

SAMRÅDSUNDERLAG

Väg 774, delen Skellefteå flygplats – Orrbäcken
Skellefteå kommun, Västerbottens län

Vägplan, 2020-11-16



Trafikverket

Postadress: Box 809, 971 25 Luleå

E-post: trafikverket@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921

Dokumenttitel: SAMRÅDSUNDERLAG

Författare: Carina Seppelin, Sweco

Dokumentdatum: 2020-11-16

Ärendenummer: TRV 2020/71136

Uppdragsnummer: 165597

Kontaktperson: Jens Engberg, Trafikverket

Innehåll

1. Sammanfattning.....	4
2. Inledning.....	5
2.1. Bakgrund	5
2.2. Planläggningsprocessen	6
2.3. Tidigare utredningar.....	6
2.4. Ändamål och projektmål	7
2.5. Planerade åtgärder.....	7
3. Avgränsningar.....	7
3.1. Utrednings- och influensområde.....	7
3.2. Tid	8
4. Förutsättningarna i utrednings- och influensområdet.....	9
4.1. Beskrivning av befintlig väganläggning	9
4.2. Skyddade och skyddsvärda områden och arter	10
4.3. Bebyggelse och markanvändning.....	11
4.4. Landskapsbild Landskapets karaktär och funktion.....	11
4.5. Kulturmiljö	18
4.6. Naturmiljö.....	18
4.7. Naturresurser	21
4.8. Markföroreningar	25
4.9. Rekreation och friluftsliv	27
4.10. Klimat.....	27
4.11. Risker	27
4.12. Byggnadstekniska förutsättningar.....	28
5. Lokalisering, utformning, omfattning och utmärkande egenskaper.....	32
5.1. Vägförslaget.....	32
5.2. Gestaltungsavsikter	33
5.3. Miljöeffekter och utmärkande egenskaper.....	33
6. Åtgärder.....	38
7. Bedömning av åtgärdens miljöpåverkan.....	38
8. Fortsatt arbete.....	39
8.1. Planläggning	39
8.2. Viktiga frågeställningar.....	39
9. Källor.....	40

1. Sammanfattning.

Väg 774, mellan Skellefteå flygplats och vägskalet till väg 364 i Skellefteå kommun, Västerbottens län är en kompletterande regionalt viktig väg med tanke på långväga persontransporter. Vägen är en pendlings- och serviceväg samt av riksintresse för infrastruktur.

Vägens bärighetsklass är idag BK 1. Vägen uppvisar många olika typer av skador. Förutom en sliten beläggning så har vägen stora bärighetsskador såsom spår och kanthäng. Vägen har lappats och lagats en längre tid i olika omgångar men vägens kvalitet försämras stadigt och är därför i stort behov av upprustning.

För området gäller Skellefteå kommuns översiktsplan, antagen 1991, där ett aktualiseringsbeslut togs 2017. Aktuell del av väg 774 och Skellefteå Airport är av Riksintresse för kommunikationer enligt MB 3 kap 8§. Vidare går vägen genom riksintresseområde (kärnområde) för rennäringen (Malå sameby) öster om Bureälven inom Maskaure samebyns vinterbetesland.

Bebyggelsen längs sträckan är koncentrerad till byn Östra Falmark och består av småhus och gårdar. Norr om Östra Falmark finns en blandartsallé som omfattas av generellt biotopskydd längs med vägen i anslutning till bebyggelse. Även småvatten och våtmark i jordbruksmark förekommer i närheten av vägen. Längs med vägsträckan har invasiva arter som främst blomsterlupin men även jättebalsamin har noterats.

Vägförslaget innebär att väg 774 ska förstärkas för att höja bärigheten till bärighetsklass BK4, 74 ton. Vägens profil, linjeföringens höjdläge, kan komma att justeras i viss mån.

Trafikverket gör i detta skede bedömningen att projektets karaktär och de möjliga effekternas karaktäristiska egenskaper inte kan medföra betydande miljöpåverkan. De möjliga miljöeffekternas typ och utmärkande egenskaper bedöms vara av den storlek och utbredning att planerade åtgärder inte innebär betydande miljöpåverkan. Åtgärderna genomförs i område som redan är påverkat av befintlig väg.

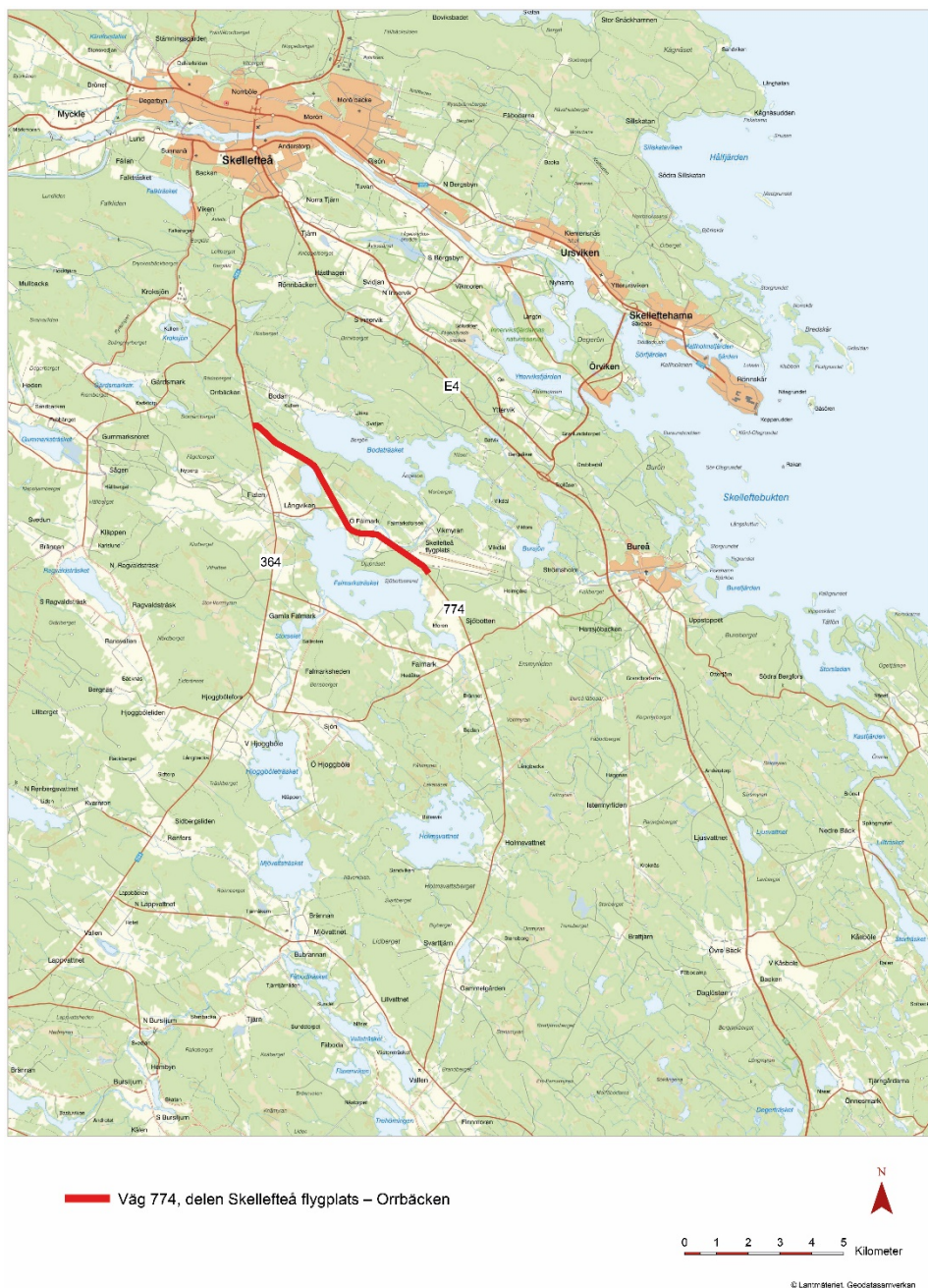
Slutlig utformning av planerade åtgärder bedöms vara en viktig frågeställning i detta tidiga skedet. Även åtgärders eventuella påverkan på grundvattenresurser, boendemiljön, naturmiljön och kulturmiljön är viktigt. Ytterligare frågor som är av värde är störningar under byggtiden, planeringen av transporter och transportvägar samt masshantering.

2. Inledning

2.1. Bakgrund

Vägplanen avser väg 774, mellan Skellefteå flygplats och vägskelet till väg 364 i Skellefteå kommun, Västerbottens län. För det geografiska läget, se Figur 1. Vägen utgör en mycket viktig kommunikationsled. Trafiken på flygplatsen ökar och därmed också trafiken längs väg 774. Aktuell vägsträcka är cirka 7,9 km lång.

Vägens bärighetsklass är idag BK 1. Vägen uppvisar många olika typer av skador. Förutom en sliten beläggning så har vägen stora bärighetsskador såsom spår och kanthäng. Vägen har lappats och lagats en längre tid i olika omgångar men vägens kvalitet försämras stadigt och är därför i stort behov av upprustning.



Figur 1 Översiktskarta

2.2. Planläggningsprocessen

Ett vägprojekt ska planeras enligt en särskild planläggningsprocess som styrs av lagar och som slutligen leder fram till en *vägplan*.

I början av planläggningen tar vi fram ett underlag som beskriver hur projektet kan påverka miljön. Underlaget ligger till grund för Länsstyrelsens beslut om projektet kan antas medföra en betydande miljöpåverkan. Innan länsstyrelsen prövar om projektet kan antas medföra en betydande miljöpåverkan ska enskilda som kan antas bli särskilt berörda få möjlighet att yttra sig.

Länsstyrelsens beslutet styr om en miljökonsekvensbeskrivning krävs för projektet eller inte. Om projektet kan antas medföra en betydande miljöpåverkan ska en miljökonsekvensbeskrivning tas fram till vägvägsplanen. I annat fall beskrivs projektets påverkan på miljön i en miljöbeskrivning som integreras i vägplanens planbeskrivning.

Planen hålls tillgänglig för granskning så att de som berörs kan lämna synpunkter innan Trafikverket gör den färdig. När planen är fastställd följer en överklagandetid innan planen vinner laga kraft. Först efter detta kan anläggningsarbetena påbörjas.

Samråd är viktigt under hela planläggningen. Det innebär att Trafikverket utbyter information med och inhämtar synpunkter från bland annat andra myndigheter, organisationer, enskilda och allmänhet som berörs. Synpunkterna som kommer in under samråd sammanställs i en *samrådsredogörelse*.

2.3. Tidigare utredningar

En tjälinventering, utförd 2019, ligger till grund för uppdraget.

För planering av välgångar studeras alternativa lösningsförslag i fyra steg enligt fyrstegsprincipen. Fyrstegsprincipen bör ses som ett allmänt förhållningssätt i åtgärdsanalyser för transportsystemet och inte som en strikt modell som ska tillämpas i något specifikt planeringsskede. Fyrstegsprincipen är en arbetsstrategi där varje enskilt steg täcker in olika aspekter och skeden i utvecklingen av transportsystemet.

De fyra stegen innebär att åtgärder ska analyseras i följande ordning:

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.

2. Optimera

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

3. Bygg om

Vid behov genomförs det tredje steget som innebär begränsade ombyggnationer.

4. Bygg nytt

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

För att säkerställa vägens funktion föreslås åtgärder enligt steg 3.

2.4. Ändamål och projektmål

På nationell nivå finns det övergripande målet för transportpolitiken som är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet.

Det övergripande målet stöds av två huvudmål, Funktionsmålet, som berör resans eller transportens tillgänglighet samt Hänsynsmålet, som handlar om säkerhet, miljö och hälsa.

Sverige står bakom Agenda 2030 med de 17 målen för en omfattande och nödvändig global omställning som FN beslutat om. Transportsystemet är integrerat i de flesta målen och har potential att påverka det hållbara samhället i alla tre dimensionerna: socialt, ekonomiskt och ekologiskt.

Ändamålet med projektet är att säkerställa vägens funktion samt förbättra vägens bärighet.

2.5. Planerade åtgärder

Väg 774 ska förstärkas för att höja bärigheten till bärighetsklass BK4, 74 ton. Vägen kommer att följa befintlig vägsträckning i plan. Vägens profil kan komma att justeras för att optimera ombyggnadskostnaderna för anläggningen, samt för en god massbalans. Vid tomtmark kommer vägen att anpassas för att minimera intrång och påverkan.

