

3.2 Trafik och användargrupper

Godstrafik

Industrin längs Norrlandskusten är exportintensiv och mer än hälften av den tunga godstrafiken kommer från norr med destination i söder. De största godsflödena, sett till godsvolymer, sker via sjöfart och på järnväg. Godstrafiken på Stambanan genom övre Norrland är omfattande. De största godsflödena utgörs av systemtåg (helt godståg för en och samma kunds räkning), till exempel Stålpendeln, Kopparpendeln och SCA-pendeln.

År 2016 trafikerades Stambanan genom övre Norrland, bandelen Vännäs-Hällnäs av cirka 47 godståg per dygn och Hällnäs-Bastuträsk av cirka 42 godståg per dygn. Skelleftebanan Bastuträsk-Skellefteå trafikerades av cirka sex godståg per dygn.

På bandelen Vännäs-Hällnäs transporterades år 2014 5,7 miljoner nettoton gods och på bandelen Hällnäs-Bastuträsk 5,5 miljoner nettoton. Godsflödet på Skelleftebanan Bastuträsk-Skellefteå uppgick år 2014 till 0,8 miljoner nettoton.

En modern kustjärnväg ger ökad kapacitet i järnvägssystemet och skapar förutsättningar för mer rationella och tillförlitliga godstransporter och därmed också för ökade godsvolymer på järnvägen. Omloppstiderna för systemtågen (företags direkttransporter mellan produktionsanläggningar) är viktiga, eftersom de avgör hur mycket material företagen måste ha i systemet.

E4 är en viktig pulsåder för godstransporter på väg.

Persontrafik och pendling

Vägnätet är dominerande med hänsyn till persontrafik där biltrafiken står för de i särklass största resflödena. Persontransporter inom området sker framförallt med bil på E4.

Bilägandet i Norrland är större än genomsnittet i Sverige vilket kan förklaras av stora avstånd och bristfälligt kollektivtrafikutbud.

Kollektivtrafik

Eftersom ingen järnväg finns i området utgör busstrafiken ett viktigt färdmedel mellan orterna. Alla Länstrafikens linjer som trafikerar norrlandskusten går via E4. Mellan Bureå och Skellefteå går det även bussar via Örviken/Rönnskär (via väg 827) samt via Norra Innervik (via väg 824). Länstrafiken erbjuder även så kallad avropstyrd trafik i glesbebyggda områden, exempelvis Brattjärn-Bureå, och Vebomark-Bureå.

Flyget har till följd av de långa avstånden stor betydelse för näringslivet och befolkningen i regionen. Längs norra Norrlandskusten finns flygplatser i Umeå, Skellefteå och Luleå.

3.3 Lokalsamhälle och regional utveckling

3.3.1 Befolkning och bebyggelse

Skellefteå kommun har en befolkningsmängd på ca 72 600 (2019-12-31). Under de senaste fem åren har Skellefteå haft en genomsnittlig befolkningstillväxt på cirka 100 personer per år. I Skellefteå tätort bor cirka 36 000 personer, de närliggande tätorterna Urviken och Skelleftehamn har cirka 3 900 respektive 3 300 invånare.

Bureå har drygt cirka 2 600 invånare. Invånarantalet i Bureå har varit förhållandevis stabilt sedan 1980-talet, och kommunen har stora förhoppningar med att kunna utveckla Bureå som bostadsort.

3.3.2 Näringsliv och sysselsättning

Skellefteås lokala arbetsmarknadsområde omfattar även grannkommunen Norsjö. Robertsfors kommun ingår i Umeås lokala arbetsmarknadsområde.

I Skellefteå tätort finns cirka 21 000 arbetsplatser. Näringslivet i Skellefteå tätort domineras av privata företagstjänster, turism, handel och transport, som svarar för 44 procent av arbetsplatserna, följt av vård och omsorg (20 %) och utbildning (10 %). Liksom i Umeå svarar tillverkning för nio procent av den sysselsatta dagbefolkningen i tätorten.

Skellefteå är av tradition en viktig industristad med exempelvis Rönnskärsverken längst i öster (Skelleftehamn) och Alimak nordost om centrum. Nu planeras det även för en ny batterifabrik vid Hedensbyns industriområde. En stor del av kommunens arbetsplatser finns lokaliserade i Skellefteå centrum (ca 6 000), i Hedensbyn industriområde samt i handelsområdet Anderstorp kring E4 söder om Skellefteälven.

Skellefteå länsdelssjukhus är en stor central arbetsplats. Vid norra E4-infarten till Skellefteå ligger Solbackens industri- och handelsområde.

