

SAMRÅDSUNDERLAG - Gång- och cykelväg Stöcke, väg 523

Umeå kommun, Västerbottens län

Vägplan, 2022-03-03



Trafikverket

Postadress: Trafikverket, Box 809, 971 25 Luleå

E-post: trafikverket@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921

Dokumenttitel: SAMRÅDSUNDERLAG - Gång- och cykelväg Stöcke, väg 523

Författare: Jesper Lundberg och Leif Wiklund m.fl., Sweco

Dokumentdatum: 2022-03-03

Ärendenummer: TRV 2021/103235

Objektnummer: 174738

Kontaktperson: Pia Törrö, Trafikverket

Konsult: Sweco

Innehåll

| | |
|---|----|
| 1. Sammanfattning..... | 5 |
| 2. Inledning..... | 6 |
| 2.1. Bakgrund..... | 6 |
| 2.2. Planlägningsprocessen..... | 8 |
| 2.3. Tidigare utredningar..... | 8 |
| 2.4. Planerade åtgärder..... | 8 |
| 3. Avgränsningar..... | 9 |
| 3.1. Utrednings- och influensområde..... | 9 |
| 3.2. Tid..... | 9 |
| 4. Förutsättningarna i utrednings- och influensområdet..... | 10 |
| 4.1. Beskrivning av befintlig väganläggning..... | 10 |
| 4.1.1. Vägnät och biltrafik..... | 10 |
| 4.1.2. Gång- och cykeltrafik..... | 10 |
| 4.1.3. Kollektivtrafik..... | 10 |
| 4.2. Kommunal planer..... | 12 |
| 4.2.1. Översiktsplan..... | 12 |
| 4.2.2. Cykeltrafikprogram..... | 13 |
| 4.2.3. Detaljplaner..... | 13 |
| 4.3. Riksintressen och skyddade områden..... | 15 |
| 4.4. Markanvändning och naturresurser..... | 15 |
| 4.4.1. Jord- och skogsbruk..... | 15 |
| 4.4.2. Bebyggelse..... | 15 |
| 4.4.3. Rennäring..... | 15 |
| 4.4.4. Vattenresurser..... | 15 |
| 4.5. Boendemiljö och hälsa..... | 15 |
| 4.6. Landskapets karaktär och funktion..... | 16 |
| 4.6.1. Landskapsanalys..... | 16 |
| 4.7. Kulturmiljö..... | 22 |
| 4.8. Naturmiljö..... | 23 |
| 4.9. Rekreation och friluftsliv..... | 24 |
| 4.10. Byggnadstekniska förutsättningar..... | 25 |
| 4.10.1. Geotekniska förhållanden..... | 25 |
| 4.10.2. Geohydrologi och avvattning..... | 26 |
| 4.10.3. Belysning och ledningar..... | 30 |

| | | |
|---------|---|----|
| 4.11. | Förorenade områden | 30 |
| 5. | Projektets lokalisering, utformning, omfattning och utmärkande egenskaper | 31 |
| 5.1. | Vägförslaget..... | 31 |
| 5.2. | Gestaltningssavsikter | 33 |
| 5.2.1. | God transportkvalitet och säkerhet | 33 |
| 5.2.2. | Landskapsanpassning, linjedragning och sidoområden | 33 |
| 5.2.3. | Allé..... | 33 |
| 5.2.4. | Utrustning..... | 33 |
| 5.3. | De möjliga miljöeffekternas typ och utmärkande egenskaper. | 34 |
| 5.3.1. | Kommunala planer | 34 |
| 5.3.2. | Markanvändning och naturresurser..... | 34 |
| 5.3.3. | Boendemiljö och hälsa | 34 |
| 5.3.4. | Landskap..... | 35 |
| 5.3.5. | Kulturmiljö | 35 |
| 5.3.6. | Naturmiljö..... | 35 |
| 5.3.7. | Geohydrologi och avvattning | 36 |
| 5.3.8. | Rekreation och friluftsliv | 36 |
| 5.3.9. | Byggskedet | 36 |
| 5.3.10. | Miljö kvalitetsnormer | 37 |
| 5.3.11. | Miljö kvalitetsmål | 37 |
| 5.3.12. | Allmänna hänsynsregler | 37 |
| 6. | Åtgärder..... | 38 |
| 7. | Bedömning av åtgärdens miljöpåverkan..... | 38 |
| 8. | Fortsatt arbete..... | 38 |
| 8.1. | Planläggning | 38 |
| 8.2. | Viktiga frågeställningar..... | 39 |
| 9. | Källor..... | 40 |

1. Sammanfattning.

Stöcke är en tätort i Umeå kommun, belägen cirka två mil utanför Umeå centrum. Stöcke ingår i tillväxtstråket till kusten som finns utpekad i Umeå kommuns översiktsplan.

I dagsläget finns en kantstensbunden gång- och cykelbana (GC-bana¹) i Stöcke, mellan idrottsplatsen i norr och Stamvägen i söder, men längs övriga delar av väg 523 är oskyddade trafikanter hänvisade till att nyttja vägrenen. I Spångdalen och vid Stöcke Tallskogsväg har utbyggnad av bostäder skett de senaste åren. Barnen i området är hänvisade till Stöcke skola (F-6), och har idag skolskjuts till skolan efter väg 523 inte bedömts som säker för oskyddade trafikanter.

I en tidigare genomförd åtgärdsvalsstudie har trafiksäkerheten och tillgängligheten för oskyddade trafikanter som rör sig längs med och korsar väg 523 bedömts vara av sådan karaktär att det krävs åtgärder i form av optimering eller ombyggnationer (steg 2 och 3) för att hantera identifierade brister.

En cirka 1,8 kilometer lång gång- och cykelväg (GC-väg²) planeras i två etapper. Etapp 1 i norr planeras mellan korsningen väg 522/Stöcksjö Tallskogsväg och Stöcke idrottsplats. Etapp 2 i söder planeras mellan Stamvägen och Norbäcksvägen.

Det utredda förslaget till GC-väg ligger i ett landskap som domineras av åkermark. Terrängen är flack och erbjuder långa siktlinjer över slätten. Även slutna landskapsrum, bestående av skogsmark och tätortsbebyggelse, förekommer.

GC-vägen föreslås inledningsvis lokaliseras längs vägens västra sida, för att därefter byta till den östra sidan och ansluta till befintlig GC-bana i Stöcke. Där den föreslagna GC-vägen korsar väg 522 och 523 föreslås passager i plan anläggas. Även en hastighetsöversyn av väg 522 och 523 kommer genomföras för att säkerställa att vägen har en passande och trafiksäker hastighet. Beslut om förändrad hastighet tas genom lokal trafikföreskrift.

Trafikverket gör bedömningen att projektets inte kan antas medföra en betydande miljöpåverkan då åtgärderna är av liten omfattning och kräver lite naturresurser. Vidare tar åtgärderna endast mark i anspråk intill en befintlig väg och ligger, förutom de delar av sträckan som går genom jordbruksmark, inte inom skyddade eller i övrigt värdefulla områden eller påverkar värden i sådana områden. Miljöeffekterna bedöms främst uppstå för landskapsbilden samt mindre intrång på brukad jordbruksmark.

¹ Bana avsedd för gående, cykeltrafik samt trafik med moped klass II. Banan är avgränsad från vägbana med kantstöd eller annan åtgärd.

² Väg avsedd för gående, cykeltrafik samt trafik med moped klass II. GC-väg är avskild från väg/gata med skiljeremsa.

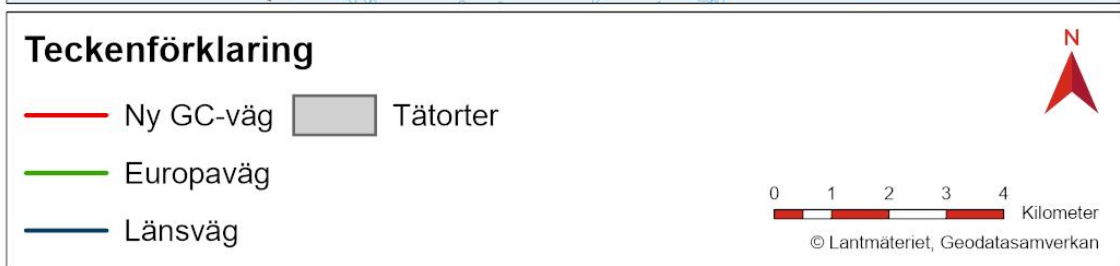
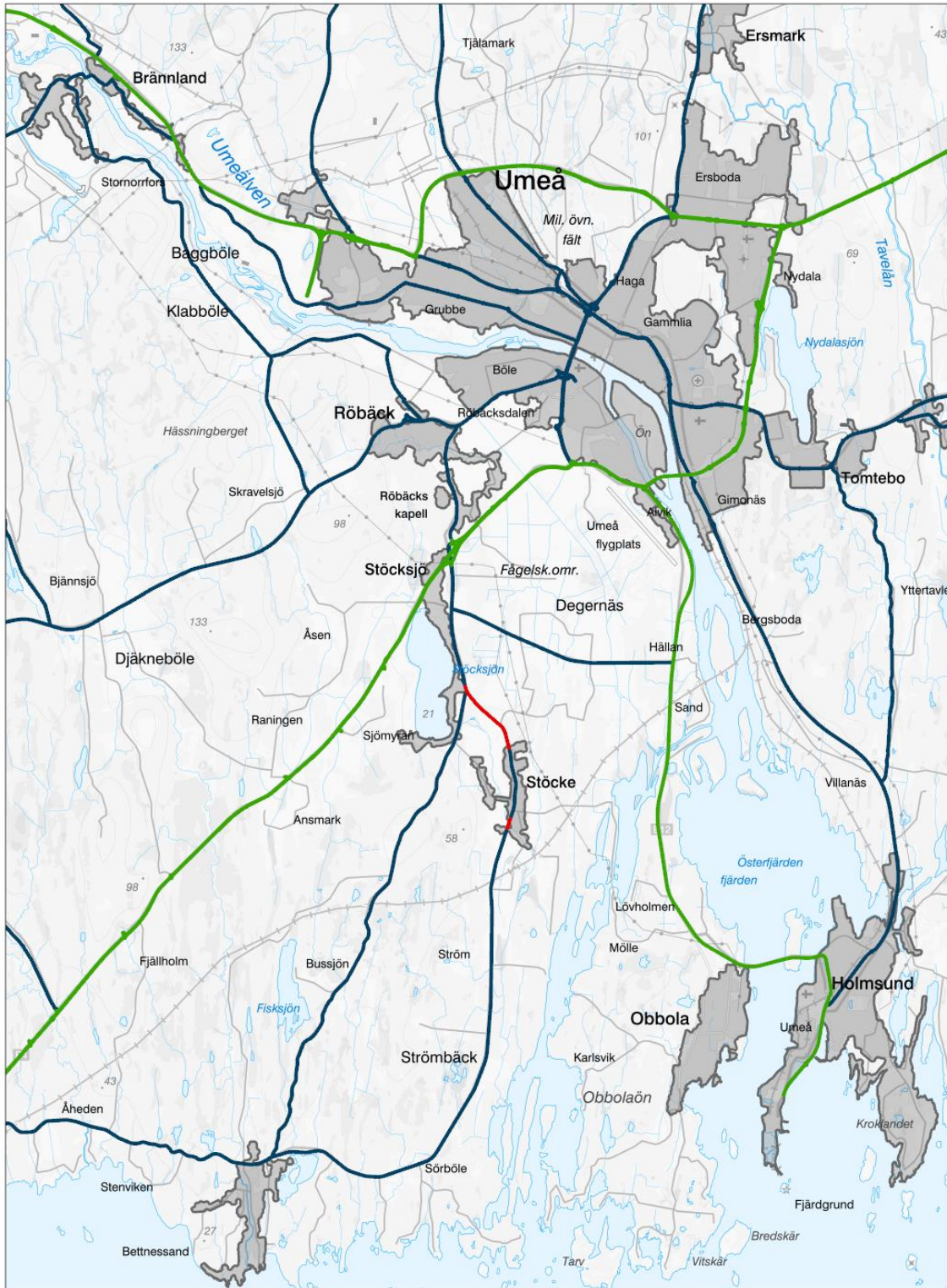
2. Inledning

2.1. Bakgrund

Stöcke är en tätort i Umeå kommun, belägen cirka en mil utanför Umeå centrum, se Figur 1. Stöcke ingår i tillväxtstråket till kusten som finns utpekad i Umeå kommuns översiktsplan. Inom detta stråk kan en utbyggnad av bostäder förväntas som en del av kommunens tillväxt och mål om 200 000 invånare till år 2050.

Väg 523 är den enda genomfartsleden genom Stöcke, och fungerar som omledningsväg för E4 vid olyckor/ombyggnationer. Trafiken längs väg 523 in mot Stöcke uppgår i snitt till cirka 2 000 fordon per dygn och den skyltade hastigheten utanför tätorten är 70 km/tim. Tidigare genomförda stickprovsmätningar har visat på överhastigheter, bland annat till följd av att vägen upplevs inbjuda till höga hastigheter. I dagsläget finns en kantstensbunden gång- och cykelbana (GC-bana) i Stöcke, mellan idrottsplatsen i norr och Stamvägen i söder, men längs övriga delar av väg 523 är oskyddade trafikanter hänvisade till att nyttja vägrenen.