Korsningar och anslutningar till väg 774 kommer att behålla samma regleringsform och huvudsakliga utformning.

3. Avgränsningar

3.1. Utrednings- och influensområde

Geografiskt avgränsar sig samrådsunderlaget till det området som kan komma att påverkas till följd av ombyggnadsåtgärderna längs väg 774. Det sammantagna området för vägplanen omfattar utredningsområdet för projektet samt influensområdet. Utredningsområdet sträcker sig längs väg 774 enligt Figur 2. För att säkerställa att berörda fastighetsägare, intressenter och skyddsvärda områden beaktas så har utredningsområdet för vägplanen satts till 100 meter på vardera sidan om vägen.

Influensområdet omfattar områden där miljöeffekter som buller, hydrologisk påverkan med mera kan uppstå. Influensområdet är beroende av vilken miljöaspekt som analyseras. Det förväntade influensområdet för en miljöeffekt är inte alltid samma som vägplanens utredningsområde, utan behandlas under respektive miljöaspekt. Störningar som uppkommer i samband med byggnation av väg samt de områden som berörs av de fysiska förändringar som projektet för med sig inkluderas i influensområdet.

Förutsättningar av den planerade ombyggnationen av vägen redovisas för de allmänna och enskilda intressen som finns representerade i området. Detta kan exempelvis vara riksintressen samt natur- och kulturintressen. Inga Natura 2000-områden eller vattenskyddsområden kommer att bli berörda. I samrådsunderlaget beskrivs även nationella mål som exempelvis miljömål och transportpolitiska mål.

Miljöaspekter som bedöms vara av vikt för detta projekt bedöms vara naturmiljö, kulturmiljö, vattenmiljö, rennärings samt påverkan under byggskedet. Den påverkan på respektive miljöaspekt som idag kan förutses redovisas under respektive rubrik i kapitel 5. Övriga aspekter föreslås avgränsas bort om inte samrådet ger skäl för annat.

Vägplanen planeras vara fastställd under våren 2022, och bygghandlingar färdigprojekterade i oktober 2022. Byggstart planeras preliminärt till sommaren 2023 med färdigställt projekt senhösten 2024.



Figur 2 Utredningsområdet

4. Förutsättningarna i utrednings- och influensområdet

4.1. Beskrivning av befintlig väganläggning

4.1.1. Vägens funktion och standard

Väg 774 går från Vallen (väg 768) via Skellefteå flygplats till Orrbäcken (väg 364). Vägen har bärighetsklass BK1 och är en kompletterande regionalt viktig väg med tanke på långväga persontransporter, i det funktionellt prioriterade vägnätet (FPV). Vägen är en pendlings- och serviceväg samt av riksintresse för infrastruktur.

Delen från Skellefteå flygplats till korsningen med väg 364 är en tvåfältsväg med 6,5 meter belagd bredd. Högsta tillåtna hastighet är 80 km/h med undantag för sträckan genom Ö Falmark där det råder 60 km/h.

4.1.2. Oskyddade trafikanter

Oskyddade trafikanter rör sig längs väg 774 för att ta sig mellan de olika målpunkterna i byn. I anslutning till bron över Bureälven i sydvästra delen av Östra Falmark finns en 400 meter lång belyst, 2,5 meter bred gång- och cykelväg väster om vägen. Gång- och cykelvägen är separerad med skiljeremsa, sedan med räcke över bron, därefter friliggande och avslutningsvis avskild med kantsten. På den sista delen finns en stödmur och ett gång- och cykelbaneräcke för att begränsa intrång på tomtmark, se Figur 3 och Figur 4.



Figur 3 och Figur 4 En 400 meter lång belyst gång- och cykelbana finns i anslutning till bron över Bureälven. Bild till vänster vy norrut och bild till höger vy Söderut

4.1.3. Trafik

Väg 774 trafikeras av 1370 fordon/ årsmedeldygn varav 85 tunga fordon, mätår 2018.

Den prognostiserade trafikmängden för år 2040 på väg 774 utgör cirka 1560 fordon/årsmedeldygn varav 108 tunga fordon.

Väg 774	Årsdygnstrafik (ÅDT)	Antal tunga fordon (TT)
Nuläge	1370	85
Nollalternativ (2040)	1560	108
Planförslag (2040)	1655	119

4.1.4. Kollektivtrafik

Kollektivtrafik saknas längs vägen. Flygplatsen trafikeras av flygbuss via väg 364 och sedan väg 774.

4.1.5. Olyckor

Enligt olycksdata på Nationalföreningens för trafiksäkerhetens främjande, NTF hemsida, har det under perioden 2008 - 2017 inträffat 13 polis/sjukhus-rapporterade olyckor. 10 var med lindrig skadeföljd och 3 med måttlig. 6 var singelolycka med motorfordon, 3 singelolycka cykel samt 1 vardera av moped, traktor, avsvängande motorfordon samt fotgängare. 10 av olyckorna inträffade på sträckan mellan flygplatsen och väg 364 och 3 inträffade i korsningen mellan 774 och 364.

4.2. Skyddade och skyddsvärda områden och arter

Områden som är av nationell betydelse för en rad olika samhällsintressen kan pekas ut som områden av riksintressen. Aktuell del av väg 774 och Skellefteå Airport är av Riksintresse för kommunikationer enligt MB 3 kap 8§. Vägen går genom riksintresseområde (kärnområde) för rennärningen (Malå sameby) öster om Bureälven inom Maskare samebyns vinterbetesland.

Artskyddsförordningen omfattar många arter i flera olika organismgrupper, till exempel kärlväxter, mossor, lavar, svampar, insekter, fåglar, groddjur, reptiler och däggdjur. Vissa växter och djur är fridlysta genom artskyddsförordningen.

I Artportalen finns flertalet rödlistade fåglar registrerade i området. Även förekomst av rödlistad granticka har inrapporterats. Rödlistan är en nationell sammanställning över vilka arter som minskar i antal eller utbredning, och ligger ofta till grund vid bedömningar av om arter bör fridlysas eller inte. En rödlistad art är inte automatiskt skyddad eller fridlyst.

Norr om Östra Falmark finns en blandartsallé som omfattas av generellt biotopskydd längs med vägen i anslutning till bebyggelse. Även småvatten och våtmark i jordbruksmark förekommer i närheten av vägen.

Sjöar och vattendrag omfattas av generellt strandskydd på 100 meter från strandkanten, både på land och i vattenområdet och inkluderar även undervattensmiljön. Sveriges stränder är en naturtillgång av mycket stort värde och är av stor betydelse för allmänheten och för de växt- och djurliv som är beroende av vattenmiljöer. Bureälven, Falmarksträsket och Ökvattnet omfattas av strandskydd. Dispens för arbete inom strandskyddsområdet innefattas i vägplanens beslut.

4.3. Bebyggelse och markanvändning

Bebyggelsen längs sträckan är koncentrerad till byn Östra Falmark och består av småhus och gårdar. Många byggnader ligger i nära anslutning till vägen. På många ställen går staket och gårdsgårdar fram till befintligt vägdike. I Östra Falmark finns flera lokala målpunkter. Bland annat badplats, hockeyplan och klubbhus. Oskyddade trafikanter rör sig längs väg 774 för att ta sig mellan olika målpunkter i byn.

Skellefteå Flygplats är en internationell flygplats och en regional målpunkt. Badplatsen Sjöbottsstrand ligger strax väster om Skellefteå flygplats längs väg 774. I området kring badplatsen finns fritidshus och det är särskilt sommartid en målpunkt för hela regionen.

4.3.1. Kommunala planer

För området gäller Skellefteå kommuns översiktsplan, antagen 1991: Ett aktualiseringsbeslut togs 2017.

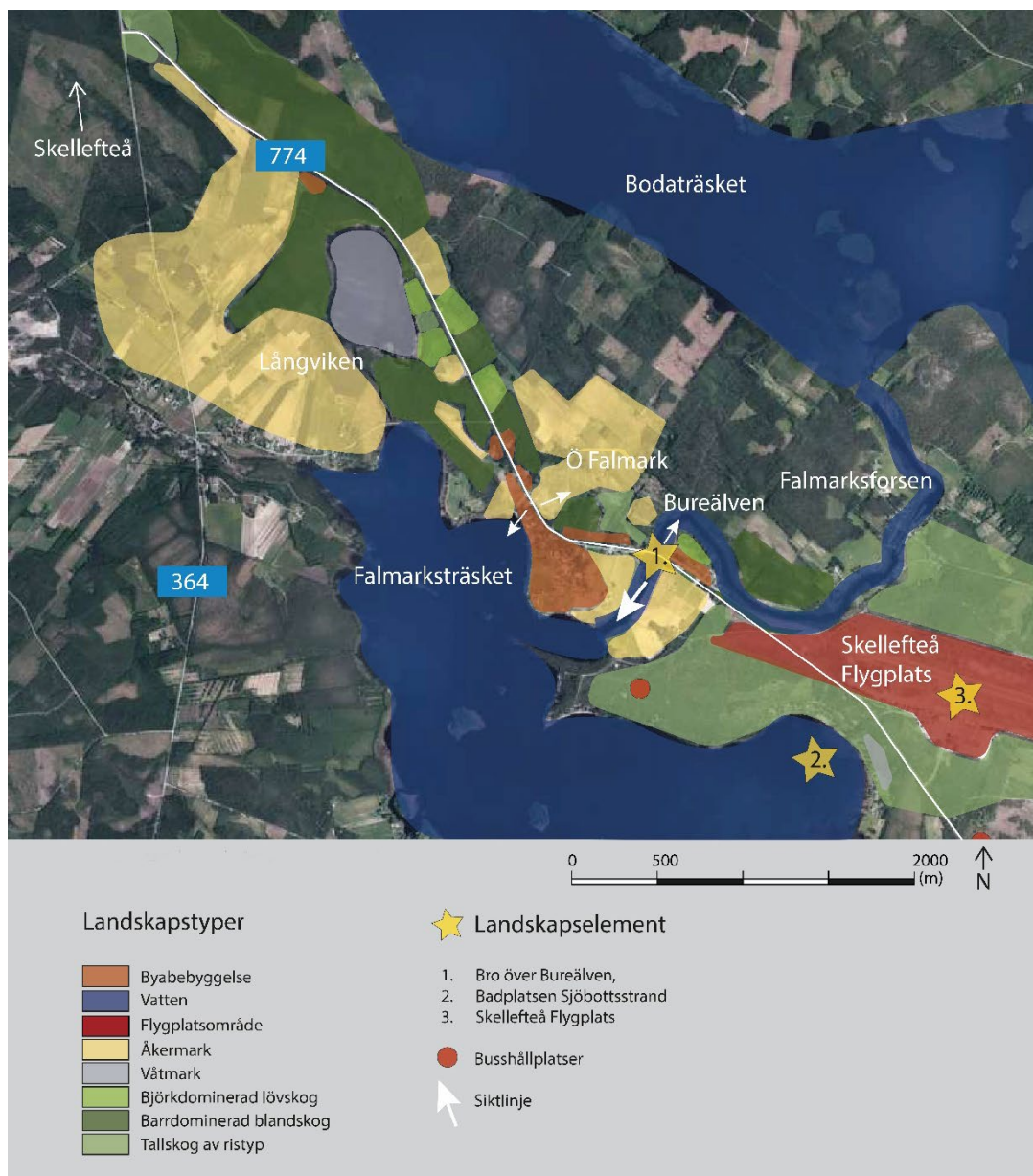
Inga detaljplaner finns i anslutning till utredningsområdet längs väg 774. Det finns en upphävd detaljplan 2482K-P14/O4 söder om infarten till flygplatsen, planens ändamål var halkövningsbana.

4.4. Landskapsbild Landskapets karaktär och funktion

Projektområdet ligger i den kustnära kulturbygden som karaktäriseras av slätter och vågig terräng med låga kullar. Landskapet längs vägsträckan är relativt flackt och domineras av skog, vatten och småskaligt jordbrukslandskap. Långa siktlinjer över vatten och öppet jordbrukslandskap skapar en variation mellan rumsligheten i landskapet.