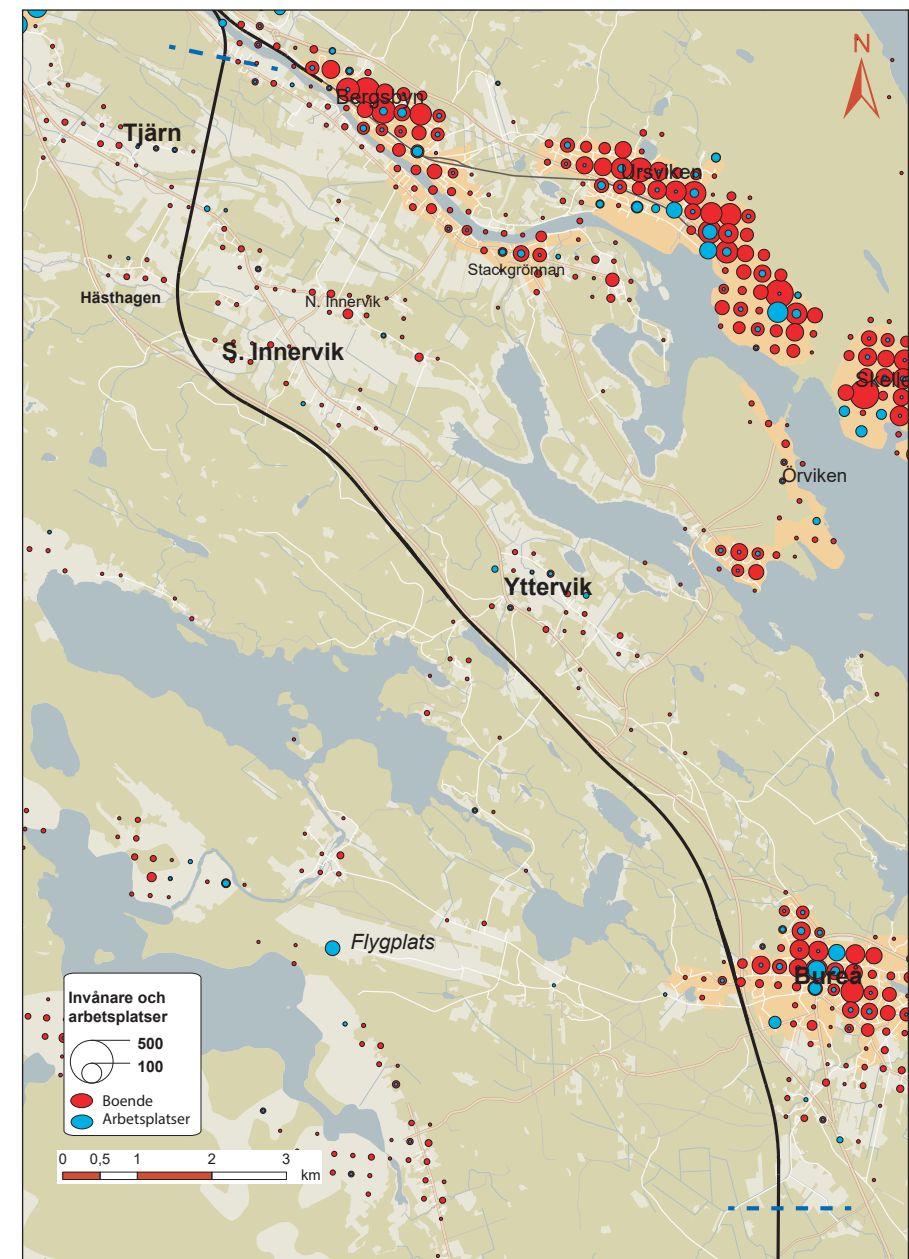
Högre utbildning har på senare tid expanderat på Campus Skellefteå med Umeå universitet och Luleå tekniska universitet representerade.

Skellefteå har ett antal viktiga målpunkter av sportkaraktär. De största är Skellefteå Kraft Arena, Eddahallen, Skellefteå Golfklubb och Skellefteåtravet.

Mäss- och kongressanläggningar med hög besöksfrekvens finns i anslutning till centrum.

Bureå har störst andel sysselsatta inom utbildning (27 %). Därefter följer vård och omsorg med 25 procent av dagbefolkningen samt privata företagstjänster, turism, handel och transport, som också svarar för 25 procent av dagbefolkningen i Bureå tätort. I sydvästra delen av tätorten, öster om E4, finns ett industriområde med cirka sju företag inom bland annat bygg och tillverkning, däribland Becur AB med cirka 20 anställda, som tillverkar avgassystem till bilar.

I Bureå tätort finns en förskola och en F-9 grundskola. Centralt i tätorten ligger folktandvård, äldreboendet Buregården och hälsocentral. Här finns även livsmedelsbutik, apotek och annan lokal service.



Figur 3.3:1 Befolkning och arbetsplatser per 100-metersruta längs aktuell sträcka.

3.3.3 Kommunala planer

Översiktsplan

Den fysiska planeringen i Skellefteå kommun beskrivs i Översiktsplan Skellefteå kommun (antagen 1991). För strategiskt viktiga områden finns även ett antal fördjupade översiktsplaner. Ett utdrag ur Skellefteå kommuns översiktsplan visas i figur 3.3:2.

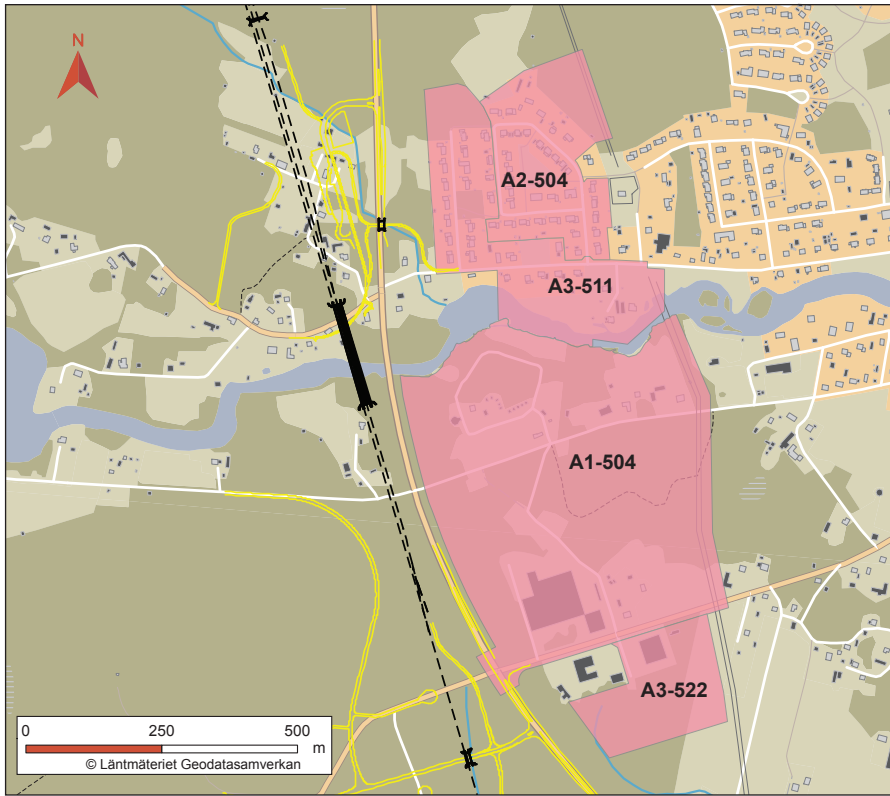
Fördjupad översiktsplan Bureå

Skellefteå kommun arbetar med framtagandet av ny fördjupad översiktsplan för Bureå. Gällande fördjupad översiktsplan för Bureå, figur 3.3:3, är från 2003, det vill säga före arbetet med Järnvägsutredningen slutfördes. Av denna anledning saknas utredningskorridor och kommunens utvecklingsambitioner kring en regionaltågsstation i samhället.

