

RAPPORT

# Samrådsunderlag

## Gång- och cykelväg Myckle Väg 855

Skellefteå kommun, Västerbottens län

2024-11-15



**Trafikverket**

Postadress: Sundsbacken 2–4, 972 42 Luleå

E-post: [trafikverket@trafikverket.se](mailto:trafikverket@trafikverket.se)

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

Dokumenttitel: SAMRÅDSUNDERLAG - GC Myckle Väg 855

Dokumentdatum: 2024-11-15

Ärendenummer: TÄHS-2024-000357

Kontaktperson: Sara Björnström, projektledare Trafikverket

Bilder: Trafikverket, om inget annat anges

# Innehåll

<b>1 Sammanfattning .....</b>	<b>5</b>
<b>2 Inledning .....</b>	<b>6</b>
2.1 Bakgrund .....	6
2.2 Planläggningsprocessen.....	6
2.3 Tidigare utredningar .....	7
2.4 Mål och syfte .....	8
2.5 Nationella mål.....	9
<b>3 Avgränsningar .....</b>	<b>11</b>
3.1 Utrednings- och influensområde .....	11
3.2 Tid .....	12
<b>4 Förutsättningarna i utrednings- och influensområdet.....</b>	<b>13</b>
4.1 Vägens funktion och standard .....	13
4.2 Trafik och användargrupper.....	13
4.3 Lokalsamhälle och regional utveckling.....	14
4.4 Lagskyddade områden .....	17
4.5 Landskapsbild .....	20
4.6 Naturmiljö .....	25
4.7 Rennäring.....	32
4.8 Kulturmiljö.....	32
4.9 Vattenmiljö.....	35
4.10 Naturresurser .....	36
4.11 Rekreation och friluftsliv.....	36
4.12 Människors hälsa.....	38
4.13 Förorenade områden .....	38
4.14 Klimat .....	38
4.15 Byggnadstekniska förhållanden .....	38
<b>5 Projektets lokalisering, utformning, omfattning och utmärkande egenskaper .....</b>	<b>41</b>
5.1 Vägförslaget .....	41
5.2 Gestaltungsavsikter .....	44

<b>6 De möjliga miljöeffekternas typ och utmärkande egenskaper .....</b>	<b>45</b>
6.1 Trafik och användargrupper.....	45
6.2 Lokalsamhälle och regional utveckling.....	45
6.3 Lagskyddade områden .....	45
6.4 Landskapsbild .....	45
6.5 Naturmiljö .....	46
6.6 Rennäring.....	47
6.7 Kulturmiljö.....	47
6.8 Vattenmiljö.....	48
6.9 Naturresurser .....	48
6.10 Rekreation och friluftsliv.....	48
6.11 Människors hälsa.....	48
6.12 Masshantering.....	49
6.13 Klimat .....	49
6.14 Miljöeffekter under byggskedet.....	49
<b>7 Åtgärder för att motverka negativa effekter .....</b>	<b>51</b>
<b>8 Bedömning av åtgärdens miljöpåverkan .....</b>	<b>52</b>
<b>9 Fortsatt arbete .....</b>	<b>53</b>
9.1 Planläggning.....	53
9.2 Viktiga frågeställningar .....	53
<b>10 Källor .....</b>	<b>54</b>
10.1 Skriftliga källor .....	54
10.2 Digitala källor.....	54

# 1 Sammanfattning

Denna handling utgör samrådsunderlag för vägplan för ny gång- och cykelväg längs väg 855 i Myckle i Skellefteå kommun, Västerbottens län. Myckle är en tätort belägen cirka 5 kilometer väster om centrala Skellefteå. Samrådsunderlaget är en del av planläggningsprocessen som slutligen leder till en fastställd vägplan.

I dagsläget upplevs väg 855 som smal och otrygg för oskyddade trafikanter på grund av smal vägren på vissa sträckor av vägen samt då vägutrymmet delas med fordonstrafik. Trafikmiljön försämras ytterligare vintertid, då vägrummet blir ännu smalare på grund av snövallar. Trafikverket har därför beslutat att vägen behöver åtgärdas för att öka tillgängligheten och trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter.

Vägförslaget innebär en belyst och tillgänglighetsanpassad gång- och cykelväg längs väg 855 samt anläggande av trafiksäker passage för att oskyddade trafikanter ska kunna ansluta till den kommunala gång- och cykelvägen som fortsätter in till centrala Skellefteå.

Vägförslaget bedöms inte stå i konflikt med gällande översiktsplan, utan omnämns som en prioriterad åtgärd i den fördjupade översiktsplanen för Skelleftedalen.

Vidare berör inte vägförslaget några utpekade skyddade områden. Beroende på val av utformning, kan dock vägförslaget innebära åtgärder inom vattenområde som kan medföra anmälan för vattenverksamhet och vidtagande av skyddsåtgärder.

Inga för rennärings utpekade områden såsom riksintressen, strategiska platser eller renens viktiga områden överlappas av aktuell sträckning för väg 855.

Vägförslaget innebär endast mindre ingrepp i jord- och skogsbruksmark.

De förväntade miljöeffekterna av vägförslaget bedöms vara relativt begränsade eftersom gång- och cykelvägen följer den befintliga väg 855, eventuellt med mindre justeringar. Mot bakgrund av ovanstående resonemang finner Trafikverket att genomförandet av vägförslaget inte kan anses medföra en betydande miljöpåverkan.

# 2 Inledning

## 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*.

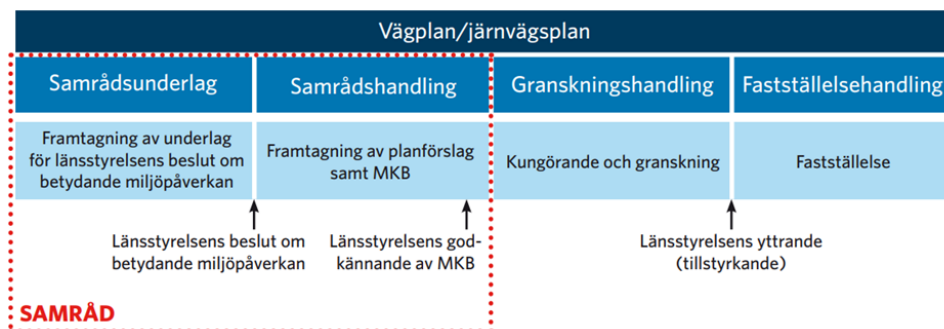
I början av planläggningen tar Trafikverket fram ett underlag som beskriver hur projektet kan påverka miljön. Underlaget ligger till grund för länsstyrelsens beslut om projektet kan antas medföra en betydande miljöpåverkan. Innan länsstyrelsen prövar om projektet kan antas

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.



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

## 2.3 Tidigare utredningar

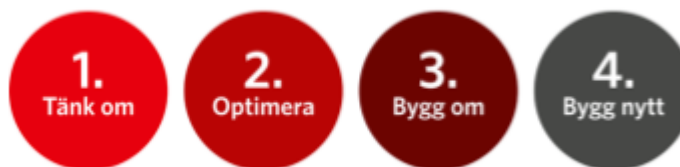
- Åtgärdsvalsstudie Medle-Myckle-Skellefteå. Väg 855, trafiksäkerhet oskyddade trafikanter. Daterad 2023-05-31

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, minder 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 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

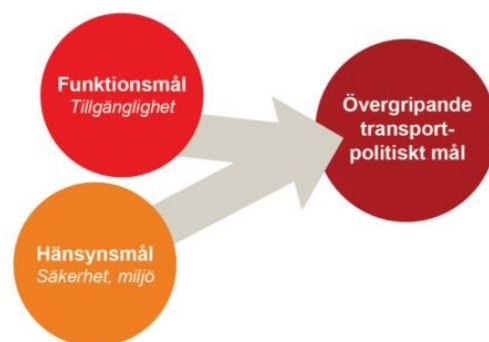
Projektets ändamål är att bygga en säker trafiklösning för oskyddade trafikanter samt att öka tillgängligheten för att använda cykel som transportmedel. Nedan listas projektmålen:

- 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.



Figur 4. Transportpolitiska mål

#### *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 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 miljö kvalitetsmålen 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 inriktningssmål 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

# 3 Avgränsningar

## 3.1 Utrednings- och influensområde

Utredningsområdet har avgränsats till att omfatta väg 855 och Bjuråns meandring norr om vägen, se Figur 5. Bredden varierar längs sträckningen beroende på förutsättningarna. Utredningsområdet kan gå cirka 20 meter från vägkanten i öppnare områden och endast cirka 5 meter bland hus och i trängre sektioner. Exempelvis är utredningsområdet bredare vid alléer.

Det finns olika tänkbara lokaliseringar och utformningar inom utredningsområdet, till exempel på vilken sida av väg 855 som den nya gång- och cykelvägen kan dras.

Inom utredningsområdet för vägplanen kartläggs och beskrivs de befintliga miljöförhållandena.



Figur 5. Utredningsområdets avgränsning.

Influensområdet är det område där miljöeffekter kan uppstå på grund av åtgärder som görs inom vägplanen. Där ingår även kumulativa effekter tillsammans med effekter från andra verksamheter som bedrivs eller som har tillstånd att påbörjas. Influensområdet kan sträcka sig utanför utredningsområdet och är olika för olika miljöaspekter, se Tabell 2.

Tabell 2. Avgränsning av influensområde för de olika miljöaspekterna.

Miljöaspekt	Avgränsning av influensområde
Landskapsbild	Siktlinjer i de öppna delarna av landskapet samt alléer och trädgårdar längs väg 855.
Naturmiljö	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	Nedströms påverkan på Bjurån, Skellefteälven och grundvattenförekomsten <i>ålv sediment 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.
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.

# 4 Förutsättningarna i utrednings- och influensområdet

## 4.1 Vägens funktion och standard

Väg 855 passerar genom Myckle och fortsätter västerut mot Medle.

Högsta tillåtna hastighet uppgår till 70 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. Längre österut på vägsträckan breddas vägen till cirka 10 meter vid bron över Bjurån och till 13 meter längst österut på sträckan. 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.

