

3.6.3 Naturmiljö

En naturvärdesinventering enligt Svensk Standard (SS 199000:2014) har genomförts för terrestra (landmiljöer) under 2016 med kompletteringar 2017 och 2018. Inventeringar av limniska miljöer (sötvattensmiljöer) utfördes under sommaren 2018. Vid inventeringen har områden med naturvärden avgränsats som naturvärdesobjekt och tilldelats en naturvärdesklass högsta naturvärde (klass 1), högt naturvärde (klass 2), påtagligt naturvärde (klass 3), visst naturvärde (klass 4). Landskapsobjekt har pekats ut för att illustrera värden av mer sammanhängande områden, se figur 3.6:5.

Inventeringsområdet för den terrestra naturvärdesinventeringen avgränsades med utgångspunkt i järnvägsutredningens valda korridor samt i den linjestudie som föregick järnvägsplanen. Inventeringsområdet omfattar som minst en buffert av 50 meter kring järnvägslinjen och ersättningsvägar.

Inventeringsområdet för de limniska miljöerna omfattade en rinnsträcka 50 meter uppströms och 100 meter nedströms järnvägslinjen och ersättningsvägar.

En fågelinventering utfördes 2017 längs hela järnvägskorridoren.

Skellefteå kommun har utfört en grod- och kräldjursinventering 2001 bland annat inom området för Norrbotniabanan. Inventeringen visar att samtliga inom Skellefteå kommun förekommande grod- och kräldjur är rödlistade i kategori livskraftig enligt 2015 års rödlistningsbedömning och därför har ingen ytterligare specifik grod- och kräldjurinventering utförts inom ramen för projektet.

Bureå

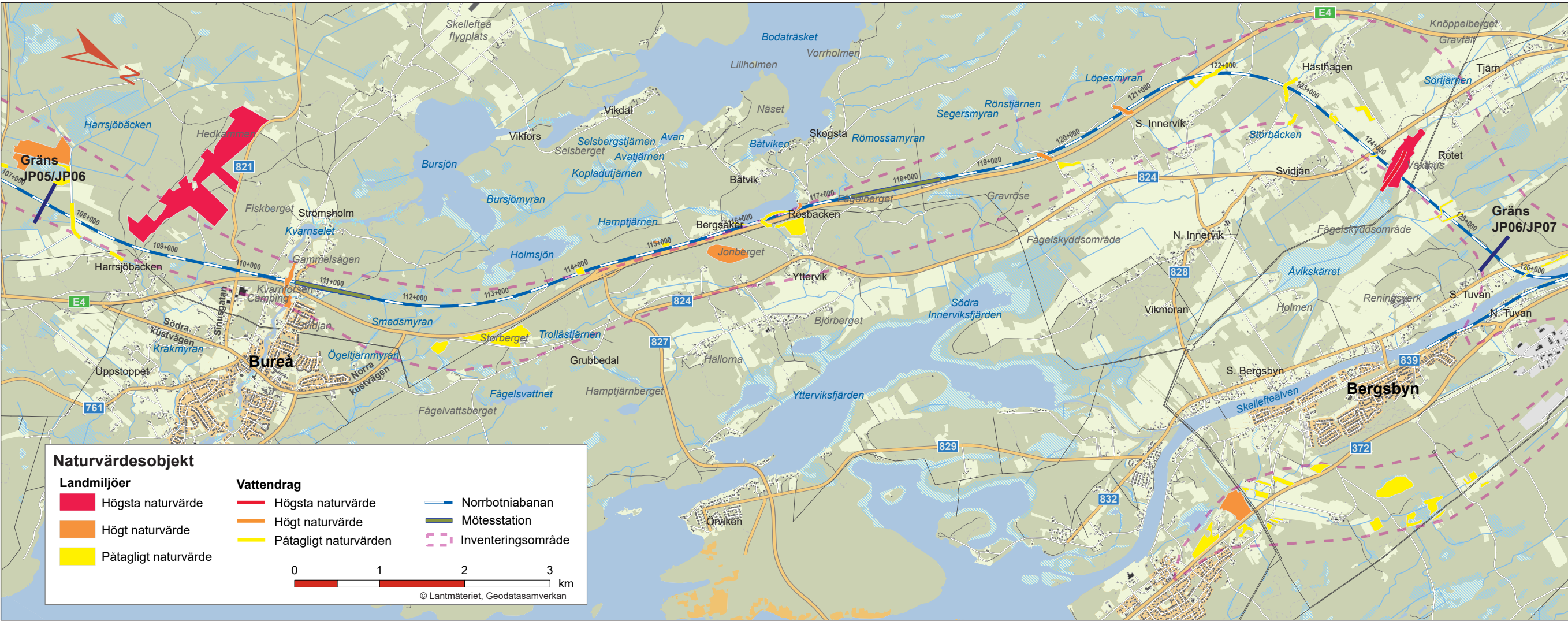
Längs sträckan kring Bureå har naturmiljön olika karaktär. I sydligaste delen av järnvägsplanen mellan Grandbodarna och Harrsjöbacken passerar järnvägen genom ett jordbruksområde där Harrsjöbacken korsar järnvägen i riktning från väster mot öster. Harrsjöbacken är ett naturligt vattendrag men rätat och urgrävt. Vattendraget med strandzon bedöms ha ett påtagligt värde, klass 3, på grund av bra beskuggning och rikligt med död ved, vattendraget är en gynnsam biotop för nejronöga.