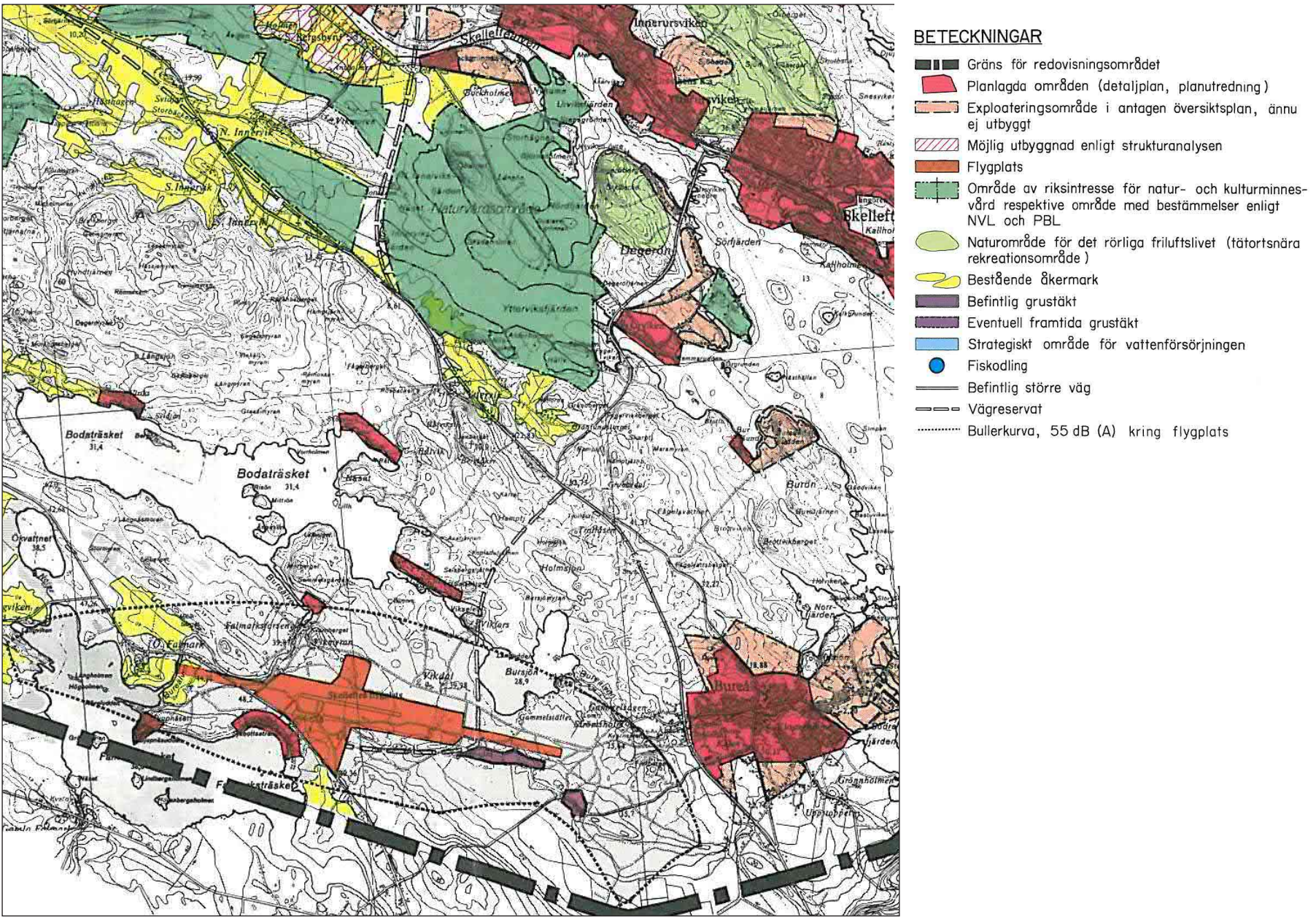
I mars 2019 antogs ett program för Bureå 2050. Programmet är det första steget i framtagandet av en fördjupad översiktsplan och beskriver vision, mål och riktlinjer för planeringen. I programhandlingen beskrivs de stora penseldragen, målet om 4 000 nya invånare i Bureå samt de effekter Norrbotniabanan väntas få.

Detaljplaner

Detaljplaner Bureå	
A2-504	Detaljplanen avser ändring och utvidgning av stadsplan för kvarteren Smeden, Yxan m.m. inom Kommundelen Bureå i Skellefteå kommun
A3-511	Detaljplanen avser ändring och utvidgning av stadsplan för kvarteren Sågen, Yxan m.fl. inom serviceorten Bureå i Skellefteå kommun
A1-504	Detaljplanen avser stadsplan för fastigheterna Bureå 8:7; 8:25 m.fl. inom kommudelen Bureå i Skellefteå kommun
A3-522	Detaljplanen avser del av Bureå 4:165 inom serviceorten Bureå Skellefteå kommun. Detaljplanen syftar till att möjliggöra anläggande av återvinningscentral samt utrymme för ny industrimark på det aktuella område som låg utanför detaljplanen



Figur 3.3:4 Detaljplaner närmast den planerade järnvägsanläggningen i Bureå.



Figur 3.3:2 Utdrag ur Skellefteå kommuns översiktsplan.

