



**LANDSKAPS  
ARKEOLOGERNA**

KULTURMILJÖVETARE OCH KUNSKAPSFÖRMEDLARE  
I RIKSTÄCKANDE SAMVERKAN

[www.landskapsarkeologerna.se](http://www.landskapsarkeologerna.se)

## **Norrbotniabanan, järnvägsutredning 120, delen Robertsfors - Ostvik**



**Kulturmiljöanalys hösten/vintern 2006-2007  
Med tillägg för justerade korridorer 061221**

**Lennart Klang**

LK Konsult

VATTUGATAN 14

972 39 LULEÅ

TELEFON: 0920-141 97, 070-694 51 97 FAX: 0920-141 97

E-POST: [lennart@landskapsarkeologerna.se](mailto:lennart@landskapsarkeologerna.se)

## Innehåll

<b>Sammanfattning</b>	<b>4</b>
<b>Inledning</b>	<b>6</b>
<b>Förutsättningar</b>	<b>6</b>
Bakgrund och analysens översiktlighet/detaljeringsnivå	6
Riksintressen	7
<b>Regionala kulturmiljöprogram</b>	<b>8</b>
Robertsfors	8
Skellefteå	8
<b>Fornminnesinventeringar och arkeologi</b>	<b>9</b>
<b>Egna iakttagelser i fält</b>	<b>10</b>
<b>Sammanfattning av förutsättningarna</b>	<b>11</b>
<b>Korridoralternativen, effekter och konsekvenser</b>	<b>12</b>
<b>Bedömningsgrunder och mål för kulturmiljöer</b>	<b>12</b>
<b>Alternativ Väst</b>	<b>14</b>
Topografi	14
Landskapets historiska karaktär	14
Utvärderade kulturmiljöer	16
Konsekvenser	16
<b>Alternativ Öst, variant Ö-E, Ö1, S1 och K1/K2</b>	<b>18</b>
Topografi	18
Landskapets historiska karaktär	19
Utvärderade kulturmiljöer	20
Konsekvenser	21
<b>Alternativ Öst och alternativ Ö-G, Ö2, Ö3</b>	<b>23</b>
Topografi	23
Landskapets historiska karaktär	24
Utvärderade kulturmiljöer	26
Konsekvenser	26
<b>Kulturell identitet och möjliga skadeförebyggande åtgärder</b>	<b>28</b>
<b>Samlad bedömning</b>	<b>30</b>
<b>Osäkerheter</b>	<b>34</b>
<b>Referenser</b>	<b>35</b>

<b>Bilaga 1. Riksintressen för kulturmiljövården – översiktliga analyser</b>	<b>37</b>
<b>Bilaga 2. Kulturmiljöer – översiktliga analyser</b>	<b>39</b>
Särskilt värdefulla miljöer i och i anslutning till de västliga utredningsalternativen Robertfors – Skellefteå	40
Särskilt värdefulla miljöer i och i anslutning till de östliga utredningsalternativen Robertfors – Skellefteå	45
Särskilt värdefulla miljöer i och i anslutning till utredningsalternativen Skellefteå – Ostvik	59
Komplettering i korridor Ö-E	63
Särskilt värdefulla miljöer som tillkommer i anslutning till den nya delen av korridor Ö-G	64
<b>Bilaga 3. Registrerade fornlämningar och andra kulturlämningar – förteckning</b>	<b>65</b>

*Samtliga fotobilder L. Klang*

*Kartor för rapporten tillhandahålls av WSP*

## Sammanfattning

Den följande kulturmiljöanalysen visar att det finns många värdefulla kulturmiljöer inom utredningsområdet. Det finns möjligheter att genomföra det planerade järnvägsprojektet utan oacceptabla negativa konsekvenser för kulturmiljön uppstår, genom att anpassa den fortsatta planeringen till bärande identitetsskapande yttringar i kulturmiljöerna och att undanta eller minimera intrång i dessa miljöer.

Det järnvägsalternativ som bedöms lämpligast ur kulturmiljösynpunkt är *det västliga alternativet via Burträsk*, där inga värdefulla kulturmiljöer bedöms hotade av utplåning eller påtagligt negativa förändringar i miljöernas värdekärnor. I alternativ Väst förefaller det finnas goda möjligheter att planera en järnvägslinje så att berörda kulturmiljöer berikas eller påverkas negativt endast marginellt.

I de östliga alternativen berörs fler värdefulla kulturmiljöers kärnor än i det västliga alternativet. I några få fall finns en påtaglig risk för att värdefulla fornminnesmiljöer utplånas helt eller påverkas starkt negativt i deras viktigaste delar, i Ö-E, Ö-G, Ö2, Ö3 och S1. Därtill kan både kulturhistoriskt värdefull bebyggelse och värdefulla odlingslandskap delvis hotas i de östliga korridorerna, dock i mer måttlig omfattning.

Oavsett om alternativ Väst eller något av alternativen Öst väljs, framstår alternativ S2 som det mest fördelaktiga ur kulturmiljösynpunkt norrut från Skellefteå centrum, vilket gör alternativ K2 lämpligare än alternativ K1.

Alternativen Ö1, Ö2 och Ö3 bedöms tämligen likvärdiga ur kulturmiljösynpunkt, men har alla hotade kulturmiljöer i en omfattning som gör att alternativ Väst har betydligt bättre förutsättningar ur kulturmiljösynpunkt.

Landskapet som är aktuellt för den nya järnvägen ligger i sin helhet under högsta kustlinjen, vilket ger förutsättningarna för områdets nyttjande genom årtusendena och starkt bidrar till att förklara varför landskapet ser ut som det gör. Sediment som svallats vid landhöjningen upp ur havet har deponerats i dalgångar och sänkor. Där har jordbruksmarker etablerats under de senaste 1000 åren, med ganska stora jordbruksbyar vid älvsediment och vid inlandets sjöar som följd. Området som helhet har däremellan stora bergs- morän- och skogsmarker, som även nyttjats för fäbodrift.

I det långa historiska perspektivet genomkorsar den planerade järnvägen många miljöer som nyttjats vid fiske och jakt som kustmiljöer under stenålder, bronsålder och järnålder. Dagens kust ligger i huvudsak ett stycke öster om det aktuella utredningsområdet. När forna kuster blivit inland av landhöjningen nyttjades även inlandet för jakt, fiske och inom samisk renskötsel.

Samlingsplatser har sannolikt funnits i anslutning till kommunikationslämpliga och näringsrika älvmynningsområden och åar alltsedan stenåldern. Under senare historisk tid har tätorter och industrier ofta lokaliserats till älvmynningsområdena.

Förhistoriska boplatser och gravminnesmärken från främst bronsålder, jordbruksmiljöer och tätorter med samlingsplatser (t.ex. kyrka/kyrkstad) och industrier ger området som helhet dess

huvudsakliga kulturella identitet. Till samlingsplatser och tätorter har kommunikationer alltid lett och haft stor betydelse. I det perspektivet passar en järnväg väl in i många sammanhang.

Problemen som kan uppstå ur kulturmiljösynpunkt bedöms främst ha med intrång i odlingslandskap med tillhörande bebyggelse att göra och när viktiga arkeologiska referenslokaler hotas att helt gå förlorade. Barriärer som järnvägar är i regel helt främmande inslag i jordbruksmarker. Det finns särskilt viktiga fornlämningsmiljöer som bör undvikas, men även sådana där arkeologiska undersökningar kan ge positiva effekter vid ett järnvägsbygge, genom att den ökade kunskap som kan bli fallet bedöms överväga de negativa konsekvenserna av att fornlämningen tas bort.

45 särskilt värdefulla miljöer för kulturmiljövården har utvärderats i denna rapport. Det har funnits ett gott underlagsmaterial för urvalet, men det kan behövas fördjupningar för att precisera odlingslandskapens historiska dimensioner och hur de bör inverka på exploateringsplaneringen. Det saknas också ett fullständigt arkeologiska underlagsmaterial, varför fornlämningsanalyser och noggranna utredningar i fält blir viktiga i den fortsatta processen. För bebyggelsemiljöer och vägmiljöer kan det eventuellt finnas behov av någon komplettering, men huvudintrycket är att underlagsmaterialet är välgjort och att järnvägsprojektets förstudie och justeringar i järnvägsutredningen har tagit god hänsyn till främst byggda miljöer.

## Inledning

Följande kulturmiljöanalys syftar till att belysa effekter av olika alternativ för Norrbotniabanan mellan Robertsfors och Ostvik. De ursprungliga alternativen framgår av Banverkets Uppdragsbeskrivning avseende Norrbotniabanan Järnvägsutredning 120, Handling 05.01 (2006-02-02). I tillägg till dessa ursprungliga alternativ har preciseringar gjorts och ytterligare en korridordel lagts till i utredningsprocessen (delen från Ånäset och upp mot Hökmark).

Kulturmiljöanalysen ingår i den järnvägsutredning som görs av WSP på uppdrag av Banverket. Denna rapport fokuserar på hur och i vilken omfattning byggda kulturmiljöer, fornlämningar och kulturlandskap påverkas i de olika alternativen.

Analysen har utförts som konsultuppdrag av Lennart Klang i sitt företag LK Konsult, som ingår i konsultgruppen Landskapsarkeologerna.

## Förutsättningar

### Bakgrund och analysens översiktlighet/detaljeringsnivå

Den nya järnvägen utefter norrlandskusten, Norrbotniabanan, planeras i etapper. För närvarande görs järnvägsutredningar för tre delsträckor mellan Robertsfors och Piteå. Utredningarna baseras på förstudier och syftar till att en av några alternativa korridorer väljs för fortsatta mer detaljerade studier i järnvägsplaner.

Den analys av kulturmiljöintressen som görs här berör delsträckan Robertsfors – Ostvik och är anpassad till det aktuella utredningsskedet. Den är översiktlig och kan fördjupas vid behov.

Två kommuner berörs, Robertsfors och Skellefteå. Arkivhandlingar av betydelse för studier av kulturmiljöintressen är oftast sorterade sockenvis. I Robertsfors kommun berörs socknarna Bygdeå och Nysätra. I Skellefteå kommun berörs socknarna Bureå, Burträsk, Byske, Lövvånger och Skellefteå. Skellefteå har varit indelat i Skellefteå stad och Skellefteå socken, men en sammanslagning har skett i flera arkivsammanhang. Socknarna har bildats vid olika tidpunkter. Den sockenindelning som fanns vid 1920-talet är den som avses här.

Underlagsmaterialet för gjorda bedömningar i analysen består framför allt av tre delar, dels befintliga regionala bevarandeprogram för kulturmiljövården, dels Riksantikvarieämbetets fornminnesregister över det aktuella området och dessutom litteratur och en del arkiverade arkeologiska utredningar och undersökningar. Utom en genomgång av arkiv, arbetshandlingar, rapporter och litteratur har jag även studerat de ursprungliga korridoralternativen i terrängen.

Underlagsmaterialet är digert. I länsstyrelsens rapport *Västerbotten genom tiderna*, del 1, presenteras kulturmiljöer av riksintresse enligt dåvarande Naturresurslagen (senare ersatt med Miljöbalken). De kommuner som berörs, Robertsfors och Skellefteå, har framtagga *kulturmiljöprogram*. För Robertsfors blev programmet antaget av kommunfullmäktige 1995.

För Skellefteå finns ett nyligen framtaget program, som bygger på fältinventeringar av bebyggelsen i kommunen sedan 1970-talet, redovisade i 25 separata rapporter. Därtill finns *regionala rapporter om odlingslandskapet, broar, vägmiljöer och fornvårdsobjekt*.

I denna analys sammanfattas

- Tidigare gjorda regionala och lokala utvärderingar
- Kompletterande utvärderingar som utkristalliseras vid en genomgång av fornminnesregistret
- Bedömningar av miljöernas kulturhistoriska värde
- Bedömningar av miljöernas känslighet för intrång, som innefattar både negativa konsekvenser och positiva effekter på kulturmiljön
- Möjliga fördjupningsstudier av betydelse för järnvägsprojektets önskvärda anpassning till kulturmiljöer. Sådana kan antingen göras inom ramen för pågående utredningsskede eller vänta till järnvägsplanen.

Analysens översiktlighet innebär också att detaljplanering i korridorer som broar, bankar, skärningar och tunnlår inte har beaktats fullt ut. Också här finns möjligheter att göra kompletteringar i analysen.

## Riksintressen

Järnvägsalternativen enligt förstudien berör några få riksintressen för kulturmiljövården. Alternativen har planerats så att korridorerna mestadels undantar riksintressena, men ett berördes direkt enligt den ursprungliga uppdragsbeskrivningen och andra tangeras eller finns i närheten. I den fortsatta planeringen har det östra alternativet ändrats så att även det riksintresse som ursprungligen berördes direkt nu ligger utanför den analyserade korridoren.

Riksintressena i närheten av korridorerna är:

I Robertsfors kommun är en del av centralorten avgränsad som riksintresse på ett sätt som i första hand antas analyseras i en annan, kommande järnvägsutredning.

Riksintresset vid Nysätra (Robertsfors kommun) består av två delar, egentligen helt åtskilda från varandra både rumsligt och innehållsmässigt. En ofta använd beskrivning är mycket kortfattad:

- a) Delen Nysätra kyrkomiljö med häkte, korsformig 1700-talskyrka i trä och kyrkstadsplats.
- b) Delen Holmsjöberget med talrika rösen och stensättningar från brons- och järnålder och några monumentala rösen med bevarade kistor av stenhällar.

I Skellefteå kommun finns två riksintressen ett stycke utanför korridorerna, dels träindustrimiljön vid Örviken och dels västra delen av Skellefteå stad, med kyrkstad och annan bebyggelse huvudsakligen i parkmiljö. Båda dessa miljöer är avgränsade på ett sätt som gör att de inte förefaller kunna beröras av järnvägen, eftersom det finns en zon mellan dessa riksintressens utbredningar och korridoralternativen. I Skellefteå handlar det om att bygga om befintlig järnväg.

Urvalet riksintressen och avgränsningarna gjordes redan i början av 1970-talet inom ramen för den fysiska riksplaneringen. Korta beskrivningar reviderades i slutet av 1980-talet i

samband med den då nya Naturresurslagens tillämpning (från 1987). Därefter har en översyn av riksintressenas bärande uttryck gjorts på 1990-talet, men ingen revidering av urval och avgränsning. Detta trots att urvalet inte gjordes en gång för alla och att man uttryckligen framhöll 1987 att ändringar bör göras i takt med ett förbättrat underlagsmaterial.

I slutet av 1980-talet och början av 1990-talet gjordes förnyade fornminnesinventeringar i delar av berörda kommuner, varvid tidigare okända fornlämningar i och i anslutning till riksintresset Holmsjöberget påträffades. Några av dessa fornlämningar studerades sedermera av den arkeologiska institutionen vid Umeå universitet inom ramen för seminariegrävningar och forskningsprogram om bronsålderns samhällen.

Förutsättningarna för en bedömning av riksintresset Holmsjöberget är alltså goda utifrån det förbättrade underlagsmaterial som tagits fram efter urvalet. Det finns mycket som tyder på att både avgränsning och beskrivning kan göras på ett mer relevant sätt i nuläget jämfört med 1970- och 1980-talets kunskapsnivå. För järnvägen innebär det att ett större område än vad som redovisas som riksintresse i förstudien bör beaktas vid den fortsatta planeringen.

I övriga riksintressen nära korridoralternativen är inga påtagliga nya rön kända i underlagsmaterialet.

## **Regionala kulturmiljöprogram**

### **Robertsfors**

Kulturmiljöprogrammet för Robertsfors publicerades 1996 efter att ha antagits av kommunfullmäktige året innan. Det grundar sig på de fornminnesinventeringar som dittills hade utförts av Riksantikvarieämbetet, samt på Västerbottens museums kulturhistoriska bebyggelseinventeringar. De senare var då heltäckande för kommunen. Fornminnesinventeringar hade utförts i större delen av kommunen 1989 och 1990, men inte i kommunens västligaste del, som berörs av järnvägsutredningens västra alternativ.

Efter 1995 har ytterligare underlagsmaterial tillförts, främst vid inventeringar av vägmiljöer, ängsmarker och betesmarker. Inom det sedan 1997 bedrivna projektet Skoglig Kulturhistoria (också benämnt Skog & Historia) har fornlämningar och kulturlämningar eftersökts i kommunen, men så vitt jag har kunnat se finns huvuddelen av resultatet än så länge som arbetshandlingar som behöver en granskning innan det eventuellt införs i fornminnesregistret.

### **Skellefteå**

Kulturmiljöprogrammet för Skellefteå kommun har tagits fram under en lång tid och har nyligen redigerats för en slutlig remissrunda. Det är huvudsakligen baserat på inventeringar av den byggda miljön. Sedan 1973 har bebyggelseinventeringar utförts och redovisats i 25 rapporter. Även de länstäckande inventeringar som har utförts av länsstyrelsen och som omfattar odlingslandskap, vägar och broar ingår. Riksantikvarieämbetets utvalda kulturmiljöer av riksintresse är givetvis också med i kulturmiljöprogrammet.

Det är mer osäkert om resultat av senare års fornminnesinventeringar har analyserats för urval av miljöer. I remissupplagans inledning omnämns inte fornminnen. Där påpekas att



kulturmiljöprogrammet inte är ”statiskt, utan måste revideras med jämna mellanrum beroende på nya förutsättningar och nya kunskaper”. I programmets avsnitt ”Urval och presentation” framhålls främst bebyggelseinventeringar och inventeringar av odlingslandskap. Därtill omnämns att fornminnes- och industriminnesinventeringar också ligger till grund för urvalet av miljöer, men om man tittar i den sockenvis gjorda redovisningen av miljöer ser man att miljöer med fornminnen som upptäckts under senare år saknas. Möjligen baseras urvalet på äldre fornminnesinventeringar, som legat till grund för länets fornvårdsprogram. Man kan notera att Riksantikvarieämbetets fornminnesregister inte finns med i rapportens källförteckning, som har en tonvikt i bebyggelseinventeringar och gjorda rapporter från länsstyrelsen, bl.a. länets fornvårdsprogram med ett urval fornlämningsmiljöer som varit kända sedan lång tid tillbaka.

Utom fornminnesinventeringar från senare år har en nyligen utförd inventering av ängsmarker och hagmarker, publicerad 2004, inte tagits med i kommunens kulturmiljöprogram.

## Fornminnesinventeringar och arkeologi

Fornminnesinventeringar har utförts i den aktuella delen av Västerbotten flera gånger. De har alla varit översiktliga och utgått från sin tids kunskapsnivå, fornlämningsbegrepp och ambitionsnivå. Sedan länge är gravrösen kända i området, vilka huvudsakligen har ansetts tillhöra bronsåldern men i vissa fall även järnåldern. Det finns exempel på rösen från bronsåldern som återanvänts flera hundra år senare som gravrösen en gång till. Längst ut vid kusten har även tomtningar varit kända länge som säljägarnas och kanske även samernas tillfälliga boplatser i kustbandet under järnålder och historisk tid. Lämningar efter samiska bosättningar och renskötsel finns både vid kusten och inåt landet.

Något längre in i landet finns några kända stenåldersboplatser, huvudsakligen undersökta under 1970-talet, men med en arkeologiskt känd bakgrund ner i 1920-talet. Dessa boplatser är huvudsakligen belägna i åkermark, som plöjts så att fornfynd har hittats i marken.

En bra sammanfattning av det arkeologiska kunskapsläget i början av 1980-talet finns i boken *Skellefteåbygdens historia, del 3; den förhistoriska utvecklingen under 7000 år* från 1982. I boken tydliggörs hur fornlämningarna ofta har en närhet till samtida kust. Stenåldersboplatser låg vid forntida stränder, nu på nivåer mellan 50-80 m ö.h. eller ännu högre p.g.a. landhöjningen. Bronsåldersrösen, ibland monumentala, finns numera ofta 30-45 m ö.h. På lägre nivåer, som var kustbundna under järnåldern, förekommer mindre monumentala gravrösen och stensättningar. Dessa har mer oklar karaktär och har ofta ifrågasatts som forntida gravar, dessutom är de svåra att upptäcka där de gömmer sig bland vegetationen i steniga marker. De tomtningar som ligger nära kusten finns ofta på nivåer kring 10 m ö.h. men även upp till ca 20 m ö.h. De högst belägna tomtningarna hör ofta till järnåldern och har ibland samtida gravrösen i närheten.

I mitten av 1980-talet inleddes en ny fornminnesinventering, på grundval av tidigare kunskapsnivå och i ett läge då nya erfarenheter och kunskaper utvecklades påtagligt. Många nya upptäckter gjordes. Resultatet finns i *fornminnesregister* och på den *ekonomiska kartan*, med korta presentationer som s.k. *baksidestexter* till kartorna, men det finns ingen publikation som sammanfattar det nya kunskapsläget.

Man kan också konstatera att de nya inventeringarna från mitten av 1980-talet inte har gjorts heltäckande. I Robertsfors kommun är större delen av kommunen inventerad av arkeologer, med det saknas en genomgång i den nordvästligaste kommundelen, i det västliga korridoralternativet mellan Svärdsro och kommungränsen (en ca 13 km lång sträcka).

