

RAPPORT

Planbeskrivning

Gång- och cykelväg Myckle Väg 855

Skellefteå kommun, Västerbottens län

Vägplan

Granskningshandling, 2025-12-16



Trafikverket

Postadress: Sundsbacken 2–4, 972 42 Luleå

E-post: trafikverket@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 010-123 50 00

Dokumenttitel: Planbeskrivning – Gång- och cykelväg Myckle Väg 855

Dokumentdatum: 2025-12-16

Ärendenummer: TRV 2025/135434

Kontaktperson: Sara Björnström, projektledare Trafikverket

Bilder: Trafikverket, om inget annat anges

Innehåll

Planbeskrivning Gång- och cykelväg Myckle Väg 855	1
Skellefteå kommun, Västerbottens län	1
Innehåll.....	3
1 Sammanfattning	6
2 Beskrivning av projektet, dess bakgrund, ändamål och projektmål	7
2.1 Bakgrund	7
2.2 Planläggningsprocessen.....	7
2.3 Tidigare utredningar	8
2.4 Mål och syfte	10
2.5 Nationella mål.....	10
3 Miljöbeskrivning	12
3.1 Geografisk avgränsning.....	12
3.2 Tid	13
3.3 Metod	13
3.4 Avgränsning av kumulativa effekter	13
3.5 Kompetens	13
4 Förutsättningar	14
4.1 Vägens funktion och standard	14
4.2 Trafik och användargrupper.....	14
4.3 Lokalsamhälle och regional utveckling.....	15
4.4 Lagskyddade områden	17
4.5 Landskapsbild	17
4.6 Naturmiljö	21
4.7 Rennäring.....	27
4.8 Kulturmiljö.....	27
4.9 Vattenmiljö.....	29
4.10 Naturresurser	29
4.11 Rekreation och friluftsliv.....	30

4.12 Människors hälsa.....	31
4.13 Förorenade områden	31
4.14 Klimat	31
4.15 Byggnadstekniska förhållanden	32
5 Den planerade vägens lokalisering och utformning med motiv	34
5.1 Val av lokalisering.....	34
5.2 Val av utformning.....	35
5.3 Skyddsåtgärder och försiktighetsmått som redovisas på plankarta och fastställs.....	39
5.4 Skyddsåtgärder och försiktighetsmått som inte fastställs	40
6 Effekter och konsekvenser av projektet	42
6.1 Inledning. Nollalternativ	42
6.2 Trafik och användargrupper.....	42
6.3 Lokalsamhälle och regional utveckling.....	42
6.4 Lagskyddade områden	43
6.5 Landskapsbild	43
6.6 Naturmiljö	44
6.7 Rennäring.....	45
6.8 Kulturmiljö.....	45
6.9 Vattenmiljö.....	46
6.10 Naturresurser	46
6.11 Rekreation och friluftsliv.....	47
6.12 Människors hälsa.....	47
6.13 Förorenade områden	47
6.14 Klimat	47
6.15 Indirekta och samverkande effekter och konsekvenser.....	48
6.16 Påverkan under byggnadstiden	48
7 Samlad bedömning	50
7.1 Måluppfyllelse transportpolitiska målen	50
7.2 Överensstämmelse med regionala och lokala mål.....	50
7.3 Överensstämmelse med miljökvalitetsmålen	51
7.4 Sammanställning av konsekvenser	51

8 Överensstämmelse med miljöbalkens allmänna hänsynsregler, miljökvalitetsnormer och bestämmelser om hushållning med mark och vattenområden	52
8.1 Allmänna hänsynsregler	52
8.2 Hushållningsbestämmelser	53
8.3 Miljökvalitetsnormer	53
9 Markanspråk och pågående markanvändning	55
9.1. Vägområde för allmän väg	55
9.2. Vägområde för allmän väg med vägrätt (V)	55
9.3. Vägområde för allmän väg med inskränkt vägrätt (Vi)	56
9.4. Område med tillfällig nyttjanderätt (T)	56
9.5. Pågående markanvändning	56
9.6. Expropriationsersättning	57
10 Fortsatt arbete	58
10.1 Fortsatt process	58
10.2 Dispenser och tillstånd	58
10.3 Kontroll och uppföljning	59
11 Genomförande och finansiering	60
11.1 Formell hantering	60
11.2 Genomförande	61
11.3 Överensstämmelse med kommunala planer	61
11.4 Finansiering	61
12 Underlagsmaterial och källor	62
12.1 Skriftliga källor	62
12.2 Digitala källor	62

1 Sammanfattning

Väg 855 genom Myckle upplevs i dagsläget som smal och otrygg för oskyddade trafikanter eftersom vägrenen är smal på vissa sträckor av vägen och oskyddade trafikanter tvingas dela vägutrymmet med fordonstrafiken. För att öka tillgängligheten och trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter föreslås en ny gång- och cykelväg anläggas längs väg 855 tillsammans med säkra passager över vägen.

Projektets syfte är att skapa en säker trafiklösning för oskyddade trafikanter samt att öka tillgängligheten för cykel som transportmedel. Åtgärden omfattar en cirka 2,8 km lång sträcka med start vid korsningen Tunnelvägen/Bolidenvägen i västra Skellefteå och fortsätter genom tätorten Myckle. Även placering och utformning av busshållplatser ingår som en del av vägförslaget samt ny belysning som ersätter befintlig belysning längs vägen. Gång- och cykelvägen utformas med en bredd på cirka tre meter och med asfalt som beläggning.

Länsstyrelsen i Västerbottens län har den 9 maj 2025, med samrådsunderlag (daterat 2024-11-15) samt samrådsredogörelse (daterat 2025-02-28) som underlag, beslutat att vägplanen inte kan antas medföra betydande miljöpåverkan. Därför har ingen miljökonsekvensbeskrivning (MKB) utförts utan i stället har en miljöbeskrivning tagits fram som en del av planbeskrivningen.

Vägförslaget har utformats med målet att tillskapa en så bra anläggning som möjligt med minsta intrång och olägenheter och utan oskäligen kostnader. Därför föreslås en kantstenbunden lösning längs hela sträckan (förutom busshållplatserna). Den nya gång- och cykelvägen följer nuvarande vägdragning, vilket innebär att miljön till stor del redan är påverkad. Genom vidtagna skyddsåtgärder under byggtiden bedöms projektets miljökonsekvenser som små.

Två generellt biotopskyddade alléer behöver avverkas i sin helhet, samt ett träd i ytterligare en generellt biotopskyddad allé. För natur- och vattenmiljö bedöms konsekvenserna som små negativa. För övriga miljöaspekter uppstår inga till små negativa konsekvenser.

Byggnationen är planerad att starta år 2027 under förutsättning att vägplanen vinner laga kraft och byggtiden förväntas bli två år.

Projektet finansieras av Länstransportplanen i Västerbotten (Regional plan). Anläggningskostnad för projektet beräknas uppgå till cirka 39 miljoner kronor enligt 2025 års prisnivå.

2 Beskrivning av projektet, dess bakgrund, ändamål och projektmål

2.1 Bakgrund

Myckle är en tätort i Skellefteå kommun, belägen cirka 5 kilometer väster om centrala Skellefteå. Boende i Myckle använder sig av väg 855 för att nå målpunkter samt för att ta sig till Medle och in till centrala Skellefteå, se *Figur 1*. I dagsläget upplevs vägen som smal och otrygg för oskyddade trafikanter eftersom vägrenen är smal på vissa sträckor av vägen och oskyddade trafikanter delar vägutrymmet med fordonstrafiken. Trafikmiljön försämras ytterligare vintertid, då vägrummet blir ännu smalare på grund av snövallar.



Figur 1. Situationskarta (källa PMSv4). Planerad sträcka markeras i blå. Centrala Skellefteå ligger mot öster medan Medle syns på västra sidan.

För att öka tillgängligheten och trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter föreslås en gång- och cykelväg anläggas längs väg 855 tillsammans med trafiksäkra passager över vägen. Även placering och utformning av busshållplatser ingår som en del av vägförslaget.

2.2 Planläggningsprocessen

Ett vägprojekt ska planeras enligt en särskild planläggningsprocess som styrs av lagar och som slutligen leder fram till en vägplan, se *Figur 2*.

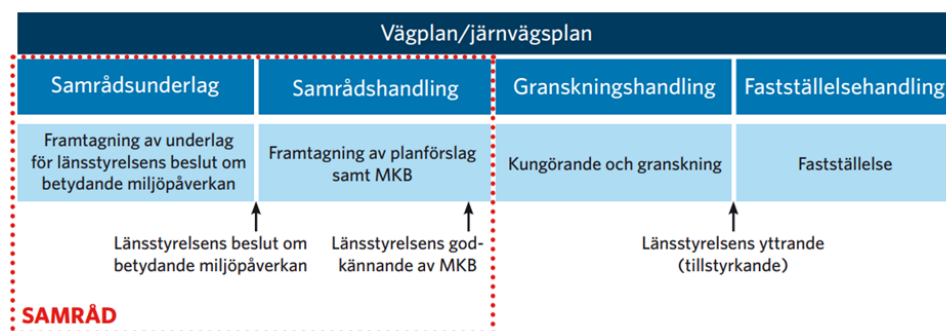
I början av planläggningen tar Trafikverket fram ett underlag som beskriver hur projektet kan påverka miljön. Underlaget ligger till grund för länsstyrelsens beslut om projektet kan antas medföra en betydande miljöpåverkan. Innan länsstyrelsen prövar om projektet kan antas medföra en betydande miljöpåverkan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

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

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

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

Länsstyrelsen i Västerbottens län har den 9 maj 2025, med samrådsunderlag (daterat 2024-11-15) samt samrådsredogörelse (daterat 2025-02-28) som underlag, beslutat att vägplanen inte kan antas medföra betydande miljöpåverkan. Därför har ingen miljökonsekvensbeskrivning (MKB) utförts utan i stället har en miljöbeskrivning tagits fram som en del av planbeskrivningen.



Figur 2. Planläggningsprocessen. Projektet är nu i skede Granskningshandling.

2.3 Tidigare utredningar

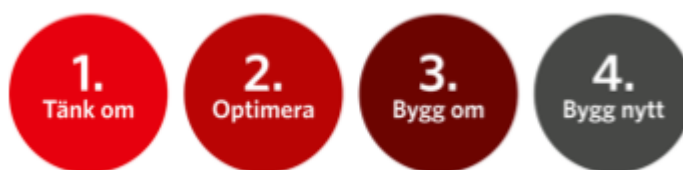
Åtgärdsvalsstudie Medle-Myckle-Skellefteå. Väg 855, trafiksäkerhet oskyddade trafikanter. Daterad 2023-05-31.

I åtgärdsvalsstudien konstaterades att bristen på trafiksäkerhet och tillgänglighet för oskyddade trafikanter längs väg 855 medför att kortare resor ofta sker med bil. Åtgärdsvalsstudiens rekommendation blev att initialt utreda en första etapp för gång- och cykelväg mellan Skellefteå och Myckle.

2.3.1 Analys enligt fyrstegsprincipen

För planering av vägåtgärder studeras alternativa lösningsförslag i fyra steg enligt fyrstegsprincipen, se Figur 3. Fyrstegsprincipen bör ses som ett allmänt förhållningssätt i åtgärdsanalyser för transportsystemet och inte som en strikt modell som ska tillämpas i något specifikt planeringsskede.

Fyrstegsprincipen är en arbetsstrategi där varje enskilt steg täcker in olika aspekter och skeden i utvecklingen av transportsystemet.



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 det tre tidigare stegen. Det betyder nyinvesteringar och/eller större ombyggnadsåtgärder.

De åtgärder som föreslås inom detta projekt faller inom kategori tre, mindre ombyggnationer, som syftar till att optimera funktion och tillgänglighet inom befintlig infrastruktur.

2.4 Mål och syfte

2.4.1 Övergripande målsättning

Trafikverkets intention är att ha en helhetssyn på väganläggningarna för att uppnå en hållbar anläggning, en effektiv drift, ett underhållsvänligt och ett kostnadseffektivt vägsystem. Alla förändringar, ny- och reinvesteringar i anläggningen utförs med målsättning att minimera livscykelkostnaderna. Alla förändringar i anläggningen utförs även med målsättningen att minska energianvändning och utsläpp av koldioxid i ett livscykelperspektiv.

2.4.2 Ändamål och projektmål

Projektets ändamål är att bygga en säker trafiklösning för oskyddade trafikanter samt att öka tillgängligheten för att använda cykel som transportmedel. Nedan listas projektmålen:

- Trafiksäkerheten ska förbättras genom tydligare separering av oskyddade trafikanter och övriga trafikslag.
- Berörda intressenter ska uppleva att kommunikation från projektet är tillfredsställande.
- Vägplan och bygghandling ska vara väl genomarbetade med fokus på byggbarhet.
- Inga arbetsmiljöolyckor ska ske under projektets gång.

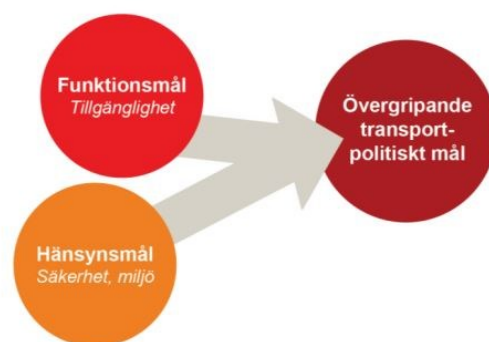
2.5 Nationella mål

2.5.1 Transportpolitiska mål

Det övergripande transportpolitiska målet är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet. Därutöver har riksdagen beslutat om ett funktionsmål rörande tillgänglighet och ett hänsynsmål rörande säkerhet, miljö och hälsa, se Figur 4.

Funktionsmålet

Transportsystemets utformning, funktion och användning ska medverka till att ge alla en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet samt bidra till utvecklingen i hela landet. Transportsystemet



Figur 4. Transportpolitiska mål

ska vara jämställt, det vill säga likvärdigt svara mot kvinnors respektive mäns transportbehov.

Hänsynsmålet

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

2.5.2 Miljökvalitetsmål

Det svenska miljömålssystemet består av ett generationsmål, 16 miljökvalitetsmål och 24 etappmål. De 16 miljökvalitetsmålen har i vissa fall brutits ned i regionala och lokala mål. De miljömål som bedöms aktuella för projektet markeras i grönt i Tabell 1.