4.4.1. Landskapstyper

Det aktuella området består av flera landskapstyper som har olika egenskaper. De identifierade landskapstyperna är byabebyggelse, vatten, flygplatsområde, skogsmark och åkermark, se Figur 5. Landskapstyperna kan delas upp i öppna och slutna landskapsrum. De öppna landskapsrummen består av vatten, flygplatsområdet och åkermark medan de slutna består av skogsmark och byabebyggelse.



Figur 5 Landskapsanalys över projektområdet. © Lantmäteriet

Byabebbyggelse

Bebyggelsen längs sträckan är koncentrerad till byn Östra Falmark och består av småhus samt gårdar, se Figur 6 . Många byggnader ligger i nära anslutning till vägen. Flera staket och trädgårdsgårdar går fram till befintligt vägdike, se Figur 7.

Norr om Östra Falmark finns det en blandartsallé längs med vägen i anslutning till bebyggelse.



Figur 6 Bebyggelsen består av småhus och gårdar



Figur 7 Flera staket och trögårdsgårdar går fram till befintligt vägdike

Vatten

Området är omgivet av vatten. Nordöst om den aktuella vägsträckan ligger Bodaträsket och i sydväst Falmarksträsket. Sjöarna länkas samman av Bureälven som passerar i sydvästra delen av Östra Falmark, se Figur 8. I södra delen av byn finns en bro över älven. Längs med väg 774 norr om byn skapar Falmarksträsket långa siktlinjer och ett storskaligt landskapsrum, se Figur 9.



Figur 8 Bureälven passerar i sydvästra delen av Östra Falmark



Figur 9 Utblick över Falmarksträsket från väg 774 norr om Östra Falmark

Flygplatsområdet

En del av den aktuella vägsträckan passerar över Skellefteå Flygplats inflygningsområde. Inflygningsområdet och landningsbanorna skapar tillsammans ett storskaligt rum, se Figur 10.

Området kring flygplatsen kallas i folkmun för Heden och här finns flertalet strövstigar och besöksplatser av lokal karaktär



Figur 10 Inflygningsområdet och landningsbanorna skapar tillsammans ett storskaligt rum

Åkermark

Jordbrukslandskapet förekommer främst i anslutning till byn Östra Falmark och skapar med sina långa siktlinjer ett storskaligt landskapsrum. Åkrarna ger utblickar över landskapet fram till skogen som likt en ridå skärmar av ytan, se Figur 11. Landskapet berättar om områdets historia och inger en känsla av en levande landsbygd. I anslutning till åkermarken finns det äldre lador som stärker området karaktär och koppling till dåtiden. Förutom det större öppna landskapsrummen finns flera mindre åkrar insprängda i den övriga skogsvegetationen. De åkrarna ger landskapet en rytm som gör att den övriga skogsvegetationen inte upplevs enformig.



Figur 11 Jordbrukslandskapet skapar med sina långa siktlinjer ett storskaligt landskapsrum

Våtmark

I norra delen av projektområdet på väster sida finns det en våtmark i närheten av vägen, se Figur 12. En smal skogsfasad skiljer vägen från våtmarken och gör att det storskaliga landskapsrummet inte syns från vägen.



Figur 12 Våtmarken skapar ett storskaligt landskapsrum

Björkdominerad lövskog

Björkskogen varierar i ålder men är relativt ung och har en ljus pelarsalskaraktär som skiljer sig mot den mer kompakta barrskogen. Bland björkarna börjar barrträd att växa upp, men de är fortfarande låga och dominerar inte skogsområdet (Figur 13). Områdena är troligtvis igenväxningsmark från föredetta åkrar. Lövskogsområdena bidrar med en variation längs med vägsträckan och bidrar med ett mervärde till upplevelsen av landskapet.



Figur 13 Björkarnas ljusa stam och luftiga krona skapar en kontrast till omgivande barrskog

Tallskog av ristyp

Det finns flera områden med tallskog och ris som fältskikt längs med sträckan. Karaktären består av uppvuxen produktionsskog med pelarsalslikna stammar och låg risvegetation (Figur 14). Yterna skiljer sig något åt vad gäller skogens ålder. Delar har yngre tätare vegetation och andra delar äldre glesare vegetation.

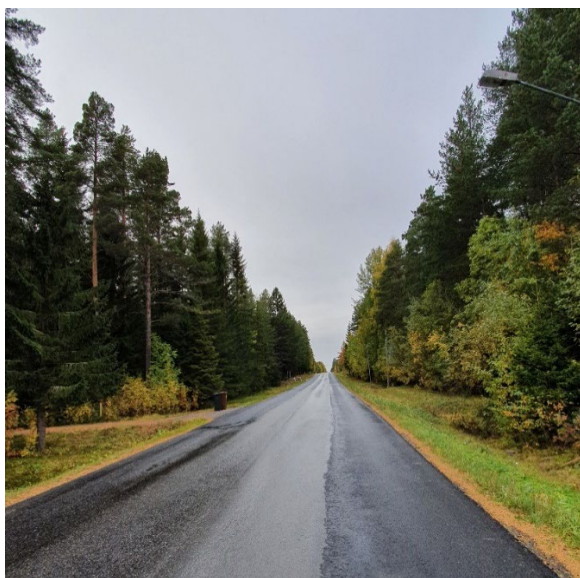


Figur 14 Tallarnas stammar skapar en pelarsalskänsla med siktlinjer in i skogen

Barrdominerad blandskog

Den barrdominerade blandskogen består mestadels av gran, tall och björk i olika åldrar. På majoriteten av sträckan skapar skogen ett slutet skogsrum mot vägen (Figur 15). Detta gör att vägen kan upplevas monoton.

På den östra sidan av den norra delen av sträckan finns det hyggen som ger ett öppet landskapsrum med utblickar. Hygget är relativt nytt och på sikt kommer öppenheten att slutas och bli en tät ungskog med få utblickar.



Figur 15 Skogen skapar ett slutet skogsrum mot vägen

4.4.2. Landskapselement

Längs med vägsträckningen finns det tre tydliga landskapselement som ger platsen en identitet.

Bro över Bureälven

Bron utgör ett tydligt landskapselement. Passage av Bureälven och skapar långa siktlinjer, samtidigt som bron möjliggör för en säker passage för fotgängare, cyklister och andra trafikanter.

Skellefteå Flygplats

Skellefteå Flygplats är en internationell flygplats och en regional målpunkt. I flygplatsområdet används det en speciell vit typ av belysningsstolpe. Flygplatsområdet är inhägnat och erbjuder stora ytor för parkering.

Badplatsen Sjöbottsstrand

Badplatsen Sjöbottsstrand ligger strax väster om Skellefteå flygplats längs väg 774. I området kring badplatsen finns fritidshus och det är särskilt sommartid en målpunkt för hela regionen. Badplatsen erbjuder bra parkeringsmöjligheter samt service faciliteter som ex. toaletter.

4.5. Kulturmiljö

Området för vägplanen låg länge under vatten efter att inlandsisen dragit sig tillbaka men i och med landhöjningen steg mer och mer land ur havet. När området började befolkas blev älvdalarna samt platser nära hav och sjöar boplatser för dåtidens människor.

Området kring väg 774 fornminnesinventerades 1993. Längs Falmarksträsket, söder om väg 774 finns en rad med fornminnen. Här förekommer boplatser, boplatsvallar, boplatsgropar och kokgropar. För området som stort utgör gravrösen från bronsåldern en av de vanligaste fornlämningstyperna.

Själva utredningsområdet saknar kända, skyddade kulturmiljöintressen. En känd lämning finns cirka 170 meter norr om väg 774 (se Figur 18).

L1938:3170 Boplatsvall– Fornlämning av typen boplatsvall. Lämningen är belägen i klapper i ett område på cirka 7x5 meter vid Stöverberget.

Inga andra regionala eller lokala intressen för kulturmiljö finns i närheten till väg 774. Utredningsområdet saknar även andra kända, skyddade kulturmiljöintressen.

4.6. Naturmiljö

Utredningsområdet saknar kända, skyddade naturmiljöintressen. Enligt Skogsstyrelsens databas finns inga dokumenterade nyckelbiotoper eller naturvärden i området. Norr om Ökvattnet ligger ett sumpskogsområde cirka 60 meter sydväst om vägen.

Söder om vägen, på västra sidan av Bureälven, finns betesmarker som utpekats i ängs- och betesmarksinventeringen.

Längs vägen finns, Norr om Östra Falmark, en biotopskyddad blandartsallé i anslutning till bebyggelsen.

Längs med vägsträckan har en del invasiva arter etablerat sig, se Figur 16 och Figur 17. Det är främst blomsterlupin men även jättebalsamin har noterats. De invasiva arterna har främst observerats i samband med bebyggelse och mestadels på den nordöstra sidan av vägen.



Figur 16 Blomsterlupin



Figur 17 Jättebalsamin

Väg 774 passerar Bureälven söder om Östra Falmark. Falmarksträsket uppströms (väster om) vägen och Bodaträsket nedströms vägen (öster om) ingår i en serie sjöar i Bureälvens lopp på väg mot Bottenviken. Bure älv tillhör de minsta skogsälvarna i Skellefteå kommun och rinner upp strax söder om Burträsk och mynnar ut i havet i Bureå, cirka två mil söder om Skellefteå. Älven är reglerad för vattenkraftändamål och har två kraftverk, Mjövattsforsens och Falmarksforsens vattenkraftstationer, varav den senare utgör ett definitivt vandringshinder för fisk. Regleringen gör att Bureälvens vattenföring normalt sett är relativt jämn med en lägre vårflod och högre vintervattenföring än normalt.

Gös, gädda, abborre och den svenska flodkräftan, är de arter som i första hand utmärker Bureälven som fiskevatten. Arterna förekommer i starka bestånd. Bureälvens vattensystem är enda vatten i Västerbotten där det finns gös.



Figur 18 Miljöintressen

4.7. Naturresurser

4.7.1. Jord- och skogsbruk

Väg 774 omges av produktiv skogsmark. Även jordbruksmark förekommer.

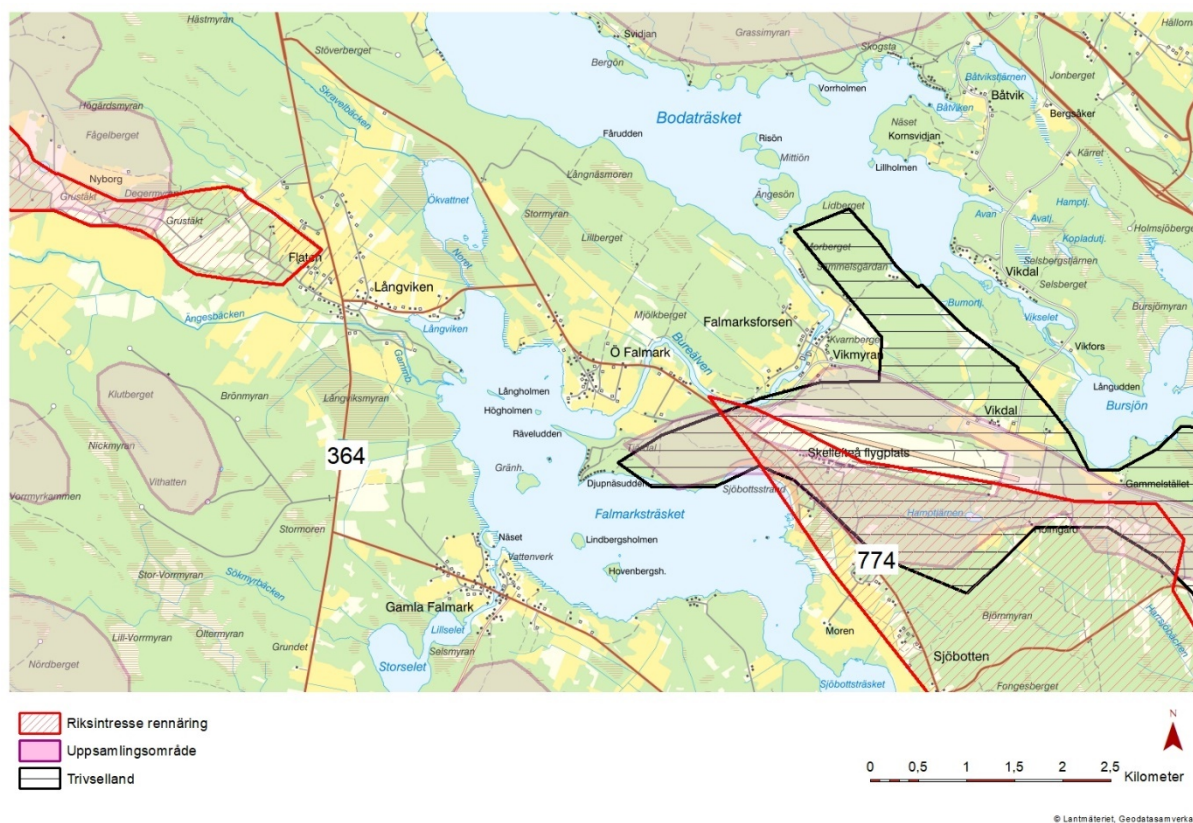
4.7.2. Rennäring

Hela området utgörs av Maskaure samebyns vinterbetesmarker samtidigt som delar utgör riksintresse för Malå sameby. Vinterbetesmarker är de områden där renarna får vistas från december till mars.