För Skellefteå kommun är endast en mindre del av den areal som berörs av de alternativa korridorerna fornminnesinventerad efter 1985. I de östra korridoralternativen har inventering utförts söderifrån upp till trakten norr om Vebomark, samt i ett mindre område nordväst om flygplatsen vid Skellefteå. I det västra korridoralternativet har ett mindre område kring Burträsk och ett annat mindre område kring Skråmträsk inventerats. Dessa områden har inventerats av arkeologer, och påträffade objekt har granskats/kvalitetssäkrats.

Det sedan 1997 pågående projektet Skog & Historia (även kallat Skoglig Kulturhistoria) i Västerbottens län, med syfte att påträffa och sprida information om fornlämningar och andra kulturlämningar, utförs av orsbor i samarbete med arkeologer. Ett mycket stort antal tidigare okända lämningar har registrerats på många platser i länet, men alla har inte granskats antikvariskt av arkeologerna. Resultaten är därför inte införda till fullo i fornminnesregister. I det underlagsmaterial från Skog & Historia som finns tillgängligt för denna analys finns registreringar i ett område kring Skellefteå flygplats och i ett annat kring Skellefteälven vid Medle och ett stycke söderut mot Skråmträsk.

Sammanlagt saknas inventeringar från tiden efter 1985 utefter långa sträckor som nu är aktuella i järnvägsutredningen. Det är frapperande hur dessa sträckor har begränsad fornminnesredovisning i befintligt fornminnesregister vid en jämförelse med sträckor där inventeringar har utförts under senare år.

Ett mindre stråk i den östra korridoren har utretts särskilt i samband med att nya vägen E4 byggdes vid Yttervik och Tjärn söder om Skellefteå. Den arkeologiska utredningen gjordes 1998 och visade att tidigare okända fornlämningar hittades, bl.a. olika typer av boplatslämningar från järnålder, som man saknade kunskap om när tidigare inventeringar gjordes och som därför inte hade registrerats. Ytterligare smärre utredningar har utförts på några få platser i området som här analyseras, dock utan att nyfunna fornlämningar av betydelse har hittats enligt det register länsstyrelsen har över *diarieförda arkeologiska ärenden*.

Underlagsmaterialet för en bedömning av hur järnvägsalternativen inverkar på fornminnesmiljöer är alltså ofullständigt. Det blir viktigt att göra arkeologiska utredningar i syfte att hitta fler fornlämningar, något som blir aktuellt längre fram, innan exploatering, i vald korridor. I nuläget tillåter underlagsmaterialet två saker: Dels kan nu kända fornlämningsmiljöer beaktas, och dessutom kan en bedömning göras var nyupptäckter sannolikt kan göras av betydelse för järnvägsprojektet. Den senare bedömningen har givetvis inslag av osäkerheter, men det finns erfarenheter att ta tillvara och som kan tillföras analysen.

## **Egna iakttagelser i fält**

Bedömningar i denna rapport baseras även på egna iakttagelser från en fältvecka i oktober 2006. Inriktningen var att särskilt studera hur korridoralternativen förhåller sig till och påverkar utvärderade miljöer enligt underlagsmaterialet. Utom platsbesök i flera av de

utvärderade miljöerna gavs också möjligheter att färdas på vägar genom i princip hela landskapet som berörs.

Ingen miljö utvärderades enbart genom platsbesöken. Jag sökte inte efter tidigare okända objekt. Syftet var inte heller att avgränsa miljöer. Huvudsyftet var att se hur intrång i redan utvärderade miljöer skulle kunna hanteras i järnvägsutredningen, d.v.s. i vilken utsträckning en bedömning kan göras om eventuella hot berör kulturmiljöernas värdekärnor eller om mer marginella delar av miljöerna förefaller kunna bli berörda.

Även odlingslandskapet studerades med hjälp av iakttagelser i utvärderade miljöer. Här visade det sig att en genomgång av äldre lantmäterikartor behövs för att ta ställning till *hur* värdefulla miljöerna är och *hur* man lämpligen motverkar skadeverkningar som kan uppstå vid ett järnvägsbygge. Här behövs en fördjupningsstudie för att t.ex. motivera om något av korridoralternativen genom Kågedalen är att föredra och hur skadeverkningar kan motverkas ur kulturmiljösynpunkt. En sådan fördjupningsstudie ligger således utanför den nu gjorda översiktliga kulturmiljöanalysen. Dock behövs knappast studier för att peka ut de värdefulla odlingslandskapsmiljöerna, eftersom sådana redan är utförda och inarbetade i denna analys.

## Sammanfattning av förutsättningarna

Det finns gott om underlagsmaterial för en beskrivning av landskapets historiska dimensioner och för bedömningar av Norrbotniabanans möjliga inverkan på kulturmiljöer mellan Robertsfors och Ostvik. Arkivhandlingar, litteratur, bebyggelseinventeringar, bevarandeplaner och utvärderingar ger en bild av ett varierat landskap med stenålders-, bronsålders- och järnåldersboplatser vid samtida kuster, gravrösen från brons- och järnålder, jordbruksmarker, byar, tätorter, industriområden och kommunikationsstråk från historisk tid. Det finns även indikationer på historisk samisk renskötsel, men påtagliga spår är sällsynta i kulturmiljövårdens underlagsmaterial för det studerade området.

Befintliga bevarandeprogram är till stor hjälp för att identifiera och sammanfatta viktiga kulturmiljöer. Därtill finns möjligheter att göra kompletteringar med hjälp av befintligt fornminnesregister.

Underlagsmaterialets gjorda utvärderingar är dock inte definitiva en gång för alla. I takt med ökade kunskaper bör kompletteringar/ändringar göras, vilket framhålls i båda kommunernas kulturmiljöprogram. Vad jag har kunnat se vid mina genomgångar är de byggda miljöerna väl inventerade och analyserade. Fornminnesmiljöerna är mer ofullständigt inventerade. Odlingslandskapet är väl inventerat när det gäller den nutida landskapsbilden, men oftast saknas den historiska dimensionen, så som den kan följas i äldre lantmäterikartor.

Förutsättningarna innebär att viktiga miljöer kan analyseras och värderas med befintligt underlagsmaterial. Troligen kan vissa miljöer preciseras efter arkeologiska utredningar i fält. I utvärderade värdefulla miljöer med odlingslandskap och bebyggelse behövs en särskild genomgång av äldre lantmäterikartor för att relatera dagens landskapsbild till den historiska dimensionen.

## Korridoralternativen, effekter och konsekvenser

### Bedömningsgrunder och mål för kulturmiljöer

De bedömningar som redovisas i det följande har som huvudsaklig utgångspunkt de regionala kulturmiljöprogrammen och deras intentioner att skydda kulturhistoriskt särskilt utvärderade miljöer mot åtgärder som påtagligt kan skada kulturmiljön. Därtill kan läggas pedagogiska och funktionella aspekter, t.ex. att miljöerna också bör göras sevärda och användas konstruktivt. Bedömningarna anpassas till rådande utredningsnivå. Behövliga fördjupningar kan göras i järnvägsplaner när val av korridorer är klar eller om så önskas även före järnvägsplanen.

För byggda miljöer och odlingslandskap har befintligt, aktuellt underlagsmaterial i form av gjorda utvärderingar av kulturmiljöer varit en given utgångspunkt i denna analys. Bedömningsgrunderna utgår från sammanhang och historietveckling i regionen enligt underlagsmaterialet. Både positiva och negativa effekter av intrång analyseras. Positiva kan vara att landsbygden kan få bättre möjligheter att bibehålla en levande landsbygdsmiljö med en järnväg som ett tillskott och att sevärda kulturmiljöer kan göras mer tillgängliga vid persontrafik på järnväg genom landskapet. Negativa effekter uppstår när värdefulla objekt och samband förloras vid en exploatering.

Bedömningsgrunderna för de arkeologiska frågorna består i att så långt som möjligt utgå från deras vetenskapliga sammanhang och deras kända egenskaper. Objekten relateras till kulturminneslagen och känd praxis inom kulturmiljövärden i ett riksperspektiv och regionalt, med hjälp av egen erfarenhet av sådana frågor i hela landet. Både negativa och positiva effekter av intrång beaktas, t.ex. potentialen i kunskapsuppbyggnad vid arkeologiska undersökningar. Alla fornlämningar har ett lagskydd, men med hjälp av här använda bedömningsgrunder är det möjligt att differentiera bevarandevärden för fornlämningar och andra kulturlämningar. Särskilt viktigt är att försöka bevara sällsynta referensobjekt, som är viktiga för framtida forskning och har en publik potential. Särskilt viktigt är också att bevara objekt som starkt bidrar till den kulturella identiteten.

Ett viktigt mål är att planera järnvägen så att de kulturhistoriska sambanden och strukturerna bevaras och om möjligt förstärks. Ett annat mål är att planera så att värdefulla byggnader, fornlämningsmiljöer, enskilda fornlämningar och andra värdefulla kulturlämningar bevaras i så stor utsträckning som möjligt, i synnerhet sådana som kan bedömas som särskilt värdefulla.

Bedömningsgrunderna för kulturmiljöerna i korridorerna följer en skala där negativa konsekvenser i första hand benämns som stora, måttliga och små. Även obetydliga negativa konsekvenser omnämns. En liknande skala skulle kunna tillämpas för positiva konsekvenser, men jag nöjer mig med att omnämna dem i texten och väga in dem i en sammanfattningsbedömning. Bedömningsgrunderna rör hela miljöer och inte enskilda objekt.

Med **stora negativa konsekvenser** avses att höga värden för kulturmiljövärden i nationellt perspektiv raderas eller påverkar så starkt, att helhetsmiljön inte längre kan uppfattas och att strukturer och samband bryts.

Med **måttliga negativa konsekvenser** avses att miljön fragmentiseras så att dess helhet inte kan uppfattas. Strukturer och samband försvagas och blir mindre tydliga.

Med *små negativa konsekvenser* avses att enstaka objekt raderas, vilka inte är betydelsebärande för miljöns helhet. Helhet, strukturer och samband kan uppfattas även fortsättningsvis.

Med *obetydliga negativa konsekvenser* avses att helhet, strukturer och samband kan uppfattas samtidigt som inga eller enstaka objekt riskerar gå förlorade och positiva konsekvenser är påtagliga (pedagogiska, tillgänglighetsmässiga, kunskapsmässiga).

## Alternativ Väst

Det västra alternativet består av en korridor från Robertsfors via Burträsk upp till två alternativa korridorer förbi Skråmträsk (V1 och V2) och därifrån en korridor in till Skellefteå. Sträckan från att korridoren övertvåras Skellefteälven in till stadens centrum följer befintlig järnväg. Från Skellefteå centrum finns tre korridorer norrut mot Kågedalen (S2, S3 och S4) och därifrån en korridor till Ostvik (K2).

### Topografi

Detta alternativ består av ett kuperat landskap från nivåer kring 50 m ö.h. vid Robertsfors och Flarken till bergshöjder upp mot 200 m ö.h. vid Gårdmyrberget, Högberget, Tjärnmyrberget och Vitsidan i området upp mot Burträsk. Dalgångarna i detta relativt höglänta område ligger på nivåer kring 150 m ö.h. vid Risvattnet. Därifrån sluttar dalgången med Flarkån ner mot kusten successivt till ca 50 m ö.h. i området med korridoren.

Norrut från Burträsk, som ligger på ca 80 m ö.h., fortsätter det kuperade landskapet med dalgångar och bergshöjder, här upp mot 180 m ö.h. Vid Skråmträsk finns de lägst liggande dalgångarna kring 80 m ö.h. med omgivande bergstoppar upp mot 200 m ö.h. vid Lidberget. Härifrån sänker sig dalgången med Finnforsån successivt ner till Skellefteälvens nivå ca 50 m ö.h. Den befintliga järnvägen härifrån in till Skellefteå centrum, via Medle, sänker sig ner till ca 20 m ö.h. och ännu något lägre öster om centrum. Denna sträcka från Slind där korridoren övertvåras Skellefteälven är mer flack.

Alla tre alternativen norrut från Skellefteå centrum går genom en bergsrygg som reser sig ganska brant upp till nivåer kring 100 och 120 m ö.h. Norrut sluttar bergsryggen sedan ner mot Kågedalen, som finns på ca 15 m ö.h. Därifrån mot Ostvik har landskapet flera höjder upp mot 25-40 m ö.h. jämte en enstaka bergstopp upp till ca 70 m ö.h.

### Landskapets historiska karaktär

Sammanfattningsvis karaktäriseras landskapet som berörs av detta järnvägsalternativ huvudsakligen av ett bergigt skogsland med dalgångar och uppodlade marker vid gårdar och byar i dalgångarna. I kommunikationslägen, främst där större vattendrag skär igenom landskapet och mynnar i havet, har tätorter vuxit fram. I det långa historiska perspektivet har hela landskapet lyfts upp ur havet av landhöjningen. Vågor har svallat ur moränen och människor har nyttjat det kustland som hela tiden nyskapats för fiske och jakt under årtusenden. Uppodlingen tog troligen sin början vid finsediment vid kusten och utefter älvkanterna och spred sig ganska snart även till inlandets sediment vid sjöar och i dalgångar. Byar har sedan vuxit sig större där odlingsmöjligheterna varit gynnsamma. Parallellt med jordbruket bedrevs fiske, jakt och även renskötsel. Tätorterna har expanderat under senare tider, särskilt 1800- och 1900-talen i samband med industriens framväxt.

### Robertsfors - Burträsk

Sträckan mellan Robertsfors och Burträsk kännetecknas av ett kuperat skogsland. Byarna är få med odlingsbar mark i begränsade, smala dalgångar. Två byar, med kärnan utanför korridoren, Flarken och Inre Ultervattnet, har medeltida ursprung och är ganska stora. Även Burträsk har medeltida ursprung som en vidsträckt jordbruksbebyggelse från sjöns västra sida

ner mot Gammelbyn. I övrigt finns några nybyggen som tagits upp senare. Fäbodställen finns också, och flera nybyggen har troligen börjat som fäboddar som så småningom blev permanenta gårdar.

Fornminnesregistret har ett 50-tal lokaler beskrivna mellan Robertsfors och Burträsk i och i nära anslutning till korridoren. Omkring 15 lokaler har indikationer på stenåldersbosättningar, ofta i form av fyndplatser för redskap. Ca 25 lokaler har anknytning till skogsbruk och sentida bebyggelse (tjärdalar, husgrunder etc.). Resterande 15 lokaler består av fångstgropar, anlagda förvaringsgropar i klapper (boplatsgropar och boplatsvallar) och enstaka härdar, troligen efter samiska kåtor. Sammantaget är detta ganska få lokaler utefter denna sträcka. Man kan anta att för dagen okända stenåldersboplatser kommer att hittas på några platser, bl.a. i och i anslutning till odlingsmarken mellan Svärdsro och Söderbäck nordväst om Flarken, samt vid Buafors och Pellfäboda längre ner mot Robertsfors. Även högre upp kring Flarkån, kring Degerfors och Nyliden, och närmare Burträsk, bör ännu ej upptäckta stenåldersboplatser finnas. I övrigt kan man anta att spridda objekt av samma slag som redan finns registrerade kan hittas på ytterligare några platser.

### **Burträsk - Skellefteälven**

Landskapet norr om Burträsk ändrar karaktär något genom att dalgångarna är större och jordbruksmarken därmed mer utbredd. Fortfarande dominerar den kuperade skogsmarken fram till Skellefteälven. Byarna är större tack vare de större odlingsmarkerna, vilket är tydligt vid Åbyn och Skråmträsk, byar med medeltida ursprung. Bebyggelsestrukturen kännetecknas i övrigt av senare nybyggen och fäbodställen. Sjöar blir ett mer framträdande drag mellan Burträsk och Skellefteälven, med fiskemöjligheter.

Fornminnesregistret har ett 70-tal lokaler beskrivna mellan Burträsk och Skellefteälven i och i nära anslutning till korridoren. Ungefär 50 av dem är stenåldersboplatser eller indikationer på sådana. Flera är undersökta inom forskningsprojekt på 1970-talet, som gjort Lundfors till ett arkeologiskt begrepp och en viktig referenslokal för stenåldersforskningen i Norrlands forntida kustland. Övriga lokaler består av enstaka fångstgropar, enstaka boplatsgropar och några få sentida lämningar efter skogsbruk och bebyggelse. Utefter denna delsträcka får man räkna med att det finns ytterligare stenåldersboplatser att hitta i dalgångarna och dess sidor. Därtill får man förmoda att enstaka objekt kommer att hittas av de lämningstyper som är kända i övrigt.

### **Skellefteälven – Skellefteå centrum**

Landskapet mellan Skellefteälven och Skellefteå centrum, med befintlig järnväg, går genom flack odlings- och skogsmark invid älven, med en hel del bebyggelse. Byar som Medle och Myckle är gamla, möjligen tillhöriga det äldsta jordbruksskedet i regionen, med tidig medeltida utveckling från rötter i förhistorisk fångst- och fiskekultur. Fångstgropar och andra fornlämningar finns i omgivningen, dock är endast enstaka kulturlämningar registrerade i korridoren enligt fornminnesregistret. Inne i staden går järnvägen genom industri- och bostadsområden med främst 1900-talskaraktär. Den befintliga järnvägen tangerar utvärderad värdefull trädgårdsstadsbebyggelse i kvarteret Göta väster om den gamla stadskärnan och intill stationsområdet.

### **Skellefteå – Ostvik**

De tre alternativa korridorerna norrut från Skellefteå centrum går huvudsakligen genom skogsmark fram till Kågedalen. I skogsmarken finns smärre uppodlingar vid Fällbäcken/Yrsta i det östligaste alternativet. Kågedalen är en bred dalgång med odlingsmarker, agrar

bebyggelse och mindre industrier med tillhörande bebyggelse. Odlingslandskapet här har medeltida anor, vilket även gäller för dalgången från Frostkåge och upp mot Drängsmark. Här tillkommer även uttryck för kustnäringar med närliggande hamnar, fiskelägen och sågverk vid Kågefjärden.

Fornminnesregistret har ett 40-tal lokaler beskrivna mellan Skellefteå centrum och Ostvik i och nära de tre alternativa korridorerna. Av dem utgöres nästan hälften av gravrösen (rösen och stensättningar). I övrigt finns sju vägmärken (milstolpar och kilometerstolpar), tre lokaler med gruvlämningar samt i övrigt enstaka lokaler med sentida bebyggelselämningar och enstaka platser med fynd från järnålder och yngre tid (t.ex. eldslagningssten, kanonkula, mynt från 1600-talet, timmerflotte, båt). Vi en jämförelse med sträckan från Robertsfors via Burträsk till Skellefteå centrum kan man konstatera att fornlämningsstrukturen här har ändrat karaktär påtagligt. En viktig förklaring är landskapets närhet till havet sedan bronsålder, och att gravar anlades i stor utsträckning som synliga monument vid havet under bronsålder och in i järnålder. En annan stor skillnad mot fornlämningsstrukturen mellan Robertsfors via Burträsk till Skellefteå centrum är att boplatsspåren tillhöriga gravmonumenten saknas eller har diffusa indikationer i det registrerade materialet. Vi förnyade arkeologiska utredningar bör det gå att få fram boplatser på några platser i närheten av gravarna, med hjälp av den kunskapsupbyggnad som varit sedan inventeringar här gjordes förra gången.

### **Utvärderade kulturmiljöer**

Sammanlagt har 12 kulturmiljöer utvärderats i det västra alternativet inklusive fortsättningen norrut i tre alternativa östliga stråk mellan Skellefteå centrum och Ostvik (nr 1-9, nr 35-37 enligt bilaga 2). Dessa utvärderade miljöer speglar viktiga och framträdande yttringar i historietvecklingen alltsedan stenålder fram till våra dagar. Av dessa 12 miljöer har sju utvärderats i kommunala kulturmiljöprogram (nr 2, 3, 5, 6, 8, 35 och 37), två har utvärderats som vägmiljöer (nr 7 och 36), en har utvärderats i länets ängs- och betesmarksinventering (nr 4) och två har tillkommit inom ramen för den analys av fornminnesregistret som utförts för denna järnvägsutredning (nr 1 och 9). Några av miljöerna har utvärderats ur fler än en synvinkel, t.ex. finns utvärderade vägmiljöer i utvärderade bebyggelse- och odlingsmiljöer (se vidare bilaga 2).

Man kan notera att sju av de tolv miljöerna endast berör den aktuella korridoren perifert, eftersom dessa miljöers kärna ligger utanför korridoren. Två av miljöerna (Åbyn och Kågedalen) består av odlingslandskap som berör hela korridorbredden. Övriga miljöer berör korridorerna delvis.