Det övergripande generationsmålet innebär att lämna över ett samhälle till nästa generation där de stora miljöproblemen är lösta utan att orsaka ökade miljö- och hälsoproblem utanför Sveriges gränser. Detta mål är ett inriktningsmål för hela miljöpolitiken och är vägledande för miljöarbetet på alla nivåer i samhället. Miljömålen har hittills följts upp för 2020. De globala hållbarhetsmålen i Agenda 2030 tar sikte på året 2030, vilket är nästa årtal och hållpunkt för miljömålen.

Tabell 1. De 16 nationella miljökvalitetsmålen. Grönmarkerade miljökvalitetsmål kan eventuellt påverkas av projektet.

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. Giftfri miljö	12. Levande skogar
5. Skyddade 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

2.5.3 Regionala och lokala mål

Enligt den regionala transportplanen för Västerbottens län är framkomlighet, trygghet och trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter otillfredsställande på flera sträckor i länet. Satsningar på gång- och cykelåtgärder anses vara ett viktigt verktyg i arbetet med att åstadkomma ett hållbart resande.

3 Miljöbeskrivning

3.1 Geografisk avgränsning

Planområdet är det område inom vilket projektet genomför åtgärder.



Figur 5. Planområdets avgränsning.

Influensområdet är det område där miljöeffekter kan uppstå på grund av åtgärder som görs inom vägplanen. Influensområdet kan sträcka sig utanför planområdet och är olika för olika miljöaspekter, se Tabell 2.

Tabell 2. Avgränsning av influensområde för de olika miljöaspekterna.

Miljöaspekt	Avgränsning av influensområde
Landskapsbild	Avgränsas av siktlinjer i de öppna delarna av landskapet samt alléer och trädgårdar längs väg 855.
Naturmiljö	Utbredning av effekterna av påverkan på naturvärdesbiotoper, alléer, värdearter, värdelandskap och invasiva främmande arter längs väg 855.
Rennäring	Möjligheterna till bete inom vinterbetesområdet.
Kulturmiljö	Kopplingen mellan väg 855 och historiskt intressanta byggnader längs vägen.
Vattenmiljö	Påverkansområde nedströms Bjurån och Skellefteälven. Påverkansområdet för grundvattenförekomsten <i>älvsediment Medleområdet</i> .
Rekreation och friluftsliv	Möjligheten att ta sig till platser för rekreation och friluftsliv med hjälp av väg 855 i byggskedet. Framtida möjligheter att ta sig till platser för rekreation och friluftsliv med hjälp av gång- och cykelvägen.
Buller	De bostäder som kan utsättas för buller i byggskedet.

Miljöaspekt	Avgränsning av influensområde
Klimat	Platser där det finns risk för ras, erosion, skred och översvämning som kan påverka gång- och cykelvägen.
Förorenade områden	Eventuella föroreningar som påverkas av gång- och cykelvägen.
Miljömål	De miljömål som påverkas av vägplanen.
Miljöeffekter under byggskedet	Nedströms påverkan på vattendrag, framkomlighet längs vägen under byggnation, spridning av invasiva främmande arter, byggbuller, framkomlighet i byggskedet.

3.2 Tid

Vägplanen beräknas kunna fastställas under år 2026. Byggnationen är planerad att starta år 2027 under förutsättning att vägplanen vinner laga kraft och byggtiden beräknas till 2 år från byggstart. Effekter och konsekvenser beskrivs för horisontåret 2049, vilket är 20 år efter att projektet har färdigställts.

3.3 Metod

Bedömningen av konsekvenser görs i två steg där värdena i de berörda områdena (små till höga) bedöms, liksom effekten (ingen till stor, kan vara positiv eller negativ) på områdena. Om positiva effekter uppstår förs ett resonemang om graden av effekt. Värde tillsammans med effekt vägs sedan ihop till en konsekvens.

Projektets effekter och konsekvenser bedöms utifrån förutsättningen att föreslagna skadeförebyggande åtgärder genomförs. Konsekvenserna kommer att variera längs sträckan eftersom både värden och effekter har olika geografisk utbredning. Sådana skillnader beskrivs i texten. Bedömningskriterier för de berörda miljöaspekterna beskrivs i Bilaga 1 Bedömningskriterier.

3.4 Avgränsning av kumulativa effekter

För beskrivning av kumulativa effekter har inkluderats projekt som redan beskrivs eller som har fått tillstånd att påbörjas.

3.5 Kompetens

Miljöbeskrivningen har utförts av medarbetare med lång erfarenhet av miljöfrågor och MKB i infrastrukturprojekt, samt med särskild kompetens inom kultur- och naturmiljö.

4 Förutsättningar

4.1 Vägens funktion och standard

Väg 855 går från Skellefteå till Brutorp via Myckle.

Högsta tillåtna hastighet uppgår till 60 kilometer/timme i skogspartiet mellan Skellefteå och Myckle och till 40 kilometer/timme inom tätorten Myckle. Vägen är utformad som en belagd tvåfältsväg på cirka 6,5 meter, förutom sträckan mellan korsning med Tunnelvägen och bron över Bjurån där vägen är cirka 10 meter bred (13 meter där vägen är bredast). Längs sträckan finns flera anslutningar till enskilda vägar och fastigheter.

4.2 Trafik och användargrupper

4.2.1 Trafikflöden

År 2013 uppmättes trafikmängden för väg 855 genom Myckle till 1443 fordon per dygn (ÅDT) varav cirka sex procent bestod av tunga fordon. I september 2022 genomfördes en stickprovsmätning i höjd med bron över Bjurån mellan Myckle och Skellefteå. Vid denna mätning uppgick trafikmängden till 2 494 fordon per dygn, varav andelen tung trafik uppgick till cirka elva procent.

Väg 855 trafikeras av genomfartstrafik, kollektivtrafik, jordbruksfordon och oskyddade trafikanter.

4.2.2 Trafiksäkerhet

Enligt utdrag ur Transportstyrelsens olycksdatabas Strada (Swedish Traffic Accident Data Acquisition) har det under perioden 2002 – 2023 skett en allvarlig och fyra måttligt allvarliga olyckor som drabbat oskyddade trafikanter längs vägsträckan. Den allvarliga olyckan var en upphinnandeolycka med en personbil som körde på en cykel. De måttligt allvarliga var två singelolyckor, en konflikt mellan personbil och gående samt en konflikt mellan cyklist och en trafikant som stod vid vägkanten. Utöver det har en måttligt allvarlig olycka inträffat mellan buss och personbil i en korsning samt ett antal lindriga olyckor.

4.2.3 Gång- och cykeltrafik

Idag saknas infrastruktur för gång- och cykeltrafik längs aktuell vägsträcka. Gående och cyklister är hänvisade till blandtrafik, vilket innebär att framkomligheten och trafiksäkerheten för de oskyddade trafikanterna är begränsad.

Trafikverket har under september år 2022 genomfört en cykelmätning inom Myckle tätort som visade att det i snitt passerade 27 cyklister per dag.

4.2.4 Kollektivtrafik

Sex busshållplatser finns längs aktuell vägsträcka. Länstrafiken Västerbotten trafikerar vägen med busslinje 218 mellan Skellefteå och Medle. I båda färdriktningarna trafikerar busslinjen sträckan tretton gånger varje helgfri vardag och åtta gånger lördag-söndag.

4.3 Lokalsamhälle och regional utveckling

4.3.1 Befolkning och näringsliv

Myckle är en tätort i Skellefteå kommun, belägen cirka 5 kilometer väster om centrala Skellefteå. År 2023 uppgick befolkningsmängden i Myckle till cirka 420 invånare. Myckle är en gammal jordbruksbygd, på 1500-talet fanns det sju hemman. När byn etablerades var vägen smalare och den har breddats med tiden, vilket bidragit till att vägen kommit nära inpå husen och tomterna.

4.3.2 Kommunala och regionala planer

4.3.2.1 Översiktsplaner

Skellefteå kommuns översiktsplan antogs av kommunfullmäktige den 21 november 1991. I översiktsplanen beskriver Skellefteå kommun att transportsystem har strukturerande betydelse för övriga verksamheter och vägar beskrivs som ett viktigt element för kommunens fysiska planering.

Den fördjupade översiktsplanen "Skelleftedalen 2030" vann laga kraft den 28 februari 2020. Den fördjupade översiktsplanen innehåller ett trafikprogram som främjar goda villkor för gående och cyklister. Korta resor till fots och med cykel ska vara det självklara valet i kommunens tätorter. I den fördjupade översiktsplanen pekas väg 855 genom Myckle ut

som ett område där gång- och cykelvägnätet föreslås byggas ut med hänsyn till den tunga trafiken längs vägen.

Den fördjupade översiktsplanen för Skellefteås landsbygder antogs av kommunfullmäktige den 29 april 2024. I den fördjupade översiktsplanen framgår att kommunen strävar efter att öka andelen resande, fotgängare och cyklister genom fler samordningslösningar.

4.3.2.2 Planprogram

Den 10 oktober år 2022 gav bygg- och miljönämnden i uppdrag att upprätta ett planprogram för Myckle. Planprogrammet är under bearbetning. Syftet med planprogrammet är att ta fram en vision och ett koncept för hur tätorten Myckle ska utvecklas genom att bland annat anlägga bostäder och en förskola på det gamla sågverksområdet. Det attraktiva läget, med närhet till Skellefteå stad, älven och landsbygden, gör att Myckle ses ha goda möjligheter att utvecklas och växa.

4.3.2.3 Detaljplaner

En väg får inte byggas i strid med en gällande detaljplan eller områdesbestämmelse. I praktiken innebär detta att en vägplan inte kan fastställas innan kommunen har ändrat sina planer så att de överensstämmer med det planerade projektet. Om syftet med detaljplanen eller områdesbestämmelserna inte motverkas får dock mindre avvikelser göras.

Längs med sträckan finns 3 detaljplaner vilka berörs av vägprojektet, se Tabell 3.

Tabell 3. Förteckning av planer som berörs av projektet.

Detaljplan	Planbeteckning	Laga kraft
Förslag till ändring och utvidgning av stadsplan för Mobacken inom stadsdelen Degerbyn i Skellefteå stad, Västerbottens län.	2482K-P293/69	28 augusti 1969
Förslag till stadsplan för Myckle industriområde, fastigheten Myckle 21:1 m fl i Skellefteå kommun	2482K-P183/74	26 september 1974
Detaljplan för fastigheten Myckle 4:38 m fl inom Skellefteå kommun	2482K-P35/90 Dp 2482-P90/57	2 juli 1990

4.3.2.4 Regional utvecklingsstrategi 2030

Region Västerbotten har tagit fram en regional utvecklingsstrategi med syfte att utifrån Västerbottens särskilda förutsättningar, identifiera mål och prioriteringar för den regionala utvecklingspolitiken.

En av de identifierade prioriteringarna är investeringar i hållbara transportsystem, vilket delvis innebär investeringar i transportsystemet som bidrar till ökad säkerhet och minskad olycksrisk.

4.4 Lagskyddade områden

4.4.1 Riksintressen

Ett område av riksintresse för rennäringen finns cirka en kilometer norr om vägplanen. Fler områden av riksintresse för rennäringen finns inom ett avstånd på cirka 6 till 8 kilometer.

Planområdet är beläget nära området för den planerade järnvägen i sträckans början, men utan att de påverkar varandra.

4.4.2 Strandskydd

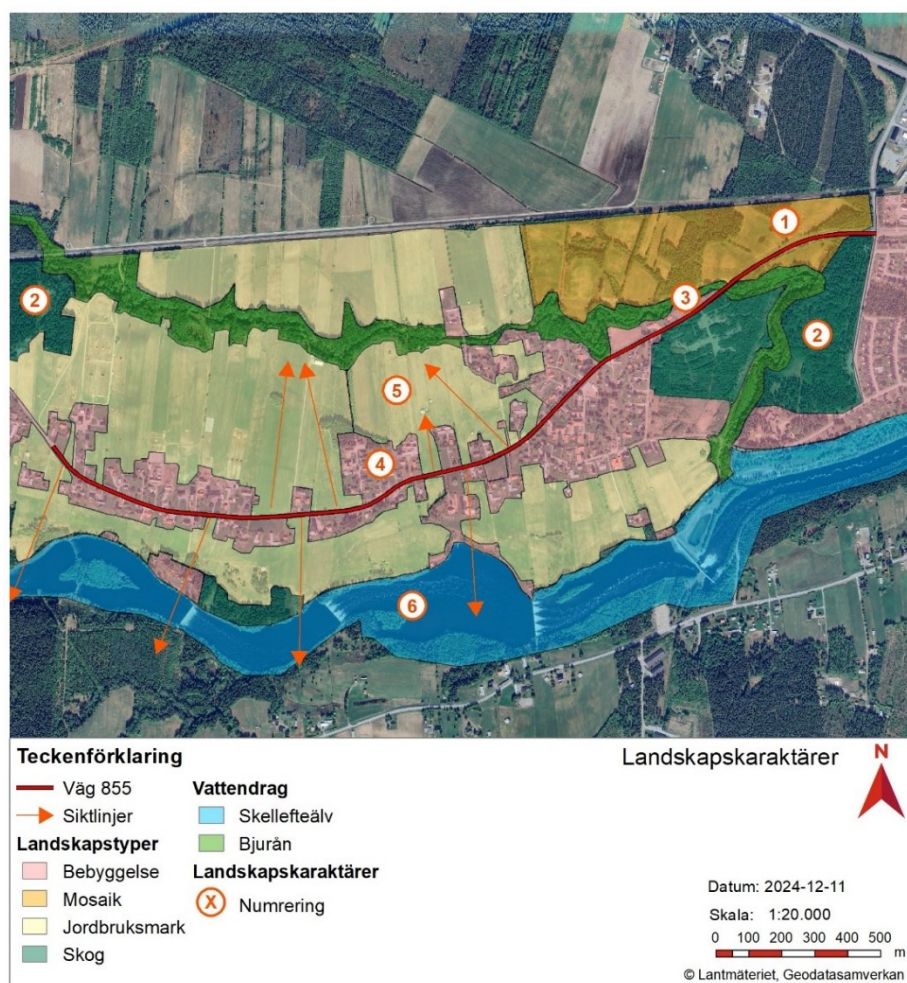
Vägplanen berörs inte av strandskydd.

4.5 Landskapsbild

4.5.1 Landskapskaraktärerna

Planområdet berör fyra landskapstyper samt fem landskapskaraktärer (den sjätte skulle vara Skellefteälven, utanför planområdet), se Figur 6. Landskapstyperna är mosaiklandskap, bebyggelse, skogs- och jordbruksmark. Landskapskaraktärerna är mosaiklandskap mellan Mobacken och Myckle, radbyn Myckle, skogslandskap, jordbruksmark, och Bjurån. Landskapstyperna beskrivs mer ingående nedan.

