

SAMRÅDSHANDLING

Väg 774, delen Skellefteå flygplats – Orrbäcken

Skellefteå kommun, Västerbottens län

Vägplanbeskrivning, 2021-03-29

Ärendenummer: TRV 2020/71136



Trafikverket

Postadress: Box 809, 971 25 Luleå

E-post: trafikverket@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921

Dokumenttitel: Vägplanbeskrivning, Väg 774, delen Skellefteå flygplats – Orrbäcken

Författare: Carolina Ingelsson och Anna Bergström, Sweco

Dokumentdatum: 2021-03-29

Ärendenummer: TRV 2020/71136

Uppdragsnummer: 165597

Kontaktperson: Jens Engberg, Trafikverket

Innehåll

1	Sammanfattning	5
2	Inledning.....	6
2.1.	Bakgrund	6
2.2.	Planläggningsprocessen	7
2.3.	Analys enligt fyrstegsprincipen samt tidigare utredningar och beslut	7
2.4.	Transportpolitiska mål	9
2.5.	Nationella miljökvalitetsmål	9
2.6.	Ändamål och projektmål	9
3	Miljöbeskrivning	10
4	Förutsättningar	13
4.1.	Vägen/järnvägens funktion och standard	13
4.2.	Trafik och användargrupper.....	13
4.3.	Lokalsamhälle och regional utveckling	14
4.4.	Landskapet och staden	15
4.5.	Miljö och hälsa.....	16
4.6.	Byggnadstekniska förutsättningar	28
5	Den planerade vägens lokalisering och utformning med motiv.....	31
5.1.	Val av lokalisering.....	31
5.2.	Val av utformning.....	31
5.3.	Skyddsåtgärder och försiktighetsmått som redovisas på plankarta och fastställs....	33
5.4.	Skyddsåtgärder under byggtiden.....	33
6	Effekter och konsekvenser av projektet.....	35
6.1.	Trafik och användargrupper.....	35
6.2.	Lokalsamhälle och regional utveckling	35
6.3.	Miljö och hälsa.....	35
6.4.	Samhällsekonomisk bedömning (sammanfattning)	38
6.5.	Indirekta och samverkande effekter och konsekvenser	38
6.6.	Påverkan under byggnadstiden	38
7	Samlad bedömning	39
7.1.	Måluppfyllelse avseende de transportpolitiska målen och projektmålen.....	39
7.2.	Överensstämmelse med miljökvalitetsmål.....	39
8	Överensstämmelse med miljöbalkens allmänna hänsynsregler, miljökvalitetsnormer och bestämmelser om hushållning med mark och vattenområden	41
8.1.	Allmänna hänsynsregler.....	41
8.2.	Miljökvalitetsnormer	41

8.3.	Bestämmelser om hushållning med mark- och vattenområden	42
9	Markanspråk och pågående markanvändning	43
9.1.	Vägområde för allmän väg.....	43
9.2.	Område med tillfällig nyttjanderätt	43
10	Fortsatt arbete.....	45
10.1.	Dispenser och tillstånd	45
10.2.	Kontroll och uppföljning.....	45
11	Genomförande och finansiering.....	45
11.1.	Formell hantering	45
11.2.	Genomförande	46
11.3.	Finansiering	46
12	Underlagsmaterial och källor.....	47

1 Sammanfattning

Väg 774, mellan Skellefteå flygplats och vägskälet 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.

Vägförslaget innebär att väg 774 ska förstärkas för att höja bärigheten till bärighetsklass BK4, 74 ton. Vägens profil höjs på de flesta ställen med cirka 30 centimeter, förutom genom Östra Falmark för att inte påverka anslutningar och för att inte göra intrång på tomtmark. Vägen har generellt en dimensionerande hastighet på 80 km/tim. Delen genom Östra Falmark har en referenshastighet på 60 km/tim.

Gestaltningen av väg 774 ska samspela med landskapets former, skala och struktur. Exempelvis avrundas släntröner och släntrötter med en radie på fem meter för att ge en mjuk landskapsanpassning som smälter samman med den befintliga miljön.

Vägplanen innebär att nuvarande vägdragning bibehålls. Miljön är således till stor del redan påverkad av befintlig väg. Genom vidtagna skyddsåtgärder under byggtiden kommer bland annat en biotopskyddade allé att hanteras med omsorg. Projektets miljökonsekvenser bedöms därför som små.

Åtgärderna bedöms medverka till att både de transportpolitiska målen och projektmålen uppfylls genom ökad trafiksäkerhet respektive ökad kvalitet och användbarhet av transportsystemet. Vägplanen motverkar inte att miljö kvalitetsmål uppfylls.

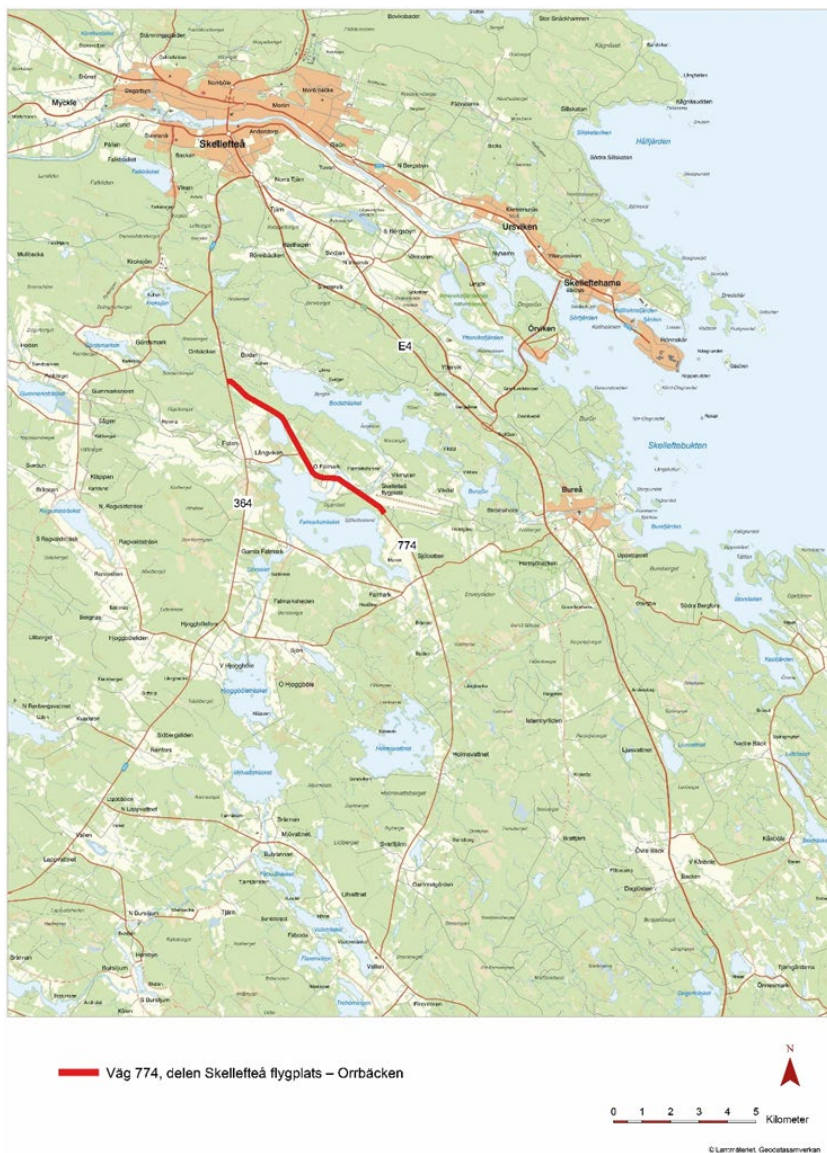
Det markintrång som är nödvändigt för projektets genomförande kommer så långt som möjligt att minimeras. Vidare vidtas försiktighet så att påverkan på omgivande miljö blir så liten som möjligt.

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

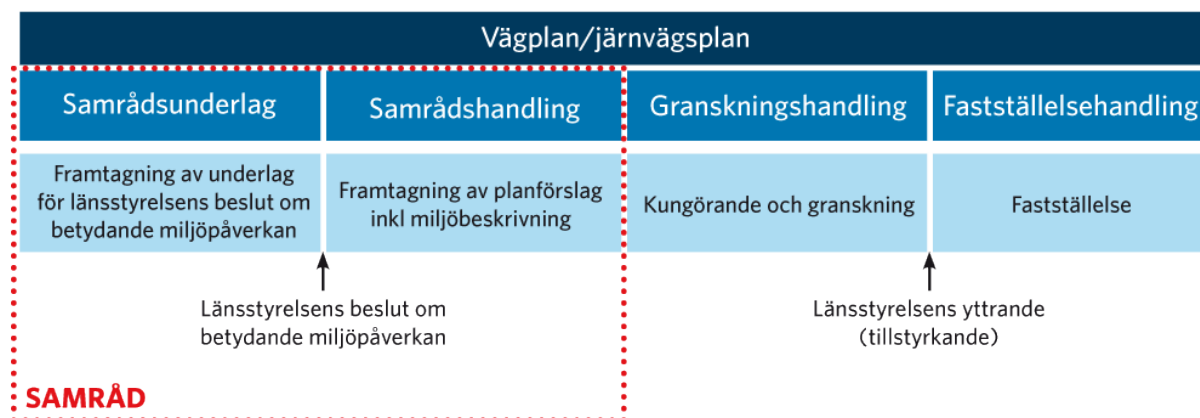
Ett vägprojekt ska planeras enligt en särskild planläggningsprocess som regleras av miljöbalken (1998:808) och väglagen (1971:954) och som slutligen leder fram till en vägplan.

I planläggningsprocessen utreds var och hur vägen ska byggas. Hur lång tid det tar att få fram svaren beror på projektets storlek, hur många undersökningar som krävs, om det finns alternativa sträckningar, vilken budget som finns och vad de berörda anser.

I början av planläggningen tar Trafikverket fram ett samrådsunderlag som beskriver hur projektet kan påverka miljön. Länsstyrelsen beslutar sedan om projektet kan antas medföra en betydande miljöpåverkan. I så fall ska en miljökonsekvensbeskrivning tas fram till vägplanen, där Trafikverket beskriver projektets miljöpåverkan och föreslår försiktighets- och skyddsåtgärder. I annat fall ska en miljöbeskrivning tas fram. I en miljökonsekvensbeskrivning/miljöbeskrivning beskrivs projektets miljöpåverkan och försiktighets- och skyddsåtgärder föreslås. Figur 2 visar hur planläggningsprocessen ser ut om projektet inte antas innebära betydande miljöpåverkan.

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 Trafikverket påbörja ombyggnationen.

Samråd är viktigt under hela planläggningen. Det innebär att Trafikverket tar kontakt och för dialoger med andra myndigheter, organisationer och berörd allmänhet för att Trafikverket ska få deras synpunkter och kunskap. Synpunkterna som kommer in under samråd sammanställs i en samrådsredogörelse. Inkomna synpunkter som är av betydelse för det fortsatta arbetet inarbetas i vägplanen.



Figur 2. Trafikverkets planläggningsprocess.

2.3. Analys enligt fyrstegsprincipen samt tidigare utredningar och beslut

Fyrstegsprincipen är Trafikverkets arbetsstrategi och den tillämpas för att säkerställa en god resurshushållning och för att åtgärder ska bidra till en hållbar samhällsutveckling. Fyrstegsprincipen är vägledande i Trafikverkets arbete för att säkerställa effektiva och hållbara lösningar.

Varje enskilt steg i fyrstegsprincipen täcker in olika aspekter och skeden i utvecklingen av transporter och av vår infrastruktur, se Figur 3.



Figur 3. Fyrstegsprincipen.

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

En tjälinventering, utförd 2019, ligger till grund för uppdraget. För att kunna säkerställa vägens funktion föreslås åtgärder enligt steg 3.

2.3.1 Beslut om betydande miljöpåverkan

Länsstyrelsen i Västerbottens län har 2021-02-16 enligt 15 § väglagen och 6 kap. 26 § miljöbalken beslutat att projektet inte kan innebära betydande miljöpåverkan.

I beslutet anger länsstyrelsen även nedanstående synpunkter:

- Länsstyrelsen är positiv till att Trafikverket ska undersöka föroreningsituationen avseende potentiellt förorenade överskottsmassor och vägdikesmassor för att säkerställa en korrekt masshantering.
- Länsstyrelsen anger att det saknas beskrivning om och i så fall hur mycket projektet kommer att påverka berörda vattenförekomsters närområde och svämplan. Eftersom nuvarande vägsträckning bibehålls blir troligen påverkan inte särskilt stor, men påverkan ska likväl bedömas och beskrivas.
- Om möjligt bör intrång på jordbruksmark undvikas. Om jordbruksmark behöver tas i anspråk ska detta motiveras på ett tydligt sätt.
- Arbeten som berör allén ska begränsas och med rätt försiktighetsåtgärder kan påverkan undvikas. Trafikverket uppger likaså att påverkan på småbiotoper och småvatten i odlingslandskapet kommer att kunna undvikas. Trafikverket har redan nu kännedom om invasiva främmande arter längs vägsträckan och med en ordentlig inventering och hantering kommer spridning att kunna undvikas. Länsstyrelsen bedömer att det finns goda förutsättningar att begränsa påverkan på naturmiljön och spridningen av invasiva främmande arter.