### **Konsekvenser**

En järnväg enligt alternativ väst bedöms få små negativa effekter på landskapets berörda kulturmiljöer. Korridorbredden och viktigare kulturmiljöers lägen gör att en järnväg har goda möjligheter här att anpassas till befintliga bärande värden ur kulturmiljösynpunkt. Mer påtagliga negativa effekter kan främst uppstå i tre utvärderade miljöer, som skulle behöva studeras mer ingående för detaljplaneringen; Åbyn, Skråmträsk och Kågedalen. Gemensamt för dessa tre är att kulturhistoriskt värdefulla odlingslandskap berörs och att en närmare studie här bör jämföra dagens landskapsbild med den som kan urskiljas i äldre lantmäterikartor från 1600-, 1700- och 1800-talen. Utom själva odlingslandskapet bör även bebyggelsens



inpassning i landskapet beaktas med hjälp av de historiska kartorna. I en sådan studie i Kågedalen bör även befintliga fornlämningar studeras närmare för att ta ställning till om det finns speciella strukturer som är särskilt värda att bevaras för framtiden.

Arkeologiska utredningar utmed hela sträckningen kommer att ta fram fler arkeologiska objekt. I första hand kan bedömningen göras att både nu kända och tillkommande fornlämningar kan ge upphov till intressanta utgrävningar med viktiga resultat. Detta gäller särskilt de stenåldersboplatser som finns och som döljer sig i marken, ofta i åkermark såsom vid Lundfors. I sådana fall blir effekterna för kulturmiljön övervägande positiva vid undersökningar, med viktig kunskapsuppbyggnad som följd utan att synliga strukturer i landskapet går förlorade.

Bebyggelse berörs främst i Skellefteå stad, där konsekvenserna ur kulturmiljösynpunkt kan bedömas som små eller obetydliga eftersom befintlig järnväg följs och för att järnvägen i huvudsak bör kunna planeras så att bebyggelse tangeras och därmed berörs mer indirekt. I kommunikationslägen som tätorten Burträsk kan järnvägen möjligen berika kulturmiljön som ett positivt tillskott. Utmed delar av korridorsträckningen ges möjligheter att se karaktäristiska landskapsavsnitt för tågresenärer, med inslag av att kulturmiljöer kan skimra förbi utan att brutala ingrepp i dessa miljöer behöver bli påtagliga.

## Alternativ Öst, variant Ö-E, Ö1, S1 och K1/K2

Det östra alternativet enligt förstudien bestod till större delen av två eller tre parallella korridorer och i övrigt av kortare sträckor med en mycket bred korridor. Detta alternativ studerades inledningsvis som två analyskorridorer i denna kulturmiljöanalys, med arbetsnamnen ”mitt” och ”öst”.

I den fortsatta planeringen har justeringar gjorts så ett alternativ ”mitt” preciserats som alternativ Ö-E, i en något smalare korridor än tidigare ”mitts” västra del och något breddad västerut. Alternativ Ö-E förgrenar sig och får en fortsättning i alternativ Ö1 förbi Skellefteå flygplats, alternativ Ö2 via Yttervik/Innervik och alternativ Ö3 via Ursviken.

Den tidigare analyskorridoren ”öst” har delvis fått en ny sträckning och givits beteckningen Ö-G. Även Ö-G kan fortsätta i alternativ Ö1 eller i alternativen Ö2 och Ö3 in till Skellefteå stad. Ö-G beskrivs och analyseras längre fram i eget avsnitt.

Norrut från Skellefteå stad fortsätter alternativ Öst i alternativen S1 och S2, som övergår i alternativen K1 och K2 genom Kågedalen och till Ostvik.

Alternativet ”mitt” och Ö-E beskrivs här med start vid Robertsfors och med fortsättningen väster om Holmsjöberget upp mot Vebomark, vidare upp mot Skellefteå flygplats (alternativ Ö1) och därifrån in mot Skellefteå centrum. Från Skellefteå centrum analyseras här den korridor, som följer befintlig järnväg mot Myckle, och därifrån går norrut mot Ostvik i två alternativ över Kågedalen (S1 som övergår i K1 och K2). Beskrivning och analys av S2 återfinns ovan i avsnittet om alternativ Väst. Beskrivning och analys av Ö2 och Ö3 återfinns i avsnittet om Ö-G.

### Topografi

Det ursprungliga alternativet ”mitt” och alternativ Ö-E består av ett småkuperat landskap från Robertsfors till Vebomark med nivåer huvudsakligen mellan 25 och 60 m ö.h. Åarna Granån och Flarkån övertvåras korridoren i flacka dalgångar med odlings- och myrmarker i de lägre nivåerna. Den ganska djupt nerskurna Kålbodaån genom Brände återfinns på nivåer kring 15 m ö.h. Dalgången med Vebomark återfinns kring 40 m ö.h. Några få högre berg sticker upp mot 100 m ö.h. i ett något mer höglänt område mellan Brände och Vebomark.

Norrut från Vebomark blir landskapet flackare och högre med några långsträckta bergsryggar upp mot 100 m ö.h. och däremellan dalgångar kring 50, 60 och 70 m ö.h. Detta högre område sluttar ganska flackt norrut ner mot nivåer kring 30 m ö.h. vid Skellefteå flygplats. Från flygplatsen in mot Skellefteå centrum blir landskapet åter något kuperat med nivåer mellan 25 och 100 m ö.h. fram till Tjärn, där dalgången ligger ner mot 15 m ö.h.

Fortsättningen västerut och norrut från Skellefteå centrum i S1 går från ganska flack mark kring 30-40 m ö.h. till en markerad bergsrygg som reser sig upp till nivåer kring 125 m ö.h. Norrut sluttar bergryggen sedan ner mot Kågedalen, som finns på ca 25 m ö.h. Därifrån mot Ostvik har landskapet flera höjder kring 50 m ö.h. jämte någon enstaka bergstopp upp till ca 75 m ö.h.

## Landskapets historiska karaktär

Sammanfattningsvis karaktäriseras landskapet som berörs av detta järnvägsalternativ mellan Robertsfors och Ostvik huvudsakligen av ett bergigt skogsland med dalgångar och uppodlade marker vid gårdar och byar i dalgångarna. I kommunikationslägen, främst där älvar skär igenom landskapet och mynnar i havet, har tätorter vuxit fram. I det långa historiska perspektivet har hela landskapet lyfts upp ur havet av landhöjningen. Vågor har svallat ur moränen och människor har nyttjat det kustland som hela tiden nyskapats för fiske och jakt under årtusenden. Uppodlingen tog troligen sin början i finsediment vid kusten och utefter älvkanterna och spred sig ganska snart även till inlandets sedimentjordar vid sjöar och i dalgångar. Byar har sedan vuxit sig större där odlingsmöjligheterna varit gynnsamma. Parallellt med jordbruket bedrevs fiske, jakt och även renskötsel. Tätorterna har expanderat under senare tider, i synnerhet under 1800- och 1900-talet i samband med industriens framväxt.

### Robertsfors – Vebomark

Sträckan mellan Robertsfors och Vebomark kännetecknas av ett skogsland med myrmarker och några få uppodlade dalgångar där byar och gårdar har anor från medeltiden. Byarna Kålaboda, Estersmark, Brände och Vebomark har vuxit till ganska stora byar med tydlig kronologisk djupdimension i bebyggelse och odlingsmarker. Några mindre nybyggen har tagits upp senare. Fäbodställen finns också, och flera nybyggen har troligen börjat som fäbodor och så småningom utvecklats till permanenta gårdar, t.ex. gården Mårtenfäboda. Namn som ”Lappkåtamyran” mellan Brände och Vebomark signalerar samisk närvaro, men sådana indikationer är i övrigt ovanliga i korridorområdet enligt underlagsmaterialet, dock bör det vara möjligt att hitta okända fornlämningar i form av härdar efter kåtor vid arkeologiska utredningar.

Alternativet Ö-E, med justeringen västerut, innebär att byarna Estersmark och Vebomark inte berörs och att Kålaboda berörs perifert. Dock berörs värdefulla äldre vägmiljöer i anslutning till dessa byar.

Fornminnesregistret har ett 80-tal lokaler beskrivna mellan Robertsfors och Vebomark i och i nära anslutning till alternativet ”mitt”. Därtill kommer ett stort antal fornlämningar i riksintresset Holmsjöberget med flera gravrösen. Ett 30-tal lokaler utanför riksintresset men i korridoren har gravrösen i mindre gravfält eller utspridda som enstaka gravar. Ett 20-tal andra lokaler har indikationer på förhistoriska boplatser (fyndplatser för föremål) eller är i några få fall klart dokumenterade boplatser. Den i särklass mest intressanta i nuvarande kunskapsläge ligger vid Mårtenfäboda (raä-nr 172 i Nysätra socken), där fornåkrar, kokgropar, en skärvtenshög och fyndmaterial har dokumenterats vid inventering 1989 och utgrävningar på 1990-talet. Övriga objekt i forminnesregistret utefter denna sträcka består främst av sentida bebyggelselämningar efter bl.a. fäbodor. Några få fångstgropar har också registrerats.

Tillsammans med alla gravrösen i riksintresset Holmsjöberget ger fornlämningsstrukturen i huvudsak intryck av att spegla bronsålderns bosättningar, med inslag av både något äldre och något yngre bosättningar, alla anpassade till det forntida kustlandet med fjärdar och vikar in i landet där dalgångarna nu finns. I detta område kan man anta att det finns en hel del ytterligare fornlämningar att hitta vid noggranna arkeologiska utredningar, även samiska härdar från renskötsel i historisk tid.

### **Vebomark – Skellefteå flygplats**

Landskapet norr om Vebomark ändrar karaktär påtagligt genom att landskapet är något mer höglänt fram till Skellefteå flygplats. Skogen är mer dominerande med bara några få uppodlade och bebyggda platser. Detta skogsland har inte fornminnesinventerats under senare årtionden och inga lokaler finns registrerade i äldre uppteckningar. Naturnamn indikerar stenig mark och myrmarker, vilket tillsammans med landskapets kända karaktär i övrigt leder till bedömningen att endast fåtaliga objekt bör finnas att hitta i denna del av korridoren vid noggranna arkeologiska utredningar.

### **Skellefteå flygplats – Skellefteå centrum**

Landskapet i anslutning till Skellefteå flygplats och därifrån till Skellefteå centrum ändrar karaktär igen med fler inslag av bebyggelse, fornlämningar och dalgångar med uppodlade marker. Skogsmark dominerar dock fortfarande areellt, men landskapet blir med inslag av sjöar och vattendrag mer varierat. Ett 15-tal lokaler finns med i fornminnesregistret och ytterligare några är kända genom projektet Skog & Historia. Här finns goda möjligheter att påträffa fler fornlämningar vid arkeologiska utredningar.

Byarna Bodan, Tjärn och Södra Hedensbyn har värdefulla odlingslandskap och/eller kulturhistorisk värdefull bebyggelse. Här finns även kulturhistoriskt värdefulla äldre vägar och några fornminnesplatser av brons- och järnålderskaraktär. Sammantaget bildas miljöer med ganska stor kulturhistorisk variation.

Inne i Skellefteå stad går järnvägen genom industri- och bostadsområden med främst 1900-talskaraktär. Den befintliga järnvägen tangerar utvärderad värdefull trädgårdsstadsbebyggelse i kvarteret Göta väster om den gamla stadskärnan och intill stationsområdet.

### **Skellefteå centrum – Ostvik (alternativ S1 – K1/K2)**

Fortsättningen väster och norr om Skellefteå centrum berör odlingslandskapet norr om Myckle och därefter huvudsakligen skogsmark fram till Kågedalen. Kågedalen är en bred dalgång med odlingsmarker, agrar bebyggelse och mindre industrier med tillhörande bebyggelse. Odlingslandskapet här har medeltida anor, vilket även gäller för dalgången från Frostkåge och upp mot Drängsmark.

Fornminnesregistret har ett 20-tal lokaler beskrivna mellan Skellefteå centrum och Ostvik i alternativet S1 – K1/K2. Av dem utgöres flertalet av förhistoriska gravar (rösen och stensättningar). I övrigt finns ett område med röjningsrösen, som bör utredas mer. Vi förnyade arkeologiska utredningar bör det gå att få fram boplatser på några ställen i närheten av gravarna, med hjälp av den kunskapsuppbyggnad som varit sedan inventeringar här gjordes förra gången.

### **Utvärderade kulturmiljöer**

Sammanlagt har 18 kulturmiljöer utvärderats i alternativet ”mitt” inklusive fortsättningen norrut i det västliga stråket (S1/S2 – K1/K2) mellan Skellefteå centrum och Ostvik (nr 11, 14, 16-20, 22, 25, 26, 28, 33-39). Dessa utvärderade miljöer speglar viktiga och framträdande yttringar i historietvecklingen med en tonvikt från bronsålder fram till våra dagar. Av dessa 18 miljöer har nio utvärderats i kommunala kulturmiljöprogram (nr 11, 14, 18, 20, 28, 33, 35, 37 och 39), tre har utvärderats som vägmiljöer (nr 26, 36 och 38), en har utvärderats i länets ängs- och betesmarksinventering (nr 16) och fem har lagts till inom ramen för den analys av

forminnesregistret som utförts för denna järnvägsutredning (nr 17, 19, 22, 25 och 34). Några av miljöerna har utvärderats ur fler än en synvinkel, t.ex. är den arealmässigt stora miljön nr 28, Yttervik – Innervik – Tjärn, utvärderad som kulturmiljö, vägmiljö, ängs- och betesmarkmiljö och fornminnesmiljö, i sammanställningen ovan har jag valt att endast ange den mest framträdande utvärderingsgrunden. Hur komplexa miljöerna är framgår av beskrivningar i bilaga 2.

Man kan notera att de flesta av miljöerna har sin kärna i den ursprungliga korridoren. Sex av miljöerna (Vebomark, Bodan, Tjärn, Stämmingsgården-Varuträsk, Kågedalen och Liden) består av odlingslandskap och vägmiljöer som berör hela den ursprungliga korridorbredden. Övriga miljöer berör korridorerna delvis.

I den justerade korridoren Ö-E med fortsättning i Ö1, S1 och K1/K2 berörs något färre utvärderade miljöer, eftersom Ö-E har dragits väster om Estersmark och Vebomark med odlingslandskap och tre närliggande fäbod- och fornlämningsmiljöer. I alternativ Ö-E berörs 14 utvärderade miljöer (nr 11, 16, 18, 20, 25, 26, 28, 33-39), varav en, odlingslandskapet vid Kålboda (nr 39), tillkom vid korridorens justering västerut. Det är dock möjligt att Kålbodamiljön inte kommer att beröras av järnvägslinjen, eftersom miljön endast berör den utvidgade korridoren perifert. Även miljön vid Vebomark berörs perifert i alternativ Ö-E, eftersom odlingslandskapet och bebyggelsen undantas och endast en tillhörande vägmiljö berörs.

### **Konsekvenser**

En järnväg enligt ursprungsalternativet ”mitt” bedöms få ganska stora negativa effekter på landskapet i dess helhet. Korridorbredden och viktigare kulturmiljöers lägen gör att en järnväg bedöms ha begränsade möjligheter att anpassas till befintliga bärande värden ur kulturmiljösynpunkt, som bör bevaras.

Den justerade korridoren Ö-E tar bättre hänsyn till utvärderade kulturmiljöer i området mellan Ånäset och Vebomark. En järnvägslinje har klart bättre förutsättningar att anpassas till kulturmiljöerna i detta delområde jämfört med det ursprungliga alternativet ”mitt”. Påtagliga och stora negativa effekter kan dock komma att uppstå i miljön som anknyter till riksintresset Holmsjöberget (nr 11) och i några av jordbruksmiljöerna (främst nr 18, 28 och 35).

Miljön som anknyter till riksintresset Holmsjöberget och närmaste omgivning med tydlig bronsålders (och äldre järnålders) karaktär är unik och därmed särskilt känslig för intrång. Inritad som miljö på en karta kan det förefalla som om denna miljö endast berörs perifert i korridor Ö-E, vilket stämmer areellt sett, men det är i den sydvästligaste delen som miljöns mest unika fornlämningar finns.

Jordbruksbyarna Bodan och Tjärn (eventuellt även Brände) samt Kågedalen skulle behöva studeras mer ingående för järnvägslinjernas anpassning till kulturhistoriska värden. Gemensamt för dessa är att kulturhistoriskt värdefulla odlingslandskap berörs och att en närmare studie här bör jämföra dagens landskapsbild med den som kan urskiljas i äldre lantmäterikartor från 1600-, 1700- och 1800-talen. Utom själva odlingslandskapet bör även bebyggelsens inpassning i landskapet beaktas med hjälp av kartorna. I en sådan studie i Kågedalen bör även befintliga fornlämningar studeras närmare för att ta ställning till

indikationer på sällsynta fornlämningstyper, vilka naturligtvis bör bevaras för framtiden (gäller främst raä-nr 77 i Skellefteå socken).

Arkeologiska utredningar utmed hela sträckningen kommer att ta fram fler arkeologiska objekt. I första hand kan bedömningen göras att både nu kända och tillkommande fornlämningar kan ge upphov till intressanta utgrävningar med viktiga arkeologiska resultat.

Bebyggelse berörs i Skellefteå stad, där negativa konsekvenser ur kulturmiljösynpunkt kan bedömas som små eller obetydliga om befintlig järnväg följs. Görs en breddning av järnvägen söderut blir negativa konsekvenser större. I Södra Hedensbyn, Tjärn och Bodan finns bebyggelse som berörs och där konsekvenserna också kan komma att bli små eller större, beroende på hur järnvägslinjen detaljplaneras.

Sammantaget kan bedömningen för alternativ Ö-E inklusive en fortsättning i Ö1, S1 och K1/K2 göras att måttliga negativa konsekvenser kan bli följden ur kulturmiljösynpunkt för denna sträcka i dess helhet. Korridorbredden och viktigare kulturmiljöers lägen gör att en järnväg bör ha goda möjligheter här att anpassas till befintliga bärande värden ur kulturmiljösynpunkt i flera av de utvärderade miljöerna, men risker finns att några få hotas starkt.

## Alternativ Öst och alternativ Ö-G, Ö2, Ö3

Det östra alternativet enligt förstudien bestod till större delen av två eller tre parallella korridorer och i övrigt av kortare sträckor med en mycket bred korridor. Detta alternativ studerades inledningsvis som två analyskorridorer i denna kulturmiljöanalys, med arbetsnamnen ”mitt” och ”öst”.

I den fortsatta planeringen har analyskorridoren ”öst” delvis fått en ny sträckning och fått beteckningen Ö-G. Ö-G förgrenar sig nära Bureå i Ö1, Ö2 och Ö3 in till Skellefteå stad. Norrut från Skellefteå stad fortsätter korridoren i alternativen S1 och S2, som övergår i alternativen K1 och K2 mellan Kågedalen och Ostvik.

Det ursprungliga alternativet ”öst” beskrivs här med start vid Robertsfors och med fortsättningen öster om Holmsjöberget upp mot Ytterbyn och östra delen av Vebomark, vidare upp mot Bureå och därifrån in mot Skellefteå centrum i tre alternativa sträckningar.

Alternativet Ö-G följer en östligare sträckning jämfört med ursprungsalternativet ”öst”, upp mot Hökmark och därifrån in till den ursprungliga korridoren enligt förstudien mot Skellefteå centrum.

Alternativet Ö2 från Bureå, genom Ytternvik – Innervik – Tjärn, ansluter vid Tjärn till alternativet Ö1. Alternativ Ö3 går via Örviken till Ursviken och delar sig där i två varianter. Den ena varianten följer i huvudsak befintlig järnväg in till Skellefteå centrum. Den andra varianten tar i en nordligare bana norr om bebyggelsen vid Ursviken och Bergsbyn in till Skellefteå centrum.

Från Skellefteå centrum till Ostvik finns tre alternativ, vilka är samma som ovan analyserade alternativ (under rubriken Alternativ Öst, variant Ö-E, Ö1, S1/S2 och K1/K2).

### Topografi

Det ursprungliga alternativet ”öst” består av en blandning av tämligen flack mark och småkuperat landskap från Robertsfors till Svartmorbäcken vid vägen mellan Vallen och Mångbyn med nivåer huvudsakligen mellan 25 och 50 m ö.h. Vid Änaset sänker sig dalgången ner under 10 m ö.h. Det finns ganska gott om myrmarker utmed sträckan, både små myrar i de småkuperade landskapsavsnitten och större myrar i flackare partier, som öster om Vebomark. Från Gumboda till Änaset finns både flacka myrar och uppodlad flack mark i anslutning till Granån och Flarkån på nivåer kring 15-25 m ö.h. Norrut från Vebomark höjer sig landskapet sakta och når upp till nivåer över 100 m ö.h. på Storberget mellan Brattjärn och Istermyrliden. Därifrån sluttar marken sakta ner till nivåer kring 20 m ö.h. vid Bureå.