När byn uppkom var vägen smalare och när den med tiden breddats har det medfört att husen och tomterna kommit nära inpå vägkanterna. Det innebär att gamla solitärträd och äldre alléer också ligger nära vägen. Bymiljön i Myckle är känsligare för förändring än mosaiklandskapet i planområdets östra del.



Figur 6. Landskapstyper och karaktärsområden. Även siktlinjer och utblickar över landskapet har markerats.

4.5.2 Område 1: Mosaiklandskap mellan Mobacken och Myckle

Planområdet startar i korsningen mellan Bolidenvägen och Tunnelvägen och består där av ett mosaiklandskap som byggs upp av sly- och skogsvegetation med inslag av enstaka mindre åkrar. Mosaiklandskapet är ett till största delen slutet landskapsrum där åkrarna bildar mindre öppningar, se Figur 7. Vegetationen är blandad med stor del ung lövvegetation med arter som björk, sälg, rönn och hägg.



Figur 7. Mosaiklandskap i den östra delen av planområdet. Foto Markanta, september 2024.

4.5.3 Område 2: Skogslandskap

En kort sträcka i den östra delen angränsar till ett mindre skogsområde. Större delen av omgivande skog är en brukad tallskog med ett fältskikt av risvegetation. Det är en tallskog med största del pelarsalskaraktär men mot vägen består vegetationen främst av sly och lövvegetation med arter som björk, sälg och rönn i brynzonen utan möjlighet till inblickar. En del av ytan är också ruderatmark efter nedläggning av ett tidigare sågverk.

4.5.4 Område 3: Bjurån

Innan Myckle passerar vägen den meandrande Bjurån. Vattendraget är svårt för motortrafikanterna att uppfatta på grund av den täta vegetationen, men är ett tillskott i vägmiljön för de oskyddade trafikanterna.

4.5.5 Område 4: Radbyn Myckle

Landskapet i Myckle är relativt flackt, men har en brantare lutning åt söder, ner mot Skellefteälven. Ytor som angränsar till väg 855 som inte består av tomtmark är till största del öppen åkermark. Byn ligger längs Skellefteälven på en höjd över vattnet. Det gör att älven inte upplevs från vägen utan höjdförhållandena gör att det i stället blir utblickar ut över det kuperade landskapet bortanför älven. Dessa egenskaper bidrar till att byn får en öppen och luftig karaktär.

Myckle är till största del en radby med öppen karaktär men med en tätare del närmare Skellefteå. Husen ligger nära vägen och består till största del av villor med välskötta trädgårdar samt en del gårdar, se Figur 8.



Figur 8. Bebyggelsen i Myckle ligger tätt inpå vägen. Foto Markanta, september 2024.

Tomtmarken i Myckle består oftast av en klippt gräsmatta som sträcker sig fram till beläggningsskanten, med diverse planteringar på tomten. Många fastigheter har trädrader längs vägen och vissa fastigheter har alléer längs dessa infartsvägar. De tomter som inte har en trädrad längs väg 855 har i stället ofta staket, häckar eller buskage.

Bebyggelsekaraktären gör att vägrummet upplevs som smalt. Beläggningsbredden är cirka 6,5–7,0 meter, men omgivningen och mängden trafik bidrar till att skapa den upplevelsen. Vägrummet är framför allt utformat för motorfordon och de oskyddade trafikanterna måste röra sig längs den smala vägrenen.

4.5.6 Område 5: Jordbruksmark

Myckle ramas in av ett småskaligt jordbrukslandskap. I norr avgränsas landskapsrummet av vegetationsridån längs Bjuråns ravin och i söder sluttar jordbruksmarken ner mot älven. Landskapsrummen är relativt små och siktlinjerna korta, men sträcker sig bitvis långt där utblickarna över landskapet bortom älven inte bryts av vegetation.

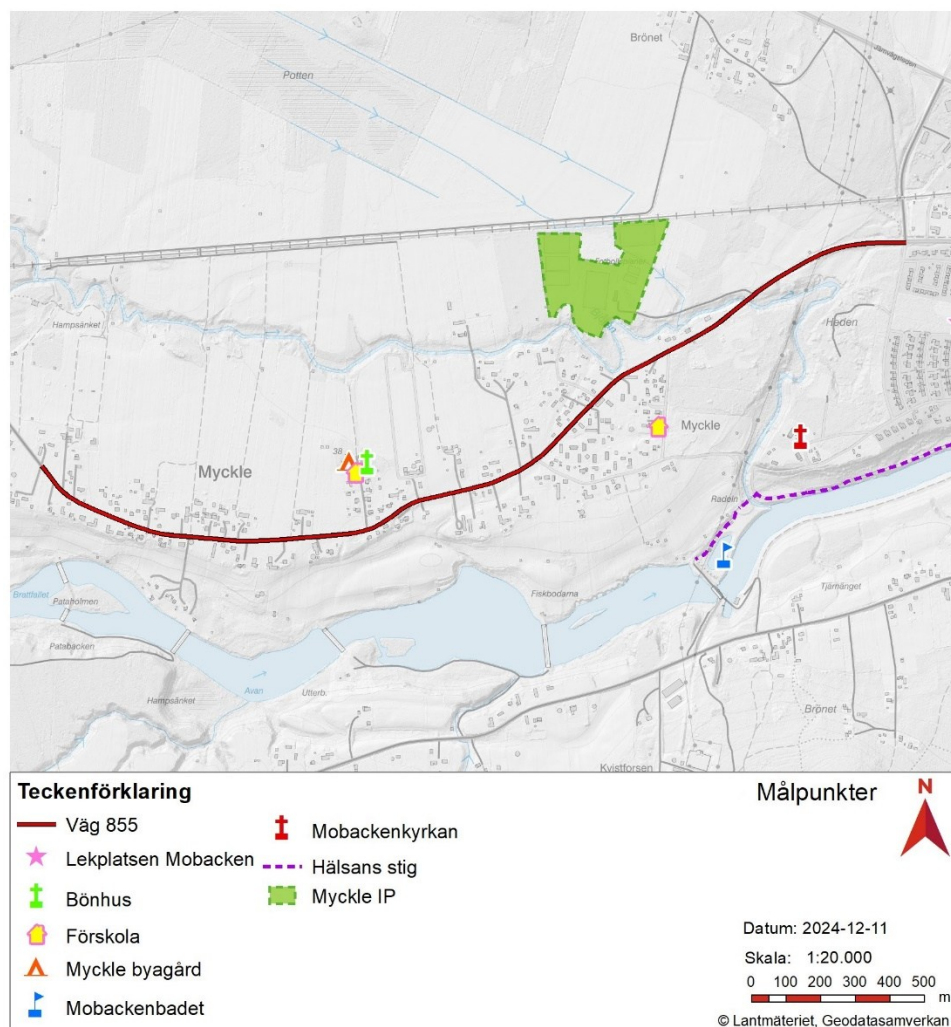
4.5.7 Målpunkter

Målpunkter i anslutning till den studerade sträckan presenteras i Figur 9. Större arbetsplatser saknas inom planområdet, utan finns primärt inom Skellefteå tätort.

I Myckle finns det två förskolor, en på norra sidan av vägen och en på södra sidan, en idrottsplats på norra sidan samt ett bönhus och Myckle byagård i nära anslutning till förskolan på den norra sidan.

Vid idrottsplatsen i Myckle bedriver Myckle IK ungdomsverksamhet inom fotbollen. I anslutning till Myckle, vid älvstranden, finns även en badplats

vid namn Mobackenbadet, som består av en konstgjord naturbassäng. I nära anslutning till Mobackenbadet finns Mobackenkyrkan. Möjligheterna till friluftsliv är stora och i anslutning till badet börjar en strandpromenad längs Skellefteälvens (Hälsans stig).



Figur 9. Målpunkter i och omkring planområdet i Myckle.

4.6 Naturmiljö

Naturmiljön längs väg 855 utgörs av grönytor, åkermark, triviallövskog och vattendraget Bjurån. Vägkanterna är på vissa håll blomrika och markerna tycks näringsrika. Mot åkermarken kantas vägen av frodiga diken som på håll är igenväxta med sly och där åkermarken utgörs av fodervallar. Genom byn är vägkanterna kortklippta och hålls kontinuerligt efter. På gårdstomterna nära vägen växer en del träd och buskar. Skogen är mestadels ung och domineras av björk.

I nordöstra delen av planområdet finns en stor yta med ruderatmark med hårdlagda ytor som omges av mindre små skogsområden med mycket ung

björk och skog i tidig utvecklingsfas. Närmare Bjurån är skogen mer varierad med björk, lönn, asp och rönn i olika åldrar samt rikliga mängder med död ved.

Vattendraget Bjurån är naturligt och meandrande. Bjurån rinner ut i Skellefteälven. Bjurån kopplar samman miljöerna i planområdet med vattenmiljöerna och strandmiljöerna i hela Skellefteälvens avrinningsområde.

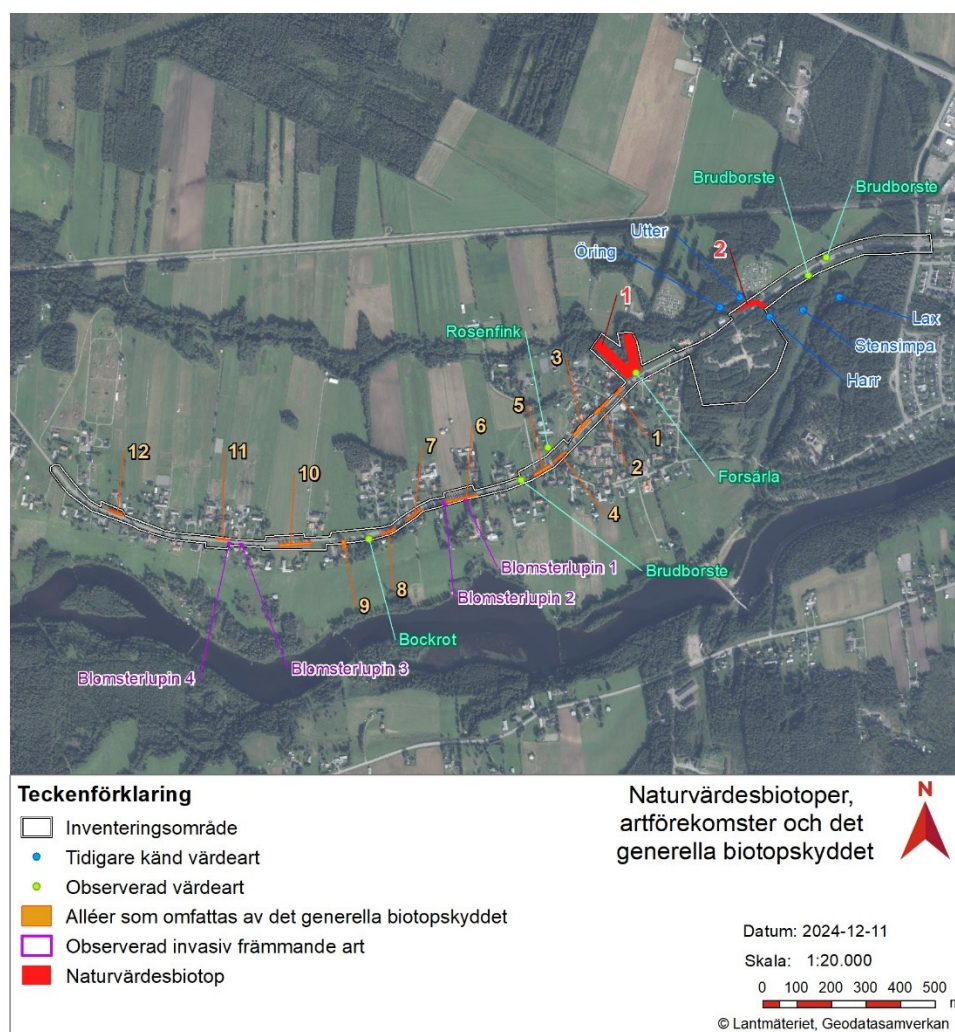
En naturvärdesinventering (NVI) har utförts av Calluna AB 2024. Syftet med en NVI är att kartlägga, beskriva och värdera naturmiljöer av särskild betydelse för biologisk mångfald. NVI:n utfördes enligt kartläggningstypen NVI medel – naturvärdesklass 1–3 – och med tillägget detaljerad redovisning av artförekomst samt med fördjupade inventeringar av invasiva arter och generellt skyddade biotopskyddsområden. Fältinventering utfördes i juni år 2024. De naturvärden som har noterats under inventeringen är:

- ett vördelandskap
- två naturvärdesbiotoper med högt naturvärde
- tolv alléer
- fyra värdearter (forsärla, rosenfink, bockrot och brudborste).

Den invasiva främmande arten blomsterlupin har observerats på fyra platser. En skyddsklassad art har observerats i projektområdets omnejd.

4.6.1 Alléer

Längs väg 855 finns ett flertal alléer som omfattas av det generella biotopskyddet, se Figur 10, Figur 11 och Tabell 4.



Figur 10. Alléer längs med väg 855. Figuren visar även inventeringsområde för naturvärdesinventeringen, värdearter, alléer som omfattas av det generella biotopskyddet, observerad invasiv främmande art och naturvärdesbiotoper.

Tabell 4. Alléer längs med väg 855. ID-numreringen refererar till Figur 10.

ID	Km-tal (km ca)	Sida av väg 855	Beskrivning
1	1/475–1/510	Norra	Fem gamla björkar och två medelgamla björkar
2	1/525–1/575	Norra	Åtta rönnar av varierande ålder
3	1/600–1/670	Norra	Åtta ej hamlade unga pilar och en medelgammal rönn
4	1/715–1/770	Södra	Sju medelgamla björkar
5	1/775–1/830	Södra	Åtta medelgamla björkar
6	2/000–2/100	Södra	14 medelgamla björkar och en gammal rönn.
7	2/160–2/210	Södra	Fem medelgamla björkar.

ID	Km-tal (km ca)	Sida av väg 855	Beskrivning
8	2/260–2/310	Södra	Tre gamla björkar, två medelgamla björkar, en ung rönn och en medelgammal hägg.
9	2/415–2/435	Södra	Sju gamla björkar i en dubbelsidig allé.
10	2/505–2/605	Södra	Åtta gamla björkar, en kraftig rönn.
11	2/750–2/810	Norra	Sex medelgamla rönnar.
12	3/075–3/120	Norra	Sju medelgamla björkar.



Figur 11. Björkallé längs väg 855 vid km-talen 2/000–2/100. Foto: Jakobi Sustainability, september 2024.