2.4. Transportpolitiska mål

Det övergripande målet för svensk transportpolitik är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgare och näringsliv i hela landet. Därutöver har riksdagen beslutat om ett funktionsmål rörande tillgänglighet och ett hänsynsmål rörande säkerhet, miljö och hälsa. Måluppfyllelse avseende de transportpolitiska målen beskrivs i kapitel 7.

Funktionsmålet

Transportsystemets utformning, funktion och användning ska medverka till att ge alla en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet samt bidra till utvecklingskraft i hela landet. Transportsystemet ska vara jämställt, det vill säga likvärdigt svara mot kvinnors respektive mäns transportbehov.

Hänsynsmålet

Transportsystemets utformning, funktion och användning ska anpassas till att ingen ska dödas eller skadas allvarligt samt bidra till att det övergripande generationsmålet för miljö och miljökvalitetsmålen nås samt bidra till ökad hälsa.

2.5. Nationella miljökvalitetsmål

Till nästa generation ska vi kunna lämna över ett samhälle där de stora miljöproblemen är lösta. Det finns 16 nationella miljökvalitetsmål som ska leda vägen för vår strävan att åstadkomma en miljömässigt hållbar samhällsutveckling, se Tabell 1.

Av de 16 miljökvalitetsmålen bedöms sju mål vara direkt relevanta för projektet, dessa är grönmarkerade i tabellen. Måluppfyllelse avseende de nationella miljökvalitetsmålen beskrivs i kapitel 7.

Tabell 1. I tabellen listas Sveriges sexton miljökvalitetsmål, de mål som bedöms vara direkt relevanta för projektet är grönmarkerade.

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

2.6. Ändamål och projektmål

Ändamålet med projektet är att säkerställa vägens funktion samt förbättra vägens bärighet. Projektmålen specificeras enligt följande:

- Vägsträckan ska efter utförda åtgärder ha bärighetsklass 4.
- Vägsträckan ska ha en dimensionerad livslängd på 20 år.
- Inga arbetsplatsolyckor ska ske under projektets gång.

3 Miljöbeskrivning

3.1. Läsanvisning

Vägplanens miljöbeskrivning finns uppdelad i olika delar av planbeskrivningen. I kapitel 4 redovisas relevanta miljöförutsättningar i det område som berörs av projektet. Vägåtgärdernas lokalisering och utformning med motiv beskrivs i kapitel 5. Även förslag till skyddsåtgärder och försiktighetsmått som är tekniskt möjliga redovisas i kapitel 5. I kapitel 6 redovisas effekter och konsekvenser av planens genomförande för de aspekter som beskrivs i kapitel 4. Kapitel 8 redovisar "Överensstämmelse med miljöbalkens allmänna hänsynsregler, miljökvalitetsnormer och bestämmelser om hushållning med mark och vattenområden". I kapitel 10 förtecknas det behov av provningar enligt miljöbalken som har identifierats.

I miljöbeskrivningen används olika begrepp varav följande är av vikt att förklara för läsförståelsen:

- Påverkan är exempelvis det fysiska intrång som vägplanen orsakar.
- Effekten är den förändring av miljökvaliteter som uppstår till följd av vägplanen.
- Konsekvensen är en värdering av effekten med hänsyn till vad den betyder för olika intressen. För att undvika eller för att minimera negativa effekter och konsekvenser kan olika skyddsåtgärder utföras.

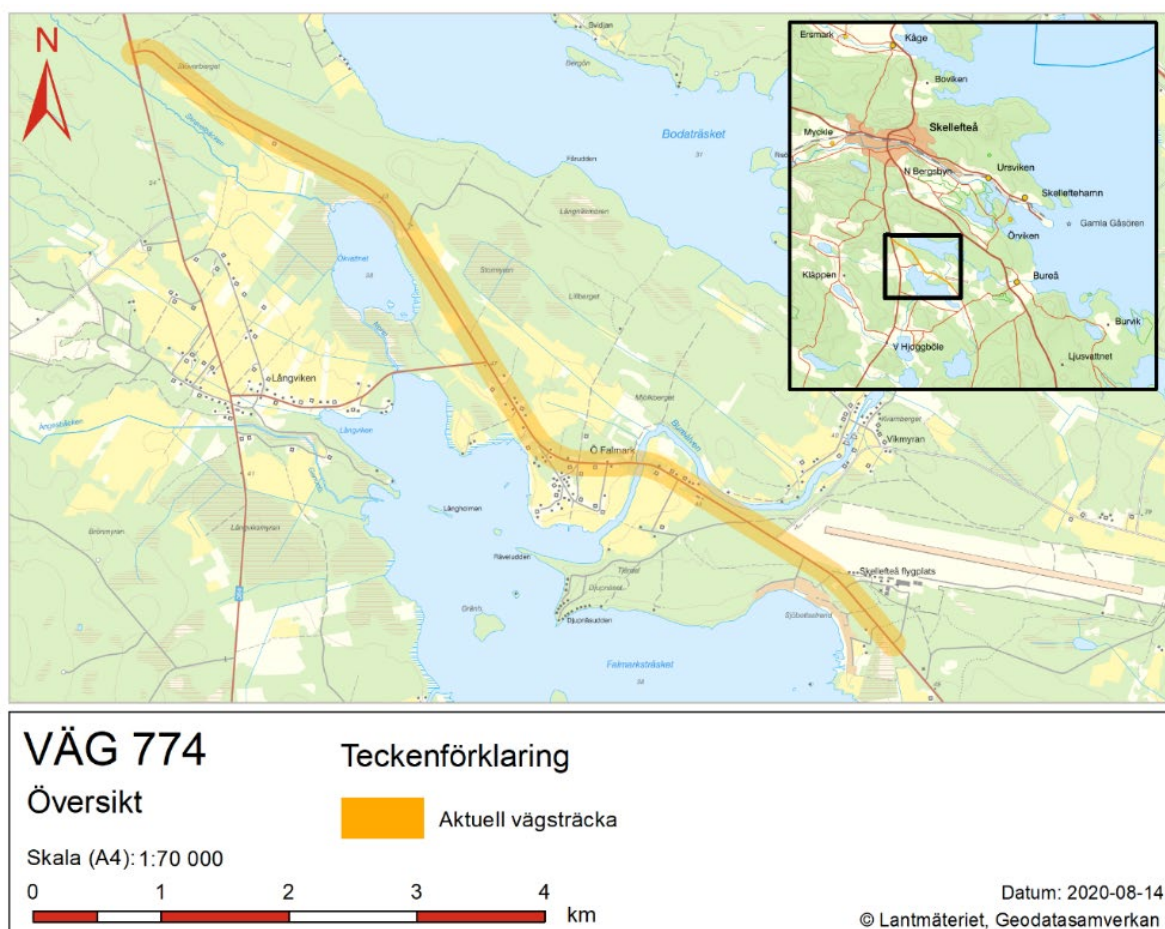
3.2. Miljöbeskrivningens avgränsningar

De miljöaspekter som bedömts vara väsentliga i denna vägplan och som kommer att beskrivas närmare i miljöbeskrivningen är landskapsbild, naturmiljö, kulturmiljö, mark- och vattenresurser (vilket inkluderar areella näringar och grundvattenförekomster), förorenade områden och masshantering samt boendemiljö och hälsa.

Geografisk avgränsning av vägplanen omfattar det sammantagna området med både vägplaneområdet och influensområdet. Vägplaneområdet visas i Figur 4. Inom vägplaneområdet kommer miljöförhållanden att kartläggas och beskrivas. Influensområdet omfattar områden där miljöeffekter som buller, hydrologisk påverkan med mera kan uppstå.

Bedömning av miljökonsekvenser görs separat för byggskedet samt för färdig anläggning i drift. Möjlig byggstart kan ske tidigast år 2025. Tidsperioden för bedömning av konsekvenser under byggskedet är från byggstart till färdig anläggning inklusive återställning av mark. Byggnationen bedöms pågå i ungefär 2 år.

Tidsmässig avgränsning för driftskede sträcker sig från färdig anläggning fram till år 2040, vilket är horisontåret för aktuella prognoser. Tidshorisont för nollalternativet är år 2040.



Figur 4. Vägplanens sträckning

3.3. Nollalternativet

Effekter och konsekvenser jämförs med ett nollalternativ. Nollalternativet innebär en bedömd framtida situation år 2040 om projektet, vägplan för väg 774, inte genomförs men annan sannolik samhällsutveckling i området har pågått. I nollalternativet förväntas utvecklingen i området ske enligt kommunala planer. De miljökonsekvenser som kan uppstå vid en ombyggnad för att förstärka bärigheten uteblir, medan befintliga problem och brister med trafiksäkerheten kvarstår. Endast normala drift- och underhållsåtgärder utförs.

3.4. Metodik – bedömning av konsekvenser

En miljöbeskrivning ska innehålla uppgifter om projektets förutsebara påverkan på människors hälsa och på miljön. Miljöbeskrivningen ska redovisa uppgifter om verksamhetens förutsebara påverkan på människors hälsa och på miljön.

En bedömning/värdering av en åtgärds konsekvens görs genom en sammanvägning av de berörda intressets värde och av ingreppets, eller störningens omfattning, se Tabell 2. Där inte annat anges avses negativ konsekvens. Positiva konsekvenser lyfts fram och tydliggörs. Den begränsade skalan i bedömningarna gör att mindre skillnader inte alltid framgår. Varje bedömningsgrad får också ett stort omfång. Observera att begreppet stor saknar "tak" medan litet slutar vid inget eller försumbar. I löptexten kan andra ord för bedömning användas till exempel "försumbara, ringa, minst, mindre, små, begränsade eller störst" för att öka läsbarheten.

Tabell 2. Bedömningsskala för konsekvenser.

Ingrepets/störningens omfattning			
Intressets värde	Stor omfattning	Måttlig omfattning	Liten omfattning
Högt värde	Stor konsekvens	Måttlig – Stor konsekvens	Måttlig konsekvens
Måttligt värde	Måttlig – Stor konsekvens	Måttlig konsekvens	Liten – Måttlig konsekvens
Lågt värde	Måttlig konsekvens	Liten – Måttligkonsekvens	Liten konsekvens

4 Förutsättningar

4.1. 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/tim med undantag för sträckan genom Östra Falmark där det råder 60 km/tim.

4.2. Trafik och användargrupper

4.2.1 Biltrafik

Väg 774 trafikeras av 1 370 fordon/ årsmedeldygn varav 85 tunga fordon (mätår 2018).

Den prognostiserade trafikmängden för år 2040 på väg 774 utgör cirka 1 560 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

4.2.2 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 5.



Figur 5. 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

4.2.3 Olycksstatistik

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.

4.2.4 Kollektivtrafik

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

4.3. Lokalsamhälle och regional utveckling

4.3.1 Befintlig markanvändning och bebyggelse

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.