I Spångdalen och vid Stöcke Tallskogsväg har utbyggnad av bostäder skett de senaste åren. Barnen i området är hänvisade till Stöcke skola (F-6), och har idag skolskjuts till skolan efter väg 523 inte bedömts som säker för oskyddade trafikanter. Avståndet mellan bebyggelsen vid Stöcke Tallskogsväg och Stöcke skola är mindre än tre kilometer, vilket innebär goda möjligheter för att eleverna ska kunna gå eller cykla till skolan om vägen hade haft en säkrare utformning.



Figur 1. Översiktskarta, utredd GC-väg markerat i rött.

2.2. Planläggningsprocessen

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

I början av planläggningen tas ett samrådsunderlag fram. Det är detta skede som vägplanen är i nu. Samrådsunderlaget beskriver hur projektet kan påverka miljön och ligger till grund för länsstyrelsens beslut om projektet kan antas medföra en betydande miljöpåverkan. Innan länsstyrelsen prövar om projektet kan antas medföra en betydande miljöpåverkan ska enskilda som kan antas bli särskilt berörda få möjlighet att yttra sig.

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

Mer information om den fortsatta planläggningsprocessen finns i avsnitt 8.1 *Planläggning*.

2.3. Tidigare utredningar

I en förenklad åtgärdsvalsstudie (ÅVS), daterad 2019-12-06, har aktuell sträcka studerat i syfte att öka trafiksäkerheten och tillgängligheten för oskyddade trafikanter, särskilt barn och unga, som rör sig längs med och korsar väg 523.

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

De fyra stegen innebär att åtgärderna ska analyseras i följande ordning:

1. Tänk om – Steg 1 handlar om att först och främst överväga åtgärder som kan påverka behovet av transporter och resor samt valet av transportsätt.
2. Optimera – Steg 2 innebär att genomföra åtgärder som medför ett mer effektivt utnyttjande av den befintliga infrastrukturen.
3. Bygg om – Steg 3 genomförs vid behov och innebär begränsade ombyggnationer.
4. Bygg nytt – Steg 4 genomförs om behovet inte kan tillgodoses i de tre tidigare stegen. Det betyder nyinvesteringar och/eller större ombyggnadsåtgärder.

I åtgärdsvalsstudien har trafiksäkerheten och tillgängligheten för oskyddade trafikanter som rör sig längs med och korsar väg 523 bedömts vara av sådan karaktär att det krävs åtgärder i form av optimering eller ombyggnationer (steg 2 och 3) för att hantera identifierade brister.

En kompletterande utredning som underlag för val av utformningsstandard har därefter genomförts i syfte att belysa vilka alternativ gällande utformning och andra trafiksäkerhetshöjande åtgärder som bedöms vara aktuella.

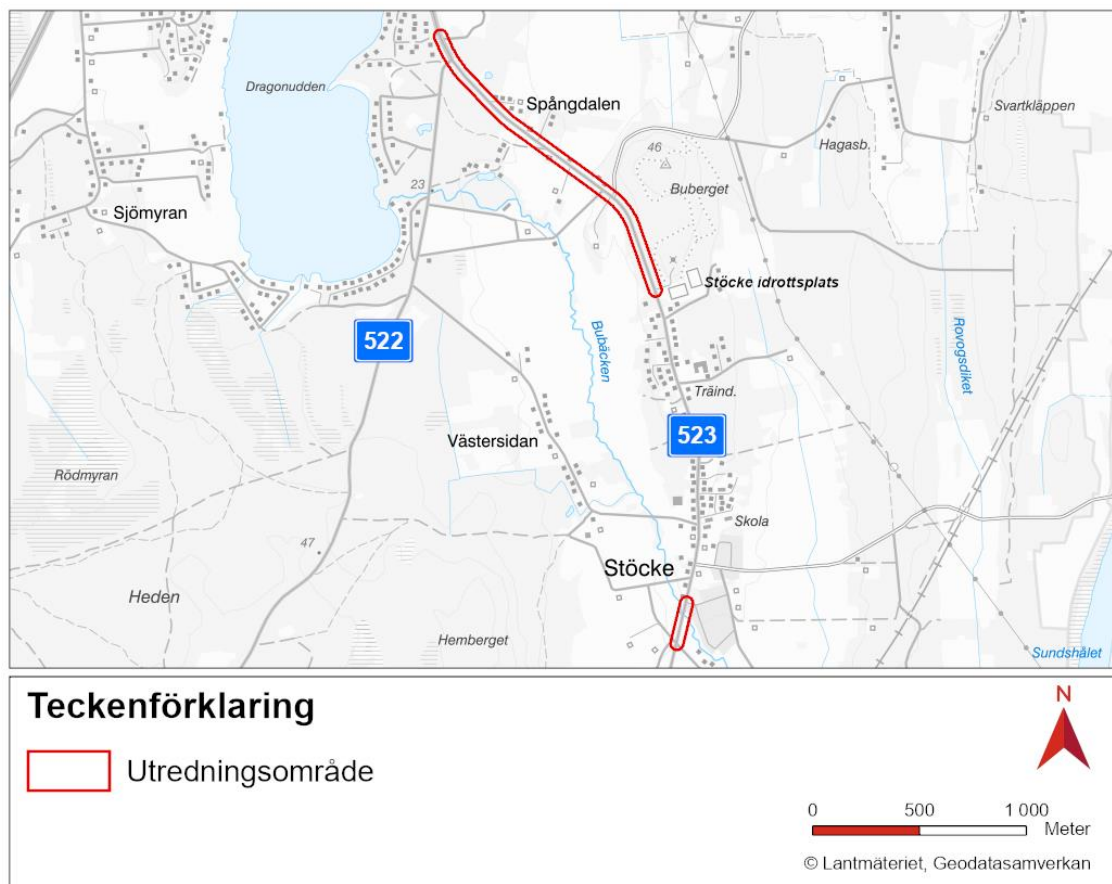
2.4. Planerade åtgärder

Projektet omfattar att bygga en cirka 1,8 kilometer lång ny gång-, cykel- och mopedväg (GC-väg) längs väg 522 och väg 523, som ska ansluta mot den befintliga GC-banan i Stöcke, se Figur 1. De planerade åtgärderna beskrivs vidare i avsnitt 5.1 *Vägförslaget*.

3. Avgränsningar

3.1. Utrednings- och influensområde

Geografisk avgränsning sker genom ett utredningsområde och ett influensområde. Utredningsområdet har avgränsats till det nuvarande vägområdet och området i dess omedelbara närhet, och bedöms som det område som kan komma att direkt beröras av projektet, se Figur 2. Utredningsområdet är uppdelat i två etapper. Etapp 1 börjar vid korsningen Stöcke Tallskogsväg och följer väg 522 söderut. Strax därefter viker väg 522 av och utredningsområdet fortsätter därefter längs väg 523 fram till Stöcke idrottsplats, där befintlig GC-banan tar vid. Etapp 2 fortsätter söder om Stöcke, från korsningen med Stamvägen och fram till korsningen med Norbäcksvägen.



Figur 2. Avgränsning utredningsområde.

Influensområdet omfattar områden där miljöeffekter som exempelvis hydrologisk eller landskapsmässig påverkan kan uppstå, och är starkt beroende av vilken miljöaspekt som analyseras. Störningar som uppkommer i samband med byggnation av väg samt de områden som berörs av de fysiska förändringarna som projektet för med sig inkluderas i influensområdet.

3.2. Tid

Den formella planläggningen för ny GC-väg har påbörjats under vintern 2021/2022. Målsättningen är att vägplanen ska ställas ut för granskning under hösten 2022 för att därefter skickas in för fastställelse. Under förutsättning att vägplanen vinner laga kraft är byggstart planerad till tidigast 2024.

4. Förutsättningarna i utrednings- och influensområdet

4.1. Beskrivning av befintlig väganläggning

4.1.1. Vägnät och biltrafik

Den planerade GC-vägen berör två statliga vägar: väg 522 och väg 523. Resterande vägar inom utredningsområdet är enskilda.

Väg 522 har en vägbredd på 13 meter och väg 523 en vägbredd på 6,5 meter. Båda vägarna har två körfält, ett i vardera riktning. Högsta tillåtna hastighet är 80 km/tim i den norra delen av etapp 1, men minskar vid korsningen väg 522/väg 523 till 70 km/tim. Strax innan Stöcke idrottsplats minskar högsta tillåtna hastighet till 50 km/tim. Högsta tillåtna hastighet i etapp 2 är 50 km/tim. I etapp 2 finns en hastighetsdämpande åtgärd genom en så kallad ”chikan”.

Väg 522 och 523 har båda bärighetsklass 1 (BK1). Vägrenen längs väg 522 är mycket bred och blir relativt smal längs väg 523. Väg 522 är en del av det funktionellt prioriterade vägnätet för dagliga personresor och för kollektivtrafik som en kompletterande regionalt viktig väg. Väg 523 är den enda genomfartsleden genom Stöcke.

4.1.2. Gång- och cykeltrafik

I nuläget är gång- och cykeltrafikanter till stora delar längs väg 522 och 523 hänvisade till vägrenen. I Stöcke finns en 2,5 meter bred kantstensbunden GC-bana, mellan idrottsplatsen i norr och Stamvägen i söder, se Figur 3. Föreliggande vägplan ska ansluta till den kantstensbundna GC-banan i Stöcke.

Tre mätningar av cykeltrafiken i området har genomförts under åren 2017-2019. Två av mätningarna genomfördes norr respektive söder om Stöcke. Den tredje mätningen genomfördes i centrala Stöcke. Mätningen i Stöcke noterade störst flödena av cyklister, med ett 70-tal passager per dag. Norr om Stöcke noterades ett 20-tal passager per dag och mätningen söder om Stöcke noterade något färre passager.

4.1.3. Kollektivtrafik

Två regionala busslinjer trafikerar Stöcke: linje 126 (Hörnefors – Norrmjöle – Umeå) och linje 127 (Vasaplan – Stöcksjö – Östteg). Inom utredningsområdet finns en busshållplats, men ytterligare busshållplatser finns i nära anslutning inne i Stöcke by samt norr om på etapp 1, se Figur 3.



Figur 3. Kollektivtrafikens hållplatser i området samt befintlig GC-bana genom Stöcke.

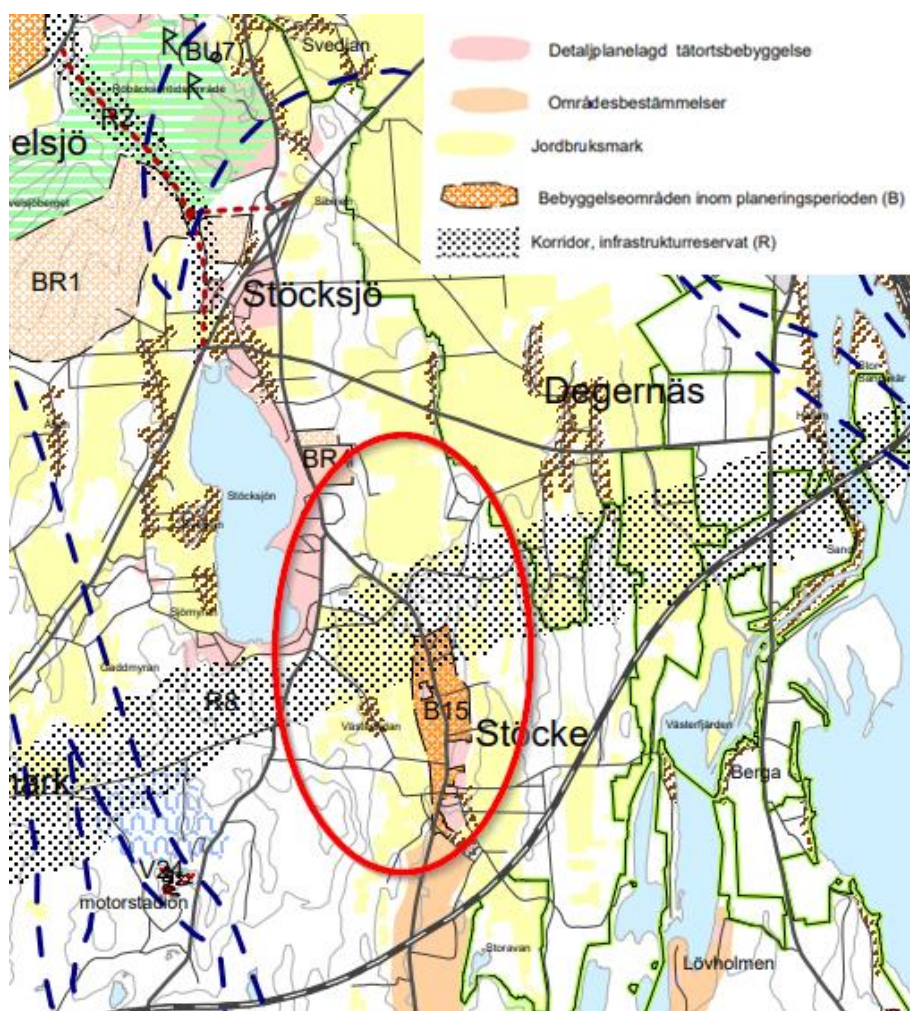
4.2. Kommunala planer

4.2.1. Översiktsplan

För området gäller Umeå kommuns fördjupade översiktsplan för Umeå, ursprungligen antagen 29 augusti 2011 och därefter reviderad i augusti 2018. Översiktsplaner är inte juridiskt bindande, men ska ge vägledning för beslut om hur mark- och vattenområden i kommunen ska användas.