4.6.2 Invasiva främmande arter

Den invasiva främmande arten blomsterlupin har observerats på fyra platser längs väg 855, se Tabell 5 och Figur 10. Den invasiva främmande arten mink har påträffats vid Bjurån. Inga andra invasiva främmande arter har observerats.

Tabell 5. Observationer av blomsterlupin. ID-numreringen hänvisar till Figur 10.

ID	Km-tal (km ca)	Sida av väg 855	Beskrivning
1	2/045	Södra	Vid björkarna i allén.
2	2/105	Södra	I vägkanten ovanför granarna och tallarna.
3	2/725	Södra	I rabatten vid lyktstolpen.

ID	Km-tal (km ca)	Sida av väg 855	Beskrivning
4	2/750	Södra	I rabatten.

4.6.3 Naturvärdesbiotoper

Bjurån är ett naturligt vattendrag som meandrar norr om Myckle. Från det område där Bjurån passerar under bron meandrar ån cirka en kilometer innan den rinner ut i Skellefteälven. Både harr och öring vandrar i vattendraget. Vid inventeringen avgränsades totalt två naturvärdesbiotoper, se Figur 10. Dessa utgörs av delar av Bjurån.

De identifierade naturvärdesbiotoperna utgörs av de partier av Bjurån som ligger inom inventeringsområdet, samt omgivande sluttningar och stränder. Båda objekten har naturvärdesklass 2 (högt naturvärde). Naturvärdesklass 1 och 2 utgörs av naturvärdesbiotoper med så höga naturvärden att biotoperna skulle kunna ingå i naturreservat med syfte att bevara biologisk mångfald.

Naturvärdesbiotop 1, där Bjurån meandrar nära vägen (nära km 1/400, norra sida), har en god naturlighet med gott om död ved. Vattendraget skuggas här av lövträd och botten utgörs av sand och silt. Kantzonerna är lättroderade och påverkas av vårfloden och andra variationer i vattenflödet. Forsärla häckar troligen inom objektet, se Figur 12.



Figur 12. Naturvärdesbiotop 1, Bjuråns relativt branta nipor vid meandringen nära väg 855. Foto: Jakobi Sustainability, september 2024.

Naturvärdesbiotop 2, där bron passerar över Bjurån (ca km 1/000), har en god naturlighet med sparsamt med död ved i form av enstaka kläna träd över åfåran. Vattendraget skuggas här av lövträd och botten utgörs av sand, silt och block. Kantzonerna är svagt sluttande, se Figur 13.



Figur 13. Naturvärdesbiotop 2, Bjurån där väg 855 passerar över ån. Foto: Jakobi Sustainability, september 2024.

4.6.4 Värdearter

En värdeart indikerar att ett område kan ha särskild betydelse för biologisk mångfald. Vid naturvärdesinventeringen noterades fyra värdearter – forsärla, rosenfink, bockrot och brudborste, se Figur 10. Forsärla hittas oftast vid stenrika, meandrande bäckar med varierat vattenflöde. Rosenfinken är en art som kan häcka i bland annat buskmarker i odlingslandskap och i lummiga trädgårdar. Brudborste och bockrot är växtarter som signalerar att markerna är eller har varit hävdade (bete eller slätter).

Inom inventeringsområdet finns fem ytterligare värdearter som är kända sedan tidigare men som inte påträffades vid naturvärdesinventeringen. Dessa är utter, harr, lax, stensimpa och öring vilka kan knytas till naturvärdesbiotoperna och värdelandskapet.

4.6.5 Värdelandskap

Vid naturvärdesinventeringen avgränsades totalt tre landskapsområden, varav ett är värdelandskap. Det identifierade värdelandskapet utgörs av den nedre delen av Bjurån med omgivande stränder och sluttningar. Landskapsområdet har ekologisk funktion för organismer som lever i eller vid små naturliga vattendrag i skogsmiljöer, bland annat vandrande fiskar (t.ex. öring) samt däggdjur och fåglar som lever vid vatten (exempelvis utter och forsärla) samt insekter och blötdjur.

4.6.6 Skyddsklassad art

En skyddsklassad art har observerats i projektområdets omnejd.

4.6.7 Fladdermöss

Fladdermöss har inte inventerats. Det är rimligt att anta att det finns fladdermöss i området med tanke på att Bjurån och omgivande mosaiklandskap erbjuder lämpliga livsmiljöer. Väg 855 är i dagsläget belyst vilket i nuläget kan innebära en negativ påverkan på fladdermöss eftersom det stör dem när de födosöker nattetid.

4.7 Rennäring

Mausjaure sameby är en skogssameby som har sina vinterbetesmarker i bland annat Skellefteå kommun. Aktuell sträckning av väg 855 går genom samebyns vinterbetesmarker, både förvinterland och vinterland. Inga för rennäringen utpekade områden så som riksintressen, strategiska platser eller flyttleder finns inom aktuell sträckning för väg 855.

På andra sidan Bjurån och järnvägen, cirka en till två kilometer norr om Myckle, finns ett område av riksintresse för rennäringen – en svår passage över väg 95 –, se även avsnitt 4.4.1 Riksintressen.

4.8 Kulturmiljö

Byn Myckle är en typisk äldre radby belägg sedan 1500-talet. Vägen genom byn, som idag heter 855, finns belagd på historiska kartor sedan 1703 men är sannolikt äldre. Bebyggelsen domineras av trähus från flera byggnadsperioder, allt från 1700-tal fram till 1930-tal och dessa är målade med röd slamfärg. Byn omfattas inte av något bevarandeprogram, men här finns ett flertal kulturminnesmärkta hus, se Skyddsvärda byggnader i Figur 14. Flera av dessa finns på de kvarvarande stamhemmanen.

Den arkeologiska utredning som utfördes i området under oktober 2024 uppdagade en hittills okänd förhistorisk fornlämning i form av en boplats på fastighet Myckle 5:6, se Figur 14. Den nya boplatsen kommer ej att påverkas av vägarbetet.



Figur 14. Kulturhistoriska lämningar och byggnader. Byggnader markerade med rosa punkt utpekats som kulturminnesmärkta i Skellefteå kommuns kulturmiljöprogram. Den vänstra blå cirkeln markerar en rundloge som trots att den inte ingår i kulturmiljöprogrammet identifierats i kulturarvsanalysen som en byggnad som bör visas hänsyn vid byggnationen.

Det kulturhistoriska värdet i området bedöms främst handla om de historiska sammanhang som kan förknippas med byns ålder, då de ursprungliga visuella samband som förekommer mellan byggnader, väg och gårdstomter är intakta. De långa siktlinjer som funnits i landskapet har delvis brutits när ny bebyggelse uppförts längs vägen, men finns på flera ställen kvar. De kulturhistoriska sammanhangen på de äldre gårdarna är fortfarande läsbara trots nyttillkommen bebyggelse och byn har därför ett upplevelsevärde.

Alléerna varierar i ålder och trots att några är relativt unga utgör de viktiga landmärken i området som ger vägsträckningen sin egen särprägel.

Kulturarvsanalysen har identifierat två byggnader i nära anslutning till vägen som bör visas hänsyn, rundlogen på fastighet Myckle 6:33 (ca km 2/820, södra sida) samt det äldre skolhuset på fastighet Myckle 7:25, (ca km 2/260, södra sida) se "Kulturhistoriska byggnader i direkt anslutning till vägområdet" i Figur 14). Det senare ingår i kommunens kulturmiljöprogram.

4.9 Vattenmiljö

4.9.1 Vattenförekomster

Aktuell sträckning för väg 855 och Myckle omfattas av grundvattenförekomsten *älvsediment Medleområdet*. Södra delen av väg 855 ligger inom delavrinningsområde 719180–173871 *Skellefteälven vid kraftverkskanalen från Kvistforsens kraftverk*. De norra delarna av vägen i både öster och väster ligger inom delavrinningsområde 719315–173820 *Mynnar i Skellefteälven*. Båda mynnar i huvudavrinningsområdet *Skellefteälven*.

4.9.2 Miljökvalitetsnormer

Miljökvalitetsnormer för vatten omfattar ytvatten (sjöar, vattendrag och kustvatten) och grundvatten. Syftet med normerna är att säkra Sveriges vattenkvalitet. Vägförslaget berör tre ytvattenförekomster och en grundvattenförekomst:

Berörda ytvattenförekomster:

- Bjurån (WA52823022 / SE719506-172918)
- Skellefteälven Medle-Myckle (WA99394482 / SE719227-173799)
- Skellefteälven Myckle-Tuvan (WA43003004 / SE719250-174566).

Berörd grundvattenförekomst:

- Älvsediment Medleområdet (WA25480175 / SE719298-172934).

4.10 Naturresurser

4.10.1 Jordbruksmark

Delar av väg 855 kantas av jordbruksmark som brukas aktivt, se beskrivning i tidigare avsnitt 4.5.

4.10.2 Skogsmark

I östra delen av sträckningen går väg 855 delvis längs med skogsmark, se beskrivning i tidigare avsnitt 4.5.

4.10.3 Dricksvattenresurs

Skellefteälven är en prioriterad dricksvattenresurs (Y21 Skellefteå-Storavan) av Länsstyrelsen i Västerbottens län. Det innebär att Skellefteälven är en av länets viktigaste dricksvattenresurser baserat på bland annat befolkningstäthet, tillväxtområden och länet som helhet.

4.11 Rekreation och friluftsliv

I och omkring Myckle finns goda möjligheter till rekreation och friluftsliv, se Figur 15. I byn finns det en idrottsplats och en bygdegård. Delar av området mellan väg 855, Bjurån och järnvägen är kategoriserat som stigområde med potentiellt friluftsvärde av länsstyrelsen.



Figur 15. Olika målpunkter för rekreation och friluftsliv i och omkring Myckle.

4.12 Människors hälsa

4.12.1 Buller

Gång- och cykeltrafiken genererar inget buller utan bidrar till minskat buller när den ersätter motorfordon.

4.13 Förorenade områden

Inom fastigheten Myckle 21:1 på södra sidan av väg 855 (vid km 1/100) har det enligt EBH-kartan funnits industriell verksamhet, betecknad som sågverk utan doppning/impregnering, riskklass 3. Anläggningen revs kring år 2010. Inom fastigheten Myckle 21:2 på norra sidan vägen (vid km 1/100, framför Myckle 21:1) har det funnits något som beskrivs som bilvårdsanläggning-, bilverkstad och åkeri.

Det finns ingen risk för PAH-haltig asfalt. Beläggning med risk för PAH har bytts ut i sin helhet år 2001 och ingen PAH har hittats vid eftersök i fält.

Sulfidjordar är vanligt förekommande längs Norrlandskusten. Om sulfidjordar kommer i kontakt med syre, vid till exempel sänkning av grundvattnet, sjunker pH i jorden och miljöskadliga metaller lakas ut. Detta kan innebära att vattenkemin i vattendrag försämras vilket kan leda till fiskdöd (SGU 2025). Enligt SGU:s kartvisare förekommer sur sulfatjord inom delar av planområdet. Resultat från den miljötekniska undersökningen visar att det finns sulfidjord på vissa platser längs väg 855. Ytterligare undersökningar har målet att bestämma i vilken omfattning.

4.14 Klimat

Den pågående klimatförändringen förväntas medföra ökad nederbörd, stigande havsnivåer och högre temperaturer. Sveriges vägar kommer att utsättas för större påfrestningar i form av översvämning, skred och erosion.

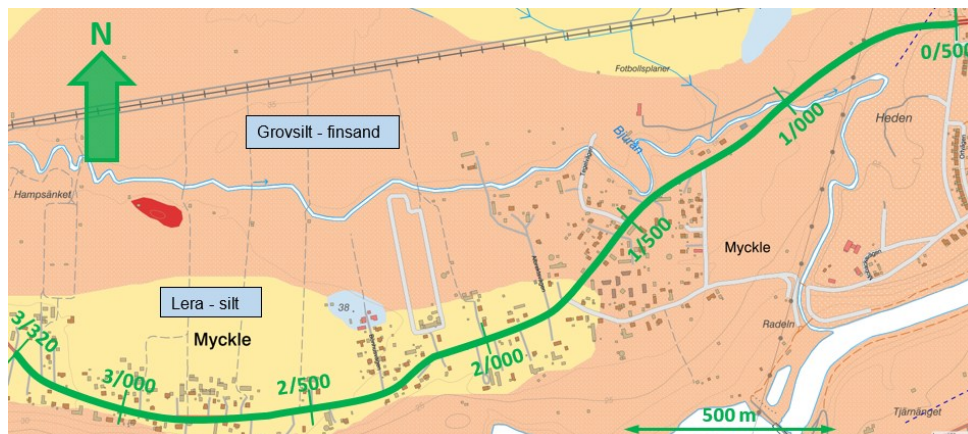
Ökade regnmängder kommer leda till högre flöden i vattendrag och diken längs med väg 855. Det finns inte någon historik av översvämningsproblematik längs vägen. Beräknat högsta flöde för Skellefteälven kommer inte närmare vägen än cirka 115 meter som närmast, enligt länsstyrelsens översvämningskartering.

Särskilda åtgärder för att ta höjd för klimatförändringen beskrivs i avsnitt 5.2.7 Avvattning och 6.14 Klimat.

4.15 Byggnadstekniska förhållanden

4.15.1 Geotekniska förhållanden

Längs aktuell vägsträcka består marken av älvsediment. Enligt SGU:s jordarskartor består marken i den norra delen av planområdet av sediment i form av grovsilt och finsand. I den södra delen av planområdet förekommer kohesionsjord (lera och silt), se Figur 16. Sedimenten underlagras av morän, och berggrunden ligger på ett djup av mer än 10 m.



Figur 16. Utdrag från SGU:s jordarskarta. Orange utgör område med grovt älvsediment och gult utgör område med lera/silt. I figuren redovisas km-tal från befintlig väg 855.

Tidigare genomförda undersökningar visar att befintlig bro (km 1/000) är grundlagd på stenig sand och grusjord. Vid undersökningar nära km 1/700 har mellan 5 och 8 meter lös sediment på moränen påträffats. Sedimentet består av lera och silt med inslag av sand.

Vid km 1/400 passerar väg 855 vid en meander i Bjurån (se Figur 12). Det är en smal passage, mellan en byggnad på södra sidan och meandern på norra sidan. Det pågår sannolikt erosion vid meandern och stabiliteten vid niporna är osäker.