Den planerade järnvägen passerar strax öster om Hedkammens naturreservat som är ett område med högsta naturvärdesklass, se figur 3.6:5. Området utgörs av tallhedsandskog på isälvsediment med

sand. Tallhedsandskogar är en sällsynt och hotad biototyp som ofta hyser många rödlistade arter. Den talldominerade skogen är ljus och öppen, bedöms ha lång skoglig kontinuitet med många träd äldre än 150 år. Det finns även yngre träd så skogen är till viss del skiktad med dimensionsspridning. Tillgången på död ved är måttlig främst i form torrakor men även enstaka lågor. Marken i hela området är av torr lavrishedtyp med ljung, lingon, renlav och islandslav. Flera marksvampar som bildar myrkorrhiza med tall och är beroende av kontinuitetsskog förekommer. Naturvärdesinventeringen noterade goliatmuseron (VU) och motaggsvamp (NT) i riklig mängd inom objektet samt även gul fingersvamp (signalart). Spår efter spillkråka finns inom naturreservatet.

Bureälven, i läget för den planerade järnvägen, kantas av lövrika stränder. Älven utgörs av en forssträcka, Kvarnforsen, samt kvillområden i läget för den planerade järnvägsbron. Många träd utmed älven är grova, särskilt grov asp och björk förekommer.

Området kring älven är tydligt präglat av närheten till Bureå och dess bebyggelse med villatomter, camping och åkermark. Därför varierar strandzonen i naturlighet och förekomst av död ved. Men lövträdbården bedöms vara av värde för häckande småfåglar. I närheten av objektet har spillkråka och gulspurv observerats tidigare. Lövrika miljöer nära vatten



Figur 3.6:5 Naturvärdesobjekt.

kan gynna fladdermöss och bäver, ingen av arterna har dock påträffats i samband med fältbesök inom ramen för projektet. Däremot finns spår efter bäver i form av gnagda träd i höjd med Åbackapviljungen ett par hundra meter uppströms planerat broläge.

Bureälven är en 116 kilometer lång skogsälv. Älven rinner från Norsjö kommun och passerar en rad sjöar innan den rinner ut i havet vid Bureå. Älvens vattenföring vid utloppet i havet är vid medelvattenföring, MQ - 11 m³/s. Återkommande recipientprovtagningar i Bureå visar att älven utsätts för en naturlig surstöt under vårflod. Halterna av fosfor och kväve är tidvis höga, och även färgtalet är periodvis högt. Älven är relativt artrik med avseende på bottenfaunan. Älvsystemets vanligaste fiskarter är gös, gädda, abborre, mört, öring, harr, lake och braxen, även flodnejonöga förekommer. Återetableringsförsök av lax har gjorts på 90-talet och fiskevårdsområdesföreningen för nedre Bureälven arbetar aktivt med fiskevård och förbättrande åtgärder för laxfiskarnas möjlighet till reproduktion i älven. Det som är mest unikt med Bureälven är förekomsten av gös, vilket beror på älvsystemets mörka, näringsrika och förhållandevis varma vatten. Gösbeståndet i Bureälven är ett av få i Norrland.