Umeå kommun har ett tillväxtmål om 200 000 invånare till år 2050. Den framtida befolkningstillväxten föreslås koncentreras till befintliga och nya stadsdelar i centrala Umeå samt i kommundelarnas tätorter. Tillväxten föreslås därtill i områden som är möjliga att nå genom en förlängning av kollektivtrafikstråken. Stöcke, tillsammans med intilliggande Stöcksjö, ingår i stråket till kusten.

I den fördjupade översiktsplanen för Umeå finns ett reservat för infrastruktur (ny dragnings av E4) utpekade norr om Stöcke och som korsar väg 522 och 523, se Figur 4. Reservatet sammanföll med ett av Trafikverkets tidigare utpekade riksintressen för framtida väg, som sedan dess har utgått.



Figur 4. Urklipp från den fördjupade översiktsplanen för Umeå. Område som berörs av vägplanen markeras med röd cirkel.

I översiktsplanen skriver kommunen vidare att det ska vara attraktivt att cykla och gå i Umeå, sommar som vinter. Umeå kommun har valt att arbeta med ett huvudnät av gång- och cykelvägar där en särskilt hög standard vad gäller framkomlighet, gena och raka sträckningar, trafiksäkerhet, belysning,

drift och underhåll ska hållas. I översiktsplanen pekas ett stråk från Röbbäck och söderut i riktning mot Stöcksjö och Stöcke ut som en framtida expansion av huvudnätet för cykelvägar.

4.2.2. Cykeltrafikprogram

Umeå kommun antog 2018 ett cykeltrafikprogram som omfattar hela kommunen, men fokuserar specifikt på kommunens infrastruktur. Umeå kommunfullmäktige antog 2008 en målsättning om att andelen hållbara resor (kollektivtrafik, cykel eller till fots) ska utgöra minst 65 % av alla resor inom Umeå tätort till år 2022. Cykeltrafikprogrammet har fyra insatsområden:

1. Ökad samverkan och samsyn

Samverkan ska ske internt inom kommunen men även mot externa aktörer för att på bästa sätt arbeta tillsammans för att nå målen. Kommunen ska arbeta för att Trafikverket och Region Västerbotten ska finansiera cykelvägar längs det statliga vägnätet.

2. God framkomlighet för cyklisterna

Handlar om hur cykelinfrastrukturen ska planeras, utformas och skötas för att öka framkomligheten samt hur cykelvägnätet bör byggas ut för att bli komplett och sammanhängande.

3. En cykelstad för alla

Alla ska kunna, vilja och våga cykla oavsett ålder, kön och eventuella funktionsnedsättningar. Kommunen ska arbeta för att det ska finnas en trygg väg hem till alla bostadsområden under dygnets mörka timmar. Skolvägar ska inventeras och vid behov byggas om.

4. God service till cyklisterna

Fokuserar på vad cyklisterna behöver utöver cykelvägar (ex. parkering, vägvisning) samt utrustning som ger ett mervärde (ex. luftpump). Cykelparkeringar ska byggas vid fler hållplatser för att cykeln ska utgöra ett komplement till kollektivtrafiken.

4.2.3. Detaljplaner

En ny väg får inte byggas i strid med en gällande detaljplan eller områdesbestämmelse. Om syftet med detaljplanen eller områdesbestämmelsen inte motverkas får dock mindre avvikelser göras.

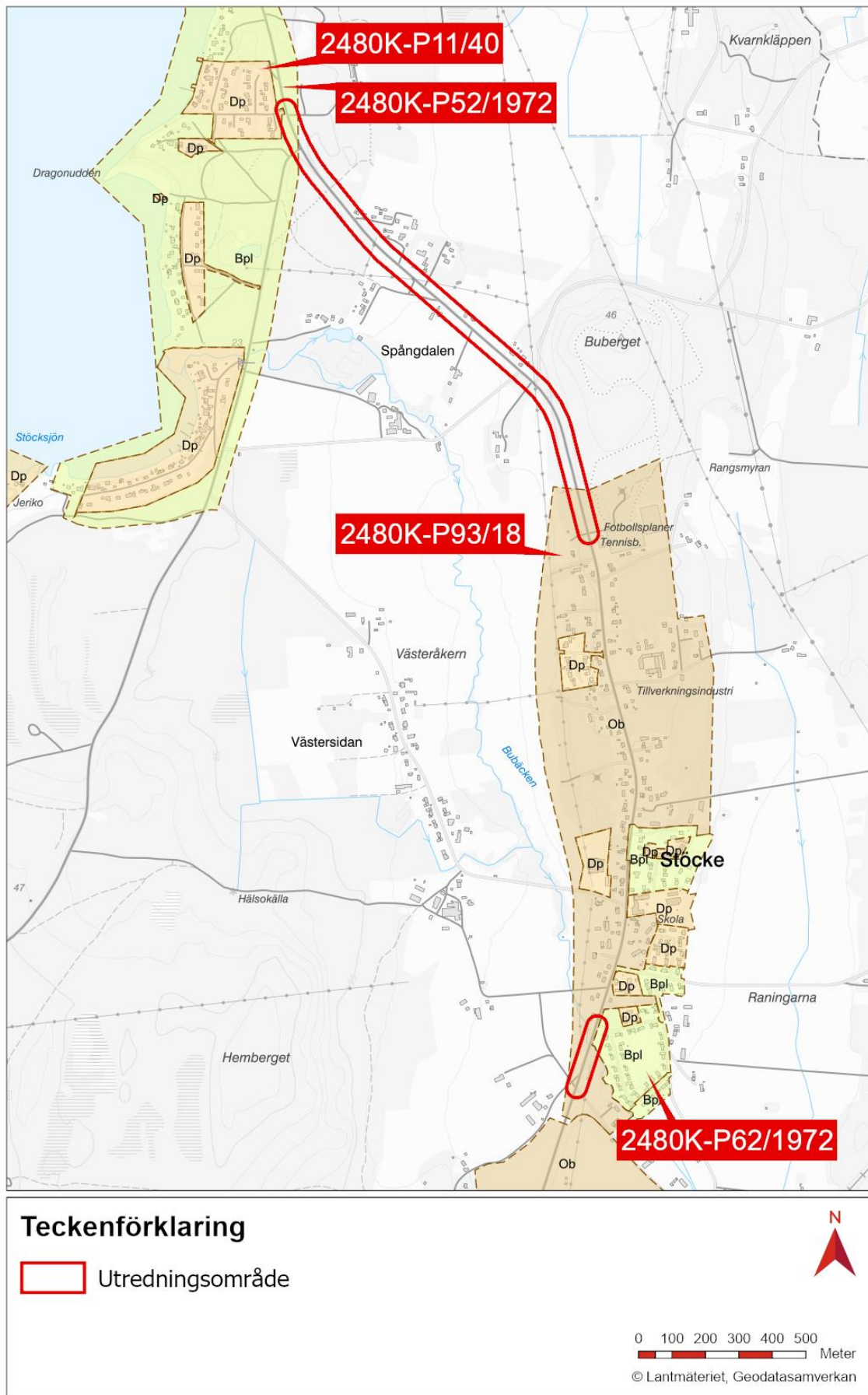
Totalt berörs en detaljplan, en områdesbestämmelse och två byggnadsplaner av den föreslagna GC-vägen. Inom utredningsområdet har inga pågående detaljplaner identifierats (januari 2022).

2480K-P11/40: Detaljplan för delar av fastigheterna STÖCKSJÖ 20:49, 40:1 m.fl. Detaljplanen vann lagakraft 2011-07-30 med en genomförandetid på 5 år. Detaljplanen syftar till att ge byggrätt för 17 nya bostadshus och reglera byggrätten för fem befintliga bostadshus.

2480K-P52/1972: Förslag till byggnadsplan för Stöcksjöns östra strandområde. Fastställd 1952-11-21. Planen syftar till att reglera områden för bostadsändamål samt införa förbud mot schaktning för grus- eller sandtäkt samt trädfällning inom fritidsområden.

2480k-P93/18: Områdesbestämmelse för del av Stöcke by. Planen vann laga kraft 1993-01-25 och syftar till att fastställa markanvändningen inom planområdet och att säkerställa mark för framtida exploateringar och trafikleder i området.

2480K-P62/1972: Förslag till byggnadsplan för del av fastigheten Stöcke 31:1 m.m. Fastställd 1969-06-10. Planen syftar till att möjliggöra områden för bostadsändamål.



Teckenförklaring

 Utredningsområde



0 100 200 300 400 500
Meter

© Lantmäteriet, Geodatasamverkan

Figur 5. Gällande kommunala planer.

4.3. Riksintressen och skyddade områden

Områden som är av nationell betydelse för en rad olika samhällsintressen kan pekas ut som områden av riksintresse enligt 3 kap. och 4 kap miljöbalken. Den planerade GC-vägen berörs endast av ett riksintresse, influensområde för flyghinder kring Umeå flygplats. Detta syftar till ett område inom vilket höga anläggningar såsom vindkraftverk och torn kan innebära fysiska hinder för luftfarten, och påverkas således inte av planförslaget.

Längs väg 523 finns en björkallé i två etapper som omfattas av generellt biotopskydd, se även avsnitt 4.6.1 *Landskapsanalys*. Inga andra skyddade områden enligt 7 kap miljöbalken, exempelvis naturreservat eller natura 2000-områden, berörs av GC-vägen.

4.4. Markanvändning och naturresurser

4.4.1. Jord- och skogsbruk

Stöcke omges av jordbruksmark, som har samband med de stora åkermarkerna på Röbbäcksslätten. Brukad åkermark ansluter mot det befintliga vägområdet i vägplanens båda etapper, huvudsakligen i Spångdalen i norra etappen.

Skogsmarkerna längs vägen, som finns i norra delen samt på Buberget, nyttjas för skogsbruk. Se även avsnitt 4.8 *Naturmiljö*.

4.4.2. Bebyggelse

Etapp 1 börjar vid ett relativt nybyggt småhuskvarter vid Stöcksjön och slutar där randbebyggelsen längs väg 523 i Stöcke tar vid. Där vägen passerar Spångdalen finns spridd bebyggelse i jordbrukslandskapet. Några tomter ansluter mot vägområdet.

Etapp 2 börjar där byn Stöcke tar slut och avslutas i jordbruksmark, även här med spridd bebyggelse.

4.4.3. Rennäring

Utredningsområdet ligger inom förvinter-, vinter- och vårvinterland för samebyarna Ran och Ubmeje tjeälddie, inom vilket renskötsel bedrivs under perioden november - april. Inga anläggningar, leder eller utpekade viktiga områden för rennäringen berörs av vägplanen. Sydväst om utredningsområdet, kring väg 522, finns ett s.k. trivselland, tillika riksintresse för rennäring.

4.4.4. Vattenresurser

Norra delen av utredningsområdet ligger inom en grundvattenförekomst "Vindelälvsåsen, Umeåområdet" som har miljö kvalitetsnormer, se Figur 18. Förekomsten har god kemisk och kvantitativ status, vilket också är miljö kvalitetsnormen. Den omfattas även av skydd enligt dricksvattenföreskrifter.

4.5. Boendemiljö och hälsa

Boende längs vägen påverkas av trafikbuller. Då GC-vägen inte påverkar bullersituationen i området kommer ingen bullerutredning att göras i vägplanen.

I öppen miljö och med den aktuella trafikmängden bedöms det inte finnas problem med luftföroreningar.

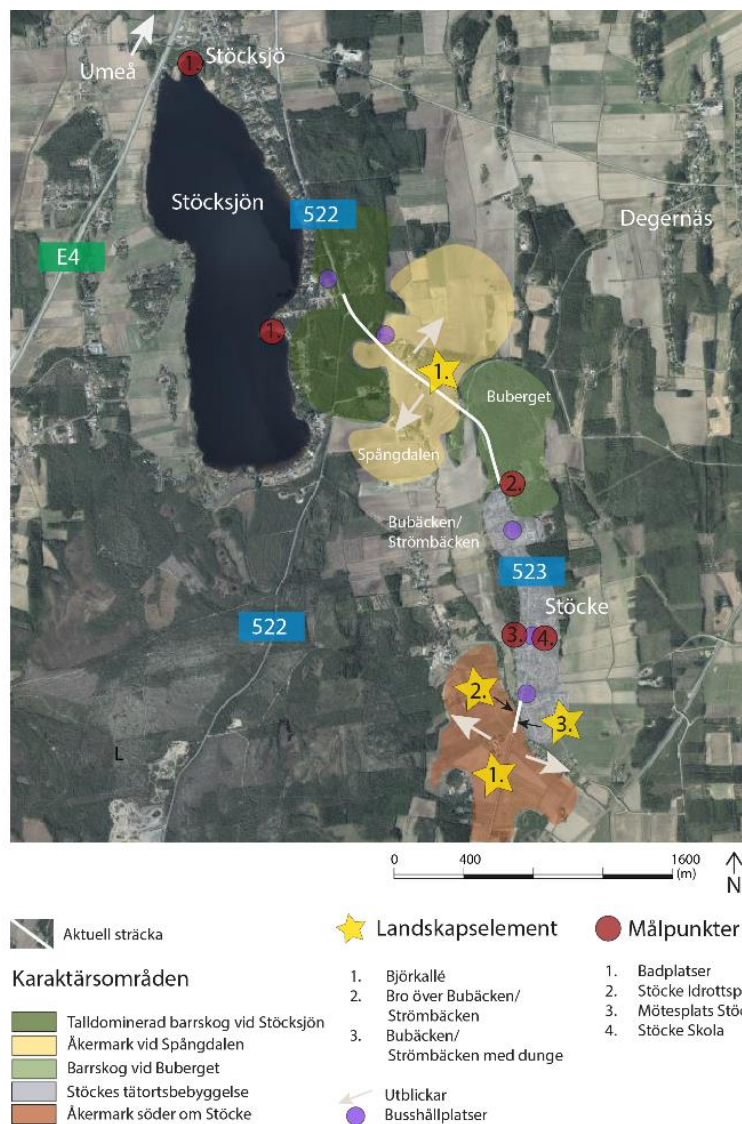
Trafiken på vägen kan också medföra otrygghet för närboende och vara en barriär när fotgängare behöver korsa vägen.