4.15.2 Avvattning

Vägsträckningen ligger inom huvudavrinningsområdet Skellefteälven (SMHI 2016) och vägen avvattnas via öppna diken samt trummor. Det finns sidotrummor under anslutningsvägar för att säkerställa det kontinuerliga flödet i diken mot de lägsta punkterna längs vägsträckan, vilket leder till den slutliga recipienten.

En stor del av ytvattnet fördröjs och infiltreras i vägdikena, medan resterande del främst avleds till Skellefteälven, som i sin tur mynnar ut i Bottenviken.

Väg 855 korsar över det meandrande vattendraget Bjurån vid cirka km 1/000.

Inom det aktuella området för den nya gång- och cykelvägen finns inga vattenskyddsobjekt eller vattenskyddsområden.

Avvattningen från väg 855 rinner ut i Skellefteälven. Älven omfattas av miljökvalitetsnormer.

4.15.3 Ledningar

Den aktuella vägsträckan är belyst och belysningen ägs av Skellefteå kommun. Belysningen längs sträckan varierar, men består huvudsakligen av äldre modeller med låg standard och funktion. Inom planområdet finns även el-, VA- och fiberledningar, både längsgående och korsande, och de är främst förlagda i marken. En högspänningsledning i luften korsar vägen vid cirka km 0/750, öster om bron över Bjurån. Ledningarna ägs av Skellefteå kommun, Skanova, Skellefteå Kraft Elnät och Skellefteå Kraft Fibernät.

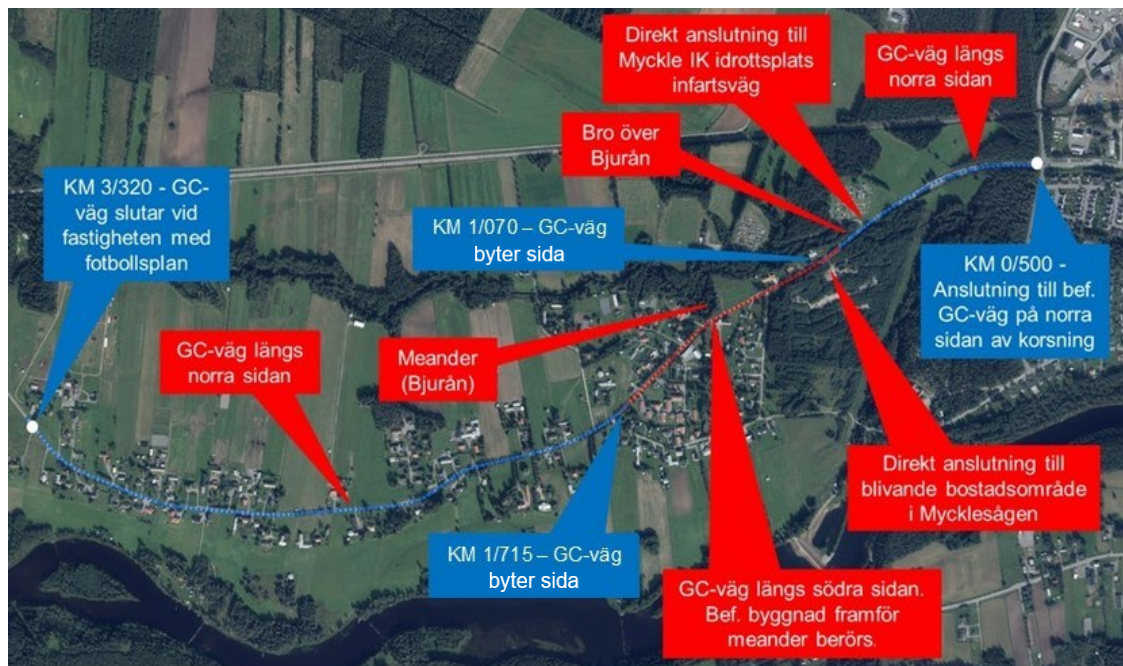
5 Den planerade vägens lokalisering och utformning med motiv

5.1 Val av lokalisering

Vägförslaget innebär en tillgänglighetsanpassad och belyst gång- och cykelväg längs väg 855. I förslaget ingår också eventuella anpassningar av väg 855 till följd av gång- och cykelvägen.

Gång-och cykelvägen (vanligen förkortad GC-väg) blir cirka 2,8 kilometer lång och föreslås anslutas mot befintlig GC-väg vid korsningen mellan Tunnelvägen och Bolidenvägen, för att fortsätta genom Myckle och avsluta vid Hampsänket. Den planeras att anläggas främst på norra sidan av väg 855 men det finns en delsträcka på södra sidan (se Figur 17). För att underlätta för de som ansluter från motsatt sida, utformas tillgänglighetsanpassade anslutningar.

Utformningen, indelade i tre delsträckor, redovisas i Figur 17 och beskrivs sedan.



Figur 17. Utformningen samt aktuella målpunkter och särskilda punkter.

Km 0/500 – km 1/070

Vid denna delsträcka planeras gång- och cykelvägen placeras på norra sidan av väg 855 till infarten vid Mycklesågen. Detta medför att endast en passage över Tunnelvägen behövs för anslutning till den kommunala GC-

vägen som leder in till centrala Skellefteå. Dessutom möjliggör placeringen en direkt anslutning till Myckle IK idrottsplats precis innan bron vid km 1/000. Längs delsträckan är vägbanan till stor del bredare än övriga delsträckor. Den breda vägbanan i öster kommer att smaltas av för att ge utrymme till en kantstensbunden gång- och cykelbana. Det gör att anläggningen till stor del ryms inom befintligt vägområde på denna sträcka.

Km 1/070 – km 1/715

Vid cirka km 1/400 meandrar Bjurån i nära anslutning till väg 855. Där är utrymmet mellan vägen och vattendraget mycket begränsat och utgörs av en brant, hög och troligen erosionskänslig slänt. En placering på södra sidan undviker de omfattande och kostsamma geotekniska åtgärderna samt den stora påverkan på Naturvärdesbiotop 1 som ett anläggande på norra sidan skulle medföra. Dessutom ger en placering på södra sidan en direkt anslutning till det planerade bostadsområdet vid Mycklesågen och vid de flesta bostäderna i Myckle. Därför bestämdes att gång- och cykelvägen skulle placeras på södra sidan av väg 855 i denna delsträcka, det vill säga till korsningen av väg 855 med Gammelvägen. Detta innebär att den befintliga byggnaden vid södra sidan av vägen vid km 1/420 påverkas.

Km 1/715 – km 3/320

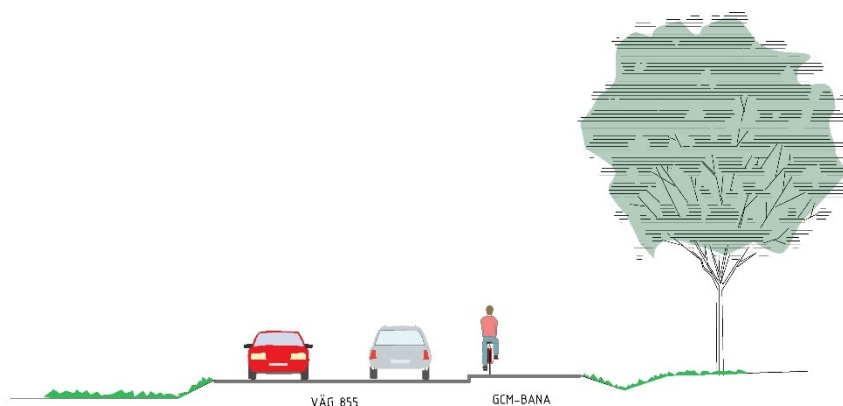
Längs denna delsträcka föreslås gång- och cykelvägen fortsätta på norra sidan och avslutas vid Hampsänket. En placering norr om väg 855 har mindre påverkan på tomter och bebyggelse än en placering på södra sidan om vägen. Dessutom är de topografiska förhållandena något mer fördelaktiga på norra sidan, vilket är positivt ur klimatsynpunkt eftersom hantering av massor i projektet kan minimeras.

5.2 Val av utformning

Vägen har utformats i enlighet med Trafikverkets gällande riktlinjer för väg- och gatuutformning. Planerade åtgärder med nytt vägområde redovisas på illustrationskartorna (104T0201-104T0205).

5.2.1 Gång- och cykelväg

Förutom direkt anslutning mot passage över Tunnelvägen och platser där GC-vägen passeras förbi busshållplatserna projekteras GC-vägen som en kantstenbunden GC-väg, vilket innebär att GC-vägen blir en del av intilliggande väg och medför ett mindre markanspråk, se en skiss om hur det skulle se ut i Figur 18.



Figur 18. Sektionen visar separering med kantsten mellan vägbana och gång- och cykelväg.

Vägförslaget är att utforma en cirka 3,0 meter bred gång- och cykelväg längs hela sträckan.

5.2.2 Gestaltungsprinciper

Gång- och cykelvägen ska utformas med god transportkvalitet, vara tilltalande och säker att färdas på. För att uppnå dessa intentioner är det viktigt att gång- och cykelvägen erbjuder säkra och tydliga passager över väg 855, som ska vara funktionella för alla användare.

Utformningen ska möjliggöra att befintliga utblickar från vägen kan bibehållas. Träd nära tomtmark ska skyddas så långt det är möjligt och de befintliga alléernas uttryck ska bevaras i den mån det går. Alléerna skapar idag ett smalt vägrum och en rytm till vägen som skulle kunna fungera som hastighetsdämpande åtgärd.

5.2.3 Korsningar och anslutningar

Strax öster om bron över Bjurån, vid km 0/980, korsar gång- och cykelvägen anslutningsväg till Myckle IK. Det här är en viktig målpunkt som lockar mycket trafik (både motorfordon och cyklare och gående). Det föreslås att anslutningen till Myckle IK flyttas några meter österut samt utformningen anpassas (förhöjd passage). Syftet är att få en bättre korsning och en smidig övergång av GC-vägen mot placeringen på brobanan.

5.2.4 Passager

Sträckan börjar med en trafiksäker passage i plan över Tunnelvägen för att ge oskyddade trafikanter möjlighet att ansluta till den kommunala GC-

vägen som leder in till centrala Skellefteå. Passagen ska utformas som en upphöjd passage och utrustas med en refug mitt på vägen som ska vara minst 2 meter bred.

För att möjliggöra byte av GC-vägens placering mellan norra och södra sidan ska säkra passager utformas vid km 1/070 och vid km 1/715. Båda passager ska inkludera hastighetsdämpande åtgärder och utformas som upphöjda passager. Passagen vid km 1/715 ska även användas för busstrafikanter vid busshållplats Albrektsvägen.

Ytterligare nya passager för oskyddade trafikanter föreslås vid cirka km 1/290, km 2/350 och vid km 3/240 för att underlätta angöring till busshållplatserna Gammelvägen, Bönhusvägen och Pataholmen.

Detaljutförande av passagerna utförs i kommande skeden.

5.2.5 Busshållplatser

I samverkan med Skellefteå kommun har placering och utformning av nya busshållplatser föreslagits. Antalet busshållplatser föreslås minska från sex befintliga till fyra nya hållplatser med syftet att optimera kollektivtrafikens funktion och trafiksäkerhet.

Placering och typ av busshållplats redovisas i Tabell 6:

Tabell 6. Föreslagna placeringar och typer av nya busshållplatser.

km norra	km södra	Busshållplats	Typ	Väderskydd
1/300	1/250	Gammelvägen	Körbانهållplats	Ja
1/725	1/700	Albrektsvägen	Körbانهållplats	Ja
2/370	2/330	Bönhusvägen	Körbانهållplats	Nej
3/280	3/230	Pataholmen	Körbانهållplats	Nej

5.2.6 Vägteknik

Generellt behålls väg 855 i sin nuvarande uppbyggnad. Vägen breddas lokalt för att ge plats åt gång- och cykelvägen, som byggs intill den befintliga vägen. Samtidigt förbättras vägbanans ytskikt för att förbättra avvattningen.

På vissa platser krävs dock mer omfattande åtgärder. Det gäller vid fem nya vägtrummor (vid km 0/879, 1/404, 1/715, 2/358 och 2/940) samt på sträckan mellan km 0/691 och 0/874, där vägen i dag har stora skador. Där byts hela vägens uppbyggnad ut, vilket innebär att både väg 855 och den nya gång- och cykelvägen byggs upp på nytt.

Arbetena med att bygga den nya gång- och cykelvägen samt att genomföra åtgärder på väg 855 kommer att innebära vissa störningar i trafiken.

Följande trafiksituationer kan bli aktuella under byggtiden:

- Två körfält hålls öppna, men med smalare bredd än normalt.
- Endast ett körfält är öppet och används växelvis i båda riktningarna.
- Vägen kan tillfälligt behöva stängas helt för att lägga det nya slitlagret eller utföra de fem nya vägtrumorna. Detta arbete planeras att utföras nattetid under två till tre nätter.

5.2.7 Avvattning

Den nya gång- och cykelvägen (GC) kommer att byggas längs kanten av den befintliga vägen på grund av begränsad tillgång till utrymme. Den nya GC-ytan överlappar de befintliga diken, därför behöver avvattningssystemet anpassas. Olika metoder föreslås baserade på lokala förhållanden. De valda lösningarna inkluderar tre typiska metoder:

- Om möjligt (tillräckligt med utrymme) används öppna diken.
- I områden där öppna diken inte är genomförbara kommer grunda diken i kombination med en dräneringsledning att användas.
- I vissa områden där det inte finns utrymme för att anlägga något dike kommer en dagvattenledning i kombination med en dräneringsledning att installeras.

Denna kombination av dräneringssystem kommer att avleda vattnet till närliggande utloppspunkter. I de flesta fall finns befintliga vägtrummor som ska anpassas på grund av att den nya gång- och cykelvägen. Dessutom projekteras 5 trumbyten (den befintliga trumman ersätts av en ny större och djupare trumma) vid km 0/879, 1/404, 1/715, 2/358 och 2/940.

Befintliga sidotrummor kommer att rivas och nya kommer behöva anläggas på grund av förändrat lokalisering i plan.

Eventuella ökningar i regnintensitet till följd av klimatförändringar har beaktats genom val av en klimatkoefficient på 1,3. Avvattningssystemet har i övrigt dimensionerats enligt gällande regelverk, vilket innebär att samtliga anläggningsdelar uppfyller fastställda minimikrav. Sammantaget ger detta ett visst utrymme för att hantera ökade vattenflöden, utan att avvattningen överdimensioneras.

5.2.8 Byggnadsverk

Befintlig bro 24-431-1 över Bjurån (Lillån) vid Degerbyn (ca km 1/000) ska användas för kombinerad väg- och GC trafik, utan att förstärkning erfordras. Total brolängd är ca 17,5 m och fri brobredd är 10 m.