4.3.4 Kommunala planer

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

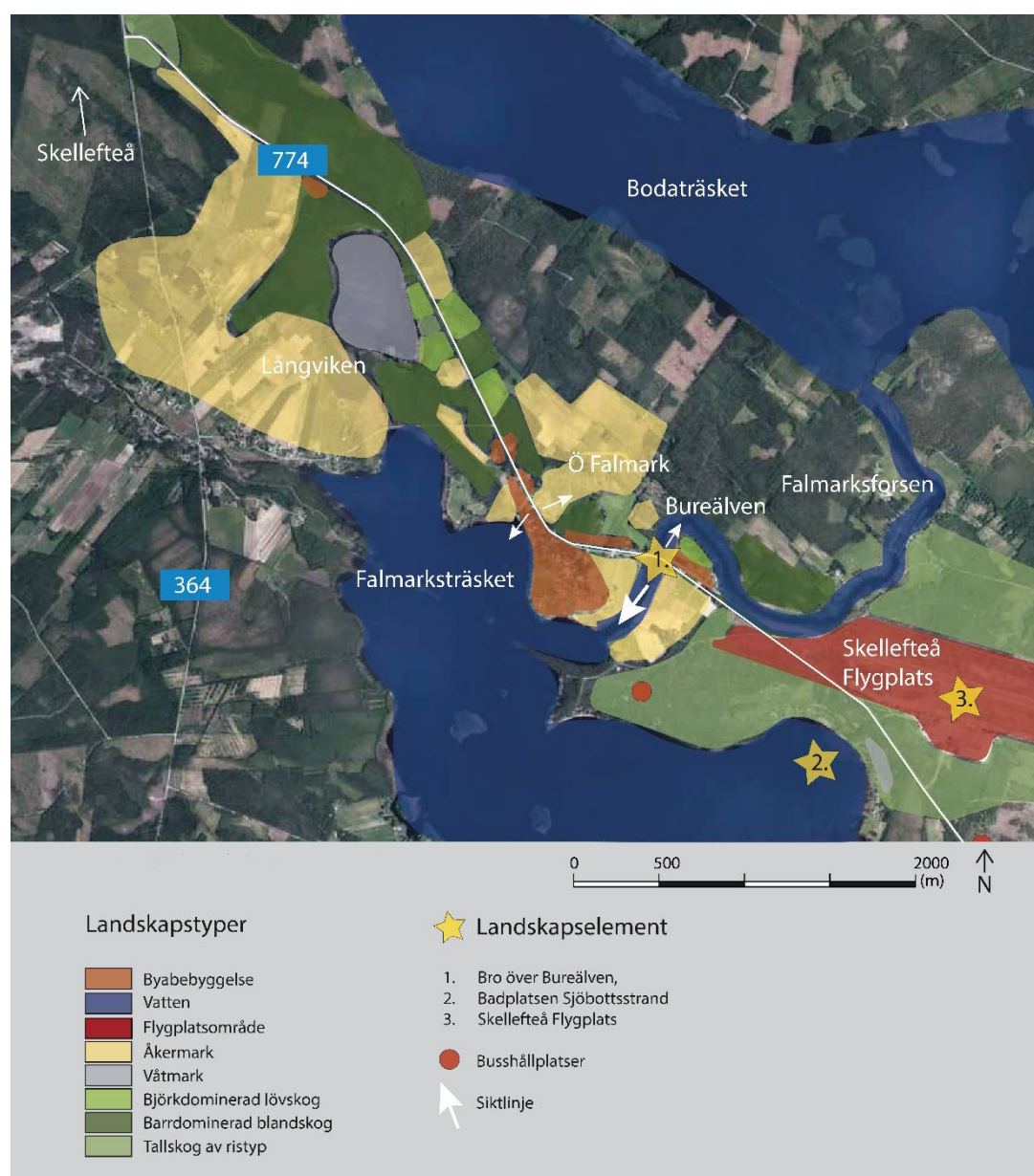
Inga detaljplaner finns i anslutning till utredningsområdet längs väg 774. Det finns en upphävd detaljplan 2482K-P14/04 söder om infarten till flygplatsen, planens ändamål var halkövningsbana.

4.4. Landskapet och staden

4.4.1 Landskapets karaktärer

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

Det aktuella området består av flera landskapstyper som har olika egenskaper. De identifierade landskapstyperna är byabebbyggelse, vatten, flygplatsområde, skogsmark och åkermark, se Figur 6. 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 byabebbyggelse. Se projektets gestaltungsprogram för ytterligare information.



Figur 6 Landskapsanalys över projektområdet. © Lantmäteriet

4.2.2 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 exempelvis toaletter.

4.5. Miljö och hälsa

4.5.1 Riksintressen och Natura- 2000 områden

Aktuell del av väg 774 är utpekad som riksintresse för kommunikationer enligt 3 kap 8 § miljöbalken. Funktionen av väg 774 kommer förbättras genom höjd bärighetsklass.

En del av vägplaneområdet går genom riksintresseområde (kärnområde) för rennäringen (Malå sameby) öster om Bureälven inom Maskare samebyns vinterbetesland, se Figur 10.

Inga Natura 2000-områden eller andra områden av riksintresse berörs av vägplanen.

4.5.2 Naturmiljö

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.

Väg 774 passerar Bure älv söder om Östra Falmark. Falmarksträsket och Bodaträsket, väster respektive öster om väg 774, 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. 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.

Skyddade och rödlistade arter

I närheten av väg 774 finns enligt Artportalen observationer av ett flertal rödlistade fågelarter. Alla Sveriges vilda fågelarter är fridlysta i hela landet och är skyddade enligt Artskyddsförordningen. 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.

Rödlistade arter ska också visas extra hänsyn för att uppfylla kraven i miljöbalkens allmänna hänsynsregler.

Biotopskydd

Det generella biotopskyddet gäller enligt förordningen om områdesskydd (1998:1252). Syftet med biotopskyddet är att bevara för arter särskilt viktiga livsmiljöer, tillflyktsorter och

spridningskorridorer. Alla områden som skulle kunna omfattas av det generella biotopskyddet enligt 7 kap 11 § miljöbalken identifierats och kartlagts.

Norr om Östra Falmark finns en blandartsallé som omfattas av generellt biotopskydd längs med vägen i anslutning till bebyggelse, se Figur 7. En allé ska bestå av minst fem lövträd som är planterade i en enkel eller dubbel rad för att omfattas av biotopskyddsbestämmelserna. Allén, sedd söderifrån, består av två rönnar och åtta björkträd.



Figur 7. Norr om Östra Falmark finns en blandartsallé som omfattas av generellt biotopskydd

Längs väg 774 finns ett antal öppna diken i anslutning till jordbruksmark. Öppna diken i anslutning till jordbruksmark kan utgöra biotopen "Småvatten i jordbruksmark" som omfattas av det generella biotopskyddet. Aktuella diken längs väg 774 är grunda och är under större delen av året uttorkade. Dikena bedöms därför inte hålla de kvaliteter som behövs för att omfattas av det generella biotopskyddet för småvatten i jordbruksmark.

Strandskydd

Sjöar och vattendrag omfattas av generellt strandskydd på 100 meter från strandkanten, både på land och i vattenområdet och inkluderar även undervattensmiljön. Inom den strandskyddade zonen är det förbjudet att utföra åtgärder som kan skada växt- och djurliv eller avhåller allmänheten från att röra sig i området.

Bure älv, Falmarksträsket och Ökvattnet omfattas av strandskydd. Aktuellt vägplaneområdet ligger inom strandskyddat område där vägen korsar Bureälven och där väg 774 går längs Ökvattnet i vägplaneområdets norra del. Genom särskilda bestämmelser i miljöbalken utgår dispenskrav för strandskydd vid byggande av väg om vägplan fastställs.

Invasiva arter

En inventering av invasiva arter utfördes under hösten 2020. Vid inventeringen hittades flera invasiva arter längs med vägsträckan. Det är främst blomsterlupin men även jättebalsamin har noterats, se Figur 8.



Figur 8 Blomsterlupin till vänster och Jättebalsamin till höger.

De invasiva arterna fanns främst i samband med bebyggelse vid Östra Falmark och mestadels på den nordöstra sidan av vägen. För att förhindra att de sprids vidare är det viktigt att inte återanvända avbaningsmassor från områdena där invasiva arter observerats. Inventeringen skedde efter att diken hade slagits, det är därför möjligt att de invasiva arterna är mer uttspridda än vad inventeringskartan visar och en kompletterande inventering ska därför utföras under våren 2021 innan diken slås.

4.5.3 Kulturmiljö

Väg 774 ligger i den kustnära kulturbygden genom ett skogs-och åkermarksdominerat landskap. Aktuell sträcka, från Skellefteå flygplats och norrut, passerar över Bureälven och går därefter en kortare sträcka längs sjöarna Falmarksträsket och Ökvattnet. Området 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 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 vägplaneområdet saknar kända, skyddade kulturmiljöintressen. En känd lämning finns cirka 170 meter norr om väg 774, se Figur 9. Lämningen är belägen i klapper i ett område vid Stöverberget.

Inga regionala eller lokala intressen för kulturmiljö finns i närheten till väg 774.



Figur 9. Kulturmiljöintressen i utredningsområdet

4.5.4 Rennäring

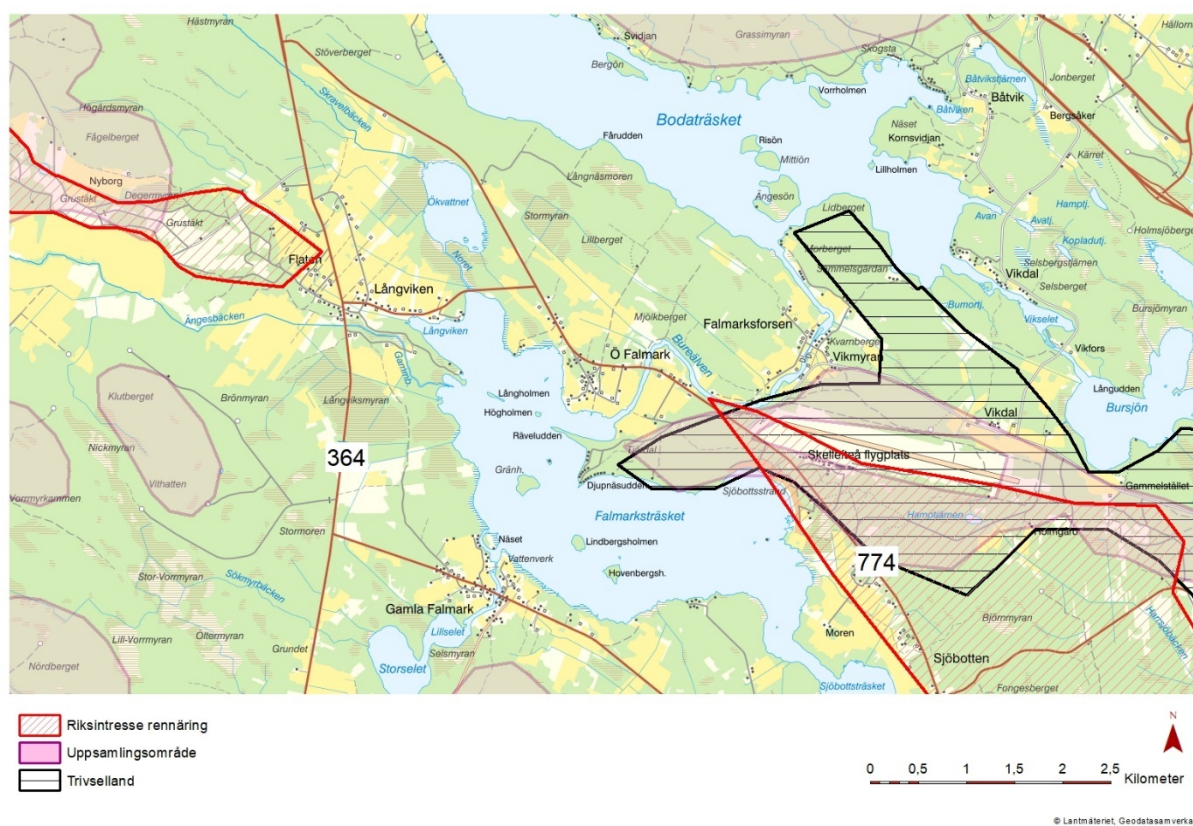
Hela området utgörs av Maskaure samebyns vinterbetesmarker samtidigt som delar utgör riksintresse för Malå sameby. Vinterbetesmarker är de områden där renarna får vistas från december till mars.

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 10.



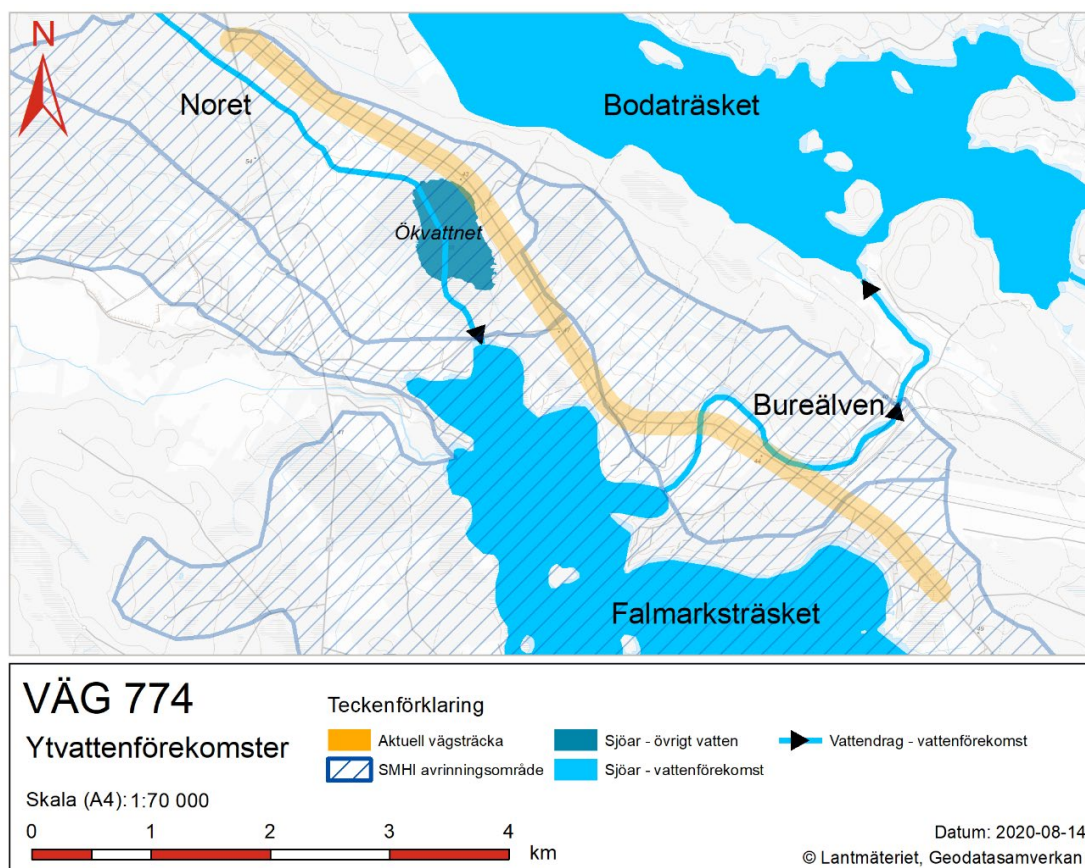
Figur 10 Rennärringsintressen

4.5.5 Vattenförekomster

Ytvattenförekomster

Den aktuella vägsträckan ligger inom tre olika avrinningsområden vilka redovisas i Figur 11. Det norra området avrinner mot Noret, som rinner via sjön Ökvattnet vidare till Falmarksträsket. Det södra avrinner mot Falmarksträsket, som har Bure älv som mynnar i Bodaträsket som sitt enda utlopp. Det östra avrinningsområdet tillhör Bure älv.