Runt flygplatsen finns ett område som är trivselland för rennäringen. Det är områden dit renarna naturligt söker sig för bete och vila under en längre period. Området utgör även uppsamlingsområde där det under våren sker samling inför skiljning och flyttning till vår och kalvningslanden. Uppsamlingsområden är marker dit renarna beger sig vid viss vindriktning och väderlek och där de sedan har benägenhet att stanna upp.

Från strax öster om bron över Bureälven och österut ligger vägen inom riksintresseområde för rennäringen. Riksintresset utgörs av ett kärnområde, Falmarksheden, bestående av vinterbete på lavhed, ett naturligt samlingsställe där renarna stannar kvar i området utan särskilda åtgärder.

För rennärringsintressen se Figur 19.

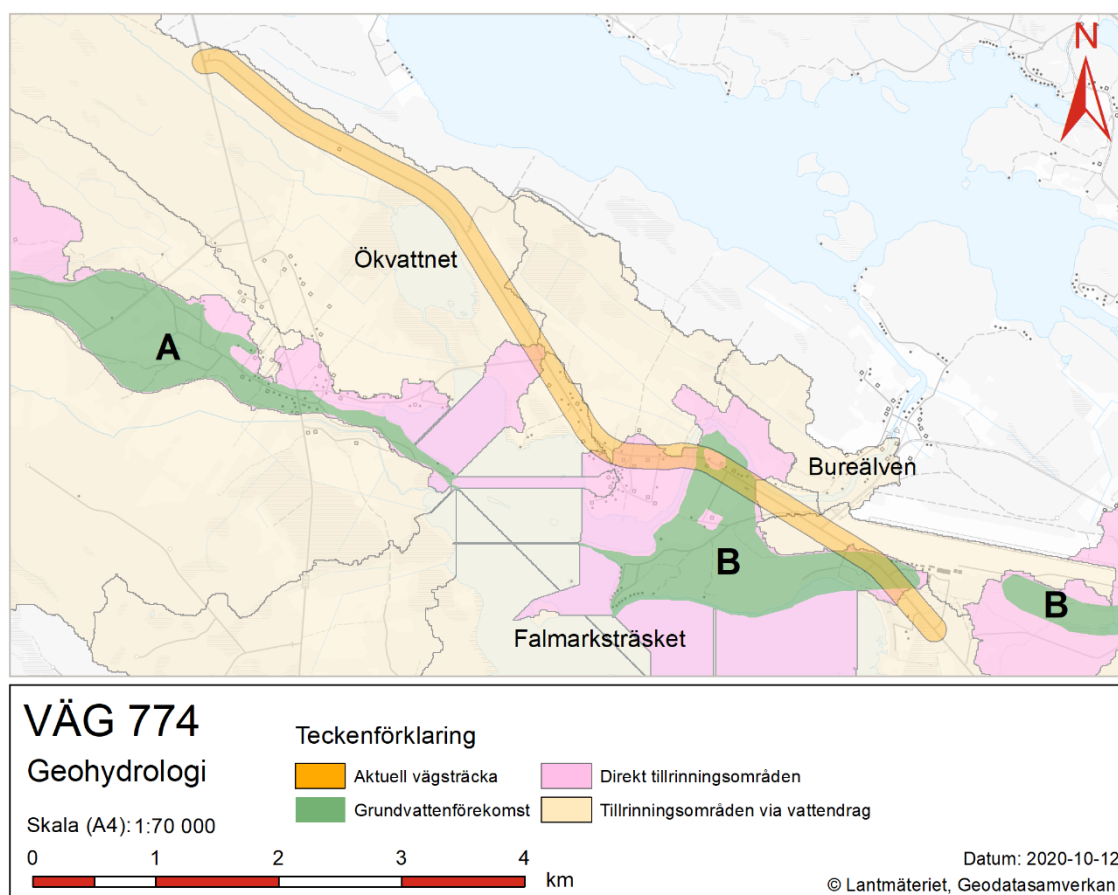


Figur 19 Rennärringsintressen

Grundvattenförekomster

Vägen går idag genom en grundvattenförekomst Skellefteåsen, Bureåområdet (SE717956-174995) (se "B" i Figur 1Figur 21) som omfattas av beslutade miljökvalitetsnormer. Grundvattenförekomsten har även områdesskydd enligt vattendirektivets artikel 7 (2000/60/EEG), se Figur 22. Enligt vattendirektivets artikel 7 ska vattenförekomster som används för uttag av viss kvantitet, eller reserverats för framtida uttag, skyddas för att garantera tillgången på vatten av god kvalitet. Grundvattenförekomster utgör områden med grundvatten i jord eller berg som har särskilt goda förutsättningar för grundvattenbildning. Aktuell vägsträcka överlappar även tillrinningsområdet till en grundvattenförekomst väster om Falmarksträsket som saknar namn (A i Figur 21).

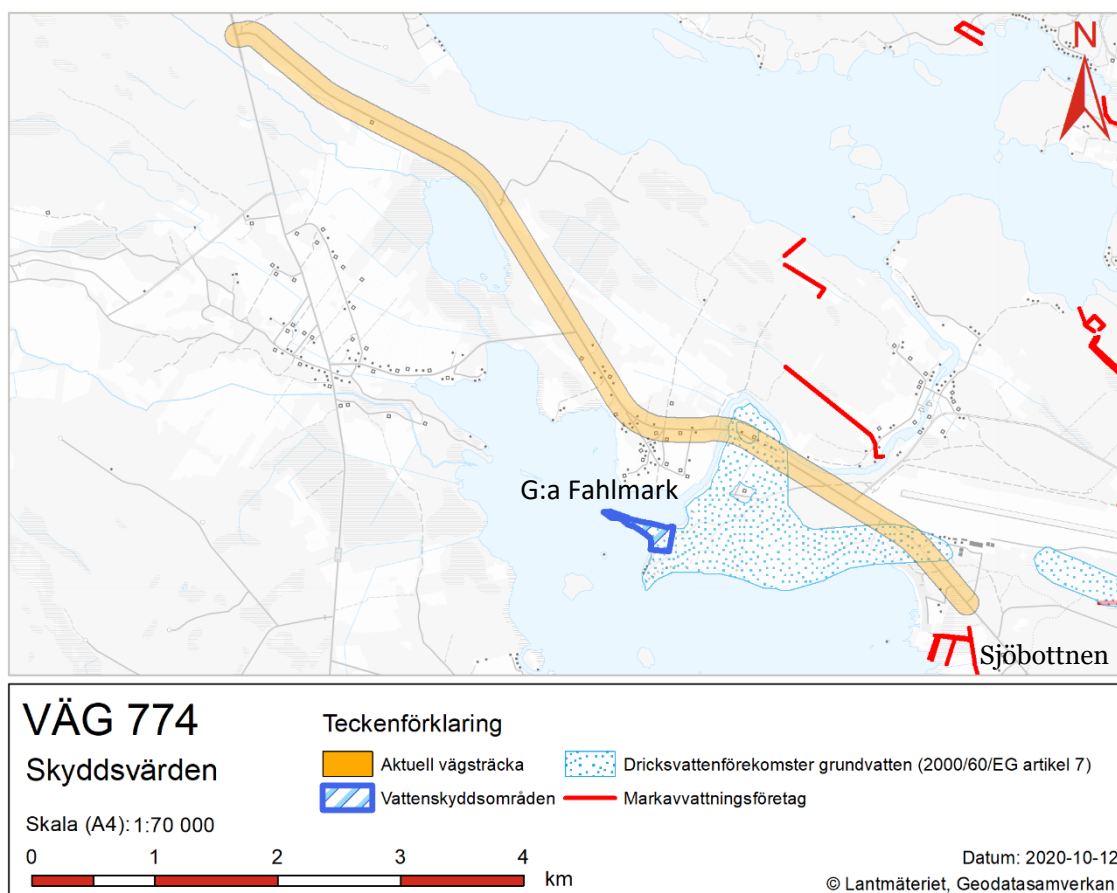
Dessa grundvattenförekomster omfattas av beslutade miljökvalitetsnormer (MKN) fastställda enligt Vattenförvaltningsförordningen (2004:660), se Tabell 3. Vägplanen får ej försämra möjligheterna för vattenförekomsterna att uppnå de fastställda miljökvalitetsnormerna.



Figur 21 Grundvattenförekomster i området samt modellerade tillrinningsområden (SGU, 2019)

Tabell 2 Grundvattenförekomster och deras status (VISS, 2020)

Grundvattenförekomst	Aktuell status	Kvalitetskrav enligt MKN
"A" (SE718262-174204)	God kemisk status God kvantitativ status	God kemisk grundvattenstatus God kvantitativ status
"B" Skellefteåsen, Bureåområdet (SE717956-174995)	God kemisk status God kvantitativ status	God kemisk grundvattenstatus God kvantitativ status



Figur 22 Vattenskyddsområden, dricksvattenförekomster (VISS, 2020) samt markavvattningsföretag

Vatten- och energibrunnar

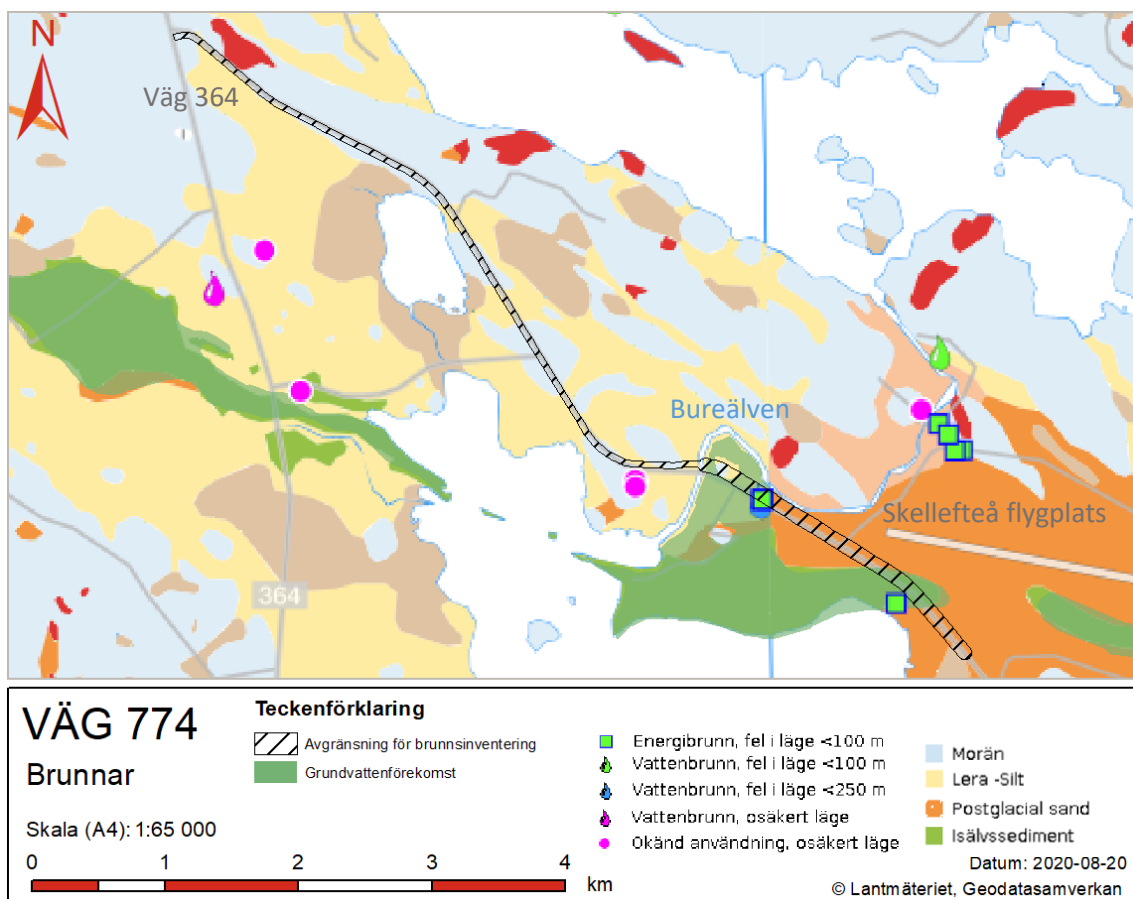
För att kunna avgöra vilka allmänna och enskilda intressen som kan påverkas planeras en brunnsinventering under hösten 2020.