Öster om utredningsområdet finns en kommunal gång- och cykelväg som slutar i kopplingen väg 855/Tunnelvägen och är placerad på den norra sidan av Bolidenvägen. Det finns även en kommunal gång- och cykelväg strax söder om utredningsområdet, längs Mobackavägen. Denna gång- och cykelväg slutar vid Mobackenkyrkan. Därifrån ansluter den, via en mindre bilväg, till en träbro över Bjurån. Gång- och cykelvägen leder sedan genom ett bostadsområde i de östra delarna av Myckle och kopplar samman med väg 855.

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

Skellefteå kommun är till ytan Sveriges största kustkommun som i slutet av år 2023 hade en befolkningmängd på cirka 76 000 invånare, vilket är en ökning med 2,9% sedan årets början.

Myckle är en tätort i Skellefteå kommun, belägen cirka 5 kilometer väster om centrala Skellefteå. År 2020 uppgick befolkningmängden i Myckle till cirka 436 invånare. Myckle är 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.

#### *Näringsliv*

Skellefteå har en stark tradition av entreprenörskap med ursprung i de rika naturresurserna - skogen, malmen och älven.

Den snabbast växande sektorn i Skellefteå är tjänstesektorn där informations- och kommunikationsteknik (IKT) samt digital cross media till stor del bidrar till att sektorn expanderar men även detaljhandeln och turismen bidrar. Sektorn har gått om den tunga industrin i antal arbetstillfällen. Stora industrier finns inom gruvdrift, trä, energi metaller och mineraler samt batteriproduktion.

## **4.3.2 Kommunala och regionala planer**

### **4.3.2.1 Översiktsplan**

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.

#### **4.3.2.1.1 Fördjupad översiktsplan**

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.

#### **4.3.2.1.2 Fördjupad översiktsplan för Skellefteås landsbygder**

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 en detaljplan och tre stadsplaner vilka kan beröras av vägprojektet, se Tabell 3. Närmare bedömning om påverkan på dessa kommer att göras i nästa skede av planprocessen.

Tabell 3. Förteckning av planer som kan komma att beröra projektet.

Detaljplan	Planbeteckning	Datum lagakraftvunnen
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 ändring och utvidgning av stadsplan för fastigheterna Degerbyn 4:11, 9:1 m m i västra delen av Mobacken inom kommundelen Degerbyn samt fastigheterna Myckle 1:5, 21:1 m m i Skellefteå kommun	2482K-P250/71	24 september 1971
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

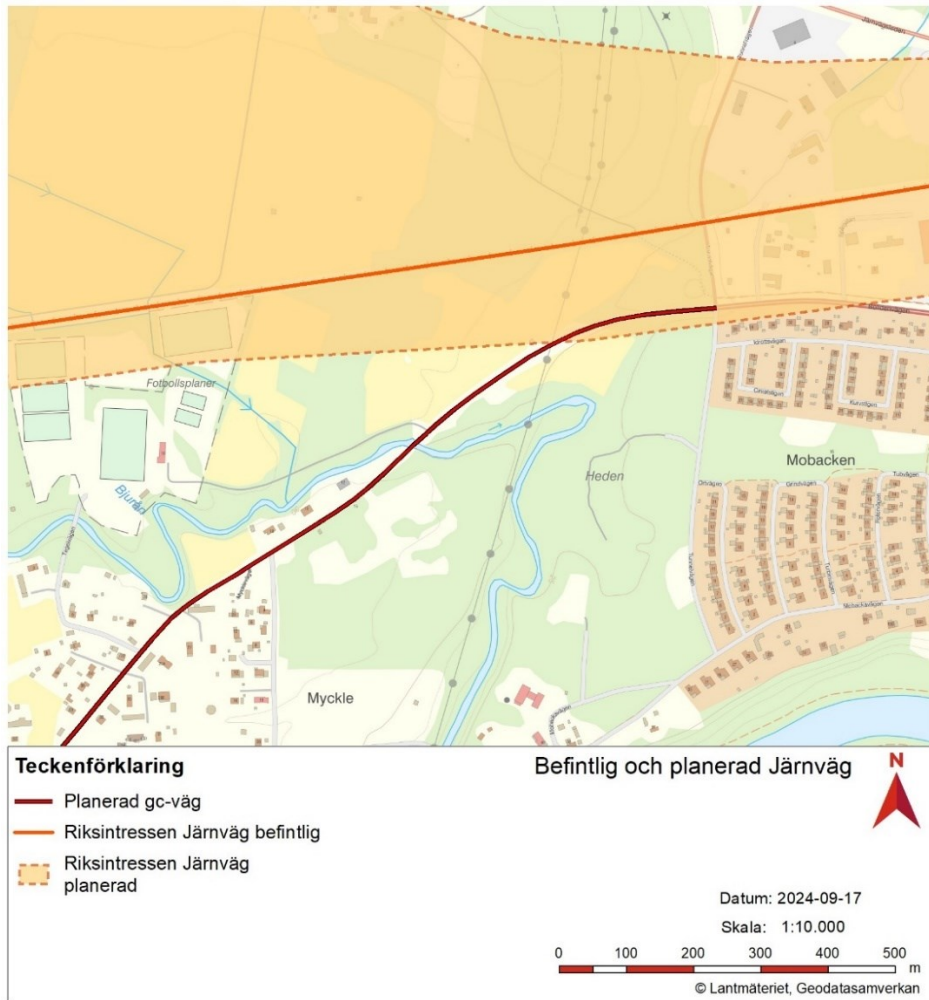
Det finns flera olika områden av riksintresse inom en radie av 10 kilometer omkring vägplanen, se Figur 6.

Det finns två områden av riksintresse för järnväg. Området för planerad järnväg överlappar väg 855 längst i öster. Området för befintlig järnväg ligger cirka 100 meter norr om vägplanen, se Figur 7.

Cirka en kilometer norr om vägplanen finns ett område av riksintresse för rennäringsen. Fler områden av riksintresse för rennäringsen finns inom ett avstånd på cirka 6 till 8 kilometer. Det finns även områden på andra sidan Skellefteälven. Vid älven inne i Skellefteå, cirka 5 kilometer från Myckle, finns ett område av riksintresse för kulturmiljövården.



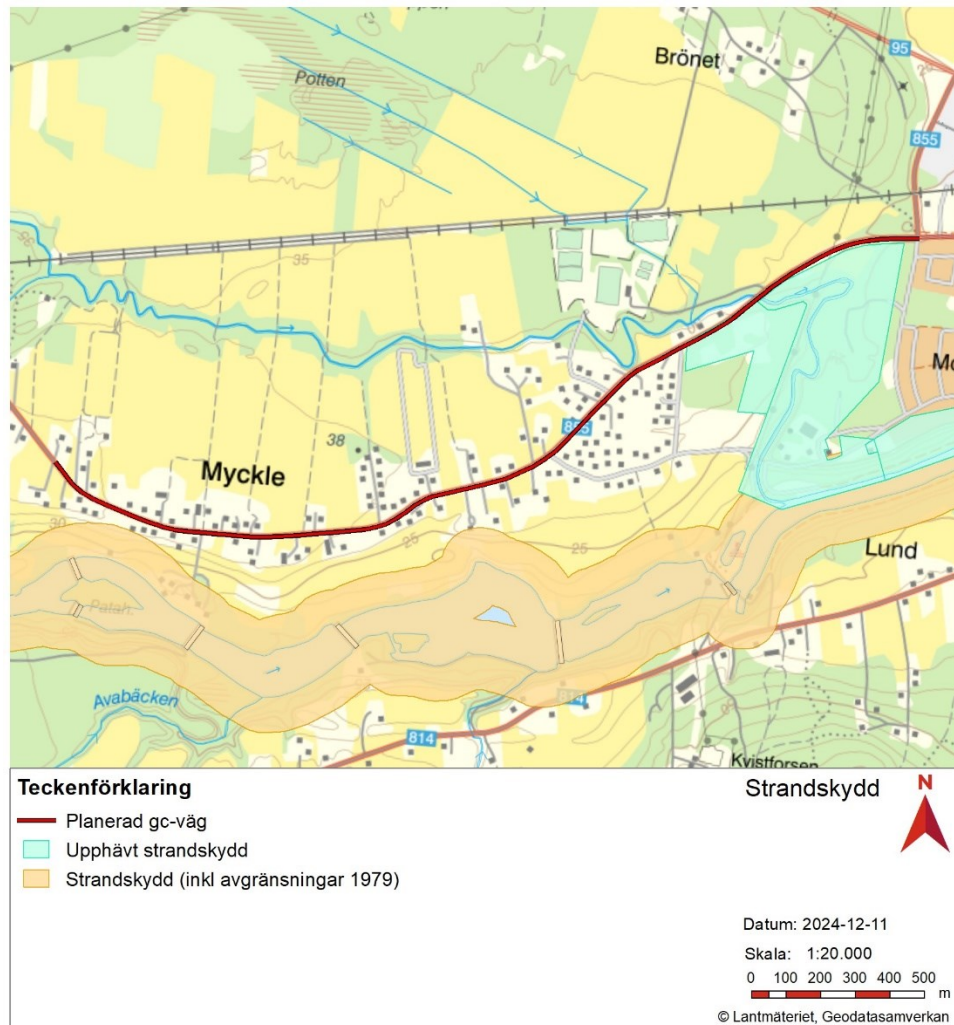
Figur 6. Områden av riksintresse inom en radie av 10 km runt området för vägplanen.



Figur 7. Område av riksintresse för planerad järnväg överlappar del av väg 855.

