

# Förstudie/Samrådshandling

*Väg 356, Åskogen-Degersalet*

*Bodens och Luleå kommun, Norrbottens län*

*TRV Uppdragsnummer 880957*



Titel: Väg 356, Åskogen-Degersalet, Förstudie/Samrådshandling  
Boden och Luleå kommun, Norrbottens län  
TRV Uppdragsnummer: 880957  
Utgivningsdatum: 2010-10-30  
Utgivare: Trafikverket  
Kontaktperson: Kenneth Enbom

# Innehållsförteckning

<b>Sammanfattning</b> .....	<b>1</b>
<b>1. Inledning</b> .....	<b>4</b>
1.1 Bakgrund.....	4
1.2 Förstudiens avgränsning.....	4
1.3 Tidigare utredningar.....	5
1.6 Projekt mål.....	5
1.7 Vägplanerings- och vägprojekteringsprocessen.....	5
<b>2. Befintliga förhållanden</b> .....	<b>6</b>
2.1 Transportsystemet och trafikanter.....	6
2.2 Trafik- och vägförhållanden.....	6
2.3 Olyckor.....	6
2.4 Befintlig väg.....	8
2.5 Farligt gods.....	8
2.6 Oskyddade trafikanter.....	8
2.7 Kollektivtrafik.....	8
2.8 Markanvändning.....	9
2.9 Byggnadstekniska förutsättningar.....	11
2.10 Miljö.....	11
<b>3. Nationella och regionala Miljömål, Miljöbalkens hänsynsregler och Miljökvalitetsnormer</b> .....	<b>18</b>
3.1 Nationella och regionala miljömål.....	18
3.2 Miljöbalken.....	19
3.3 Miljökvalitetsnormer.....	19
<b>4. Problemanalys</b> .....	<b>19</b>
<b>5. Tänkbara åtgärder med effekter och konsekvenser</b> .....	<b>20</b>
5.1 Nollalternativet.....	20
5.2 Åtgärdsval enligt fyrstegsprincipen.....	20
5.3 Effekter och konsekvenser.....	21
<b>6. Måluppfyllelse</b> .....	<b>21</b>
<b>7. Översiktlig kostnadsbedömning</b> .....	<b>21</b>
<b>8. Samråd</b> .....	<b>22</b>
<b>9. Länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan</b> .....	<b>22</b>
<b>10. Vägverkets ställningstagande</b> .....	<b>22</b>
<b>11. Förslag till fortsatt arbete</b> .....	<b>22</b>
<b>12. Källor</b> .....	<b>23</b>

## ORGANISATION

Projektansvarig är Kenneth Enbom, Trafikverket Region Norr.

Förstudien har upprättats av Mikael Eriksson och Anna Magnusson, WSP Samhällsbyggnad i Luleå.



# Sammanfattning

## Bakgrund och förutsättningar

Väg 356, delen Åskogen – Degerselet, är belägen i Bodens kommun, Norrbottens län. Förutom ca 700 m vid Degerselet som ligger i Luleå kommun. Aktuell vägsträcka är ca 16,8 km.

Vägen klassas som en viktig näringslivsväg och är i behov av förstärkning.

### Trafik

- Skyltad hastighet är 70 och 80 km/timmen.
- Vägens bärighetsklass är BK1, högsta klass, (nedsatt delar av året)
- Befintlig vägbredd är 6,5 meter
- Nuvarande slitlager: oljegrus
- Trafikmängd, indelning av delsträckor se karta 2:
  - **Delsträcka A**, 1163 ÅDT, varav ca 74 tunga fordon (Inbyn – väg mot Hundsjö)
  - **Delsträcka B**, 753 ÅDT, varav ca 50 tunga fordon (väg mot Hundsjö – korsningen väg 757)
  - **Delsträcka C**, 359 ÅDT, varav ca 29 tunga fordon (korsningen väg 757 – Degerselet)
- Under den senaste femårsperioden, 2003-01-01 – 2009-12-31 finns 3 st polisrapporterade olyckor med personskador registrerade

### Projekt mål

- Säkerställa bärighetsklass I
- Förbättrad planstandard där behov finns

### Natur, kultur, friluftsliv och markanvändning

Hela vägsträckan går genom ett område som används av Gällivare skogssameby.

Följande riksintressen enligt miljöbalken (MB) samt Natura 2000 områden finns i förstudieområdet:

- Riksintresse Naturvård Natura 2000, Råneälven.
- Flyttled, Riksintresse rennäring enligt MB 3:5
- Riksintresse järnväg

I övrigt finns fornlämningar, bevarandevärd odlingslandskap, våtmarker, sumpskogar och bäckar.

### Kommunala planer

För området gäller Bodens översiktsplan (antagen 1990). Inga detaljplaner berörs.

### Problemanalys

Väg 356 på delen mellan Åskogen och Degerselet har inte full bärighet året om. Tillåten last begränsas under tjällossningen. Vägen klassas som en viktig näringslivsväg och är i behov av förstärkning.

## Tänkbara åtgärder enligt Vägverkets fyrstegsprincip

**Steg 3 - Åtgärder på befintlig väg.** För att lösa nuvarande brister beträffande vägens bärighet föreslås följande åtgärder:

- Befintlig vägbredd 6.5 m bibehålls
- Vägen förstärks. Partier med bärighetsbrister åtgärdas.
- Breddning av befintliga P-platser enligt VGU
- Kurvbreddning utförs enligt VGU
- Höjning av vägprofilen ca 10-20 cm
- Dikesrensning, översyn av befintliga trummor, skadade trummor byts, vandringshinder åtgärdas.

## Effekter och konsekvenser

Förstärkningsåtgärder förbättrad framkomlighet och trafiksäkerhet

Fornlämningar kan beröras eftersom de ligger i när anslutning till vägområdet.

Föreslagna förstärkningsåtgärder, bedöms inte innebära väsentlig ombyggnad. Inga riktvärden för buller bedöms överskridas.

Inga miljömål eller miljö kvalitetsnormer motverkas.

Under byggtiden tas särskild hänsyn till fornlämningar, Natura 2000 område, vattendrag och våtmarker.

Fornlämningar i nära anslutning till vägen märks ut.

I samband med grävning i vatten kan grumling uppstå vilket kan medföra transport av finmaterial.