Befintliga kantbalkar och räcken kommer att rivas och ersättas med nya på båda sidor. Kantbalkens ska även möjliggöra placering av längsgående kabelrännor för återläggning av befintliga kablar på båda sidor av bron.

GC-vägen ska projekteras som en upphöjd gång- och cykelväg på bron.

5.2.9 Belysning

Längs sträckan finns befintlig vägbelysning som ägs av Skellefteå kommun. Den befintliga vägbelysningen föreslås rivas.

Förslaget är att ny vägbelysning monteras längs sträckan som kommer att belysa både GC-väg och väg 855. Även de fyra nya busshållplatserna och passagerarna på väg 855 kommer att belysas.

Vägbelysning kommer att vara enhetlig avseende stolp- och armaturtyp samt avstånd mellan belysningspunkter. Stolparna kommer att ha en höjd av 8-10 m.

Ny vägbelysning kommer att uppföras och utgöra en statlig väganordning till den allmänna vägen.

5.2.10 Ledningar

VA – Skellefteå kommun

Eventuella åtgärder för att hantera ledningar som kommer i konflikt med den blivande gång- och cykelvägen kommer att hanteras mellan Skellefteå kommun och Trafikverket.

El och Fiber

Kablar ska skyddas i största möjliga mån vid anläggandet av den gång- och cykelvägen. Om omläggning av kablar blir nödvändig ska detta samrådats med de berörda ledningsägarna.

5.3 Skyddsåtgärder och försiktighetsmått som redovisas på plankarta och fastställs

Inga skyddsåtgärder föreslås.

5.4 Skyddsåtgärder och försiktighetsmått som inte fastställs

Naturmiljö

Gamla lövträd är ett viktigt inslag för den i området skyddsvärda arten och så många äldre träd som möjligt har därför bevarats vid lokalisering av gång- och cykelvägen.

Skyddsåtgärder kommer att vidtas under byggtiden för att skydda kvarvarande alléträd som riskerar att påverkas av anläggningsarbetena, det vill säga för att skydda stam samt rotsystem mot skador.

Inga skyddsåtgärder eller försiktighetsmått krävs vid de alléer som befinner sig på motsatt sida mot där arbete utförs.

Lokalen med brudborste belägen längst i nordost av projektområdet påverkas och vegetationsjorden på den blomrika vägkanten kommer tas bort, mellanlagras och användas vid återställningsarbetena. Detta för att bevara fröbanken.

I området finns fladdermöss som är känsliga för ändrade ljusförhållanden. I projektet ska äldre belysning ersättas med ny samt placeras på motsatt sida av vägen mot idag. Dessutom kommer de nya busshållplatserna tillföras belysning. Belysning anpassas och dämpas där den utgör störst påverkan på fladdermöss.

Naturvärdesbiotop 2 där vägen går över Bjurån riskerar påverkas under byggarbetet. Nät alternativt plank kommer att användas för att fånga upp fallande material och skydda vattenmiljön i ån vid bron samt nedströms.

Om den invasiva främmande arten blomsterlupin påträffas hanteras den enligt Trafikverkets föreskrifter. De jordmassor som finns där lupinen växer ska omhändertas på ett sådant sätt så att de inte riskerar att sprida lupinens rötter, frön och andra växtdelar till andra platser. Redskap och maskiner ska rengöras så att de inte riskerar att sprida frön och växtdelar till andra platser. Jordmassorna grävs ner inom projektet på en meters djup så att frön och andra växtdelar inte kan gro eller växa upp till ytan (Naturvårdsverket 2025).

Alléerna och andra träd som måste bevaras redovisas i illustrationskartorna 104To201 till 104To205.

Kulturmiljö

Ytorna framför fastigheterna Myckle 6:33 samt Myckle 7:25 ska skärmas av med kravallstaket eller liknande under byggtiden för att undvika att

byggfordon parkerar eller kör för nära byggnaden. Ytan framför byggnaden får inte användas som upplagsyta.

Skyddsområdet kring fornlämningen på Myckle 5:6 ska markeras upp med stakkäppar med fornlämningsband mot öster och väster för att förhindra skador under byggperioden. Ytans norra del skyddas av allé nummer 10.

Skyddsåtgärderna redovisas i illustrationskartorna 104To201 till 104To205.

6 Effekter och konsekvenser av projektet

6.1 Inledning. Nollalternativ

Nollalternativet innebär att den planerade gång- och cykelvägen inte byggs och att dagens situation i området i huvudsak förblir oförändrad. Trafiken fortsätter då att fungera som den gör i dag, utan de förbättringar som den föreslagna åtgärden syftar till.

I detta avsnitt redovisas effekter och konsekvenser av den planerade åtgärden i förhållande till nollalternativet. Detta görs genomgående, även när det inte anges särskilt i varje delavsnitt. Därigenom tydliggörs vilka förändringar projektet innebär jämfört med om ingen åtgärd genomförs.

6.2 Trafik och användargrupper

Vägförslaget medför att trafiksituationen förbättras i jämförelse med nuläget. Förändringen blir störst för oskyddade trafikanter där cyklister och fotgängares tillgänglighet till viktiga målpunkter påverkas positivt av vägförslaget. Cyklister och fotgängares möjlighet att förflytta sig trafiksäkert förbättras avsevärt.

Trafikmiljön för de oskyddade trafikanterna är idag bristfällig och med den nya gång- och cykelvägen skapas förutsättningar för ökad cykling i området vilket är en positiv konsekvens av vägförslaget.

6.3 Lokalsamhälle och regional utveckling

Planerade åtgärder bedöms inte stå i konflikt med gällande översiktsplan. Då väg 855 genom Myckle dessutom i den fördjupade översiktsplanen för Skellefteå kommunalregionen pekas ut som ett område där gång- och cykelvägnätet behövs, bedöms projektet överensstämma väl med den kommunala översiktsplaneringen.

Projektet bedöms även överensstämma med den regionala planeringen som beskriver behovet av investeringar i hållbara transportsystem som bidrar till ökad säkerhet och minskad olycksrisk.

Gång- och cykelvägen ökar tillgängligheten i landskapet för oskyddade trafikanter samt stärker kopplingen mellan Myckle och Skellefteå, vilket också kan stärka Myckles attraktivitet som bostadsort.

Sammantaget bedöms vägförslaget kunna bidra positivt till lokalsamhället och på sikt även den regionala utvecklingen. Vägförslaget ger positiva konsekvenser i dessa avseenden.

6.3.1.1 Detaljplaner

Vägplanen berör tre detaljplaner. Samtliga berörda detaljplaner kommer att upphävas, vilket innebär att vägplanen inte står i konflikt med detaljplanerna.

6.4 Lagskyddade områden

Riksintresse för kommunikation (järnväg) påverkas inte, då det ligger norr om planområdet. Eftersom gång- och cykelvägen följer en befintlig väg medför vägförslaget ingen påverkan på riksintresset för rennäring, se vidare beskrivning i avsnitt 6.6 Rennäring. Vägförslaget påverkar inga områden som omfattas av strandskydd.

Trafikverket bedömer att vägförslaget inte medför några negativa konsekvenser för lagskyddade områden.

6.5 Landskapsbild

Den största påverkan på landskapets form och rumslighet bedöms vara breddningen av vägområdet, vilket medför ett bredare landskapsrum med längre siktlinjer. Det medför att väganläggningen kommer att upplevas som bredare än i nuläget, både av trafikanterna på vägen och betraktaren vid dess sida.

Gång- och cykelvägen har lokaliserats och utformats för att påverkan på alléträd och solitära träd ska bli så liten som möjligt. Även om alléträd och solitärträd kan komma att ersättas med nya av fastighetsägarna tar det lång tid för de nya träden att växa upp, vilket medför att intrånget kommer att påverka det visuella intrycket av landskapet under lång tid.

Största möjliga hänsyn har tagits till de boende nära vägen. Det har varit viktigt att behålla bykaraktären och minska intrången så långt som möjligt. Utblickarna över landskapet på andra sidan älven och över åkermarkerna inom Myckle har bevarats genom att gång- och cykelvägens profil följer vägens profil. Lyktstolpar och skyltar har placerats med syfte att behålla bykaraktären.

Projektet bedöms ha en viss påverkan på landskapsbilden eftersom gång- och cykelvägen medför att mer mark behöver tas i anspråk vilket gör att vägrummet upplevs bredare samt att viktiga landskapselement så som

vissa alléer och solitärträd kommer att tas bort. Negativa konsekvenserna på landskapsbild blir små.

6.6 Naturmiljö

I tabell 7 beskrivs påverkan, effekter och konsekvenser av vägförslaget för naturvärdesobjekten som noterats i naturvärdesinventeringen.

Naturvärdesobjekten redovisas i *Figur 10* i avsnitt 4.6.1.

Gång- och cykelvägen anläggs på motsatt sida av vägen till de kända lokalerna av blomsterlupin. Projektet påverkar därför inga invasiva arter.

Av de fem noterade lokalerna av värdearterna brudborste och bockrot tas en lokal med brudborste bort. Med föreslagen åtgärd innebär detta inga negativa konsekvenser.

Övriga noterade värdearter påverkas inte av projektförslaget och inga negativa konsekvenser uppstår för dessa arter.

Den omdragna belysningen samt nyanläggning av belysta busshållplatser i området medför ändrade ljusförhållanden i form av tillskott av ljus, vilket kan påverka de fladdermöss som troligen förekommer negativt. Då ingen inventering har gjorts är det inte känt vilka arter som påverkas eller om påverkan sker på födosöksområden eller viloplatser. Då vägbelysning har funnits i området tidigare och det är ett litet område som påverkas bedöms påverkan och effekter vara obetydliga. Med beskrivna åtgärder bedöms konsekvenserna bli små negativa (obetydliga effekter, högt värde).

Tabell 7. Tabell med naturtypsobjekt, se Figur 10 i avsnitt 4.6.1. Tabellen beskriver påverkan och konsekvens av vägförslaget.

Objekt nr	Bedömd påverkan	Kommentar
Allé 1, 2, 3, 5, 6, 7, 8, 9 och 10	Ingen påverkan Ingen negativ konsekvens	Arbeten sker på motsatt sida av vägen.
Allé 4	Allén tas ner Små konsekvenser (Liten effekt, måttligt värde då unga träd)	Ny busshållplats och förbindelse med Gammelvägen.
Allé 11	Allén tas ner Små konsekvenser (Liten effekt, måttligt värde då unga träd)	Gång och cykelvägen läggs här.
Allé 12	Ett träd påverkas Små negativa konsekvenser (liten effekt, måttligt värde då ungt träd)	Gång och cykelvägen läggs här.
Naturvärdesbiotop 1 (naturvärdesklass 2)		Arbeten sker på motsatt sida av vägen.

Naturvärdesbiotop 2 (Naturvärdesklass 2)	Skyddsåtgärd mot fallande material vid byggskede. Små negativa konsekvenser (obetydliga effekter, högt värde)	Vid byggskedet skydd av nedfallande material sin annars riskerar grumla och påverka ån.
--	---	---

Den sammantagna bedömningen är att vägförslaget med inarbetade skyddsåtgärder medför små negativa konsekvenser för naturmiljön.

6.7 Rennäring

Trafikverket bedömer att rennäringen inte kommer att påverkas negativt i driftskedet eftersom gång- och cykelvägen anläggs i kanten av en befintlig väg. Gång- och cykelvägen anläggs visserligen inom samebyns vinterbetesområde, men merparten av det område som tas i anspråk utgörs av gårdstomter, odlingsmark och trivial lövskog som inte bedöms utgöra födosöksområden för renarna vintertid. Gång- och cykelvägen skulle kunna leda till att renarna sprids i större utsträckning än idag, då renarna kan förflytta sig snabbare på gång- och cykelvägen än i nuläget. Detta kan medföra att renskötarna behöver ägna mer tid åt att samla ihop renarna. Då området inte anses utgöra betesmark bedöms konsekvenserna som små.

Trafikverket bedömer att vägförslaget inte medför några konsekvenserna för Mausjaure sameby.

6.8 Kulturmiljö

De visuella sambanden mellan hus, väg och omgivande landskap kan påverkas negativt av vägbelysningen om alltför tät eller stark belysning skapar en barriäreffekt vid mörkare årstider. Projektet utreder möjligheten att anpassa ljusstyrkan när det anses trafiksäkert, vilket kan mildra denna effekt.

Om lyktstolpar placeras centralt vid de äldre gårdar som fortfarande har ett bibehållet gårdstun kan läsbarheten minska. Detta gäller främst vid Myckle 6:21 och Myckle 6:30 (vid ca km 2/730 respektive 2/770). I den fortsatta processen vidtas åtgärder för att anpassa stolparnas placering på dessa platser.

På två platser står äldre skyddsvärda hus mycket nära vägen. Det rör sig om rundlogen på fastighet Myckle 6:33 (ca km 2/820, södra sida) och det äldre skolhuset på fastighet Myckle 7:25 (ca km 2/260, södra sida). Genom att förlägga gång- och cykelbanan på den norra sidan av befintlig väg i denna delsträcka bevaras byggnadernas upplevelsevärde. Gång- och

cykelbanan gör också byggnaderna mer visuellt tillgängliga då de kan betraktas på ett trafiksäkert sätt, vilket är positivt.

Den sammantagna bedömningen är att vägförslaget medför små negativa konsekvenser för kulturmiljöns kända värden. Se även 6.15 Påverkan under byggtiden.

6.9 Vattenmiljö

Av de utpekade vattenförekomsterna inom influensområdet i avsnitt 4.9.1 så är det enbart Bjurån som påverkas direkt av gång- och cykelvägen i lokaliseringen där vägen passerar Bjurån via den befintliga bron, på norra sidan vägen, se avsnitt 5.1. Eftersom befintlig bro används för kombinerad trafik blir konsekvenserna för vattenmiljön obefintliga (inga effekter, högt värde). Eventuell påverkan under byggtid (vid rivning och gjutning) redovisas i avsnitt 6.15.

De övriga vattenförekomsterna inom influensområdet bedöms ej beröras.

Bedömningen är också att miljö kvalitetsnormerna i avsnitt 4.9.2 inte påverkas nämnvärt av vägförslaget. Inga konsekvenser.

Den sammanlagda bedömningen är att vägförslaget ger måttliga konsekvenser för vattenmiljön (små effekter, högt värde).