Utter förekommer i Bureälvens vattensystem.

Norr om Bureå rinner en mindre bäck ner i Bureälven nedströms bron för E4. Bäckens utgör ett naturligt vattendrag men är modifierat och uträtat och med låga naturvärden. Norr om Bureå finns framför allt tallskog med låga naturvärden.

Båtvikstjärnen-Yttervik

Norr om Bureå går den planerade järnvägen parallellt med befintlig E4. Från och med Holmsjön ligger den planerade järnvägen i mycket nära anslutning till vägen ända fram till plangränsen. Längs sträckan förekommer mestadels produktionsskog med varierande ålder. Järnvägen passerar mellan E4 och Båtvikstjärnen, där järnvägssträckningen på vissa ställen går över den östra strandlinjen av sjön och ut i vattnet.

Båtvikstjärnen utgör en naturlig, välmående sjö med normala naturvärden, sjöns södra del utgör naturvärdesklass 3, medan den norra delen bedömts som naturvärdes klass 2, vid den kompletterande inventeringen 2018. Spetsig målarmussla, sötvattenssnäcka till exempel stor snyttessnäcka, vattenlöpare, glanstrollslända, gulbandad trollslända, blå flickjungfruslända av släktet coenagrion, groda, vit näckros, gul näckros, pilblad och sjösäv är några av arterna som påträffats i samband med inventering. Inga rödlistade arter har dock påträffats i sjön.

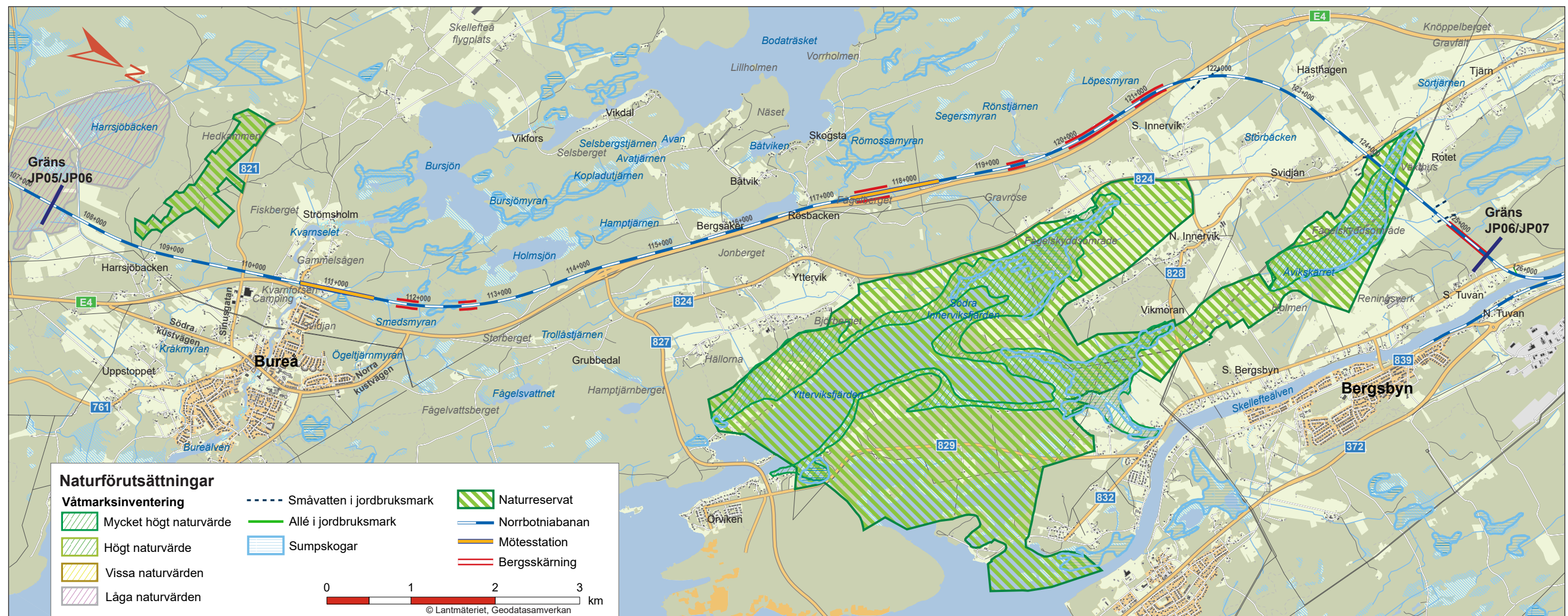
Båtvikstjärnens södra del är relativt långgrund, inventeringen av sjön visar att art- och individtätheten är som störst inom den första djupmetern från vattenbrynet.