Dessa sjöar och vattendrag är registrerade vattenförekomster, med undantag för Ökvattnet, och omfattas av beslutade miljö kvalitetsnormer (MKN) fastställda enligt Vattenförvaltningsförordningen (2004:660), se Tabell 3.



Figur 11 Gräns mellan avrinningsområden enligt SMHI, ytvatten och aktuell vägsträcka

Tabell 3 Ytvattenförekomster och deras status (VISS, 2020)

Ytvattenförekomst (Sjö)	Aktuell status	Kvalitetskrav enligt MKN
Falmarksträsket (SE717947-174912)	God ekologisk status Ej god kemisk status	God ekologisk status God kemisk ytvattenstatus*
Bodaträsket (SE718134-175259)	God ekologisk status Ej god kemisk status	God ekologisk status God kemisk ytvattenstatus*
Ytvattenförekomst (Vattendrag)	Aktuell status	Kvalitetskrav enligt MKN
Bureälven (SE717998-175000)	Måttlig ekologisk status Ej god kemisk status	God ekologisk status 2027 God kemisk ytvattenstatus*
Noret (SE718464-783274)	God ekologisk status Ej god kemisk status	God ekologisk status 2027** God kemisk ytvattenstatus*

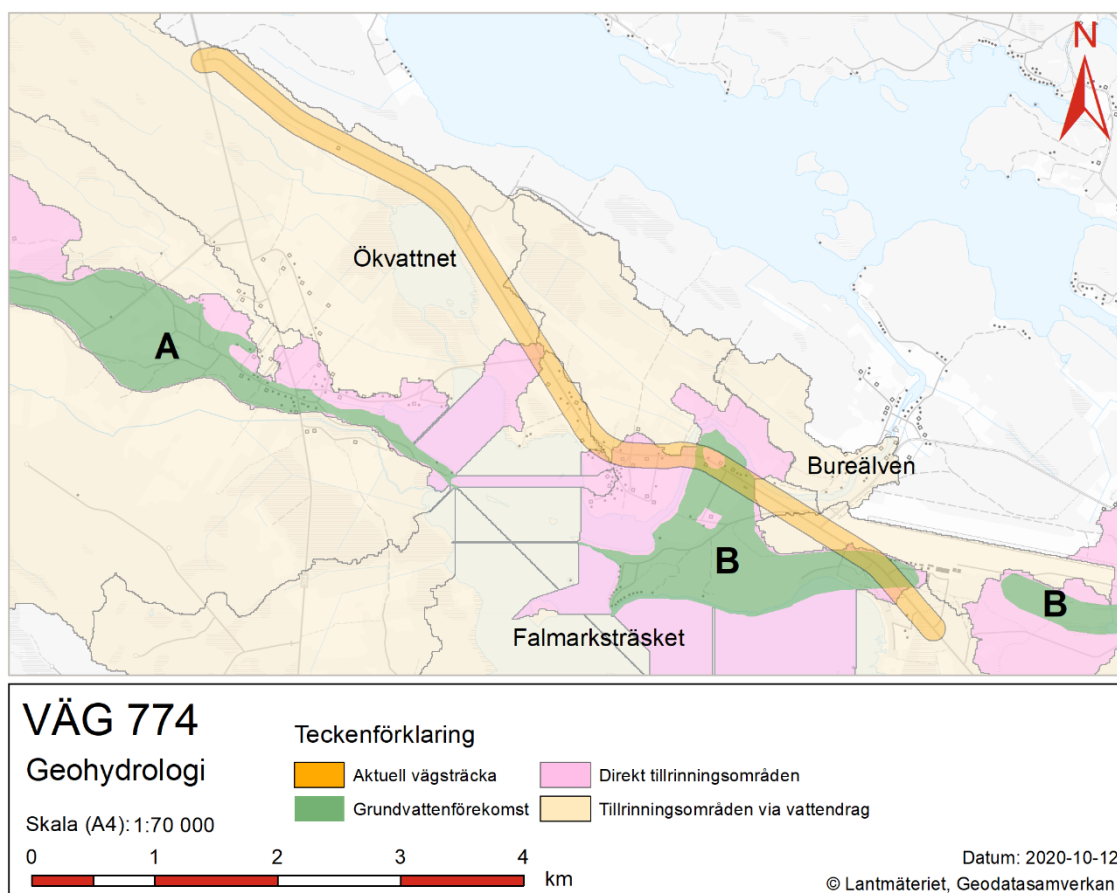
* Undantag – mindre stränga krav: Bromerad difenyleter och Kvicksilver och kvicksilverföreningar.

** Saknar miljö kvalitetsnorm för aktuell förvaltningscykel 3. Denna vattenförekomst ingick tidigare i följande vattenförekomst – Noret (SE718235-174639) där God ekologisk status 2027 och God kemisk ytvattenstatus var beslutad miljö kvalitetsnorm för förvaltningscykel 2 (2010-2016).

Grundvattenförekomster

Vid aktuell vägsträcka finns det en grundvattenförekomst (Skellefteåsen, B i Figur 12, som är uppdelad i två delar), där vägen passerar. Det finns även en grundvattenförekomst väster om Falmarksträsket som saknar namn (A i Figur 12) där vägsträckan överlappar dess tillrinningsområde.

Dessa grundvattenförekomster omfattas av beslutade miljö kvalitetsnormer (MKN) fastställda enligt Vattenförvaltningsförordningen (2004:660), se Tabell 4. Vägplanen får ej försämra möjligheterna för vattenförekomsterna att uppnå de fastställda miljö kvalitetsnormerna.



Figur 12 Grundvattenförekomster i området samt modellerade tillrinningsområden (SGU, 2019)

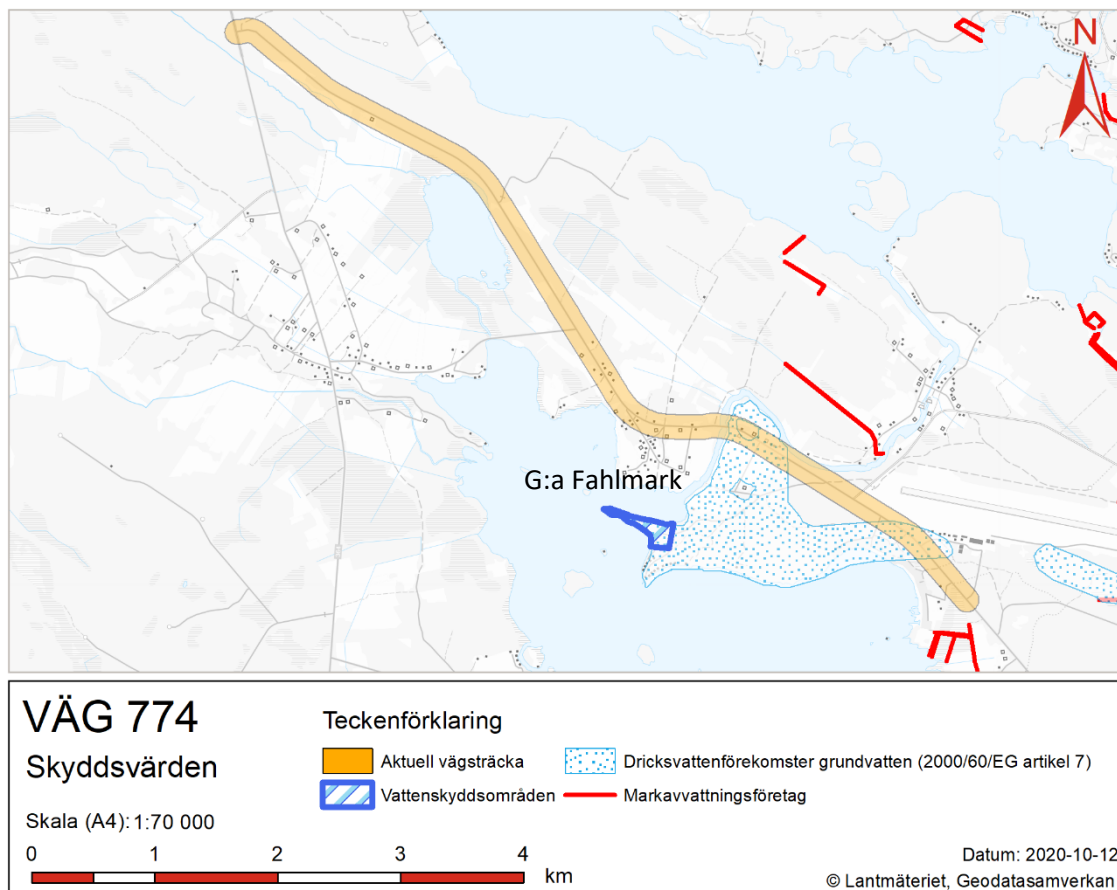
Tabell 4 Grundvattenförekomster och deras status (VISS, 2020)

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

Övriga skyddsvärden

Vid Råveludden, söder om Ö Falmark finns ett mindre vattenskyddsområde (cirka 5 ha) beläget 1 km uppströms bron över Bureälven, se Figur 13. Detta vattenskyddsområde, G:a Fahlmark, inrättades 1972 och utgör en del av grundvattenförekomsten Skellefteåsen, Bureåområdet.

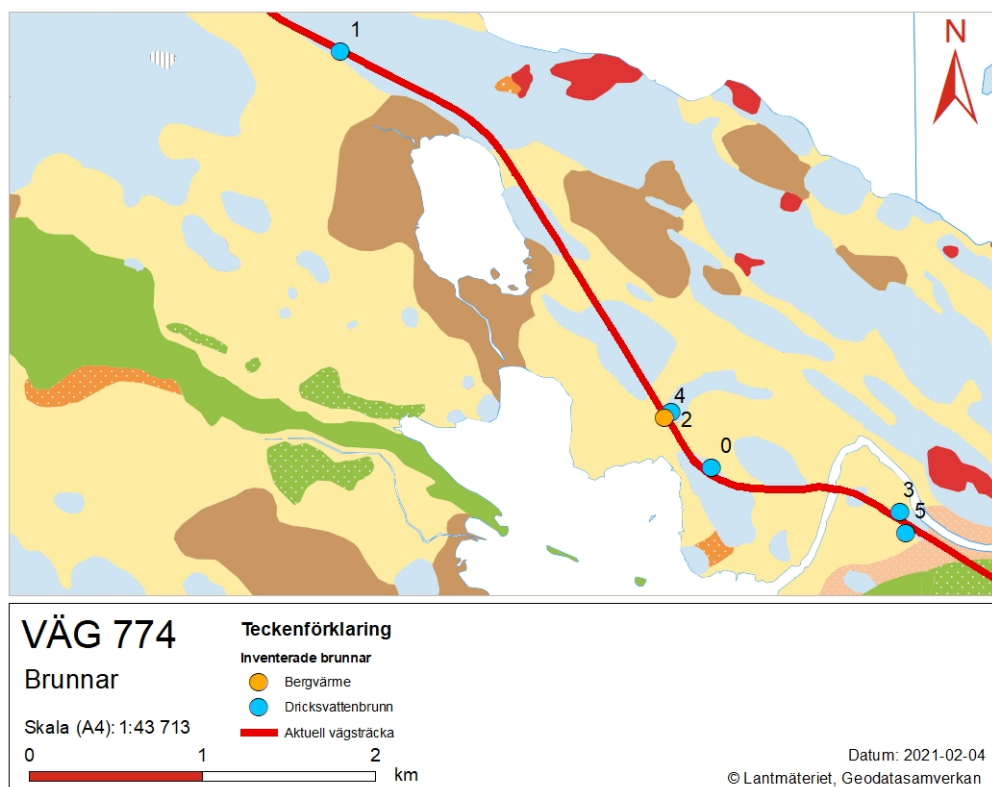
Längs aktuell vägsträcka återfinns inga markavvattningsföretag. Väg 774 sträcker sig inom avrinningsområden till ett antal markavvattningsföretag, se Figur 13.



Figur 13 Vattenskyddsområden, dricksvattenförekomster (VISS, 2020) samt markavvattningsföretag

Vatten- och energibrunnar

Identifierade vatten- och energibrunnar som har inventerats av Sweco under hösten 2020 redovisas i Figur 14 och Tabell 5. För detaljerad beskrivning av brunnarna, se brunnsinventering väg 774 (Sweco, 2020).