Åtgärder görs för att minska grumling.

Under byggtiden kan begränsad framkomlighet uppstå.

Särskild hänsyn tas till enskilda brunnar och eventuella konsekvenser på dessa. Eventuella försiktighetsåtgärder kan komma att behövas, redovisas närmare i kommande MKB.

Eventuellt kan bullerberäkningar efter åtgärder bli aktuella ( pga höjning av vägbana, annan beläggning, kurvrätning etc).

Åtgärder för att åtgärda vandringshinder kan bli aktuella.

## Måluppfyllelse

Projektet medverkar till att transportpolitiska delmål, nationella/regionala miljömål samt projektmål uppfylls.

## Samråd

Med denna handling som underlag genomför Vägverket samråd med Länsstyrelsen i Norrbottens län, Bodens kommun, Skogsstyrelsen, Fiskeriverket m.fl. Inkomna synpunkter sammanställs i en samrådsredogörelse.

## Länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan

Efter genomfört samråd kommer Länsstyrelsen i Norrbottens län enligt miljöbalken 6 kap. 4§ besluta huruvida projektet kan antas medföra betydande miljöpåverkan eller inte.

### **Ställningstagande och fortsatt arbete**

Det fortsatta planeringsarbetet utgår från att vägen skall förstärkas.

I Vägverkets ställningstagande kommer förslag till åtgärder och fortsatt arbete att redovisas. Det fortsatta planeringsarbetet utgår från att vägen skall förstärkas.

I detta skede bedöms att en arbetsplan med miljökonsekvensbeskrivning samt bygghandling ska upprättas för objektet.

Eventuellt kan byte av trummor komma att innebära anmälan om vattenverksamhet.

I Vägverkets ställningstagande kommer förslag till åtgärder och fortsatt arbete att redovisas.



# 1. Inledning

## 1.1 Bakgrund

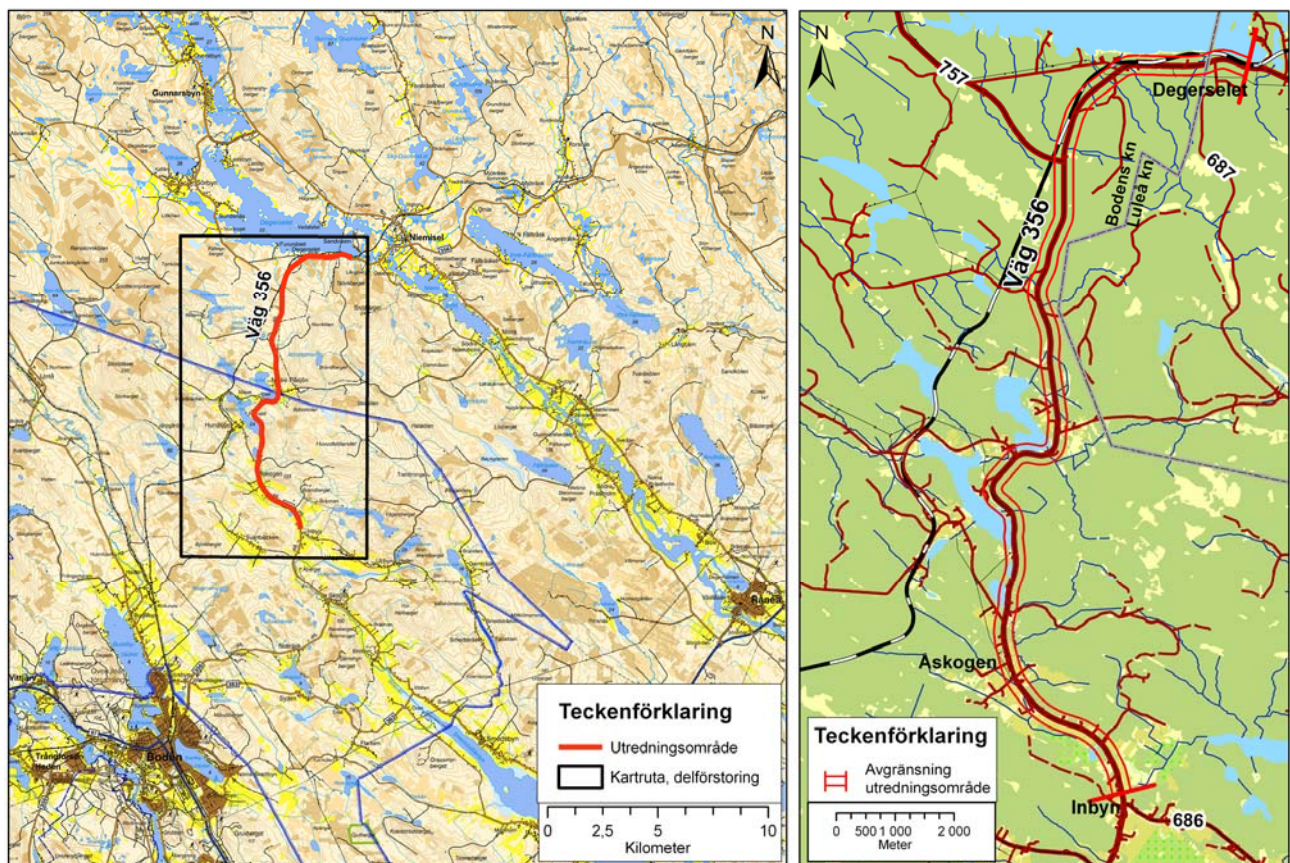
Väg 356, delen Åskogen – Degerselet, är belägen i Bodens kommun, Norrbottens län. Förutom ca 700 m vid Degerselet som ligger i Luleå kommun. Aktuell vägsträcka är ca 16,8 km.

Väg 356, delen mellan Åskogen och Degerselet, har inte full bärighet året om. Tillåten last begränsas under tjällossningen. Vägen klassas som en viktig näringslivsväg och är i behov av förstärkning.

## 1.2 Förstudiens avgränsning

Förstudien omfattar del av Väg 356 mellan Åskogen och Degerselet, från sektion km 52/000 till 68/800, ca 16.8 km.

Vägen är belägen i Bodens kommun, Norrbottens län. Förutom ca 700 m vid Degerselet som ligger i Luleå kommun. Läget och förstudiens avgränsning se karta 1.



