Hjoggbölefors till väg 836 vid Långviken. Den aktuella sträckan är cirka 5 kilometer lång, se figur 2.1-2.

5.2 Val av utformning

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

5.2.1 Gestaltning

Gestaltningssyftet med projektet är att berörda områden i projektet ska harmoniera med omgivande landskap. Gestaltningen ska sträva efter att mildra vägens avtryck i landskapet. Det kan innebära att extra hänsyn tas till utformningen av vägens sidoområden.

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 upp till maximalt två meter i skogsmark, en meter i åker-/ängsmark och maximalt 0,5 meter i tomtmark 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 vägkroppen och skadar den. Inom vissa områden bidrar kantremsan till att skydda anläggningen och dess slänter från att förstöras av tunga maskiner från skogs- och jordbruk.

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. På denna delsträcka görs inga bärighetshöjande åtgärder.

5.2.3 Säkerhetszon

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

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

5.2.5 Typsektion

Befintlig vägbredd på etapp 2 kommer att behållas.

5.2.6 Belysning och ledningar

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

5.2.7 Gång- och cykeltrafik

Inga anpassningar av vägens plan- eller profilgeometri på etapp 2 kommer att utföras.

5.2.8 Kollektivtrafik

Inga nya lokaliseringar av busshållplatser kommer att uppföras på etapp 2.

5.2.9 Korsningar och anslutningar

Korsningar till anslutande vägar föreslås behålla sin nuvarande utformning. Inga ersättningsvägar eller nya anslutningar kommer att utformas.

5.2.10 Byggnadsverk

Inga byggnadsverk förekommer längs sträckan.

5.2.11 Byggnader

Inga byggnader kommer att åtgärdas i projektet.

5.2.12 Beläggning

Etapp 2 behåller befintlig beläggning.

5.2.13 Väg- och utlopps diken

Inga väg- eller utlopps diken åtgärdas längs etapp 2.

5.3 Skyddsåtgärder och försiktighetsmått som redovisas på plankarta och fastställs

Inga specifika skyddsåtgärder eller försiktighetsmått kommer att vidtas längs etapp 2.

6 Effekter och konsekvenser av projektet

6.1 Trafik och användargrupper

Genom att ett flertal sidoområdesåtgärder vidtas på delsträckan från Hjoggbölefors till Långviken kommer sikten och även trafiksäkerheten längs vägen förbättras.

Inga befintliga ledningar eller belysning beräknas påverkas av vägplanen.

6.2 Lokalsamhälle och regional utveckling

6.2.1 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.

6.2.2 Kommunal 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

Vägplanen innefattar ej objekt som berörs av strandskydd, generellt biotopskydd eller åtgärder som undantas från samråd enligt miljöbalkens kapitel 12 §6.

6.3.1 Landskapsbild

Landskapet är tåligt på grund av dess varierade karaktär. Den raka linjeföringen medför att vägen på flertalet ställen dominerar över landskapet, framför allt i skogslandskapet. Övriga åtgärder som tillskapandet av kantremisor och säkerhetszoner kommer inte att påverka landskapsbilden i någon större omfattning. Effekten för landskapsbilden bedöms bli liten.

6.3.2 Naturmiljö

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

Mer specifikt kommer arealen bäckmiljö med vissa naturvärden som ligger i anslutning till Sökmyrbäcken (NVO5) att minska. Arealen skogsmiljö med vissa naturvärden kommer att minska i och med att träd fälls i anslutning till NVO6. För lokalisering av NVO-objekt för etapp 2, se figur 4.6-1.

I det omgivande landskapet kan det antas att det finns relativt många områden med vissa naturvärden som motsvarar de värden som kommer att gå förlorade. Det bortfall av naturmiljöer med vissa eller påtagliga naturvärden som ett

verkställande av vägplanen orsakar bedöms därför som mycket litet, varvid de kumulativa effekterna bedöms som mycket små.

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

6.3.3 Rennäring

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

Då avsikten med åtgärderna på etapp 2 är att höja säkerheten på väg 364, finns en risk att hastigheten på vägen kommer att öka olovligen/trots hastighetsbegränsning. Även en förbättrad vägstandard norr och söder om etapp 2 kan bidra till detta. Att även näringslivets transporter gynnas kan leda till ökad trafik både längs den aktuella vägen men även för omkringliggande vägar och järnvägar. Detta sammantaget kan förstärka den redan svåra passagen av vägen för rennäringen men även öka risken för renpåkörningar under drifttid.

Att säkerhetszon och kantremсор skapas i etapp 2 innebär inte att renarnas tillgänglighet till betesmarker påverkas i någon större grad. Tillskapandet av kantremсор och säkerhetszoner kan bidra till att sikten förbättras och risken för viltolyckor minskas. Detta får positiva effekter för rennäringen då risken för påkörning av ren och vilt minskas.

Tillkommande kumulativa konsekvenser av ombyggnad av väg 364 medför ytterligare ett intrång för rennäringen. Omfattningen av de kumulativa konsekvenserna från omgivande vägplaner i etapp 1 och 3 kan variera alltifrån viss påverkan till omfattande påverkan genom exempelvis permanent bortfall av betesmark eller störningar på rennäringen under byggtid när renarna betar i området.