En översikt av brunnarna inom aktuellt område, baserat på SGU:s brunnsarkiv, kan ses i Figur 23. För att identifiera och inventera brunnar som inte finns med i SGU:s brunnsarkiv, har utskick med enkät gått till samtliga bebyggda fastigheter inom brunnsinventeringsområdet under hösten 2020.

Övriga skyddsvärden

Vid Räveludden, söder om Ö Falmark finns ett mindre vattenskyddsområde (cirka 5 ha) beläget 1 km uppströms bron över Bureälven, se Figur 22. Detta vattenskyddsområde, G:a Fahlmark, inrättades 1972 och utgör en del av grundvattenförekomsten Skellefteåsen, Bureåområdet.

Längs aktuell vägsträcka återfinns inga markavvattningsföretag. Väg 774 sträcker sig inom avrinningsområden till ett antal markavvattningsföretag, se Sjöbottnen i Figur 22.



Figur 23 Jordarter samt brunnar inom bedömt avgränsningsområde (SGU, 2020)

4.8. Markföroreningar

De potentiellt förorenade områdena som är identifierade enligt MIFO och ligger i vägsträckans närområde är redovisade i Tabell 3.

Tabell 3 Potentiellt förorenade områden i vägsträckans närområde, identifierade vid MIFO-inventeringen (Länsstyrelsens MIFO-databas)

Objekt-ID	Fastighet	Verksamhet	Åtgärd	Riskklass	I drift
139845 (1)	Vikdal 2:1	Flygplats	Förstudie	Ej riskklassad	Ja
182575 (2)	Falmark 11:16	Avfallsdeponi	Identifierad	Klass 3	Nej
139911 (3)	Vikdal 2:1	Grafisk industri	Identifierad	Ej riskklassad	Nej

I Figur 24 visas de identifierade MIFO-objekten som ligger inom eller i anslutning till området som omfattas av vägplanen.



Figur 24 Översikt över potentiellt förorenade områden, markerade med ID-nummer från Länsstyrelsens MIFO-databas, i vägsträckans närområde. Kartmaterial ©Lantmäteriet

Endast objekt 139845, ligger inom vägsträckans utredningsområde, objekt 182575 och 139911 ligger på ett avstånd av 200 meter från vägen. De utpekade områdena är indelade enligt fyra olika riskklasser (1–4), där 1 innebär mycket stor risk, 2 stor risk, 3 måttlig risk och 4 liten risk.

Objekt 139845 är Skellefteå flygplats där verksamhet pågår. Objektet är identifierat som riskklass 2 enligt branschlista i MIFO-inventeringen, men det specifika objektet är inte riskklassat. Förstudie pågår (Länsstyrelsen, 2020).

Utifrån en okulär bedömning av ortofoton över flygplatsen dras slutsatsen att brandövningsplats på flygplatsen, där användande av brandskum innehållande PFAS kan ha förekommit, ligger i östra delen av flygplatsområdet drygt 1 km från aktuell vägsträcka. Inga diken leder enligt Lantmäteriets topografiska karta från brandövningsområdet mot aktuell vägsträcka.

Verksamhetsområdet kan potentiellt ha påverkat föroreningsituationen längs aktuell vägsträcka, men flygplatsens brandövningsplats bör inte ha medfört någon betydande påverkan. Det kan inte uteslutas att föroreningar från flygplatsen (t.ex. PFAS) kan ha spridits utanför flygplatsen.

Objekt 182575 är Östra Falmarks soptipp där ”hårt avfall” deponerades mellan 1969 och 1979. Vad som är hårt avfall är inte definierat, men det är inte hushållsavfall. Avfallet är väl täckt, men det är inte känt vilket material som använts vid sluttäckningen och vilken mäktighet skiktet har. Området har blivit nedskräpat efter avslutad sluttäckning. Någon kontroll av föroreningsnivån i lakvattnet är inte genomförd. Föroreningarnas farlighet bedöms i MIFO-inventeringen som mycket hög, på grund av misstanke om förekomst av PAH:er och tungmetaller då förbränning av avfall antas ha förekommit på området. Föroreningsnivån bedöms som måttlig utifrån deponerad volym. Bedömningen gjordes 2018 (Länsstyrelsen, 2020). Spridning från deponin bedöms i MIFO-inventeringen ske i riktning från aktuell väg.

Objekt 139911 är ett nedlagt tryckeri enligt företagskatalogen 1982. Det är oklart enligt MIFO-inventeringen i vilket hus på flygplatsen det har funnits och koordinaterna är därmed osäkra. Som en kommentar i MIFO-inventeringen står att personal på flygplatsen ställer sig tveksamma till om något tryckeri funnits på platsen. Objektet är identifierat som riskklass 3 enligt branschlista i MIFO-inventeringen, men det specifika objektet är inte riskklassat (Länsstyrelsen, 2020).

Generell förorenings spridning från vägen (salt, olja, däckpartiklar etc.) kan inte uteslutas. Vid vägar som asfalterats före 1973 kan det finnas risk för förekomst av tjärasfalt i vägbeläggning. Eventuell förekomst av tjärasfalt kommer att utredas.

4.9. Rekreation och friluftsliv

Inga utpekade värden för rekreation och friluftsliv finns i anslutning till väg 774. Strövområden i skogsmark är lättillgängliga i området. Det finns skoterleder och fiskevatten i närområdet. Även badplats och hockeyplan finns i närheten av väg 774. Vid Heden, kring flygplatsen, finns strövstigar och besöksplatser.

4.10. Klimat

Den nya klimatlagen i Sverige har som mål att inte ha några nettoutsläpp av växthusgaser senast år 2045. Som etappmål ska växthusgasutsläppen från inrikes transporter minska med 70 % senast år 2030 jämfört med utsläppsnivån år 2010. Transportsektorn måste bidra till att klimatmålen uppfylls.

Alla förändringar, av ny- och reinvesteringar, i anläggningen utförs med målsättning att minimera livscykelkostnaderna. Alla förändringar i anläggningen utförs även med målsättningen att minska energianvändningen och koldioxid i ett livscykelperspektiv.

Transporter bidrar i stor utsträckning till klimatpåverkan och utsläpp av luftföroreningar. Begränsad klimatpåverkan nås genom ett stegvis minskat beroende av fossila bränslen och ökad energieffektivitet. Trafiken på de väg 774 kommer även fortsättningsvis att bidra med klimatpåverkande gaser till atmosfären. Utsläppen är beroende av hur trafikflödena kommer att utvecklas och även hur snabbt eller långsamt framtida teknikutveckling med tex förnyelsebara drivmedel och bränslesnåla fordon kommer att ske.

Energianvändningen i byggande, drift och underhåll av infrastrukturen står för en betydande del av transportsystemens totala energianvändning. I ett vägprojekt handlar klimat och energifrågorna till stor del av optimering av byggskedet. I det fortsatta arbetet med vägplanen kommer klimat- och energifrågan beaktas vid val av utformning då hänsyn tas till massbalans, masshanteringsåtgärder samt transportmetoder.

4.11. Risker

Då medeltemperaturen stiger och nederbördsmönstret 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 10 år samt 100-årstillringen minskar något i de sydöstra delarna av länet, dock med stor osäkerhet (SMHI klimatologi nr 33, 2015). Översvämningriskerna i samband med 100-årsflöden vid små och stora vattendrag minskar därför troligen.

I motsats till att 10- och 100-årsflödena i vattendrag minskar något i slutet av århundradet ökar istället intensiteten på de kortvariga regnen (upp till en timmes varaktighet) (SMHI, 2015). De regnen är ofta dimensionerande i små avrinningsområden. För beräkning av dimensionerande dagvattenflöde bör en klimatfaktor på minst 1,25 användas (Svenskt Vatten, 2016).

Nedan presenteras de identifierade risk- och skyddsobjekt, kopplade till vägplanen och dess omgivning, som bedömts vara relevanta att hantera inom vägplanen utifrån ett olycksriskperspektiv.

Skyddsobjekt:

- Kringliggande bebyggelse och de människor som vistas där
- Naturmiljö
- Sjöar och vattendrag
- Grundvatten

Olyckor som kan relateras till de skyddsvärda objekten ovan:

- Avåkning och påkörning
- Utsläpp av drivmedel
- Olycka med farligt gods

Följande händelser kan fungera som bakomliggande orsak till ovanstående olyckshändelser:

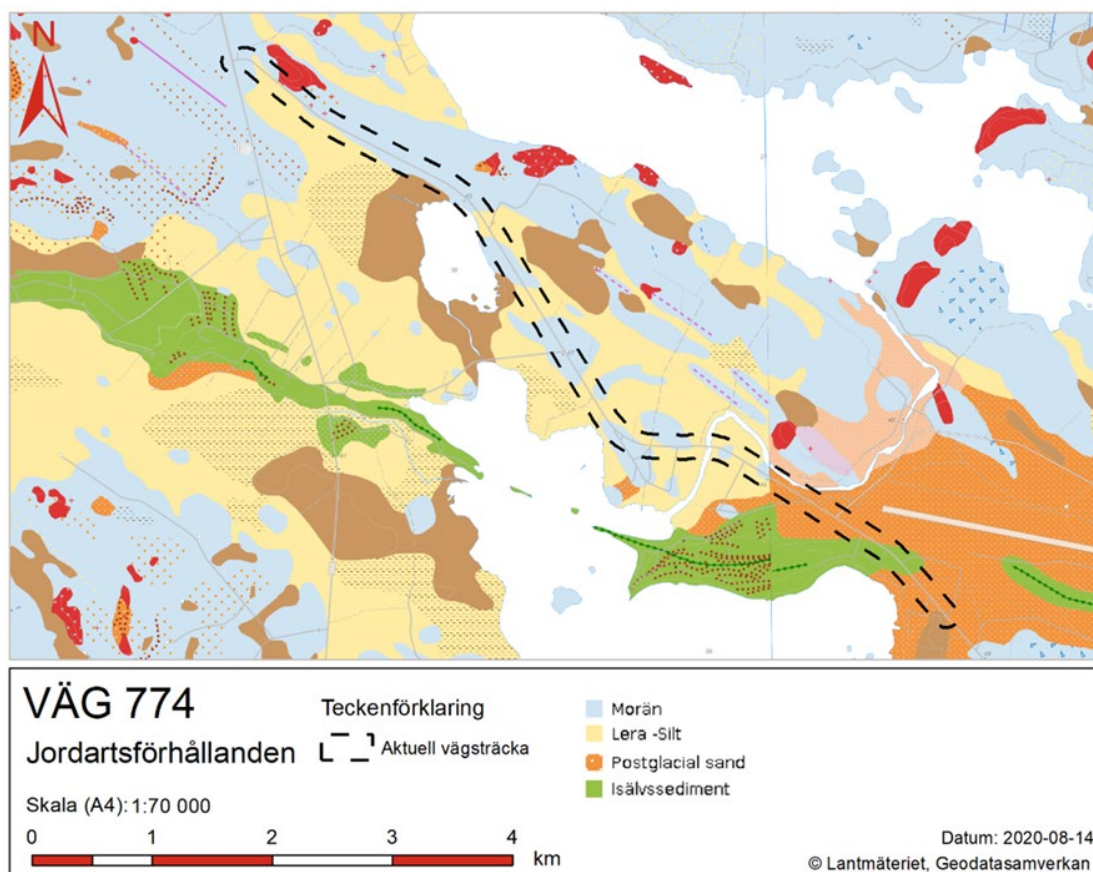
- Skyfall och översvämning

Vägen i sig bedöms inte innebära någon förhöjd risk för identifierade skyddsobjekt vid kraftig nederbörd.

