

# Samrådsredogörelse

## Gång- och cykelväg Stöcke, väg 523

### Umeå kommun, Västerbottens län

Vägplan, 2022-12-19



**Trafikverket**

Postadress: Trafikverket, Box 809, 971 25 Luleå

E-post: trafikverket@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921

Dokumenttitel: Samrådsredogörelse – Gång- och cykelväg Stöcke, väg 523

Författare: Sweco

Dokumentdatum: 2022-12-19

Ärendenummer: TRV 2022/28190

Uppdragsnummer: 174738

Kontaktperson: Pia Törrö, Trafikverket

## Innehåll

1	Sammanfattning .....	4
2	Samrådsrets .....	5
3	Samråd .....	5
3.1.	Samråd inför länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan .....	5
3.1.1.	Samråd med berörd länsstyrelse.....	5
3.1.2.	Samråd med berörd kommun .....	7
3.1.3.	Samråd med allmänheten och de enskilda som kan bli särskilt berörda .....	7
3.1.4.	Samråd med övriga berörda myndigheter och organisationer .....	10
3.2.	Samråd vid utformning av planförslaget.....	13
3.2.1.	Samråd med berörd länsstyrelse.....	13
3.2.2.	Samråd med berörd kommun .....	13
3.2.3.	Samråd med allmänheten och de enskilda som kan bli särskilt berörda .....	14
3.2.4.	Samråd med övriga berörda myndigheter och organisationer .....	19
4	Konsultation enligt Lag (2022:66) om konsultation i frågor som rör det samiska folket.....	23
4.1.	Samebyar .....	23
4.2.	Sametinget .....	24
4.3.	SSR.....	24

# 1 Sammanfattning

I denna samrådsredogörelse sammanställs och sammanfattas hur samrådet bedrivits, vilka synpunkter som kommit in från enskilda, myndigheter och organisationer samt var yttrandena, minnesanteckningar och protokoll från samrådet finns i sin helhet. I samrådsredogörelsen visar Trafikverket hur de inkomna synpunkterna beaktats.

Alla inkomna yttranden finns diarieförda hos Trafikverket, under diarienummer TRV 2022/28190. Därunder listas underlag i form av protokoll, minnesanteckningar, tjänsteanteckningar med mera med datum och diarienummer som gör handlingarna spårbara.

Samrådet är en möjlighet för Trafikverket att få information. Syftet är att fastighetsägare och andra berörda såväl som myndigheter och organisationer kan bidra med sin kunskap om förhållanden som är viktiga att ta hänsyn till i arbetet.

Arbetet med vägplanen har inletts med att Trafikverket tagit fram ett samrådsunderlag som har använts för inledande samråd med myndigheter och de enskilda som berörs av projektet. Då vägplanen är av betydelse för kollektivtrafiken till följd av att en busshållplats berörs har även den regionala kollektivtrafikmyndigheten inkluderats. Berörd kommun, myndigheter och fastighetsägare har via brev meddelats att samrådsunderlaget funnits tillgängligt på Trafikverkets hemsida. Samrådsunderlaget har varit på samråd under perioden 2022-03-10 – 2022-03-31.

Trafikverket har mottagit totalt 31 yttranden på samrådsunderlaget, varav 26 från enskilda. Samtliga inkomna yttranden finns sammanställda i denna samrådsredogörelse.

Under arbetet med samrådshandlingen genomförde Trafikverket ett informationsmöte på orten 2022-05-18 i Stöckeskolans matsal för att informera om projektet och samråda med berörda och allmänheten. Under informationsmötet inkom ett antal frågor gällande projektet. Utöver frågorna under mötet, inkom totalt åtta skriftliga yttranden. Dessa har hanterats tillsammans med övriga yttranden som inkommit på samrådshandlingen.

Länsstyrelsen i Västerbottens län beslutade 2022-05-25, med stöd av 15 § väglagen (1971:948), att förslaget till vägplan inte kan antas medföra en betydande miljöpåverkan.

Arbetet med vägplanen fortsatte med att Trafikverket tagit fram en samrådshandling. Berörd kommun, myndigheter och fastighetsägare har via brev meddelats att samrådshandlingen funnits tillgängligt på Trafikverkets hemsida. Samrådshandlingen har varit på samråd under perioden 2022-09-28 – 2022-10-19.

Ett samrådsmöte på orten har erbjudits fastighetsägare och de som kan antas bli särskilt berörda 2022-10-26. Totalt begärde 10 fastighetsägare och enskilda som kan antas bli särskilt berörda samrådsmöte på orten. Utöver frågorna under mötet, inkom totalt två skriftliga yttranden. Dessa har hanterats tillsammans med övriga yttranden som inkommit på samrådshandlingen.

Trafikverket har mottagit totalt 17 yttranden på samrådshandlingen, varav nio från enskilda. Samtliga inkomna yttranden finns sammanställda i denna samrådsredogörelse.

## 2 Samrådsrets

Samrådsretsen är de som informeras om att ett samråd ska äga rum. Samrådsretsens omfattning varierar mellan olika projekt beroende på samrådets syfte, karaktär och innehåll. I detta projekt har samrådsretsen identifierats utifrån de sakägare och allmänhet som indirekt eller direkt berörs av projektet. Förutom de enskilda som berörs av projektet har även de myndigheter som har ett väsentligt intresse i saken medtagits. Samrådsunderlaget har även funnits tillgängligt för allmänheten på Trafikverkets hemsida. Samrådsunderlaget har varit på samråd under perioden 2022-03-10 – 2022-03-31.

Under arbetet med samrådshandlingen genomförde Trafikverket ett informationsmöte på orten 2022-05-18 i Stöckeskolans matsal för att informera om projektet och samråda med berörda och allmänheten.

Därefter arbetade Trafikverket fram en samrådshandling som samråddes med berörd kommun, myndigheter, fastighetsägare samt enskilda. Dessa har via brev meddelats att samrådshandlingen funnits tillgänglig på Trafikverkets hemsida. Samrådshandlingen har varit på samråd under perioden 2022-09-28 – 2022-10-19.