6.10 Naturresurser

Gång- och cykelvägen anläggs i nära anslutning till den befintliga vägen, där större delen av sträckningen tar dikesrenar i anspråk som utgör avgränsning mot tomtmark samt befintlig väg. På några få platser längs sträckan tas dikesren i anspråk som ansluter till skogsparti alternativt jordbruksmark. Cirka 1,1 ha jordbruksmark och 0,1 ha skogsmark tas i anspråk för gång- och cykelvägen. Påverkan på skogsmark och jordbruksmark bedöms ge obetydliga negativa konsekvenser.

Bjurån, som väg 855 går över, rinner ut i Skellefteälven som är en dricksvattentäkt. Vägförslaget medför en ringa ökad belastning på dagvatten mot idag, genom att den ökade asfaltsytan kan påverka dagvattnets avrinning i området. Se avsnitt i kapitel 5. Avståndet från projektområdet till Skellefteälven medför också en utspädningseffekt. Påverkan på dagvattnet bedöms därför ge som mest obetydliga negativa konsekvenser för dricksvattentäkten.

Den sammanlagda bedömningen är att vägförslaget ger obetydliga negativa konsekvenser för naturresurser.

6.11 Rekreation och friluftsliv

Gång- och cykelvägen utgör i sig ett mål för rekreation. Ökad rörelse ger bättre hälsa. Den underlättar och uppmuntrar även för gående och cyklister som vill ta sig till olika målpunkter för rekreation och friluftsliv, till exempel stigområden, idrottsplatsen, Mobackenbadet, scoutverksamhet och strandpromenaden.

Trafikverket bedömer att vägförslaget medför stora positiva konsekvenser för rekreation och friluftsliv (stor effekt, stort värde).

6.12 Människors hälsa

Gång- och cykelvägen i sig medför begränsat buller (endast buller relaterat till mopedtrafik). Å andra sidan medför gång- och cykelvägen att resor med motorfordon kommer att ersättas med gång- eller cykel till viss del, vilket innebär att gång och cykelvägen bidrar till marginellt minskat buller i Myckle. Aktiviteter så som att gå och cykla bidrar till förbättrad hälsa.

Trafikverkets bedömning är att ökad gång- och cykeltrafik ger stora positiva konsekvenser för människors hälsa (måttliga effekter, stort värde).

6.13 Förorenade områden

Resultaten från den miljötekniska markundersökningen visade att samtliga uppmätta halter av föroreningar låg under Naturvårdsverkets generella riktvärden för 'Mindre Känslig Markanvändning' (MKM). Detta innebär att återanvändning av vägdikesmassorna inom projektet är möjligt. Om vägdikesmassorna ska användas någon annanstans än inom det aktuella projektet måste dock en anmälan göras till tillsynsmyndigheten, eftersom arsenik påträffades i något förhöjda halter.

Resultat från den miljötekniska undersökningen har visat att det finns sulfidjord på vissa platser längs väg 855. Det förväntas dock att sulfidjordarna inte kommer att påverkas, eftersom de ligger djupare än eventuella schaktningar.

Slutsatsen är att Trafikverket bedömer att riskerna att påträffa föroreningar och sulfidjordar är små.

6.14 Klimat

Utformningen av gång- och cykelvägen har tagits hänsyn till en framtida ökad nederbörd och högre flöden (se avsnitt 5.2.7 Avvattning).

Trafikverket bedömer därför att vägförslaget medför positiva konsekvenser för risker kopplade till den pågående klimatförändringen.

6.15 Indirekta och samverkande effekter och konsekvenser

Kumulativa effekter för Mausjaure sameby har inte studerats eftersom gång- och cykelvägen följer befintlig väg 855 och inte bedöms hysa miljöer av betydelse för vinterbetet.

6.16 Påverkan under byggnadstiden

Under byggtiden kan störningar och miljöpåverkan av olika slag uppstå. Vissa faser av anläggningsarbetena kommer att medföra byggbuller och utsläpp till luft från arbetsmaskiner. Byggtrafik kommer att förekomma på närliggande vägar liksom nedsmutsning och nedskräpning. Grumling kan uppstå i närliggande vattendrag om inte skyddsåtgärder vidtas. Detta kan ge negativa effekter för rekreation och friluftsliv, närboende och förbipasserande.

För att säkerställa att byggnationen genomförs på ett miljöanpassat sätt kommer krav att ställas på utförandet i enlighet med tillämpliga delar i Trafikverkets publikationer om miljökrav under byggtiden. Dessa omfattar exempelvis arbetstider, skydd av egendom, hantering av drivmedel och andra kemiska produkter, krav på arbetsmaskiner och fordon med mera. I första hand ska miljövänliga produkter och arbetsmetoder nyttjas.

Lager av sulfidjord kommer troligen inte att påverkas av projektet. Om sulfidjord skulle förekomma under schaktningsarbetet, hanteras detta enligt gällande lagkrav. Sulfidjorden som eventuellt kommer att finnas skickas på deponi eller om det finns platser att lägga dessa på inom projektet och täcks över dessa enligt gällande lagstiftning. Se även anmälan under Fortsatt arbete.

Ambitionen är att Naturvårdsverkets allmänna råd om buller från byggplatser ska följas. Arbetsmetoder och arbetstider kommer att väljas så att minsta möjliga bullerstörning uppstår för de boende under byggtiden. Buller kommer företrädesvis att förekomma kl 7-19.

Störningarna kan minimeras genom åtgärder, bland annat information till berörda och god planering av byggskedet.

Ytan framför fastigheten Myckle 7:25 (ca km 2/260, södra sida) ska skärmas av med kravallstaket eller liknande under byggtiden för att

undvika att byggfordon parkerar eller kör för nära byggnaden. Ytan framför byggnaden får inte användas som upplagsyta.

Fornlämningens skyddsområde (ca km 2/550 till 2/610, södra sida) markeras upp med stakkäppar med fornlämningsband i öster och väster för att förhindra skador under byggtiden.

Avfall och farligt avfall ska omhändertas vid anläggningar för avfallshantering. God masshantering eftersträvas i projektet.

Damning och nedsmutsning kommer att undvikas så långt det är möjligt. Skyddsåtgärder kommer att vidtas mot damning invid arbetsplatser för att minska risken för störningar i känsliga lägen. Exempel på skyddsåtgärder kan vara vattenbegjutning eller textilskydd.

Kontakt kommer att tas med samebyn i god tid innan åtgärder startar under byggtiden för att undvika att renar är i närheten under byggtiden och blir skrämde eller störda av byggtrafiken. Om inga renar är i närheten under byggtiden vintertid kommer inga negativa konsekvenser uppstå för rennäringen under byggtid.

Inga negativa konsekvenser bedöms uppstå för rennäringen under byggtid.

För arbeten som ska göras i närheten av Bjurån kommer åtgärder för att minimera den negativa påverkan på vattendraget att vidtas. Åtgärder i form av nät alternativt plank för att fånga upp fallande material kommer att användas vid byggarbeten vid bron över Bjurån. Krav kommer att ställas på åtgärder för att förebygga och avhjälpa nedsmutsning och nedskräpning från byggarbetsplatsen.

Förutom själva vägen och vägområdet kommer ytterligare mark att tas i anspråk för tillfälliga upplag och etableringsplatser. Det är viktigt att värden som inte berörs av det permanenta intrånget skyddas från skador under byggskedet.

Avverkning av träd får ej göras under fåglarnas häckningssäsong 1 april – 15 juli.

Trafikverket bedömer att vägförslaget kommer att medföra små negativa konsekvenser i byggskedet, förutsatt att lämpliga hänsyns- och försiktighetsåtgärder vidtas. Det bedöms inte finnas någon risk för att luftföroreningar från byggplatsen ska leda till att miljö kvalitetsnormer för luft överskrids.

7 Samlad bedömning

7.1 Måluppfyllelse transportpolitiska målen

Projektet bedöms ligga i linje med det övergripande målet för svensk transportpolitik, att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgare och näringsliv i hela landet. Vägplanens förslag innebär en långsiktigt hållbar lösning och skapar vidare förutsättningar för trygg framkomlighet via alternativt färdmedel än bil. En gång- och cykelväg möjliggör ökad gång- och cykeltrafik och bidrar därmed till hållbar utveckling samt till förbättrad hälsa.

Vägplanen bidrar till att transportsystemets kvalitet och användbarhet förbättras. Projektet bedöms tillgodose olika trafikantgruppers behov och öka möjligheten att välja andra transportsätt än bil, vilket bidrar till ett mer jämställt transportsystem. Projektet bedöms ligga i linje med hänsynsmålet genom att huvudmotivet till projektet är ökad trafiksäkerhet.

7.2 Överensstämmelse med regionala och lokala mål

7.2.1 Regionala mål

Vägplanen bedöms stödja de mål som finns i den regionala transportplanen för Västerbottens län. Tillsammans med planerade och beslutade åtgärder förbättras framkomligheten, tryggheten och trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter längs väg 855. Flera kan då välja att gå och cykla längs vägen, vilket bidrar till ett ökat hållbart resande.

7.2.2 Lokala mål

Anläggande av gång- och cykelväg längs väg 855 går i linje med de kommunala översiktsplanerna, där vägar beskrivs som ett viktigt element för kommunens fysiska planering, samt att korta sträckor till fots och med cykel ska vara det självklara valet i kommunens tätorter.

7.3 Överensstämmelse med miljökvalitetsmålen

En del av miljömålen rör miljöer eller naturtyper som inte finns i området och berörs därför inte av vägplanen.

De nationella miljömål som kan tänkas vara relevanta att kommentera är frisk luft, god bebyggd miljö samt ett rikt växt och djurliv.

Vägplanen bidrar till bättre luftkvalitet då biltrafik ersätts av gång/cykeltrafik samt kollektivtrafik i och med tillförsel av gång- och cykelväg samt nya och belysta busshållplatser.

Vägplanen bidrar till god bebyggd miljö då den förbättrar förutsättningarna för gång och cykeltrafik i området.

7.4 Sammanställning av konsekvenser

Ökad cykling i området vilket är en positiv konsekvens av vägförslaget.

Sammantaget bedöms vägförslaget kunna bidra positivt till lokalsamhället och på sikt även den regionala utvecklingen. Vägförslaget ger positiva konsekvenser i dessa avseenden.

Vägförslaget medför inte några negativa konsekvenser för lagskyddade områden. Negativa konsekvenserna på landskapsbild blir även små.

Den sammantagna bedömningen är att vägförslaget med inarbetade skyddsåtgärder medför måttliga negativa konsekvenser för naturmiljön.

Vägförslaget medför inte några konsekvenser för Mausjaure sameby.

Den sammantagna bedömningen är att vägförslaget medför små negativa konsekvenser för kulturmiljöns kända värden. Vägförslaget ger obetydliga konsekvenser för vattenmiljön och obetydliga konsekvenser för naturresurser.

Trafikverket bedömer att vägförslaget medför stora positiva konsekvenser för rekreation och friluftsliv samt stora positiva konsekvenser för människors hälsa

Vägförslaget medför positiva konsekvenser för risker kopplade till den pågående klimatförändringen.

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

Bestämmelserna i miljöbalken syftar till att främja en hållbar utveckling som innebär att nuvarande och kommande generationer kan leva i en hälsosam och god miljö. En sådan utveckling bygger på att bevara värdefulla natur- och kulturmiljöer samt den biologiska mångfalden.

Vid planläggning av vägar ska 2–4 kap. och 5 kap. 3–5 §§ miljöbalken tillämpas. Hur projektet förhåller sig till dessa beskrivs i avsnitt nedan.

8.1 Allmänna hänsynsregler

I miljöbalkens andra kapitel finns ett antal allmänna hänsynsregler som ger uttryck för olika principer som är hörnstenar i strävan mot en ekologiskt hållbar samhällsutveckling. Det är enligt 1 § (så kallad bevisbörderegeln) verksamhetsutövarens ansvar att visa att de allmänna hänsynsreglerna följs. I detta projekt har hänsynsreglerna beaktats genom att Trafikverkets planlägningsprocess följts och olika alternativ har bedömts med hänsyn till miljön. Val och lösningar har gjorts utifrån dessa principer. Miljöbeskrivningen visar därmed att de förpliktelser som följer av bevisbörderegeln iakttas i detta projekt.

Vid upphandling av entreprenörer ställer Trafikverket krav på kvalitets- och miljöstyrning och har möjlighet att ställa objektspecifika miljökrav för entreprenaden. Detta berör hänsynsreglerna i 2 § (kunskapskravet), 3 § (försiktighetsprincipen och principen om bästa möjliga teknik), 4 § (produktvalsprincipen) och 5 § (hushållnings- och kretsloppsprinciperna). Trafikverket tillgodoser också kunskapskravet genom att ha välutbildad och kompetent personal i den egna organisationen och genom att ställa relevanta kompetenskrav vid upphandling av konsulttjänster och entreprenader.

Kunskapskravet tillgodoses med hjälp av samrådsprocessen under vilken kunskap samlas in för att miljöanpassa projektet. I miljöbeskrivningen

redovisas skyddsåtgärder och försiktighetsmått som vidtas för att för att undvika olägenhet eller skada.

Hänsynsreglerna i 3, 4 och 5 §§ tillgodoses också genom att Trafikverket styr projektets materialanvändning och utförande, och åtar sig att genomföra de miljöskyddsåtgärder som krävs för att undvika skada på viktiga miljöintressen. Trafikverkets krav på kemiska produkter innebär att miljömässigt sämre alternativ kontinuerligt fasas ut när bättre alternativ finns på marknaden, vilket är i linje med 4 § (produktvalsprincipen).

Hänsynsregel i 6 § (lokaliseringsprincipen) anger att platsen för en verksamhet ska väljas så att miljöpåverkan minimeras, vilket säkerställs genom Trafikverkets planläggningsprocess.

Trafikverket har som verksamhetsutövare tagit hänsyn till 7 § (rimlighetsavvägning) och 8 § (ansvar för skadad miljö) i sin verksamhet.

8.2 Hushållningsbestämmelser

Hushållningsbestämmelserna ska tillämpas vid ärenden som rör miljöbalken och vid fysisk planering. Bestämmelserna avser att mark- och vattenområden ska användas för de ändamål de är mest lämpade för med hänsyn till beskaffenhet och läge samt föreliggande behov. Användning som medför en från allmän synpunkt god hushållning ska ges företräde.

Delar av väg 855 kantas av jordbruksmark som brukas aktivt. I östra delen av sträckningen går väg 855 delvis längs med skogsmark. Intrången bedöms inte påverka förutsättningarna för att bedriva jordbruk och skogsbruk i området. Vägen berör även Skellefteälven som är en prioriterad dricksvattenresurs. Intrången bedöms inte begränsa tillgången till dricksvattenresursen. Vid en avvägning mellan de allmänna intressena jordbruk, skogsbruk, tillgång till dricksvatten och trafiksäkerhet/ framkomlighet för oskyddade trafikanter anser Trafikverket att de planerade åtgärderna uppfyller de generella bestämmelserna för hushållning med mark- och vattenområden som framgår av miljöbalken.