#### 4.4.2 Strandskydd

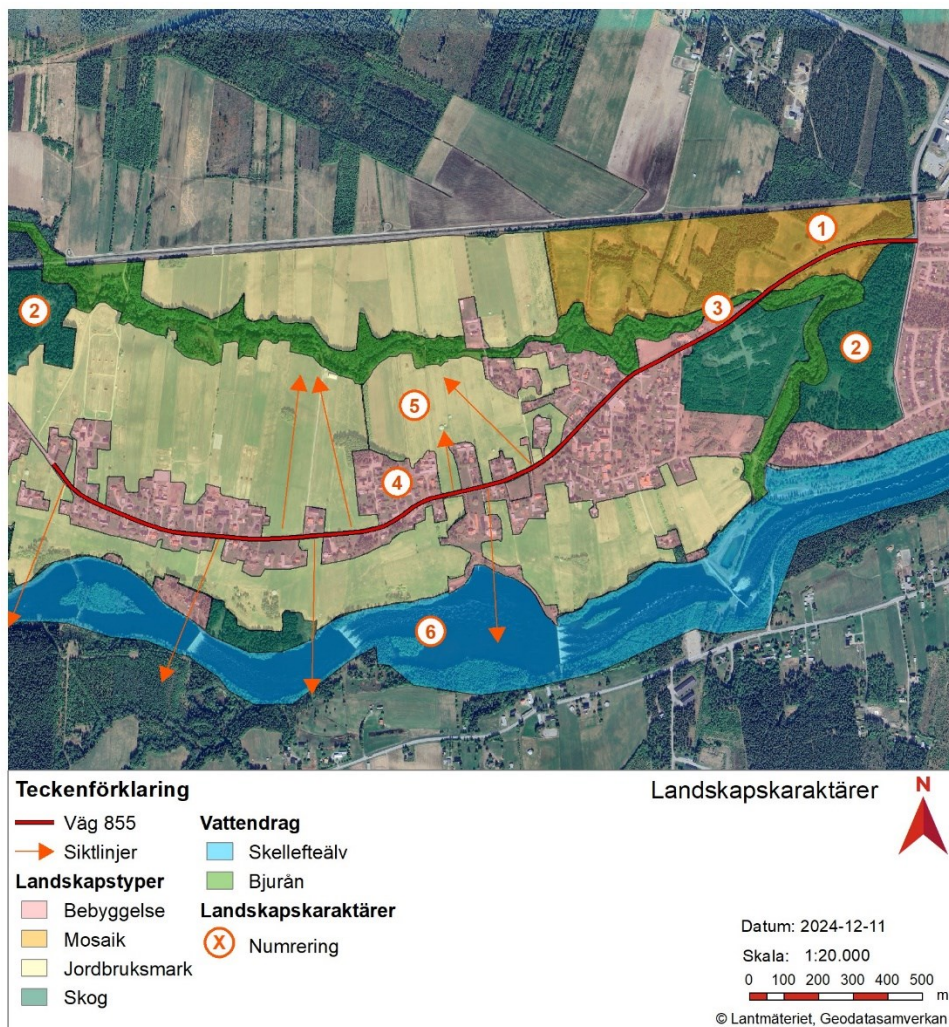
I västra delen av Myckle går den befintliga vägen som närmast cirka 35 meter från ett område som omfattas av strandskydd. I delar av utredningsområdet, söder om väg 855 där vägen korsar Bjurån, är strandskyddet upphävt, se Figur 8.



Figur 8. Områden som omfattas av strandskydd eller upphävt strandskydd.

## 4.5 Landskapsbild

Utredningsområdet för den här vägplanen berör fyra landskapstyper, Mosaiklandskap, bebyggelse, Skog och Jordbruksmark samt sex landskapskaraktärer, Mosaiklandskap mellan Mobergen och Myckle, Radbyn Myckle, Skogslandskap, Jordbruksmark, Bjurån samt Skellefteälven, se Figur 9.



Figur 9. Landskapstyper och karaktärsområden. Landmärken, målpunkter och karaktärsobjekt som utmärker sig i landskapet har pekats ut, så som kyrkor, solitärträd och kulturhistoriska objekt. Även siktlinjer och utblickar över landskapet har markerats.

*Område 1: Mosaiklandskap mellan Mobergen och Myckle*

Utredningsområdet 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 10. Vegetationen är blandad med stor del ung lövvegetation med arter som björk, sälg, rönn och hägg.



*Figur 10. Mosaiklandskap i den östra delen av utredningsområdet. Foto Markanta, september 2024.*

#### *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 brynsonen utan möjlighet till inblickar. En del av ytan är också ruderatmark efter nedläggning av ett tidigare sågverk.

#### *Område 3: Bjurån*

Innan Myckle passerar vägen den meandrande Bjurån. Vattendraget är svårt för motortrafikanterna att uppleva på grund av den täta vegetationen, men är ett tillskott i vägmiljön för de oskyddade trafikanterna. Vägen har till att börja med ett körfält i vardera riktningen med breda vägrenar. Vägens utformning är prioriterad för motortrafik men det finns plats för oskyddade trafikanter i vägrenen.

#### *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, se Figur 11. Dessa egenskaper bidrar till att byn får en öppen och luftig karaktär.



*Figur 11. Exempel på utblick över landskapet på andra sidan älven. Foto Markanta, september 2024.*

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 12. I den nordöstra delen av Myckle finns en idrottsplats, Myckle IP, med flertalet fotbollsplaner.



*Figur 12. 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 beläggningens kant, med diverse planteringar på tomten. Många fastigheter har trädrader längs vägen och vissa fastigheter med längre infartsvägar har alléer längs dessa infartsvägar. Träden i trädraderna och alléerna är varierade i art, ålder och avstånd från vägen. Läs mer om alléer i avsnitt 4.6.1 Alléer. De tomter som inte har en trädrad längs väg 855 har i stället ofta staket, häckar eller buskage.

Bebyggelsekaraktären tillsammans med det faktum att vägdiken till stor del saknas längs tomterna där välskötta gräsmattor sträcker sig fram till

beläggningsskant samt att det finns mycket uppväxt vegetation nära vägbanan gör att vägrummet upplevs som smalt. Beläggningssbredden är cirka 6,5–7,0 meter vilket egentligen inte är att anse som en smal väg, 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.

#### *Område 5: Jordbruksmark*

Myckle ramar in av ett småskaligt jordbrukslandskap. I norr avgränsas landskapsrummet av vegetationsridån längs Bjuråns ravin, se Figur 13 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,.



*Figur 13. Exempel på utblick över odlingslandskapet som flikar in i bymiljön mot väg 855 genom Myckle. I bakgrunden syns vegetationsridån vid Bjuråns ravin. Foto Markanta, september 2024.*

#### *Område 6: Skellefteälven*

Vattendraget är kraftigt modifierat med flera dämmen och dammar. Älven med sina sluttande älvbankar bildar ett tydligt avgränsat landskapsrum som möjliggör utblickar, se Figur 14.



*Figur 14. Skellefteälven. Foto Markanta, september 2024.*

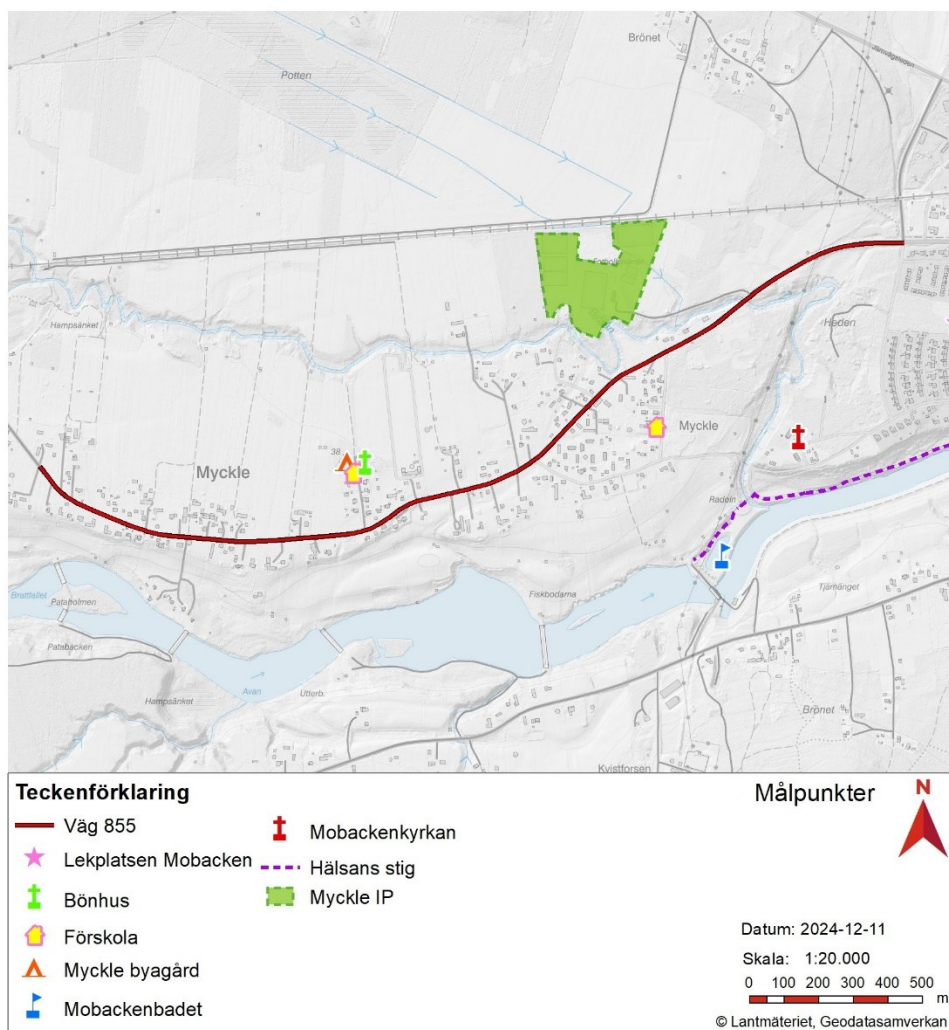
### *Målpunkter*

Målpunkter i anslutning till den studerade sträckan presenteras i Figur 15. Större arbetsplatser saknas inom utredningsområdet, 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. Här finns det omklädningsrum, torrtoalett, vindskydd, grillplats, bord och bänkar samt en större gräsyta. I nära anslutning till Mobackenbadet finns Mobackenkyrkan. Möjligheterna till friluftsliv är stora och i anslutning till badet och kyrkan börjar Hälsans stig, som är en strandpromenad längs Skellefteälvens strand hela vägen in till centrala Skellefteå.





Figur 15. Målpunkter i och omkring utredningsområdet 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 inventeringsområdet 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 inventeringsområdet med vattenmiljöerna och strandmiljöerna i hela Skellefteälvens avrinningsområde.