Ett samrådsmöte på orten har erbjudits fastighetsägare och de som kan antas bli särskilt berörda 2022-10-26.

## 3 Samråd

### 3.1. Samråd inför länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan

#### 3.1.1. Samråd med berörd länsstyrelse

Länsstyrelsen har genom brevtuskick informerats om samrådsperioden för samrådsunderlaget. Efter det samråd som genomförts under skede samrådsunderlag, sänds samrådsunderlaget med samrådsredogörelsen till Länsstyrelsen i Västerbottens län för beslut om betydande miljöpåverkan.

*Länsstyrelsens synpunkter i samband med BMP-beslut, 2022-05-25*

#### **Natur- och kulturmiljö**

GC-vägen kommer beröra biotopskyddade områden (alléer, diken, åkerholme, områden med artrika vägkanter samt olika naturvärdesobjekt). Trafikverket kommer att genomföra en naturvärdesinventering vilket kommer att bli ett viktigt underlag för att belysa helheten av dessa naturvärden. Trafikverket har redan nu kännedom om invasiva främmande arter längs vägsträckan och med en ordentlig inventering och hantering kommer spridning att kunna undvikas. Länsstyrelsen bedömer att det finns goda förutsättningar att begränsa påverkan på naturmiljön och spridningen av invasiva främmande arter.

Alléerna har stor betydelse som kulturhistoriskt landskapselement och ger ett upplevelsevärde längs vägen. Där träd i allén eventuellt måste tas ned vid byggandet av GC-vägen bör dessa ersättas för att bibehålla alléns karaktär. Det är av vikt att tydligt beskriva alléerna i vägplanen och sammanfatta hur många träd som ska tas ned, vilka natur- och kulturvärden de har samt hur de ska kompenseras. Det är angeläget att Trafikverket tar på sig skötsel så att alléerna överlever.

#### **Vattenverksamhet och miljö kvalitetsnormer för vatten**

Eftersom GC-vägen ska läggas på befintlig väg bör ingen ytterligare påverkan på

Strömsbäcken tillkomma. Däremot kan det inte uteslutas att det redan idag finns vissa problem med passerbarhet för fisk genom trummorna. Vid inventering av befintliga vägtrummor bör man därför titta på hur trummorna påverkar möjligheten för, framför allt värlekande fisk, att röra sig i bäcken. Figur 22 verkar visa att befintliga vägtrummor tidvis är välfyllda och troligen är vattentrycket genom trummorna tidvis högt vilket kan göra det svårt för fisk att vandra i bäcken.

Den diskussion som finns om vattennivåer handlar om avbördning och dränering. En analys av hur trummorna påverkar bäckens ekosystem och därmed möjligheten att uppnå miljö kvalitetsnormen för Strömsbäcken bör läggas till i miljöbeskrivningen.

Det kan finnas en poäng med att se över trummornas funktion och justera problem när arbete ändå ska utföras på platsen. Skulle det vara så att de befintliga trummorna, vid anläggande av GC-väg eller vid ett senare tillfälle, behöver bytas är det viktigt att den nya anläggningen är ekologiskt anpassad och att vägplanen har ett markanspråk som medger en tillräckligt stor passage. Generellt behövs en passage med en diameter som är minst 1,2 gånger vattendragets bredd och i första hand bör en bro eller valvbåge väljas.

### **Jordbruksmark**

För att mildra intrånget i jordbruksmarken är det av vikt att utformningen av GC-vägen utformas på ett sätt som tar så lite jordbruksmark i anspråk som möjligt. Om det inte går att minska markintrånget på grund av exempelvis geografiska förutsättningar behöver tydliga motiv framgå i planbeskrivningen.

### **Övrigt**

Länsstyrelsen betonar samråd med länsstyrelsen ska hållas gällande samtliga biotopskydd, inte enbart björkallén.

Länsstyrelsen önskar en genomgång då Trafikverket kommit längre fram i projektet, fördelaktigt om detta kan ske innan utformningen blir allt för låst.

### Trafikverkets svar

*Alléerna kommer beskrivas i den plan- och miljöbeskrivning som upprättas. Alléerna kommer att skyddas från påverkan.*

*Den nya gång- och cykelväg som anläggs inryms på den befintliga passagen över Bubäcken. Någon åtgärd av Bubäckens trummor kommer därför inte att ske, då projektet inte berör dessa.*

*Trafikverket arbetar alltid efter principen att intrång i jordbruksmark ska minimeras. I detta projekt har detta skett genom en avvägning mellan jordbruksmarkens värde och alléernas natur- och kulturmässiga värde (för landskapsbilden). I denna avvägning har alléerna bedömts ha ett så pass viktigt värde för landskapsbilden att intrång i jordbruksmarken är oundvikligt. Intrånget i jordbruksmarken minimeras genom att den nya gång- och cykelvägen följer befintlig väg och intrånget bedöms inte påverka förutsättningarna för att fortsatt bedriva jordbruk i området.*

*Trafikverket avser kalla länsstyrelsen till ett samrådsmöte under arbetet med samrådshandlingen för att presentera projektet och samråda kring biotopskyddet.*

### 3.1.2. Samråd med berörd kommun

Umeå kommun ser mycket positivt på att det planeras en gång- och cykelväg på denna sträcka. Stöcke ligger inom ett i kommunens översiktsplan utpekad tillväxtstråk (ej endast kollektivtrafikstråk) mot kusten.

Det i översiktsplanen redovisade reservatet för framtida E4-sträckning är aktuell och ska beaktas vid beslut om användning av mark och vatten. Detta bedöms dock inte förhindra utbyggnaden av denna gång- och cykelväg.

Gång- och cykelvägen byter sida från västra till östra sidan av vägen, men det framgår inte riktigt varför. Generellt är det negativt både för framkomligheten och trafiksäkerheten att behöva byta sida av vägen. Det finns såklart fall där man behöver göra det av olika anledningar, det vore dock positivt om det beskrivs vilka avvägningar som har gjorts för att förklara varför man landar i en lösning som är sämre för de oskyddade trafikanterna. Om det inte finns goda skäl för bytet så bör man fortsätta med gång- och cykelvägen på samma sida som befintlig gång- och cykelväg.