Den tillkommande korridoren Ö-G har något annan karaktär. Den övertvåras Kålbodaåns dalgång söder om Änaset och innefattar där även den anslutande Lillåns dalgång på nivåer ner till ca 5 m ö.h. Vid sammanflödet är dalgången med odlingsmark ganska bred fram till det branta och stora Storlidberget, som når upp till 100 m ö.h. Efter Storlidberget sänker sig landskapet ner i dalgångar kring 40-50 m ö.h. vid byarna Grimsmark och Gunsmark med omgivande berg upp till ca 100 m ö.h. Norr om Gunsmark vidtar ett skogsland med myrar och bergshöjder på liknande nivåer fram till Hötjärn och Lövvattnet, där mindre jordbruksmarker

finns på 40-metersnivån. Därifrån sänker sig landskapet norrut ner till Djupbäckens dalgång i Västra Hökmark där nivån ligger kring 20 m ö.h. Även Djupbäckens dalgång kännetecknas av odlingslandskap med tillhörande bebyggelse. Därefter vidtar det berg- och skogsland med enstaka små uppodlingar vid Brattjärn och Istermyrliden, där korridoren sammanfaller med det ursprungliga alternativet ”öst” fram till Bureå.

Sträckningen från Bureå via Yttervik – Innervik – Tjärn (alternativ Ö2) går genom ett ganska kuperat landskap med några höjder upp över 50 m ö.h. i en bergssluttning mot nordöst ner mot sedimentjordar på nivåer kring 10 m ö.h.

Sträckningen över Örviken (alternativ Ö3) går över Ytterviksfjärden och Sörfjärden. Mellan de smala fjärdarna höjer sig den ganska höga Degerön med Örviken upp till ca 50 m ö.h.

Sträckningen som följer den befintliga järnvägen in mot Skellefteå centrum är flack och följer stranden nära 5-metersnivån ö.h.

Den nordligare banan norr om Ursviken och Bergsbyn går på en ganska kuperad höjdrygg med nivåer upp till en bit över 50 m ö.h. norr om Ursviken och därefter i en flack dalgång på ca 20 m ö.h. med några smärre höjder norr om Bergsbyn.

### **Landskapets historiska karaktär**

Sammanfattningsvis karaktäriseras landskapet som berörs av detta järnvägsalternativ mellan Robertsfors och Skellefteå centrum huvudsakligen av ett skogsland med berg och dalgångar med uppodlade marker vid gårdar och byar. I kommunikationslägen, främst där större vattendrag skär igenom landskapet och mynnar i havet, har tätorter vuxit fram. I det långa historiska perspektivet har hela landskapet lyfts upp ur havet av landhöjningen. Vågor har svallat ur moränen och människor har nyttjat det kustland som hela tiden nyskapats för fiske och jakt under årtusenden. Uppodlingen tog troligen sin början vid finsediment utefter älvkanterna och spred sig ganska snart även till inlandets sediment vid sjöar och i dalgångar. Byar har sedan vuxit sig större där odlingsmöjligheterna varit gynnsamma. Parallellt med jordbruket bedrevs fiske, jakt och även renskötsel. Tätorterna har expanderat under senare tider.

### **Robertsfors – Ytterbyn**

Sträckan mellan Robertsfors och Ytterbyn vid Vebomark kännetecknas av ett skogsland med myrmarker och uppodlade dalgångar. Gumboda, Ånäset, Nybyn och Vebomark i dalgångarna har vuxit till ganska stora byar efter att ha etablerats som jordbruksenheter under medeltiden. Nybyn och Ånäset har vuxit ihop till socknens centralort med kyrka och marknadsplats. Några mindre nybyggen har tagits upp senare. Fäbodställen finns också, och flera nybyggen har troligen börjat som fäbodar och så småningom utvecklats till permanenta gårdar. Det senare illustreras av ortnamn som Torsfäboda.

Fornminnesregistret har ett 40-tal lokaler beskrivna mellan Robertsfors och Vebomark i och i nära anslutning till alternativet ”öst”. Därtill kommer ett stort antal fornlämningar i riksintresset Holmsjöberget med flera gravrösen. Även utanför riksintresset men i den ursprungliga korridoren finns gravrösen i mindre gravfält eller utspridda en och en, sammanlagt på ett 20-tal lokaler. I övrigt finns några få kända boplatsindikationer i närheten



av gravplatserna. Övriga objekt i fornminnesregistret utefter denna sträcka består främst av sentida bebyggelse lämningar efter bl.a. fäbodrar. Det finns även en hembygdsgård vid Ånäset.

Tillsammans med alla gravrösen i riksintresset Holmsjöberget ger fornlämningsstrukturen i huvudsak intryck av att spegla bronsålderns bosättningar, med inslag av även något yngre bosättningar, alla anpassade till det forntida kustlandet med fjärdar och vikar in i landet där dalgångarna nu finns. I detta område kan man anta att det finns en hel del ytterligare fornlämningar att hitta vid noggranna arkeologiska utredningar.

### **Vebomark – Bureå**

Landskapet norr om Vebomark ändrar karaktär genom att det är något mer höglänt fram till Bureå. Här är skogen ännu mer dominerande med bara några få uppodlade och bebyggda platser. Detta skogsland har inte fornminnesinventerats under senare årtionden och inga lokaler finns registrerade i äldre uppteckningar. Naturnamn indikerar stenig mark och myrmarker, vilket tillsammans med landskapets kända karaktär i övrigt leder till bedömningen att endast fåtaliga objekt bör finnas att hitta i denna del av korridoren vid noggranna arkeologiska utredningar.

I anslutning till Bureå, vid Harrsjöbacken, finns en intressant fornlämningsmiljö, identifierad först på 1990-talet och delvis undersökt genom selektiva utgrävningar. Gravrösen av bronsålders- och äldre järnålderskaraktär har varit kända sedan länge i denna miljö, men det som gått att komplettera med under 1990-talet är talrika boplatzlämningar, främst lokaler med kokgropar, men även mindre gravrösen, som troligen dateras till järnåldern, har identifierats. Här finns ett 50-tal lokaler införda i fornminnesregistret enbart vid Bureå, och med all sannolikhet finns mer att hitta vid arkeologiska utredningar.

Vid Bureå har tätorten utvecklats på ett intressant sätt i Bureälvens mynningsområde från fiske- och jordbruksmiljö med traditioner om ett samtida medeltida kloster på en ö i älven, till sågverksindustrier sedan 1700-talet och långt in i 1900-talet. Sockenbildningen är ung och hör till 1900-talet.

### **Robertsfors – Hökmark**

Den nya korridoren Ö-G från Ånäset via Grimsmark och Gunsmark mot Västra Hökmark består av något kuperad skogsmark med inslag av några jordbruksbyar. De med namn på -mark har i regel medeltida ursprung, som nybyggen i skogsmark, på platser som innan nyttjats som fäbodrar eller liknande ställen för kustbyarna. Processen med nybyggen på tidigare säsongsanvänd mark har sedan fortsatt på fler platser i takt med jordbruksbyarnas expansion långt fram i tiden, med yngre nybyggen som resultat. Jordbruksbebyggelsen i denna nya korridor är i detta perspektiv varierad.

Några få fornminneslokaler berörs, varav en, raä-nr 245 i Nysätra socken med en boplatsvall som kan vara lämningar efter en stenåldershydda, förefaller vara en viktig referenslokal i regionen.

### **Bureå – Skellefteå centrum**

Fortsättningen norr om Bureå kännetecknas av det varierande landskapets många yttringar med odlingslandskap, byar, tätortsbebyggelse, kommunikationer och fornlämningar. Sträckningen Ö2 via Yttervik och Innervik till Tjärn går huvudsakligen i bergs- och skogsmark, där några framträdande gravrösen finns på ett par platser och där även boplatzlämningar av olika slag har påträffats, bl.a. järnslag på en boplatz med stenartefakter.

Sträckningen Ö3 över Degerön och norr om Ursviken berör flera fornlämningsplatser med rösen, men ganska få byggda miljöer. Vid Fågelsvattnet, något öster om och därmed utanför korridoren, finns fornlämningar i form av tomtningar, som daterats genom C14-analys i härdar till yngre järnålder i ett fall och recent tid i ett annat fall. Dessa tomtningar ingår i en vetenskapligt intressant och värdefull miljö, som även förefaller ha rektangulära kokgropar enligt en besiktning av mig våren 2007. Miljöns fornlämningar är inte införda i officiella fornminnesregister och ger exempel på att fornlämningar kommer att tillföras vid framtida arkeologiska inventeringar/utredningar.

I alternativet Ö3 med befintlig järnväg berörs byggda miljöer och en numera övergiven varvsplats från 1800-talet och första delen av 1900-talet. Bebyggelsen här är en följd av industrierna i Skelleftehamn och har mest prägel av 1900-tal.

### **Utvärderade kulturmiljöer**

Sammanlagt har 21 kulturmiljöer utvärderats i det ursprungliga alternativet ”öst” mellan Robertsfors och Skellefteå centrum inklusive fortsättningen norrut i det västliga stråket (S1/S2 – K1/K2) mellan Skellefteå centrum och Ostvik (nr 11-15, 20, 21, 23, 24, 27-38). Miljöerna speglar viktiga och framträdande yttringar i historieutvecklingen med en tonvikt från bronsålder fram till våra dagar. Av de 21 miljöerna har tio utvärderats i kommunala kulturmiljöprogram (nr 11, 13, 14, 20, 23, 24, 28, 33, 35 och 37). Övriga har tillkommit som utvärderade vägmiljöer och efter analyser av fornminnesregistret och länsstyrelsens fornvårdsobjekt. En av de utvärderade miljöerna i kulturmiljöprogrammet för Skellefteå kommun, bebyggelsemiljön vid Bureå, har utökats väsentligt som kombinerad bebyggelse- och fornminnesmiljö.

De flesta av miljöerna har sin kärna i korridoren. Endast fyra av dem ligger perifert i korridorerna.

I den justerade korridoren Ö-G med fortsättning i Ö2/Ö3, S1/S2 och K1/K2 berörs 20 kulturmiljöer, eftersom sju kulturmiljöer ligger utanför och sex nya tillkommer när Ö-G har dragits längre österut och en justering har gjorts i Ö3 norr om Ursviken/Norra Bergsbyn. De sju miljöer som inte längre berörs består av två jordbruksbyar (Estersmark och Vebomark), en fäbodmiljö (Bodans fäbod), en tätort (Ånäset), två fornminnesmiljöer med gravrösen och en miljö med gruvhål. De sex som tillkommer består av tre jordbruksbyar (Grimsmark, Gunsmark och Hökmark), en betesmark vid Lövvattnet, en vägmiljö och en fornminnesmiljö.

### **Konsekvenser**

En järnväg enligt det östligaste alternativet bedöms få måttliga negativa effekter på landskapet i dess helhet. Korridorbredden och viktigare kulturmiljöers lägen gör att en järnväg bedöms ha vissa möjligheter att anpassas till befintliga bärande värden ur kulturmiljösynpunkt, som bör bevaras.

Påtagliga och stora negativa effekter kan uppstå i några av de utvärderade miljöerna i alternativ Ö-G med fortsättningen till Ostvik. Jordbruksbyarna Västra Hökmark och Tjärn samt Kågedalen skulle behöva studeras mer ingående för detaljplaneringen och för att hitta

lösningar som möjligen kan motverka skador på kulturmiljön. Detsamma gäller även för byarna Grimsmark och Gunsmark, om järnvägslinjen berör dessa byar, men här synes förutsättningarna goda att planera en järnvägslinje mellan dessa miljöer, så att de inte berörs. Jordbruksbyarna har kulturhistoriskt värdefulla odlingslandskap som berörs av korridoren, varför en närmare studie här bör jämföra dagens landskapsbild med den som kan urskiljas i äldre lantmäterikartor från 1600-, 1700- och 1800-talen, om även järnvägslinjen kommer att beröra byarnas odlingslandskap. Utom själva odlingslandskapet bör även bebyggelsens inpassning i landskapet beaktas med hjälp av kartorna. I en sådan studie i Kågedalen bör även befintliga fornlämningar studeras närmare för att ta ställning till indikationer på sällsynta fornlämningstyper, vilka är särskilt angelägna att bevara för framtiden.

Flera av fornminnesmiljöerna bör gå att undvika vid järnvägslinjens detaljplanering, men vissa hotas av stora konsekvenser. Det objekt som kan bedömas som det viktigaste referensobjektet i alternativ Ö-G och påtagligt hotat är en boplatzvall (kulturmiljö nr 41). Ytterst få motsvarigheter är kända i regionen, varför bevarandevärdet förefaller högt, dock behövs här en besiktning i fält för att mer tillförlitligt ta ställning till detta objekt.

Ytterligare fornminnesmiljöer riskerar gå helt förlorade i detta alternativ, av vilka miljö nr 30, (gravrösen vid Sjöheden) kan bedömas som särskilt värd att bevara med hänsyn till fornlämningarnas art, relativa orördhet och tillgänglighet. Även miljö nr 34 kan bli helt uttraderad, eventuellt även nr 27.

Andra miljöer som hotas och som har stort bevarandevärde är nr 24 och 29, dock förefaller det finnas goda möjligheter att de viktigaste delarna av nr 24 blir bevarade eftersom det är en vidsträckt miljö som möjligen kan preciseras vid en närmare fornminnesanalys.

Arkeologiska utredningar utmed hela sträckningen kommer att ta fram fler arkeologiska objekt. I första hand kan bedömningen göras att både nu kända och tillkommande fornlämningar kan ge upphov till intressanta utgrävningar med viktiga resultat.

## Kulturell identitet och möjliga skadeförebyggande åtgärder

De kulturmiljöer som berörs av järnvägsutredningen bidrar starkt till områdets kulturhistoriska identitet. Hela området ligger under högsta kustlinjen och har således lyfts upp ur havet. Stränder har kontinuerligt nybildats med vikar in i landet och öar utanför. Denna process pågår ännu. Människor har alltid sökt sig till kustmiljöer och haft boplatser och bebyggelse där, under förhistorisk tid för fiske, jakt och möjligheter till kommunikationer utefter kusten och upp i älvar och åar. Inlandet har också nyttjats sedan urminnes tider, särskilt vid vattendragen och sjöar.

Vid älvmyningar och gynnsamma lägen i åmynningar har samlingsplatser funnits, troligen sedan stenålder. Under historisk tid har sådana blivit större tätorter och centra för kommunikationer. Kyrkor, marknadsplatser och liknande funktioner finns där. Vid strategiska platser i inlandets vattensystem finns också mindre kommunikationscentra, ursprungligen för jordbruksnäringens behov, senare med diverse småindustrier.

Under tidig historisk tid har även jordbruket etablerats och skapat öppna marker för odling och bete. Byarna under högsta kustlinjen har anlagts där sedimentmarker skapat bra förutsättningar. Tidigt nyttjades även skogen för bete och kompletterande jordbruk inom ramen för fäbodan. Flera sådana utvecklades med tiden till permanenta gårdar.

Ganska sent i historisk tid har småindustrier och större industrier ofta anlagts vid tätorterna. De har en bakgrund i kvarnar, sågar och smedjor för jordbrukets behov. Senare ökade omfattningen i samband med handel och export.

Man kan notera att även om Norrbotniabanan betecknas som en kustjärnväg saknas kulturmiljöer med utpräglad nutida kustanknytning nästan helt bland de miljöer som utvärderats för denna järnvägsutredning. Nutida kustmiljöer ligger i regel helt enkelt längre österut. Alderholmens varvslämningar är det enda tydliga undantaget.

Andra typer av kulturmiljöer som inte har identifierats nämnvärt i anslutning till järnvägsalternativen är sådana med tydlig samisk anknytning. Det finns indikationer på att sådana kan komma att påträffas vid noggranna arkeologiska utredningar.

”Kustlandet” som berörs av järnvägsalternativen består således av främst förhistoriska kuster. Tre typer av fornlämningar bidrar starkt till denna forntidskustidentitet. Vid Lundfors finns upp emot 7000-åriga stenåldersboplatser som undersökts och givit området den djupa kronologiska identiteten, som i övrigt finns här och där genom hittade yxor och liknande fynd i marken vid plöjning och andra ingrepp. Det finns därtill tämligen nyfunna enstaka indikationer och fornlämningar som kan tyda på bevarade hyddbottnar från stenåldern, bl.a. på norra sluttningen av Storlidberget.

Vid Holmsjöberget och på många andra platser utefter bronsålderskusten finns de många gravrösen som också är identitetsskapande. Boplatser från den tiden, för 1500 – 3500 år sedan, har vi sämre kunskaper om, men en viktig sådan boplats har nyligen påträffats nära Holmsjöberget, vid Mårtenfäboda.

Boplatsen vid Mårtenfäboda har så nyligen hittats och är så pass unik att någon allmän identitetsmedvetenhet ännu knappast förknippas med platsen. Samma sak kan vara fallet med de boplatser med datering till järnåldern som också nyligen påträffats, vid Harsjöbacken och på ytterligare någon plats, från tiden för 1500 år sedan och fram till historisk tid för ca 1000 år sedan. Det är särskilt intressant att dessa boplatsmiljöer har hittats mot bakgrund av att sådana från denna tid ofta har saknats i det arkeologiska materialet i Norrlands kustland. Så småningom kommer även boplatsmiljöer från bronsålder och järnålder förhoppningsvis ge samma identitet till denna kustbygd som gravrösen har gjort sedan urminnes tider och som stenålderboplatser har gjort ganska länge under 1900-talet.

Utom förhistoriska miljöer med fornlämningar är det jordbruksbyarna (inklusive fäbodar i mer skogliga miljöer) och tätorterna som ger områdets kulturmiljöer sin identitet. Utpräglade odlingslandskap är generellt känsliga för barriärer som järnvägar, som oftast är helt främmande element i dessa miljöer. I tätorterna finns bättre möjligheter att tillvarata positiva effekter av en ny järnväg, dit kommunikationer och tillhörande anläggningar mer hör hemma. Det förekommer speciella yttringar i byggnader och på andra sätt i tätorterna, som av identitetsskäl bör bevaras på ursprunglig plats.

Det förefaller finnas goda förutsättningar att motverka negativa skadeverkningar på de identitetsbärande miljöerna genom att ta hänsyn till dem i den fortsatta planeringen. Generellt sett bör de värdefulla odlingslandskapen med tillhörande bebyggelse bibehållas i så stor utsträckning som möjligt. Där detta är omöjligt, som genom Kågedalen, bör skadeverkningar motverkas genom fördjupade studier av äldre lantmäterikartor, vilka ger underlag till vilka delar av odlingsbygderna som är mer värdefulla att bevara än andra. Järnvägen bör också försöka undanta de viktigaste arkeologiska miljöerna med byggda, synliga anläggningar, även om undersökningar här före exploateringen ger ökade kunskaper som delvis kan sägas motverka skadorna. I tätorterna kan skadeverkningar motverkas av att järnvägen anpassas till befintlig struktur.

## Samlad bedömning

Vid en samlad bedömning nedan av vilket järnvägsalternativ som förefaller vara mest gynnsamt för kulturmiljöer har hänsyn tagits till de utvärderingar som presenteras i bilaga 2. Där görs bedömningar för varje utvärderad kulturmiljö, med några kommentarer kring att de negativa konsekvenserna kan variera inom miljöerna, beroende på hur en järnväg berör dem. Allmänt gäller att konsekvenserna blir mindre om järnvägen tangerar eller går fram i utkanten av en miljö, och att de blir större, ibland mycket stora, om järnvägen dras fram på ett ofördelaktigt sätt ur kulturmiljösynpunkt i miljöns kärna.

I den samlade bedömningen nedan med redovisning på kartor redovisas miljöerna i två olika kategorier, markerade med gult respektive rött. Med gult avses att negativa konsekvenser kan bli små om en järnväg planeras på ett fördelaktigt sätt med hänsyn till den aktuella kulturmiljön, men måttliga om kärnan i kulturmiljön berörs. I vissa fall finns här även möjligheter att göra en järnvägsplan där positiva effekter blir framträdande och de små negativa konsekvenserna i stort sett elimineras.

Med rött avses att de negativa konsekvenserna kan bli måttliga om järnvägen planeras i korridoren på ett fördelaktigt sätt, men att risk här finns för stora negativa konsekvenser om miljöns kärna eller bärande identitetsegenskaper går förlorade. I vissa fall finns även möjligheter att planera en järnväg i de röda miljöerna så att skadeverkningarna endast blir små.

**Alternativ Väst inklusive fortsättningsalternativ S2** från Skellefteå mot Ostvik bedöms ha de bästa förutsättningarna för en ny järnväg så att kulturmiljöer berikas och skadeverkningar på identitetsbärande kulturmiljöer minimeras. Mellan Robertsfors och Ostvik berörs enligt ovanstående analys 11 kulturmiljöer som kan lyftas fram som särskilt viktiga. Av dem har ingen identifierats som så starkt hotad, att helhet och samband förloras. *De negativa konsekvenserna för kulturmiljöerna kan därför bedömas som små i dessa alternativ.*

**Alternativ Väst inklusive fortsättningsalternativen S3 och S4** har i det närmaste likvärdiga förutsättningar som alternativ Väst + S1, vid alternativen S3 och S4 berörs dock mer bebyggelse i Skellefteå och sammanlagt 12 utvärderade kulturmiljöer bedöms beröras. De negativa konsekvenserna för kulturmiljöerna bedöms sammantaget som små.