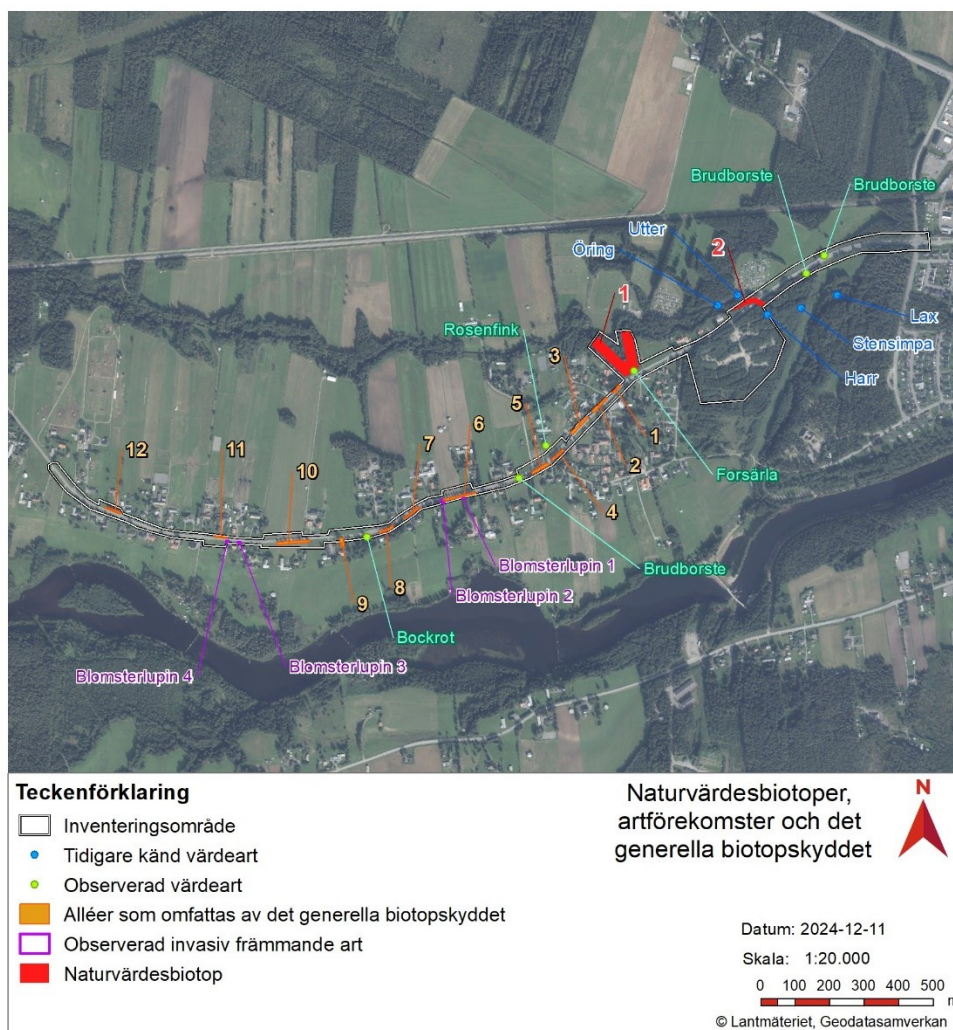
En naturvärdesinventering (NVI) har utförts enligt SIS standard för naturvärdesinventeringar SS 199000:2023. Syftet med en NVI är att kartlägga, beskriva och värdera naturmiljöer av särskild betydelse för biologisk mångfald. NVI:n utfördes enligt kartläggningstypen NVI medel – naturvärdesklass 1–3 och 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 värdelandskap
- två naturvärdesbiotoper med högt naturvärde
- tolv alléer
- fyra värdearter (forsärla, rosenfink, bockrot och brudborste).

Fem värdearter är kända sedan tidigare från området (utter, harr, lax, stensimpa och öring). 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 16, Figur 17 och Tabell 4 .



Figur 16. Alléer längs med väg 855. Figuren visar även inventeringsområde för naturvärdesinventeringen, värdearter, alléer som omfattas av det generella biotopskyddet, observerad invasiv främmande art (blomsterlupin) och naturvärdesbiotoper.

Tabell 4. Alléer längs med väg 855. ID-numreringen refererar till Figur 16.

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.

ID	Km-tal (km ca)	Sida av väg 855	Beskrivning
7	2/160–2/210	Södra	Fem medelgamla björkar.
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 17. 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 16. 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 16.

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

ID	Km-tal (km ca)	Sida av väg 855	Beskrivning
3	2/725	Södra	I rabatten vid lyktstolpen.
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 16. 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, har en god naturlighet med gott om död ved. Vattendraget skuggas här av lövträd och botten utgörs av sand och silt. Kantzonerna är lätterederade och påverkas av vårfloden och andra variationer i vattenflödet. Forsärla häckar troligen inom objektet, se Figur 18.



Figur 18. Naturvärdesbiotop 1, Bjuråns relativt branta nipor vid meandringen nära väg 855. Foto: Jakobi Sustainability, september 2024.

Naturvärdesbiotop 2, där bron passerar över Bjurån, har en god naturlighet med sparsamt med död ved i form av enstaka klena träd över åfåran. Vattendraget skuggas här av lövträd och botten utgörs av sand, silt och block. Kantzonerna är svagt sluttande, se Figur 19.



Figur 19. Naturvärdesbiotop 2, Bjurån där väg 855 passerar över ån. Foto: Jakobi Sustainability, september 2024.

#### 4.6.4 Värdearter

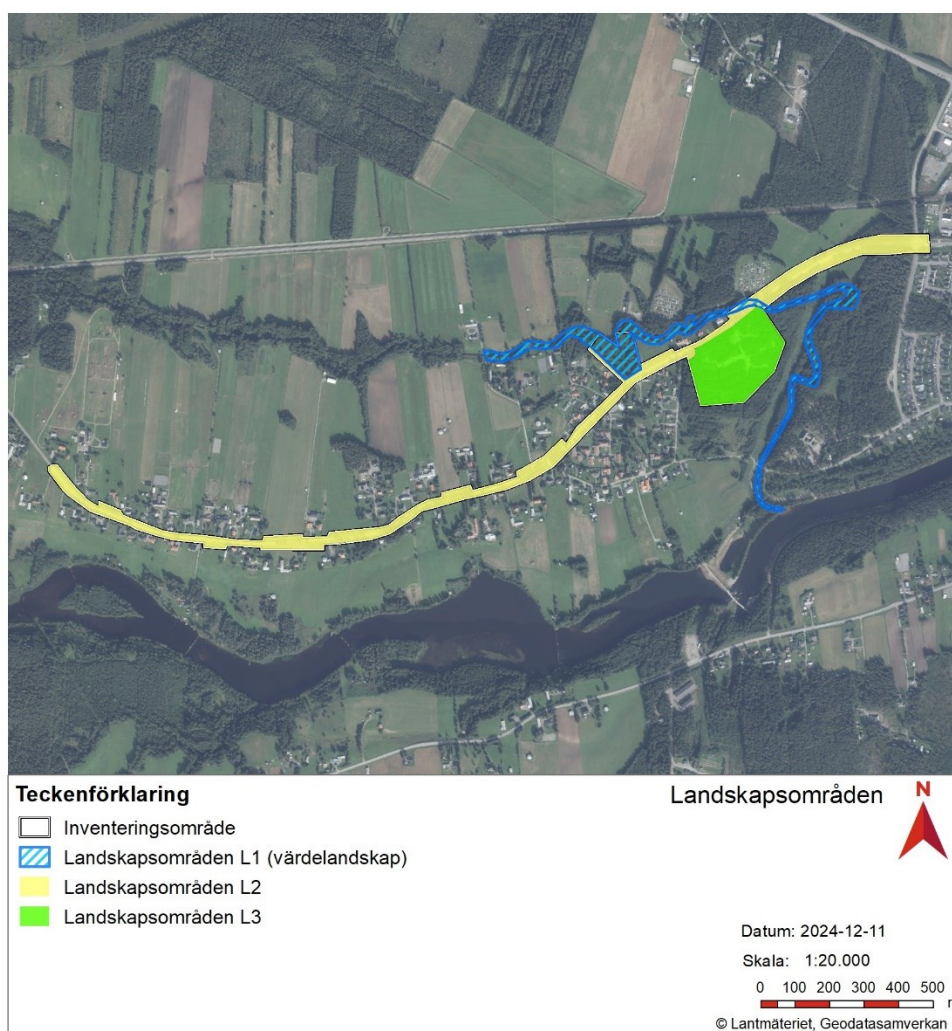
En värdeart indikerar att ett område kan ha särskild betydelse för biologisk mångfald. Vid naturvärdesinventeringen noterades fyra värdearter – forsärla, rosenfink, bockrot och brudborste, se Figur 16. Forsärla hittas oftast vid stenrika, meandrande bäckar med varierat vattenflöde. Rosenfinken är en 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, se Figur 16.

#### 4.6.5 Värdelandskap

Värdelandskap är ett landskapsområde med särskild betydelse för biologisk mångfald. 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, se Figur 20. Bjurån är ett naturligt meandrande vattendrag med varierad strandzon, dels stenig, dels lerig. Ån är svämmingspåverkad och längs vattnet finns rikligt med död ved. 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.



Figur 20. De tre landskapsområdena. Bjurån med stränder och sluttningar utgör ett värdelandskap.

#### **4.6.6 Skyddsklassad art**

En skyddsklassad art har observerats i projektområdets omnejd.

#### **4.6.7 Fladdermöss**

Fladdermöss har inte inventerats för projektets räkning. Det är rimligt att anta att det finns nordfladdermus, och kanske även tajgafladdermus och vattenfladdermus, i området med tanke på att Bjurån och omgivande mosaiklandskap erbjuder lämpliga livsmiljöer. Väg 855 är i nuläget belyst vilket 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 renens viktiga områden överlappas av aktuell sträckning för väg 855.

Cirka 1 till 2 kilometer norr om Myckle, på andra sidan Bjurån och järnvägen finns ett område av riksintresse för rennäringen – en svår passage över väg 95, se även avsnitt 4.4.1 Riksintressen.