Det framgår att utformningen ska utredas närmare i kommande arbete. Samrådsunderlaget lyfter dock några för- och nackdelar med de olika alternativen (friliggande gång- och cykelväg, separering med skiljeremsa och separering med kantsten). Vi vill komplettera dessa med att gränsen till en kantstensavskild gång- och cykelväg, samt även en smal skiljeremsa, tenderar att suddas ut vintertid. Det är lätt att vägen upplevs som en extra bred väg vintertid när det inte syns att det finns en gång- och cykelväg på grund av att snön. En gång- och cykelväg som är trygg och säker året om, även vintertid, är önskvärd.

#### Trafikverkets svar:

*Trafikverket tackar för kommunens yttrande.*

*Kommunens syn på reservatet i översiktsplanen noteras.*

*Trafikverket har valt att gång- och cykelvägen i norr ska inledas på den västra sidan av väg 522/523 då det är på den västra sidan av vägen som bebyggelsen vid Stöcksjö finns samt att detta ger bäst förutsättningar för en framtida förlängning av gång- och cykelvägen mot Röbbäck och Umeå. Att helt och hållet lokalisera gång- och cykelvägen på den östra sidan av väg 522/523 skulle innebära att människor som bor på den västra sidan skulle behöva korsa väg 522. Väg 522 är både bredare och har en högre högsta tillåtna hastighet jämfört med väg 523 närmare Stöcke. I den fortsatta projekteringen kommer hänsyn tas till att den passage av väg 523 som anläggs ges en så trafiksäker utformning och placering som möjligt.*

*Den nya gång- och cykelvägen föreslås i första hand separeras med skiljeremsa från den befintliga körbanan. Detta för att minimera intrånget i den omkringliggande jordbruksmarken, jämfört med om gång- och cykelvägen hade utformats friliggande. På vissa delar kan det av denna anledning även bli aktuellt med en kantstensseparerad gång- och cykelväg. Separeringsform kommer utredas vidare i det fortsatta arbetet. Intrång i jordbruksmark minimeras också av att gång- och cykelvägen följer befintlig väg.*

### 3.1.3. Samråd med allmänheten och de enskilda som kan bli särskilt berörda

#### *Allmänhet*

Det uttrycks stor glädje för den planerade gång- och cykelvägen från den allmänhet som lämnat in synpunkter på planförslaget. Detta då vägen upplevs som osäker att gå och cykla längs. Detta uppges bland annat bero på att vägen är mycket smal kombinerat med höga

hastigheter och bitvis dålig sikt. Detta uppges även vara fallet längs vägen söder om Stöcke. Den nya gång- och cykelvägen uppges även komma barnen i Degernäs till gagn.

En gång- och cykelväg upplevs, utöver vinsterna i trafiksäkerhet, även minska bilanvändandet och göra Stöcke till en attraktivare plats att bo på.

Trafikverkets svar:

*Trafikverket tackar det stora intresset i projektet!*

*Trafikverket är medvetna om de trafiksäkerhetsmässiga brister som upplevs längs väg 522 och 523 och arbetar långsiktigt för att åtgärda dessa. Detta förslag till gång- och cykelväg samt den översyn av högsta tillåtna hastighet som planeras är två sådana åtgärder. Ytterligare åtgärder kan bli aktuella i framtiden.*

Flertalet av de inkomna yttrandena önskar att gång- och cykelvägen ska förlängas söderut i riktning mot byarna Ström och Strömbäck, naturreservatet Strömbäck-Kont samt badstränderna vid Norrmjöle och Bettnessand. Detta då det byggs mycket nya hus i områdena söder om Stöcke samt att naturreservatet och badstränderna är populära besöksmål.

Trafikverkets svar:

*Trafikverket noterar önskemålen om en fortsatt sträckning av gång- och cykelvägen söderut och har lämnat vidare önskemålet om en förlängning söder om Stöcke till Trafikverkets planeringsavdelning. I dagsläget finns det inte ekonomiska medel avsatta i gällande länstransportplan för att möjliggöra en sådan förlängning.*

Önskemål har även inkommit om en förlängning av den planerade gång- och cykelvägen norrut, till korsningen väg 522/Stöcksjö kustväg och den cykelväg som går hela vägen in till centrala Umeå via Röbäck.

Trafikverkets svar:

*Trafikverket noterar önskemålen om en fortsatt sträckning av gång- och cykelvägen norrut. Trafikverket undersöker frågan om att förlänga detta projekt till hållplatsen strax norr om Stöcksjö Tallskogsväg. Den planerade gång- och cykelvägen utformas för att möjliggöra ytterligare förlängning norrut, till befintlig gång- och cykelväg mot Röbäck.*

Trafikverkets kompletterande svar 2022-12-16:

*Trafikverket har i efterföljande skede valt att förlänga projektet till hållplatsen norr om Stöcke Tallskogsväg.*

Vad gäller valet av sida kommer det förslag på att gång- och cykelvägen bör gå på den östra sidan av väg 523 mellan vägen till Degernäs och Stöcke idrottsplats. Detta då barn från Degernäs behöver ta sig till idrottsplatsen och det nya allaktivitetshuset för diverse fritidsaktiviteter. Att vid Degernäskorsningen behöva korsa väg 523 upplevs inte fördelaktigt, då trafiken upplevs hålla en hög hastighet och att trafiken ibland kan vara tung. För barnen från Degernäs finns det få alternativ för att kunna ta sig till Stöcke. Det framkommer även uppfattningar om att en lokalisering på den västra sidan av väg 523 bör ses som olämplig då det tar mer naturresurser i anspråk (i form av åkermark), förvränger landskapsbilden mer samt att fler oskyddade trafikanter tvingas korsa vägen då bebyggelsen i Spångdalen är mer samlad på den östra sidan.

Vid Degernäskorsningen föreslås även en planskild passage, så att oskyddade trafikanter inte behöver korsa väg 523.