4.12. Byggnadstekniska förutsättningar

4.12.1. Geotekniska förhållanden

Enligt jordartskartan varierar de geotekniska förutsättningarna mellan moränpartier och partier med lösa sediment på den aktuella sträckan. Initialt går vägen över sand och isälvssediment vid flygplatsen. När vägen närmar sig Bureälven övergår marken till lera/silt. Därefter går vägen omväxlande på lera/silt och morän. I slutet av sträckan nära korsningen med väg 364 finns risk för berg. Se för jordartsförhållandena i aktuellt område.



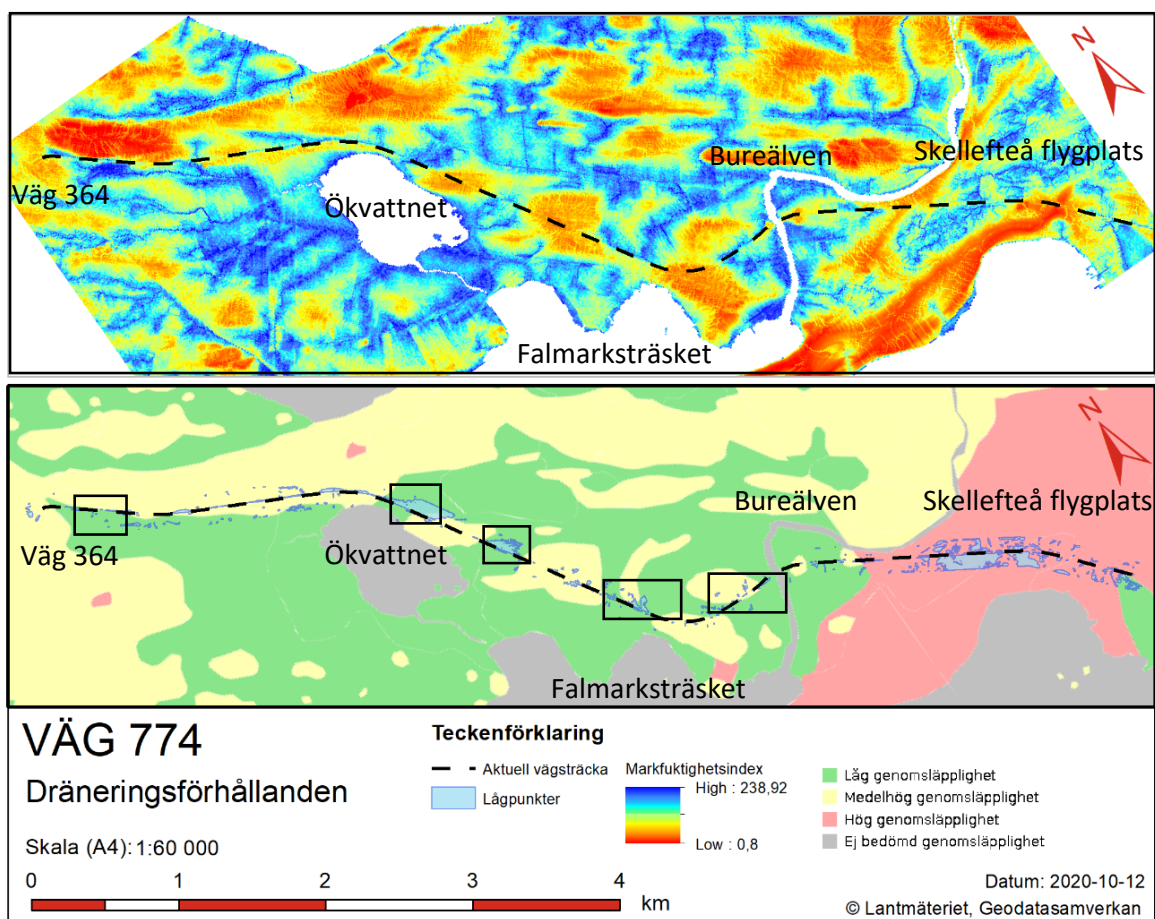
Figur 25 Jordartsförhållanden längs aktuell vägsträcka (SGU, 2020)

4.12.2. Geohydrologi och hydrologi

Dräneringsförhållanden

Överlag har vägsträckan jordarter som generellt sett inte lämpar sig för infiltration av dagvatten i de västra delarna. Längst i öst vid Skellefteå Flygplats inflygningsområde består jordprofilen av sand som lämpar sig bättre för infiltration av dagvatten, Figur 26. Detta område överlappar även ett skyddat område enligt vattenförvaltningsförordningen. I Figur 26 visas även lågpunkter längs vägsträckan baserat på en lågpunktsanalys. Lågpunkterna kan ge en indikation på dräneringsförhållandena i området samt översvämningsrisk.

Markfuktighetsindexet längs sträckan som baseras på topografin samt jordlagrens genomsläpplighet indikerar om en plats oftast är torr eller fuktig och kan användas till att jämföra olika platser markfuktighet med varandra.



Figur 26 Genomsläpplighetskartan med markfuktighetsindex och lågpunkter

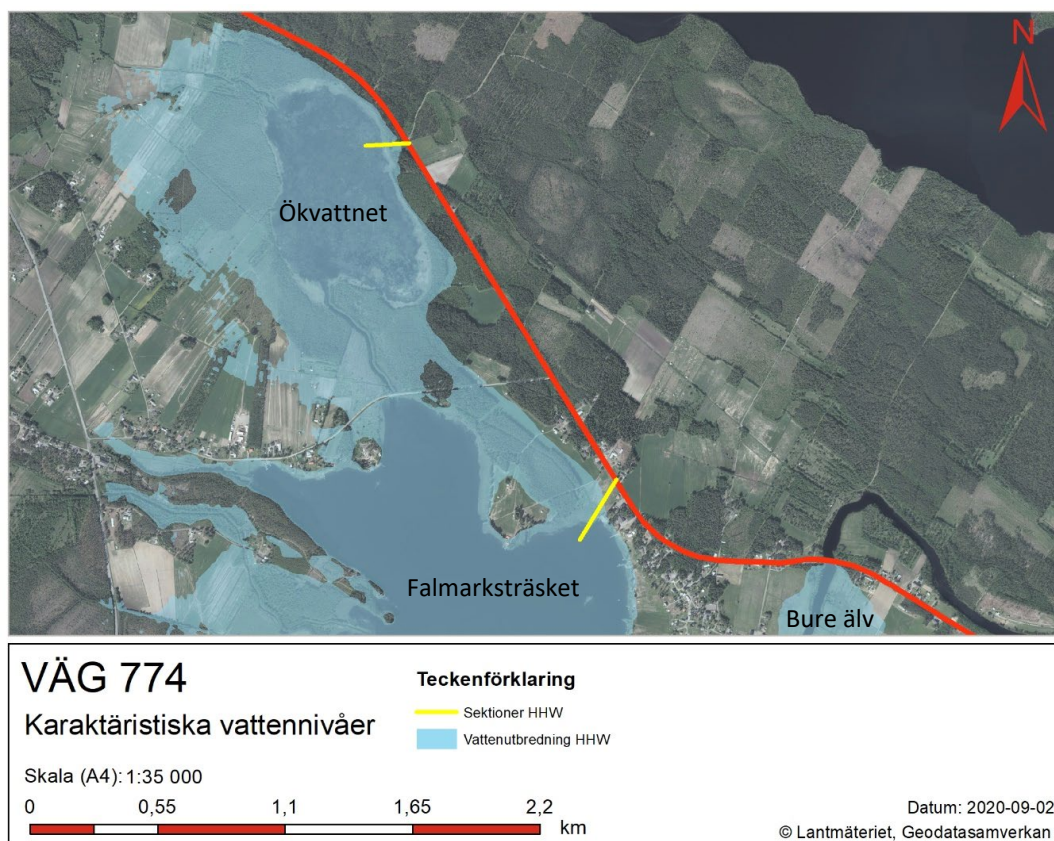
Sammanlagt bedöms ogynnsamma dräneringsförutsättningar finnas främst väster om Bure älv. Detta baseras på genomsläpplighetskartan samt markfuktighetsindex som sammanfaller förhållandevis väl med områdena av lera/silt med lägre genomsläpplighet. Lågpunkterna ger även en indikation på var dräneringsförhållandena är sämre. Lägre områden väster om Bure älv sammanfaller även med lera/silt partierna. Detta i kombination med närheten till sjöarna Ökvattnet och Falmarksträsket samt Bure älv kan indikera på sämre dräneringsförutsättningar. De svarta rektanglarna visar en preliminär bedömning av delområden där dräneringsförutsättningarna kan förväntas vara sämre.

Vattennivåer

Vid aktuell vägsträcka finns det två närliggande sjöar (Ökvattnet och Falmarksträsket). Väg 774 korsar även Bure älv med en balkbro.

De dimensionerande vattennivåerna för bro över Bure älv är enligt senaste relationsritningen, från 1997, +40,3 vid HHW (högsta högvattenstånd) samt +38,0 vid LLW (lägsta lågvattenstånd) (RH2000).

Vattenytornas höjd över havet i Ökvattnet och Falmarksträsket ligger på +38. Denna höjd är beräknat utifrån ytornas mittpunkt och dess höjd över havet enligt rasterskiktet HDB50 (SMHI, 2016). Enligt Lantmäteriets nationella höjdmodell ligger Ökvattnet, Falmarksträsket samt Bure älvs vattenyta på +38,6. Aktuell vägsträcka ligger som närmast cirka 60 meter från Ökvattnet och 135 meter från Falmarksträsket där vägprofilen är som lägst cirka +42,0 resp. +42,3. Vattnets utbredning vid HHW (högsta högvattenstånd) redovisas i Figur 27.



Figur 27 Vattnets utbredning vid antagande att HHW för Bure älv vid bron styr HHW i närliggande sjöar (Ökvattnet och Falmarkssträsket)

4.12.3. Belysning och ledningar

Belysningen i Östra Falmark består i dagsläget av äldre vägbelysning. På en del av sträckan igenom byn går en belyst gång- och cykelväg parallellt med väg 774.

Där vägen passerar inflygningsområdet till Skellefteå flygplats är den belyst med armaturer på låga stolpar.

Det finns både korsande och längsgående luft och markförlagda el-och teleledningar längs vägsträckan.

4.12.4. Byggnadsverk

Bron över Bureälven är 60 meter lång och har 10,5 meter fri brobredd. Bron har bärighetsklass BK4. På bron finns en körbana för fordonstrafik samt en gång- och cykelväg med mellanliggande avskiljande räcke.

5. Lokalisering, utformning, omfattning och utmärkande egenskaper

5.1. Vägförslaget

Vägförslaget innebär att väg 774 ska förstärkas för att höja bärigheten till bärighetsklass BK4, 74 ton. Projektets lokalisering begränsas till en cirka 7,9 km lång sträcka av befintlig väg 774 från Skellefteå flygplats till korsningen med väg 364.

Vägens profil, linjeföringens höjdläge, kan komma att justeras i viss mån, om detta optimerar ombyggnadskostnader och medför bättre massbalans. Vid eventuell höjning av profilen ökar vägområdets bredd. Vägen planeras behålla befintlig belagd bredd på 6,5 meter. Vid korsningar med allmänna vägar, vid gång- och cykelvägen samt bron över Bureälven kommer befintlig linjeföring att följas.

För att uppnå en väg med BK4 behöver vägens konstruktion förstärkas. Det innebär att både vägens överbyggnad och vägens avvattning måste förbättras. För att förbättra vägens bärighet kan nytt material läggas på befintlig vägkropp så att vägen höjs. Alternativt görs förstärkning genom att byta ut det befintliga materialet i vägkroppen.