Figur 14 Jordarter samt brunnar inom bedömt avgränsningsområde (SGU, 2020)

Tabell 5 Sammanfattning av brunnsinventering

Brunn	Fastighet	Typ	Antal anslutna	Rening	Avstånd och riktning från väg	Ytlig jordart (SGU)
0	Skellefteå Falmark 10:46	Dricksvattenbrunn bergborrad	36 permanent anslutna personer + 6 sommarstugor	Rening av radon	35 m, nordöst (uppströms)	Morän
1	Skellefteå Falmark 10:43	Dricksvattenbrunn borrad (osäkert om brunnen sitter i jord eller berg)	2–6 permanent anslutna personer.	Rening av radon	10 m, sydväst (nedströms)	Morän
2	Skellefteå Falmark 10:24	Dricksvattenbrunn borrad (osäkert om brunnen sitter i jord eller berg)	5 permanent anslutna hushåll.	Rening av radon	40 m, nordöst (uppströms)	Morän
3	Skellefteå Falmark 11:72	Dricksvattenbrunn borrad (osäkert om brunnen sitter i jord eller berg)	7 permanent anslutna hushåll.	-	40 m, nordöst (uppströms)	Lera-silt

		<i>brunnen sitter i jord eller berg)</i>				
4	<i>Skellefteå Falmark 10:41</i>	<i>Bergvärme</i>	-	-	<i>5 m, sydväst (nedströms)</i>	<i>Lera-silt</i>
5	<i>Skellefteå Falmark 11:55</i>	<i>Dricksvattenbrunn bergborrad</i>	<i>10 permanent anslutna personer.</i>	<i>Rening av järn, fluorid och radon</i>	<i>50 m, sydväst (nedströms)</i>	<i>Lera-silt</i>

4.5.6 Förorenade områden och masshantering

En översiktlig inventering har genomförts inom det aktuella området, och dess närliggande områden. I den översiktliga inventeringen identifierades tre potentiellt förorenade områden i närheten av aktuell vägsträcka. Dessa ligger dock utanför vägplanens influensområde och har därför inte vidare provtagits.

Vägdikesmassor

En markmiljöundersökning avseende vägdikesmassor har genomförts. Resultatet av markmiljöundersökningen visar att inga ämnen förekommer i halter över mindre känslig markanvändning (MKM) i samlingsproven av vägdikesmassor från aktuell vägsträcka. Då MKM är satt som riktvärde för återanvändning av massor inom projektet, kan jordmassorna längs hela vägsträckan kunna återanvändas fritt inom arbetsområdet. Dock kan anmälan komma att krävas om massorna används utanför vägområdet.

Tjärasfalt

Provtagning avseende förekomst av tjärasfalt har utförts under hösten 2020 och ingen tjärasfalt har påträffats längs aktuell vägsträcka.

Sulfidjordar

Markundersökningar som utförts i området påvisar förekomst av sulfidjordar. Sulfidjord är naturligt förekommande i området och innebär ingen miljörisk i naturligt tillstånd. Sulfidjord som kommer i kontakt med luftens syre kan däremot oxidera vilket i sin tur kan orsaka försurningseffekt och urlakning av metaller.

4.5.6 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.

4.5.7 Boendemiljö och hälsa

I Sverige beskrivs trafikbuller främst med två mått, ekvivalent och maximal ljudnivå;

- Ekvivalent ljudnivå beskriver buller under en viss tidsperiod till exempel ett dygn, en dag, en kväll eller en natt. Den ekvivalenta ljudnivån påverkas av mängden trafik.
- Maximal ljudnivå avser den högsta ljudnivån för en enskild bullerhändelse. Även den maximala ljudnivån påverkas av mängden trafik, på grund av att en stor trafikmängd medför statistiskt ökad risk att bullrigare fordon passerar.

Eftersom ombyggnation av väg 774 inte är att betrakta som väsentlig ombyggnad ska riktvärden för befintlig miljö eftersträvas.

Vid beräkning av vilka fastigheter som räknas som bullerberörda ska Trafikverkets riktvärden för buller från vägtrafik användas, se Tabell 6. Om något riktvärde överskrids räknas fastigheten som bullerberörd. Vid bedömning av om någon fastighet ska erbjudas åtgärder används Trafikverkets åtgärdsnivåer i befintlig miljö, se Tabell 7. Om någon åtgärdsnivå överskrids ska inriktningen vara att åtgärder genomförs så att ljudnivån sänks ned till riktvärdet.

Vid tillämpning av riktvärdena vid åtgärder i trafikinfrastrukturen bör hänsyn tas till vad som är tekniskt möjligt och ekonomiskt rimligt. I de fall utomhusnivån inte kan reduceras till nivåer enligt tabellen bör inriktningen vara att inomhusvärdena inte överskrids.

Tabell 6. Trafikverkets riktvärden för trafikbuller vid om- och nybyggnation av vägtrafikinfrastruktur

Lokaltyp eller områdestyp	Ekvivalent ljudnivå, L_{eq24h} , utomhus vid fasad	Maximal ljudnivå, utomhus på uteplats	Ekvivalent ljudnivå, L_{eq24h} inomhus	Maximal ljudnivå L_{max} , inomhus
Bostäder ¹	55 dB(A)	70 dB(A) ²	30 dB(A)	45 dB(A) ³

Tabell 7 Trafikverkets åtgärdsnivåer längs befintlig infrastruktur

Lokaltyp eller områdestyp	Ekvivalent ljudnivå, L_{eq24h} utomhus på uteplats	Ekvivalent ljudnivå, L_{eq24h} inomhus	Maximal ljudnivå L_{max} , inomhus
Bostäder ⁴	65 dB(A)	40 dB(A)	55 dB(A) ⁵

¹ Avser bostadsrum i permanentbostad och fritidsbostad.

² Avser trafikårsmedeldag/kväll (06-22). Riktvärdet innebär att ljudnivån 70 dBA får överskridas högst fem gånger per timme. Ljudnivån 80 dBA får dock inte överskridas regelbundet dag- eller kvällstid.

³ Avser trafikårsmedelnatt (22-06). Riktvärdet innebär att ljudnivån 45 dBA får överskridas högst fem gånger per natt. Ljudnivån 50 dBA får dock inte överskridas regelbundet nattetid.

⁴ Avser bostadsrum i permanentbostad och fritidsbostad samt om bullernivån överskrids på bostadens alla befintliga uteplatser. Minst en uteplats ska då åtgärdas eller en bullerskyddad uteplats skapas.

⁵ Avser bullernivå nattetid (22-06) och får överskridas högst fem gånger per trafikårsmedelnatt.

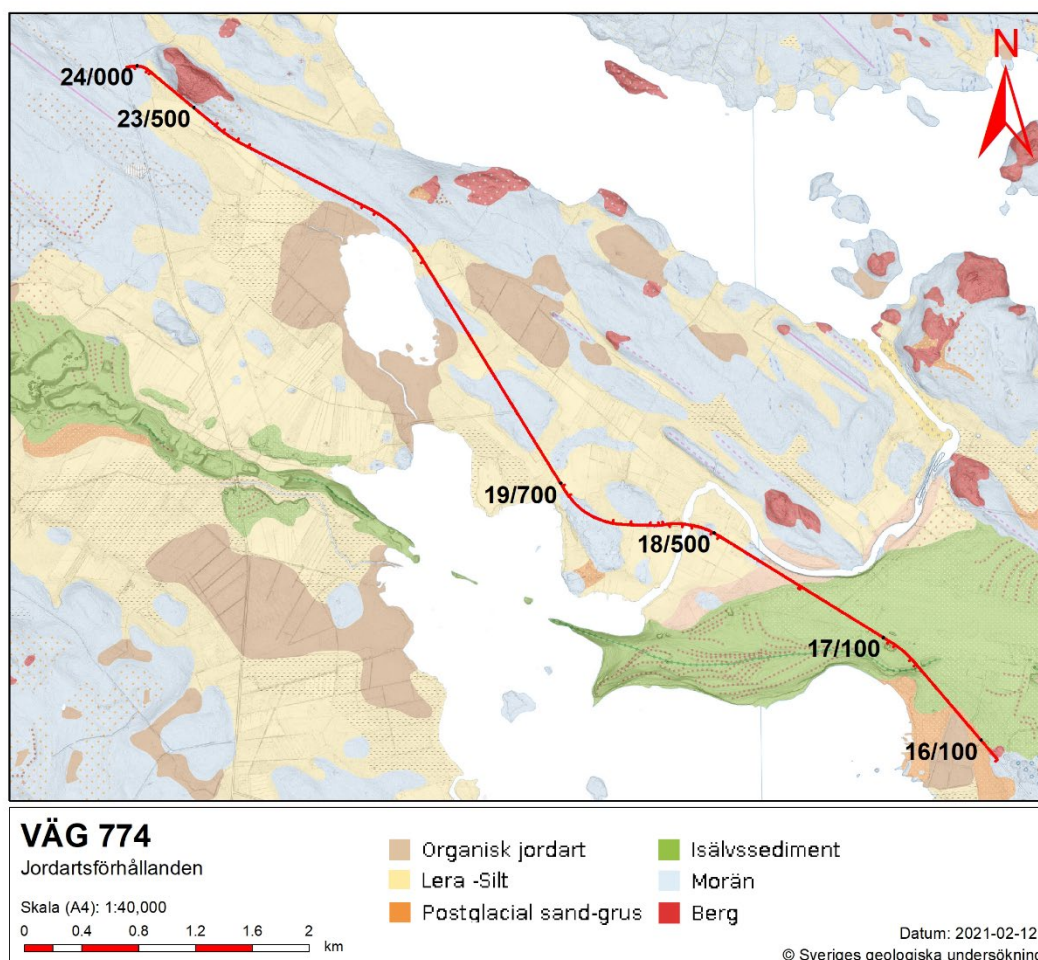
4.6. Byggnadstekniska förutsättningar

4.6.1 Geotekniska förhållanden

Vägens översiktliga geologi visar på att vägen går initialt över sand och isälvssediment. När väg 774 närmar sig Bureälven övergår marken till lera/silt. Därefter går vägen omväxlande på lera/silt och morän. I slutet av sträckan har berg påträffats. Se Figur 15 för jordartsförhållandena i aktuellt område.

Den befintliga överbyggnaden är generellt tunn där vägen går över sand och isälvssediment, fram till km 18/150. Efter km 18/150 och fram till slutet av sträckan är överbyggnaden något tjockare. Vägsträckan har problem med bärighet samt tjalproblem.

Överbyggnaden består delvis av en gammal grusväg som ligger cirka 20 till 50 centimeter under befintlig vägyta.



Figur 15 Jordartsförhållanden längs aktuell vägsträcka (SGU, 2020)

4.6.2 Geohydrologi och hydrologi

Dräneringsförhållanden

Väg 774 går över sand och isälvssediment vid flygplatsens inflygningsområde. När vägen närmar sig Bureälven övergår marken till lera/silt alternerat med moränpartier fram till korsning med Väg 364, se Figur 15.

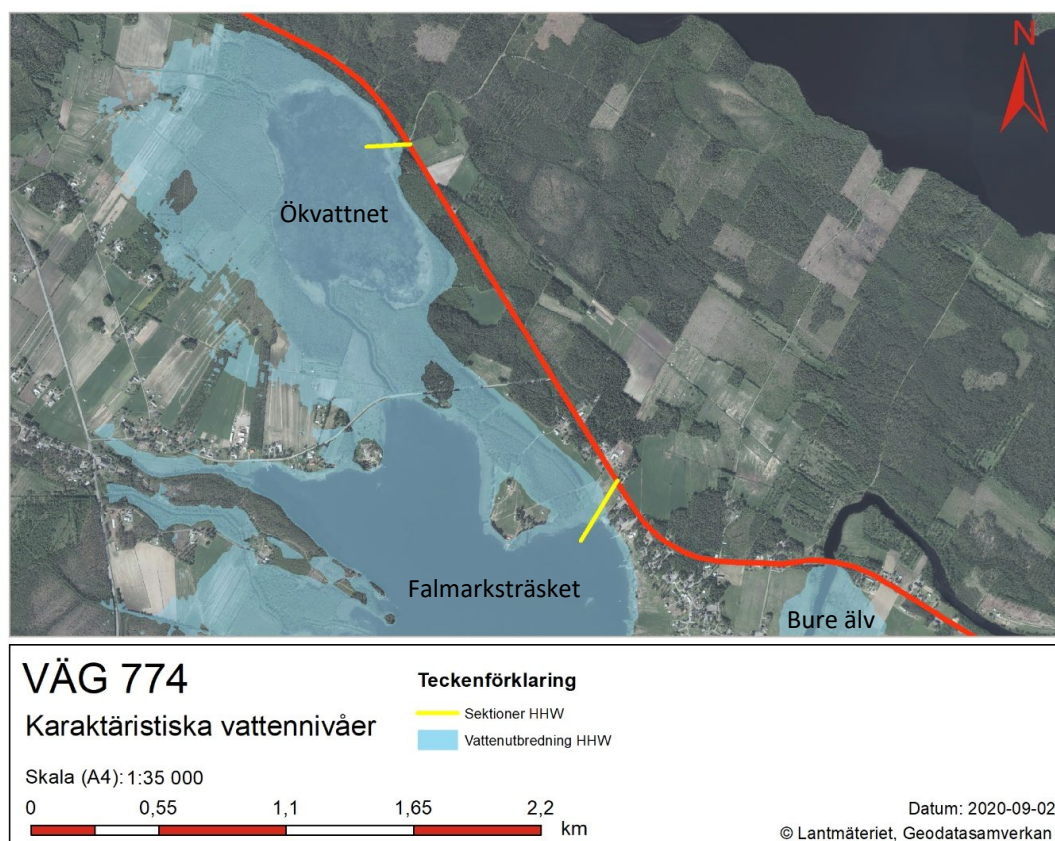
Längs väg 774 finns inslag av tunnare lager torv samt tunnare lager av lerig silt eller siltig lera längs kortare sträckor. Sammantaget bedöms dock dräneringsförutsättningar vara gynnsamma.