**Alternativen Ö-E och Ö-G** inklusive deras fortsättningsalternativ Ö1, Ö2 och Ö3 in till Skellefteå centrum och fortsättningar därifrån till Ostvik har vid en samlad bedömning sämre förutsättningar att berika kulturmiljöerna och minimera skadorna vid en jämförelse med alternativ Väst. Här berörs 11-17 utvärderade miljöer, beroende på vilket alternativ som väljs, och vilket som än väljs finns påtagliga risker att värdefulla miljöer går förlorade. Sammantaget kan bedömningen göras att måttliga negativa konsekvenser kan bli följden för kulturmiljöer i dessa alternativ.

**Alternativ Ö-E** upp till alternativen Ö1, Ö2 och Ö3 har anpassats på ett bra sätt till flera bebyggelsemiljöer, dock hotas en viktig fornminnesmiljö (vid Mårtenfäboda och mot riksintresset Holmsjöberget). Om järnvägslinjen kan dras fram så att den hotade fornminnesmiljön inte berörs, bedöms detta alternativ medföra små negativa konsekvenser ur kulturmiljösynpunkt.

**Alternativ Ö-G** upp till alternativen Ö1, Ö2 och Ö3 har också anpassats på ett bra sätt till flera bebyggelsemiljöer, dock hotas även här en viktig fornminnesmiljö (vid Orrmyran/Storlidberget). Järnvägslinjen kanske kan dras här så att både denna fornminnesmiljö och närliggande byars värdefulla odlingslandskap inte berörs, i så fall bedöms detta alternativ medföra små negativa konsekvenser ur kulturmiljösynpunkt.

Alternativen Ö1, Ö2 och Ö3 bedöms alla hota viktiga kulturmiljöer.

**Alternativ Ö1** kan hota både den värdefulla bebyggelsen vid Södra Hedensbyn och det varierande kulturlandskapet vid Tjärn, med såväl värdefull bebyggelse, värdefulla vägmiljöer, värdefulla odlingslandskap och värdefulla fornminnesobjekt. Även Bodans kulturlandskap hotas av att kulturmiljöns strukturer och samband försvagas och blir mindre tydliga vid alternativ Ö1.

**Alternativ Ö2** kan hota kulturmiljöerna Södra Hedensbyn och Tjärn på samma sätt som alternativ Ö1. Dessutom kan värdefulla delar av fornminnesmiljön vid Harrsjöbacken/Bureå möjligen hotas.

**Alternativ Ö3** kan också hota värdefulla delar av fornminnesmiljön Harrsjöbacken/Bureå och dessutom lämningar efter varvsplatsen Alderholmen, om befintlig järnväg följs genom Ursviken. Om den nordligare banan följs norr om Ursviken hotas fornminnesmiljön Sjöheden. Både Alderholmen och Sjöheden, med höga bevarandevärden, hotas starkt av att hela miljöerna kan komma att gå förlorade.

**Alternativ S1** från Skellefteå hotar en fornminnesmiljö starkt, den vid Brönet/Trollkläppen och kan även påverka värdefull bebyggelse i stadens centrum.

**Alternativ S2** från Skellefteå är bättre än alternativ S1 ur kulturmiljösynpunkt, eftersom inga påtagliga hot kan identifieras ur kulturmiljösynpunkt.

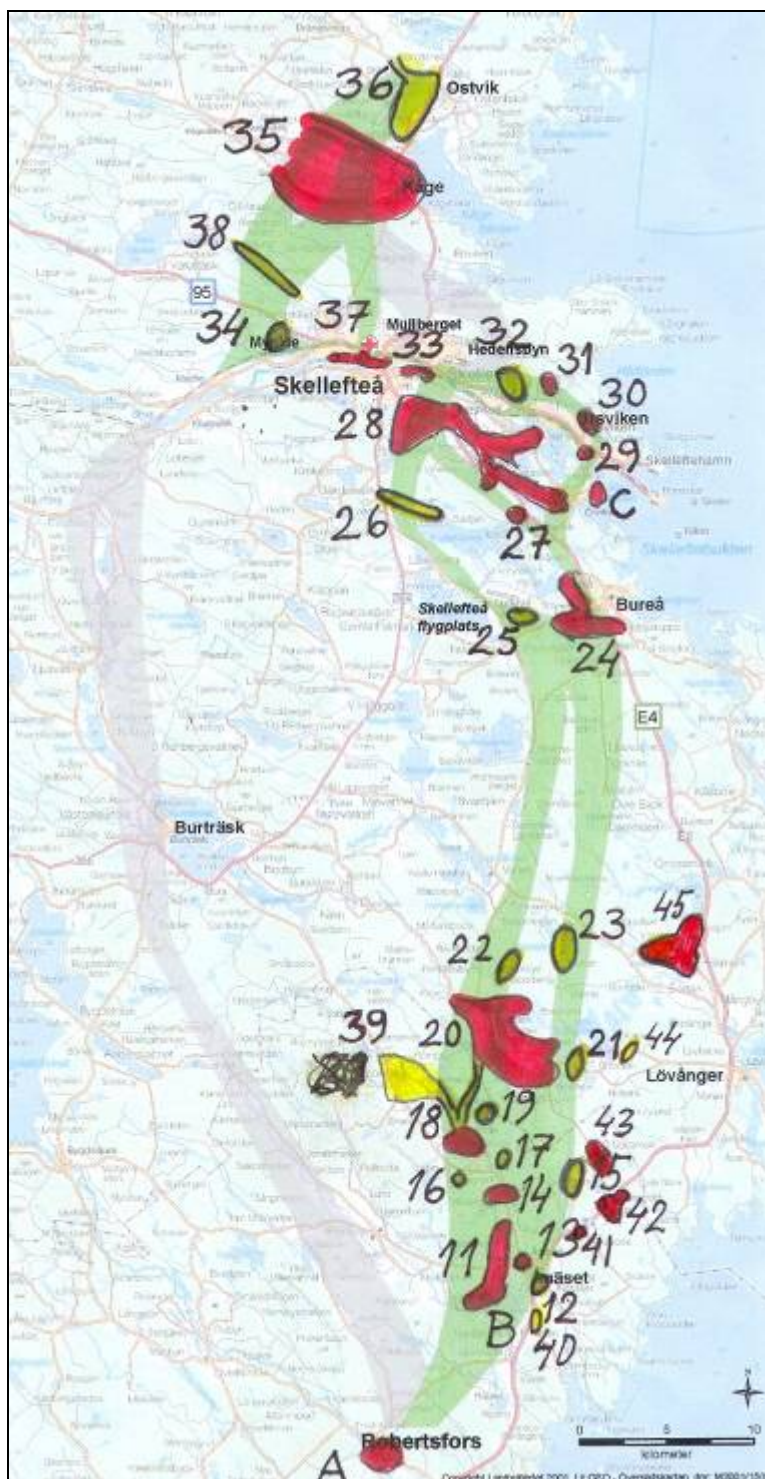
**Alternativen K1 och K2** bör studeras mer ur kulturmiljösynpunkt för synpunkter om var järnvägslinjen bör undvikas, men eftersom alternativ S2 är bättre än alternativ S1 ligger det närmast till hands att förorda alternativ K2.

*Sammantaget kan bedömningen göras för de östliga alternativen att måttliga negativa konsekvenser kan bli följden för landskapets kulturmiljöer. Avgörande för om Ö-E eller Ö-G är gynnsammast är hur järnvägslinjen dras. Det är svårt att förorda något av Ö1, Ö2 och Ö3 av samma skäl, men möjligen kan alternativ Ö3 norr om Ursviken sägas vara det som kan komma att innebära något mindre negativa konsekvenser än Ö1 och Ö2. Alternativen är dock så pass likvärdiga att andra aspekter än kulturmiljövårdens här kan avgöra hur bevarandebörd bör viktas.*



*Med gult markeras identitetsbärande och värdefulla kulturmiljöer där små eller måttliga negativa konsekvenser bedöms kunna uppstå i de aktuella korridorerna. Med rött markeras kulturmiljöer där unika eller viktiga identitetsbärande egenskaper riskerar gå förlorade vid exploatering. Här bedöms stora eller måttliga konsekvenser kunna bli följden, alternativt att fördjupad utredning behövs för att kunna identifiera delar av miljöerna där endast små negativa konsekvenser bedöms bli fallet. Objekt som markeras med bokstäver innehåller riksintressen enligt bilaga 1. Siffrorna hänvisar till kulturmiljöer enligt bilaga 2.*





Med gult markeras identitetsbärande och värdefulla kulturmiljöer där små eller måttliga negativa konsekvenser bedöms kunna uppstå i de aktuella korridorerna. Med rött markeras kulturmiljöer där unika eller viktiga identitetsbärande egenskaper riskerar gå förlorade vid exploatering. Här bedöms stora eller måttliga konsekvenser kunna bli följden, alternativt att fördjupad utredning behövs för att kunna identifiera delar av miljöerna där endast små negativa konsekvenser bedöms bli fallet. Objekt som markeras med bokstäver innehåller riksintressen enligt bilaga 1. Siffrorna hänvisar till kulturmiljöer enligt bilaga 2. Den nya korridoren Ö-G är inte markerad på kartan, men särskilt värdefulla miljöer som berör Ö-G har tagits med.

## Osäkerheter

Det finns alltid osäker behäftade med översiktliga bedömningar av det slag som görs här. En osäkerhet är i att förutsättningarna kan komma att ändras genom att nytt underlagsmaterial tillförs. I denna utredning förefaller de byggda miljöerna vara väl analyserade, men det kan inte helt uteslutas är några gjorda utvärderingar kan behöva en översyn med utgångspunkt i nya värderingar som tillkommer med tiden.

En annan osäkerhet i underlagsmaterialet är i vilken utsträckning odlingslandskapets historiska dimension har beaktats vid tidigare analyser. Huvudintrycket är att den nutida landskapsbilden stått i fokus vid tidigare utvärderingar och att frågan om vilka äldre strukturer som kan vara bevarade skulle kunna ge ytterligare material för bedömningar av särskilt intressanta agrarhistoriska miljöer och vilka delar av utvärderade miljöer som är mer eller mindre intressanta.

Redovisningen av fornminnen kan bedömas vara den största bristen i underlagsmaterialet. Det finns mycket som tyder på att viktiga nu okända tillskott kommer fram vid noggranna arkeologiska utredningar i utredningskorridorerna. Hit hör också att det pågående projektet Skog & Historia möjligen har ett material under bearbetning, som inte inarbetats i den översiktliga fornminnesanalys som gjorts här.

En annan hypotetisk osäkerhet har att göra med i vilken utsträckning järnvägen planeras som tunnlar, djupa skärningar etc. Denna osäkerhet ändrar dock inte på det som står i fokus i denna analys, hur korridorerna förhåller sig till kulturmiljövärden. Osäkerheten handlar mer om i vilken utsträckning visuella aspekter kan ge kompletterande infallsvinklar till nu gjorda bedömningar.

En annan osäkerhet som kan finnas handlar mest om att bedömningar är bedömningar. Man kan ha lite olika uppfattningar av vad som t.ex. är små, måttliga och stora konsekvenser. Skalan är relativ, och preferenserna hos bedömare varierar. Hit hör också frågan om hur översiktlig en översiktlig analys bör vara.

Trots att det finns osäkerheter menar jag att de inte bör överbetonas. Det går att hela tiden fördjupa analysen i den process som planeringen av en ny järnväg är behäftad med.

## Referenser

Andersson, Berit, Sander, Annika & Östlund, Olof. 1998. *Rapport över särskild arkeologisk utredning med anledning av planerad ny vägsträckning, AC 26020 – E 4 delen Yttervik – Tjärn samt ny avfart Skellefteåhamn, Skellefteå kommun, Västerbottens län*. Stiftelsen Skellefteå museum.

Banverket. Uppdragsbeskrivning Norrbotniabanan järnvägsutredning 120. Inklusive kartor med utredningsalternativ. 2006-02-02.

Broadbent, Noel. 1982. *Den förhistoriska utvecklingen under 7000 år*. Del 3 i Skellefteåbygdens historia. Uppsala.

Civildepartementet. 1972. *Miljöer och större områden av betydelse för kulturminnesvården*. Beskrivning till redovisning sammanställd av riksantikvarieämbetet. Förarbeten för fysisk riksplanering. Underlagsmaterial nr 23.

Länsstyrelsen Västerbottens län. 1991. *Västerbotten genom tiderna. Del 1. Kulturmiljöer av riksintresse i Västerbottens län*. Meddelande 2 1991.

Länsstyrelsen Västerbottens län. 1993. *Det värdefulla odlingslandskapet. Program för bevarande av natur- och kulturmiljövärden*. Meddelande 2 1993.

Länsstyrelsen Västerbottens län. 1995. *Broar i Västerbottens län. En kulturhistorisk inventering*. Meddelande 13 1995.

Länsstyrelsen Västerbottens län. 1999. *Fornvårdsprogram för Västerbottens län*. Meddelande 1 1999.

Länsstyrelsen Västerbottens län. 2004. *Ängs- och betesmarker i Västerbottens län*. Meddelande 2 2004.

Peck, Björn. 1994. *1993 års fornminnesinventering i Västerbottens län*. Riksantikvarieämbetet. Fornminnesavdelningen. Enheten för arkeologisk registrering.

Riksantikvarieämbetet. *Fornminnesregistret*. Handskrivna inventeringshandlingar och kartor med läget för kända fornlämningar och andra kulturlämningar.

Riksantikvarieämbetet. 2006. Norrbotniabanan, remiss PM Inledande samråd för järnvägsutredningar jämte bifogad lista över frågor som bör belysas.

Riksantikvarieämbetet. 1990. *Riksintressanta kulturmiljöer i Sverige*. Förteckning. Underlag för tillämpning av naturresurslagen 2 kap 6 §.

Skellefteå kommun. 2006. *Våra kulturmiljöer. Kulturmiljöprogram för Skellefteå kommun*. Färdigredigerat program för slutlig remissrunda.

Viklund, Karin. 2000. *Utplockning och 14C-datering av kol från förmodade fornlämningar på Bureå 1:2, Bureå socken, Skellefteå kommun, Västerbotten*. Umeå universitet. Institutionen för arkeologi och samiska studier. Miljöarkeologiska Laboratoriet.

Vägverket och länsstyrelserna i Västerbottens och Norrbottens län. 2001. *Värdefulla vägmiljöer i Norrbottens och Västerbottens län*. Vägverkets publikation nr 2001:22.

Västerbottens museum. 1996. *Våra kulturmiljöer. Program för kulturmiljövård i Robertsfors kommun*. Kulturhistoriska undersökningar.

## **Bilaga 1. Riksintressen för kulturmiljövården – översiktliga analyser**

Järnvägsalternativen berör några få riksintressen för kulturmiljövården. Alternativen har planerats i förstudien och den fortsatta järnvägsutredningen så att korridorerna undantar riksintressena, men de tangeras eller finns i närheten på ett sätt som gör att de bör studeras. De aktuella riksintressena är Robertsfors brukssamhälle, Nysätra kyrkomiljö, Holmsjöbergets bronsåldersmiljö, Örvikens träindustrimiljö och Skellefteå sockencentrum.

- A. Riksintresset Robertsfors är den centrala delen av ett brukssamhälle med anor från 1700-talets andra hälft. Järnbruk med masugn, stångjärnssmedja och manufakturverk har funnits, liksom sågverk, sulfittfabrik och stort mönsterjordbruk med mejeri etc. I anslutning till dessa bruksanläggningar har ett egnahemsområde planlagts i början av 1900-talet av den kände trädgårdsstadsarkitekten P O Hallman. Detta riksintresse ligger söder om det område som berörs i denna järnvägsutredning och bör därför analyseras närmare i annan järnvägsutredning. Här kan konstateras att järnvägens anknytning till samhället bör planeras öster om kärnan i detta riksintresse.
- B. Riksintresset vid Nysätra består av två delar, åtskilda från varandra både rumsligt och innehållsmässigt.
  - a) Nysätra kyrkomiljö med korsformig träkyrka från tidigt 1700-tal, häkte och Roseniusgården (efter känd väckelsepredikant). Närmast liggande öppen odlingsmark ingår också i riksintresset.
  - b) Holmsjöbergets fornlämningsmiljö från främst bronsålder.

Nysätra kyrkomiljö är den enda riksintresset för kulturmiljövården som berördes i förstudien mellan Robertsby och Ostvik. I regionala bevarandeprogram har miljön utsträckt något och innefattar ytterligare värdefull bebyggelse. De bärande uttrycken i denna miljö har kommunikationsanknytning. Till kyrkan har man kommit från socknens alla gårdar. Tidigare fanns också en kyrkstad för övernattningar, men den är numera riven så när på ett par kyrkstallar. Vid kyrkan har också hållits marknader, och en marknadsbod är ännu bevarad. Den kända förgrundsgestalten inom Evangeliska Fosterlandsstiftelsen, Carl Olov Rosenius, verkade vida omkring, vilket även kan sägas om dem som placerades i häradsrätt. I denna kommunikationsmiljö kan man tycka att en ny järnväg skulle kunna ses som ett tillskott även ur kulturmiljösynpunkt. Helt klart är dock att ett tillskott i denna miljö inte bör radera de få återstående objekten från tidigare kommunikationshistoria.

Riksintresset Holmsjöbergets fornlämningsmiljö består främst av gravrösen från bronsålder, men även möjligen av yngre gravar/stensättningar, troligen från den äldre järnåldern. Gravrösen indikerar bosättningar i närheten, men dessa var okända när riksintresset utvärderades och är ännu ofullständigt kända efter en fornminnesinventering kring år 1990, som dock fick fram en samtida bosättning en dryg km sydväst om riksintresset. Denna upptäckt är unik och har mycket stort vetenskapligt intresse, vilket innebär att intrång i eller i anslutning till denna riksintressemiljö bör undvikas. Utom själva riksintresset, så som det är avgränsat,

gäller känsligheten för intrång landskapet väster och sydväst om Holmsjöberget. Arkeologiska utredningar kan här leda till fler upptäckter, som på sikt också kan göras och berika kulturmiljön utan att en järnväg dras fram i detta område. En järnväg är inget positivt tillskott i denna kulturmiljö.

- C. Örvikens träindustrimiljö nära Skelleftehamn och Rönnskårsverken (i Bureå socken) består av en ovanligt komplett bebyggelse från sekelskiftet 1900 med både industribyggnader och bostäder för arbetare, tjänstemän och chefspersoner. Ingenting av detta hotas av järnvägsalternativet i närheten.
- D. Skellefteå kyrkstad med omgivande annan bebyggelse, bl.a. kyrka och prästgård, är ett väl bevarat sockencentrum. I riksintresset ingår även det tidigare läroverket från 1900-talet (nu Skellefteå museum) och parkområden. Flera byggnadsminnen och gamla broar finns i riksintresset. Ett järnvägsalternativ sträcker sig norr om denna miljö utefter befintlig järnväg. Mellan riksintresset och den befintliga järnvägen finns en bred zon med bebyggelse och gator, således utanför riksintresset. Till detta sockencentrum har kommunikationer alltid lett. En järnväg i närhet bör därför inte bedömas som ett oönskat intrång ut kulturmiljösynpunkt.

Slutsatsen av denna genomgång blir att en av riksintressemiljöerna, Holmsjöbergets bronsålders/äldre järnåldersmiljö är särskilt känslig för intrång. Detta gäller både i och i direkt anslutning till det område som avgränsats vid riksintresseurvalet. I denna miljö kan inte en järnväg bedömas som ett positivt tillskott i miljön.

En järnväg bör däremot kunna planeras som ett positivt tillskott i anslutning till de övriga riksintressemiljöerna, eftersom de i regel har en kommunikationshistoria där järnvägstransporter inte bör bedömas som ett främmande inslag ur kulturhistorisk synvinkel. I dessa fall är det viktigt att bevara riksintressenas bärande yttringar i samband med en eventuell ny järnväg.

## Bilaga 2. Kulturmiljöer – översiktliga analyser

Regionala kulturmiljöprogram, fornvårdsprogram, vägmiljöprogram och odlingslandskapsprogram har alla utvärderat värdefulla miljöer för kulturmiljövården. Dessutom kan ytterligare miljöer identifieras och utvärderas med hjälp av fornminnesregistret. I den följande sammanställningen görs en förteckning över miljöer som har utvärderats, både i de regionala programmen och inom ramen för denna kulturmiljöanalys för järnvägsutredningen. Miljöerna finns i och i nära anslutning till järnvägsalternativen.

Samtliga tidigare utvärderade miljöer i regionala program har tagits med och ytterligare några miljöer med fornlämningar och/eller andra kulturlämningar har utvärderats med hjälp av fornminnesregistret. Kriterierna för utvärderingen enligt fornminnesregistret är att objekten bildar tydliga koncentrationer eller har särskilt stor betydelse i både regionen och i ett riksperspektiv, att strukturer och samband kan utläsas och att objekten bedöms ha en sevärd relation till omgivande landskap. Självklart skulle fler fornlämningsmiljöer kunna utvärderas, men syftet är att begränsa urvalet till de miljöer som framstår som viktigast på samma sätt som de regionala programmen har gjort urval. Där utvärderade miljöer i regionala program tangerar varandra och fornminnesmiljöer har de sammanförts till *en* kulturmiljö.