Sjöns vattenstånd kan variera kraftigt med årstidsväxlingarna. Sjön står i förbindelse med Bodaträsket genom vilken Bureälven passerar igenom.

Sedimenten i södra delen av tjärnen består till stor del av grovt organiskt material som bottenstrukt med enstaka större stenar som sticker upp. Bottenfaunan domineras av vattengräsugga och nattsländor varav samtliga arter är allmänt förekommande i svenska vatten.

Växtligheten består till stor del av sjöfräken och sjösäv med förekomster av pilblad och näckrosor. I strandkanterna finns även missne, topplösa och kabbeleka.

I den nordöstra delen av sjön består strandkanten av gungfly vilket ger upphov till en vegetativ strandkant med större biologisk mångfald än resten av sjön. Här förekommer förutom samma arter som i södra delen även trollsländor och flicksländelarver. Vid inventering har grodyngel och smolt av gädda och öring påträffats. Gädda förekommer talrikt längs med strandkanten.



Figur 3.6:6 Naturförutsättningar

Ifrån den östra delen av Båtvikstjärnen rinner Kvarnbäcken ut. Kvarnbäcken passerar under bro vid E4, se figur 3.6:7, och vidare ner mot Yttervik. Bäckens strandzon är påverkad av bron under E4 men är i övrigt naturlig. Spår av utter, både genom spillning och öppnad målarmussla, har observerats vid Båtvikstjärnens strand.

Skyddade och rödlistade arter

Artskyddsförordningen (2007:845) reglerar fridlysning av djur och växter. Enligt denna förordning är ett flertal arter skyddade och olika paragrafer reglerar skydd för olika artgrupper och i varierande omfattning beroende på om skydden grundas på nationella eller internationella bestämmelser. Alla paragrafer innebär skydd som avser arters lokala, regionala och nationella bevarandestatus och därmed förbud mot sådana åtgärder som påverkar arten negativt i den grad att populationens bevarandestatus riskeras. I de paragrafer som är baserade på EU:s art- och habitatdirektiv samt fågeldirektiv (internationella bestämmelser) gäller skyddet även artens livsmiljö.

Om planerade åtgärder strider mot Artskyddsförordningen krävs dispens. Dispens kan endast ges om verksamheten inte försvårar uppfyllandet av gynnsam bevarandestatus och alla rimliga skyddsåtgärder och anpassningar vidtagits så att påverkan från projektet inte kan avses avsiktliga. Det krävs också att det inte finns någon annan lämplig lösning för att skydda arterna. För de arter som är skyddade enligt internationella bestämmelser krävs även att projektet ska ha ett allt överskuggande allmänintresse. Den vanligaste anledningen till att arter inte har gynnsam bevarandestatus är att populationen inte är tillräckligt stor och/eller minskar, men kan även bero på undermålig livsmiljö eller begränsat utbredningsområde.

I närheten av planerad järnväg finns observationer av arter som är skyddade enligt artskyddsförordningen som utter och korallrot.

Rödlistade arter
Rödlistan (2015) är en bedömning över arters risk att dö ut och kan ses som en barometer på arternas tillstånd i Sverige.
Följande kategorier finns för rödlistade arter:
RE - Nationellt utdöd
CR - Akut hotad
EN - Starkt hotad
VU - Sårbar
NT - Nära hotad
LC - Livskraftig

Generellt biotopskydd

Småvatten och stenmurar i jordbruksmark, åkerholmar och alléer är några av de små mark- och vattenområden som är så viktiga för att bevara den biologiska mångfalden att de är skyddade med generella biotopskydd i hela landet. Dessa typer av biotoper har minskat starkt till följd av rationaliserad markanvändning i de öppna jordbrukslandskapen. De biotoper som fortfarande finns kvar utgör ofta värdefulla livsmiljöer för växt- och djurarter i ett i övrigt påverkat landskap. Dessa är skyddade enligt 7 kap 11 § miljöbalken.