Karta 1. Förstudieområde.



### 1.3 Tidigare utredningar

För objektet finns ingen tidigare upprättad förstudie eller bristanalys.

### 1.4 Aktualitet

Planerad byggstart för förstärkningsåtgärder är tidigast år 2012.

#### 1.5 Övergripande mål

Den 20 maj 2009 fattade riksdagen beslut om nya mål för transportpolitiken. Det övergripande målet för transportpolitiken är som tidigare:

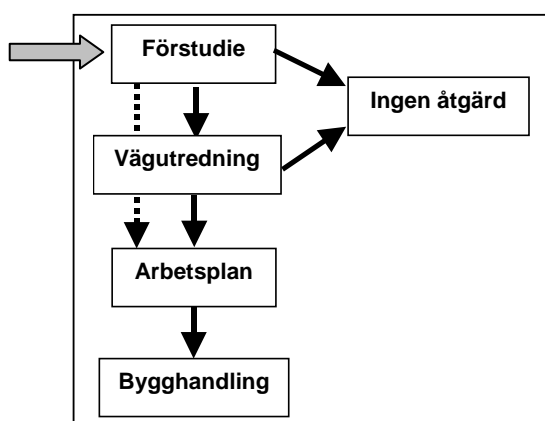
”Att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet.”

### 1.6 Projekt mål

- Säkerställa bärighetsklass I
- Förbättrad planstandard där behov finns

### 1.7 Vägplanerings- och vägprojekteringsprocessen

En förstudie utförs alltid som första steget i vägplanerings- och vägprojekteringsprocessen. Det huvudsakliga syftet är att ge underlag för beslut om objektet ska drivas vidare eller inte, samt klarlägga förutsättningarna inför det fortsatta arbetet. Arbetsgången ger myndigheter och allmänhet många tillfällen att ge synpunkter och påverka kommande förslag.



Figur 1. Vägplanerings- och vägprojekteringsprocessen.

## 2. Befintliga förhållanden

### 2.1 Transportsystemet och trafikanter

#### Vägens funktion

Vägen klassas som viktig näringslivsväg och nyttjas för bl.a. arbetspendling in till Boden och till Luleå via väg E4.

### 2.2 Trafik- och vägförhållanden

- Skyltad hastighet är 70 och 80 km/timmen.
- Vägens bärighetsklass är BK1, högsta klass, (nedsatt delar av året)
- Befintlig vägbredd är 6,5 meter
- Nuvarande slitlager: oljegrus
- Trafikmängd, indelning av delsträckor se karta 2:
  - **Delsträcka A**, 1163 ÅDT, varav ca 74 tunga fordon (Inbyn – väg mot Hundsjö)
  - **Delsträcka B**, 753 ÅDT, varav ca 50 tunga fordon (väg mot Hundsjö – korsningen väg 757)
  - **Delsträcka C**, 359 ÅDT, varav ca 29 tunga fordon (korsningen väg 757 – Degerselet)

### 2.3 Olyckor

Under den senaste femårsperioden, 2003-01-01 – 2009-12-31 finns 3 st polisrapporterade olyckor med personskador registrerade, karta 2:

- Singelolycka, dec 2003, 1 svårt skadad
- Viltolycka, sep 2005, 1 lindrigt skadad
- Singelolycka, aug 2006, 1 svårt skadad



Karta 2. ÅDT samt olyckor.

## 2.4 Befintlig väg

Befintlig Väg 356, sträckan Åskogen–Degerselet har dålig bärighet och är i behov av förstärkning, figur 2. Vägen är ca 6.5 m bred.



Figur 2. Väg 356, korsningen Väg 356/757, mot Sörbyn och Gunnarsbyn.

## 2.5 Farligt gods

Omfattningen av transporter med farligt gods bedöms vara mycket begränsad på denna vägsträcka.

## 2.6 Oskyddade trafikanter

Omfattningen av oskyddade trafikanter, d.v.s. fotgängare och cyklister, är mycket begränsad och förekommer främst i anslutning till byarna Inbyn, Åskogen och Degerselet. Sverigeleden (cykelled) går längs väg 356 så det kan även förekomma cykelturism längs vägen.

## 2.7 Kollektivtrafik

Sträckan trafikeras av Länstrafiken med linje 260 (6 per dag, 3 turer i vardera riktningen) sträckan trafikeras M-F. Ingen separat skolskjuts finns i området, samtliga skolbarn åker i befintlig linjetrafik. I dagsläget kliver 15 elever av/på längs den aktuella vägsträckan.

Ett fåtal skyltade busshållplatser finns längs den aktuella vägsträckan. Av- och påstigning sker vid skyltade hållplatser samt där behov finns, figur 3.





Figur 3. Busshållplats i Nedre Flåsjön.

## 2.8 Markanvändning

### Befolkning och boendemiljö

Längs aktuell sträcka av Väg 356 finns endast ett fåtal bostadshus. Dessa är främst koncentrerade till Inbyn, Åskogen och Degerselet, figur 4a & b.



a) Hus vid vägen, Åskogen.



b) Hus vid vägen, Degerselet.

Figur 4a & b. Bebyggelse längs väg 356.

## Målpunkter

Målpunkter längs aktuell sträcka är byarna Inbyn, Åskogen och Degerselet. På längre avstånd är Boden och E4 för vidare transport mot Luleå eller Kalix viktiga målpunkter.

## Rennäring

Hela vägsträckan går genom ett område som används av Gällivare skogsarbeby. Inom förstudieområdet finns flyttled av riksintresse, se karta. De olika områdenas läge och utbredning visas på karta 3, Riksintressen.

## Jordbruk och skogsbruk

Längs delar av sträckan finns åker- och ängsmark, främst anslutning till byarna Inbyn, Åskogen och Degerselet. Sydöst om utredningsområdet i Inbyn finns odlingslandskap som ingår i länsstyrelsens bevarandeprogram för odlingslandskap, se vidare avsnittet Naturmiljö, karta 9.

Skogsbruk förekommer i området.

## Vattentäkter

Inga kommunala vattentäkter finns längs aktuell vägsträcka. Hushållen har enskilda brunnar. Förekomsten av enskilda brunnar kommer att utredas mer i detalj och eventuell påverkan på dessa kommer att analyseras. Redovisning av eventuella skyddsåtgärder redovisas i kommande Arbetsplan/MKB.