Trafikverkets svar:

Trafikverket har valt att gå vidare med att gång- och cykelvägen i etapp 1 ska lokaliseras på den västra sidan av väg 522/523. En västlig lokalisering bedöms bäst svarar för det faktum att bebyggelsen vid Stöcksjö finns på den västra sidan samt ger bäst förutsättningar för förlängning av gång- och cykelvägen mot Röbbäck och Umeå. Att helt och hållet lokalisera gång- och cykelvägen på den östra sidan av väg 522/523 skulle innebära att människor som bor på den västra sidan skulle behöva korsa väg 522. Väg 522 är både bredare och har en högre högsta tillåtna hastighet jämfört med väg 523 närmare Stöcke.

Gällande intrånget i åkermark arbetar Trafikverket alltid efter principen att intrång ska minimeras. En lokalisering på den östra sidan av väg 523 genom Spångdalen försvåras vidare av det faktum att bostäder står närmare vägen på denna sida jämfört med den västra sidan.

De passager som anläggs kommer utformas i plan. Att anlägga planskilda passager har inte bedömts motiverat eller genomförbart, sett till vägens trafikmängder samt de ökade kostnader (i form av anläggningskostnad och markanspråk) som en planskild passage innebär jämfört med en passage i plan. Trafiksäkerhetsaspekten är en del som väger tungt i projekteringen av de planerade passagerna. Såväl utformning som placering av passagerna kommer ta hänsyn till detta.

Hela väg 523 söder om Stöcke uppges vara i behov av underhållsåtgärder. Vägens skick uppges vara bristfälligt och den ojämna vägen är svår att snöröja. Den spåriga vägbanan har lett till flertalet avåknningar och det uppges finnas en rädsla för att det bara är en tidsfråga innan en allvarligare olycka inträffar.

Trafikverkets svar:

Trafikverket tackar för uppgiften och kommer skicka vidare informationen till Trafikverkets enhet för underhåll. Underhållsfrågor gällande den befintliga vägen hanteras inte inom ramen detta projekt.

Det uppges ej vara passande att lägga en passage av vägen vid Degernäskorsningen. Detta då solen vid vissa tider på dygnet bländar bilister och att platsen upplevs potentiellt farlig vintertid till följd av att det finns en backe och att vägen svänger. Det uppges vidare vara få bilister som håller sig till hastighetsbegränsningen om 70 km/tim.

Trafikverkets svar:

Exakt utformning av de passager som planeras är fortfarande under utredning. Trafiksäkerhetsaspekten är en del som väger tungt i projekteringen av de planerade passagerna. Såväl utformning som placering av passagerna kommer ta hänsyn till detta.

Trafikverkets kompletterande svar 2022-12-16:

Trafikverket har i det fortsatta arbetet valt att inte byta sida vid Degernäskorsningen eller lägga en passage i korsningen med hänsyn till de yttranden som inkommit. Byte av sida har istället lokaliserats till strax norr om Stöcke idrottsplats. Exakt utformning klarläggs i kommande arbete med bygghandling, men kommer att utföras enligt gällande krav och riktlinjer.

Det anses irrelevant att ta hänsyn till Tallskogsvägen och dess kringliggande detaljplaner. Det uppges att det i de utställningar och resonemang som förts kring dessa detaljplaner har vägen via Västersidan uppgetts vara den tänkta färdvägen för de som vill gå och cykla till

Stöcke skola. För boende vid Tallskogsvägen som vill gå och cykla till skolan i Stöcke torde en gång- och cykelväg längs väg 523 aldrig bli ett säkrare eller kortare alternativ jämfört med Västersidavägen.

Trafikverkets svar:

Trafikverket redogör för gällande detaljplaner då de åtgärder som föreslås i en vägplan, det vill säga föreliggande gång- och cykelväg, inte får byggas i strid med en gällande detaljplan.

För att uppmuntra gång- och cykeltrafik behöver en gång- och cykelväg vara så gen som möjligt. För boende vid Stöcksjö Tallskogsväg innebär den nya gång- och cykelvägen en kortare sträcka att ta sig till skolan i Stöcke jämfört med att cykla via Västersidavägen. Den nya gång- och cykelvägen kommer skiljas från befintlig körbana, i första hand med skiljeremsa. Trafiksäkerhetsaspekter väger tungt vid val av placering och utformning av de passager som planeras. Den nya gång- och cykelvägen bedöms av Trafikverket bli det trafiksäkraste alternativet för oskyddade trafikanter.

Fastighetsägare har kontaktat Trafikverket gällande förekomsten av ledningar på deras fastigheter.

Trafikverkets svar:

Trafikverket tackar för uppgifterna och ämnar kontakta berörda fastighetsägare i det fortsatta arbetet med gång- och cykelvägen.

#### 3.1.4. Samråd med övriga berörda myndigheter och organisationer

*Ubmeje tjeälddie sameby*

Ubmeje tjeälddie sameby har inget att erinra mot samrådsunderlaget.

*Rans sameby*

Rans sameby har inget att erinra mot samrådsunderlaget.

*Umeå Energi Elnät AB*

Umeå Energi Elnät AB meddelar att det inom det tänkta området för ny gång- och cykelväg finns befintligt elnät. Dialog behöver upprättas i god tid om det ska ske ledningsförändringar så att lösningar kan undersökas. Kostnader som uppstår för åtgärderna ska vara överenskommen mellan parterna samt beställningar av det arbete som ska utföras.

Trafikverkets svar:

Trafikverket tackar för uppgiften.

Trafikverket tar med sig informationen och ämnar fortsatt föra en dialog med Umeå Energi gällande ledningarna i området. Avtal som reglerar ersättning för omläggning kommer att upprättas mellan Trafikverket och ledningsägare.

*Umeå Energi EmeNet AB*

Umeå Energi EmeNet AB meddelar att det förekommer bredbandskanalisation på östra sidan av väg 523 Stöcksjö och Stöcke idrottsplats. Bredbandskanalisationen fortsätter därefter på den västra sidan. Kanalisationen inkluderar på vissa sträckor även byanätfiber och ingår i ett ortssammanbindande nät. Kanalisationen ligger i huvudsak i vägbanans innerslän.