6.3.4 Naturresurser

Vägplanen innebär att arealer skogs- och jordbruksmark kommer tas i anspråk, men markanvändningen förändras ej varvid effekten och konsekvensen för naturresurserna bedöms bli små.

6.4 Samhällsekonomisk bedömning

I skede samrådsunderlag upprättades en samhällsekonomisk beräkning för samtliga etapper längs väg 364. Kostnaden beräknas till 30,4 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.

Åtgärder ska vidtas så att petroleumprodukter eller andra för människors hälsa eller miljön skadliga ämnen inte kan förorena mark, ytvatten eller grundvatten.

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

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. Tillskapandet av kantrensor för vägens drift och underhåll samt säkerhetszoner öppnar upp vägområdet och ger bättre sikt.

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. Miljömålen bedöms inte motverkas.

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. 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.

9 Markanspråk och pågående markanvändning

9.1 Vägområde för allmän väg

9.1.1 Vägområde för allmän väg med vägrätt

Vägrätt uppkommer genom att vägghållaren tar i anspråk mark eller annat utrymme för väg med stöd av fastställd vägplan. Vägrätten ger vägghållaren rätt att nyttja mark eller annat utrymme som behövs för vägen. Vägghållaren 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 2 omfattar totalt cirka 20 770 m² och redovisas på plankartorna. Vägrätten fördelar sig på 15 765 m² skogsmark och 4 974 m² åker-/ängsmark. Vägrätten kommer att användas för tillskanpande av kantremisor och säkerhetszoner.

9.1.2 Vägghållningsansvar för allmänna vägar

Inom det aktuella området är Trafikverket vägghållare.

9.1.3 Vägområde för allmän väg med inskränkt vägrätt

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

För detta projekt tas inga områden med inskränkt vägrätt.

9.2 Område med tillfällig nyttjanderätt

I vägplanen föreslås att cirka 2 900 m² mark tas i anspråk med tillfällig nyttjanderätt. Nyttjanderätten fördelar sig på 1 788 m² skogsmark och 1 117 m² åker-/ängsmark. Dessa redovisas på plankartorna. 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. Den tillfälliga nyttjanderätten kommer att användas för tillskapande av kantremisor och säkerhetszoner.

9.3 Övrigt område

Område för enskilda vägar ingår inte i fastställelsebeslutet för vägplaner, utan hanteras i en särskild lantmäteriförrättning där det slutliga läget bestäms. För etapp 2 kommer inga områden för enskilda vägar att tas.

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 Länsstyrelsen.

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).

Normalt ska den som avser att bygga allmän väg kungöra förslaget till vägplan och underlaget till denna och låta det granskas under minst 30 dagar. I undantagsfall behöver ett förslag till vägplan inte kungöras om förslaget inte anses vara av stor vikt eller ha principiell betydelse. Vägförslaget får inte heller bedömas medföra en betydande miljöpåverkan och ska inte vara av intresse för allmänheten.

Denna plan, som till övervägande del berör mindre trafiksäkerhetshöjande åtgärder, anses vara en sådan vägplan, där kungörande inte anses vara nödvändigt. I dessa undantagsfall anser väglagen att Länsstyrelsen, berörda kommuner och de enskilda som särskilt berörs antingen ges tillfälle att godkänna vägförslaget eller att inom tre (3) veckor inkomma med synpunkter.

Eventuella synpunkter kan föranleda ändringar av vägförslaget. Eventuell ändring och de som berörs av ändringen ges möjlighet att under två (2) veckor lämna synpunkter på detta.

Synpunkter vid varje granskning kommer att sammanställas i ett dokument som kallas granskningsutlåtande. Synpunkter på en ändring av vägförslaget sammanställs i ett kompletterande utlåtande. I dess dokument redogörs för inkommen synpunkt och myndighetens svar på den synpunkten.

När vägförslaget har godkänts eller tiden för att inkomma med synpunkter har passerat (3 veckor), ska Trafikverket genom väghållningsmyndigheten, inhämta Länsstyrelsens yttrande över förslaget till vägplan med underlag. Länsstyrelsen ska även ha tillgång till granskningsutlåtandet innan yttrandet avges.

När Länsstyrelsen har avgivit sitt yttrande kan väghållningsmyndigheten skicka in planen för prövning till Trafikverket. I samband med begäran om prövning, sker en kommunikation enligt förvaltningslagen.

Om Trafikverket under prövningen anser att vägförslaget uppfyller de krav som lagstiftningen ställer, tas ett beslut om att fastställa planen.

Om planen överklagas prövas frågan 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:

- Vaghållaren 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 trafikordningsplaner och arbetsmiljöplaner av entreprenören. Information till närboende och allmänhet ska ske i god tid innan arbetet påbörjas.

11.4 Finansiering

Projektets kostnad för hela vägsträckan 364 är beräknad till 30,4 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, Kartgeneratören. 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 vägdatatabas). <https://nvdb2012.trafikverket.se/SeTransportnatverket>. Uttag 2018-02-20.

Trafikverket. Projektets hemsida. https://www.trafikverket.se/nara-dig/Vasterbotten/projekt-i-vasterbottens-land/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

Trafikverket, Box 809, 971 25 Luleå. Besöksadress: Sundsbacken 2-4, 972 42 Luleå
Telefon: 0771-921921, Texttelefon: 010-123 50 00

www.trafikverket.se