## Grus-, sand- och bergtäkter

En grus/moräntäkt finns i närområdet, dock utanför förstudieområdet, se karta 6 avsnittet Naturmiljö.

## Ledningar

El – och teleledningarna följer delvis vägen, främst på vägens västra sida. På ett flertal ställen finns korsande ledningar, figur 5a & b.

Sammanhängande belysning finns i Åskogen och enstaka belysningsstolpar finns på ett flertal ställen längs vägen, figur 5b.

Inga kommunala VA-anläggningar finns inom området, varje fastighet har enskilda VA-anläggningar.



a) Korsande ledningar, ca 1 km norr om Åskogen.



b) Korsande ledningar och belysningsstolpe vid Nedre Flåsjön. Figur

5a & b. Korsande ledningar och belysning längs väg 356.



## **Kommunala planer**

För området gäller Bodens kommuns översiktsplan antagen år 1990.

Inga detaljplaner finns i området.

## **2.9 Byggnadstekniska förutsättningar**

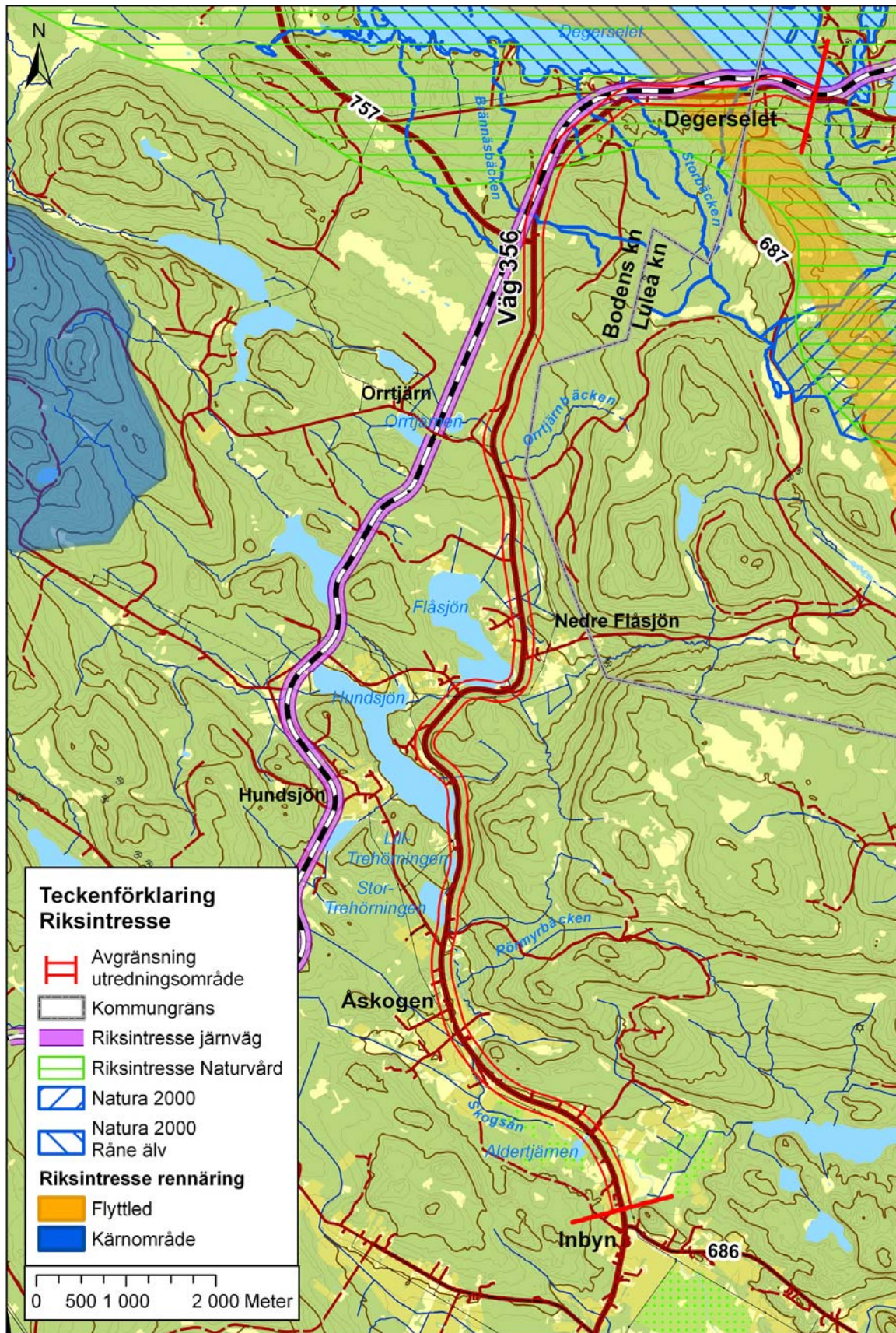
Den nuvarande beläggningen består mestadels av oljegrus men annan typ bituminös beläggning kan förekomma. Om stenkolstjära påvisas ska hanteringen ske enligt rapporten ”*Hantering av tjärhaltiga beläggningar, Vägverket, Publikation 2004:90*”.

## **2.10 Miljö**

### **Riksintressen enligt miljöbalken och Natura 2000**

Följande riksintressen enligt miljöbalken (MB) samt Natura 2000 områden finns i förstudieområdet eller i direkt anslutning till förstudieområdet, karta 3:

- Riksintresse Naturvård Natura 2000, Råneälven.
- Flyttled, Riksintresse rennäring enligt MB 3:5
- Riksintresse järnväg



Karta 3. Riksinteressen samt Natura 2000.



## Landskapsbeskrivning

Väg 356 följer järnvägens sträckning från väster till öster genom landskapet. Vägen genom Åskogen har en förankring långt tillbaka i tid, figur 4. Den del av vägen som går mellan Hundsjön och Degerselet anlades i samband med att järnvägen byggdes (den aktuella sträckan invigdes år 1900) och följer till stora delar den ursprungliga vägsträckningen.

Vägen följer terrängens formationer vilket innebär en bitvis kurvig sträckning. Vägen ligger i terrängens lågpunkter mellan bergen och kölarna som höjer sig väster och öster om det system av sjöar och bäckar som leder binder ihop Råneälven i norr med Smedsbyfjärden i söder. Från Åskogen följer vägen Brobyån och rundar Hundsjön och Flåsjön.