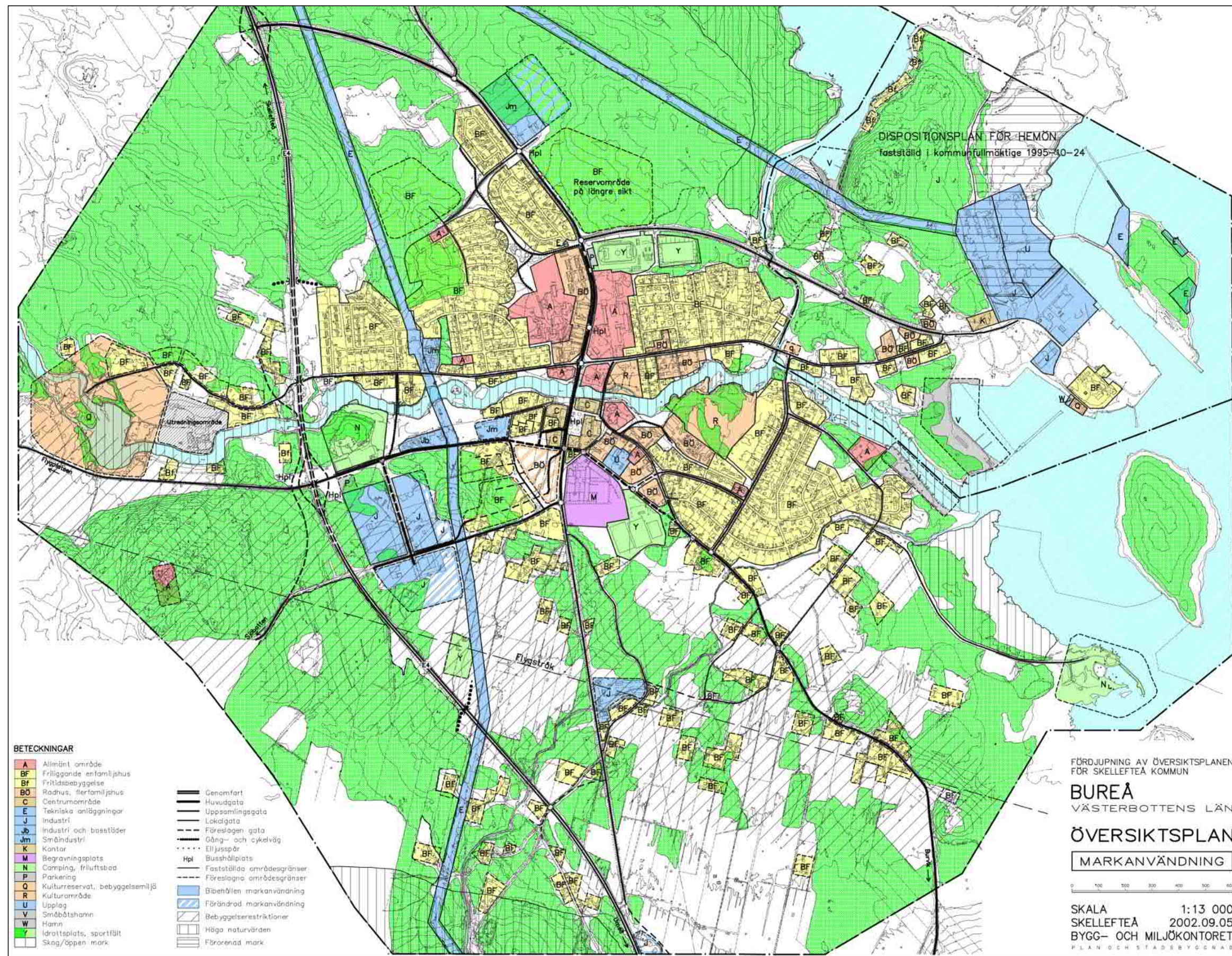
3.3.4 Övriga planer

Mitträcke/2+1-väg E4 (förbi Bureå)

Trafikverket planerar för ombyggnad av E4 från nio till 14 meters vägbredd med omkörningssträckor till 2+1-väg med mitträcke på sex sträckor mellan Sikeå-Bureå-Yttervik. Åtgärderna ska öka trafiksäkerheten på sträckan och öka framkomligheten.

Många anslutningsvägar längs E4 stängs och ersätts med mer trafiksäkra korsningar eller knyts ihop med parallellvägar. Ombyggnaden sker i olika etapper.

Vägplanen för sträckan genom Bureå är vilande till dess Norrbotniabanas sträckning och påverkan på E4 är utredd.



Figur 3.3:3 Fördjupad  versiktsplan för Bureå.

3.4 Riksintressen och Natura 2000-områden

Innerviksfjärdarnas naturreservat utgör ett riksintresse för naturvård.

Inga riksintressen för rennäringen finns inom eller nära järnvägsplanen.

Utredningskorridor för Norrbotniabanan är riksintresse för kommunikationer.

Väg E4 är riksintresse för kommunikationer. Väg 827 är riksintresse för kommunikationer, vägen utgör en anslutning till en hamn av riksintresse.

Influensområdet för Skellefteå flygplats utgör riksintresse för kommunikationer.

Inga riksintressen för Försvarsmaktens finns inom eller nära den planerade järnvägsanläggningen.

Tabell 3.4:1 Riksintressen som järnvägen passerar eller går i nära anslutning till.

Riksintresse/Natura 2000	Samhällssektor och lagrum i Miljöbalken	Ansvarig myndighet
Innerviksfjärdarnas naturreservat	Naturvård	Naturvårdsverket
E4 och väg 827	Kommunikationer, 3 kap 8 §	Trafikverket
Skellefteå flygplats flyghinder influensområde	Kommunikationer, 3 kap 8 §	Trafikverket
Utredningskorridor för Norrbotniabanan.	Kommunikationer, 3 kap 8 §	Trafikverket

3.5 Landskapet och staden

Inom denna sträcka har följande tre landskapstyper identifierats, från söder; mosaiklandskap närmast Bureälven som övergår i kuperat skogslandskap och när järnvägen kommer över E4 vid Hästhagen ändras landskapsbilden till ett öppet slätt-/dalgångslandskap vid Tjärn och Innerviksfjärdarna.

Landskapet kring Bureälven och Bureå

Mosaiklandskapet i anslutning till Bureåälven karaktäriseras av bitvis tät men också småbruten skogsmark samt låglänt odlingsmark genomskuren av mindre vägar och enstaka bäckar. Landskapet är öppnare än i det kuperade skogslandskapet som vidtar norr om Bureälven. I anslutning till Harrsjöbacken finns områden med bebyggelse som gränsar till skog och jordbruksmark. Inom detta område finns fornlämningar i form av omfattande lämningar av gravrösen och boplatser från järn- och bronsålder.