Inom järnvägsplanen har inga skyddade biotoper identifierats. Endast en mycket liten del av järnvägssträckan går genom eller nära jordbruksmark.

Strandskydd

Strandskyddet regleras i 7 kap 13 § miljöbalken och syftar till att långsiktigt bevara goda livsvillkor för djur- och växtlivet på land och i vatten samt säkerställa allmänhetens tillgång till vattenmiljön. Runt samtliga stränder vid havet, insjöar och vattendrag gäller generellt 100 meter strandskydd från strandkanten. Utökningar och undantag kan dock finnas. I Västerbottens län avgränsas strandskyddet till sjöar och vattendrag som syns på Lantmäteriets topografiska i skala 1:50 000 medan mindre sjöar och vattendrag inte omfattas av strandskydd. I den aktuella järnvägsplanen omfattas Bureälven och Båtvikstjärnen av strandskydd.



Figur 3.6:7 Kvarnbäcken under E4. Foto: ÅF.



Figur 3.6:8 Bureälven. Foto: ÅF.



Figur 3.6:9 Båtvikstjärn. Foto: ÅF.

3.6.4 Rekreation och friluftsliv

För friluftslivets och de allmänna intressenas behov har utpekade större besöksmål identifierats med hjälp av kartmaterial från Skellefteå Kommun. Utöver Skellefteå kommuns kartmaterial har även områden som i tidigare utredningar i projektet pekats ut som intressanta besöksmål tagits med.

Rekreations- och friluftsområden

Längs sträckan finns goda förutsättningar för friluftsliv, några större besöksmål utgörs av Bureälven, Hedkammens naturreservat och Innerviksfjärdarnas naturreservat.

Inom Hedkammen finns ljusa, öppna sandtallhedar, rullstensåsar samt flertalet fornlämningar som exempelvis gravfält och boplatser. I länsstyrelsens beskrivning av naturreservatet anges att man inom reservatet kan stöta på goliatmusseron.

I Bureälven bedrivs ett aktivt sportfiske och fisket förvaltas av Bureälvens nedre fiskevårdsområde. Gösen är det mest unika för Bureälven och förekommer i älven på grund av älvssystemets mörka, näringsrika och förhållandevis varma vatten.

Längs Bureälven från Bureå upp mot Bursjön går en vandringsled med iordningställda rastplatser.