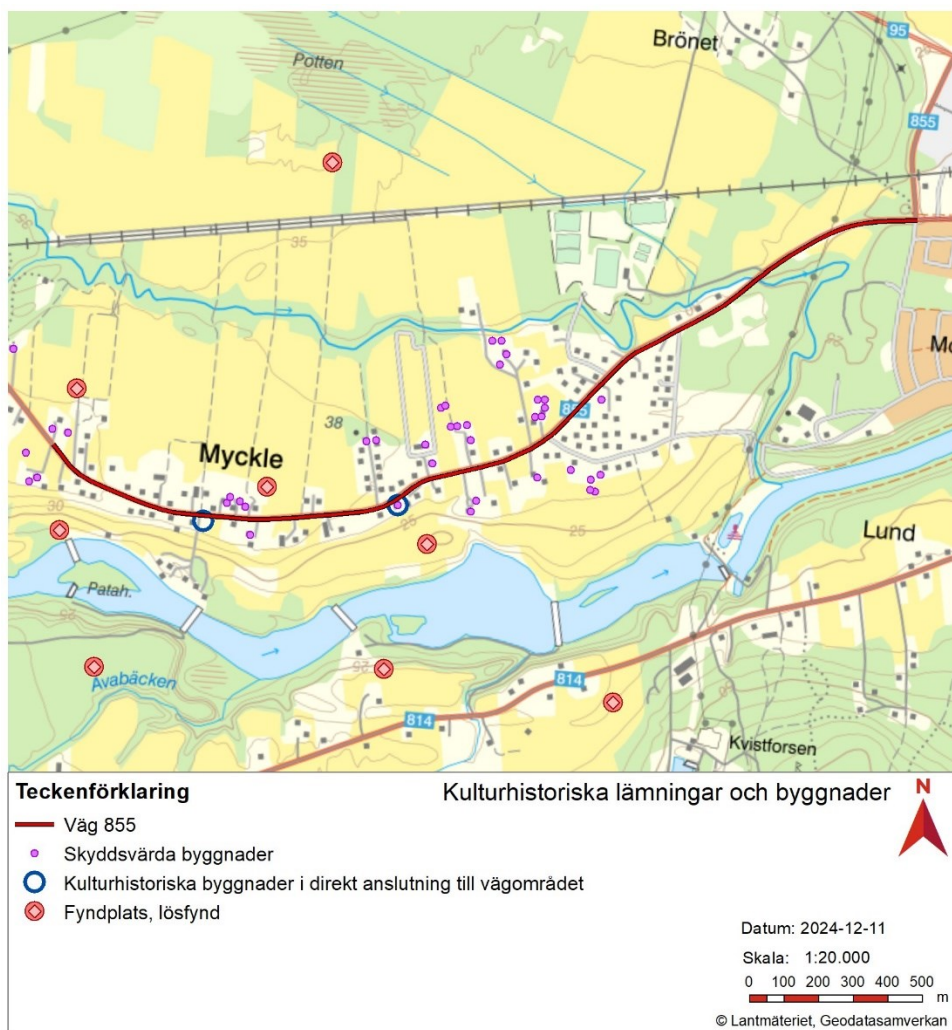
### **4.8 Kulturmiljö**

Byn Myckle ligger längs väg 855 cirka 5 kilometer väster om Skellefteå och är en typisk äldre radby. Byn finns omnämnd sedan 1500-talet och de nio stamhemman som funnits i byn sedan 1700-talet finns i någon form fortfarande kvar. Vägen genom byn, som idag heter 855, finns belagd på historiska kartor sedan 1703 men är sannolikt äldre. Landskapsriktningen följer tydligt älven och riktningen stärks av väg 855, Bjurån och järnvägen som alla löper parallellt. Bebyggelsen domineras av trähus från flera byggnadsperioder, allt från 1700-tal fram till 1930-tal och dessa är målade med röd slamfärg. Det förekommer även modernare bebyggelse i andra färgskalor. Byn omfattas inte av något bevarandeprogram, men här finns ett flertal kulturminnesmärkta hus, se Figur 21. Flera av dessa finns på de kvarvarande stamhemmanen.

Det aktuella området låg under strandlinjen fram till cirka år 3500 före vår tideräkning då de högsta delarna torrlades. Utredningsområdet i sin helhet var ovan strandlinjen först omkring år 2000 före vår tideräkning. Detta innebär att området kunnat bebos tidigast under bronsålder. Det finns dock inga kända förhistoriska lämningar inom utrednings- eller



influensområdet. Närmare Medle finns tre fångstgropssystem och en boplats på en marknivå som ligger något högre än den i utredningsområdet. Det finns dock ett antal fyndplatser för lösfynd av föremål, se Figur 21. Samtliga utgörs av uppgifter om fyndplats vilket innebär att information om fynden lämnats muntligen och fyndplatsen kan därför vara något osäker.



Figur 21. Kulturhistoriska lämningar och byggnader.

Det kulturhistoriska värdet i området bedöms handla om de historiska sammanhang som kan förknippas med byns ålder. Vägen har till stora delar sin ursprungliga sträckning och har trots modern beläggning fortfarande en låg profil. De ursprungliga visuella samband som förekommer mellan byggnader, väg och gårdstomter är därför intakta. De långa siktlinjer som funnits i landskapet har delvis brutits när ny bebyggelse uppförts längs vägen, men finns på flera ställen kvar, se Figur 22.



*Figur 22. Siktlinjer från väg 855 upp mot ängslador och loge högst uppe på åkern.  
Foto Saitec, september 2024.*

De kulturhistoriska sammanhangen på de äldre gårdarna är fortfarande läsbara trots nyttillkommen bebyggelse och byn har därför ett upplevelsevärde för genomresande såväl som boende.

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

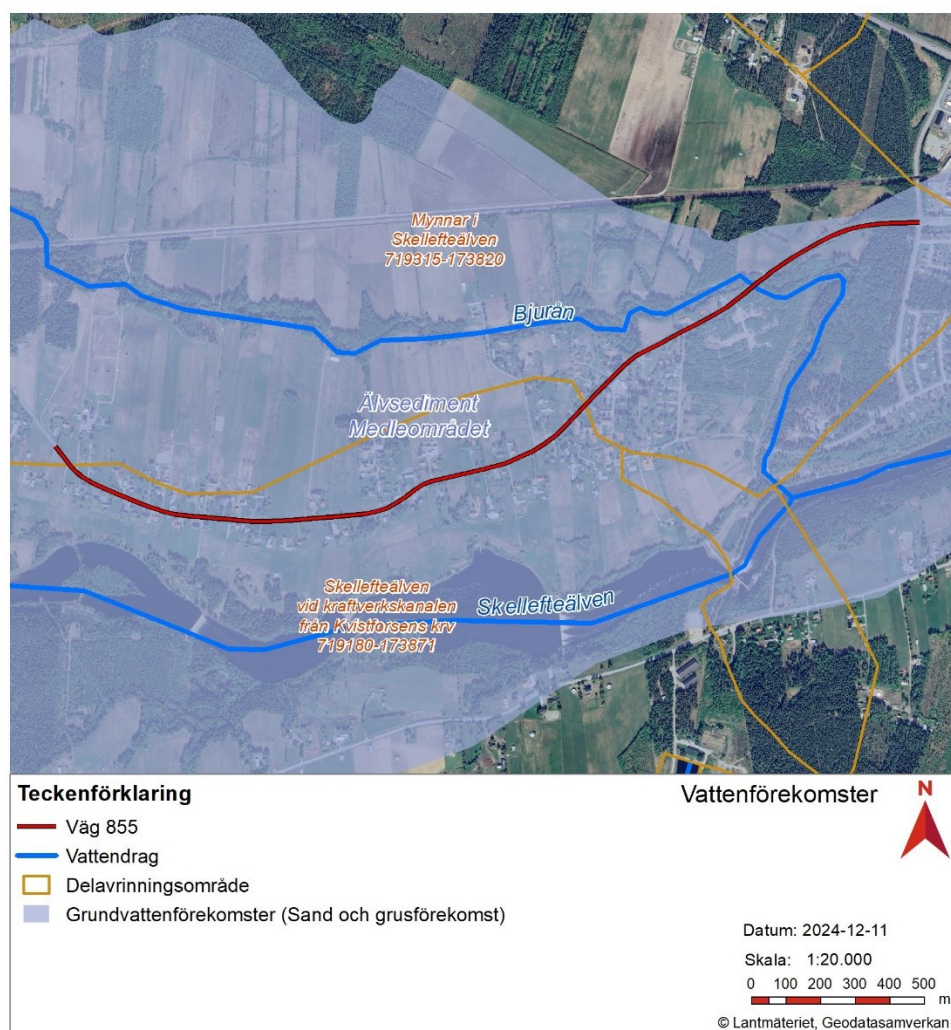
Det finns två bevarandevärda byggnader i nära anslutning till vägen, rundlogen på fastighet Myckle 6:33 samt det äldre skolhuset på fastighet Myckle 7:25, (se ”Kulturhistoriska byggnader i direkt anslutning till vägområdet”, se Figur 21).

Det har inte utförts några arkeologiska utredningar i eller i direkt anslutning till undersökningsområdet. Det pågår dock inom projektet en arkeologisk undersökning under hösten 2024 som kan komma att uppdaga hittills okända lämningar.

## 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*, se Figur 23.



Figur 23. Vattenförekomster.

### 4.9.2 Miljö kvalitetsnormer

En miljö kvalitetsnorm är en bestämmelse om kvaliteten i luft, vatten, mark eller miljön i övrigt. Miljö kvalitetsnormer 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.

### 4.10.2 Skogsmark

I östra delen av sträckningen går väg 855 delvis längs med skogsmark.