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 16.



Figur 16 Vattnets utbredning vid antagande att HHW för Bure älv vid bron styr HHW i närliggande sjöar (Ökvattnet och Falmarkssträsket)

4.6.3 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.

4.6.4 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 Den planerade vägens lokalisering och utformning med motiv

5.1. Val av lokalisering

Åtgärderna på sträckan utförs mellan cirka 300 meter innan anslutningen till Skellefteå flygplats fram till korsningen mellan väg 774 och väg 364. Den aktuella sträckan är cirka 8 kilometer lång. Inga alternativa lokaliseringar är föreslagna i vägplanen. Planerade åtgärder kan göras till stor del inom befintligt vägområde.

5.2. Val av utformning

Trafikverket strävar alltid efter att utforma en anläggning som är tekniskt, miljömässigt och kostnadsmässigt lämpligast.

Vägförslaget innebär att väg 774 ska förstärkas för att höja bärigheten till bärighetsklass BK4, 74 ton. Vägprofilen höjs på de flesta ställen med cirka 30 centimeter, förutom genom Östra Falmark där profilen höjs cirka 10 cm för att inte påverka anslutningar och för att inte göra intrång på tomtmark. Vägens utformning följer de krav och råd som ställs i *Vägar och gators utformning* (VGU publikation 2020:029 och 2020:031).

5.2.1 Övergripande gestaltungsprinciper

Gestaltningen av väg 774 ska samspela med landskapets former, skala och struktur. Nedan sammanfattas de övergripande gestaltungsprinciperna. För utförligare beskrivningar, se Gestaltungsprogrammet.

Sidoområden

Släntkrön och släntfot avrundas för att ge en mjuk landskapsanpassning som smälter samman med den befintliga miljön. Etablering av sidoområden ska göras så att de anpassas till landskapstypen. Alla sidoområden ska möjliggöra vegetation.

Allé och solitära träd

Träden i allén ska skyddas så att åverkan inte påverkar trädens vitalitet. Större solitära träd i anslutning till tomtmark skyddas så långt som möjligt. Om trädens rötter växer in i vägområdet ska de hanteras väl.

Utrustning

Det är viktigt att bibehålla en trygg gång- och cykelmiljö i anslutning till bron över Bure älv. Längs bron ska utrustningen vara anpassad efter gång- och cykeltrafikanternas långsammare tempo vilket innebär att extra hänsyn ska tas till detaljer och materialmöten.

Skyltar ska så långt som möjligt placeras så de inte döljer landskapets utblickar identifierade i landskapsanalysen. För att minimera ett rörigt intryck bör skyltar samordnas på gemensamma stolpar eller om möjligt på belysningsstolparna. Nya räckan ska anpassas efter befintliga räckan längs vägsträckningen. De räckan som används ska vara diskreta och inte skapa ett oroligt intryck. Synliga trumändar ska så långt som möjligt undvikas. Där det inte är möjligt ska de snedkapas eller förses med trumöga i samma lutning som intilliggande slänt.

5.2.2 Kantremsor

Mark för ianspråktagande av kantremsor om två meter i skogsmark och en halv meter i åker- och ängsmark ingår i utformningsförslaget. Kantremsan behövs för att underlätta framtida drift- och underhållsåtgärder längs vägen. Den ger utrymme för bortplogad snö och minskar risken att trädrötter växer in i väganläggningen och skadar den. Inom vissa områden bidrar kantremsan till att skydda anläggningen och dess slänter från att förstöras av tunga maskiner från skogs- och jordbruk.

5.2.3 Säkerhetszon

De ytor som tas i anspråk för kantremsor kommer delvis att innebära att de krav som ställs för säkerhetszoner uppfylls. En säkerhetszon har en viss utbredning och ett visst syfte. Säkerhetszonens utbredning varierar utifrån vissa variabler såsom hastighet och väggeometri på vägen. Säkerhetszonen är det område utanför stödremsan, vid sidan om vägbanan, som så långt som möjligt ska vara fritt från fysiska hinder i form av fasta oefftergivliga föremål, som exempelvis buskar, stenblock, träd med mera. Om den omgivande marken redan är fri från fasta föremål såsom i åkermark eller på andra öppna ytor, uppfylls syftet och inget ytterligare markanspråk behövs. Aktuella säkerhetszoner framgår av typsektionerna.

5.2.4 Referensstandard och typsektion

Plangeometrin följer befintlig väg, medan profilgeometrin justeras för att optimera massbalans utefter sträckan samt för att eliminera svackor i befintlig väg.

Typsektion för väg 774 är fortsatt utformad enligt:

Stödremsa (SR)	Vägren (VR)	Körfält (K)	Körfält (K)	Vägren (VR)	Stödremsa (SR)	Innerslänt och bankslänt
0,25 meter	0,25 meter	3,0 meter	3,0 meter	0,25 meter	0,25 meter	1:3

Dikesdjup anpassas så att dikesbotten är minst 0,3 meter under terrassnivån, förutom på de sträckor som har skyddslager där dikesdjupet minskas till 0,8 meter för att minimera intrång på tomtmark.

Som förutsättning avseende referenshastighet gäller 80 km/tim. Delen genom Östra Falmark har en referenshastighet på 60 km/tim.

Separering mellan biltrafik och oskyddade trafikanter görs enbart över bron vid Bureälven.

5.2.5 Linjeföring

Vägens profil och 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.

5.2.6 Korsningar och anslutningar

Befintliga korsningar till anslutande vägar föreslås behålla samma regleringsform och huvudsakliga utformning, under förutsättning att de uppfyller krav i VGU.

Befintliga anslutningar ska projekteras och anpassas till den förbättrade väg 774.

5.2.7 Belysning och ledningar

Samtliga belysningsstolpar längs väg 774 genom Östra Falmark bedöms inte kunna stå kvar då de är gamla och inte uppfyller gällande krav på belysningskvalitet. De kommer därför att rivas. Att flytta stolparna är inte heller aktuellt, då fundamenten riskerar att hamna i dikesbotten.

5.2.8 Vägteknik

Vägtekniska åtgärder består generellt av höjning av vägprofil med en ny överbyggnad. Längs med vissa vägsträckor sker förstärkningsåtgärder även i form av armering och utskiftning. I början och i slutet av vägsträckan ska väguppbyggnaden anpassas till befintlig väg.

5.2.9 Geoteknik

Utifrån utförda geotekniska undersökningar, projekterad vägprofil samt beräkningar kommer det inte krävas några geotekniska åtgärder för att säkerställa konstruktionen.

5.2.10 Avvattning och trummor

Väg 774 kommer avvattnas, som idag, via vägslänt och längsgående vägdiken som leds till korsande avvattningssystem och vägtrummor. För att säkerställa att tillfälligt förekommande avrinnande vatten på markytan eller vägen leds bort på ett effektivt sätt kommer utloppsdiken att rensas. Utloppsdiken rensas mellan 20-70 meter.

Vid en inventering av väg- och sidotrummor som utfördes under hösten 2020 bedömdes fyra av 17 vägtrummor vara i gott skick. Detta innebär att totalt 14 vägtrummor kommer att bytas ut, en kommer att rivas och inte ersättas med ny då behovet inte längre finns och två trummor kommer att förlängas.

5.3. Skyddsåtgärder och försiktighetsmått som redovisas på plankarta och fastställs

Inga specifika skyddsåtgärder och försiktighetsmått som gäller under drifttiden fastställs i planen.

5.4. Skyddsåtgärder under byggtiden

Innan arbetena startar ska boende längs vägen informeras.

De allmänna råd som Naturvårdsverket (NFS 2004:15) har satt angående buller från byggplatser ska följas i projektet.

Tillfälligt nyttjade ytor ska efter att arbetena avslutats, städas och återställas till ursprungligt skick.

Etablering av sidoområden ska göras så att de anpassas till landskapstypen. Alla sidoområden ska möjliggöra vegetation. Sidoområden i anslutning till tomtmark och åkermark ska återsås.

Allé och större solitära träd på tomtmark nära vägplaneområdet ska skyddas under byggtiden. Schakt får inte ske på ett sådant sätt att trädets vitalitet påverkas. Trädens rötter kan växa in i vägområdet och ska då hanteras i bygghandlingsskede.

Inga etablering- och upplagsytor anläggs inom strandskyddat område eller inom område där vägen går genom grundvattenförekomsten Skellefteåsen.

Vid stränder och passage av Bure älv ska försiktighet iakttas inom arbetsområdet så att strand- och vattenmiljön påverkas så lite som möjligt.

Om entreprenaden kommer pågå under vinterhalvåret ska samråd hållas med Malå och Maskaure sameby före byggstart för att klarlägga om och hur renskötsel bedrivs i området under byggtiden och hur hänsyn i så fall ska tas.

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

Arbetsmaskiner ska drivas med miljödiesel och förses med miljöanpassade hydrauloljor.

Under byggtiden ska entreprenören ha beredskap och utrustning för att hantera oavsiktliga utsläpp av kemiska produkter som kan riskera att sprida föroreningar till mark och vattendrag.

För massor som inte kan användas inom projektet ska provtagning, klassificering och bedömning av massor med avseende på föroreningar genomföras innan extern användning eller deponi. Uppgrävda massor kommer i väntan på bortforsling att placeras så att de inte riskerar att medföra grumling av vattendrag.

Avbaningsmassor från områden där invasiva arter har identifierats får inte läggas tillbaka eller återanvändas utan ska transporteras till godkänd mottagningsanläggning. Vegetationsavtaget ska vara så djupt att rötter avlägsnas.

Vid masstransport hålls transportsträckor så korta som möjligt och uppkomna massor hanteras så nära projektet som möjligt.

Sulfidhaltiga massor som schaktas ska utan mellanlagring transporteras till godkänd mottagningsanläggning på ett sätt som minimerar risk för spill och oxidation.

Även hittills oupptäckta, okända fornlämningar är skyddade i kulturmiljölagen. Om en oupptäckt, okänd, fornlämning påträffas inom vägområdet ska arbetet omedelbart stoppas, lämningen märkas ut och länsstyrelsen kontaktas.

Provtagning av vattenkvalitet i enskilda brunnar samt i vattentäkten vid Falmarksträsket ska genomföras före under och efter byggskedet för att visa att verksamheten inte inneburit någon påverkan på grundvattnet.

Alla trummors in- och utlopp ska erosionsskyddas.

6 Effekter och konsekvenser av projektet

6.1. Trafik och användargrupper

Projektet medför att trafiksäkerhet, framkomlighet och komfort kommer att förbättras i och med de i vägplanen föreslagna åtgärderna.

6.2. Lokalsamhälle och regional utveckling

Vägens förbättrade standard är positivt för lokalsamhället och gynnar den regionala utvecklingen. Vägplanen bedöms inte påverka boendemiljön och inte heller stå i konflikt med aktuell översiktsplan.

6.3. Miljö och hälsa

6.3.1 Landskapsbild

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

6.3.2 Naturmiljö

Vägplanen berör inga områden för naturvård såsom områden av riksintresse, naturreservat eller Natura-2000 områden. Förhållandena för växt och djurliv ändras inte långsiktigt på platsen. Påverkan i form av intrång värderas till liten, framförallt med motiveringen att intrånget kunnat begränsas till en liten yta. Utifrån bedömningsgrunder i avsnitt 3.4 bedöms konsekvenserna för naturmiljön bli små.

Generella biotopskydd

Den biotopskyddade allén ska hanteras med omsorg genom vidtagna skyddsåtgärder kommer dess rötter att skyddas. Vägplanen kommer på så sätt inte påverka allén och det generella biotopskyddet och därmed behövs det inte ges dispens. Inga negativa effekter eller konsekvenser bedöms uppkomma.

Invasiva arter

För att förhindra att invasiva arter sprids ska en kompletterande inventering utföras innan dikena slås under våren 2021. Skyddsåtgärder avseende masshantering under byggtiden planeras. På så sätt kan spridningen begränsas vilket medför positiva effekter och konsekvenser för naturmiljön.