För varje miljö görs en kort beskrivning och en bedömning av de kulturhistoriska värdena. Mer utförliga beskrivningar finns i de regionala programmen och fornminnesregistret. Bedömningarna är subjektiva och baserade på det underlagsmaterial som varit tillgängligt. Motiven till bedömningarna formuleras inte explicit för varje miljö. De består av många ingående överväganden, varav flera finns formulerade i underlagsmaterialet och andra utgår från nedanstående kriterier för stora, måttliga, små och obetydliga negativa konsekvenser. Det kan tillkomma nytt underlagsmaterial som förändrar/modifierar bedömningarna.

Konsekvensbedömningarna som görs gäller för miljöerna som helheter. Både i och utanför miljöerna finns objekt som var och en kan bedömas differentierat, men det görs inte i detta skede eftersom syftet är mer översiktligt. T.ex. är det oftast en stor negativ konsekvens för en enstaka fornlämning om den måste tas bort. Samma resonemang kan föras för byggnader. De bedömningar som görs här avser inte varje ingående komponent i miljöerna utan miljöerna som helheter, där samband mellan komponenter och deras omgivning har större betydelse.

Med **stora negativa konsekvenser** avses att höga värden för kulturmiljövården i nationellt perspektiv raderas eller påverkar så starkt, att helhetsmiljön inte längre kan uppfattas och att strukturer och samband bryts.

Med **måttliga negativa konsekvenser** avses att miljön fragmentiseras så att dess helhet inte kan uppfattas. Strukturer och samband försvagas och blir mindre tydliga.

Med **små negativa konsekvenser** avses att enstaka objekt raderas, vilka inte är betydelsebärande för miljöns helhet. Helhet, strukturer och samband kan uppfattas även fortsättningsvis.

Med **obetydliga negativa konsekvenser** avses att miljön påverkas utan att viktiga enstaka objekt behöver beröras. Helhet, strukturer och samband kan uppfattas och i vissa fall förstärkas.

## Särskilt värdefulla miljöer i och i anslutning till de västliga utredningsalternativen Robertfors - Skellefteå

1. Buafors. Dalgång med jordbruksmark och bergshöjder intill. Här finns ett 10-tal lokaler som registrerats vid fornminnesinventering: Stenåldersboplatser, samiska härdar, tjärdalar, lämningar efter kolning, kvarn, såg, smedja och andra husgrunder. Miljön har inte utvärderats i regionala program, men har en intressant blandning av lämningar från olika tider. Lämningarna finns i stor utsträckning i korridorens utkant, varför det bör finnas goda möjligheter att en järnväg inte berör miljön alls. Om miljön berörs bedöms små negativa konsekvenser uppstå.
2. Inre Ultervattnet. Jordbruksby i dalgång, med flera värdefulla byggnader och öppet jordbrukslandskap. Bykärnan har höga värden. Miljö nr 11 i Robertsfors kulturmiljöprogram. En stor del av miljön finns utanför korridoren. Den del som berörs ligger i korridorens utkant. Om järnvägen dras fram i denna miljö bedöms måttliga eller små negativa konsekvenser uppstå, men topografin kan tala för att järnvägslinjen kan dras utanför miljön.
3. Flarken. Jordbruksby, miljö nr 14 i Robertsfors kulturmiljöprogram. Kärnan finns utanför korridoren, men odlingslandskap och bebyggelse i miljöns periferi kan komma att beröras. De negativa konsekvenserna bedöms som små, om järnvägslinjen läggs här i korridorens periferi.
4. Nyliden. Betesmark nr 9 i Robertsfors kommun. Även tjärdal, lada och andra kulturhistoriska lämningar finns i miljön. De negativa konsekvenserna bedöms här som små, om miljön berörs av järnvägen.



*Dalgången med odlingsmark vid Nyliden.*



5. Burträsk (Gammelbyn). Bebyggelsemiljö nr 5 i Burträsk socken, Skellefteå kommun. Centralort med rötter i omgivande jordbrukslandskap, som har en blandad, värdefull bebyggelsekaraktär. Huvuddelen av den värdefulla bebyggelsen finns utanför korridoren. Om en järnvägslinje berör miljön bedöms de negativa konsekvenserna som obetydliga. Möjligheter bör finnas här att planera en järnväg så att den blir ett positivt tillskott i tätorten.
6. Åbyn. Bebyggelse- och odlingslandskapsmiljö, kulturmiljö nr 10 i Burträsk socken, Skellefteå kommun. Även vägmiljö nr 807 finns i denna kulturmiljö, i den östligaste delen. De negativa konsekvenserna här bedöms som måttliga eller möjligen stora, beroende hur linjen läggs.



*Odlingslandskapet vid Åbyn.*

7. Järvtjärn. Vägmiljö nr 800. Obetydliga negativa konsekvenser bedöms här kunna uppstå, om miljön alls berörs. Huvuddelen av denna vägmiljö finns utanför korridoren.
8. Skråmträsk. Odlingslandskap, miljö nr 16 i Skellefteå socken. Även vägmiljö nr 802 finns i denna kulturmiljö, väster om Skråmträsket. Här bedöms de negativa konsekvenserna som måttliga eller stora, beroende på hur linjen kan komma att beröra miljön. Möjligen blir konsekvenserna större om linjen dras i odlingslandskapet med vägmiljön väster om Skråmträsket, men korridorens bredd gör att linjen möjligen kan dras så att denna del av miljön kan undvikas. Om det blir aktuellt att här överväga en

järnvägslinje i odlingslandskapet bör man utföra en särskild studie av landskapets historiska dimension (jämförelser mellan dagens landskapsbild och äldre lantmäterikartor). En sådan studie bör vara ett viktigt underlag till hur linjens kan dras, både vad gäller om västra eller östra sidan av Skråmträsket bör väljas och hur linjen kan anpassas på den sida som eventuellt väljs.



*Odlingslandskapet vid Skråmträsk med slingrande byväg och många byggnader.*





9. Lundfors. Område med stenåldersboplatser (raä-nr 152, 153, 154, 164, 251, 254, 255, 256, 257 m.fl. i Skellefteå socken), varav flertalet har påträffats i åkermark utanför korridoren. Här kan man förvänta sig att fler stenålderboplatser hittas utanför den miljö som kan avgränsas med hjälp av tidigare kända arkeologiska fältarbeten, bl.a. utgrävningar vid slutet av 1960-talet och mitten av 1970-talet. Konsekvenser som uppstår här kan bedömas som obetydligt negativa, samtidigt som positiva konsekvenser bör bli följden av att nya undersökningar kan komma att komplettera den bild som finns av stenåldersboplatserna. Ur vetenskaplig synvinkel finns här en ovanligt god kunskapsbas att stå på för nya frågeställningar och nya undersökningar.



*Odlingslandskapet vid Lundfors med dalgångar som har varit havsvikar under stenåldern. Vid de forna stränderna har stenåldersboplatser undersökts på 1970-talet.*



10. Klutmark. Bebyggelsemiljö nr 5 i Skellefteå socken. I sin helhet utanför korridoren.  
Bedöms ej beröras av järnvägsprojektet.

## Särskilt värdefulla miljöer i och i anslutning till de östliga utredningsalternativen Robertsfors – Skellefteå

11. Riksintresset Holmsjöberget med bronsåldersrösen, intilliggande jordbruksbebyggelse (kulturmiljö nr 13b i Robertsfors kommun), fornlämningsmiljö nr 25 i Robertsfors kommun och ytterligare ensamliggande fornlämningar/kulturlämningar (nr 136, 137 och 139 i Nysätra socken). I underlagsmaterialet har denna kulturmiljö delats upp i en riksintressedel, en tillkommande odlingslandskapsdel och en särskild fornlämningsmiljö vid Mårtenfäboda ett stycke ifrån riksintresset (ca 1,5 km SV om riksintresset). Det finns ett mycket starkt samband mellan fornlämningsmiljön vid Mårtenfäboda och riksintresset. Avståndet 1,5 km mellan själva fornlämningsobjekten är ganska långt, men fornlämningsmiljöer av detta slag (bronsålderns grav- och boplatser) bör även innefatta närmast omgivande naturlandskap. Denna miljö har mycket stort vetenskapligt och pedagogiskt värde och kommer att användas som referensobjekt för bronsåldersforskningen i regionen under överskådlig tid. Den bedöms även ha stor potential att presenteras för en bredare allmänhet. En järnväg kan knappast vara ett tillskott i en miljö av detta slag. De negativa konsekvenserna om en järnväg dras här bedöms därför som stora.



*Gravröse från bronsåldern i riksintresset Holmsjöberget.*

12. Galgbacken. Kulturhistorik miljö med hembygdsgård och minnessten över C. O. Rosenius födelseplats (raä-nr 188 och 34 i Nysätra socken). Konsekvenserna bedöms här som små om järnvägen berör miljön.
13. Riksintresset Ånäset med kyrkplats, och en något utökad miljö (kulturmiljö nr 21 i Robertsfors kommun) med kulturhistoriskt värdefulla byggnader. I bebyggelsen märks



kyrkan, Roseniusgården och att olika epoker i bebyggelseutvecklingen finns representerade. Värdefulla byggnader finns även utanför den utvärderade miljön i kommunens kulturmiljöprogram, bl.a. tingshuset i centrumområdet väster om ån, som är byggnadsminne. En eventuell järnvägsdragning här bör planeras så att de värdefulla objekten kan bevaras. Helhetsmiljön bedöms inte hotas, men måttliga negativa konsekvenser kan bli följden om en järnväg läggs så att miljön berörs. Det förefaller finnas goda möjligheter att planera en järnväg i anslutning till denna miljö utan att de negativa konsekvenserna blir märkbara.



*Ånäset med bebyggelse och minnessten.*



14. Estersmark (Mittibyn och Österbyn). Bebyggelse och odlingslandskap med många bevarandevärda byggnader från 1800-talet. Kulturmiljö nr 13a i Robertsfors kommun. Mycket väl samlad bebyggelsegrupp i Mittibyn. En järnväg i denna bebyggelsemiljö bör undvikas helt, i synnerhet som miljön är snävt avgränsad och då korridoren här är bred. Skulle järnvägen dras genom miljön bedöms de negativa konsekvenserna som stora.



*Del av kulturlandskapet vid Estersmark med Kålbodaån i dalgången och Österbyns bebyggelse.*

15. V. Gunsmark. Fornlämningsmiljö med monumentala gravrösen och flera boplatsindikationer (raä-nr 1, 50, 200, 232, 233, 300 och 324 i Nysätra socken). Miljön finns i korridorens utkant, den fortsätter utanför korridoren. Negativa konsekvenser bedöms här som små.
16. Fäboda. Betesmark nr 10 i Robertsfors kommun, även timrat magasin, fägata, bebyggelselämningar och odlingsrösen (raä-nr 301, 302 och 303 i Nysätra socken). Fäbodor här tillhörde förr Brände by (Flasar och Stensboda fäbodor). De negativa konsekvenserna bedöms som måttliga om järnvägen dras fram genom miljön.
17. Kvarnberget. Fornlämningsmiljö med en koncentration av enstaka olikstora rösen och en skeppsformig stensättning (raä-nr 69, 70, 313 i Nysätra socken). Här bedöms de negativa konsekvenserna som små om järnvägen berör miljön.



18. Brände. Gammal bykärna och odlingsmarker (kulturmiljö nr 12 i Robertsfors kommun), välhävdade betesmarker (Betesmarker nr 11) och vägmiljöer nr 741 och 746. Vägmiljö 741 går mellan Brände och Norra Bygdsiljum, nr 746 mellan Brände och Kålaboda. Väl sammansatt miljö med bykärna, värdefulla byggnader och intressant odlingslandskapsmosaik, till vilken fina vägmiljöer ansluter. Här bedöms de negativa konsekvenserna stora om järnvägen dras genom miljön, eller måttliga om järnvägen tangerar miljön.



*Odlingslandskapet vid Brände.*

19. Fiolgården. Fornlämningmiljö med gravrösen och bebyggelseämningar (raä-nr 65, 66, 67, 307 och 310 i Nysätra socken). Små negativa konsekvenser bedöms uppstå här om järnvägen går genom miljön.
20. Vebomark. Kulturmiljö med odlingslandskap, lador och bebyggelse (nr 16 i Lövångers socken), vägmiljö nr 741 och talrika lokaler med fornlämningar och andra kulturlämningar (raä-nr 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 75, 99, 221, 228, 230, 234, 236, 355, 358, 361, 368, 369, 370, 371 i Lövångers socken och nr 235 i Nysätra socken). Fornlämningarna består av gravrösen och boplatsindikationer i åkermark samt bebyggelseämningar, tjärdalar, kolbotten. Rikt sammansatt miljö som inte bör fragmenteras av en järnväg rakt igenom. De negativa konsekvenserna bedöms som måttliga om miljöns centrala delar berörs, eller som små om en järnväg berör perifera delar.





*Östra delen av Vebomark.*





*Kulturlandskapet i centrala delen av Vebomark.*



21. Broträsket. Fornlämningsmiljö med ett monumentalt röse och rösen i ett mindre gravfält (raä-nr 13 och 14 i Löfvångers socken). De negativa konsekvenserna bedöms här som små om järnvägen berör miljön.
22. Sörbysfäbodarna. Övergiven fäbodmiljö med bebyggelselämningar och odlingsrösen (raä-nr 233, 234, 235 i Löfvångers socken). De negativa konsekvenserna kan här bedömas som små om järnvägen dras genom denna miljö.



23. Bodan-Stavvattnet. Fäbodmiljö med slätteräng (nr 26 i Skellefteå kommun) i område av riksintresse för naturvård. I området en fäbodstuga, en sommarladugård, en skvaltkvarn och tre platser med husgrunder/grundstenar efter minst 15 fäbodstugor och eventuellt andra byggnader. De negativa konsekvenserna kan här bedömas bli små ur kulturmiljösynpunkt, men kulturmiljövärdet förstärks av naturintressena.
24. Harrsjöbacken-Strömsholm. Fornlämningssmiljö med gravrösen och riktligt med boplatzlämningar samt bebyggelsemiljö nr 4 i Bureå socken med Strömsholms kvarn-, sågverks- och herrgårdsmiljö (den senare omedelbart utanför korridoralternativet). Strömsholms herrgård och Åbacka paviljong är lagskyddade byggnadsminnen. Fornlämningarna har i stor utsträckning upptäckts och studerats under senare år, sedan 1990. De har mycket stort vetenskapligt värde som en av fåtaliga miljöer med järnålderboplatser vid Norrlandskusten. Bland fynden vid gjorda utgrävningar märks keramik av olika slag, järn, järnslag och sältran i kokgropar. Nya typer av gravrösen förefaller också ha hittats. Traditionella gravrösen finns också, på Hedkammen, där två mindre gravfält utgör värdeobjekt nr 52 i länet. Fornlämningarna finns utspridda i ett ganska stort område, men bildar ändå en påtaglig koncentration i jämförelse med omgivande marker. En förklaring till att koncentrationen finns just här är anknytningen till Bureälvens mynningsområde under järnålder. Mycket tyder på att älvmynningsområdet under järnåldern var en samlingsplats för olika befolkningsgrupper med boplatser både i inlandet och utmed kusten. De ägnade sig åt handel och andra aktiviteter i älvmynningsområdet, dit det var enkelt att färdas och hitta. Fornlämningarna tyder på att fångst och jakt var basen för dem som samlades/bodde i området. Konsekvenserna av att dra en järnväg genom denna miljö varierar beroende på var spåret läggs. Här skulle en specialstudie vara önskvärd för att kartlägga och avgränsa fornlämningssmiljöns kärna, där konsekvenserna bedöms som stora vid exploatering. Preliminärt kan kärnan bedömas finnas i miljöns västra del, och möjligen kan de negativa konsekvenserna bedömas som måttliga eller små om en järnväg dras längre österut.



*Gravfältet på Hedkammen med rösen och stensättningar.*

25. Hamptjärnen. Fornlämningsmiljö med förhistoriska boplatser nära flygplatsen (raä-nr 359, 360, 361 och 262 i Bureå socken). De negativa konsekvenserna av en järnväg här bedöms här som små.
26. Bodan vid Bodanträsket. Jordbruksby med ängs- och betesmarker (nr 32 i Skellefteå socken) och Vägmiljö 1934. En järnväg genom denna miljö kan bedömas ge måttliga eller små negativa konsekvenser.



*Vägmiljön nr 1934 genom Bodans jordbruksbebyggelse.*



27. Rösbacken. Fornlämningsmiljö med gravfält samt ett par ensamliggande stora rösen i närheten (raå-nr 19 och 85 i Bureå socken). Gravfältet har elva rösen och stensättningar, bland annat restaurerade skeppsformiga (vårdobjekt nr 37 i länet). Gravfältet har tidigare varit hotat/delvis förstört av grustäkt. Den nya E4-vägen har byggts alldeles nära. De negativa konsekvenserna av en järnväg i denna fornlämningsmiljö kan bli måttliga eller stora.



*Gravfältet på Rösbacken med restaurerade rösen och med nya E4 alldeles nära.*



28. Innervik-Tjärn-Yttervik. Rikt sammansatt kulturmiljö med vidsträckt odlingslandskap (kulturmiljö nr 4 i Skellefteå socken) och vägmiljö (nr 1627) samt en intilliggande ytterligare vägmiljö (nr 758) och fornlämningsmiljöer. Odlingslandskapet har gott om lador och våtmarker (naturreservat). Vägmiljön i odlingslandskapet vid Tjärn är en del av den gamla kustlandsvägen. På Knöppelberget finns ett av länets större rösegravfält med 16 fornlämningar (raä-nr 15 i Skellefteå socken), däribland ett långröse med kista av stenar (vårdobjekt nr 66 i länet). Ytterligare ett stort långröse (raä-nr 17 i Skellefteå socken) finns i en fornlämningsmiljö vid Yttervik. Miljön är bevarandevärd i sin helhet men kan bedömas som mer eller mindre känslig för ingrepp beroende på var exploatering sker. Riksintressen för naturvården finns som förstärker kulturmiljövårdsintresset. De negativa konsekvenserna kan bedömas som stora om järnvägen dras i miljöns västra del och påverkar bykärnan i Tjärn, närmast omgivande landskap och Knöppelberget. I övrigt kan konsekvenserna bedömas som måttliga.



*Flackt odlingslandskap vid Tjärn, med flera bevarade lador.*





29. Alderholmen. Lämningar efter skeppsvarv från 1800-talet och tidigt 1900-tal med husgrunder, grundstenar och lämningar efter stapelbäddar (vårdoobjekt nr 4 i länet). Utom stapelbäddar (utomhusställningar som skeppen byggdes i) fanns här masthus, smedja etc. Intill finns även ett färjläge med spel, uthus och en upplagd båt. Man ska förr ha färjat kor över till holmen utanför. Inom området har det enligt uppgift även legat ett barnhem för TBC-sjuka. Stranden intill varvsplatsen nyttjas som småbåtshamn, varvsmiljön nyttjas som park- och strövområde för intilliggande bostadsområde. En numera trasig skylt informerar om platsen. Denna miljö kan bedömas som tämligen unik i ett riksperspektiv, eftersom få varvsplatser veterligen är kända, bevarade som övergivna kulturlämningar och vårdade. De negativa konsekvenserna av en järnväg i denna miljö bedöms därför som stora.



*Aldersholmens varv är något svårt att se i dagens skogsmark men kan göras mer tillgängligt och  
sevärt.*





*Husgrunder och enstaka grundstenar efter varvet Alderholmen finns i vegetationen.*



*Vid Alderholmens varv finns även lämningar efter ett mindre färjläge.*



30. Sjöheden. Fornlämningsmiljö med rösen (raä-nr 101, 126, 127, 128 i Skellefteå socken). Det största röset är 20 m i diameter och 3 meter högt. Samtliga är restaurerade 1968. Vårdobjekt nr 54 i länet. De negativa konsekvenserna av en järnväg i denna miljö kan bedömas som stora.



*Gravrösen från bronsålder i Sjöhedens fornlämningsmiljö.*



31. Kalkstentjärnen. Fornlämningsmiljö med rösen (raä-nr 35 i Skellefteå socken) och gruvområde med tre gruvhål (raä-nr 171), intill naturreservat. De negativa konsekvenserna av en järnväg i denna miljö kan bedömas som måttliga. Här förstärks dock bevarandevärdet av naturintressena.
32. Bergsängesberget. Fornlämningsmiljö med utspridda rösen och stensättningar i bergsområde (raä-nr 28, 29, 31, 32, 33, 34 och 233 i Skellefteå socken) samt ett gruvhål med större skrotstensvarp (raä-nr 172). Fornlämningarna är utspridda varför negativa konsekvenser av en järnväg här kan bedömas som små. Dock förstärks bevarandevärdet av att området nyttjas för friluftslivet.
33. Södra Hedensbyn. Bebyggelsemiljö med anor från 1700-talets jordbruksby (kulturmiljö nr 3 i Skellefteå socken). Fin tätortsnära miljö med flera värdefulla byggnader både i och omedelbart utanför korridoren. Negativa konsekvenser av en järnväg i berörd del av denna miljö kan bedömas som måttliga.