### 4.10.3 Dricksvattenresurs

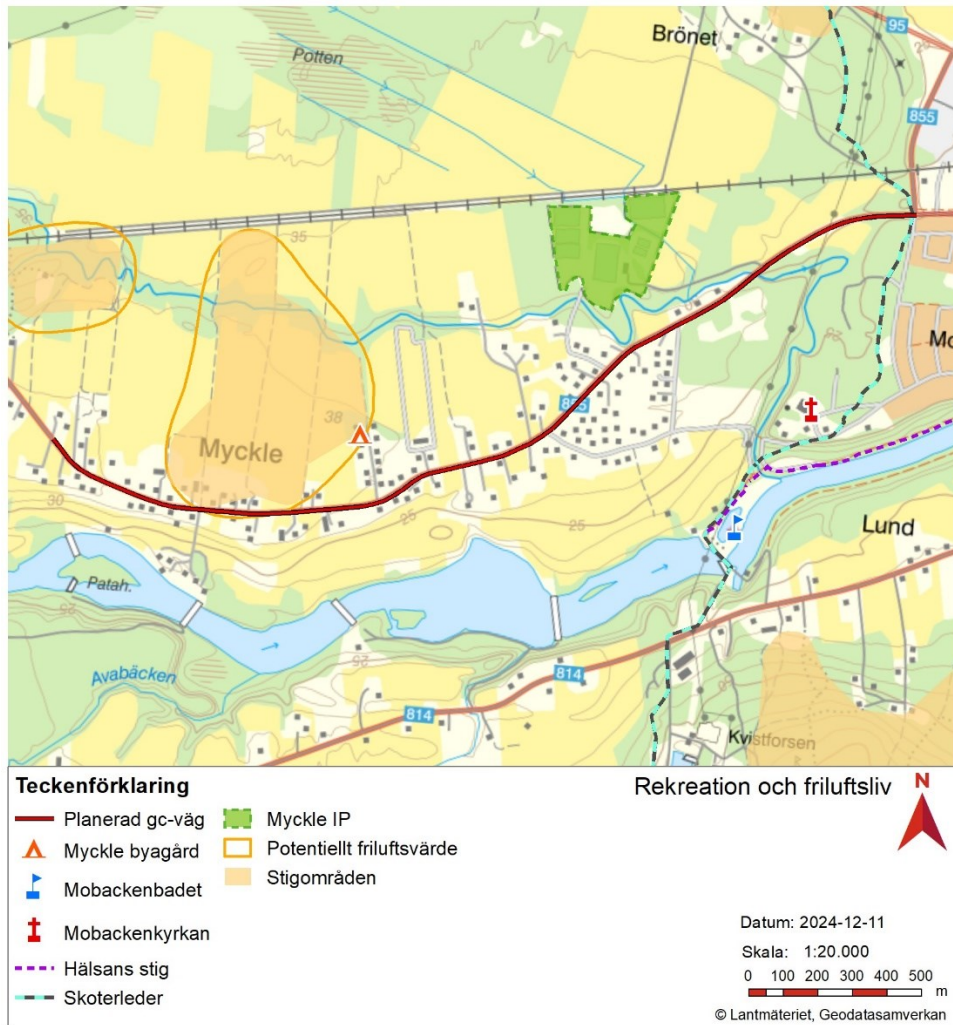
Skellefteälven är en prioriterad dricksvattenresurs (Y21 Skellefteå-Storavan) av Länsstyrelsen i Västerbottens län. Det innebär att Skellefteälven är en av länets viktigaste dricksvattenresurser baserat på bland annat befolkningstäthet, tillväxtområden och länet som helhet.

## 4.11 Rekreation och friluftsliv

I och omkring Myckle finns goda möjligheter till rekreation och friluftsliv, se Figur 24. 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.

Närmare Skellefteälven ligger även Mobackenbadet, Mobackenkyrkan med scoutverksamhet och café samt Hälsans stig; en strandpromenad längs Skellefteälvens strand hela vägen in till centrala Skellefteå.

En skoterled korsar väg 855 i korsningen Bolidenvägen–Tunnelvägen, se Figur 25.



Figur 24. Olika målpunkter för rekreation och friluftsliv i och omkring Myckle.



Figur 25. Skoterleden korsar väg 855 i korsningen Bolidenvägen–Tunnelvägen.  
 Foto: Jakobi Sustainability, september 2024.

## **4.12 Människors hälsa**

### **4.12.1 Buller**

Buller definieras normalt som oönskat ljud. Vilka ljud som upplevs som buller är individuellt. 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 har det enligt EBH-kartan funnits industriell verksamhet, betecknad som sågverk utan doppling/impregnering, riskklass 3. Anläggningen revs kring år 2010. Inom fastigheten Myckle 21:2 på norra sidan vägen från 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.

## **4.14 Klimat**

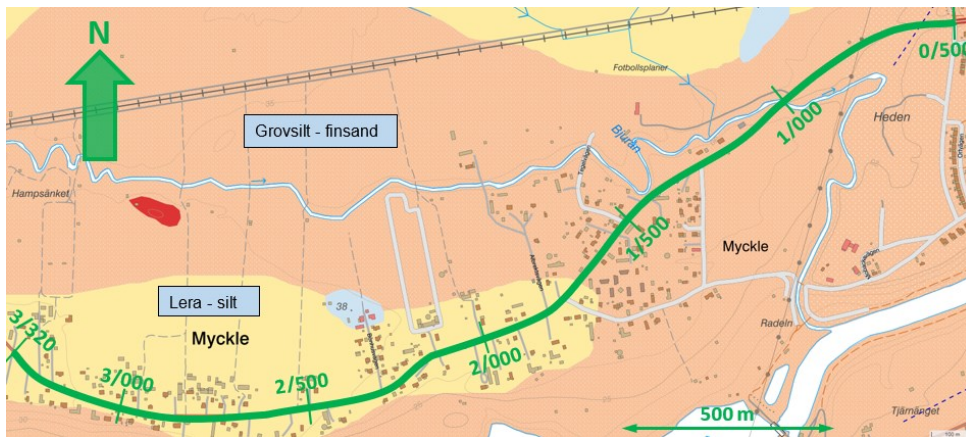
Den pågående klimatförändringen förväntas medföra ökad nederbörd, stigande havsnivåer och högre temperaturer. Sveriges vägar kommer att utsättas för större påfrestningar i form av översvämning, skred och erosion.

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.

## **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 utredningsområdet av sediment i form av grovsilt och finsand. I den södra delen av utredningsområdet förekommer kohesionsjord (lera och silt), se Figur 26. Sedimenten underlagras av morän, och berggrunden ligger på ett djup av mer än 10 m.



Figur 26. Utdrag från SGU:s jordartskarta. 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 steng 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 27). 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.



Figur 27. Branta nipor vid Bjurån, några meter norr om väg 855. Foto mot väst. Foto Saitec, september 2024.

#### **4.15.2 Avvattning**

Vägsträckningen ligger inom huvudavrinningsområde Skellefteälven (SMHI 2016). Vägen avvattnas via öppna diken och trummor. En stor del av ytvattnet fördröjs och infiltrerar i vägdikena. Resten av vattnet avleds främst till Skellefteälven som slutligen mynnar ut i Bottenviken.

Väg 855 korsar över ett meandrande vattendrag, Bjurån, vid cirka km 1/000.

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

#### **4.15.3 Ledningar**

Aktuell vägsträcka är belyst och Skellefteå kommun äger belysningen. Belysningen längs sträckan varierar, men är huvudsakligen av äldre modell och har låg standard och funktion. I utredningsområdet finns det även el-, VA- och fiberledningar. Ett elstråk korsar vägen vid cirka km 0/750, öster om bro över Bjurån.



# 5 Projektets lokalisering, utformning, omfattning och utmärkande egenskaper

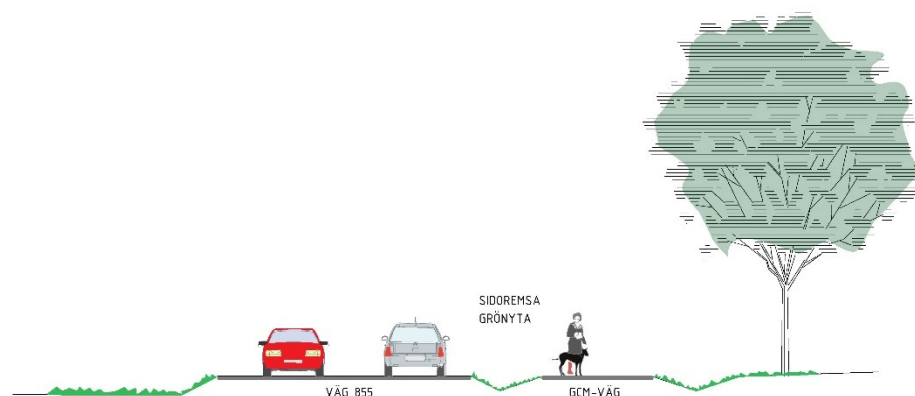
## 5.1 Vägförslaget

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.

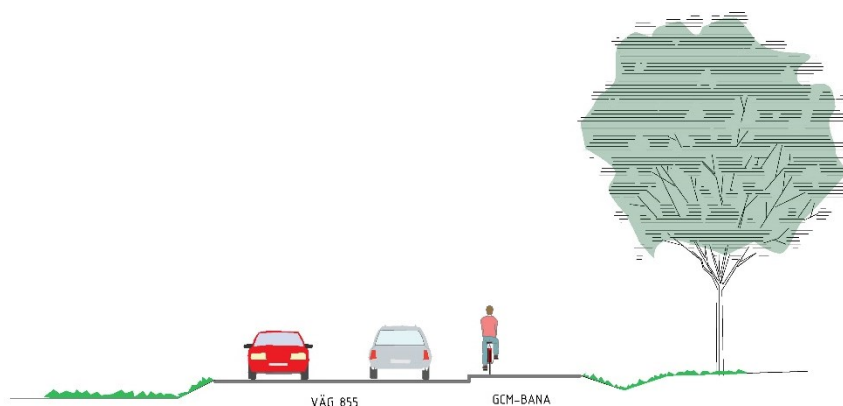
Gång- och cykelvägen (vanligen förkortad GC-väg) blir cirka 2,8 kilometer lång och föreslås anslutas mot befintlig GC-väg vid korsningen mellan Tunnelvägen och Bolidenvägen, för att fortsätta genom Myckle och avsluta vid Hampsänket.

Gång- och cykelvägen planeras att anläggas på antingen norra eller södra sidan av väg 855. För att underlätta för de som ansluter från motsatt sida, utformas tillgänglighetsanpassade anslutningar. Dessutom planeras en trafiksäker passage över Tunnelvägen för att ge oskyddade trafikanter möjlighet att ansluta till den kommunala GC-vägen som leder in till centrala Skellefteå.

GC-vägen kan utformas separerad från den intilliggande vägen alternativt förhöjd med en kantsten som skiljer den från väg 855. Där GC-vägen separeras från vägen anläggs en sidoremsa mellan GC-väg och väg, se Figur 28. Kantstensbunden GC-väg innebär att GC-vägen blir en del av intilliggande väg, vilket medför ett mindre markanspråk, se Figur 29.