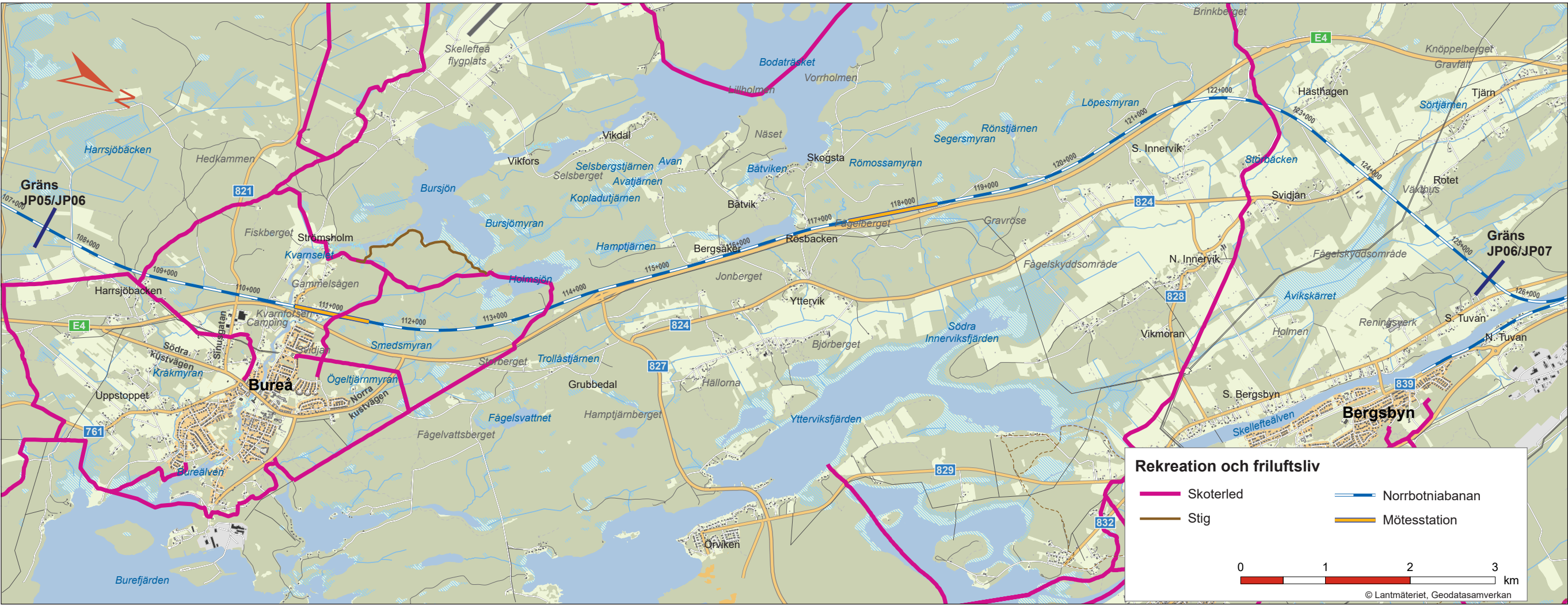
I Innerviksfjärdarna finns goda möjligheter till fågelskådning med fågeltorn och utsiktspunkt på Öberget öster om Norra Innerviksfjärden. Närmaste utkiksplats, ett fågeltorn ligger cirka 800 meter öster om järnvägsplanen. I relativt nära anslutning till fågeltornen finns parkeringsplatser.

Jakt

Längs hela järnvägslinjen bedrivs jakt, i synnerhet älgjakt, vilket är kopplat till olika geografiska områden för varje jaktlag. Men troligen bedrivs även småviltsjakt av enskilda markägare.

Skoterleder

Totalt tre skoterleder korsar området. Järnvägsplanen korsar skoterleder vid Harrsjöbacken, strax norr om Bureå, i höjd med Holmsjön samt vid Södra Innervik/Hästhagen.



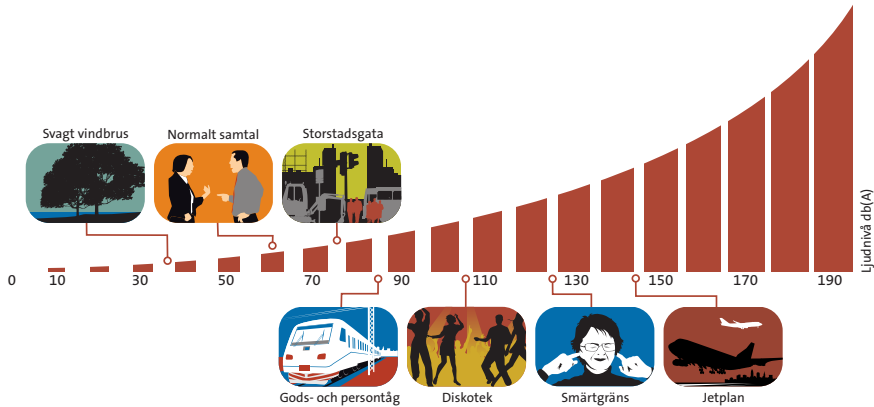
Figur 3.6:10 Rekreation och friluftsliv.

3.6.5 Buller och vibrationer

Omgivningsbuller är den vanligaste och mest märkbara miljöstörningen i vårt samhälle. Trots insatser för att minska exponeringen utgör buller ett allt större problem, framför allt beroende på en ökad urbanisering och tillväxt av transportsektorn. De främsta källorna till omgivningsbuller är trafik, det vill säga buller från vägar, järnvägar och flyg. Även ljud från grannar, byggarbetsplatser, nattklubbar och industrier bidrar. I och med att de tysta områdena i vårt samhälle blir allt färre påverkas både hälsa och välbefinnande.