Befintliga anslutningar projekteras och anpassas till den förbättrade väg 774. Vid passage av tomtmark anpassas vägen för att minimera intrång och påverkan. På trånga partier med smalt vägområde, exempelvis där byggnader ligger nära vägkant, kan urgrävning av vägen samt täckdränering vara en alternativ åtgärd. Längs sträckor där vägen höjs måste även anslutningar höjas. Längs sträckor där en höjning innebär stor påverkan på anslutningar kan urgrävning och återfyllning av vägkroppen göras istället för en höjning.

Vid bro över Bure älv följs befintlig linjeföring och befintlig bro behålls intakt.

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.

Även befintliga luft- och markledningar kan komma att påverkas av de planerade schakt- och fyllningsarbetena. Befintliga belysningspunkter längs väg 774 bestående av oefftergivliga stolpar inom säkerhetszon bedöms komma att påverkas av de planerade vägåtgärderna.

Områden för uppläggning av massor under byggtiden kommer att behövas.

5.1.1. Avvattning

Aktuell vägsträcka ligger som närmast cirka 60 meter från Ökvattnet och 135 meter från Falmarksträsket där vägprofilen är som lägst cirka +42,0 resp. +42,3. Vattennivåerna antas som MW och bedöms ej påverka höjdsättning, dränering eller utformning av trummor i aktuellt vägområde.

Eftersom Bure älv utgör utloppet av Falmarksträsket kan det antas att nivån på älven vid extrema nivåer även ger extrema nivåer i Falmarksträsket samt Ökvattnet. Om HHW på +40,3 antas i sjöarna, likt för Bure älv, kommer sannolikt avvattningen av vägen påverkas men inte vägens funktion. Detta gäller främst en kortare sträcka längs Ökvattnet där det är troligt att uppdämning i utloppsdiken kan ske och därmed ge minskad avbördningskapacitet för trummorna.

De dimensionerande förhållandena för trummorna under väg 774 (dimensioneras för kortvarigare, intensivare regn) är helt andra än de fall då Bure älvs nivåer är som högst (intensiv snösmältning eller

långvariga, lågintensiva regn). Vid de fall där trummorna under väg 774 behöver utnyttjas maximalt är sannolikheten därmed mycket låg att de kommer att påverkas av vattennivån i älven och sjöarna. Dimensioneringen av trummorna bedöms således inte behöva ta hänsyn till extrema nivåer i älven och sjöarna.

En bedömning trummornas lokalisering har gjorts utgående ifrån höjddata samt flygfoton. I samband med att vägen förstärks bedöms i nuläget inga trummor behöva flyttas. Det innebär i så fall att de nuvarande rinnvägarna kvarstår.

Framtida avvattningsanläggning för väg 774 på aktuell sträcka utformas så likt som möjligt den nuvarande avvattningen. Dimensionerna på alla befintliga trummor kommer ses över för att säkerställa att de uppfyller nuvarande flödeskrav. Trumögon förses med erosionsskydd och vägdiken samt in- och utloppsdiken rensas vid behov.

Alla vägtrummor på sträckningen inventeras under hösten 2020.

5.1.2. Geotekniska åtgärder

Förstärkningsåtgärder kommer att behövas för att förstärka väggroppen, exakt var och vilka typer av åtgärder som blir aktuella utarbetas i kommande skeden.

5.2. Gestaltungsavsikter

Gestaltningen av väg 774 Skellefteå flygplats-Orrbäcken ska samspela med landskapets former, skala och struktur.

I anslutning till tomtmark är det viktigt att landskapet och slänter återställs. Alla erosionsskydd ska täckas, sådd kan behövas för att återställa landskapet.

Det är viktigt att bibehålla en trygg gång- och cykelmiljö i anslutning till bron över Bure älv. Räcken och annan utrustning ska vara av samma typ längs hela sträckan. Längs bron ska den vara anpassad efter gång- och cykeltrafikanternas långsammare tempo vilket innebär att extra hänsyn ska tas till detaljer och materialmöten.

5.3. Miljöeffekter och utmärkande egenskaper.

5.3.1. Bebyggelse och markanvändning

Höjd vägprofil ger även bredare vägbank vilket kan innebära att ny mark i direkt anslutning till befintligt vägområde kommer att tas i anspråk.

Planerad ombyggnad bedöms inte stå i konflikt med aktuell översiktsplan då den rör område kring befintlig väg och projektet ligger utanför detaljplanelagt område.

Påverkan på befintlig markanvändning bedöms bli liten till måttlig då ny mark som tas i anspråk i och med välgårdarna är begränsad till vägens närhet.

5.3.2. Landskap

Landskapet längs med väg 774 Skellefteå Flygplats-Orrbäcken är ett landskap som till stor del är präglad av människan. Det är därmed ett relativt tåligt landskap.

Vägen går nära Fallmarksträsket men vegetation och bebyggelse begränsar utblickar mot vattnet. Det är viktigt att behålla de utblickar som finns och om möjligt förstärka dem, för att stärka kopplingen till

vattnet och behålla variationen i landskapet. För att inte ändra landskapsbilden är det viktigt att bibehålla småskaligheten samt möjliggöra för ett fortsatt aktivt jordbruk. De långa siktlinjerna över sjöar och åkrar bör inte brytas.

I dagsläget finns det flera olika typer av belysningsstolpar utefter sträckan. Vid eventuell ny belysning bör enhetlighet eftersträvas.

Påverkan på landskapsbilden bedöms som liten då dess nuvarande vägdragning bibehålls och vägens bredd samt profil endast ändras marginellt.

5.3.3. Kulturmiljö

Inga kända lämningar bedöms beröras utifrån känd kunskap. Inga riksintressen eller regionala intressen för kulturmiljö bedöms påverkas av projektet. Eventuell mark kommer att tas i anspråk i anslutning till områden som redan är påverkade. Mer detaljerad beskrivning av påverkan på kulturmiljön samt beskrivning av eventuella skyddsåtgärder och försiktighetsmått görs i kommande miljöbeskrivning/ miljökonsekvensbeskrivning.

Förutom kända fornlämningarna, kan hittills okända fornlämningar framkomma vid schaktarbetena för vägåtgärderna. Om fornlämningar påträffas under arbetets gång måste arbetet omedelbart avbrytas och kontakt tas med länsstyrelsens kulturmiljöenhet, enligt 2 kap 10§ KML.

Effekten för kulturmiljön bedöms som liten.

5.3.4. Naturmiljö

Längs vägsträckan berörs inga naturmiljöer av riksintresse, Natura 2000-områden eller andra skyddade områden. Inga våtmarksobjekt, registrerade naturvärden, nyckelbiotoper eller sumpskog berörs. Inte heller några artrika vågmiljöer, fynd av rödlistade eller formellt skyddade arter enligt Artportalen berörs.

Det generella biotopskyddet kan komma att beröras vid allén längs väg 774. Befintlig trädallé ska hanteras med omsorg och eventuellt intrång och påverkan vid allén ska så långt som möjligt begränsas.

För att förhindra att invasiva arter sprids ska avbaningsmassor från områden där invasiva arter har identifierats inte läggas tillbaka eller återanvändas.

Vid bro över Bure älv följs befintlig linjeföring och bron planeras att behållas intakt. Vid eventuella åtgärder i vattendraget kommer det säkerställas att vandringshinder ej uppstår. Allt grävande och byggande i vattenområden definieras som vattenverksamhet enligt 11 kap 9 § miljöbalken. Projektet bedöms inte påverka de ekologiska eller kemiska förutsättningarna i vattendraget.

Åtgärderna sker till största del i nära anslutning till befintlig väg. Förhållandena för växt och djurliv ändras inte långsiktigt på platsen. Sammantaget bedöms effekten för naturmiljön som liten. För att minimera påverkan på naturmiljön, kommer skyddsåtgärder och försiktighetsmått inarbetas i kommande miljöbeskrivning/miljökonsekvensbeskrivning.

5.3.5. Rekreation och friluftsliv

Ökad framkomlighet och förbättrad transportkvalitet bidrar till ökad tillgänglighet för friluftslivet.

5.3.6. Människors hälsa

Åtgärder för att höja bärigheten för väg 774 bedöms inte som väsentlig ombyggnad. För närvarande utför Trafikverket bullerskyddsåtgärder för boende längs lågtrafikerade statliga vägar som bedöms värst utsatta. För att Trafikverket ska göra en åtgärd krävs att något av följande kriterier uppfylls:

- Ekvivalent ljudnivå är över 40 dB(A) inomhus
- De maximala ljudnivåerna är högre än 55 dB(A) inomhus fler än fem gånger per trafikårsmedelnatt
- Ekvivalent ljudnivå är över 65 dB(A) vid en uteplats

Kommande bullerutredning kommer påvisa berörda fastigheter enligt Trafikverkets riktlinjer, samt utreda behov av bullerskyddsåtgärder.

I det fortsatta arbetet med vägplanen kommer ljudnivåerna vid bostadshusen att beräknas. I de fall de beräknade ljudnivåerna i planalternativet överskrider gällande riktvärden kommer lämpliga bullerskyddsåtgärder tas fram för att innehålla gällande riktvärden i den mån det är tekniskt möjligt och ekonomiskt rimligt.

De planerade förstärkningsåtgärderna bedöms innebära en förbättring av vibrationsförhållandena längs vägen

Trafikmängden kommer att öka något mot dagens nivå, vilket kommer att leda till ökade emissioner längs väg 774. Halterna av luftföroreningar bedöms fortsatt vara låga i anslutning till vägen.

5.3.7. Byggskedet

Störningar och påverkan under byggtiden som uppstår kan i perioder upplevas som omfattande. Under byggtiden kommer massor att schaktas, flyttas, läggas upp och nyttjas som byggmaterial. Störningar kan bestå av buller, vibrationer och dammande arbeten från arbetsfordon. Försämrade och/eller begränsad framkomlighet och tillgänglighet kommer periodvis att råda i området.

Störningar under byggtiden är övergående och upphör efter byggandet avslutas.

5.3.8. Miljökvalitetsnormer

Denna vägplan bedöms inte medföra att några gällande miljökvalitetsnormer åsidosätts.

Miljökvalitetsnormen för utomhusluft bedöms inte överskridas på grund av liten trafikmängd.

Inga vatten där förordningen för fisk- och musselvatten ska tillämpas berörs.

Projektet omfattas inte av miljökvalitetsnormen för buller som gäller för kommuner med mer än 100 000 invånare och buller från större vägar med en trafiktäthet på mer än tre miljoner fordon per år.

De i vägplanen föreslagna åtgärder får ej försämma möjligheterna för vattenförekomsterna att uppnå de fastställda miljökvalitetsnormerna. Det får inte ske någon otillåten försämring av den ekologiska statusen på kvalitetsfaktornivå och på parameternivå när det gäller kemisk status. Möjligheten att uppnå fastställda miljökvalitetsnormer för ytvattenförekomsterna Falmarksträsket (SE717947-174912), Bodaträsket (SE718134-175259) och Noret (SE718464-783274) bedöms inte påverkas då inga ytterligare utsläpp kan förväntas från vägområdet till följd av vägplanen.

Ytvattenförekomsten Bureälven (SE717998-175000) har måttlig ekologisk status, främst på grund av vandringshinder nedströms (kraftverk vid Falmarksforsen). Vägplanen bedöms inte påverka vattenförekomstens möjligheter att nå god ekologisk och kemisk status.

Bureälven och Falmarksträsket har kontakt med grundvattenförekomsten Skellefteåsen, Bureåområdet (SE717956-174995). Grundvattenmagasinet är en sand- och grusförekomst med utmärkta eller ovanligt goda uttagsmöjligheter god kemisk grundvattenstatus samt god kvantitativ status. Förutsättningarna att upprätthålla god kemisk samt kvantitativ status kvalitet kan påverkas, inom aktuell del av vattenförekomsten, i och med planerade åtgärder.

5.3.9. Miljökvalitetsmål

Till nästa generation ska vi kunna lämna över ett samhälle där de stora miljöproblemen är lösta. 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 Levande sjöar och vattendrag, Grundvatten av god kvalitet, Myllrande våtmarker, Levande skogar, Ett rikt odlingslandskap, God bebyggd miljö och Ett rikt växt- och djurliv

Det markintrång som är nödvändigt för projektets genomförande kommer så långt som möjligt begränsas. Vidare vidtas försiktighet så att påverkan på omgivande miljöer blir så liten som möjligt. Åtgärderna bedrivs i så pass begränsad omfattning att de inte medför något hot mot bevarande av naturmiljön i området.