Vägen går tätt längs med sjöstränderna. Här ges fina vyer över sjöarna med terrängen som höjer sig i bakgrunden. Den trånga passagen mellan sjöarna och terrängen som höjer sig brant öster om vägen ger en intressant upplevelse av landskapet, figur 5.



Figur 4. Väg 356 vid Åskogen.



Figur 5. Vy mot Hundsjön.

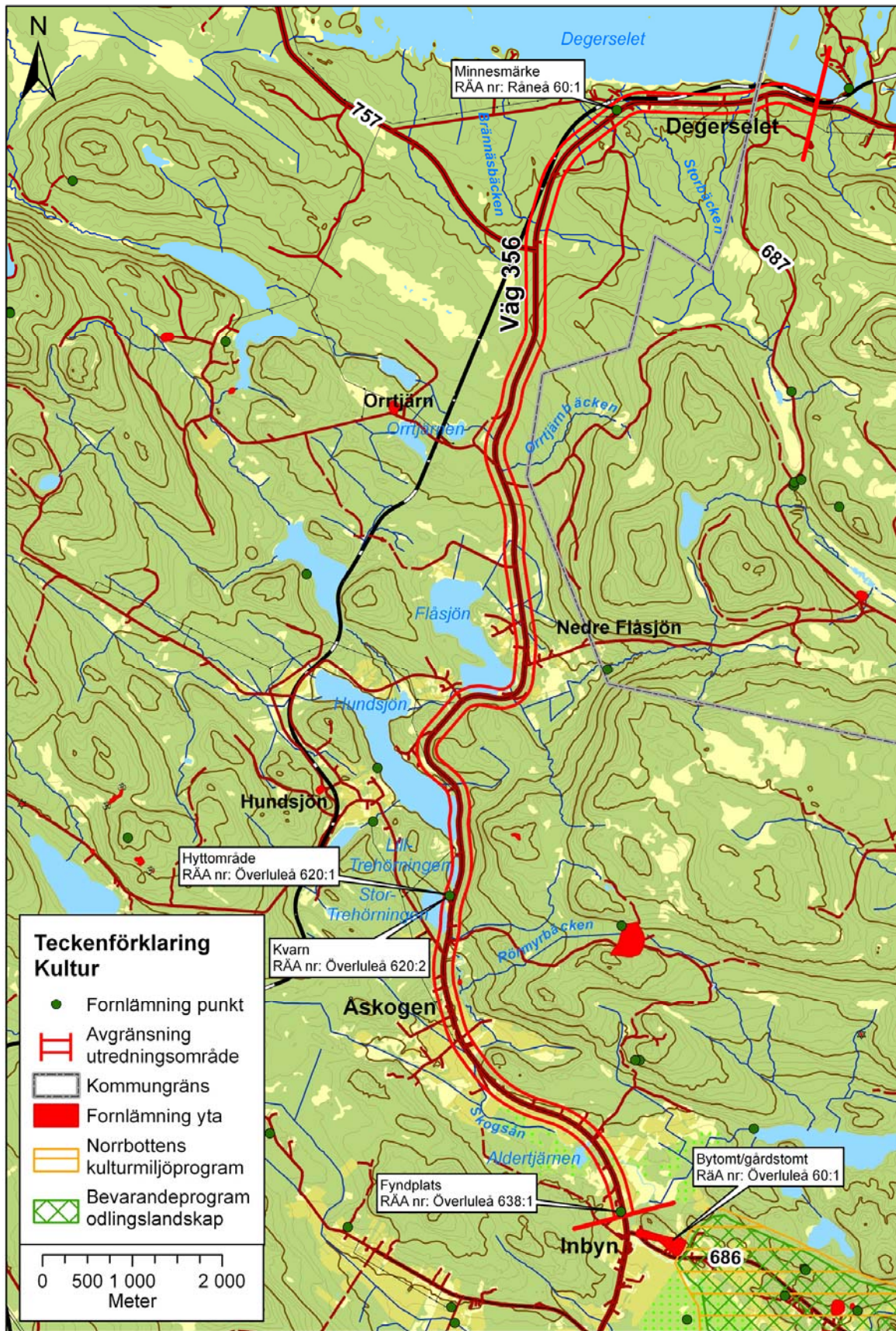
## Kulturmiljö

I nära anslutning till vägen finns fornlämningar registrerade. De fornlämningar som ligger som ligger inom utredningsområdet är, (lägen se karta 4):

- Fyndplats, RAÄ-nummer Överluleå 638:1, ca 35 m väster om vägmitt
- Kvarn, RAÄ-nummer Överluleå 620:2, ca 55 m från vägmitt
- Hyttområde, RAÄ-nummer Överluleå 620:1, ca 40 m väster om vägmitt
- Minnessten, RAÄ-nummer Råneå 60:1, ca 30 m nordväst om vägmitt

Vägen är inte klassad i länsstyrelsens inventering av värdefulla vägmiljöer.





Karta 5. Kultur- och fornlämningar längs aktuell vägsträcka.

## Naturmiljö

Fyra stycken namngivna vattendrag passerar: Skogsån, Orrtjärnbäcken, Brännäsbäcken och Storbäcken. Dessutom passerar vägen även ett flertal mindre ej namngivna vattendrag. Fiskeriverket bedömer att de vanliga sötvattensfiskarna finns där som abborre, gädda, mört och andra karpfiskar.

Fiskeriverket utredningskontoret i Luleå har inventerat bäckarna längs den aktuella sträckan under år 2009. De uppger att av bäckarna längs den aktuella vägsträckan har Orrtjärnbäcken och Brännäsbäcken bedömts som vandringshinder samt Skogsån och en ej namngiven bäck (utlopp från Hundsjön) bedömts som vandringshinder (lågvattnenperioder), lägen se karta 6.

En inventering av trummor kommer att utföras, dels med avseende på funktion och dels med avseende på vandringshinder. Vid behov kommer dessa att åtgärdas inom projektet.

I anslutning till utredningsområdet finns sumpskogar och våtmarker (klass 2-4). Inga biotoppskyddade områden eller nyckelbiotoper ligger inom utredningsområdet.