Figur 28. Sektionen visar separering med grönt dike mellan vägbanan och gång- och cykelvägen.



Figur 29. Sektionen visar separering med kantsten mellan vägbana och gång- och cykelväg.

På de sträckor där gång- och cykelvägen separeras från vägen med kantsten är målstandarden cirka 3,0 meter. Däremot kan lokala anpassningar förekomma.

Anläggande av GC-väg innebär att även det befintliga avvattningsystemet måste anpassas för att garantera en tillräcklig avvattning. Förlängning av en majoritet av vägtrumorna längs väg 855 kan komma att krävas, särskilt vid anläggande av kantstenbunden GC-väg. Dagvattenbrunnar och tillhörande dagvattenledningar kan också bli aktuella om GC-väg anläggs kantstenbunden. I det fortsatta arbetet med GC-vägens utformning kommer de nödvändiga åtgärderna för anpassning av avvattningsystemet att beaktas för varje vägsträcka.

Beroende på vägsträckans förutsättningar, beaktas olika utformningsalternativ för att klargöra vilken sida av vägen som är mest lämplig samt om gång- och cykelvägen ska anläggas fristående eller vara kantstenbunden. En preliminär bedömning av de mest gynnsamma utformningsalternativen, indelade i tre delsträckor, beskrivs nedan. Se även Figur 30. Indelningen är preliminär och kan justeras under arbetet med vägplanen. I det fortsatta arbetet utreds vilken lösning som är mest lämplig för en ny gång- och cykelväg.

#### *Km 0/500 – km 1/000*

Vid denna delsträcka föreslås gång- och cykelvägen placeras på norra sidan av väg 855. 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 vanligt. Därför kan en

kantstenbunden GC-väg anläggas som en del av befintlig vägbana längs större delen av sträckan.

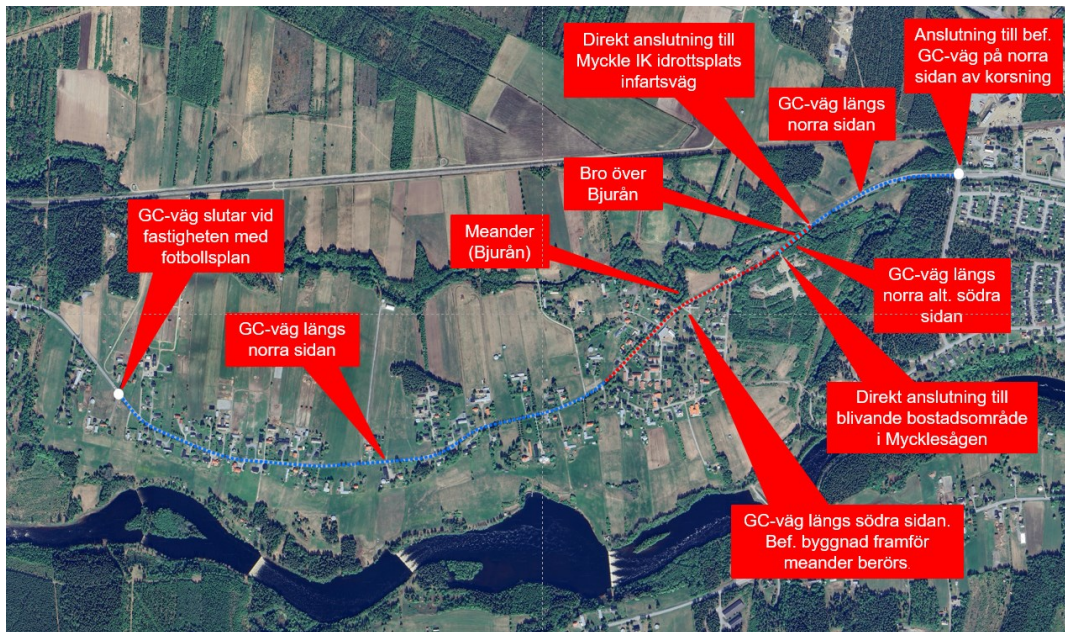
#### *Km 1/000 – km 1/750*

Vid cirka km 1/400 meandrar Bjurån på norra sidan av 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 åtgärder 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. Därför föreslås placering av gång- och cykelvägen på södra sidan av väg 855 i denna delsträcka, det vill säga till korsningen av väg 855 med Gammelvägen. Detta innebär troligen att den befintliga byggnaden vid södra sidan av vägen mitt emot meandern behöver lösas in och rivas.

För att möjliggöra byte av GC-vägens placering mellan norra och södra sidan ska säkra passager utformas i båda ändarna av delsträckan. Angående den nordöstra passagen så övervägs i nuläget olika placeringar mellan anslutningen till idrottsplatsen (vid km 1/000) och infarten till Mycklesågen (vid km 1/100). Detta innebär att en del av GC-vägen mellan idrottsplatsen och infart till Mycklesågen kan bli anlagd på norra sidan. Detta kommer att utredas vidare i samband med placering av passagen under det fortsatta arbetet.

#### *Km 1/750 – 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 optimeras.



Figur 30. Utformningsalternativ samt aktuella målpunkter och särskilda punkter.

## 5.2 Gestaltungsavsikter

Med utgångspunkt i inledande landskapsanalys har gestaltungsavsikter tagits fram. Dessa avsikter ska sedan utvecklas och vara vägledande i det fortsatta gestaltungs- och projekteringsarbetet.

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.

Gång- och cykelvägen ska anpassas efter landskapet och till närliggande väg. 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.

För att minimera intrång på åker- och tomtmark, ska gång- och cykelvägen följa den befintliga vägen. Slänterna ska utformas med hänsyn till både åskådars- och trafikantperspektivet. Sidoområdena för gång- och cykelvägen ska återställas så de anpassas till landskapskaraktären.

# 6 De möjliga miljöeffekternas typ och utmärkande egenskaper

## 6.1 Trafik och användargrupper

Vägförslaget medför att trafiksituationen förbättras. 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.

## 6.2 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 Skelleftefaldalen pekats 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.

Sammantaget bedöms vägförslaget kunna bidra positivt till lokalsamhället och på sikt även den regionala utvecklingen.

## 6.3 Lagskyddade områden

Eftersom gång- och cykelvägen följer en befintlig väg medför vägförslaget en obetydlig påverkan på de omkringliggande områdena av riksintresse. Vägförslaget påverkar heller inga områden som omfattas av strandskydd. Trafikverket bedömer att vägförslaget inte medför några negativa konsekvenser för lagskyddade områden.

## 6.4 Landskapsbild

Den största påverkan på landskapets form och rumslighet bedöms vara förändrad rumslighet samt visuell påverkan vid breddning av vägområdet. Bymiljön i Myckle är känsligare för förändring än mosaiklandskapet i utredningsområdets östra del.

När byn uppkom var vägen smalare och när den med tiden breddats har det gjort att husen och tomterna kommit nära inpå vägkanterna. Det innebär att gamla solitärträd och äldre alléer också ligger nära vägen. Där vägen kommer att upplevas som bredare, till följd av en gång- och cykelväg, måste träd och alléer hanteras varsamt. Omfattningen av påverkan är ännu oklar, men påverkade träd och buskar inom fastighetsmark kommer att ersättas genom ekonomisk kompensation. Även om alléer och solitärträd ersätts med nya av fastighetsägaren kommer det att påverka det visuella intrycket av landskapet under lång tid då återväxten tar tid.

Då majoriteten av sträckan ligger med tomter tätt in på vägen är hänsyn till de boende en högprioriterad fråga och gestaltningen behöver anpassas så att samma välskötta miljö kan återskapas för de boende. Det är viktigt att byakarakterna bibehålls och att intrång minimeras. Utblickarna över landskapet på andra sidan älven och över åkermarkerna inom Myckle bör bevaras genom att gång- och cykelvägens profil får följa vägens profil och att utrustningar så som belysningsstolpar och skyltar placeras på ett genomtänkt sätt.

En gång- och cykelväg bedöms öka tillgängligheten i landskapet för oskyddade trafikanter samt stärka kopplingen mellan Myckle och Skellefteå vilket också kan stärka Myckles attraktivitet som bostadsort.

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 alléer och solitärträd kommer att påverkas.

## **6.5 Naturmiljö**

Alléer, träd och buskar i väg- och gårdsmiljö kommer att behöva tas ner för att ge plats för gång- och cykelvägen. Det är ännu oklart i vilken omfattning.

I de fall att åtgärder kommer att göras på platser där den invasiva främmande arten blomsterlupin har observerats kommer insatser för att utrota och hindra vidare spridning att genomföras. Det kommer i så fall att medföra positiva konsekvenser för inhemska växter eftersom de får mer utrymme.

I byggskedet kommer de blomrika vägkanterna att tas bort, vilket kommer påverka vilda pollinatörer negativt tills dess att vägkanterna är återställda och blomrikedomen har återetablerats. Det är ännu oklart om värdearterna brudborste och bockrot kommer att påverkas.

Värdearter knutna till vatten bedöms inte påverkas negativt av vägförslaget.

Hänsyn till naturmiljön i Bjurån kommer att tas i samband med anläggningsarbeten. Naturvärdesbiotop 2 bedöms inte påverkas alls av vägförslaget (se hänvisade naturvärdesbiotoper i *Figur 16*, i avsnitt 4.5.1).

Väg 855 är belyst i nuläget. Den gamla belysningen kommer att bytas ut till ny. Projektet kommer att utreda möjligheten att anpassa den nya belysningen för att mildra den negativa påverkan på fladdermöss.

Den sammantagna bedömningen är att vägförslaget medför små negativa konsekvenser för naturmiljö, eventuellt med positiva konsekvenser avseende invasiva främmande arter.

## 6.6 Rennäring

Trafikverket bedömer att rennäringen inte kommer att påverkas negativt i driftskedet eftersom gång- och cykelvägen följer en befintlig väg. Gång- och cykelvägen finns visserligen inom samebyns vinterbetesområde, men merparten av sträckan utgörs av gårdstomter, odlingsmark och trivial lövskog. Dessa miljöer nyttjas vanligtvis inte till vinterbete. Byggskedet förläggs främst till sommarhalvåret.

Trafikverket bedömer att vägförslaget inte medför några konsekvenserna för rennäringen.