*Södra Hedensbyn har flera äldre byggnader som bör bevaras.*





## Särskilt värdefulla miljöer i och i anslutning till utredningsalternativen Skellefteå – Ostvik

34. Trollkläppen vid Brönet. Fornlämningsmiljö med ett 10-tal stensättningar utspridda i ett gravfält (nr 44 i Skellefteå socken), en gravgrupp (nr 45) och en ensamliggande grav (nr 328). Flera är undersökta och restaurerade. I närheten, utanför korridoren, finns Öns (Öjebyns) gamla övergivna bytomt med anor från åtminstone medeltiden (nr 343). De negativa konsekvenserna av en järnväg i denna miljö kan bedömas som små.
35. Kågedalen. Odlingslandskap i älvdal (kulturmiljö nr 8 i Skellefteå socken) med fornlämningsmiljöer, främst gravrösen och stensättningar i åtminstone tre koncentrationer (raä-nr 81, 237, 249 i Skellefteå socken; raä-nr 78, 80, 147 och 369 i samma socken och raä-nr 74, 75, 77, 323). En av fornlämningskoncentrationerna har även röjningsrösen (raä-nr 147 och 369). En av lokalerna i en annan koncentration har en uppallad sten (raä-nr 77). Sammantaget är detta en komplex miljö som bör studeras mer ingående för att klargöra konsekvenserna av olika alternativ för en järnväg genom detta odlingslandskap med tillhörande bebyggelse och förhistorisk bakgrund. I nuläget kan de negativa konsekvenserna bedömas som måttliga, men bedömningen bör differentieras för olika alternativa dragningar.



*Kågedalens kulturlandskap med flacka öppna ytor och spridd bebyggelse. Bilden från sydöstra delen.*



*Kågedalens kulturlandskap med bebyggelse i den centrala delen (övre bilden) och från Ersmarksbodarna i nordvästra delen (nedre bilden).*





36. Liden. Vägmiljöer (nr 875 och 876) med kringliggande fornlämningar, bl.a. milstolpar (raä-nr 43 och 52 i Byske socken), och bebyggelse i odlingslandskap. Fornlämningarna består i övrigt av mindre rösen och stensättningar (raä-nr 39, 40, 41 i Byske socken). De negativa konsekvenserna av en järnväg i denna miljö kan bedömas som små.



*Kulturmiljön vid Liden har vägmiljöer med milstolpe (ovan) och kilometerstolpe (nedan) i ett varierat landskap med odlingslandskap, bebyggelse och andra kulturlämningar.*



37. Skellefteå centrum. Stadsmiljö (kulturmiljö nr 14 i Skellefteå stad/socken) med bebyggelsemiljö av riksintresse (kulturmiljö nr 15 i Skellefteå stad/socken). Stadsmiljön består av sex utvärderade delområden, varav ett med stadsvillor och trädgårdsstadskaraktär från främst 1920- och 1930-talen (nr 14a) tangerar nuvarande järnväg omedelbart väster om stationsområdet. Kvarteret Göta, det som närmast berörs, har enligt kartunderlaget till kulturmiljöprogrammet för Skellefteå kommun långsträckta tomter med de kulturhistoriskt värdefulla byggnaderna placerade utefter den sida som inte gränsar mot järnvägen. Övriga delområden ligger ett stycke från befintlig järnväg och har annan bebyggelse mellan järnvägen och utvärderade miljöer. Detsamma gäller för riksintresset, att en zon finns mellan det kulturhistoriskt särskilt värdefulla området och befintlig järnväg. I och med att järnvägen här redan finns bedöms negativa konsekvenser som obetydliga, alternativt små om en breddning medför begränsat intrång i bebyggelsemiljön nr 14a.



*Del av riksintresseområdet med parkytan och landsförsamlingens kyrka t.h. i bilden. Området avgränsas med vägen i bildens vänstra del. Vägområdet och bebyggelsen mellan riksintresset och befintlig järnväg längre bort har här karaktär av skyddszon.*

38. Stämmingsgården-Varuträsk. Vägmiljö nr 2198, en tämligen rak grusväg genom ett variationsrikt landskap med flera vägrelaterade objekt. Konsekvenserna av en järnväg genom denna miljö kan bedömas som obetydliga, eftersom endast en kort del av vägen berörs och för att de vägrelaterade objekten inte berörs annat än möjligen i mycket liten omfattning.

## Komplettering i korridor Ö-E

39. Kålabodas odlingslandskap med spår efter äldre bruknings sätt i form av små ägor med synliga tegindelningar och slåtterlador (kulturmiljö nr 19a i Robertsfors kommun). Miljön utvärderades även i länets odlingslandskapsinventering (1993) och har även uppmärksamats för betesmarker med kulturvärden i länets ängs- och betesmarksinventering (betesmark nr 8 och nr 16 i Robertsfors kommun). Miljön har även kulturhistoriskt värdefull bebyggelse. Vägmiljö nr 746 i Robertsfors kommun ansluter till miljön, går mellan Brände och Kålaboda. Vid korridorrens justering något västerut i jämförelse med förstudiens korridor berörs denna miljö perifert. Konsekvenserna för en järnvägslinje i berörd del bedöms som obetydliga för odlingslandskapet och små för vägmiljön.

## Särskilt värdefulla miljöer som tillkommer i anslutning till den nya delen av korridor Ö-G

40. Vägmiljö nr 738 mellan Gumboda och Gumboda hamn är en mindre grusväg som slingrar sig fram och anpassar sig till det småkuperade landskapet. Den nordligaste delen nära Gumboda berörs av korridoren. Konsekvenserna av en järnväg genom vägmiljön bedöms som obetydliga i och med att större delen av vägen inte berörs.
41. Orrmyran vid Storlidberget. Fornlämningsmiljö med boplatsvall och fynd av nordbottniskt redskap (nr 245 i Nysätra socken). Kan förmodas vara från stenåldern och tämligen unik i regionen som väl bevarad lämning efter ett hus eller en hydda i karaktäristiskt läge i forntida skärgård. De negativa konsekvenserna av en järnväg kan bedömas som stora om miljön med hyddbotten helt går förlorad. En besiktning i fält skulle här underlätta bedömningen väsentligt.
42. Grimsmark. Kulturhistoriskt värdefull odlingsmark (miljö nr 15 i Robertsfors kommun), miljön har även värdefull bebyggelse med ålderdomliga drag, bl.a. en tidigare gästgivargård intill den gamla kustlandsvägen. Dagens E4 går genom miljön i korridoren. Till hälften ligger miljön utanför korridoren. De negativa konsekvenserna bedöms som måttliga om järnvägslinjen dras genom den del av miljön som berörs.
43. Gunsmark. Kulturhistorisk värdefull bebyggelse, uppdelad i två grupper/bydelar med både bykärnor och spridda gårdar med mellanliggande odlingslandskap (nr 17 i Robertsfors kommun). Större delen av miljön med välbevarade strukturer i äldre bebyggelse och i odlingslandskapet finns i korridoren, som här är ganska bred. Miljön förefaller väl sammanhållen och bör undvikas vid en järnvägsdragning. De negativa konsekvenserna bedöms som stora om järnvägslinjen dras genom miljön.
44. Lövvattnet. Betesmark nr 24 i Skellefteå kommun, i anslutning till byn Lövvattnet. De negativa konsekvenserna bedöms här som små om järnvägslinjen berör miljön.
45. Hökmark. Odlingslandskap nr 11 i länets odlingslandskapsinventering (1993) och vägmiljö nr 769 mellan Hökmark och Västra Hökmark. Större delen av det utvärderade odlingslandskapet ligger utanför korridoren, vilket även den särskilt värdefulla bebyggelsen i Hökmark gör (miljö nr 8 i Lövångers socken i kulturmiljöprogrammet för Skellefteå kommun). Den del som berörs sträcker sig dock över hela korridorbredden, varför intrång inte kan undvikas om en järnvägslinje läggs i denna korridor. Här behövs studier av äldre lantmäterikartor för att ta ställning till om denna relativt perifera del av odlingslandskapet har särskilda kulturvärden, en studie som också kan ge underlag till var en järnvägslinje kan dras fram där intrångets negativa effekter minimeras ur kulturhistorisk synvinkel. Den vägmiljö som är utvärderad samspelar med odlingslandskapet. Den berör korridorens östra del. De negativa konsekvenserna bedöms i nuvarande kunskapsläge som måttliga om järnvägslinjen dras i östra delen av korridoren och små om den dras fram i den västra delen av korridoren.



### **Bilaga 3. Registrerade fornlämningar och andra kulturlämningar – förteckning**

I samband med fornminnesinventeringar har ett stort antal objekt registrerats i och nära järnvägsalternativen. Så gott som alla registrerade objekt har ett bevarandevärde och bör därför beaktas vid fysisk planering i landskapet. Detta gäller både objekt som klassificerats som fasta fornlämningar och övriga kulturlämningar. De som inte har bevarandevärde ur kulturmiljösynpunkt kan t.ex. vara registrerade naturbildningar som tidigare förväxlats med kulturlämningar, men sådana finns bara i undantagsfall registrerade.

De registrerade objekten representerar ett stort antal övergivna företeelser i landskapet, allt från flera tusen år gamla stenåldersboplatser till bebyggelseämningar från 1900-talet och allehanda aktivitetsplatser däremellan. Tillsammans med bebyggelse, odlingslandskap och nuvarande markanvändning i övrigt kan historia berättas och identitet analyseras lokalt, regionalt och i ett riksperspektiv.

Ett fåtal platser med fornlämningar eller andra kulturlämningar vårdas särskilt genom det fornvårdsprogram som länsstyrelsen utformat. Dessa lokaler har ofta även en informationsskylt för besökare. Urvalet vårdobjekt har gjorts utifrån flera kriterier, såsom tillgänglighet och att de sammantaget bör spegla olika viktiga faser i länets historieutveckling alltsedan stenåldern.

I vissa fall finns ny kunskap att vinna genom undersökningar av fornlämningarna, men inte alltid. När man bedömer konsekvenser av att undersöka och ta bort fornlämningar är det viktigt att väga in denna aspekt. Det är t.ex. stor skillnad på att undersöka och ta bort ett gravröse som byggts av stenar monumentalt för att synas i all framtid jämfört att undersöka och ta bort en stenåldersboplatz som ligger överplöjd i åkermark. Preparatsvärdet för ett röse, dvs. värdet av att ta tillvara gravgåvor och andra fynd/iakttagelser vid utgrävningar, är ofta lågt, medan värdet av att bevara röset i sin miljö är betydligt högre. För rösen och andra byggda anläggningar gäller därför i regel att negativa konsekvenser blir påtagliga, även om det går att hitta något fynd vid utgrävningar. För boplatser och andra överplöjda anläggningar i åkermark kan tvärtom positiva konsekvenser bli påtagliga vid exploatering, eftersom många fynd kan hittas och för att tillgängligheten och upplevelsevärdet för överplöjda fornlämningar i åkermark kan bedömas som lågt. Oavsett hur konsekvenserna bedöms finns en lagstiftning som tydligt säger att fornlämningar i första hand ska bevaras. Ur lagstiftningens synpunkt uppstår därför negativa konsekvenser vid exploatering, även i de fall då positiva aspekter kan lyftas fram.

I följande förteckning över fornlämningar och andra kulturlämningar i eller i omedelbar anknytning till järnvägsalternativen görs ingen bedömning i varje enskilt fall beträffande konsekvenser och tålighet för intrång. Syftet med förteckningen är att se hur helhetsbilden ser ut enligt fornminnesregistret och därmed vilka objekt som legat till grund för bedömningar av särskilt framträdande miljöer av intresse för kulturmiljövården (bilaga 2). Vid fortsatta arkeologiska utredningar i samband med järnvägsplanen kommer fler objekt att tillföras, som i nuläget är okända. När hela fornlämningsbilden är utredd, efter kompletterande utredningar i fält, bör en mer fullständig analys göras.

Förteckningen nedan följer fornminnesregistret och har en del termer och förkortningar enligt följande.

Sn	Socken. Riksantikvarieämbetets fornminnesregister är organiserat sockenvis.
Raä-nr	Raä = riksantikvarieämbetet, som ger varje lokal med fornlämning eller annan kulturlämning ett löpnummer. För varje socken finns en nummerserie. Varje lokal som registrerats tilldelas ett löpnummer i nummerserien. En lokal kan bestå av en enstaka eller flera fornlämningar nära varandra, en enstaka kulturlämning eller flera kulturlämningar nära varandra.
Status	Vid den senast utförda fornminnesinventeringen gjordes en bedömning för varje objekts status, vilket i första hand avsåg hur objektet skulle redovisas på allmänna kartor, främst den ekonomiska kartan. Status betecknades som R, B, Namn, Us, Ms, Top och I.
R	Objekt som redovisas som fast fornlämning på den ekonomiska kartan.
B	B = Bevakas, innebär att objektet bör utredas mer innan det går att ta ställning till redovisningen på den ekonomiska kartan.
Namn	Objektet sätts ut med namn på den ekonomiska kartan.
Us	Us = Upplysningsskrift sätts ut på den ekonomiska kartan.
Ms	Ms = Minnessten.
Top	Top = topografiska kartan, innebär att objektet också sätts ut på den topografiska kartan. Detta urval består av särskilt sevärda objekt.
I	I = Inprickas ej på den ekonomiska kartan.
Hg	Husgrund
Hgr	Husgrunder

Förteckningen nedan görs mycket kortfattad. För varje lokal finns en något mer utförlig beskrivning i fornminnesregistret. Den återges inte här. Jag har läst igenom alla beskrivningar och valt ut de uppgifter till tabellen nedan som jag funnit behövliga för att kunna karaktärisera lokalerna och ta ställning till om de bör lyftas fram särskilt i denna utredning. Där siffror finns med under beskrivning avses först objektets synliga utsträckning på marken och därefter höjd eller djup, alltid med måttet meter. Ett röse kan t.ex. beskrivas som 10/1,5, vilket avser att storleken är 10 meter i diameter och höjden 1,5 meter. En boplatsgrop kan t.ex. beskrivas som 4x2,5/0,4. Det innebär att utsträckningen på marken är 4x2,5 meter och djupet 0,4 meter.

För flera objekt skrivs inte måtten ut i tabellen. I dessa fall faller måtten enligt fornminnesregistrets beskrivningar inom vad som är vanligt förekommande, vilket innebär att man får en god uppfattning om hur lokalerna kan karaktäriseras utan att måtten behöver anges. Det finns definitioner på alla förekommande termer, men inte heller de anges i tabellen, eftersom även det bedöms vara alltför detaljerat i detta sammanhang.

## Robertsfors – Skellefteå, västliga alternativet

### Bygdeå sn, lokaler i korridoren:

Raä-nr	Status	Beskrivning
288	Us	Tjärdal
289	R	Tre härdar, samisk karaktär
352	R	Fyndmaterial stenåldersboplats
353	R	Fyndmaterial stenåldersboplats
357	Us, Top	Tjärdal, 20x15, träkonstruktioner
358	B	Bebyggelselämningar, två hgr på gårdstomt
359	Namn	Bebyggelselämningar, tre hgr, Selsgården
361	Us	Tjärdal, 16 m i diameter
364	Namn	Bebyggelselämningar, två hgr Grönlundstorpet
365	I	Kolbotten, hg, stenugn
368	R	Fyndmaterial stenåldersboplats
369	I	Fyndplats båtyxa, stenålder
370	I	Bebyggelselämningar, två hgr på gårdstomt
371	I	Bebyggelselämningar, två hgr
378	Us	Tjärdal
382	Namn	Bebyggelselämningar, två hgr, Jodal
383	I	Plats för såg/kvarn
411	R	Boplatsvall + boplatsgrop i klapper
412	R	Boplatsgrop i klapper

### Bygdeå sn, lokaler utanför korridoren (kan ingå i miljö som berör korridoren):

Raä-nr	Status	Beskrivning
351	Us	Tjärdal
354	Us	Tjärdal
356	I	Hg efter smedja
362	I	Kolbotten, stenugn
363	R	Boplatsvall i klapper, 7x5,5m
367	R	Boplatsgrop i klapper
379	Us	Tjärdal
402	I	Fyndplats slagg
403	I	Bebyggd gårdstomt
404	B	Bebyggelselämningar, skadat impediment
405-410	I	Bebyggda gårdstomter/bebyggelselämningar
413		Fyndplats slagg

**Nysätra sn, lokaler i korridoren:**

<b>Raä-nr</b>	<b>Status</b>	<b>Beskrivning</b>
79 199	R, Top I	Tre boplatsvallar i klapper, 10x7m, + en boplatsgrop i klapper Fyndplats stenklubba
201	R	Fyndmaterial stenåldersboplat
206	I	Fyndplats grönstensyxa
210	I	Fyndplats nordbottniskt redskap
211	I	Fyndplats trindyxa
216	I	Fyndplats skifferkniv
227	R	Två fångstgropar
228	R	Två fångstgropar
339	R	Fångstgrop

**Nysätra sn, lokaler utanför korridoren (kan ingå i miljö som berör korridoren):**

<b>Raä-nr</b>	<b>Status</b>	<b>Beskrivning</b>
94 337	I	Härd ?

**Burträsk sn, lokaler i korridoren:**

<b>Raä-nr</b>	<b>Status</b>	<b>Beskrivning</b>
63	R?	Fyndmaterial stenåldersboplat
101	B?	Fyndplats nordbottniskt redskap + skärvsten?
106	Us	Tjärdal
107	R	Fyndmaterial stenåldersboplat
108	Us	Tjärdal
113	R	Fyndmaterial stenåldersboplat
114	B	Fyndmaterial stenåldersföremål
115	R	Fyndmaterial stenåldersboplat
116	I	Fyndplats flintavslag
198	R	Fyndmaterial stenåldersboplat

**Burträsk sn, lokaler utanför korridoren (kan ingå i miljö som berör korridoren):**

<b>Raä-nr</b>	<b>Status</b>	<b>Beskrivning</b>
109	I	Tjärdal
110	R	Fyndmaterial stenåldersboplats
111	R	Fyndmaterial stenåldersboplats
112	R	Fyndmaterial stenåldersboplats
117	R	Boplatsgrop 5x2,5/0,5
118	R	Boplatsgrop 3x1,2/0,5
197	Us	Tjärdal

**Skellefteå stad, lokaler i korridoren:**

<b>Raä-nr</b>	<b>Status</b>	<b>Beskrivning</b>
21	I	Hg
162	R	Fyndmaterial stenåldersboplats
251	R	Fyndmaterial fyra stenåldersboplatser
258	R	Fyndmaterial stenåldersboplats
259	B?	Fyndplats sänkstenar
260	B?	Fyndplats sänkstenar
261	I	Fyndplats nät av vidjor
262	I	Fyndplats nordbottniskt redskap
263	I	Uppgift om härd och sänkstenar
264	I	Fyndplats pilspets
278	I	Borttagna härdar
279	I	Fyndplats sänkstenar
280	I	Fyndplats sänkstenar
334	I	Fyndplats järnyxa
335	R	Fyndmaterial stenåldersboplats, delundersökt
336	R	Fyndmaterial stenåldersboplats
357	I	Fyndplats sänkstenar
360	R	Fyndmaterial stenåldersboplats
361	I	Fyndplats avslag
367	R	Fyndmaterial stenåldersboplats
368	I?	Fyndmaterial stenåldersboplats, undersökt år 2002
429	R	Fyndmaterial stenåldersboplats
430	B?	Fyndområde sänkstenar
431	B?	Fyndområde sänkstenar
432	R	Fyndmaterial stenåldersboplats
433	R	Fyndmaterial stenåldersboplats
434	R	Fyndmaterial stenåldersboplats
435	Us	Tjärdal

436	R?	Fyndmaterial stenåldersboplats
437	I	Fyndplats yxa
438	I	Fyndplats skifferyxa
442	I	Fyndplats pilspets
443	I	Fyndplats två stenyxor
518	R	Kvartsbrott

**Skellefteå stad, lokaler utanför korridoren (kan ingå i miljö som berör korridoren):**

<b>Raä-nr</b>	<b>Status</b>	<b>Beskrivning</b>
36	R	Åtta fångstgropar
153	R	Fyndmaterial stenåldersboplats, delundersökt
154	R	Fyndmaterial stenåldersboplats
155	R	Fyndmaterial stenåldersboplats, delundersökt (ca 7300 fynd)
164	R	Fyndmaterial fyra stenåldersboplatser
252	R	Fyndmaterial stenåldersboplats
254	I	Fyndplats bryne
255	R	Fyndmaterial stenåldersboplats
256	R	Fyndmaterial stenåldersboplats
257	R	Fyndmaterial stenåldersboplats
267	R	Fyndmaterial stenåldersboplats
268	I	Fyndplats sänksten
271	R	Fyndmaterial stenåldersboplats
272	R	Fyndmaterial stenåldersboplats
277		Tjärdal
283	I	Fyndplats
284	R	Fyndmaterial stenåldersboplats
286	R	Fyra fångstgropar
290	R	Fyndmaterial stenåldersboplats
292	R	Fyndmaterial stenåldersboplats