Utredningsområdet korsas av två namngivna bäckar Brännäsbäcken och Storbäcken samt två ej namngivna bäckar som ingår i Natura2000-området Råneälv. Området ingår även i Riksintresse naturvård, Råneälven.

Råneälven är utvalt att ingå i Natura 2000 eftersom det i område finns arter och naturtyper som finns med i Art- och habitatdirektivet. Råneälven är en större outbyggd skogsälv, ett mycket värdefullt exempel på ett stort naturligt vattendrag. Området är ett av få vattensystem inom EU med relativt stark vildlaxstam.

Området består av Råneälvens vattensystem med huvudfåra och biflöden. Områdets avgränsning definieras som vattenytan vid medelhögvattenföring.

Förekomst av naturgrus finns registrerat i länsstyrelsens inventering i närområdet. I nära anslutning till naturgrusområdet finns en grus/moräntäkt.

Inga artrika vägkanter finns registrerade längs vägsträckan i Vägverkets inventering.

Länsstyrelsen har inte inventerat området med avseende på flodpärlmussla och har därför inga uppgifter om förekomst av flodpärlmussla i området.

Vid länsstyrelsens utterinventeringar har ingen utterförekomst registrerats.

Lägena för naturmiljöer visas på karta 6, för Riksintresse Naturvård och Natura 2000 se karta 4.

## Miljö kvalitetsnormer vattenkvalitet

De ytvatten som är klassade enligt Vattendirektivets statusklassningar är Skogsån (ingår i Alterssundet) och sjön Degerselet.

Miljö kvalitetsnorm för Skogsån:

Ekologisk status

- Nuvarande status: dålig ekologisk status
- Kvalitetskrav: god ekologisk status till 2021
- Undantag: försurning, kontinuitet och morfologiska ändringar, tidsfrist 2021

Försurade vatten tar lång tid att åtgärda och det kan behöva stegvisa insatser. För att avgöra vilka åtgärder som krävs för skapa hydromorfologiska förutsättningar för att uppnå god ekologisk status krävs ytterligare åtgärder.

Kemisk status (exklusive kvicksilver)

- Nuvarande status: god kemisk ytbalans
- Kvalitetskrav: god kemisk status 2015

Miljö kvalitetsnorm för Degerselet:

Ekologisk status

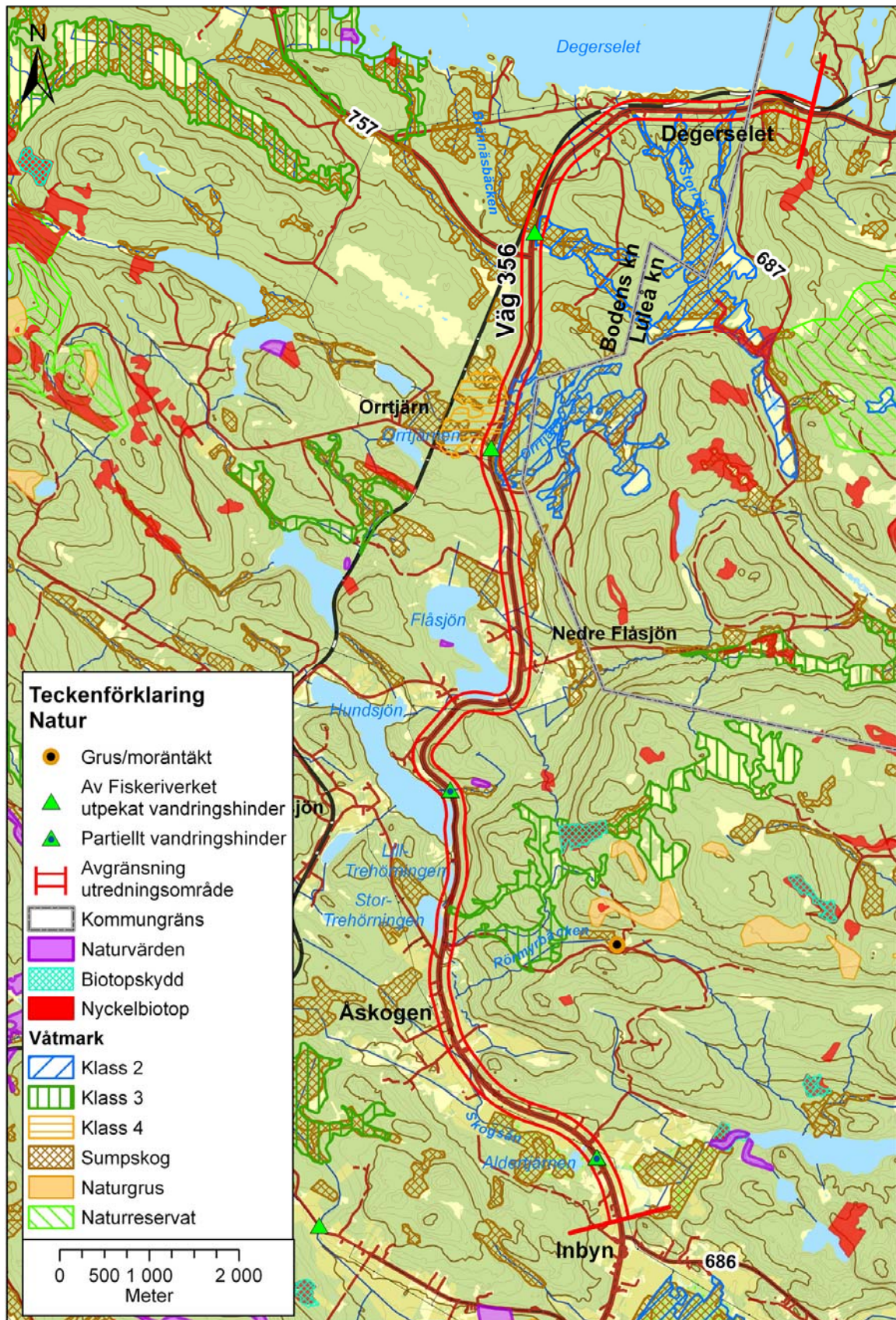
- Nuvarande status: hög ekologisk status
- Kvalitetskrav: hög ekologisk status till 2015

När den ekologiska statusen har klassificerats till hög i en ytvattenförekomst ska miljö kvalitetsnormen för ytvattenförekomsten fastställas till hög ekologisk status (NFS 2008:1 Naturvårdsverkets föreskrifter och allmänna råd om klassificering och miljö kvalitetsnormer avseende ytvatten 3 kap. 2§).