Värderna i denna miljö ligger ett varierat landskap med skog som bryts upp av gårdsbebyggelse och småskalig jordbruksmark. Omväxlande öppna landskapsrum och tät barrskog.

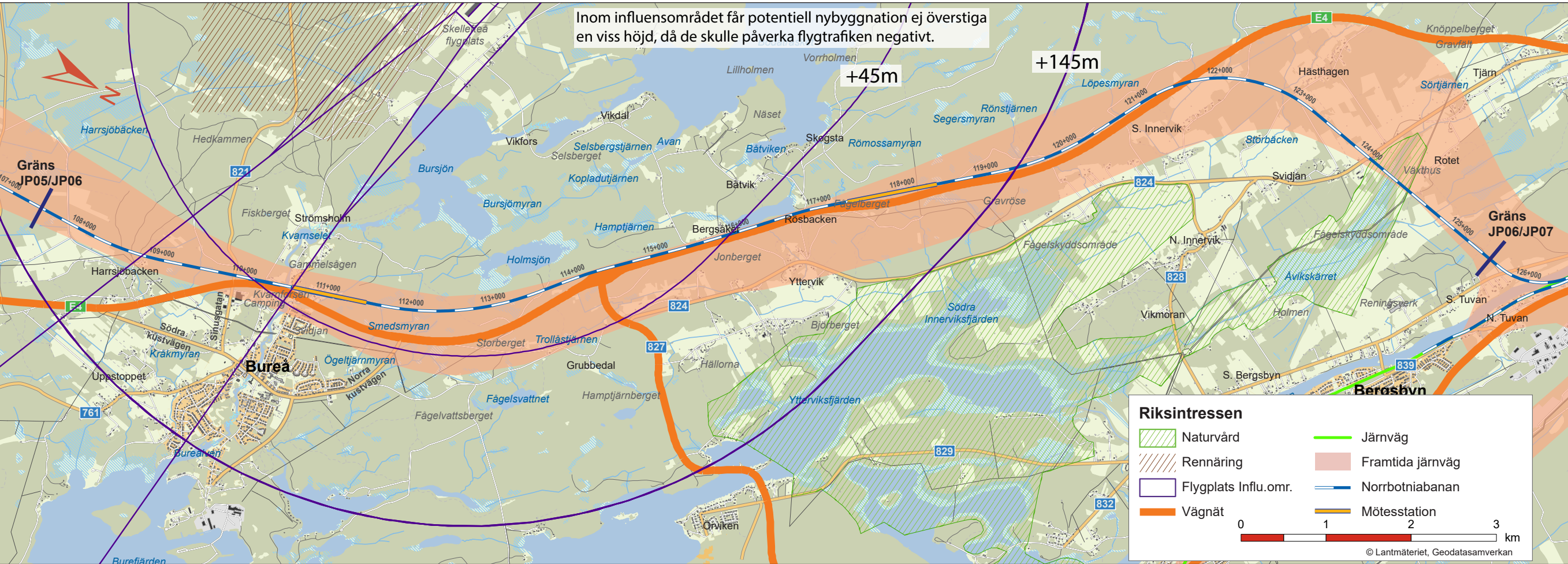
Känsligheten i detta område är Hedkammens naturreservat som ligger ovanpå den grundvattenförande Skellefteåsen samt bebyggelsen i Bureå.

Hedkammen nyttjas som ett utflyktsmål för friluftslivet med unika kvaliteter. Här finns öppna sandtallheter, rullstensåsar och ett flertal fornlämningar som gravfält och boplatser.

Bureå är en tätort med cirka 2600 invånare. Väster om E4 ligger den industrihistoriska delen av Bureå med rester av sågverksamheten från 1700-talet. Där ligger också ett antal villor och gårdar med tillhörande jordbruk och hästhagar nära E4. Öster om E4 ligger det som kan benämnas som det moderna Bureå med den största delen av Bureås bebyggelse. Nuvarande Bureå består till stora delar av villabebyggelse uppförd på 1900-talet. Bureälven flyter mitt genom orten i väst-östlig riktning och delar Bureå också i en nordlig och en sydlig del vilka binds samman av ett flertal broar.

Värden i landskapet här är främst bebyggelsen i Bureå men också hela miljön kring Bureälven. Det handlar om både naturmiljön med lövträd i det annars barrträdsdominerade området men också om kulturmiljön kring sågverksamheten.

Känsligheten ligger i att Bureå redan i dag har en stor barriär i E4 som delar upp orten och en ytterligare barriär i form av järnväg kan komma att visuellt och fysiskt förstärka denna uppdelning.



Figur 3.4:1 Riksintressen som järnvägen passerar eller går i nära anslutning till.

Kuperat skogslandskap

Landskapet i denna sträcka ligger i sin helhet under högsta kustlinjen. Sediment som svallats upp ur havet vid landhöjningen har deponerats i dalgångar och sänkor. Området som helhet har däremellan stora bergs- och moränmarker som är beklädda med skog och har nyttjats av människan för fäbodrift. Västerbottens landhöjningsområde karaktäriseras av nivåskillnader på mellan noll och 80 meter över havet.

Topografin i det kuperade skogslandskapet är mer sönderbruten i kullar och höjder som skiljer sig från mosaiklandskapet längs Bureälven och den långsträckt åsrygg som sträcker sig genom Hedkammens naturreservat. Mellan höjderna finns ofta sjöar omgivna av mindre odlingslandskap.

Komplexiteten i denna landskapstyp är relativt låg. Det är till största del produktionsbarrskog som dominerar. Många höjdryggar kan uppfattas på långt håll och utgöra landmärken i landskapet. För den som befinner sig på dessa är utblickarna vida. Några av dessa höjdryggar sammanfaller med vattenförande åsar som till exempel vid Skellefteåsen.