## Robertsfors – Skellefteå, de östliga alternativen

### ”Mellersta” alternativet

#### Bygdeå sn, lokaler i mellersta korridoren:

Raä-nr	Status	Beskrivning
366	R	Fyndmaterial stenåldersboplats

#### Nysätra sn, lokaler i korridoren:

Raä-nr	Status	Beskrivning
14	R	Röse 9/0,7
64	I	Plats för milstolpe
65	R	Röse 8/1,3
66	R	Röse 9/1,2
67	R, Top	Röse 15/1,2 + röse kvadratisk 4/0,4
69	R, Top	Röse 12/1,8
70	R	Skeppsformig stensättning 13x3/0,4
75	R	Röse 11/1,3
86	I	Bebyggd gårdstomt
87	I	Bebyggd gårdstomt
88	I	Plats för kvarn, grävd kanal
89	I	Plats för kvarn; hg och kanal
90	I	Bebyggd gårdstomt
91	I	Bebyggd gårdstomt
92	Us	Tjärdal
136	I	Ödeåkrar, källargrop
137	Us	Tjärdal
139	R	Röse 7x5/0,6
141	Namn	Plats med tradition; lägerplats Rysslägdan
172	R	Fornåkrar, kokgropar, skärvtenshö, fyndmaterial; delundersökt; Mårtenfäboda; bronsgjutning, bronsåldersboplats
229	R	Gravfält med sex stensättningar; (två skeppsformiga, en ramformig, två rektangulära, en kvadratisk)
230	R	Oval stensättning 6x3 + rund stensättning 2,5
231	I	Bebyggelseämningar fäbod
234	R	Stensättning 3x2,5/0,3
235	B	Röse?
249	I	Fyndplats kanonkula

275	B	Tio gropar i klapper
287	I	Fyndplats hålsten
301	Namn	Bebyggelseämningar Flasar fäboda, hgr
302	B	Bebyggelseämningar, hg på gårdstomt
303	I	Bebyggelseämningar, Stensboda fäbod
306	I	Bebyggelseämningar, Pinkfäboda
307	B	Bebyggelseämningar, hgr Violgården
308	I	Bebyggelseämningar, torp två hgr
309	R	Stensättning 6/0,3
310	I	Plats för kvarn
312	R	Stensättning 6/0,4
313	R	Röse 5/0,6 + stensättning 3/0,3
316	R?	Fyndmaterial förhistorisk boplats (flinta, lerklining)

### **Nysätra sn, lokaler utanför korridoren (kan ingå i miljö som berör korridoren)**

<b>Raä-nr</b>	<b>Status</b>	<b>Beskrivning</b>
305	I	Plats för fäbod

### **Lövångers sn, lokaler i korridoren:**

<b>Raä-nr</b>	<b>Status</b>	<b>Beskrivning</b>
2	R + I?	Långröse 12x3/0,4 + härd
3	R	Röse 14x10/1,2
6	R + Top	Röse 13/1
7	R	Röse 10/1,7
8	R	Röse 10/0,6
9	R	Röse 9/0,6 + stensättning 8x3/0,4
30	Namn	Grotta med tradition; Trollkyrkan
221	R	Fyndmaterial stenåldersboplats
226	I	Fyndplats håleggad yxa
230	R	Röse 4/0,4
231	Namn	Bebyggelseämningar Vikfäboda, hgr
232	R	Boplatsgrop i klapper
233	Namn	Bebyggelseämningar fäbod
234	Us	Bebyggelseämningar fäbod, hgr
235	Us	Bebyggelseämningar fäbod; sju hgr, 50 odlingsrösen
236	R	Röse 6/0,6
244	I	Uppgift om gårdsplats
245	I	Fyndplats nordbottniskt redskap
246	I	Plats för fäbod



354	R	Röse 10/1
355	R	Röse 6/0,4 + stensättning 3/0,3 + stensättning 6x4/0,3
358	I	Fyndplats stenyxa
359	I	Fyndplats nordbottniskt redskap
363	I	Fyndplats pilspets
366	I	Fyndplats skifferföremål
368	I	Tjärdal
369	I	Tjärdal
370	R	Stensättning 7/0,7

### **Lövångers sn, lokaler utanför korridoren (kan ingå i miljö som berör korridoren)**

<b>Raä-nr</b>	<b>Status</b>	<b>Beskrivning</b>
1	B	Fem gropar i klapper
4	R	Gravfält sex rösen
5	R, Top	Röse 15/0,7
214	I	Plats för kvarn/såg
215	R	Fyra fångstgropar
217	Us	Tjärdal
223	I	Fyndplats nordbottniskt redskap
224	B	Fyndplats för skifferbryne och spjutspetsar
225	I	Fyndplats båtyxa
227	I	Bebyggelselämningar fäbod, hgr
228	R	Röse 9/0,7
229	R	Röse 12/0,5
237	R	Röse 7/0,7
240	R	Två fångstgropar
241	R	Gruvområde
242	B	Två gropar i klapper
243	B	Två gropar i klapper
357	I	Fyndplats nordbottniskt redskap
361	I	Fyndplats tväryxa
364	I	Fyndplats stenyxa
365	I	Fyndplats skifferkniv
367	I	Fyndplats nordbottniskt redskap
371	I	Kolbotten

**Bureå sn, lokaler i korridoren:**

<b>Raä-nr</b>	<b>Status</b>	<b>Beskrivning</b>
3	Ms	Minnessten 1889
104	I	Naturbildning
105	I	Fyndplats kvarts
359	R	Förhistorisk boplats med kokgropar m.m. (en undersökt; keramik)
360	R?	Förhistorisk boplats enligt uppgift
361	R?	Förhistorisk boplats enligt uppgift
362	R?	Förhistorisk boplats enligt uppgift

**Skellefteå stad, lokaler i korridoren:**

<b>Raä-nr</b>	<b>Status</b>	<b>Beskrivning</b>
15	R, Top	Gravfält. Vårdobjekt 66; tre rösen 8-14/1-1,8, ett långröse 17x6, 12 stensättningar, varav en skeppsformig
30	R	Röse 9/0,6
170	R	Boplatsvall i klapper 7x5
202	R	Stensättning 9/0,4
214	R	Två skadade stensättningar 2-4/0,2
230	I	Fyndplats vikingatida järnyxa

**Skellefteå stad, lokaler utanför korridoren (kan ingå i miljö som berör korridoren)**

<b>Raä-nr</b>	<b>Status</b>	<b>Beskrivning</b>
213	I	Tjärdal

## ”Östligaste” alternativet

### Nysätra sn, lokaler i korridoren:

Raä-nr	Status	Beskrivning
3	R	Röse 10x5/0,6 + skärvsten + två kokgropar
4	R	Röse 8/1
21	R, Top	Gravfält (långröse 19x5,5/0,9, en rektangulär ss, fyra runda ss)
22	Ms	Minnessten
34	Us	Minnessten
35	R	Milstolpe
40	R	Stensättning 8/0,5
48	R	Röse 8x3,5/0,8
49	R	Röse 6/0,6 + Ss 3x2/0,2
57	R	Boplatsvall i klapper, 9x6,5m
68	R	Två rösen 7-9/0,6-0,7 + två stensättningar 2-3/0,2
71	R	Röse 7/0,8
140	R	Stensättning 5x3,5m
151	I	Bebyggelselämningar, tre hgr på gårdstomt
173	I	Bebyggelselämningar, torp med två hgr
178	I	Bebyggd gårdstomt
188	Us	Hembygdgård, ca 10 byggnader
190	I	Bebyggelselämningar, torp med tre hgr
191	I	Bebyggelselämningar, bortschaktade
192	Namn	Bebyggelselämningar soldattorp; två hgr Sköldtorpet
200	R	Boplatsgrop + två skärvstenskoncentrationer
232	R	Röse 15x5/0,5
233	R	Fyndmaterial; skärvsten 30 möh
236	I	Röjningsröse, sentida
246	Mb	Byggnadsminne (nr 47)
247	R	Stensättning, delvis förstörd
256	B	Röse? 7/1
300	R	Fyndmaterial; kvarts, skärvsten
315	R	Boplatsgrop i klapper

### Nysätra sn, lokaler utanför korridoren (kan ingå i miljö som berör korridoren)

Raä-nr	Status	Beskrivning
1	R, Top	Röse 16/2,5
38	I	Naturbildning, tidigare R (förväxling?)

50 R, Top Röse 13/2,5 + stensättning?

### Lövångers sn, lokaler i korridoren:

Raä-nr	Status	Beskrivning
11	R	Röse 7/0,5 + röse 7/0,4
12	R	Röse 7x6/0,4
13	R	Gravfält med fem rösen
14	R	Röse 17/1,3
99	R	Milstolpe
409	I	Bebyggelseämningar torp, en hg
410	I	Bebyggelseämningar torp, tre hgr
459	I	Bebyggelseämningar torp, tre hgr
467	Us	Tjärdal
473	Namn	Bebyggelseämningar Bodans fäbod
507	Namn	Bebyggelseämningar efter torpet Ersnäs
513	Us	Bebyggelseämningar fäbod, fyra hgr

### Bureå sn, lokaler i korridoren:

Raä-nr	Status	Beskrivning
6	R, Top	Röse 11x5/0,9 + röse 6/0,5
7	R	Röse 7/0,8
8	R	Två stensättningar, 3-5/0,1-0,5
9	R	Stensättning 5/0,2
12	R	Gravfält; fyra runda stensättningar + en oval stensättning
13	R	Gravfält; tre rösen + en kvadratisk + tre runda stensättningar
18	R	Röse 9/1,6. Ark utredning för nya E4 1998, borttaget?
19	R, Top, Namn	Gravfältet Rösbacken: sju rösen + två stensättningar (skeppsformer efter restaurering)
58	R	Röse? 8/0,8
59	R	Röse 7/0,8
64	I	Plats för härd
72	R	Två rösen + ett långröse 9x3 + tre stensättningar
75	I	Bebyggelseämningar; två hgr och odlingsrösen
76	I	Kvartsflisor
85	R, Top	Röse 13/1,2 + röse 7/0,8
86	I	Stensamling (från grustäkt?)
87	R	Röse 6x4/0,6
96	Namn	Bebyggelseämningar Bureå fäbod, 1 hg
103	R	Milstolpe

106	R	Nio fångstgropar (eller kokgropar?)
128	R	En kokgrop + förhistoriskt fyndmaterial
261	B?	Gropar och förhöjda fosfatvärden enl ark utredning 1998 för E4
262	B?	Tre boplatsgropar i klapper, ark utredning 1998 för E4
263	R?	Fyndmaterial stenåldersboplats, ark utredning 1998 för E4
264	R?	Kokgrop, ark utredning 1998 för E4 (borttagen?)
265	R?	Boplatsgrop, ark utredning 1998 för E4 (borttagen?)
266	I?	Bebyggelse lämningar, torp, tre hgr och odlingsrösen, ark utredning 1998 för E4 (borttaget?)
351	R	Fyndmaterial förhistorisk boplats, delundersökt 1991-95
352	R	En rund kokgrop
353	R	En rektangulär kokgrop + två runda kokgropar
354	R	Förhistoriskt fyndmaterial, boplats
355	R	En rektangulär kokgrop + två runda kokgropar
356	R	Fem kokgropar + tre stensättningar, delvis undersökt lokal
357	R	Stensättning 3,5x2,5/0,2
358	R	Två kokgropar
363	R	Tre kokgropar
364	R	Två kokgropar
365	R	Kokgrop
366	R	Kokgrop
367	R?	Fyra kokgropar, ogranskade
368	R	Kokgrop
369	R	Kokgrop
370	R	Kokgrop
372	R	Åtta kokgropar
373	R	Kokgrop
374	R	Kokgrop
375	R	Röse 3x2/0,4
376	R	Två kokgropar
377	R	Kokgrop
378	R	Kokgrop
379	R	Område med 21 kokgropar
380	R	Förhistoriskt fyndmaterial; keramik på boplats
381	R	Förhistoriskt fyndmaterial, boplats
382	R?	Förhistoriskt fyndmaterial, boplats
383	Us?	Tjärdal
384	R	Två kokgropar
385	R	Fyra kokgropar
386	R	Härd
387	R	Röse 3/0,4
388	R	Gravfält: ett röse + fyra stensättningar, delundersökt 1995
389	R	Tre ovala stensättningar
390	R?	Förhistoriskt fyndmaterial, boplats

## Bureå sn, lokaler utanför korridoren (kan ingå i miljö som berör korridoren)

Raä-nr	Status	Beskrivning
79	R	Två stensättningar
83	R	Röse
95	Us	Gruvhål från 1920-talet
100	R	Röse 4/0,3

## Skellefteå stad, lokaler i korridoren:

Raä-nr	Status	Beskrivning
17	R, Top	Långröse 19x7/1,2 (med kista, kallmur, kantkedja)
28	R	Röse 4/0,4
29	R	Fem rösen; 6-11/0,3-0,5 + skärvsten
31	R	Stensättning 6/0,3
32	R	Röse 6/0,5 + stensättning 4/0,15
33	R	Stensättning 5/0,2
34	R	Röse, 7/0,6
35	R, Top	Två rösen, 12-15/1-2
101	R, Top	Tre rösen; 6-20/0,4-3, restaurerade 1968
126	R	Röse 8/0,8
127	R	Röse 6x5/0,7
128	R	Röse 10/1
152	B	Dike med vall i stenig mark
171	B?	Gruvområde med tre gruvhål, 1,5-5 i diameter, vattenfyllda
172	Us	Gruvhål 4,5/1,5
205	R	Stensättning 5/0,3
215	R, Top	Röse 7/0,8 (med kista)
216	R	Stensättning 4/0,3
233	R	Stensättning 3,5/0,2
630	R?	Fyndmaterial; avslag, slagg m.m. Ark utredning 1998.
631	R?	Grop och fyndmaterial. Ark utredning 1998 för E4. Borta?
632	R?	Sex kokgröpar. Ark utredning 1998 för E4. Borttagna?

## Skellefteå stad, lokaler utanför korridoren (kan ingå i miljö som berör korridoren):

Raä-nr	Status	Beskrivning
14	R	Tre rösen 5-10/0,6-1,5
19	R, Top	Röse 10/1,5
102	R, Top	Två rösen 13-15/1,8 + en stensättning 4x2/0,1
103	R, Top	Röse 9/2

104	R, Top	Två rösen 11-17/1,6-3,5
105	R	Röse 7/0,6 med kista av hållar
110	R	Två stensättningar 3-5/0,2
129	R	Skeppsformigt röse, 11x2/0,8, restaurerat
130	R	Röse 11/2,5
131	R	Röse 11/2,5
132	R	Röse 4,5/0,6
133	R, Top	Röse 10/1,8
234	I	Uppgift om röse, nu borttaget
235	I	Uppgift om borttagna rösen

## Skellefteå – Ostvik

### De två västligaste alternativen (Myckle – Ostvik och Myckle – Kåge)

#### Skellefteå stad, lokaler i korridoren:

Raä-nr	Status	Beskrivning
44	R	Gravfält; fem stensättningar, 4-7/0,3-0,4
45	R	Tre stensättningar, 4-10
74	R, Top	Röse 12/1,2
75	R	Skadad stensättning 7/0,4
77	R	Uppallad sten + rektangulär stensättning 5x2,5/0,4
78	R	Två stensättningar, 4-6/0,4-0,6, undersökta, restaurerade
80	R	Röse 6/0,7, restaurerat
147	I	Två röjningsrösen, tidigare bedömda som gravrösen
240	I	Stensamling
323	R	Rektangulär stensättning 3x1,5/0,3
303	I	Flyttblock med tradition
328	R	Stensättning 6/0,4
369	B?	Område med röjningsrösen, oklar karaktär

#### Skellefteå stad, lokaler utanför korridoren (kan ingå i miljö som berör korridoren):

Raä-nr	Status	Beskrivning
1	R	Röse 10/0,8
76	R, Top	Tre rösen, 6-14/0,4-1,5
79	R	Röse 3/0,5
169	I	Uppallad sten (recent?)
244	B	Röse? 9x4/0,5
250	R	Stensättning 2,5/0,2
307	I	Plats för undersökt kokgrop
318	R	Två rösen 4-15/0,6-1,2 + två stensättningar 10x5, 7x4
319	R	Röse 5/0,3

#### Byske sn, lokaler i korridoren:

Raä-nr	Status	Beskrivning
53	I	Gropar (troligen täkter)



## Det mellersta alternativet (Skellefteå – Kåge)

### Skellefteå stad, lokaler i korridoren:

Raä-nr	Status	Beskrivning
--------	--------	-------------

Inga objekt berörs fram till Kåge

### Skellefteå stad, lokaler utanför korridoren (kan ingå i miljö som berör korridoren):

Raä-nr	Status	Beskrivning
42	R	Gravfält; tre rösen 7-8 m i diam och två stensättningar 4 m i diam
344	R	Röse 12/0,7 + långröse 12x4/0,6
345	R	Stensättning 8x4/0,2

## De östliga alternativen (Skellefteå – Ostvik)

### Skellefteå stad, lokaler i korridoren:

Raä-nr	Status	Beskrivning
26	R	Två rösen, 10x5 och 5 m i diam, skadade
81	R	Tre rösen 5-10/0,4-1,6 + ett långröse 12x6 med kista
82	R	Två rösen 6-13/0,5-1,6
84	R	Röse 13/1,5 + stensättning 7/0,5
179	R	Två stensättningar, 4-6/0,1-0,2, skadade
182	I	Bebyggelselämningar fäbod, tre hgr
190	I	Kilometerstolpe
197	I	Kilometerstolpe
198	I	Kilometerstolpe
199	I	Kilometerstolpe
217	R	Stensättning 4/0,4
218	I	Naturbildning?
237	R	Stensättning 4/0,3
249	R	Rektangulär stensättning 7x5x3,5/0,3
308	I	Fyndplats eldslagningssten romersk jäå
341	I	Gruvhål, silver
342	Us	Gruvhål, silver
626	R	Boplatsgrop i klapper, 6x3,5/0,4

**Skellefteå stad, lokaler utanför korridoren (kan ingå i miljö som berör korridoren):**

<b>Raä-nr</b>	<b>Status</b>	<b>Beskrivning</b>
24	R	Gravfält med fem rösen (6-12/0,5) och åtta stensättningar (3-6 m)
25	R	Röse 9/0,6
340	Namn	Skärpning, Moröns silvergruva

**Byske sn, lokaler i korridoren:**

<b>Raä-nr</b>	<b>Status</b>	<b>Beskrivning</b>
39	R	Tre rösen, 4-15/0,3-1,5, skadade
40	R	Stensättning, 9/0,6
41	R	Fyra rösen/stensättningar, restaurerade, 4-5/0,5
43	R	Milstolpe
44	I	Depåfynd; mynt från 1600- och 1700-talet
45	I	Fyndplats kanonkula
46	I	Fyndplats timmerflotte
48	I	Område med gropar (täkt?)
49	I	Byggnad med tradition (1809 års krigsslut)
50	I	Fyndplats för båt
51	I	Uppgift om bebyggelse lämningar
52	R	Milstolpe
58	R	Två stensättningar, 3-3,5 m i diam
139	I	Kvartsförekomst
140	I	Två kvartsförekomster
148	I	Kilometerstolpe

## 4. Ånäset – V. Hökmark – Kårängssjön (den tillkommande delen av korridoren Ö-G)

### Nysätra sn, lokaler i och nära korridoren:

Raä-nr	Status	Beskrivning
2	R	Röse med brätte, 16/1,8
245	R	Boplatsvall 9x5 (inneryta 4,5x2) + fyndplats nordbottniskt redskap
250	R	Milstolpe
324		?
325		?
328		?

### Lövångers sn, lokaler i och nära korridoren:

Raä-nr	Status	Beskrivning
16	R	Fyra rösen, 4-5/0,3-0,4 (inventering 1958)
18	I	Offerkast, uppgift om enligt inventering 1958
25	R	Två rösen, 7-8/1-1,2
27	R	Två rösen, 7-11/0,4-1,2
40	R	Röse, 4/0,5
269	B	Uppallad sten ("liggande höna")
301	R	Stensättning, 6/0,3
302	R	Stensättning, 3x2/0,3
312	I	Två husgrunder efter fäbod
320	I	Naturbildning med namn (Oxryggen)
362	I	Fyndplats vikingatida pilspets
373	R	Fyra stensättningar; två rektangulära 7x3,5 och 3,4x1,5, en kvadratisk 3x3 och en rundad 2,5, alla ca 0,2 höga
374	R	Kvadratisk röse, 5x5/0,5, och rektangulär stensättning 6x3/0,3
405	R	Röse, 6/0,5
532	I	Husgrund efter torp, röjningsrösen