5.3.10. Allmänna hänsynsregler

I miljöbalkens 2 kapitel redovisas de allmänna hänsynsregler som är grundläggande för prövningen om tillåtlighet, tillstånd, godkännande och dispens: bevisbörderegeln, kunskapskravet, försiktighetsprincipen, produktvalsprincipen, hushållnings- och kretsloppsprinciperna, lokaliseringsprincipen, skälighetsregeln och skadeansvaret.

Projektet kommer att bedrivas så att miljöbalkens allmänna hänsynsregler uppfylls. Hänsynsreglerna bedöms uppfyllas genom att en vägplan inklusive miljöbeskrivning upprättas. Projekteringen och miljöarbetet utförs av erfarna projektörer och handläggare och följer gällande normer och krav. Val av alternativa lösningar och lokaliseringar utreds under planeringsprocessens gång. Trafikverket ställer omfattande miljökrav på sina entreprenörer för byggtiden, bland annat vid hantering av miljöfarliga ämnen. Försiktighet iakttas vid hantering av drivmedel och kemikalier. I första hand ska miljövänliga produkter och arbetsmetoder nyttjas. God masshantering eftersträvas.

Åtgärder kommer att föreslås för att minimera de negativa konsekvenserna projektet medför för vissa aspekter. De huvudsakliga konsekvenserna kommer att identifieras i vägplanen och skadeförebyggande åtgärder kommer att vidtas där det är motiverat och skäligt för att minska projektets miljökonsekvenser. Skadeansvaret innebär att det är den som orsakat en skada eller olägenhet för människors hälsa som är ansvarig för att skadan blir avhjälpd. Detta har beaktats vid upphandling och arbeten.

5.3.11. Hushållning med mark och vatten

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.

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

Vägar ökar tillgängligheten och genererar trafik som skapar störningar på renskötseln. Generellt påverkar trafik den betesro renar behöver, bidrar till att renhjorden skingras och skapar tillbud och olyckor. Vägar kan bilda barriärer och bidrar till att påverka att riktningarna på renarnas naturliga strövande och vandringar efter föda.

En förbättrad vägstandard gynnar näringslivets transporter, vilket kan leda till ökad trafik både längs den aktuella vägen men även för omkringliggande vägar. Detta kan öka risken för renpåkörningar under drifttid.

Att vägområdet kan komma att breddas innebär inte att tillgängligheten till betesmarkerna påverkas i någon större grad. Bredare vägområde 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.

Vägåtgärderna tar mark i permanent anspråk, men omfattningen av detta är liten, vilket gör att effekten för rennäringen med avseende på markanspråket bedöms som liten.

Höjd vägprofil ger bredare vägbank, vilket kräver tillskott av byggmassor.

Vägens profil kan komma att justeras men ingen ny skärning eller djupare schakter planeras som skulle kunna innebära större grundvattenavsänkningar. I och med upprustningen av vägen kan vägdikena komma att fördjupas vilket eventuellt kan medföra sänkta grundvattennivåer inom influensområdet i driftskedet.

Grundvattennivåerna kan även komma att påverkas tillfälligt vid schaktarbeten under byggskedet. Detta kan dessutom medföra risk för förändrad grundvattenkvalitet.

Brunnsinventeringsområdet har avgränsats till 20 meter på båda sidor om väg 774 från vägskalet till väg 364 fram till Bureälven. Från Bureälven fram till den nya infarten till Skellefteå flygplats ändras jordprofilen och risken för påverkan av vatten- eller energibrunnar bedöms som större. Därför är inventeringsområdet bredare, 50 meter på båda sidor om väg 774, längs denna sträcka.

Grundvattenförekomster utgör områden med grundvatten i jord eller berg som har särskilt goda förutsättningar för grundvattenbildning. Vid aktuell vägsträcka finns det en grundvattenförekomst Skellefteåsen, som eventuellt kan påverkas eftersom vägen går igenom denna. Det finns även en grundvattenförekomst väster om Falmarksträsket som indirekt kan påverkas, då aktuell vägsträcka överlappar dess tillrinningsområde. Väg 774 passerar genom grundvattenförekomsten, men cirka 1 km utanför det vattenskyddsområde som upprättats för förekomsten.

Det finns ingen misstanke om att mark i området skulle vara förorenad av historisk eller nuvarande markanvändning. Möjligen kan det skett en diffus förorening från transporter och att föroreningar från flygplatsen (t.ex. PFAS) kan ha spridits utanför flygplatsen.

Vägdikesmassor kan innehålla föroreningar från trafik och väghållning (exempelvis bly, olja, PAH).

6. Åtgärder

Åtgärderna utförs så att de harmonierar väl med omkringliggande landskap. Befintlig vegetation ska bevaras i så stor utsträckning som möjligt. Befintliga avbaningsmassor sparas om möjligt och återförs till slänter och sidoområden.

Om invasiva växtarter hittas i vägkanten under ombyggnation måste åtgärder vidtas för att förhindra spridningen. Bland annat medför en sådan upptäckt restriktion för återanvändning av massor.

Generellt gäller vid projektering att massbalans ska eftersträvas. Användbara schaktmassor används om möjligt inom projektet för en god resurshushållning och även en god ekonomi. Val av täkter med mera till byggnadsmaterial ska göras med hänsyn till lokal miljö samt med strävan att minimera masstransporterna. I områden där överskottsmassor uppkommer bör marken undersökas för korrekt hantering av massorna. Undersökning och provtagning av potentiellt förorenade massor kommer att genomföras.

Även vägdikesmassor provtas för de diken som berörs av planerad åtgärd för att säkerställa att uppschaktade massor hanteras utan risk för påverkan av omgivningen.

Dispenser, lov och tillstånd kan komma att bli nödvändiga vid byggande av väg. I vissa delar innebär fastställd vägplan att tillstånd finns. Vägplanen får ej försämra möjligheterna för vattenförekomsterna att uppnå de fastställda miljö kvalitetsnormerna

För att minska påverkan på vattenkvaliteten kan förbättringsåtgärder eller kompletterande åtgärder behöva vidtas för befintliga anläggningar så omhändertagande om dagvatten från vägen fungerar tillfredsställande med hänsyn till kraven som ställs på vattenkvaliteten i vattendragen.

7. Bedömning av åtgärdens miljöpåverkan

Trafikverket gör bedömningen att projektets karaktär och de möjliga effekternas karaktäristiska egenskaper inte kan medföra betydande miljöpåverkan. De möjliga miljöeffekternas typ och utmärkande egenskaper finns beskrivna under kapitel 5.3 och bedöms vara av den storlek och utbredning att planerade åtgärder inte innebär betydande miljöpåverkan. Utifrån den kartläggning och de analyser som utförts inför framtagande av samrådsunderlaget är Trafikverkets bedömning att:

- Åtgärderna ligger i anslutning till befintlig trafikmiljö och bedöms inte försvåra för pågående markanvändning. Planerade åtgärder kan medföra att vägens profiljustering ger ett marginellt bredare vägområde.
- Åtgärderna genomförs i område som redan är påverkat av befintlig väg med avsaknad av natur- och kulturmiljöintressen. Naturresursernas, naturmiljöns och kulturmiljöns tålighet är god i det område som kan antas bli påverkat.
- Åtgärderna kan utformas för god anpassning till omgivningen. Detta avser både direkt påverkan i form av intrång och indirekt påverkan, exempelvis områdets hydrologi.

Under byggtiden kommer mark utöver det framtida vägområdet att behöva nyttjas tillfälligt. Vägplanen bedöms ej påverka näringslivet, boende i området, trafikanter eller friluftslivet i någon större utsträckning mer än under byggtiden då störningar som exempelvis buller från arbetsmaskiner kan uppstå. Vägplanen kan innebära begränsad framkomlighet under tiden för arbetets genomförande. Störningen är under en begränsad tidsperiod och det kommer inte medföra bestående påverkan på miljön.

8. Fortsatt arbete

8.1. Planläggning

Detta dokument utgör underlag för länsstyrelsens beslut om åtgärden kan antas medföra en betydande miljöpåverkan. Beslutet ger förutsättningarna för hur den fortsatta planeringen av projektet kommer drivas vidare av Trafikverket.

För åtgärder som kan antas medföra en betydande miljöpåverkan ska projektet upprätta en miljökonsekvensbeskrivning som sedan ska godkännas av länsstyrelsen. Dessutom ska Trafikverket samråda med en utökad samrådsrets i den efterföljande planeringen. Den utökade kretsen ska bestå av övriga statliga myndigheter samt den allmänhet och de organisationer som kan antas bli berörda.

Samråd som genomförts i samband med detta underlags upprättande finns beskrivna i projektets samrådsredogörelse.

8.2. Viktiga frågeställningar

Följande frågor är av betydelse i projektet och kommer att ägnas särskild uppmärksamhet i det fortsatta arbetet med vägplanen:

- Slutlig utformning av planerade åtgärder
- Åtgärders påverkan på Bureälven
- Åtgärders påverkan grundvattenresurser
- Åtgärders påverkan på boendemiljön
- Åtgärders påverkan på naturmiljö
- Åtgärders påverkan på kulturmiljön
- Åtgärders anpassning till omgivningen
- Samråd med samebyn om påverkan på rennäringen
- Störningar under byggtiden
- Planeringen av transporter, utformning av transportvägar och markåtkomst
- Masshantering

För åtgärder i vattendrag krävs anmälan om vattenverksamhet. Beroende på grundvattennivån kan eventuella skärningar medföra grundvattensänkningar, vilket utgör tillståndspliktig vattenverksamhet.

9. Källor

Artportalen, 2020. <http://www.artportalen.se/>

BaTMan. 2020. Bro och tunnel management. Bro över Bure älv vid ö Falmark i Skellefteå.

Anl/Knr: 24-1669-1 (1).

EBH-kartan, 2020. Länsstyrelsen.se. Elektronisk. Hämtad: <https://ext-geoportal.lansstyrelsen.se/standard/?appid=edod3fde3cc9479f9688c2b2969fd38c> 2020-09-04.

Lantmäteriet, 2020. (<https://kso.etjanster.lantmateriet.se/>)

Länsstyrelsen, 2020. Länsstyrelsens MIFO-databas. Underlag begärt av Johanna K Hedlund, Länsstyrelsen Västerbotten 2020-09-11.

Länstrafiken i Västerbotten. <https://www.tabussen.nu/lanstrafiken/>

Naturvårdsverket. 2020. Nationella Marktäckedata (NMD). Markfuktighetsindex. <http://www.naturvardsverket.se/Sa-mar-miljon/Kartor/Nationella-Marktaeckedata-NMD/>

Naturvårdsverket, 2020. Skyddad natur. <http://skyddadnatur.naturvardsverket.se/>

Riksantikvarieämbetet. 2020. Fornsök. <https://app.raa.se/open/fornsok/> (Hämtad 2020-09-22)

Sametinget. <https://www.sametinget.se/>

Skellefteå kommun. 2006. Våra kulturmiljöer- Kulturmiljöprogram för Skellefteå kommun. ISBN 91-86072-37-4

Skellefteå kommun. <https://www.skelleftea.se/>

SMHI. 2015. Framtidsklimat i Norrbottens län – enligt RCP-scenarier, Klimatologi nr 32 2.

SMHI. 2016. Svenskt vattenarkiv. <https://www.smhi.se/data/hydrologi/sjoar-och-vattendrag/ladda-ner-data-fran-svenskt-vattenarkiv-1.20127>

Svenskt vatten. (2016). Avledning av dag-, drän- och spillvatten: Funktionskrav, hydraulisk dimensionering och utformning av allmänna avloppssystem.

SGU. 2019. Modellerade tillrinningsområden för grundvattenförekomster i Sverige. 2019-03-11_version_0.1

SGU. 2020. Brunnsarkiv. <https://apps.sgu.se/kartvisare/kartvisare-brunnar.html>

SGU. 2020. Jordarter och genomsläplighet. <https://apps.sgu.se/kartvisare>

Trafikverket: Fakta om vägar. <http://nvdb.se/>

VISS. 2020. Vatteninformation Sverige.



TRAFIKVERKET

Trafikverket, 971 25 Luleå. Besöksadress: Sundsbacken 2-4.
Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 020-600 650

www.trafikverket.se