4.6. Landskapets karaktär och funktion

Utredningsområdet ligger i Norra Bottenvikens kustslätt i ett landskap som domineras av åkermark. Terrängen är flack och erbjuder långa siktlinjer över slätten.

Befintlig GC-bana genom Stöcke ligger på östra sidan av väg 523 och därmed samma sida som skolan. Längs sträckan finns befintlig belysning.

4.6.1. Landskapsanalys



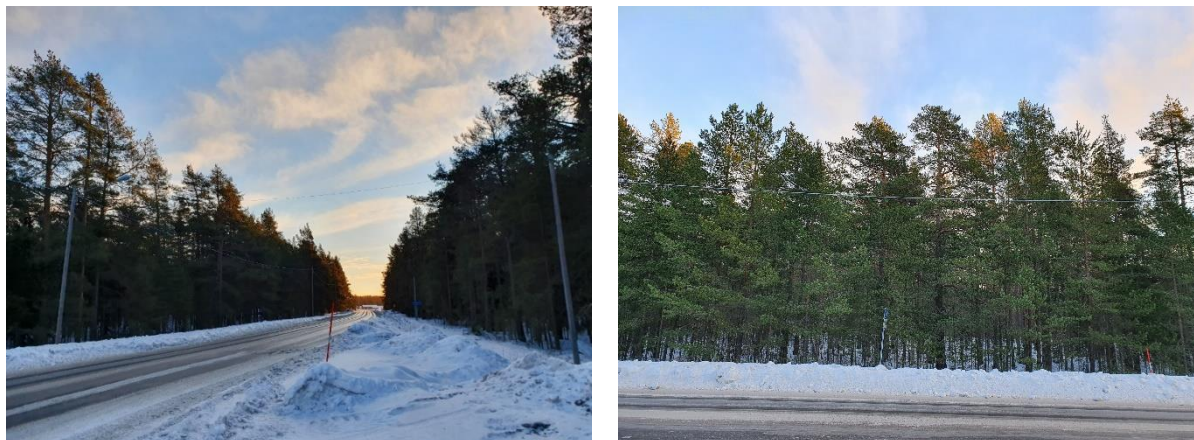
Figur 6. Landskapsanalys av projektområdet. De aktuella vägsträckningarna är markerad med vitt.

Karaktärsområden

Det aktuella området består av flera karaktärsområden som har olika egenskaper. Karaktärsområdena kan delas upp i öppna och slutna landskapsrum. De öppna landskapsrummen består av åkermark medan de slutna består av skogsmark och tätortsbebyggelse, se Figur 6.

Talldominerad barrskog vid Stöcksjön

Området består av talldominerad barrskog som karaktäriseras av uppvuxen produktionsskog med pelarsalskänsla. Skogen skapar en sluten rumslighet mot vägrummet, se Figur 7.



Figur 7. Tallskogen skapar en sluten rumslighet mot vägrummet.

Åkermark vid Spångdalen

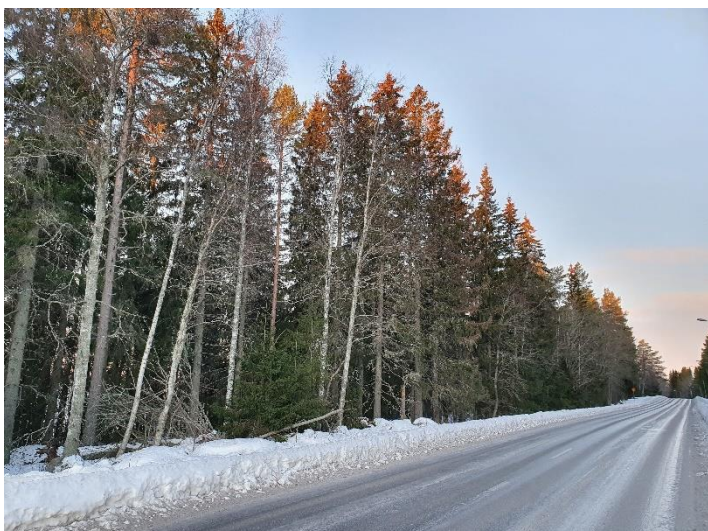
I mitten av etapp 1 går vägen över Spångdalen. Området har en slättkaraktär som erbjuder långa utblickar. Åkermark dominerar landskapet. I anslutning till vägar finns gles bostadsbebyggelse, se Figur 8.



Figur 8. Åkermarken vid Spångdalen möjliggör långa utblickar.

Barrskog vid Buberget

Sträckan längs med Buberget täcks av barrskog med inslag av löv. Skogen skapar en sluten rumslighet mot vägrummet, se Figur 9.



Figur 9. Barrskogen skapar en sluten rumslighet mot vägrummet.

Stöckes tätortsbebyggelse

Bebyggelsen i Stöcke utgörs främst av tvåplansvillor i trä, se Figur 10. De flesta husen har häck eller staket mot vägen. GC-banan genom Stöcke går på östra sidan av väg 523.



Figur 10. Stöckes tätortsbebyggelse utgörs till största del av villor.

Åkermark söder om Stöcke

Söder om Stöcke skapas ett storskaligt landskapsrum av åkermark. Det flacka landskapet skapar en slätt med långa siktlinjer. I anslutning till vägar finns gles bostadsbebyggelse, se Figur 11.



Figur 11. Slätten och åkerlandskapet skapar ett storskaligt landskapsrum med långa siktlinjer.

Landskapselement

Björkallé

Längs efter väg 523 finns en dubbelradig björkallé. Allén är ett viktigt landskapselement längs sträckan och har en stor påverkan på landskapsbilden. Alléerna finns i ett storskaligt öppet landskap och hjälper till att skapa en rumslighet åt vägrummet. Utan alléerna skulle både trafikant- och betraktarperspektivet ändras. Det är möjligt att allén, som står nära vägen, fungerar som hastighetsdämpande åtgärd.

Allén är uppdelad i två delsträckor, en på norra sidan av Stöcke över Spångdalen och en på södra sidan av Stöcke mot småorten Ström. Allén har en historisk koppling på båda sidor om Stöcke. I dagsläget är däremot allén över Spångdalen yngre (planterad 2019) medan allén mot Ström är betydligt äldre, se Figur 12.



Figur 12. Längs med väg 523 finns det en dubbelradig björkallé. Allén är relativt ung över Spångdalen, första bilden, och äldre söder om Stöcke mot Ström, andra bilden.

Passage över Bubäcken/Strömsbäcken

En äldre konstruktion, delvis av sten, se Figur 13, utgör passagen över Bubäcken/Strömsbäcken.



Figur 13. Dubbeltrummor utgör passagen över Bubäcken/Strömsbäcken.

Bubäcken/Strömsbäcken med dunge

I anslutning till passagen över Bubäcken/Strömsbäcken finns en lövträdsdunge som skapar en avgränsning mellan tätortsbebyggelsen i Stöcke och åkerlandskapet söderut, se Figur 14. I anslutning till dungen finns en uteplats på vägens östra sida.



Figur 14. En lövträdsdunge skapar en avgränsning mellan tätortsbebyggelsen i Stöcke och åkerlandskapet söderut.

Målpunkter

Badplatser

Det finns flera badplatser vid Stöcksjön som utgör målpunkter sommartid.

Stöcke Idrottsplats

Stöckes Idrottsplats, Stöckesbua IP, är en idrottsplats med fotbollsplaner (konstgräs, naturgräs), tennisplan och elljusspår med skidspår på vintern, se Figur 15. Idrottsplatsen ligger längs efter väg 523 intill Buberget.



Figur 15. Vid Buberget ligger Stöckes Idrottsplats.

Mötesplats Stöcke

I Stöcke är ett allaktivitetshus på 2 500 kvadratmeter som bland annat rymmer idrottshall med läktare, gym, kafé och restaurang samt kontorslokaler under uppförande, se Figur 16. Byggnationen av allaktivitetshuset är pågående och invigningen är planerad till 2022.



Figur 16. Mötesplats Stöcke, ett kommande allaktivitetshus.

Stöcke skola

I Stöcke finns en kommunal skola och förskola med cirka 180 elever (augusti 2021), se Figur 17. Planer finns på en utbyggnad för att dubbla elevantalet. Skolans upptagningsområde täcker, utöver Stöcke, även in närliggande Bussjö, Degernäs, Ström, Strömbäck och Sörböle.



Figur 17. Stöcke skola ligger längs efter väg 523 i centrala delarna av Stöcke.

4.7. Kulturmiljö

I Västerbottens län ingår landskapet Västerbotten, del av södra Lappland, den nordöstra delen av Ångermanland samt mindre delar av norra Jämtland. I länets östra delar ligger dagens kustland och innanför detta finns en bred zon, som tidigare har täckts av hav. Det vidsträckta inlandsområdet ovanför högsta kustlinjen är kuperat och moräntäckt och genomskuret av älvdalarna för Umeälven, Vindelälven och Ångermanälven med uppodlade lermarker närmast kusten. Skogsmark upptar över två tredjedelar av länets totala yta. Kustbandets vanliga fornlämningar utgörs bland annat av lämningar efter sälfångst och fiske, så som tomtningar och fiskelägen. Längre in mot land finns rösen och stensättningar och högre upp i terrängen tidigare kustbundna boplatser och historiska lämningar som exempelvis tjärdalar. Inlandsområdets fornlämningar präglas av fångstgropar och boplatser och i fjällområdet är bland annat fångstgropar, härdar och samiska lämningar i övrigt de mest framträdande lämningarna.

Utredningsområdet sträcker sig längs väg 523 i två etapper, etapp 1 norr om samhället Stöcke och etapp 2 strax söder därom. Vägen löper genom ett odlingslandskap, med skog på vissa passager. Området ligger mellan 15 och drygt 20 meter över havet. Det innebär att strandlinjen gått i området under järnålder. Området var då först en ö, sedan en udde som stack ut i viken som ledde in till Umeälvens mynning. Inom utredningsområdet finns inga kända forn- eller kulturlämningar registrerade, se Figur 18. Det finns inte heller några kända lämningar i Skogsstyrelsens register Skog & historia. Arkeologisk utredning har inte genomförts, varför fornlämningsbilden kan komma att förändras. Vidare berörs inte några riksintressen för kulturmiljövården eller någon utpekad skyddsvärd bebyggelse.

Den norra delen, etapp 1, ansluter i norr till väg 522, vilken är en utpekad väg med höga kulturmiljövården som en del av den gamla kustlandsvägen.

Allén i etapp 2 har bedömts ha en mycket stor betydelse för landskapsbilden och följaktligen även för kulturmiljön.

I Stöcke finns en minnessten över flottningsepoken nära väg 523. Den definieras av Trafikverket som ett väganknutet kulturminne. Den berörs inte av vägplanen.

4.8. Naturmiljö

En naturvärdesinventering på förstudienivå har genomförts enligt svensk standard (SS 19900:2014).

Det omgivande landskapet täcks till största delen av jordbruksmark och skog som varit under stark påverkan från skogsbruk under lång tid. I dagsläget består skogsmarken i huvudsak av trädplantager i olika åldrar som sköts med röjning, gallring, slutavverkning och maskinell markberedning.

Plantagerna domineras av gran och tall men med ett stort inslag av lövträd i ungskogar, lövträden gallras dock oftast med tiden bort. Öster om utredningsområdet förekommer ett kustlandskap, Umedeltats natura 2000-område samt naturreservat med ett flertal våtmarker, vattendrag och sjöar.

Ett område med skogligt naturvärde, sandbarrskog, har registrerats av Skogsstyrelsen och finns väster om väg 523 i norra delen av etapp 1, se Figur 18. Detta ligger dock utanför avgränsat utredningsområde och berörs inte av vägplanen.

Utmed väg 523 i höjd med Stöcksjöns södra del har Trafikverket registrerat en artrik välgkant med naturvärdesklass 3 – *Påtagligt naturvärde*, se Figur 18. Bland annat rapporterades här liten blåklocka, brudborste, ormröt, bergslok, flockfibbla, prästkrage, vårbrodd och ljung. Inga fridlysta arter noterades.

Då samtliga fågelarter skyddas enligt 4 § Artskyddsförordningen har Naturvårdsverket specificerat att särskild hänsyn ska tas till arter som är rödlistade, listade i fågeldirektivet bilaga 1 samt de som minskat kraftigt de senaste 30 åren. Inom ett avstånd på 1 kilometer från utredningsområdet har det inrapporterats cirka 1 100 observationer av 43 fågelarter som antingen är rödlistade eller listade i Fågeldirektivets bilaga 1 och där rapportören även angivit häckningskriterier, dvs att något i individernas beteende indikerar att arten häckar där. Ingen av fåglarna bedöms häcka i omedelbar närhet till utredningsområdet.