När människan utsätts för buller är den vanligaste reaktionen en känsla av obehag. Därutöver anses buller också orsaka stressreaktioner, trötthet, irritation, blodtrycksförändringar, sömnstörningar och försämrad kognitiv förmåga. För sömnstörning relaterat till trafikbuller talar det samlade resultatet från flertalet studier för ett starkt samband mellan högt buller och negativ hälsopåverkan. WHO anger i sina riktlinjer (2009) att ekvivalenta ljudnivån utomhus vid fasad inte bör överstiga 40 dBA nattetid för att säkerställa ostörd sömn. Studier har visat på ökad risk för hjärtkärlsjukdomar vid vägtrafikbuller över 50 dBA dygnsekvivalent ljudnivå. Trafikbuller orsakar även störningar av taluppfattbarheten vid samtal, vilket är extra tydligt för personer med nedsatt hörsel.

Förutsatt att medelhastigheten på vägen eller järnvägen förblir oförändrad gäller att en fördubbling eller halvering av trafikmängden ökar respektive minskar den ekvivalenta ljudnivån med 3 dBA-enheter.



Figur 3.6:11 Ljudskala.

Trafikverkets riktvärden för buller och vibrationer

Trafikverket har i sitt dokument TDOK 2014:1021 (version 2.0) angett riktvärden för buller och vibrationer från väg- och spårtrafik. Dessa riktvärden ska utgöra ett stöd vid Trafikverkets bedömningar om behov av utredningar och genomförande av skyddsåtgärder mot höga buller- och vibrationsnivåer. Riktvärdena ska normalt uppnås när ett investeringsobjekt klassats som nybyggnad eller väsentlig ombyggnad av infrastruktur. Om det inte är tekniskt möjligt att uppnå samtliga riktvärden eller om kostnaderna för åtgärder är uppenbart orimliga ska alternativa åtgärder övervägas. I det här projektet är det riktvärden för nybyggnad av infrastruktur som tillämpas.

För Norrbotniabananprojektet har Trafikverket beslutat att målnivån/riktvärdet för ekvivalent ljudnivå vid fasad är 55 dBA, vilket gäller för höghastighetsbanor (STH > 250 km/tim.).

Som riktvärde för vibrationer gäller maximal vibrationsnivå 0,4 mm/s vägd RMS nattetid, vibrationsnivån får dock inte överskrida 0,7 mm/s vägd RMS.

3.6.6 Luft

Den aktuella sträckan går genom jordbrukslandskap, skogslandskap, mindre byar och i utkanten av Bureå tätort. Ett antal allmänna vägar korsar området. Trafikarbetet på dessa vägar är lågt. I området förekommer inga industrier. De största lokala utsläppskällorna i närområdet är vägtrafiken på E4.

3.6.7 Jordbruk

Enligt 3 kap 4§ miljöbalken är jord- och skogsbruksnäringarna av nationell betydelse. Brukningsvärd jordbruksmark får tas i anspråk för bebyggelse eller anläggningar endast om det behövs för att tillgodose väsentliga samhällsintressen och detta behov inte kan tillgodoses på ett från allmän synpunkt tillfredsställande sätt genom att annan mark tas i anspråk.

Jordbruksmark förekommer längs i huvudsak den norra delen av järnvägssträckningen. Järnvägen korsar jordbruksmark som brukas i någon mån i de södra delarna, cirka 300 meter norr om Bureälven samt sydväst om Harrsjöbacken. Enligt Skellefteå kommuns fördjupade översiktsplan för Bureå bedöms att Bureå har ett ur jordbrukssynpunkt måttligt intresse i jämförelse med andra områden i kommunen.

Vid Bergsåker söder om Båtvikstjärnen passerar järnvägslinjen strax utanför ett aktivt brukat jordbruksområde.

Efter E4 passerar järnvägen över jordbrukslandskapet i Södra Innervik, se figur 3.6:12, vidare över ett större sammanhängande område av jordbruksmark norr om Hästhagen samt över jordbruksmark norr om Innerviksfjärdarnas naturreservat. Odlingslandskapet i området är av kulturhistoriskt intresse och merparten av åkermarken brukas aktivt.

3.6.8 Skogsbruk

Järnvägsplanen passerar till största delen barrskog med en låg andel lövskog, som främst återfinns kring åkermark. Skogen är generellt brukad. Längs sträckan varierar bestånden från nyligen avverkat, ungskog till avverkningsmogen skog.