Från Umeå Energis sida förordas en placering av gång- och cykelvägen på västra sidan av väg 523 för att minska påverkan på kanaliseringen. Umeå Energi deltar gärna i den fortsatta projekteringen för att säkerställa att ledningen skyddas.

Trafikverkets svar:

*Trafikverket tackar för uppgiften.*

*Trafikverket har valt att gång- och cykelvägen ska lokaliseras på den västra sidan av väg 523 för att därefter byta sida till den östra sidan strax norr om Stöcke idrottsplats. I projekteringen av den nya gång- och cykelvägen kommer hänsyn tas till bredbandskanaliseringen.*

*Trafikverket tar med sig informationen och ämnar fortsatt föra en dialog med Umeå Energi gällande ledningarna i området. Avtal som reglerar ersättning för omläggning kommer att upprättas mellan Trafikverket och ledningsägare.*

*Stöckebygdens utveckling Ekonomisk förening*

Föreningen är positiva till den planerade gång- och cykelvägen.

Utformningen av de passager som planeras behöver vara trafiksäkra för såväl barn som vuxna och bör ges en hastighetsdämpande utformning. Föreningen rekommenderar Trafikverket att undvika chikan- eller timglasutformning, då dessa inte har någon vidare hastighetsdämpande effekt.

Föreningen önskar att hastigheten på väg 523 sänks till 50 km/tim längs de delar där gång- och cykelvägen planeras.

För att få en så trafiksäker placering som möjligt för de passager som planeras är det viktigt att tänka på att inte placera dessa i en nedförsbacke eller vid platser där exempelvis solnedgång kan blända bilister, exempelvis vid vägen mot Degernäs.

Föreningen informerar om att de besitter lokalkännedom om var avloppsbrunnar, avloppsledningar, kulvertar och täckdikningsrör finns under jordbruksmarken och att de gärna är behjälpliga att peka ut dessa för att undvika skador. Vidare poängterar föreningen att det är mycket viktigt att nya diken ges samma djup som befintliga diken.

Föreningen ställer sig till förfogande vad gäller granskning av de sträckningar av gång- och cykelvägen som är på förslag. Detta för att ge Trafikverket en helhetsbild av vad Trafikverket behöver tänka på i området.

Föreningen bifogar ett antal förslag på framtida gång- och cykelvägar och hur dessa ska anslutas till den gång- och cykelväg som nu planeras. Vidare bifogar föreningen förslag på hur Bussjövägen (väg 522) ska korsas på ett säkert sätt.

Slutligen poängterar föreningen att passagen över Bubäcken måste inrymma lantbruksmaskiner. Dessa fordon kräver cirka 5 meter i bredd, och föreningen föreslår därför att den nuvarande vägen breddas för att inrymma den nya gång- och cykelvägen. Att "klämma in" gång- och cykelvägen på befintlig väg ses inte som ett alternativ.

Trafikverkets svar:

*Trafikverket tackar för yttrandet.*

*Exakt utformning av de passager som planeras är fortfarande under utredning. Trafiksäkerhetsaspekten är en del som väger tungt i projekteringen av de planerade passagerna. Såväl utformning som placering av passagerna kommer ta hänsyn till detta.*

*Trafikverket noterar önskemålet om högsta tillåtna hastighet.*

*Trafikverket tackar för informationen om de avloppsbrunnar, ledningar mm. som finns i anslutning till åkermarken. Trafikverket har varit i kontakt med fastighetsägaren och ämnar fortsatt föra en dialog för att minimera risk för skada på ledningarna. Trafikverket noterar önskemålen om djup på nya diken.*

*Trafikverket ämnar inkludera föreningen i de fortsatta samråden.*

*Trafikverket noterar önskemålen om fortsatta sträckningar av gång- och cykelvägen. I dagsläget finns det inte ekonomiska medel avsatta i gällande länstransportplan för att möjliggöra sådana förlängning. Trafikverket undersöker frågan om att förlänga detta projekt till hållplatsen strax norr om Stöcke Tallskogsväg. En framtida gång- och cykelväg längs väg 522 som därefter ansluter till Stöcke via Västersidan är i dagsläget inte möjligt, då vägen är enskild och således utanför Trafikverkets ansvarsområde.*

*Trafikverket noterar informationen om att jordbruksmaskiner behöver få plats på passagen över Bubäcken. Utformning av passagen över Bubäcken kommer utredas vidare.*

#### *Trafikverkets kompletterande svar 2022-12-16:*

*Exakt utformning av passager klarläggs i kommande arbete med bygghandling, men kommer att utföras enligt gällande krav och riktlinjer.*

*Hänsyn har tagits till önskemål om djup på nya diken i projekteringen.*

*I den fortsatta projekteringen har hänsyn tagits till att jordbruksmaskiner ska kunna trafikera passagen över Bubäcken. Passagens körbana har utformats med en bredd om 5,0 meter. Utöver detta finns en skyddsremsa till befintligt vägräcke som ger ett fritt utrymme om 5,5 meter.*

#### *Vakin*

*Längs den norra delsträckan, där gång- och cykelvägen planeras på västra sidan av befintlig väg, har Vakin två befintliga vattenledningar som påverkas. En av vattenledningarna som gång- och cykelvägen korsar ligger relativt ytligt och det kan behöva utredas om ledningen behöver isoleras eller inte. Den andra av de två vattenledningarna i den norra delsträckan kommer behöva byggas om till följd av den planerade gång- och cykelvägen, vilket måste göras innan planerad byggstart.*

*Längs den södra delsträckan, där gång- och cykelvägen planeras på östra sidan av befintlig väg, finns vattenledningar som eventuellt kan komma att påverkas beroende på gång- och cykelvägens bredd.*

*Det är viktigt att hålla kontakt med Vakin genom hela processen så att eventuella justeringar kan göras för att säkerställa vattenledningsnätets funktion. Ledningarnas läge kan erhållas av Vakin, dock kan någon vattenledning behöva schaktas fram för noggrann lokalisering.*

#### *Trafikverkets svar*

*Trafikverket tackar för uppgifterna.*

*Trafikverket tar med sig informationen och ämnar fortsatt föra en dialog med Vakin gällande ledningarna i området. Avtal som reglerar ersättning för omläggning kommer att upprättas mellan Trafikverket och ledningsägare enligt gällande regler.*

#### *Region Västerbotten*

*Region Västerbotten har inget att erinra mot samrådsunderlaget.*

## 3.2. Samråd vid utformning av planförslaget

### 3.2.1. Samråd med berörd länsstyrelse

*Samrådsmöte med länsstyrelsen, 2022-10-13*

Ett samrådsmöte hölls med länsstyrelsen 2022-10-13 avseende biotopskydd i området för ny gång- och cykelväg.