Området här karaktäriseras också av E4, några medelstora sjöar och enstaka gårdar med jordbruksmark. Den storskaliga vägmiljön och kraftledningsstråket utgör barriärer i ett kuperad landskap. Denna infrastrukturbarriär förstärks i och med järnvägen byggs parallellt med E4

i en sju kilometer lång sträcka. I området ligger också Båtvikstjärnen som är en sjö belägen längs med E4 sydväst om Yttervik och direkt öster och i anslutning till den betydligt större sjön Bodaträsket.

Känsligheten i det kuperade skogslandskapet är kopplat till fornlämningsområden vid Rösbacken norr om E4 som undviks genom att järnvägen är planerad sydväst om E4.

Slätt-/Dalgångslandskap vid Hästhagen/Tjärn

Landhöjningsskogar och stränder utmed Bottenviken är unika naturmiljöer i Sverige. Några näringsrika våtmarksområden är av stor betydelse för rastande fåglar som utnyttjar både våtmarksmiljöer och omgivande odlingslandskap. Ett sådant exempel är naturreservatet Innerviksfjärdarna.

Stora delar av landskapets värden är samlade i dalgångarna utmed vattendragen, koncentrerade kring slättområden med finkorniga sediment- och lerjordar där de kulturhistoriska landskapen har sakta vuxit fram.

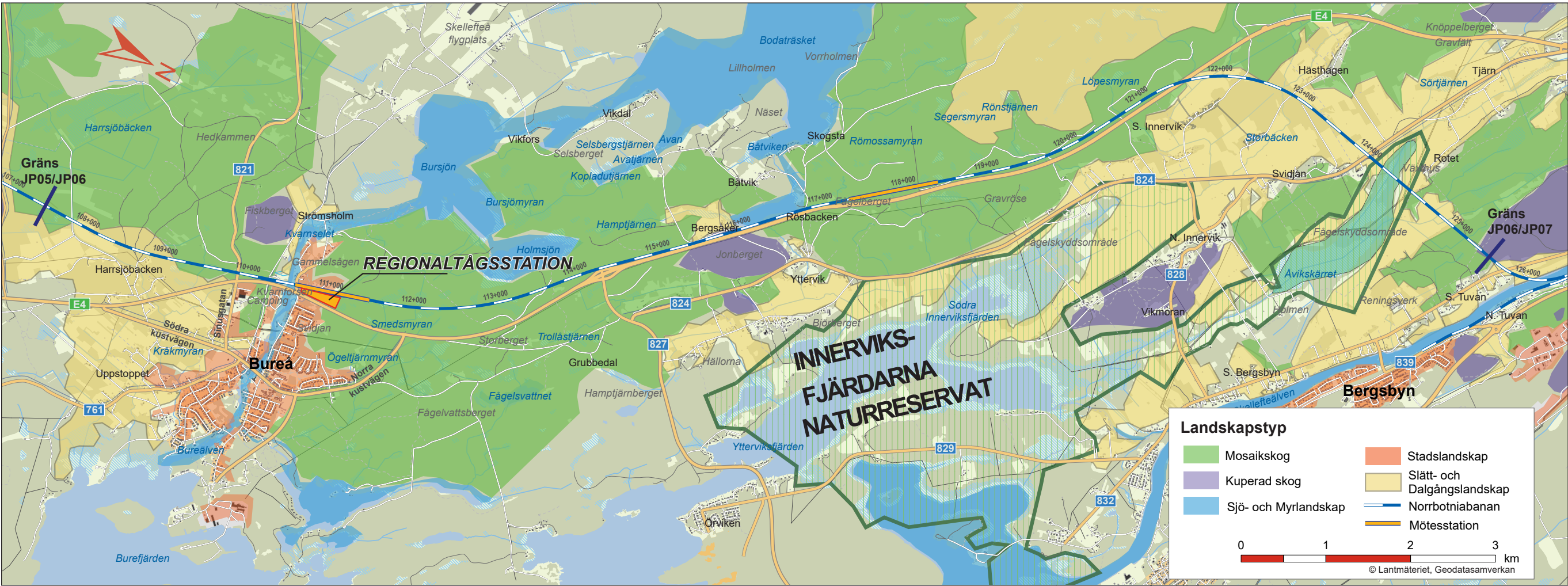
Jordbruket har en avgörande betydelse för de värden som är förknippade med det öppna kulturlandskapet. Utan ett levande jordbruk följer igenväxning av kulturlandskapet.

I denna del av järnvägssträckan är helhetsmiljön Hästhagen och Tjärn ett sådant värdeområde där det vidsträckt öppna odlingslandskapet med dess kulturhistoria spelar en central roll för landskapsbilden.

Denna landskapstyp har en hög komplexitet eftersom den består av radbyar med odlingsmark, ångar och hagar, skogsridåer och småvägar som binder samman alla dessa delar.

Den breda flacka dalgången som sträcker ut sig i öst-västlig riktning, har en tydlig rumslighet eftersom de är avgränsade av skogsklädda höjder. Vid Tjärn avgränsas dalgången av Byberget i norr och höjdryggarna längre söderut.

Storslagna vyer med långa siktlinjer och över det öppna ålderdomliga odlingslandskapet karaktäriserar landskapsbilden vid Tjärn.



Figur 3.5:1 Landskapstyper och karaktärsområden.

3.6 Miljö och hälsa

I detta avsnitt beskrivs förutsättningarna för de miljö- och hälsoaspekter som behandlas i projektet. I järnvägsplanens miljökonsekvensbeskrivning beskrivs miljö- och hälsoaspekter ännu mer ingående.

3.6.1 Kulturmiljö

Kulturhistorien i området karaktäriseras av läget i Västerbottens landhöjningsområde på nivåer mellan noll och upp mot cirka 100 meter över havet. Landhöjningen med cirka 0,8-1 meter per århundrade innebär att all mark som berörs har varit stränder vid något tillfälle alltsedan stenåldern för cirka 7 000 år sedan. De nutida markerna har vuxit fram från havsbottnar, som höjts ur havet och blivit kobbar och små öar, som vuxit till större öar, halvöar och slutligen blivit dagens kustnära landskap. I det långa historiska perspektivet berör den planerade järnvägen många miljöer som nyttjats vid fiske och jakt, det vill säga var kustmiljöer under stenålder, bronsålder eller järnålder. Dagens kust ligger i huvudsak ett stycke öster om det aktuella planområdet.