Kemisk status (exklusive kvicksilver)

- Nuvarande status: god kemisk ytbalans
- Kvalitetskrav: god kemisk status 2015





Karta 6. Naturmiljöer, Naturgrus och täkter inom området.

## Rekreation och friluftsliv

Omgivningarna nyttjas för jakt, fiske och bärplockning.

## Buller och vibrationer

Buller från fordonstrafik beskrivs på två sätt:

- eEkvivalent ljudnivå som är ett vägt medelvärde för hela dygnet
- Maximal ljudnivå som är den högsta förekommande ljudnivån när ett fordon passerar. Den maximala ljudnivån bestäms oftast av enstaka särskilt bullrande fordon, exempelvis lastbilar.

Ljudnivån 55 dB(A) ekvivalent ljudnivå är riktvärde vid nybyggnad eller väsentlig ombyggnad av vägar. Ljudnivån 65 dB(A) (ekvivalent ljudnivå) är riktvärde i befintliga vägmiljöer.

Översiktliga bullerberäkningar med beräkningsprogrammet Trivector Buller Väg visar att inga bostadsfastigheter i förstudieområdet idag utsätts för bullernivåer över gällande riktvärden för befintlig vägmiljö.

Trafiken kan förutom ljud även alstra andra typer av vågrörelser, t ex vibrationer i mark. Risken för vibrationer beror främst på markförhållanden, men även vägbanans beskaffenhet, avståndet till vägen och byggnadens konstruktion påverkar. Idag finns inga kända problem med störande eller skadliga vibrationer för människor och byggnader till följd av trafiken längs vägen.

# 3. Nationella och regionala Miljömål, Miljöbalkens hänsynsregler och Miljökvalitetsnormer

## 3.1 Nationella och regionala miljömål

Riksdagen har antagit 16 nationella miljömål som beskriver de egenskaper som vår natur- och kulturmiljö måste ha för att samhällsutvecklingen ska vara ekologiskt hållbar. De nationella miljömålen har anpassats och formulerats till regionala miljömål i Norrbottens län. Miljömålen behandlar:

- |                                                |                                |
|------------------------------------------------|--------------------------------|
| 1. Frisk luft                                  | 9. Ett rikt odlingslandskap    |
| 2. Grundvatten av god kvalitet                 | 10. Storslagen fjällmiljö      |
| 3. Levande sjöar och vattendrag                | 11. God bebyggd miljö          |
| 4. Myllrande våtmarker                         | 12. Giffri miljö               |
| 5. Hav i balans samt levande kust och skärgård | 13. Säker strålmiljö           |
| 6. Ingen övergödning                           | 14. Skyddande ozonskikt        |
| 7. Bara naturlig försurning                    | 15. Begränsad klimatpåverkan   |
| 8. Levande skogar                              | 16. Ett rikt växt- och djurliv |

I detta projekt berörs främst målen *Levande sjöar och vattendrag*, *Myllrande våtmarker*, *Levande skogar*, *Ett rikt odlingslandskap*, *God bebyggd miljö* och *Ett rikt växt- och djurliv*. Inget av målen bedöms motverkas.

## 3.2 Miljöbalken

I projektet tillämpas miljöbalken och därtill hörande eller samverkande lagstiftning. Miljöbalken ska tillämpas så att:

- människors hälsa och miljön skyddas mot skador och olägenheter
- värdefulla natur- och kulturmiljöer skyddas och vårdas
- den biologiska mångfalden bevaras
- en långsiktigt god hushållning med mark, vatten och fysisk miljö i övrigt tryggas
- återanvändning och återvinning samt hushållning främjas så att kretslopp uppnås

### Allmänna hänsynsregler

I miljöbalkens 2 kapitel redovisas de allmänna hänsynsregler som är grundläggande för prövningen om tillåtlighet, tillstånd, godkännande och dispens: prövning, kunskapskravet, försiktighetsprincipen, lokaliseringsprincipen, hushållningsprincipen, produktvalsprincipen, skälighetsavvägning och avhjälpandeskyldighet.

Projektet kommer att drivas så att miljöbalkens allmänna hänsynsregler uppfylls.
----------------------------------------------------------------------------------

## 3.3 Miljökvalitetsnormer

Miljökvalitetsnormer är ett juridiskt styrmedel som regleras i miljöbalken 5 kap. Idag finns fyra förordningar om miljökvalitetsnormer:

- Föroreningar i utomhusluft
- Fisk- och musselvatten
- Omgivningsbuller
- Vattenkvalitet, bestämmelserna i förordningen gäller förvaltningen av kvaliteten på vattenmiljön enligt 5 kap. miljöbalken.

Inga av miljökvalitetsnormerna för luft, fisk- och musselvatten eller buller bedöms vara tillämpliga i detta projekt p.g.a. liten trafikmängd, få närboende samt inga fisk- eller musselvatten. Eventuellt kan miljökvalitetsnormen om vattenkvalitet beröras, se avsnittet naturmiljö.
-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

## 4. Problemanalys

Väg 356 på delen mellan Åskogen och Degerselet har inte full bärighet året om. Tillåten last begränsas under tjällossningen. Vägen klassas som en viktig näringslivsväg och är i behov av förstärkning, figur 9a & b.





Figur 9a & b. Väg 356 är i behov av förstärkning.

## 5. Tänkbara åtgärder med effekter och konsekvenser

### 5.1 Nollalternativet

Ett nollalternativ innebär ingen förändring av befintliga förhållanden d.v.s. befintlig väg behålls utan åtgärder. Endast normala drift- och underhållsåtgärder utförs.

### 5.2 Åtgärdsval enligt fyrstegsprincipen

För planering av vägsystemet har Vägverket utarbetat en metod, den s.k. fyrstegsprincipen som prövar alternativa lösningsförslag i olika nivåer. Metoden finns beskriven i Åtgärdsförslag enligt fyrstegsprincipen, Vägverket, Publ 2002:12. Nedan görs en bedömning av hur stegen kan tillämpas i projektet.