En naturvärdesinventering har genomförts. Sammanfattningsvis har inga områden med högt eller mycket högt naturvärde identifierats. Det finns inte heller några artfynd av fridlysta arter. Länsstyrelsen betonar att om öppna diken läggs igen kan det omfattas av biotopskydd. Igenläggning av diken är inte aktuellt, men Trafikverket tar med sig informationen.

Gällande den björkallé som finns i området bedömer Trafikverket att denna omfattas av biotopskydd då den planterades som en kompensationsåtgärd för allé som tidigare togs bort. Björkallén bedöms stå kvar orörd med illustrerad utformning. Endast en björk intill en av fastigheterna i Spångdalen kommer behöva tas bort för att göra plats för gång- och cykelvägen. Trafikverket bedömer att det inte är möjligt att plantera om björken då det redan finns björkar planerade på båda sidorna om infarten till fastigheten.

Länsstyrelsen bedömer att den biologiska mångfalden inte påverkas avsevärt av att en enskild björk i detta läge tas bort och bedömer att det inte är nödvändigt med att plantera om björken som en kompensationsåtgärd.

Inom etapp 2 av vägplanen bedömer Trafikverket att inga av de i allén ingående björkarna kommer att påverkas av projektet.

Länsstyrelsen meddelar att ingen separat dispens för biotopskydd behöver skrivas, men att Trafikverket ska inarbeta resultat och slutsatser i planbeskrivningen. Kontakt ska hållas med länsstyrelsen gällande de invasiva arter som identifierats i naturvärdesinventeringen.

### 3.2.2. Samråd med berörd kommun

*Kommunens yttrande på samrådshandlingen*

Kommunen vidhåller samma synpunkter som det som yttrades i skede samrådsunderlag.

*Trafikverkets svar*

*Trafikverkets bemötande framgår i anslutning till kommunens yttrande på samrådsunderlaget.*

*Kommunens yttrande avseende påverkan på berörda detaljplaner*

Detaljplanekontoret, Umeå kommun instämmer i Trafikverkets bedömning att intrången i berörda detaljplaner och områdesbestämmelse utgör mindre avvikelser som inte motverkar syftet i kommunens planläggning. Detaljplaneringskontoret vill även upplysa om en nyligt inkommen planansökan (2022-09-22) för Stöcke 5:24 BN-2022/01816.

*Trafikverkets svar*

*Trafikverket tackar för informationen. Trafikverket noterar den inkomna planansökan, men denna berörs inte av detta projekt.*

### 3.2.3. Samråd med allmänheten och de enskilda som kan bli särskilt berörda

#### *Informationsmöte för allmänheten, 2022-05-18*

Under informationsmötet med allmänheten redogjorde Trafikverket för projektet, vad som planeras samt tidplanen. Under mötet inkom ett antal frågor, som redogörs för nedan. Minnesanteckningar finns diarieförda under projektets ärendenummer, TRV 2022/28190.

Boende uppger att det tidigare uppgetts att GC-vägen skulle gå på den östra sidan av väg 523, men att detta nu verkar ha ändrats till den västra sidan. Trafikverket informerar att enligt det förslag som nu gäller, ska GC-vägen lokaliseras på den västra sidan av väg 523 från Stöcke Tallskogsväg och genom Spångdalen. Strax norr om idrottsplatsen byter GC-vägen sida till den östra. Söder om Stöcke fortsätter GC-vägen på den östra sidan.

Det uppges bo många barn på den södra sidan om Stöcksjön och boende undrar hur Trafikverket tänkt att dessa barn ska ta sig säkert till och från skolan. Trafikverket ansvarar för planeringen längs det statliga vägnätet och att det ska vara möjligt att färdas längs detta på ett trafiksäkert sätt. Eventuella andra dragningar än sådana som följer det statliga vägnätet ligger därmed utanför Trafikverkets ansvarsområde. En följdfråga ställs om det finns några planer på att bygga en GC-väg längs väg 522. Trafikverket svarar att några sådana planer inte finns idag.

Många boende betonar att biltrafiken stundtals håller mycket hög hastighet längs väg 523. Trafikverket meddelar att de är väl medvetna om hastighetsproblematiken och att GC-vägen, samt de tillhörande hastighetsdämpande åtgärderna för biltrafiken, är en del i att motverka detta problem.

Frågor inkommer om varför Trafikverket inte förlänger GC-vägen längre söderut samt norrut. Trafikverket informerar om att det idag inte finns medel för att möjliggöra någon förlängning söderut, men att GC-vägen anpassas för att så ska vara möjligt i framtiden. Trafikverket meddelar att man initierat ett arbete med att se över möjligheterna att förlänga GC-vägen norrut till den busshållplats som finns intill Stöcksjö Tallskogsväg. Trafikverket informerar även att det på sikt är tänkt att GC-vägen ska koppla vidare norrut mot befintlig GC-väg i Röbäck. Boende betonar att det ur ett pendlingsperspektiv skulle bli en omväg att behöva cykla över Röbäck och att en lokalisering längs E4 således skulle vara bättre.