Skogsmark dominerar områdena i anslutning till de södra delarna av järnvägsplanen, både flack och kuperad mark som varit utmärkt med torp och jaktmark som hört till byarna. Utmarken har även använts för skogsbruk och täkter. Kolning, tjärbränning och pottasktillverkning

har varit förekommande tidigare i området och spår efter dessa aktiviteter finns bevarade i terrängen söder om Bergsåker. Ytterligare fornminnesplatser finns i form av förhistoriska gravar och boplatser samt även andra övergivna mer sentida företeelser.

Vid Bureå har tätorten utvecklats i Bureälvens mynningsområde från fiske- och jordbruksmiljö till sågverksindustrier sedan 1700-talet och långt in i 1900-talet. Sockenbildningen är ung och hör till 1900-talet. Berörda socknar är Bureå och Skellefteå socken. Situationen förändras närmare Skellefteå, där järnvägsplanen går in i medeltida bebyggelseområden med sedan lång tid ett framväxande kulturlandskap, som i något fall kan ha en början redan vid slutet av den förhistoriska tiden.

Landskapet inom föreslagen järnvägssträckning domineras av skogsmark längs den södra delen av sträckan, och i den norra delen utgörs landskapet av ett aktivt brukat jordbrukslandskap med kulturmiljövärden.

I höjd med Innerviksfjärdarnas naturreservat passerar järnvägsanläggningen genom ett område som omfattas av bevarandeplan odlingslandskap samt utpekade värdefulla odlingslandskap. Genom dessa områden berör järnvägsanläggningen odlingsmark endast längs en kort sträcka och går mestadels genom våtmarksområdet i Innerviksfjärdarna.

Fornlämningsmiljö vid Hedkammen/Harrsjöbacken

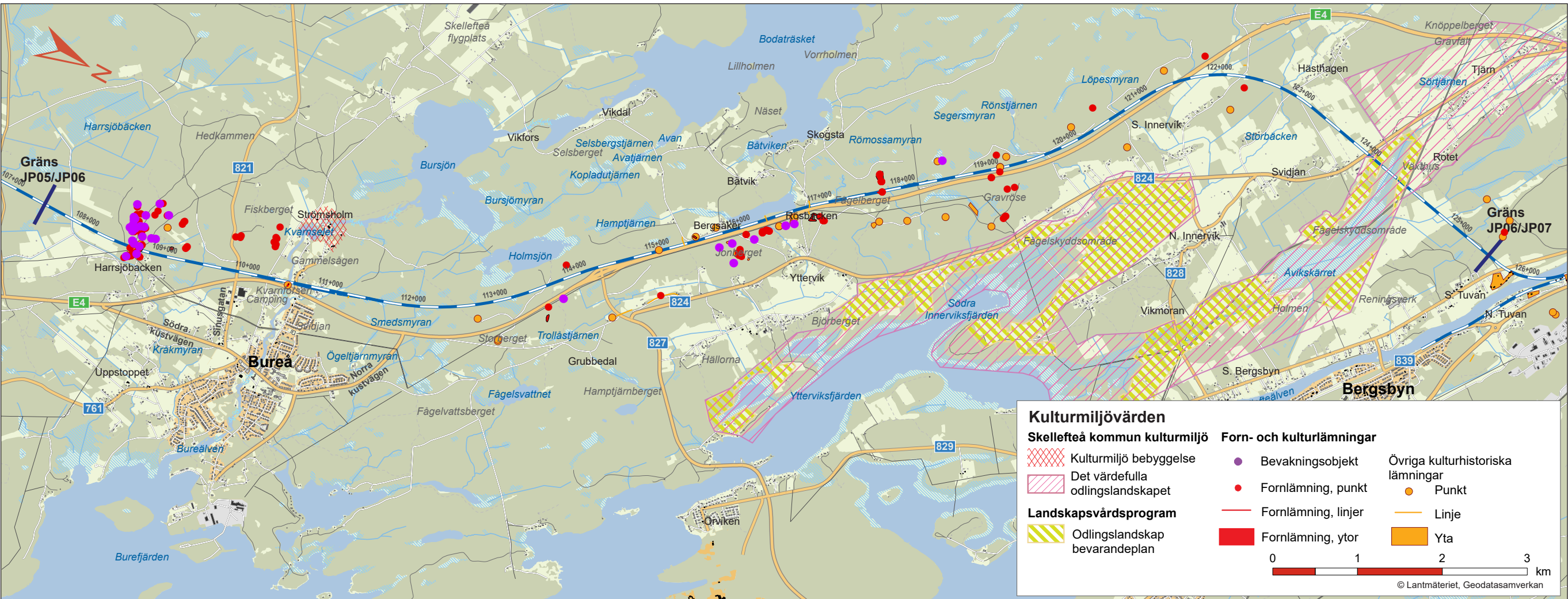
En mångfald av fornlämnings typer finns vid Hedkammen som gör området till det i särklass mest intressanta inom järnvägsplanen, för att exemplifiera och analysera den förhistoriska landskapsutvecklingen.

Hedkammen har sedan länge välkända gravrösen vilket på 1990-talet har kompletterats med tidigare helt okända boplatzlämningar från järnåldern och bronsålder. I miljön finns i princip alla typer av tillhörande fornlämnings typer; gravar, kokgropar, boplatsgropar och troligen boplatssytor under markytan. Fornlämningarna här visar hur landskapet användes i samband med fiske, jakt och sannolikt särskilda samlingar för en större grupp än vad som kan antas var vanligt på en ordinär boplat.

Kulturhistoriska lämningar som kemisk industri, skärvstensförekomst och husgrund finns också i området.

Söder om Fiskberget

Söder om Fiskberget och längs väg 821 finns ett många rösen, varav ett bara cirka 30 meter norr om vägen.



Figur 3.6:1 Kulturmiljövärden.

Bureå

Rester efter en fördämningsvall och ränna tillhörande en kvarnmiljö finns i Kvarnforsen, Bureälven, strax uppströms E4. Lämningen har klassats som fornlämning i den arkeologiska utredningen.