## 6.7 Kulturmiljö

Om gång- och cykelvägens profil blir högre än den befintliga vägens riskerar siktlinjerna över gårdstomterna att påverkas negativt vilket skadar de visuella sambanden mellan hus, väg och omgivande landskap. Samma visuella samband kan påverkas negativt även av vägbelysningen om alltför tät eller stark belysning skapar en barriäreffekt vid mörkare årstider.

Det finns två platser där äldre, bevarandevärda hus står mycket nära vägen. Det rör sig om rundlogen på fastighet Myckle 6:33 och det äldre skolhuset på fastighet Myckle 7:25. Dessa hus står så nära befintlig väg att en byggnation av cykelvägen på denna sida skulle påverka upplevelsevärdet negativt.

Det är troligt att träd och alléer kommer att behöva tas ned, men det är fortfarande oklart i vilken omfattning. Detta kommer att kraftigt påverka det visuella intrycket av landskapet då träden är viktiga landmärken. Alléerna fyller också fortfarande sin funktion som skydd mot sol,

snödrivning och vind samt tydliggörande av vägsträckningen vid vinterväglag, funktioner som även dessa förloras om alléer tas ned.

Den sammantagna bedömningen är att vägförslaget medför små negativa konsekvenser för kulturmiljöns kända värden. Den totala påverkan på kulturmiljön kan dock inte anses vara fullt utredd innan resultat inkommit från den arkeologiska utredning som ska genomföras i området.

## **6.8 Vattenmiljö**

Eftersom vägförslaget rör en gång- och cykelväg som anläggs nära en befintlig väg kommer de förhållanden som kan påverka vattenmiljön att ändras i liten utsträckning. Eventuell negativ påverkan på Bjurån och vattenförekomster inom influensområdet bedöms som liten under förutsättning av skyddsåtgärder vidtas.

Trafikverket bedömer att vägförslaget inte har någon påverkan på den ekologiska eller kemiska statusen, eller försvårar möjligheten att uppnå fastställda miljö kvalitetsnormer för de vattenförekomster som finns inom influensområdet.

## **6.9 Naturresurser**

Eftersom gång- och cykelvägen går i nära anslutning till den befintliga vägen minimeras intrånget i skogs- och jordbruksmark. Eventuell negativ påverkan på Skellefteälven som dricksvattenresurs bedöms som liten till obefintlig.

Trafikverket bedömer att vägförslaget medför små negativa konsekvenser för naturresurser.

## **6.10 Rekreation och friluftsliv**

Gång- och cykelvägen medför en säkrare trafikmiljö. Det underlättar och uppmuntrar för gående och cyklister som vill ta sig genom byn och till olika målpunkter för rekreation och friluftsliv, till exempel idrottsplatsen.

Trafikverket bedömer att vägförslaget medför stora positiva konsekvenser för rekreation och friluftsliv.

## **6.11 Människors hälsa**

Gång- och cykelvägen i sig medför inget buller. Om resor med motorfordon ersätts med gång eller cykel så bidrar gång- och cykelvägen till minskat buller i Myckle. Trafikverket bedömer att vägförslaget medför positiva konsekvenser för människors hälsa med avseende på buller.



## 6.12 Masshantering

En markmiljöundersökning pågår. En plan för hur massorna ska hanteras kommer att upprättas i det fortsatta arbetet. Det är i nuläget inte möjligt att bedöma eventuella miljöeffekter eller massornas utmärkande egenskaper men med beaktande av trafikmängd och pågående markanvändning i Myckle bedömer Trafikverket att riskerna att påträffa föroreningar är små.

## 6.13 Klimat

Utformningen av gång- och cykelvägen kommer att anpassas till en ökad nederbörd och högre flöden. Trafikverket bedömer därför att vägförslaget medför positiva konsekvenser för risker kopplade till den pågående klimatförändringen.

## 6.14 Miljöeffekter under byggskedet

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.

Arbeten under byggtiden kan orsaka störningar och miljöpåverkan av olika slag. Vissa faser av anläggningsarbetena kommer att medföra byggbuller och utsläpp till luft från arbetsmaskiner. Ambitionen är att Naturvårdsverkets allmänna råd om buller från byggplatser ska följas. Arbetsmetoder och arbetstider bör väljas så att minsta möjliga bullerstörning uppstår för de boende under byggtiden. Störningarna kan minimeras genom åtgärder, bland annat information till berörda och god planering av byggskedet.

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.

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.

Om arbete ska göras i närheten av Bjurån kommer åtgärder för att minimera den negativa påverkan på vattendraget att vidtas.

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 Åtgärder för att motverka negativa effekter

Alléer omfattas av det generella biotopskyddet. I de fall alléer kommer att påverkas av vägförslaget kommer prövningen av detta att behandlas inom arbetet med vägplanen. Förslag på lämpliga kompensationsåtgärder för påverkade alléträd utreds då omfattningen av påverkan på alléerna står klar.

På några platser längs väg 855 har den invasiva främmande arten blomsterlupin observerats. Om arbeten ska göras på dessa platser kommer massorna att hanteras enligt Trafikverkets rutiner för att utrota blomsterlupin och förhindra vidare spridning.

Som kulturmiljöstärkande åtgärd kan siktlinjer ner mot älven på vägens södra sida återställas genom röjning av sly, buskar och undervegetation.

De visuella sambanden kan påverkas negativt av en alltför tät eller stark belysning. En hög gemensam belysning för både bilväg samt gång- och cykelväg är därför att föredra framför en lägre separat belysning enbart för gång- och cykelvägen.

Ytorna framför fastigheterna Myckle 6:33 samt Myckle 7:25 bör skärmas av med kravallstaket eller liknande under byggtiden för att undvika att byggfordon parkerar eller kör för nära eftersom tunga fordon kan orsaka sättningar i husgrunderna. Dessa ytor får inte användas som upplagsytor.

## 8 Bedömning av åtgärdens miljöpåverkan

Vägförslaget berör inte några utpekade skyddade områden. Vägförslaget ligger inom grundvattenförekomsten *älvsediment Medleområdet* och korsar Bjurån. Båda vattenförekomsterna omfattas av fastställda miljö kvalitetsnormer för vatten. Hänsyn till Bjurån kommer att tas i samband med anläggningsarbeten. Söder om väg 855, där vägen korsar Bjurån, är strandskyddet upphävt.

Vägförslaget innebär endast mindre ingrepp i jord- och skogsbruksmark. Längs väg 855 finns ett flertal alléer samt fristående träd och buskar vilka kommer att behöva tas bort. Alléer omfattas av det generella biotopskyddet. I de fall alléer behöver tas bort kommer det att prövas inom arbetet med vägplanen. På några platser längs väg 855 har den invasiva främmande arten blomsterlupin observerats.

Vägförslaget ligger inom Mausjaure samebys vinterbetesmarker. Inga för rennärings utpekade områden så som riksintressen, strategiska platser eller renens viktiga områden överlappas av aktuell sträckning för väg 855.

De förväntade miljöeffekterna vid genomförande av vägförslaget bedöms vara relativt begränsade eftersom gång- och cykelvägen kommer att följa den befintliga väg 855, eventuellt med mindre justeringar. Mot bakgrund av ovanstående resonemang finner Trafikverket att genomförandet av vägplanen inte kan anses medföra en betydande miljöpåverkan.

## 9 Fortsatt arbete

### 9.1 Planläggning

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

Om projektet medför en betydande miljöpåverkan, ska en miljökonsekvensbeskrivning upprättas, vilken ska godkännas av länsstyrelsen. Dessutom ska Trafikverket samråda med en utökad samrådsrets i den efterföljande planeringen. Den utökade kretsen ska bestå av övriga statliga myndigheter samt den allmänhet och de organisationer som kan antas bli berörda.

För åtgärder där länsstyrelsen beslutat att det inte kan antas medföra en betydande miljöpåverkan, ska en miljöbedömning upprättas. Miljöbedömningen är en del av planbeskrivningen och innehåller uppgifter om verksamhetens förutsebara påverkan på människors hälsa och på miljön. Redovisningen av miljöbedömningen har en mindre omfattning än miljökonsekvensbeskrivning, eftersom miljöpåverkan i dessa fall inte har antagits bli betydande.

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

### 9.2 Viktiga frågeställningar

I det fortsatta arbetet är det särskilt viktigt att beakta de detaljplaner som finns längs väg 855 och samordna eventuella förändringar med den kommunala planeringen.

Det finns flera alléer som omfattas av det generella biotopskyddet. Det är viktigt att ha med i det fortsatta arbetet att om alléer tas bort så behöver det prövas inom arbetet med vägplanen. Alléerna samt fristående träd och buskar kan uppfattas som en del av gårdstomten eller trädgården hos de som bor längs vägen. Det är viktigt att föra en god dialog med de boende kring planerade åtgärder.

Projektet kommer att utreda möjligheten att anpassa den nya belysningen längs gång- och cykelvägen för att mildra den negativa påverkan på fladdermöss.

# 10 Källor

## 10.1 Skriftliga källor

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

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

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

## 10.2 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>

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

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](https://skelleftea.se/download/18.46061409177d7ef93035eb4f/1616048725993/FO%CC%88P_Skelleftedalen_Planfo%CC%88rslag_Lagakraft_uppslag_del2.pdf)

Skellefteå kommun (1991). *Översiktsplan för Skellefteå kommun, Västerbottens län*. Tillgänglig på: <https://skelleftea.se/download/18.5f8cc396177db5159bd3ccc2/1616068304547/%C3%96P%2091-planhandling.pdf>

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](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 – WA99394482 / SE719227-173799*. Tillgänglig på:

<https://viss.lansstyrelsen.se/Waters.aspx?waterMSCD=WA99394482>

Vatteninformationssystem Sverige (2024-08-29). *Skellefteälven – WA43003004 / SE719250-174566*. Tillgänglig på:

<https://viss.lansstyrelsen.se/Waters.aspx?waterMSCD=WA43003004>

Vatteninformationssystem Sverige (2024-08-29). *Älvsediment Medleområdet WA25480175 / SE719298-172934*. Tillgängligt på:

<https://viss.lansstyrelsen.se/Waters.aspx?waterMSCD=WA25480175>

Trafikverket, 972 42 Luleå. Besöksadress: Sundsbacken 2 - 4

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

**[trafikverket.se](http://trafikverket.se)**