Vattenmiljö

Allt grävande och byggande i vattenområden definieras som vattenverksamhet enligt 11 kap 9 § miljöbalken. Vattenområde definieras normalt som det område som är täckt av vatten vid ett 100-årsföde (HHW). Inget arbete kommer utföras inom någon av närliggande vattenförekomsters (Bure älv, Falmarksträsket och Ökvattnets) område för HHW.

Inga trumåtgärder eller dikesrensningar berör någon vattenförekomst utan görs endast i diken. De trummor som planeras att åtgärdas/bytas inom projektet berör inga vattenförekomster utan samtliga vattendrag har en tydlig dikeskaraktär. De flesta dikena är grunda och är under större delen av året uttorkade. Aktuella trumåtgärder bedöms därför omfattas av undantagsregeln 11 kap 12 § miljöbalken.

Eftersom trumåtgärder och dikesrensningar berör diken som under större delen av året är uttorkade, samtidigt som avståndet mellan aktuella trumbyten och vattenförekomster är stort, bedöms påverkan i samband med byggskedet i form av grumling som liten.

Sammanfattningsvis bedöms negativa effekter och konsekvenser för vattenmiljön bli små.

Projektet inte kräva någon prövning enligt 11 kap 9 § miljöbalken.

Skyddade arter

För att genomföra åtgärder som riskerar att påverka skyddade eller fridlysta arter krävs dispens från artskyddsförordningen. Inga skyddade eller rödlistade arter kommer påverkas av projektet.

Trafikverket har därför inte för avsikt att söka dispens från artskyddsförordningen.

6.3.3 Kulturmiljö

Inga kända lämningar bedöms beröras. Inga riksintressen eller regionala intressen för kulturmiljö påverkas av projektet. Ny mark som tas i anspråk är mycket begränsat till ytan och ligger i anslutning till områden som redan är påverkade.

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

Effekten och konsekvenserna för kulturmiljön bedöms som liten.

6.3.4 Mark och vattenresurser

Areella näringar

När det gäller pågående markanvändning förekommer både jordbruksmark och skogsmark längs väg 774. Vägplanen medför en mindre breddning av vägområdet. Intrånget i omgivande jord- och skogsmark bedöms därmed vara ytterst begränsad och kommer att medföra att samtliga berörda jordbruksmarken är fortsatt brukbara.

Vägplanen innebär mycket liten påverkan på rennäringsen. Några bestående negativa konsekvenser för rennäringsens bedrivande bedöms inte uppstå, eftersom ny mark endast tas i anspråk i direkt anslutning till befintlig väg. Om entreprenaden kommer pågå under vinterhalvåret ska samråd hållas med Malå och Maskare sameby före byggstart för att klarlägga om och hur renskötsel bedrivs i området under byggtiden och hur hänsyn i så fall ska tas. Ytor som används ska så långt det är möjligt återställas till ursprunglig karaktär. En del av vägplaneområdet går genom riksintresseområde (kärnområde) för rennäringsen. Ingen påtaglig skada bedöms uppkomma på riksintresset.

Sett till frågan om areella näringar bedöms värdet vara lågt till måttligt. Påverkan i form av intrång bedöms litet, då intrånget i berörda jordbruksmarker är försumbar och samtliga marker bedöms fortsatt vara brukbara. Möjligheten att bedriva rennärings bedöms inte påverkas i någon omfattning av betydelse. Utifrån bedömningsgrunder i avsnitt 3.4 bedöms konsekvenserna för areella näringar bli små.

Grundvatten

Vägplanen medför ingen grundvattensänkning och kommer därmed inte medföra någon påverkan på grundvattnets kvantitet.

Då vägen går genom grundvattenförekomsten Skellefteåsen som är förbinden med vattenskyddsområdet, G:a Fahlmark, har en översiktlig riskanalys för grundvatten genomförts inför arbetet med vägplanen. Under driftskedet innebär vägplanen ingen försämring gällande risker för påverkan på grundvattnet. Förbättring av vägens bärighet leder till att sannolikheten för olyckor minskar därmed minskar även risken för föroreningsutsläpp orsakad av olyckor på vägen. Under både bygg- och driftskedet finns risk för påverkan på grundvattnets kvalitet genom framförallt oljeläckage. Samtliga av de privata brunnarna är belägna där SGU:s kartunderlag redovisar täta jordar, vilket minskar risken för påverkan på dricksvattnet. Vattenskyddsområdet är beläget på ett sådant avstånd (cirka 800 meter från vägen) att transporttiden för föroreningar från vägen är lång, vilket gör att risken för förorening blir låg. Risken för påverkan på grundvattnets kvalitet är störst vid den östra

delen av vägsträckan där sårbarheten bedöms som hög på grund av genomsläppliga jordar och känd grundvattenförekomst (Skellefteåsen).

Genom att vidta skyddsåtgärder i byggskedet bedöms risken för konsekvenser på grundvattnet som små. Sammanvägt bedöms risken för konsekvenser av vägplanen för grundvatten bli liten.

6.3.5 Förorenade områden och masshantering

En uppskattning av mängden massor som krävs i projektet har utförts, men detaljprojektering kommer att ske när bygghandling tas fram. Trafikverket har för avsikt att massor som uppkommer i projektet om möjligt ska kunna nyttjas som resurs i syfte att ersätta andra anläggningsmaterial.

Massor med föroreningshalter som understiger Naturvårdsverkets generella riktvärden för MKM förutsätts kunna nyttjas för vägbyggnadsändamål. Provtagning av dikesmassor visar att vägdikesmassor från befintlig väg 774 kan återanvändas inom projektet. Eftersom några uppmätta halter överskrider nivå för KM med underskrider nivå för MKM, finns restriktioner för återanvändning utanför projektet.

Sulfidhaltiga jordar förekommer i området. Omfattningen av sulfidschakten går i dagsläget inte att bedöma och kommer att hanteras längre fram i projektet.

Med angiven hantering av massor bedöms riskerna avseende masshantering och förorenad mark vara små och inte leda till negativa konsekvenser för miljön.

6.3.6 Boendemiljö och hälsa

Resultatet av bullerutredningen visar att Trafikverkets åtgärdsnivåer för befintlig miljö inte överskrider vid någon närliggande fastighet. Inga skyddsåtgärder behövs och någon vidare bullerutredningen bedöms inte vara nödvändig.

Sweco har gjort riskinventering för närliggande byggnader som kan anses bli berörda av vibrationsalstrande arbeten. En riskanalys avseende vibrationer kommer att utföras inför byggskedet. De planerade förstärkningsåtgärderna bedöms innebära en förbättring av vibrationsförhållandena längs vägen under driftskedet.

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.

Utifrån bedömningsgrunder i avsnitt 3.4 bedöms effekterna och konsekvenserna för boendemiljön som små negativa och i viss utsträckning positiva.

6.3.7 Minskade klimatgasutsläpp

Anläggning av ny transportinfrastruktur genererar klimatpåverkan och energianvändning. Materialtillverkning, byggskedet, drift och underhåll bidrar i olika omfattning till förbränning av fossila bränslen vilket genererar utsläpp av bland annat koldioxid. Klimatpåverkan har en global och långsiktig påverkan. Konsekvenserna av klimatutsläppen i den direkta närmiljön är kortsiktigt osynliga, men även på lokal nivå kan ett förändrat klimat på sikt innebära ett behov av anpassning till ökad temperatur, mer nederbörd och andra förändrade klimatfaktorer.

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 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 exempelvis 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. Inför arbetet med vägplanen har klimat- och energifrågan beaktas vid val av utformning då hänsyn tas till massbalans, masshanteringsåtgärder samt transportmetoder.

Trafikverket kommer utreda åtgärder för att minska klimatpåverkan och om de är tillämpliga inarbeta dem i bygghandling för att minimera negativa effekter och konsekvenser.

6.3.8 Risker

Vägplanen bedöms inte medföra några stora risker. Även om en höjning av vägens standard kan komma att leda till ökad trafikering och högre hastigheter så ska projektet i slutänden leda till en generell höjning av trafiksäkerheten. Vägplanen bedöms därmed inte medföra någon riskökning som kräver åtgärder för att skydda människor som vistas i vägens närhet. Då utformningsförslaget inte heller medger en breddning av vägen, blir projektets påverkan på riskbilden för bebyggelsen liten.

Under driftskedet innebär vägplanen ingen försämring gällande risker för påverkan på grundvattnet. Förbättring av vägens bärighet leder till att sannolikheten för olyckor minskar därmed minskar även risken för föroreningsutsläpp orsakad av olyckor på vägen. Under både bygg- och driftskedet finns risk för påverkan på grundvattnets kvalitet genom framförallt oljeläckage. Samtliga av de privata brunnarna är belägna där SGU:s kartunderlag redovisar täta jordar, vilket minskar risken för påverkan på dricksvattnet. Vattenskyddsområdet är beläget cirka 800 meter från vägen, vilket innebär att transporttiden för föroreningar från vägen är lång. Därmed är risken för förorening låg. Risken för påverkan på grundvattnets kvalitet är störst vid den östra delen av vägsträckan där sårbarheten bedöms som hög på grund av genomsläppliga jordar och känd grundvattenförekomst (Skellefteåsen). Genom att vidta skyddsåtgärder i byggskedet bedöms risken för konsekvenser på grundvattnet överlag som små.

6.4. Samhällsekonomisk bedömning (sammanfattning)

Ingen samhällsekonomisk bedömning har utförts för detta projekt.

6.5. Indirekta och samverkande effekter och konsekvenser

Inga indirekta eller samverkande effekter och konsekvenser ligger inom detta projekt.

6.6. Påverkan under byggtiden

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 begränsade framkomlighet och tillgänglighet kommer periodvis att råda i området.
- Under byggskedet hanteras en rad ämnen som vid olycka eller spill kan påverka mark och vatten negativt. Bland dessa finns bland annat petroleumprodukter i form av drivmedel, hydrauloljor och smörjmedel.
- Byggnationerna innebär också att ytor tillfälligt tas i anspråk för entreprenörens etablering och upplag.

Byggskedet pågår under en begränsad tidsperiod och den störning som uppstår är tillfällig och övergående. Med vidtagna skyddsåtgärder bedöms påverkan minskas. Sammantaget bedöms konsekvenserna som små.

7 Samlad bedömning

7.1. Måluppfyllelse avseende de transportpolitiska målen och projektmålen

Vägplanen bedöms uppfylla projektets ändamål enligt kapitel 2.6. Genom att förbättra vägens bärighet säkerställs vägens funktion.

Vägplanen bedöms även medverka till att de transportpolitiska målen uppfylls. Vägplanen stöder funktionsmålet då transportsystemets kvalitet och användbarhet ökar. Hänsynsmålet uppfylls genom att Trafikverkets planlägningsprocess följs där avvägningar avseende trafiksäkerhet, miljö och hälsa görs.

7.2. Överensstämmelse med miljökvalitetsmål

I detta projekt berörs främst målen Frisk luft, Levande sjöar och vattendrag, Levande skogar, Ett rikt odlingslandskap, Grundvatten av god kvalitet, God bebyggd miljö och Ett rikt växt- och djurliv.

De markintrång som är nödvändigt för projektets genomförande 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.

En mindre mängd ökad trafik kan förutses genom förbättrad väg 774. Det finns ingen känd luftproblematik i området kring väg 774. Trafikökningen kommer inte påverka miljömålet Frisk luft och dess preciseringar.

Vägprojektet kommer inte minska naturmiljövärden, eller minskar möjligheten att uppnå miljökvalitetsnormer, i sjöar och vattendrag och kommer därmed inte påverka målet Levande sjöar och vattendrag och dess preciseringar.

Små intrång görs i åker- och skogsmark men miljömålen Ett rikt odlingslandskap samt Levande skogar och dess preciseringar påverkas inte genom att markerna är fortsatt brukbara.

Projektet kan i viss mån motverka enstaka preciseringar i målet Grundvatten av god kvalitet. Trafikverket kommer i byggskedet vidta åtgärder för att minska risken för påverkan på grundvattnets kvalitet.

Projektet kommer inte medföra någon ökad bullernivå och kommer därför inte påverka målet God bebyggd miljö och dess preciseringar.

Trafikverket har en riktlinje för att motverka spridning av invasiva arter i vägmiljön (t.ex. lupiner) för att inte påverka miljömålet Ett rikt växt- och djurliv och dess preciseringar.

8 Överensstämmelse med miljöbalkens allmänna hänsynsregler, miljökvalitetsnormer och bestämmelser om hushållning med mark och vattenområden

Miljöbalken ska tillämpas så att:

- Människors hälsa och miljön kan skyddas mot skador och olägenheter
- Värdefulla natur- och kulturmiljöer skyddas och vårdas
- Den biologiska mångfalden bevaras
- En långsiktig god hushållning med mark, vatten och fysisk miljö i övrigt tryggas
- Återanvändning och återvinning samt hushållning främjas så att kretslopp uppnås

8.1. Allmänna hänsynsregler

Miljöbalkens allmänna hänsynsregler ska följas av alla som bedriver eller avser att bedriva en verksamhet. De allmänna hänsynsreglerna återfinns i 2 kap miljöbalken. Enligt 1 § (bevisbörderegeln) måste verksamhetsutövaren visa att de allmänna hänsynsreglerna följs.