**Steg 1 - Påverkan av transportbehovet.** Åtgärder för att påverka transportbehov och val av färdväg kan inte lösa behovet av åtgärder på vägen.

**Steg 2 - Effektivt utnyttjande av befintliga vägar.** Effektivare nyttjande av det befintliga vägnätet kan inte avhjälpa de behov på åtgärder som finns. Det finns inga alternativa vägar som kan nyttjas.

**Steg 3 - Åtgärder på befintlig väg.** För att lösa nuvarande brister beträffande vägens bärighet föreslås följande åtgärder:

- Befintlig vägbredd 6.5 m bibehålls
- Vägen förstärks. Partier med bärighetsbrister åtgärdas.
- Breddning av befintliga P-platser enligt VGU
- Kurvbreddning utförs enligt VGU
- Höjning av vägprofilen ca 10-20 cm
- Dikesrensning, översyn av befintliga trummor, skadade trummor byts, vandringshinder åtgärdas.

## 5.3 Effekter och konsekvenser

Förstärkningsåtgärder förbättrad framkomlighet och trafiksäkerhet

Fornlämningar kan beröras eftersom de ligger i när anslutning till vägområdet.

Föreslagna förstärkningsåtgärder, bedöms inte innebära väsentlig ombyggnad. Inga riktvärden för buller bedöms överskridas.

Inga miljömål eller miljökvalitetsnormer motverkas.

Under byggtiden tas särskild hänsyn till fornlämningar, Natura 2000 område, vattendrag och våtmarker.

Fornlämningar i nära anslutning till vägen märks ut.

I samband med grävning i vatten kan grumling uppstå vilket kan medföra transport av finmaterial.

Åtgärder görs för att minska grumling.

Under byggtiden kan begränsad framkomlighet uppstå.

Särskild hänsyn tas till enskilda brunnar och eventuella konsekvenser på dessa. Eventuella försiktighetsåtgärder kan komma att behövas, redovisas närmare i kommande MKB.

Eventuellt kan bullerberäkningar efter åtgärder bli aktuella ( pga höjning av vägbana, annan beläggning, kurvrätning etc).

Åtgärder för att åtgärda vandringshinder kan bli aktuella.

## 6. Måluppfyllelse

### Transportpolitiska mål

Föreslagna åtgärder bedöms medverka till att de transportpolitiska målen, se avsnitt 1.5, uppfylls:

Förbättrad framkomlighet och tillgänglighet; åtgärder är positiva för boende längs vägen, både kvinnor och män samt för näringsliv; liten påverkan på miljö; förstärkningsåtgärder förbättrar trafiksäkerheten.

### Projekt mål

Föreslagna åtgärder bedöms medverka till att projektmålen uppfylls, se avsnitt 1.6: vägens bärighet förbättras; förbättrad ytstandard; vägbredd genomgående 6.5 m.

### Nationella miljömål

Föreslagna åtgärder motverkar inte de nationella och regionala miljömålen, se avsnitt 2.5:

Målen för *Levande sjöar och vattendrag*, *Myllrande våtmarker*, *Levande skogar*, *God bebyggd miljö* och *Ett rikt växt- och djurliv* berörs men inget av målen bedöms motverkas. Samtliga vägåtgärder vidtas med hänsyn till omgivande miljö.

## 7. Översiktlig kostnadsbedömning

I detta skede har ingen kostnadsbedömning gjorts.

## 8. Samråd

Med denna handling som underlag genomför Vägverket samråd med Länsstyrelsen i Norrbottens län, Bodens och Luleå kommun, Försvarsmakten, Skogsstyrelsen, Fiskeriverket, Gällivare skogssameby m.fl. Inkomna synpunkter sammanställs i en samrådsredogörelse som redovisas i Förstudiens Förslagshandling.

## 9. Länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan

Efter genomfört samråd kommer Länsstyrelsen i Norrbottens län enligt miljöbalken 6 kap. 4§ besluta huruvida projektet kan antas medföra betydande miljöpåverkan eller inte.

## 10. Vägverkets ställningstagande

Efter Länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan gör Vägverket ett ställningstagande beträffande fortsatt arbete. Ställningstagande redovisas i Förstudie/Beslutshandling.

## 11. Förslag till fortsatt arbete

Det fortsatta planeringsarbetet utgår från att vägen skall förstärkas.

I detta skede bedöms att en arbetsplan med miljökonsekvensbeskrivning samt bygghandling ska upprättas för objektet.

Eventuellt kan byte av trummor komma att innebära anmälan om vattenverksamhet.

I Vägverkets ställningstagande kommer förslag till åtgärder och fortsatt arbete att redovisas.



## 12. Källor

Artrika vägkanter, 1996, Vägverket.

Bodens översiktsplan, 1990.

Luleå översiktsplan, 1990.

Värdefulla vägmiljöer i Norrbottens och Västerbottens län, Länsstyrelsen i Norrbottens län, rapportserie nr 1/2001, Vägverket, Publikation nr 2001:22.

Vägverket Region Norr, vägdata, trafikmängder, hastighet, vägbredd o.s.v.

Vägverket, Åtgärdsförslag enligt fyrstegsprincipen, Publ 2002:72

### **Digitalt underlagsmaterial**

Länsstyrelsen i Norrbottens län. Digitalt underlagsmaterial, [www.gis.lst.se](http://www.gis.lst.se).

Länsstyrelsen i Norrbottens län, [www.bd.lst.se](http://www.bd.lst.se)

Skogsstyrelsen. Underlagsmaterial om naturvärden och skog, [www.svo.se](http://www.svo.se)

Riksantikvarieämbetet, fornlämningar, [www.raa.se](http://www.raa.se)

Bodens kommun, [www.boden.se](http://www.boden.se)

Luleå kommun, [www.lulea.se](http://www.lulea.se)

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

Blå kartan, Lantmäteriet.

Vattenmyndigheten, [www.viss.lst.se/](http://www.viss.lst.se/)

### **Muntliga kontakter**

Fiskeriverket, Minna Brodin (fisk och vandringshinder)

### **Kartor**

Kartorna är framställda av WSP med underlag från Allmänt kartmaterial,

© Lantmäteriet 2001, medgivande nr L2000/211.





**TRAFIKVERKET**

Telefon : 0771-921 921, Texttelefon: 0243-795 90

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