Figur 3.6:12 Jordbruksmarker vid Södra Innervik.

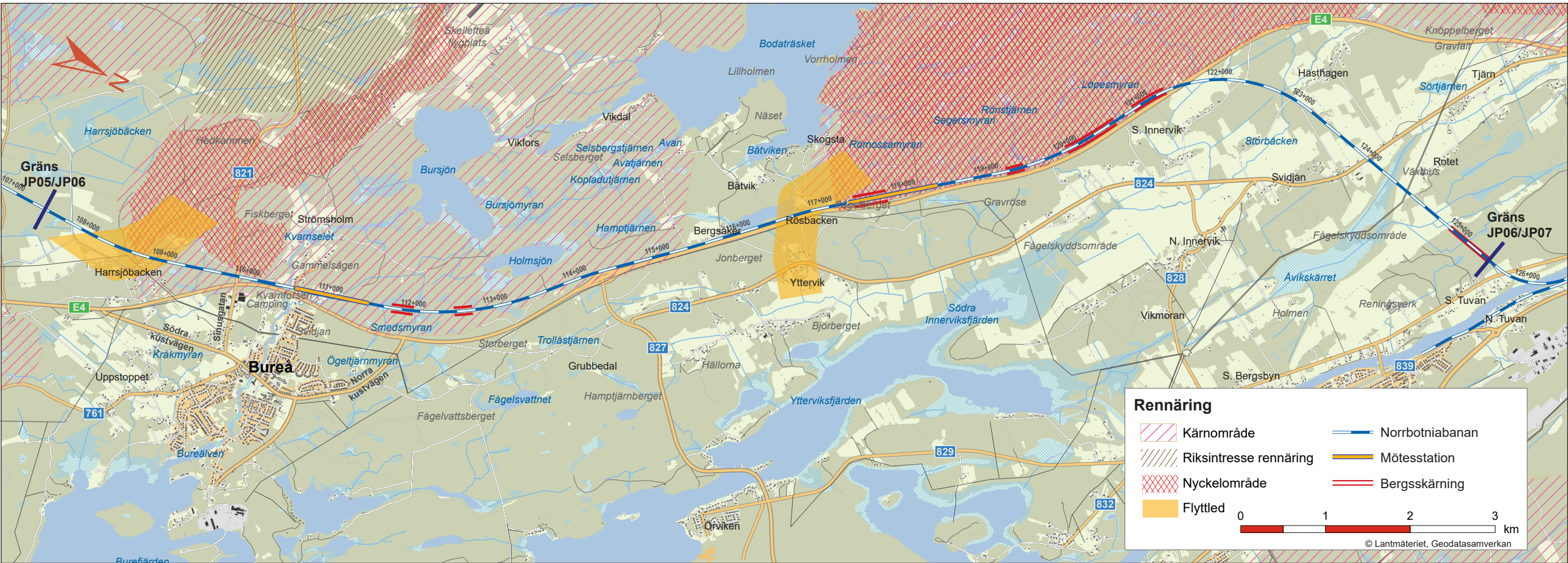
3.6.9 Rensköttsel

Samebyarna som är berörda av aktuell järnvägsplan är Malå och Maskaure. Maskaure skogssameby har året runt-markerna i Arjeplogs kommun, och vinterbetesland i Västerbotten, i grova drag på södra sidan om Skellefteälven ned till havet. Malå skogssameby är en sameby i Västerbottens län. Samebyn har sina åretruntmarker i Malå kommun och sina vinterbetesmarker i Skellefteå, Robertfors och Norsjö kommuner.

Flyttleder korsar järnvägsplanen vid Harrsjöbacken samt norr om Båtvikstjärnen. Området vid Hedkammen/Harrsjöbacken utgör ett nyckelområde för rennäringen och området på östra sidan om E4 utgör ett viktigt kärnområde. Hela sträckan från Bureå och norrut på västra sidan om E4 utgör också ett kärnområde för rennäringen med orörda betesområden.



Figur 3.6:14 Renskötselfn har områden och leder som påverkas av planerad järnväg. Foto: Trafikverket.



Figur 3.6:13 Renskötselfn har områden och leder som påverkas av planerad järnväg.