Kulturmiljön Strömsholm vid Bureälven är en bevarandevärd bebyggelsemiljö efter de sågverk som funnits på platsen. I dag är disponentbostaden lagskyddat byggnadsminne i denna miljö, och strax öster om ligger ett annat lagskyddat byggnadsminne, paviljongen vid Åbacka lokaliserad cirka 250 meter väster om planerad järnväg.

Holmsjön

Vid norra änden av Holmsjön uppe på Holmsjöberget ligger en boplatsgrop.

Bergsåker

Fornlämningen vid Bergsåker ingår i en kulturhistoriskt intressant miljö, som uppmärksammades vid den arkeologiska tilläggsutredningen 2018. Miljön har tidigare inte utvärderats i Skellefteås kommuns kulturmiljöprogram eller i andra kända sammanhang, men bedömdes vid den arkeologiska tilläggsutredningen som en ovanligt välbevarad gårdsmiljö från tiden för laga skiftet och fram till i dag. Den har flera egenskaper och objekt som det är önskvärt att värna om, bland annat byggnader av olika slag som speglar gårdens framväxt under flera generationer.

I området finns en fornlämning (Bureå 426) i form av husgrund, stenhuggarplats och torpbebyggelse. Till miljön vid Bergsåker kan också en färdväg och en tjärdal räknas. Inom Bergsåker finns ett utpekad område för ytterligare arkeologisk utredning, som eventuellt kan bli aktuellt att genomföra.

Jonberget Rösbacken

Nordost om E4 ligger fornlämningsmiljön Jonberget och Rösbacken ungefär i höjd med Båtvikstjärn, denna miljö har bedömts vara särskilt bevarandevärd.



Figur 3.6:2 Gravröse vid Hedkammen. Foto: ÅF

Fågelberget

Fornlämningarna vid Fågelberget är en förhistorisk boplat och två brytningsytor. Till fornlämningsmiljön hör även ett undersökt och borttaget gravröse från bronsåldern på andra sidan väg E4.

Väster om E4 fram till Södra Innervik

Från Fågelberget fram till Södra Innervik där järnvägen korsar E4 ligger ett par fornlämningar väster om E4, bland annat en boplatsgrop uppe på Rävahusberget, cirka 225 meter väster om vägen. Även en boplat förekommer ungefär i höjd med Löpesmyran.

Just innan passage av E4 i Södra Innervik ligger en boplat som i den arkeologiska utredningen redovisades som ett område i behov av närmare undersökningar för att klargöra status. Vid förundersökningen framkom boplatslämningar vid sökschaktning.

Södra Innervik-Södra Tuvan

Miljön Innervik/Tjärn har sina största kulturmiljövärden i helhetsmiljön där det öppna, vidsträckt odlingslandskapet intar en central roll med många ängslador och avläsbar historisk variation i en mosaik av åkrar och ängar. Järnvägslinjen går genom detta odlingslandskap öster om en av bykärnorna i Tjärn. Inom odlingslandskapet förekommer inga kända fornlämningar.

Övriga lämningar

Endast ett fåtal övriga kulturhistoriska lämningar enligt de utförda arkeologiska utredningarna berörs av markanspråk för järnvägsplanen. Dessa lämningar saknar villkorat skydd i kulturmiljölagen men har ändå bevarandevärden som lagen anser att man ska ta hänsyn till om så är möjligt och rimligt. Totalt förefaller tio sådana objekt beröras direkt av denna järnvägsplan. Tre vid Hedkammen/Harrsjöbacken (tjärdal och två undersökta och restaurerade stensättningar) och tre i anslutning till Bergsåker (tjärdal, vägbank och stenhuggarplats).

Resterande platser med övriga kulturhistoriska lämningar består bland annat av en stenvall från skjutbana strax norr om Bureå och samt två vägbankar vid Rösbacken och en vid Båtvikstjärnen. Vid Storberget



Figur 3.6:3 Hedkammen. Foto: ÅF

finns husgrunder efter ett torp dessa bedömdes vid den arkeologiska utredningen 2017 som ”Övrig kulturhistorisk lämning”, men kan komma att selektivt omklassificeras till ”Fornlämning” av Länsstyrelsen.

3.6.2 Barriäreffekter

Den planerade järnvägen sträcker sig genom skogsområden, jordbruksmark och samlad bebyggelse, främst i västra delen av Bureå. Bebyggelse nära järnvägslinjen förekommer också längst i söder vid Harrsjöbacken/Hedkammen samt vid Bergsåker och Båtvik, vid södra änden respektive norra änden av sjön Båtvikstjärnen.

Längs en stor del av sträckan ligger järnvägslinjen nära E4 som från Bureå och norrut är mitträckesseparerad.

Omkring Harrsjöbacken korsar flertalet skogsbilvägar och stigar järnvägslinjen. Även en skoterled korsar järnvägslinjen vid Harrsjöbacken. Kring Bureå korsas flera både statliga och kommunala vägar. Norr om Bureå finns också en del mindre skogsbilvägar, stigar samt två skoterleder, en strax norr om Bureå och en vid Holmsjön. I den norra delen av planområdet från Båtvikstjärn och norrut finns vägar och skogsbilvägar med passager under E4, se figur 3.6:4. I norra delen av området förekommer inte så många stigar, vilket sammanfaller med att E4 längs den sträckan är mötteseparerad och utgör en barriär i landskapet.

Vid Harrsjöbacken och vid Båtvikstjärnens norra del korsar flyttleder järnvägslinjen. Väster om Harrsjöbacken ligger ett riksintresse för rennäringen, Falmarksheden.

Hedkammens naturreservat med ljusa, öppna sandtallhedar (se figur 3.6:3), rullstensåsar och forntida gravfält (se figur 3.6:2) ligger endast två kilometer från Bureå samhälle och ett flertal bilvägar löper genom och i anslutning till området.

Kända viltstråk passerar järnvägen i öst-västlig riktning på ett flertal ställen längs sträckan. Uppgifterna om viltstråken kommer från jaktlagen längs järnvägslinjen.



Figur 3.6:4 Vägport under E4 norr om Båtvikstjärn. Foto: ÅF