Utformningen av GC-vägen diskuteras. Boende menar att kantstensavskiljning medför en bristande vinterväghållning, vilket i sin tur ökar risken för att bilar ska få sladd och krocka med björkarna längs vägen. Trafikverket förklarar att kantstensavskiljning enbart väljs där GC-vägens intrång behöver minimeras. Markägare betonar att det är av vikt att nya diken genom jordbruksmarken ges samma djup som befintliga, Trafikverket tar med sig det i den fortsatta projekteringen.

Även utformningen vid passagen av Bubäcken diskuteras. Boende uppger att det redan idag är trångt på passagen, speciellt vintertid, och att det inte vore lämpligt att lägga GC-vägen här. Det skulle, enligt boende, bli omöjligt för jordbruksfordon och snöröjningsfordon att passera. Bättre vore om en helt ny bro anläggs. Trafikverket informerar att det förslag till utformning som presenteras ger ett körfält (med mötesförbud) på 4,7 meter, vilket möjliggör för de allra flesta fordon att passera. Boende menar att det krävs en bredd om minst 5 meter för att det ska vara möjligt att passera. Trafikverket uppger att det är möjligt att bygga en helt ny bro, men att detta skulle innebära förseningar av projektet och att kostnaderna för projektet ökar. Trafikverket ser över möjligheterna att bredda den avsmalnade sektionen.

Under informationsmötet inkommer även kommentarer från boende gällande att eventuell passage i plan över väg 522 (Bussjövägen) måste ges en så trafiksäker utformning som

möjligt, då det är mycket trafik vägen sommartid. Vidare betonar boende att det inte bör byggas en passage vid Degernäskorsningen, då trafiken håller hög hastighet där samtidigt som korsningen ligger i en sluttning och att biltrafiken lätt blir bländad av solen. Trafikverket förklarar att en så trafiksäker utformning som möjligt alltid eftersträvas på de passager som föreslås och att man valt att inte gå vidare med en passage vid Degernäskorsningen av de anledningar som de boende nämner.

#### *Samrådsmöte på orten, 2022-10-26*

Ett samrådsmöte på orten har erbjudits fastighetsägare och de som kan antas bli särskilt berörda 2022-10-26. Minnesanteckningar finns diarieförda under projektets ärendenummer, TRV 2022/28190.

Under mötet diskuteras val av sida. Närvarande delar inte Trafikverkets uppfattning att GC-vägen borde ligga på den västra sidan genom Spångdalen, utan anser att det är mer fördelaktigt att lägga GC-vägen på den östra sidan genom Spångdalen. Bland annat på grund av att det bor fler på den östra sidan, att intrånget i åkermark blir mindre samt att vinterväghållningen uppges bli problematisk på den västra sidan till följd av att det tenderar att dreva snö där.

Vidare lyfts önskemålet att GC-vägen ska utformas kantstödsbunden genom Spångdalen för att minimera intrånget i åkermark ytterligare.

Diskussion förs kring valet av plats för passage över vägen. Trafikverket informerar om att projektet behöver ligga på den västra sidan i den norra delen av utredningsområdet. Detta för att möjliggöra en förlängning mot Röbbäck i framtiden. Således behöver GC-vägen byta sida vid någon plats, för att koppla an till den befintliga GC-banan genom Stöcke, som ligger på den östra sidan. Trafikverket föreslår en passage vid idrottsplatsen då denna plats bedöms vara optimal ur en trafiksäkerhetssynpunkt och att den kan fungera som en port till Stöcke som bidrar till en bättre hastighetsefterlevnad genom byn. Närvarande ställer sig frågande till platsen, bland annat genom att det uppges finnas ett krön strax innan platsen som drar ned sikten. På frågan om var de närvarande hellre hade sett en passage uppges en plats i den norra delen, strax söder om korsningen mot Bussjö. Där uppges det finnas en stig/skoterspår som nyttjas av oskyddade trafikanter. Här anser de närvarande även att sikten är bättre och att det skulle vara en trafiksäkrare lösning.

Frågor inkommer gällande hur GC-vägen förhåller sig till den nya fastighet som tillkommit i Spångdalen. Utfallet från vägen uppges vara förhållandevis stort. Trafikverket informerar att vägutformningen förbi fastigheten setts över. Tidigare var planförslaget utformat med skiljeremsa förbi platsen. Det nuvarande förslaget är att GC-vägen förbi fastigheten utformas kantstödsbunden för att minimera intrånget i fastigheten. Frågan om det är möjligt att utforma passagen förbi fastigheten med L-stöd eller stödmur lyfts. Trafikverket tar med sig frågan.

Allén genom Spångdalen diskuteras. Närvarande upplever att trädens nuvarande placering är en direkt trafiksäkerhetsmässig brist. Trafikverket förklarar att den allé som står på platsen idag är en kompensationsåtgärd för en allé som tidigare stod på platsen. Allén fyller en viktig funktion för såväl den biologiska mångfalden som för Spångdalens landskapsbild, men Trafikverket hörsammar oron kring de trafiksäkerhetsmässiga bristerna med att allén står så nära vägen. Trafikverket har i detta fall valt att inte hantera denna fråga inom ramen för detta projekt, utan att frågan istället får hanteras som ett trafiksäkerhetsärende kopplat till befintlig väg.

Under föregående informationsmöte inkom synpunkter på att den avsmalnade körbanan över Bubäcken, som då hade en bredd på 4,7 meter, var för smal och att det inte skulle vara möjligt för jordbruksfordon att passera. En bredd om 5,0 meter framhölls som ett minimikrav. Trafikverket informerar under mötet att man tack vare detaljerade inmätningar kunnat konstatera att det är möjligt att bredda körbanan till 5,0 meter och att detta är inarbetat i det projekterade vägförslaget.

Under mötet lyfts frågor om en fortsättning söderut. Söder om Stöcke har ett tillskott på bostäder skett och fler planeras. Trafikverket förklarar att detta projekt är finansierat inom gällande länstransportplan och att det för tillfället inte finns ekonomiska medel för att fortsätta söderut till Ström eller Strömbäck. Frågan lyfts om det är möjligt att anlägga en GC-lösning längs den enskilda väg som söder om leder till de nya bostäder som håller på att uppföras. Trafikverket förklarar att Trafikverket ansvarar för planläggningen längs det statliga vägnätet, men att de närvarande gärna får skicka in ett yttrande om detta i projektet. Därefter kan Trafikverket ta frågan vidare med Umeå kommun.