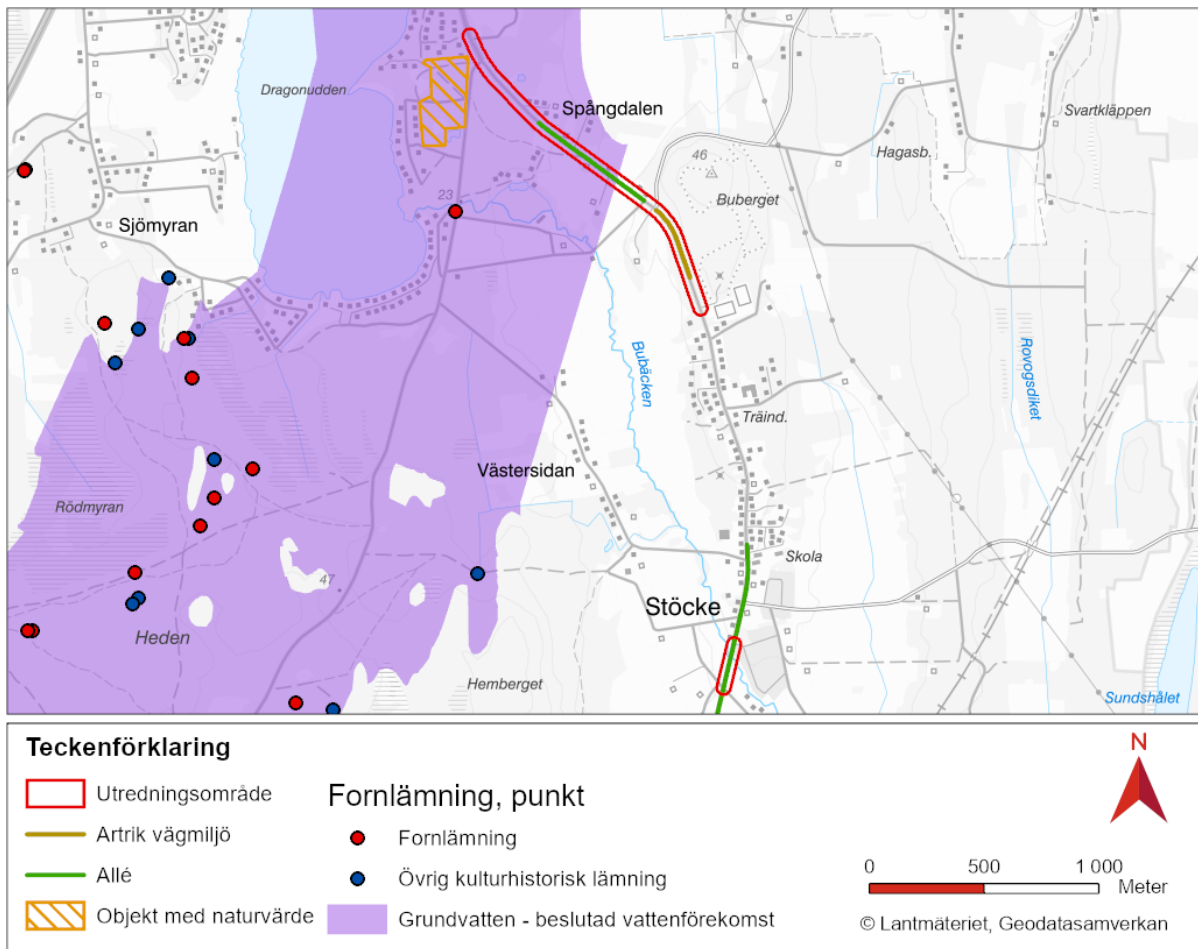
Utöver fåglar har det inom utredningsområdet inte inrapporterats fynd av övriga naturvårdsarter eller arter som omfattas av Art- och habitatdirektivet.

Den invasiva arten jättebalsamin har rapporterats vid två tillfällen under augusti 2019, i mitten av etapp 1. Vidare noterade Trafikverket under ett platsbesök bestånd av blomsterlupin inom utredningsområdet. Blomsterlupin omfattas inte idag av den lagstiftning som rör invasiva främmande arter men utreds idag som invasiv. Naturvårdsverket rekommenderar i nuläget att man avstår plantering samt förhindrar artens spridning.

Utöver det område som inventerades i samband med att artrika välgkanter identifierades har tio naturvärdesobjekt identifierats som sannolikt är av *Visst naturvärde* eller *Påtagligt naturvärde*. Ingen av objekten bedöms i detta läge utgöras av områden av *Högt naturvärde*. Objekten är av varierande karaktär och omfattar skogliga bestånd, potentiellt artrika välgkanter och diken, en allé, ett vattendrag (Bubäcken/Strömsbäcken) samt övriga potentiella generella biotopskydd.

Bubäcken/Strömsbäcken, (benämns Strömsbäcken i VISS, SE707589-171863) som korsas i den södra etappen, är en ytvattenförekomst med miljö kvalitetsnormer. Den har måttlig ekologisk status och uppnår ej god kemisk status. Kemisk status beror på halter av kvicksilver och bromerad difenyleter, som överskrider i alla vattenförekomster. Miljö kvalitetsnormen är god ekologisk status 2027 och god kemisk status med undantag för kvicksilver och bromerad difenyleter.

Inom influensområdet återfinns även Stöcksjön (SE707940-171693) och Degernäsbäcken (SE708386-171883) som båda är ytvattenförekomster med miljö kvalitetsnormer. De har båda måttlig ekologisk status och uppnår ej god kemisk status. Miljö kvalitetsnormen är god ekologisk status 2027 och god kemisk status med undantag för kvicksilver och bromerad difenyleter.



Figur 18. Kultur- och miljöförutsättningar.

4.9. Rekreation och friluftsliv

Lokalt i Stöcke förekommer idrottsverksamhet på den idrottsplats som finns vid den norra infarten till Stöcke samt i det kommande allaktivitetshuset. Möjligheter till rekreation finns även vid Buberget.

I ett större perspektiv finns goda möjligheter för rekreation och friluftsliv kring Stöcke då byn ligger nära Umeälvens delta och flera naturreservat. Badplatser finns vid Stöcksjön. Norr och söder om Stöcke finns skoterleder som knyter an till ett större ledssystem, se Figur 19.

Vägen används av oskyddade trafikanter vid rörelser i området. Smal vägren och avsaknad av separering ger en otillfredsställande kvalitet.



Figur 19. Skoterleder i området. Urklipp från Skoterleder.org.

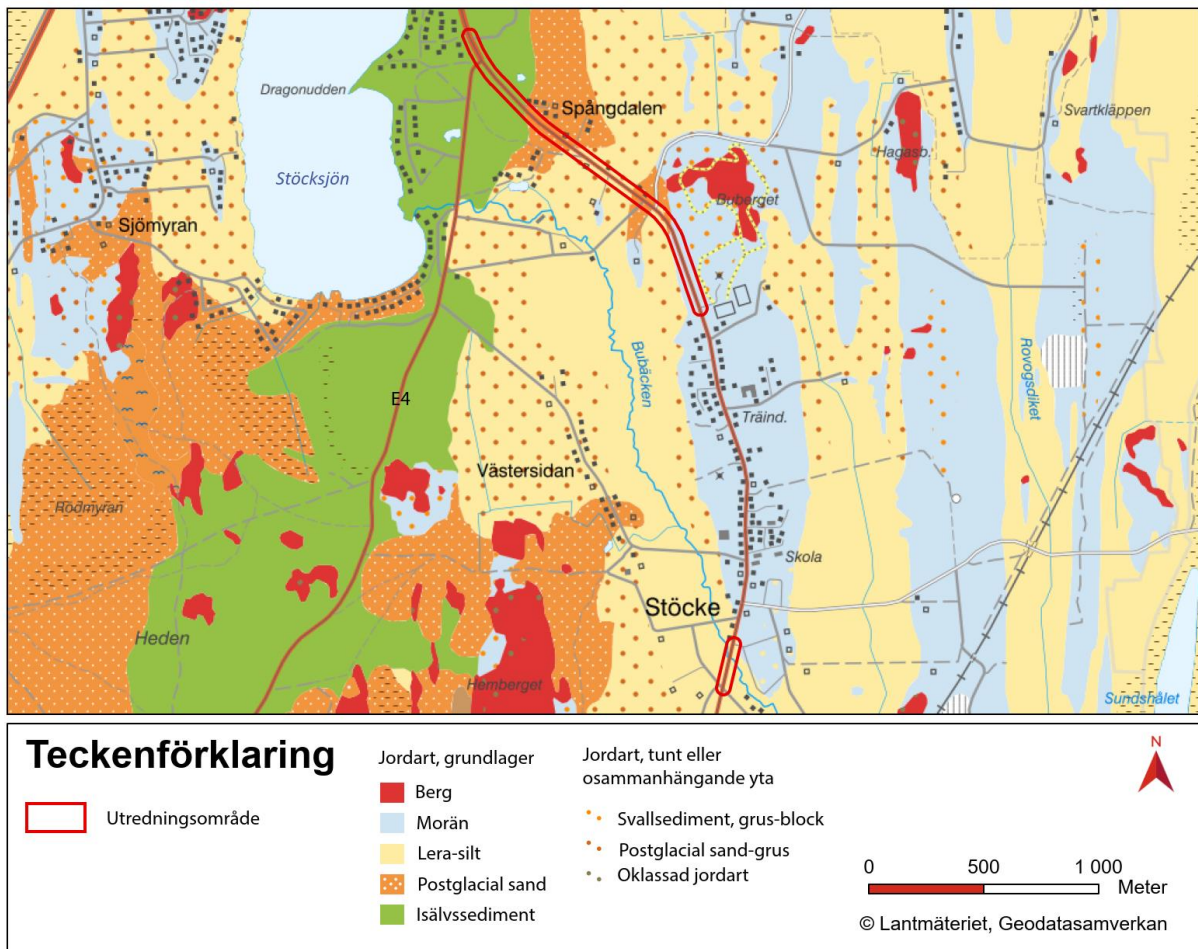
4.10. Byggnadstekniska förutsättningar

4.10.1. Geotekniska förhållanden

Figur 20 visar jordartsförhållandena inom utredningsområdet. De första cirka 400 metrarna av etapp 1 går genom ett område bestående av isälvsediment. Vid bebyggelsen i Spångdalen fortsätter GC-vägen genom två områden med postglacial sand och ett område med lera/silt. I området med lera/silt finns ett tunt eller osammanhängande ytlager bestående av postglacial sand/grus. Risk finns för att sulfidjord kan påträffas i området. GC-vägen fortsätter därefter in på ett område med morän, som är en del av den drumlin som Stöcke by är anlagd på.

Etapp 2 inleds på moränmark, men övergår strax innan passagen av Bubäcken/Strömsbäcken till lera/silt. Även i detta område finns risk för att sulfidjord påträffas.

Inga områden med torv finns inom utredningsområdet eller i dess närhet.



Figur 20. Jordartsförhållanden.

4.10.2. Geohydrologi och avvattnig

Karakteristiska vattennivåer

Uppgifter om vattennivåer i Bubäcken/Strömsbäcken vid passage under väg 523 saknas vid skrivande stund. Inmätning av dubbeltrumorna kommer genomföras under våren. Höjdskillnaden mellan trummorna och dräneringsnivån på vägen bedöms som godtagbar.



Figur 21. Passage över Bubäcken/Strömsbäcken.

Enligt uppgifter från SMHIs Vattenwebb har Bubäcken/Strömsbäcken en medelvattenföring på 0,54 m³/s. Figur 22 visar ett foto på insidan av trumman där missfärgningen indikerar att vattnet återkommande når upp till denna nivå. Nivån kan motsvara medelhögvatten eller kraftig vårflod.



Figur 22. Missfärgning inne i trumma.

Trafikverkets databas BaTMan redovisar uppgifter gällande vattennivåer under en järnvägsbro cirka 850 meter nedströms, se Tabell 1.

Tabell 1. Vattennivåer under järnvägsbro, Knr 3500-5801-1.

| Scenario | Nivå (RH2000) |
|--|---------------|
| Högsta högvattenstånd, 100år. (HHW100) | +6,2 |
| Högsta högvattenstånd, 50år. (HHW50) | +6,15 |
| Medelhögvattenstånd (MHW) | +4,8 |
| Medelvattenstånd (MW) | +3,8 |

De gällande vattennivåerna ger en indikation på hur vattenståndet varierar och visar på en variation på 2,4 meter mellan medelvattenstånd och högsta högvattenstånd vid 100 års återkomsttid.

I Trafikverkets databas BaTMan finns även uppgifter om vattennivåer under en bro över Bubäcken/Strömsbäcken cirka 2,7 kilometer uppströms från 1932. Handlingarna anger en skillnad mellan hög- och lågvattenyta på 1,3 meter, dock utgår uppgifterna från 1930-talets metoder för att bestämma nivåer och längre scenarion saknas.

Dräneringsförhållanden

Längs med utredningsområdet är jordarterna enligt jordartskartan från SGU, se Figur 20, till stora delar finkorniga sediment vilket indikerar måttliga dräneringsförutsättningar. Inom områden med morän bör dräneringsförmågan vara något bättre.