I kap. 3 och 4 finns bestämmelser om riksintressen. Ingen skada bedöms uppstå på närliggande riksintressena.

8.3 Miljökvalitetsnormer

Miljökvalitetsnormer regleras i miljöbalkens femte kapitel. Avsikten med miljökvalitetsnormerna är att fastlägga en högsta tillåtna förorenings- eller störningsnivå som människor eller miljön kan belastas med.

Miljökvalitetsnormer finns för närvarande för föroreningar i utomhusluft (SFS 2010:477), för vattenkvalitet i fisk- och musselvatten (SFS 2001:554), för omgivningsbuller (SFS 2004:675) samt för olika parametrar i vattenförekomster (SFS 2004:660) och i havsmiljön (SFS 2010:1341).

Vägen berör vattenförekomster med miljökvalitetsnormer, se avsnitt 4.9.2 Miljökvalitetsnormer. Vägplanen bedöms inte påverka möjligheten att uppnå miljökvalitetsnormerna.

Miljökvalitetsnormerna för utomhusluft, omgivningsbuller, fisk- och musselvatten eller havsmiljön bedöms inte påverkas av gång- och cykelvägen.

9 Markanspråk och pågående markanvändning

9.1. Vägområde för allmän väg

Projektet kommer att innebära att mark tas i anspråk. Vid lokalisering och utformning av väganläggningen har utgångspunkten varit att markanspråken ska bli så små som möjligt utan att påverka vägens funktion, medföra alltför stor påverkan på miljön eller orsaka oskäligen kostnader. Avvägningar har gjorts när olika aspekter stått mot varandra.

Vägens plankartor redovisar vilken mark som behövs permanent och vilken mark som behövs tillfälligt under byggtiden. Illustrationskartorna som tillhör vägplanen fungerar som ett komplement till plankartorna och visar på ett överskådligt sätt vad som ingår i planen och vilka åtgärder som planeras.

Den mark som tas i anspråk ska användas permanent för vägområde för allmän väg eller tillfälligt under byggnadstiden. Markanspråken redovisas som:

- vägområde med vägrätt
- vägområde med inskränkt vägrätt
- tillfällig nyttjanderätt.

9.2. Vägområde för allmän väg med vägrätt (V)

Mark som behövs för ombyggnad eller nybyggnad av allmän väg tas i anspråk med vägrätt. Vägrätten uppkommer när väghållaren tar mark eller annat utrymme i anspråk med stöd av vägplanen och ger väghållaren rätt att nyttja mark eller annat utrymme som behövs för vägen.

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

I vägområdet ingår en kantremsa, vilken behövs för att underlätta framtida drift och underhåll av vägen. Bredden på kantremsan beror på markslag. För skogsmark uppgår bredden på kantremsan till 2 meter. I skogsmark bidrar kantremsan till bättre säkerhet då sikten gynnas och tillika torkar vägytan snabbare och färre löv, barr och grenar hamnar på den. Vad som gäller tomtmark och åkermark/övrig mark uppgår bredden på kantremsan till 0 respektive 0,5 meter.

På plan- och illustrationskartor framgår befintligt och nytt vägområde. Totalt ianspråk tas cirka 1,3 hektar med vägrätt.

9.3. Vägområde för allmän väg med inskränkt vägrätt (Vi)

Cirka 0,02 hektar mark tas i anspråk med inskränkt vägrätt för att inrymma anordningar nödvändiga för vägens bestånd, drift och brukande.

Väghållaren får inte inom detta område:

- Bestämma över markens användning för annat ändamål än väg
- Tillgodogöra sig tillgångar som kan utvinnas ur marken annat än till nödvändigt schaktdjup för dessa anordningar

Ovan innebär att fastighetsägaren får fortsätta använda marken i den mån det går, så länge användningen som sådan inte äventyrar anläggningen och därmed vägens funktion.

9.4. Område med tillfällig nyttjanderätt (T)

En vägplan som fått laga kraft ger väghållaren rätt att ta mark i anspråk med tillfällig nyttjanderätt. Behov av tillfällig nyttjanderätt har redovisats i vägplanen och är till exempel uppställnings- och etableringsytor, transportvägar och områden för hantering av massor. Den tillfälliga nyttjanderätten gäller under hela byggtiden, från byggstart till två månader efter godkänd slutbesiktning.

Områden för tillfälligt nyttjanderätt under byggtiden och dess användning redovisas på plan- och illustrationskartor. Totalt kommer ca 0,65 hektar att tas i anspråk med tillfällig nyttjanderätt.

9.5. Pågående markanvändning

En summering av markanvändningen för den mark som tas i anspråk i vägplanen redovisas i Tabell 8.

Tabell 8. Markanvändning för den mark som tas i anspråk av planförslaget.

Typ av mark	Ny vägrätt (ha)	Inskränkt vägrätt (ha)	Tillfälligt nyttjanderätt (ha)
Skog	0,12	0	0,02
Åker	0,38	0,007	0,61
Annan öppen mark	0,77	0,015	0,02

9.6. Expropriationsersättning

Exproprieras en del av en fastighet, ska intrångsersättning betalas med ett belopp som motsvarar den minskning av fastighetens marknadsvärde, som uppkommer genom expropriationen. Uppkommer i övrigt skada för ägaren genom expropriationen, ska även sådan skada ersättas.

Därutöver ska ytterligare intrångsersättning betalas med 25 procent av marknadsvärdeminskningen.

10 Fortsatt arbete

10.1 Fortsatt process

Denna vägplan utgör granskningshandling och har föregåtts av samråd med berörda fastighetsägare, myndigheter och allmänhet. Inkomna synpunkter har sammanställts och behandlats i samrådsredogörelsen. Granskningshandlingen kungörs och hålls tillgänglig för berörda och allmänheten att lämna synpunkter på. Dessa synpunkter sammanställs i ett granskningsutlåtande. Därefter stämplas vägplanen om till fastställelsehandling som kan gå vidare till fastställelse. När planen är fastställd och vunnit laga kraft kan projektet genomföras. Entreprenör upphandlas och bygghandlingar tas fram.

En miljöchecklista har upprättats där projektets identifierade miljövärden, åtgärder och försiktighetsmått har sammanställts. Checklistan utgör ett underlag för kommande förfrågningsunderlag och bygghandling. Syftet med checklistan är att säkra att identifierade åtgärder och försiktighetsmått tas om hand i nästa skede.

10.2 Dispenser och tillstånd

I arbetet med vägplanen har behov av anmälningar, dispenser och tillstånd utretts. I senare skeden kan andra behov komma att identifieras, varför nedanstående kan komma att ändras.

I nuläget finns det inte något behov av anmälan om vattenverksamhet enligt 11 kap miljöbalken eller andra typer av anmälan eller dispens.

Påträffas okänd fornlämning eller kulturhistorisk lämning ska arbetet stoppas och länsstyrelsen kontaktas för beslut om vidare åtgärd.

Om sulfidhaltiga massor förekommer ska anmälan göras till tillsynsmyndigheten (kommunen) senast 6 veckor innan arbetet påbörjas. Det är förbjudet att på påbörja arbeten utan att anmäla. Sulfidjorden som eventuellt kommer att finnas skickas på deponi eller om det finns platser att lägga dessa på inom projektet och täcka över dessa enligt gällande lagstiftning.

Ytterligare anmälningar/dispens/tillstånd kan komma att krävas under byggtiden gällande hantering av avfall, eventuella markföroreningar med mera.

10.3 Kontroll och uppföljning

Trafikverket kommer att följa upp miljöåtgärder och arbeta systematiskt med miljökrav som ställs på projektet. Till exempel utreds skyddsåtgärder och försiktighetsmått mer i detalj när det behövs och inarbetas i bygghandlingar och förfrågningsunderlag för entreprenaden. Under entreprenaden arbetar Trafikverket med att följa upp och 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. Det kommer även att behövas en mer detaljerad riskutredning för byggskedet för bedömning av eventuella behov av riskreducerande åtgärder.

11 Genomförande och finansiering

11.1 Formell hantering

Denna vägplan kommer att kungöras för granskning och sedan genomgå fastställelseprövning. Under tiden som underlaget 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 ändrar 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 så kallade 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.

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. Mark som behövs permanent framgår av plankartan. Av fastighetsförteckningen framgår vilka som är direkt berörda av markanspråk (tillfälligt eller permanent) och de som av andra anledningar är berörda samt kända ägare eller rättighetshavare till dessa markområden eller rättigheter.

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.

- När vägplanen vunnit laga kraft får väghållaren rätt att ta mark eller annat utrymme i anspråk med vägrätt enligt 30 § väglagen (1971:948) eller med sådan tillfällig nyttjanderätt som avses i 35 § samma lag.
- Vad som utgör allmän väg och väganordning läggs fast.

Vägplanen ger också rätt att tillfälligt använda mark som behövs för bygget av anläggningen. På plankartan och i fastighetsförteckningen framgår vilken mark som berörs, vad den ska användas till, under hur lång tid den ska användas, hur stora arealer som berörs samt vilka som är fastighetsägare eller rättighetsinnehavare. Trafikverket har rätt att börja använda mark tillfälligt så fort vägplanen har vunnit laga kraft.

Inom det vägområde som anges i en vägplan får det inte utan väghållningsmyndighetens tillstånd uppföras byggnader, göras tillbyggnader, utföras andra anläggningar eller vidtas andra åtgärder som kan väsentligt försvåra områdets användning för vägändamål. Förbudet gäller från det att beslutet om fastställelse av vägplanen har fått laga kraft till dess att vägområdet har tagits i anspråk för väg

Trafikverket har rätt att bygga den anläggning som redovisas i vägplanen.

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.

Fastställelse av vägplanen prövas inom enheten för juridik och planprövning inom Trafikverket. Efter att vägplanen vunnit laga kraft kan projektet genomföras.

Byggtiden beräknas till 2 år från byggstart.

11.3 Överensstämmelse med kommunala planer

Se avsnitt 6.2.2.1 Detaljplaner.

11.4 Finansiering

Projektet finansieras av Länstransportplanen i Västerbotten (Regional plan). Anläggningskostnad för projektet beräknas uppgå till cirka 39 miljoner kronor enligt 2025 års prisnivå.

12 Underlagsmaterial och källor

12.1 Skriftliga källor

Länsstyrelsen Västerbotten (2021). *Dricksvattenförsörjning – Regional plan för Västerbottens län*.

Länsstyrelsen Västerbotten (2024). *Vilda pollinatörer i Västerbotten – Översikt av kunskapsläge och lämpliga åtgärder*.

Calluna AB (2024). *Naturvärdesinventering (NVI) – vid Myckle, Skellefteå kommun, inför etablering av GC-väg*.

12.2 Digitala källor

Länsstyrelsen Västerbotten (2024-09-03). Kartverket *EBH-kartan*.

Tillgänglig på: <https://ext-geoportal.lansstyrelsen.se/standard/?appid=ed0d3fde3cc9479f9688c2b2969fd38c>

Länsstyrelsen Västerbotten (2024-09-05). Kartverket *Länskarta*

Västerbotten. Tillgänglig på: <https://ext-geoportal.lansstyrelsen.se/standard/?appid=ee4481695191439f930e87799fea8787>

Nationell vägdata NVDB: <https://nvdbpakarta.trafikverket.se/map>

[Naturvårdsverket \(2025-06-24\). *Säker avfallshantering för att undvika spridning av invasiva växter*. Tillgänglig på: <https://www.naturvardsverket.se/vagledning-och-stod/invasiva-frammande-arter/saker-avfallshantering/>](#)

Naturvårdsverket (2024-09-02). Kartverket *Skyddad natur*. Tillgänglig på: <https://skyddadnatur.naturvardsverket.se/>

Sametinget (2024-09-02). *Kartor som underlag för planer*. Tillgänglig på: <https://www.sametinget.se/underlag>

Skellefteå kommun (1991). *Översiktsplan för Skellefteå kommun, Västerbottens län*. Tillgänglig på:

<https://skelleftea.se/download/18.5f8cc396177db5159bd3ccc2/1616068304547/%C3%96P%2091-planhandling.pdf>

Skellefteå kommun (2018). *Riktlinjer för busshållplatser*. Ingen tillgänglig länk just nu.

Skellefteå kommun (2020). *Skelleftedalen 2030*. Tillgänglig på:
https://skelleftea.se/download/18.46061409177d7ef93035eb4f/1616048725993/FO%CC%88P_Skelleftedalen_Planfo%CC%88rslag_Lagakraft_uppslag_del2.pdf

Skellefteå kommun (2024). *Skellefteå kommunatlas*. Tillgänglig på:
<https://storymaps.arcgis.com/stories/5c292107c896416fb19b387068c62bc7> Hämtad 2024-08-23

SGU (2025-06-23). Sur sulfatjord – en potentiell miljöbov. Tillgängligt på:
<https://www.sgu.se/samhallsplanering/risker/sulfidjordar-en-potentiell-miljobov/>.

Region Västerbotten. *Västerbotten – en attraktiv region där olikheter skapar utvecklingskraft*. Tillgänglig på:
https://regionvasterbotten.se/VLL/Filer/Regional%20utvecklingsstrategi%202020-2030_utskrift%20%C3%A5guppl%C3%B6st.pdf

Vatteninformationssystem Sverige (2024-08-29). *Bjurån – WA52823022 / SE719506-172918*. Tillgängligt på:
<https://viss.lansstyrelsen.se/Waters.aspx?waterMSCD=WA52823022>

Vatteninformationssystem Sverige (2024-08-29). *Skellefteälven – WA43003004 / SE719250-174566*. Tillgänglig på:
<https://viss.lansstyrelsen.se/Waters.aspx?waterMSCD=WA43003004>

Vatteninformationssystem Sverige (2024-08-29). *Skellefteälven – WA99394482 / SE719227-173799*. Tillgänglig på:
<https://viss.lansstyrelsen.se/Waters.aspx?waterMSCD=WA99394482>

Vatteninformationssystem Sverige (2024-08-29). *Älvediment Medleområdet WA25480175 / SE719298-172934*. Tillgängligt på:
<https://viss.lansstyrelsen.se/Waters.aspx?waterMSCD=WA25480175>

Postadress: Trafikverket, 972 42 Luleå. Besöksadress: Sundsbacken 2–4

Telefon: 0771-921 921

E-post: trafikverket@trafikverket.se