I projektet beaktas hänsynsreglerna 2, 3, 6 och 7 §§ (kunskapskravet, försiktighetsprincipen, principen om bästa möjliga teknik, lokaliseringsprincipen och rimlighetsavvägningen) genom Trafikverkets samrådsförfarande samt genom Trafikverkets planeringsprocess där fyrstegsprincipen används och åtgärderna bedöms ur miljösynpunkt.

Trafikverket bedöms även tillgodose kunskapskravet genom att ha kompetent personal inom den egna organisationen samt genom att ställa krav vid upphandling av konsulttjänster och entreprenader.

Trafikverket styr projektets utförande och miljöskyddsåtgärder samt ställer krav på materialanvändning och val av produkter i upphandlingen vilket tillgodoser 3, 4 och 5 §§.

Trafikverket har som verksamhetsutövare ansvar för de åtgärder som genomförs och uppfyller således 8 § (ansvar för skadad miljö).

8.2. Miljökvalitetsnormer

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

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

Denna vägplan bedöms inte medföra att några gällande miljökvalitetsnormer åsidosätts.

Normerna för utomhusluft bedöms inte överskridas eftersom halterna av luftföroreningar bedöms låga i anslutning till väg 774. Om fler väljer gång och cykel bedöms ombyggnaden bedöms kunna minska utsläppen från vägtrafiken. 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.

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

Vägplaneförslaget kommer inte innebära åtgärder i någon ytvattenförekomst. Anläggning av trummor och dikesrensningar, berör diken som under större delar av året är uttorkade. Skyddsåtgärder kommer att vidtas under byggskedet för att minska risken för förorening av närliggande ytvatten. Möjligheten att uppnå den status som vattnet ska ha enligt en miljökvalitetsnorm bedöms inte äventyras. Ingen försämring av den ekologiska eller den kemiska statusen bedöms komma att ske i ytvattenförekomsterna längs väg 774.

Skellefteåsen är en grundvattenförekomst med miljökvalitetsnormer. Den har God kemisk status och God kvantitativ status enligt VISS. Vägplanen innebär ingen påverkan på grundvattnets kvantitet. Trafikverket har genomfört en översiktlig riskanalys som visar på att ingen försämring gällande risker uppkommer under vägplanens driftskede och att en förbättring av vägen bärighet leder till att sannolikheten för föroreningsolyckor minskar. Skyddsåtgärder kommer att vidtas under byggskedet för att minska risken för påverkan på grundvattnets kvalitet. Möjligheten att uppnå den status som grundvattnet ska ha enligt en miljökvalitetsnorm bedöms inte äventyras. Ingen försämring av den kvantitativa eller kemiska statusen bedöms komma att ske i grundvattenförekomsten.

8.3. Bestämmelser om hushållning med mark- och vattenområden

I miljöbalkens tredje och fjärde kapitel regleras bestämmelser för hushållning med mark- och vattenområden. 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. Väg 774 är av riksintresse för infrastruktur och kommer att påverkas positivt av vägplanen.

9 Markanspråk och pågående markanvändning

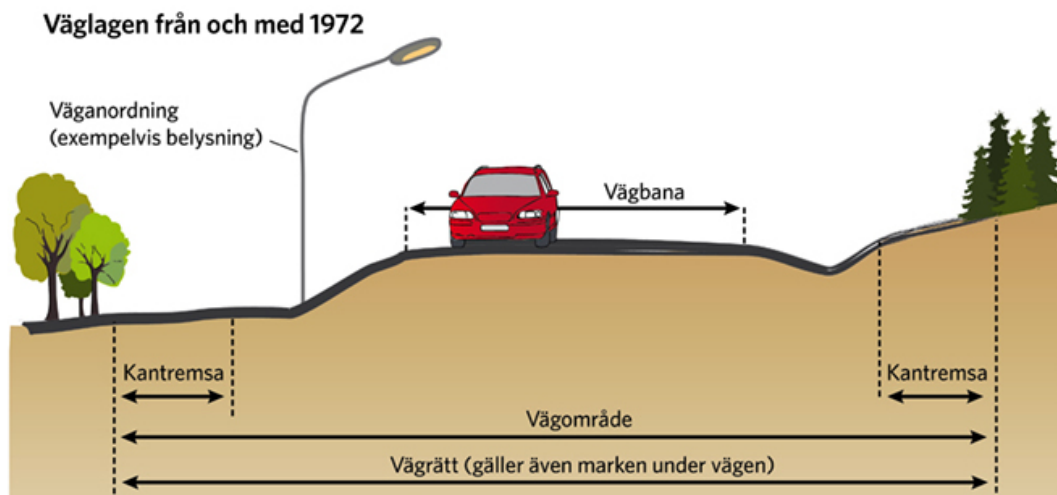
9.1. Vägområde för allmän väg

9.1.1 Vägområde för allmän väg med vägrätt

Vägrätt uppkommer genom att väghållaren tar mark eller annat utrymme i anspråk för väg med stöd av en upprättad, och fastställd, vägplan. Vägrätten ger väghållaren rätt att utnyttja mark eller annat utrymme som behövs för vägen.

Väghållaren får rätt att i fastighetsägarens ställe bestämma över marken eller utrymmes användning under den tid vägrätten består. Vidare får myndigheten tillgodogöra sig jord- och bergmassor och andra tillgångar som kan utvinnas ur marken eller utrymmet. Vägrätten upphör när vägen dras in.

Vägområdet för allmän väg i vägplanen omfattar förutom själva vägen utrymme för de väganordningar som redovisas i kapitel 5.2. Dessutom ingår i vägområdet en kantremsa på båda sidor, om två meter i skogsmark utanför slänkrön respektive slänkfot och motsvarande mått i åkermark är en halv meter. Se Figur 17.



Figur 17. Vägområde med kantremsor i skogsmark. Figuren illustrerar en tvåfältsväg.

Ny tillkommande vägrätt omfattar cirka 1 hektar och redovisas med "V" på plankartan. Vägrätten fördelar sig på cirka 930 m² odlad åkermark, 8 980 m² skogsmark och 870 m² öppen mark.

9.1.2 Väghållningsansvar för allmänna vägar

Inom det aktuella området är Trafikverket väghållare.

9.2. Område med tillfällig nyttjanderätt

Genom tillfällig nyttjanderätt tillåts ytor att tas i anspråk för att kunna utföra de vägtåtgärder som ingår i vägplanen. Områden som tas i anspråk som tillfällig nyttjanderätt får endast användas under projektets byggtid från byggstart till och med godkänd slutbesiktning av projektet i sin helhet. Marken kommer att återställas i möjligaste mån innan den återlämnas.

I vägplanen föreslås att cirka 1,10 hektar mark tas i anspråk med tillfällig nyttjanderätt och fördelar sig på cirka 1 660 m² odlad åkermark, 4 250 m² skogsmark och 5 160 m² öppen mark. Den tillfälliga

nyttjanderätten redovisas med "T" på plankartan och kommer att användas för etableringsytor. Etableringsytorna behövs för uppställning av bodar, fordon och material som krävs för att genomföra åtgärderna i vägplanen. Val av ytor har gjorts för att minska risken för föroreningar till omgivningen.

10 Fortsatt arbete

10.1. Dispenser och tillstånd

Dispenser, lov och tillstånd kommer att bli nödvändiga vid byggande av väg. I vissa delar innebär fastställd vägplan att tillstånd finns. Tillståndet gäller för den statliga vägen och dess anläggningar.

Tillstånd krävs för transport av avfall.

Om förorenade massor framkommer under arbetet ska det anmälas till tillsynsmyndigheten enligt miljöbalken 10 kap. 11 §. Sanering av eventuellt förorenade jordmassor utförs enligt 28 § (1998:899) förordningen om miljöfarlig verksamhet och hälsoskydd.

Kan en verksamhet eller en åtgärd som inte omfattas av tillstånds- eller anmälningsplikt komma att väsentligt ändra naturmiljön, skall anmälan för samråd enligt 12 kap 6 § miljöbalken göras hos tillsynsmyndigheten. Skyldigheten att göra anmälan för samråd enligt 12:6 MB gäller inte för de verksamheter och åtgärder som behövs för att bygga vägen och som fastställs och ingår i vägområde för allmän väg eller område för tillfällig nyttjanderätt.

Genom särskilda bestämmelser i miljöbalken utgår dispenskrav för strandskydd vid byggande av väg om vägplan fastställs. Vägplanens genomförande bedöms inte komma att förändra förutsättningarna för områdets djur- eller växtliv eller försämra förutsättningarna att bedriva friluftsliv i området på ett sådant sätt att strandskyddets syften motverkas.

Även okända fornlämningar är skyddade i kulturmiljölagen. Om en hittills okänd fornlämning påträffas inom vägområdet ska arbetet omedelbart stoppas, lämningen märkas ut och länsstyrelsen kontaktas.

10.2. Kontroll och uppföljning

Trafikverket kommer att följa upp miljöåtgärder och arbetar systematiskt med miljösäkring i projektet. Trafikverket använder mallen Miljösäkring plan och bygg för att systematisera alla miljökrav som ställs på projektet. Miljösäkringen fungerar som ett hjälpmedel för att säkerställa att miljöaspekterna beaktas under hela skedet, från planering till framtagande av bygghandling och uppföljning under byggskedet. Miljösäkringslistan syftar till att kvalitetssäkra att miljökrav som till exempel skyddsåtgärder och försiktighetsmått utreds mer i detalj när det behövs och inarbetas i bygghandlingar och förfrågningsunderlag för entreprenaden. Under entreprenaden används miljösäkringen för att kvalitetssäkra att åtgärder och kontroller genomförs.

Vid upphandling av entreprenör kommer miljökrav att ställas. Entreprenören ska upprätta en miljöplan för arbetets genomförande innan arbetena påbörjas. I miljöplanen ska bland annat skyddsåtgärder och försiktighetsmått beskrivas.

Ett kontrollprogram kommer att upprättas där projektets påverkan under byggskede och drifttid följs upp.

11 Genomförande och finansiering

11.1. Formell hantering

Denna vägplan kommer att kungöras för granskning och sedan genomgå fastställelseprövning. Under tiden som planen med underlag hålls tillgängligt för granskning kan berörda sakägare och övriga lämna synpunkter på planen. De synpunkter som kommer in sammanställs och kommenteras i ett granskningsutlåtande som upprättas när granskningstiden är slut.

De inkomna synpunkterna kan föranleda att Trafikverket justerar vägplanen. De sakägare som berörs kommer då att kontaktas och får möjlighet att lämna synpunkter på ändringen. Är ändringen omfattande kan underlaget återigen behöva göras tillgängligt för granskning.

Vägplanen och granskningsutlåtande översänds till länsstyrelsen som yttrar sig över planen. Därefter begärs fastställelse av planen hos Trafikverket. De som har lämnat synpunkter på vägplanen ges möjlighet att ta del av de handlingar som har tillkommit efter granskningstiden, bland annat granskningsutlåtandet.

Efter denna kommunikation kan beslut tas att fastställa vägplanen, om den kan godtas och uppfyller de krav som finns i lagstiftningen. Om beslutet överklagas prövas överklagandet av regeringen.

Hur vägplaner ska kungöras för granskning och fastställas regleras i 17-18 §§ väglagen (1971:948).

Fastställelsebeslutet omfattar det som redovisas på planens plankartor, profilritningar om det behövs, eventuella bilagor till plankartorna. Beslutet kan innehålla villkor som måste följas när vägen byggs. Denna planbeskrivning utgör ett underlag till planens plankartor.

När vägplanen har vunnit laga kraft blir beslutet om fastställande juridiskt bindande. Detta innebär bland annat att vägbyggaren, det vill säga Trafikverket i detta projekt, har rätt, men också skyldighet, att lösa in mark som behövs permanent för vägen. Mark som behövs permanent framgår av fastighetsförteckningen och plankartan. I fastighetsförteckningen framgår också markens storlek (areal) och vilka som är fastighetsägare eller rättighetsinnehavare.

Fastställelsebeslut som vinner laga kraft ger följande rättsverkningar:

Väghållaren får tillstånd att bygga allmän väg i enlighet med fastställelsebeslutet och de villkor som anges i beslutet.

Väghållaren får rätt att ta mark eller annat utrymme i anspråk med vägrätt. För den mark eller utrymme som tas i anspråk erhåller berörda fastighetsägare ersättning.

Vad som utgör allmän väg och väganordning läggs fast.

11.2. Genomförande

Trafikverket har ansvar för såväl planeringen som genomförandet och handläggandet av marklösenfrågor, detaljprojektering och byggande, inklusive upphandling av olika konsulter och entreprenörer.

11.3. Finansiering

<Redovisa kostnader och koppling till den nationella transportplanen samt eventuell medfinansiering.>

12 Underlagsmaterial och 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 genomsläpplighet. <https://apps.sgu.se/kartvisare>

Sweco. 2021. Riskanalys grundvatten, väg 774.

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: 010-123 50 00

www.trafikverket.se