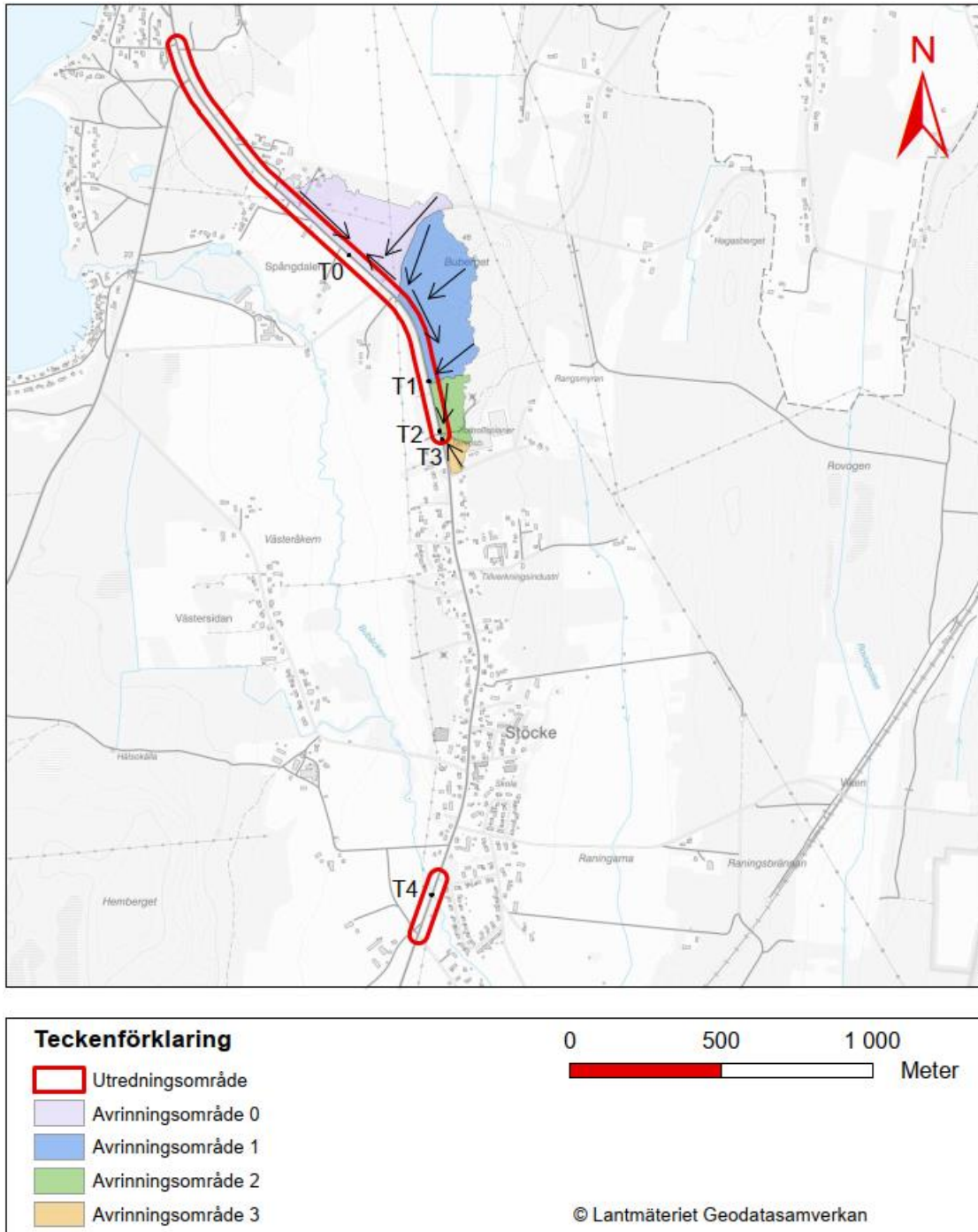
Etapp 1 passerar över åkermark där terrängen är flack vilket kan innebära sämre dräneringsförutsättningar.

Befintliga avvattningssystem

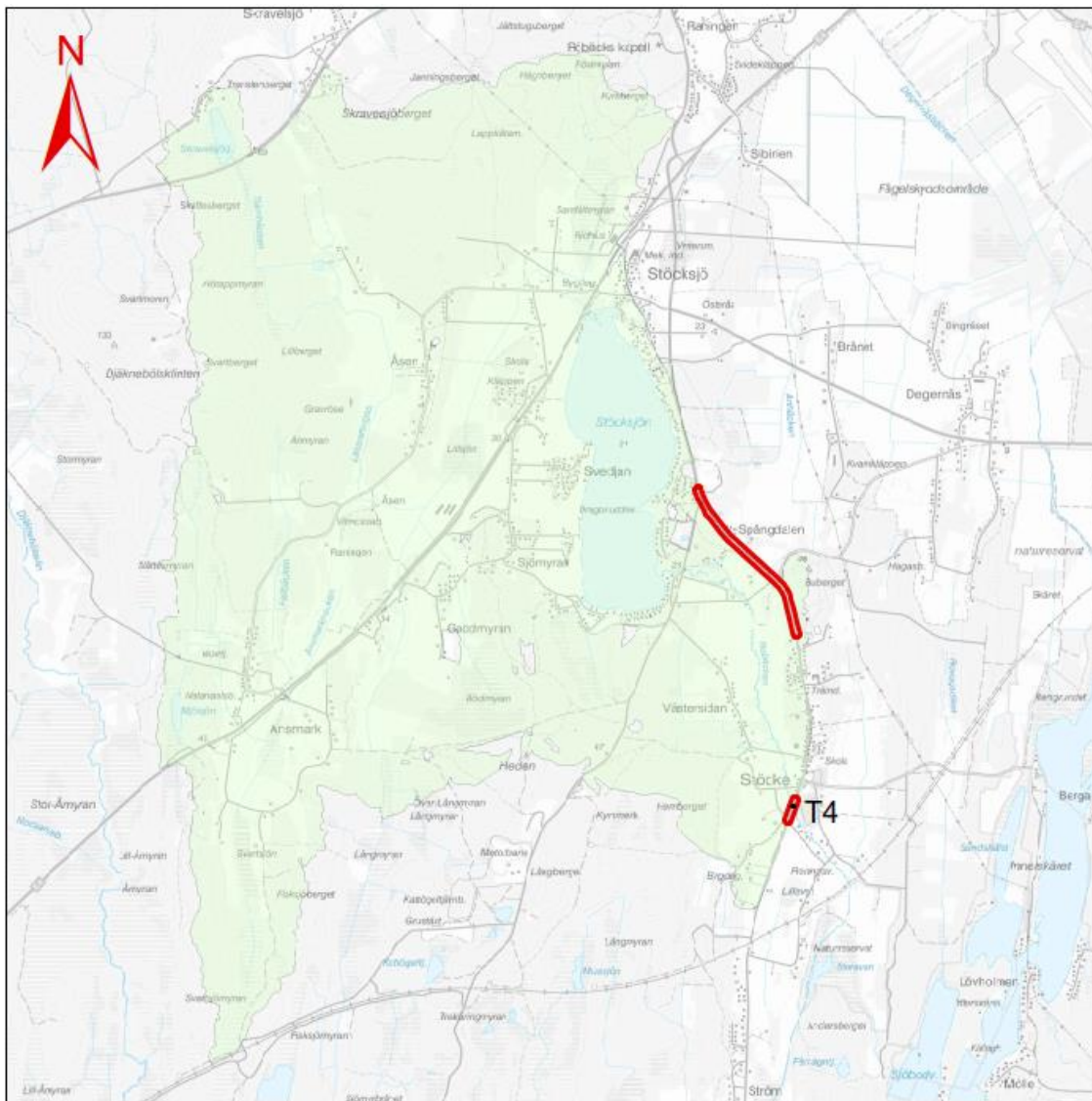
Vägen avvattnas och dräneras huvudsakligen via öppna diken och avleds till närliggande mindre bäckar som avleds till Västerfjärden. Befintliga trummor ska inventeras under våren 2022, bedömda

positioner för trummor och avvattning redovisas i Figur 23 och Figur 24. Bedömningen utgår ifrån höjddata, flygfoton och fotografier tagna sommartid längs sträckan. Avrinningsområdenas storlek framgår av Tabell 2.

Uppgifter om befintliga diktningföretag i området saknas, en förfrågan om underlag över området har skickats till Länsstyrelsen.



Figur 23. Avrinningsområde 1 till 3 för bedömda placeringar av trummor längs vägplanesträckan. T0 hanterar enbart lokalt vägdagvatten.



Figur 24. Avrinningsområde 4 Bubäcken/Strömsbäcken som passerar dubbeltrumma under väg 523.

Tabell 2. Avrinningsområdenas storlek.

| Avrinningsområde | Area (ha) |
|--------------------|------------------------------|
| Avrinningsområde 0 | 9,10 |
| Avrinningsområde 1 | 9,86 |
| Avrinningsområde 2 | 2,01 |
| Avrinningsområde 3 | 0,63 |
| Avrinningsområde 4 | 3170 (31,7 km ²) |

Klimatförändring

Då medeltemperaturen stiger och nederbördsmönstret förändras i Sverige måste hänsyn tas till detta i utformningen av avvattningsystem för vägar. I Västerbotten förväntas årsmedeltillrinningen till vattendrag och åar öka under senare delen av århundradet medan det lokala 100-årsflödet minskar något. Översvämningsriskerna i samband med 100-årsflöden vid små och stora vattendrag minskar således (Länsstyrelsen, 2017).

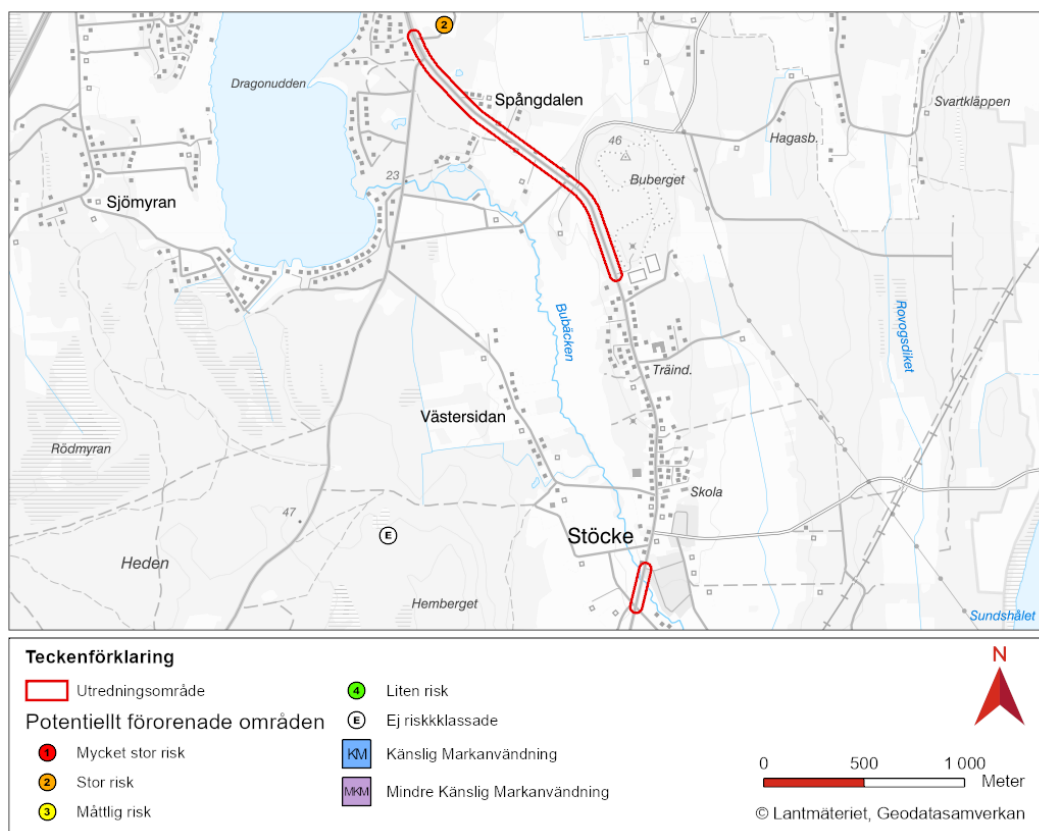
I motsats till att 100-årsflödena i vattendrag minskar något i slutet av århundradet ökar intensiteten på de kortvariga regnen (upp till en timmes varaktighet) (SMHI, 2015). De regnen är ofta dimensionerande i små avrinningsområden. För beräkning av dimensionerande dagvattenflöde, för en återkomsttid upp till 60 minuter, bör en klimatafaktor på 1,3 användas. (Trafikverket, 2021)

4.10.3. Belysning och ledningar

Inom och i anslutning till utredningsområdet finns belysning längs väg 523 och längs vissa anslutande vägar. Belysningen har varierande uppbyggnad, utformning, funktion och ålder. I utredningsområdet kan det finnas enskilda energi-, vatten, och avloppsanläggningar. Det förekommer även byanät avseende OPTO.

4.11. Förorenade områden

Ett potentiellt förorenat område, en nedlagd och efterbehandlad deponi, finns 50–200 meter öster om väg 523 vid vägplanens startpunkt, se Figur 25. Den berörs inte av GC-vägen, som kommer att ligga intill väg 523. Ingen miljöteknisk undersökning görs i vägplanen. Vägområdet antas inte vara förorenat med den trafikmängd som råder.



Figur 25. Potentiellt förorenade områden.

5. Projektets lokalisering, utformning, omfattning och utmärkande egenskaper

5.1. Vägförslaget

GC-vägen föreslås utformas friliggande från körbanan alternativt separeras med skiljeremsa eller kantstöd för att minimera intrång. GC-vägen utformas i enlighet med de krav som ställs i Trafikverkets styrande dokument Vägar och gators utformning, VGU 2021. Detaljutformning kommer att utredas vidare i kommande skede.

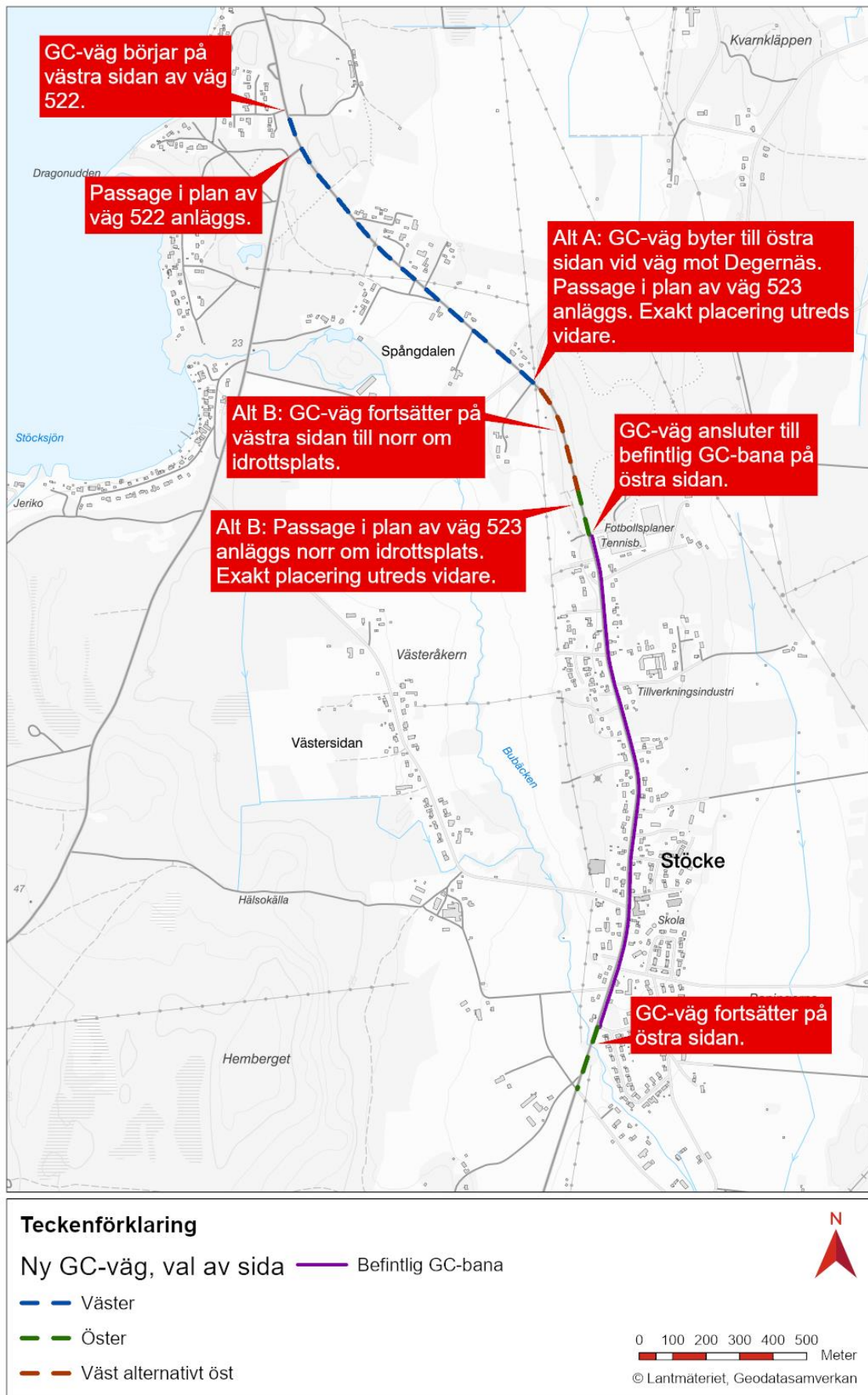
I etapp 1 föreslås GC-vägen inledas på den västra sidan av väg 522. Vid väg 522 (väg mot Bussjön) föreslås en passage i plan anläggas. GC-vägen fortsätter därefter på västra sidan av väg 523 fram till väg mot Degernäs. Därefter utreds olika alternativ för den fortsatta sträckningen in mot Stöcke:

- Det första alternativet innebär att en passage i plan föreslås anordnas i anslutning till väg mot Degernäs och att GC-vägen därefter fortsätter på den östra sidan av väg 523 fram till den befintliga GC-banan vid Stöcke idrottsplats.
- Det andra alternativet innebär att GC-vägen fortsätter på den västra sidan av väg 523. Passage i plan av väg 523 föreslås därefter anordnas norr om Stöcke idrottsplats och GC-vägen fortsätter därefter på den östra sidan fram till den befintliga GC-banan vid Stöcke idrottsplats.

I etapp 2 föreslås GC-vägen fortsätta på östra sidan av väg 523. Bubäcken/Strömsbäcken föreslås passeras i plan genom en avsmalnad sektion på befintlig väg och mötesförbud. På så sätt inryms GC-vägen på befintlig vägbana och omläggning av trummor eller byggande av ny bro undviks.

I samband med projekteringen av GC-vägen kommer en hastighetsöversyn att göras på väg 522 och väg 523 för att säkerställa passande och trafiksäkra hastigheter längs sträckan. Beslut om förändrad hastighet tas genom lokal trafikföreskrift.

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



Figur 26. Förslag till GC-väg.

5.2. Gestaltningsavsikter

Med utgångspunkt i inledande landskapsanalys har gestaltningsavsikter tagits fram. Gestaltningsavsikter är den målbild som ska styra gestaltningsarbetet genom projektet. Gestaltningsavsikterna ska behandla vilka frågor, avsnitt eller aspekter som är viktiga att arbeta vidare med samt vad som ska uppnås i projektet ur gestaltningsynpunkt.

Gestaltningsavsikterna tas fram parallellt och i samråd med övriga tekniker. Dessa avsikter ska sedan utvecklas och vara vägledande i det fortsatta gestaltnings- och projekteringsarbetet.

5.2.1. God transportkvalitet och säkerhet

En övergripande helhetslösning ska eftersträvas så att GC-vägen på sikt kan skapa en kontinuerlig koppling mellan Stöcke och Umeå. En helhetssyn på gestaltningen ska tas från lokalisering av linjedragning till släntutformning och detaljutformning.

GC-vägen ska utformas med god transportkvalitet vilket innebär att den är tilltalande och intressant att färdas på samt tillgodoser trygghetsbehoven. För att uppnå dessa intentioner är det viktigt att GC-vägen erbjuder säkra och tydliga passager i plan över väg 522, 523 och eventuellt även över vägen mot Degernäs. Dessa passager i plan ska vara funktionella för samtliga tänkta användare av stråket.

För att öka säkerheten ska hastighetsefterlevnaden förbättras i stråket. Om GC-vägen blir separerad från bilvägen med en skiljeremsa kan anslutningar krävas för att göra den tillgänglig för fastigheter längs bilvägen. Oskyddade trafikanter är prioriterade och ska uppleva GC-vägen trygg samt säker.

5.2.2. Landskapsanpassning, linjedragning och sidoområden

GC-vägen ska ta stöd i landskapets former och ansluta på ett naturligt sätt till befintlig mark samt till befintlig GC-bana i centrala delarna av Stöcke. Linjedragningen ska följa befintlig väg för att minimera intrånget på åker- och tomtmark. Slänterna ska utformas på så sätt att både trafikantperspektivet och betraktarperspektivet tas hänsyn till. Slanter och sidoområden ska kläs med vegetation i möjligaste mån. Befintliga utblickar ska bibehållas.

För att uppnå en god transportkvalitet men samtidigt ta minimalt med åker- och tomtmark i anspråk är GC-vägens linjedragning viktig. Ligger vägen för nära finns det risk att de oskyddade trafikanterna utsätts för stänk och vinddrag. Ligger den för långt bort tas mer mark i anspråk.

Återställning av sidoområden ska göras så att de anpassas till landskapskaraktären. Träd i anslutning till tomtmark skyddas så långt som möjligt. Det är viktigt att förhindra att de invasiva arterna etableras och sprids längs med vägsträckan.

5.2.3. Allé

Alléerna över Spångdalen och efter Stöcke mot Ström är viktiga landskapselement som ska värnas.

De befintliga björkalléernas uttryck ska bevaras i den mån det går. Alléerna skapar idag ett smalt vägrum samt en rytm till vägen som skulle kunna fungera som hastighetsdämpande åtgärd.

5.2.4. Utrustning

Vägutrustning ska vara av samma typ längs hela sträckan och om möjligt överensstämja med utrustning på den anslutande GC-banan. Utrustningen ska också vara anpassad efter gång- och cykeltrafikanternas långsammare tempo vilket innebär att extra hänsyn ska tas till detaljer och materialmöten.

5.3. De möjliga miljöeffekternas typ och utmärkande egenskaper.

5.3.1. Kommunala planer

Den planerade GC-vägen bedöms stämma väl överens med kommunens gällande fördjupade översiktsplan för området samt det kommunala cykeltrafikprogrammet. Då reservat för infrastruktur (ny dragning av E4) som finns utpekad sammanföll med ett numera avskaffat riksintresse behöver reservatets aktualitet samrådats med Umeå kommun, men innebär inget hinder för planläggning av en GC-väg.

För planförslagets påverkan på gällande kommunala planer, se Tabell 3. Bedömning av hur de kommunala planerna kommer att påverkas redovisas i kommande skede av vägplaneprocessen.

Inga pågående arbeten med detaljplaner har i januari 2022 identifierats inom utredningsområdet. I det fortsatta arbetet krävs samordning med kommunen i det fall arbete med en ny detaljplan påbörjas inom utredningsområdet.

Tabell 3. Kommunala planer som berörs.

| | Plan | Planbeteckning | Markanvändning som berörs | Kommentar |
|---|--|-----------------------|----------------------------------|--|
| 1 | Detaljplan för delar av fastigheterna STÖCKSJÖ 20:49, 40:1 m fl. | 2480K-P11/40 | LOKALGATA | |
| 2 | Förslag till byggnadsplan för Stöcksjöns östra strandområde | 2480K-P52/1972 | - | |
| 3 | Områdesbestämmelser för del av Stöcke by | 2480K-P93/18 | NATUR | |
| 4 | Förslag till byggnadsplan för del av fastigheten STÖCKE 31:1 | 2480K-P62/1972 | Ev. NATUR | Ev. påverkan beror på utformning av planförslaget. |

5.3.2. Markanvändning och naturresurser

GC-vägen kommer att medföra mindre markintrång i anslutning till befintligt vägområde. Det bedöms inte påverka förutsättningarna för pågående jord- och skogsbruk. Utredningsområdet längs 523 och genom bebyggelsen bedöms vara av litet intresse för rennäringen. Hur området nyttjas av rennäringen kommer samrådats med berörda samebyarna.

En översiktlig riskanalys kommer genomföras avseende påverkan på grundvattenförekomsten. Bedömningen är i dagsläget att grundvattenförekomsten inte kommer att påverkas under förutsättning att hänsyn tas under byggtiden.

5.3.3. Boendemiljö och hälsa

Enstaka tomter i Spångdalen kommer, beroende på GC-vägens placering och utformning, att påverkas av intrång.

Bullersituationen för närboende kommer inte att förändras.

GC-vägen medför en mer trafiksäker möjlighet för oskyddade trafikanter att förflytta sig längs väg 523. Om passager byggs minskar vägens barriäreffekt. Åtgärder som kan bidra till ökad gång- och cykeltrafik bidrar både till hållbar utveckling och till förbättrad folkhälsa.

5.3.4. Landskap

Projektet bedöms ha en viss påverkan på landskapsbilden eftersom GC-vägen medför att mer mark behöver tas i anspråk. Hur stor påverkan blir på vägrummets bredd, och därmed på landskapsbilden, beror på vilken typ av separering som väljs samt om allén bevaras som idag eller flyttas till annat läge. Detta kommer att utredas i nästa skede.

I det öppna landskapet bevaras de långa utblickarna åt sidorna. Om allén placeras längre ifrån väg 523 alternativt delvis tas ner så kommer landskapsbilden att förändras. Det finns en potential att öka alléns vitalitet genom att komplettera den med större, friska individer där det finns behov.

Det är framför allt åkermarken och allén som bedöms som känsliga i projektet och bör värnas så långt som möjligt.

Projektet har potential att skapa en tillgängligare och tryggare färdväg för oskyddade trafikanter. Dels genom att separera oskyddade trafikanter från bilvägen, dels genom att skapa en färdväg utformad utifrån deras perspektiv.

Det finns befintlig belysning längs med sträckan idag som kan beröras av den nya GC-vägen. Det är i dagsläget ej klart om den nya GC-väg ska vara belyst eller ej, detta kommer utredas i senare skede.

Den nya GC-vägen har potential att förstärka kopplingen mellan orter i närområdet och på så sätt främja landsbygdsutveckling. Genom att skapa bättre kommunikationer för oskyddade trafikanter underlättas cykelpendling och möjligheten att skapa ett hållbarare samhälle stärks. En ny GC-väg har även potential att stärka Stöckes attraktivitet som bostadsort.

5.3.5. Kulturmiljö

Utifrån de kända kulturmiljövärdena som finns längs sträckorna bedöms effekterna för kulturmiljön bli små/obetydliga. Inga kända utpekade kulturmiljövärden berörs och kulturlandskapet påverkas i ringa omfattning, då GC-vägen anläggs invid befintlig väg. Viss påverkan kan komma att ske under byggtid, med buller och byggtrafik som kan uppfattas som störande. Vid markarbete finns alltid en möjlighet att dold fornlämning påträffas. Då arkeologisk utredning ej utförts är fornlämningsförekomsten oklar, men potentialen för nyfynd bedöms som låg.

5.3.6. Naturmiljö

Observera att en naturvärdesinventering på förstudienivå endast är preliminär i dess bedömningar, och att en naturvärdesinventering i fält krävs för att säkerställa bedömningarna av objektens naturvärde. En naturvärdesinventering i fält kommer genomföras under sommaren 2022.

Den artrika väggkanten påverkas av schakter på den sida GC-vägen byggs. Om avbaningsmassor återanvänds för slänttäckning finns goda möjligheter att bevara vegetationstypen. Detta gäller även för de övriga identifierade vägkanterna som potentiellt kan hysa en artrik miljö.

De skogliga bestånden kan komma att påverkas något, beroende på vilken sida som GC-vägen byggs. Dock bedöms detta inte inverka nämnvärt på objektens naturvärden då endast en mindre del i objektens utkant kan komma att beröras av vägplanen. Detta med undantag för en aspdunge vilken potentiellt omfattas av generellt biotopskydd. Om GC-vägen byggs på västra sidan, bedöms dess värde påverkas påtagligt.

Bubäcken/Strömsbäcken bedöms inte påverkas av vägplanen eftersom den befintliga dubbeltrumman bedöms kunna finnas kvar.

En del alléträd kan komma att flyttas. Alléns värden kommer att finnas kvar även om så sker.

Ingen av de fågelarter som observerats i närområdet kommer att påverkas av vägplanen.

Sammanfattningsvis antas vägplanen ha måttlig eller liten påverkan på naturmiljön i området.

5.3.7. Geohydrologi och avvattnings

Karakteristiska vattennivåer

Bubäcken/Strömsbäcken passerar under väg 523 genom befintliga dubbeltrummar. Utifrån ambitionen att ny GC-väg anläggs på befintlig väg som smalnas av, bedöms påverkan på bäcken bli liten. Detta utifrån att befintlig vägbredd, konstruktion och avvattnings inte planeras att förändras i någon större utsträckning.

Befintliga avvattningsystem

När ny GC-väg planeras bedöms inte några befintliga trummar behöva flyttas, således kommer de nuvarande rinnvägarna kvarstå även efter att GC-vägen anlagts. Förlängning av befintliga trummar kan bli aktuellt vid kantstensbunden GC-väg, inventering kommer påvisa ifall dimensioner och kvarvarande teknisk livslängd uppfyller befintliga krav.

Byggs GC-vägen friliggande är det sannolikt att nya trummar kommer behövas i närhet till de befintliga vilket innebär att avvattningsstråken bibehålls. Byggs GC-vägen som en kantstensbunden väg kommer sannolikt rännstensbrunnar krävas för att uppnå fullgod avvattnings. Eventuella dagvattennät som ansluts till rännstensbrunnarna bör konstrueras så att utloppen anpassas utifrån nuvarande rinnvägar för att säkerställa att befintliga avvattningsstråk bibehålls.

Befintliga markavvattningsföretag, som kan påverkas av vägplanen, ska beaktas. I de fall vägplanen korsar ett markavvattningsföretag kommer trummar anpassas för att säkerställa fastställda flöden.

Klimatanpassning

Utformning av GC-vägen och dess trummar kommer anpassas med hänsyn till klimatförändringar. Behov av särskilda åtgärder bedöms som ringa utifrån avrinningsområdenas storlek och markens topografi.

5.3.8. Rekreation och friluftsliv

GC-vägen medför en mer trafiksäker möjlighet för oskyddade trafikanter att förflytta sig längs väg 523. Detta ökar tillgängligheten för rekreation och friluftsliv till omgivande anläggningar och områden.

5.3.9. Byggskedet

Under byggtiden kommer störningar och påverkan att uppstå. Arbeten med tunga maskiner kommer att pågå under begränsad tid. Schaktmassor kommer att hanteras. Störningar i närmiljön kan bestå av buller, vibrationer och dammande arbeten från arbetsfordon. Begränsad framkomlighet och tillgänglighet kommer periodvis att råda på väg 523, men minst ett körfält kommer alltid hållas öppet för trafik.

Om sulfidjord påträffas och behöver schaktas upp ska den hanteras enligt gällande riktlinjer för att undvika negativ miljöpåverkan.

Störningar under byggtiden är övergående och upphör när byggandet avslutas.

5.3.10. Miljökvalitetsnormer

Miljökvalitetsnormer regleras i 5 kapitlet miljöbalken och rör luft, buller och vatten.

Vägplanen bedöms inte påverka vattenförekomsternas möjligheter att nå miljökvalitetsnormerna.

Miljökvalitetsnormen för utomhusluft berörs, men bedöms inte överskridas.

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

Miljökvalitetsnormer för omgivningsbuller gäller bland annat för kommuner med fler än 100 000 invånare. I Umeå kommuns aktuella åtgärdsprogram mot buller, som gäller år 2019–2023, beskrivs kommunens systematiska arbete med omgivningsbuller. Vägplanen påverkar inte möjligheterna till att uppfylla miljökvalitetsnormer för omgivningsbuller.

5.3.11. Miljökvalitetsmål

Riksdagen har antagit 16 nationella miljömål som beskriver de egenskaper som vår natur- och kulturmiljö måste ha för att samhällsutvecklingen ska vara ekologiskt hållbar.

De nationella miljömål som i detta skede bedöms påverkas av vägplanen är nr 9, 13, 15 och 16. Påverkan och måluppfyllelse beskrivs närmare i kommande miljöbeskrivning/miljökonsekvensbeskrivning.

Miljömålen

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

Illustratör: Tobias Flygar

5.3.12. Allmänna hänsynsregler

I miljöbalkens andra kapitel finns ett antal allmänna hänsynsregler som ger uttryck för olika principer som är hörnstenar i strävan mot en ekologiskt hållbar samhällsutveckling; bevisbörderegeln, kunskapskravet, försiktighetsprincipen, produktvalsprincipen, hushållnings- och kretsloppsprinciperna, lokaliseringsprincipen, skälighetsregeln och skadeansvaret.

I detta projekt beaktas hänsynsreglerna genom att Trafikverkets planläggningsprocess följs och olika alternativ bedöms med hänsyn till miljön.

6. Åtgärder

Anpassningar, försiktighetsmått och skyddsåtgärder för att minimera omgivningspåverkan kommer utredas vidare och inarbetas i vägplanen med dess miljöbeskrivning/miljökonsekvensbeskrivning. Sådana åtgärder kan vara:

- Björkallén ska i så lång utsträckning som möjligt bevaras eller anpassas
- Allt markanspråk på jordbruksmark ska vara noga övervägt och motiverat
- Vid projektering ska massbalans eftersträvas. Användbara schaktmassor används om möjligt inom projektet för en god resurshushållning samt god ekonomi.
- Artrika vägkanter skyddas genom tillvaratagande av avbaningsmassor för återförande till nybyggda diken

7. Bedömning av åtgärdens miljöpåverkan

Trafikverket gör bedömningen att projektet inte kan antas medföra en betydande miljöpåverkan. De möjliga miljöeffekternas typ och utmärkande egenskaper finns beskrivna i avsnitt 5.3 och bedöms vara av den storlek och grad att planerade åtgärder inte innebär betydande miljöpåverkan.

Utifrån den kartläggning som utförts inför framtagandet av samrådsunderlaget är Trafikverkets bedömning att:

- åtgärderna är av liten omfattning, kräver lite naturresurser, medför låg risk för förorening och endast tillfälliga störningar, och syftar till att minska olycksrisker för oskyddade trafikanter
- åtgärderna ett mindre markanspråk i direkt anslutning till befintlig väg och ligger, förutom att delar av befintlig väg går genom jordbruksmark, inte inom skyddade eller i övrigt värdefulla områden eller påverkar värden i sådana områden
- åtgärderna sammantaget medför små miljöeffekter. Dessa består främst av effekter för landskapsbilden på samt ett begränsat intrång på brukad jordbruksmark.

8. Fortsatt arbete

8.1. Planläggning

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

För åtgärder som kan antas medföra en betydande miljöpåverkan ska projektet upprätta en miljökonsekvensbeskrivning som sedan ska godkännas av länsstyrelsen. Dessutom ska Trafikverket samråda med en utökad samrådsrets i den efterföljande planeringen. Den utökade kretsen ska bestå av övriga statliga myndigheter samt den allmänhet och de organisationer som kan antas bli berörda.

Vid ej betydande miljöpåverkan beskrivs projektets påverkan på miljön i en miljöbeskrivning som integreras i vägplanens planbeskrivning.

Samråd som genomförts i samband med detta underlags upprättande finns beskrivna i den samrådsredogörelse som kommer att tas fram.

Vägplanen ställs ut för granskning, och fastställs sedan av Trafikverkets funktion för juridik och planprövning. När planen är fastställd följer en överklagandetid innan planen vinner laga kraft och byggandet kan påbörjas.

Dispenser, lov och tillstånd kan komma att bli nödvändiga vid byggande av GC-vägen. I vissa delar innebär fastställd vägplan att tillstånd finns.

8.2. Viktiga frågeställningar

Följande frågor är av betydelse i projektet och kommer ägnas särskild uppmärksamhet i det fortsatta arbetet med vägplanen:

- Samordning med den kommunala planeringen. Åtgärderna behöver i samråd med Umeå kommun bedömas huruvida de kan ses som en mindre avvikelse från byggnadsplan/områdesbestämmelse eller inte. Även aktualiteten på gällande infrastrukturresevat i den fördjupade översiktsplanen behöver samråd med kommunen.
- GC-vägens utformning kommer studeras vidare. Detta innefattar såväl utformning av GC-vägen samt placering av de passager i plan som föreslås.
- Vid GC-vägens utformning och placering ska intrång på jordbruksmark och markavvattningsföretag beaktas.
- Beroende på val av sida för GC-vägen kan antingen ett under- eller överskott av massor uppstå. Detta behöver studeras vidare i den kommande projekteringen.
- Den befintliga björkallén ska bevaras eller anpassas så långt som det är möjligt. Detta kommer beaktas i den kommande projekteringen. Samråd hålls med länsstyrelsen om biotopskyddet.
- Förekomst av invasiva arter kommer studeras i kommande naturvärdesinventering. Beroende på förekomst av invasiva arter kan åtgärder för att motverka dessa komma att bli aktuella.
- Befintliga trummor ska inventeras under våren 2022.
- Om arbeten kommer att göras i Bubäcken/Strömsbäcken krävs anmälan om vattenverksamhet.
- Risker och eventuella skyddsåtgärder för grundvattenförekomst Vindelälvsåsen vid Stöcksjön kommer att utredas.
- Belysning kommer utredas vidare i kommande skede. Fokus kommer vara att undersöka behovet av att belysa GC-vägen och vilka sträckor som i sådana fall ska belysas. Vidare kommer även frågan om möjligheten att behålla befintlig vägbelysning, var belysning kan samordnas mellan väg 523 och GC-vägen samt var eventuell ny belysning behöver anläggas att studeras.

9. Källor

Klotz, E & Färjare, A. 2019. Fångstgrop, kokgrop och en gammal postväg. Arkeologisk utredning väster om Stöcksjön, Umeå kommun. Fastigheterna Stöcksjö 7:9, 7:37 och 7:38, Umeå socken och kommun, Västerbotten län. Eldruns arkeologiska skrifter 2020:1.

Länsstyrelsen Västerbotten, 2017. Naturmiljö och klimatförändringar i Västerbotten - konsekvenser och anpassning.

Mötesplats Stöcke. www.motesplatsstocke.se

Riksantikvarieämbetet. 2022. Fornsök. <https://app.raa.se/open/fornsok/>

Sandén, E. 2018. Arkeologisk utredning på fastigheten Stöcke 7:21, Umeå socken, Umeå kommun, Västerbottens län. Rapport Västerbottens Museum, uppdragsverksamheten.

SGU. 2022. Jordartskarta.

<https://www.sgu.se/produkter/kartor/kartvisaren/jordkartvisare/jordarter-125-000-1100-000/>

Skogsstyrelsen. 2022. Skogens pärlor.

<https://www.skogsstyrelsen.se/sjalvservice/karttjanster/skogens-parlor/>

Skoterleder. <https://skoterleder.org/>

SMHI. 2022. Vattenwebb med hydrogeologiska förhållanden.

<https://www.smhi.se/data/hydrologi/vattenwebb>

SMHI. 2015. Klimatologi Nr 33. Framtidsklimat i Västerbottens län - enligt RCP-scenarier.

Trafikverket. 2019. Förenklad åtgärdsvalsstudie. ÅVS väg 523 genom Stöcke – Trafiksäkerhet oskyddade trafikanter.

Trafikverket, 2021. Avvattning, Dimensionering och utformning.

Umeå kommun. 2018. Översiktsplan Umeå kommun. Fördjupning för Umeå – Umeås framtida tillväxtområden. Antagandehandling augusti 2018.

Umeå kommun. 2018. Cykeltrafikprogram för Umeå.

Umeå kommun. 2022. Detaljplaner, antagna och pågående.

<https://www.umea.se/byggaboomiljo/oversiktsplanochdetaljplaner/detaljplanerochomradesbestamelser/detaljplanerantagnaochpagaende.4.7d7d901172bb372c5d2d7d.html>

VISS karta över vattenförekomster och vattenskyddsområden. <https://viss.lansstyrelsen.se>

WSP. 2019. PM Underlag för val av utformningsstandard – Väg 523, förlängning av befintlig GC-bana genom Stöcke norr- och söderut.



TRAFIKVERKET

Trafikverket, Box 809, 971 25 Luleå. Besöksadress: Sundsbacken 2-4.
Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 020-600 650

www.trafikverket.se