Under mötet inkommer frågor gällande byggskedet. Bland annat kopplat till befintliga ledningar. Närvarande undrar om det kommer bli några avbrott i exempelvis fibernätet. Trafikverket meddelar att samordning med samtliga ledningsägare kommer att ske i kommande skede samt inför byggstart. Trafikverket har inte för ambition att skada några ledningar.

Efter samrådsmötet genomför Trafikverket ett platsbesök tillsammans med en fastighetsägare. Utöver de synpunkter som lyfts under samrådsmötet, påpekar fastighetsägaren att den lilla plätten med jordbruksmark som finns på västra sidan av väg 523 i början av Spångdalen inte kommer gå att bruka om mark tas i anspråk för den nya GC-vägen. Om åkerplätten ska gå att angöra från intilliggande fastighet behöver befintligt öppet dike mellan åkrarna kulverteras.

Fastighetsägaren visar även upp den skördetröska som används vid brukandet av marken. Skördetröskan har en bredd om cirka 5 meter mellan däcken. Vid transport dras skärbladet på vagn bakom skördetröskan. Vid smala passager krävs det att det är rakt, för i händelse av sväng krävs mer utrymme till följd av svängradier.

Ett par dagar efter platsbesöket överlämnar fastighetsägaren en fastighetskarta till Trafikverket vid besök vid Trafikverkets kontor. Fastighetsägaren påpekar att de fastigheter som får intrång på den västra sidan även får det om GC-vägen lokaliseras på andra sidan vägen då det är samma fastighet.

#### *Yttranden på samrådshandlingen*

Det uttrycks stor glädje över projektet.

En viktig aspekt som lyfts fram är att GC-vägen planeras och byggs utifrån barnens och de ungas bästa. De passager som föreslås måste ges en så trafiksäker utformning som möjligt. Det framhålls även viktigt att GC-vägen planeras utifrån hur de som bor i bygden rör sig och vilka deras målpunkter är. Även de som inte bor precis intill GC-vägen behöver kunna ta sig till GC-vägen på ett säkert sätt. Stöcksjöns södra strand framhålls som ett område där ett stort antal barn bor och som kommer vilja ta sig till målpunkter i Stöcke bland annat. Därför behövs såväl en cykelväg längs väg 522 (mot Bussjö) samt en säker passage mellan Stöcksjön och Västersida-vägen (som barnen idag nyttjar för att ta sig mellan Stöcksjön och Stöcke). Denna passage, tillsammans med en sänkning av den högsta tillåtna hastigheten, är efterfrågad då bilarna idag håller hög hastighet längs väg 522 och föräldrar i området är rädda för att en olycka ska inträffa.



### Trafikverkets svar

*De passager som anläggs utformas enligt Trafikverkets gällande krav och riktlinjer. Trafikverket ansvarar för planeringen längs det statliga vägnätet och att man ska kunna färdas längs detta på ett trafiksäkert sätt. Planering av GC-vägar utanför det statliga vägnätet ligger således utanför Trafikverkets ansvarsområde. Det finns idag inga planer på en GC-väg längs väg 522, bland annat då finansiering saknas.*

Önskemål inkommer om att hastigheten sänks till 50 km/tim längs hela sträckan.

### Trafikverkets svar

*Trafikverkets förslag till ny hastighet följer ny praxis om att hastighetsbegränsning sätts i jämna steg (främst 40, 60, 80 och 100). Detta medför att Trafikverket föreslår att hastighetsbegränsning utanför Stöcke tätort sänks till 60 km/tim och att hastighetsbegränsningen genom Stöcke sänks till 40 km/tim (30 km/tim föreslås kvarstå förbi Stöcke skola).*

Önskemål inkommer om att den nya gång- och cykelvägen inte ska passera Spångdalen på den västra sidan utan att den istället borde lokaliseras på den östra sidan. Argument för detta är bland annat att intrånget i jordbruksmark då minskar, att vinterväghållningen underlättas (då snö tenderar att dreva från söder/väster) samt att oskyddade trafikanter från Degernäs slipper korsa vägen. Genom att lägga gång- och cykelvägen på den östra sidan kan Trafikverket även nyttja befintlig belysningsanläggning.

Yttrande ställer sig frågande till varför Trafikverket frenetiskt förordar en lokalisering på den västra sidan. Den östra sidan har högre exploateringsgrad och givet kommunens mål om 200 000 invånare till år 2050 torde vidare exploatering på den östra sidan vara att vänta. Yttrande ställer sig frågande till varför barnen som bor vid Stöcke Tallskogsväg ska vara styrande, när barnen från Degernäs är fler till antalet.

Som en del i att yttrande förordar den östra sidan förordas även att passagen av väg 523 läggs i den norra delen av etapp 1, vid det nedbrunna sågverket. Vid denna plats uppges ett naturligt vandringsstråk finnas och att det är många som korsar vägen vid denna plats.

### Trafikverkets svar

*Trafikverkets bedömning är att den västra sidan av väg 523 genom Spångdalen är den mest optimala lokaliseringen. En västlig lokalisering svarar bäst för det faktum att bebyggelsen vid Stöcksjö ligger på den västra sidan samt ger bäst förutsättningar för en förlängning mot Röbäck och Umeå. En lokalisering på den östra sidan ger ett mindre intrång i jordbruksmark, men medför ett ökat intrång i tomtmark. Trafikverkets sammantagna bedömning är därmed att den västra sidan är att föredra framför den östra. GC-vägen kommer att belysas med ny belysning oavsett val av sida. Oavsett val av sida är det önskvärt att byta ut befintlig belysning, då denna är av bristande teknisk- och belysningsmässig standard.*

*Gällande frågan om var framtida exploatering ska ske prövas detta av kommunen. Den nya GC-vägen byggs inte enbart för barnen vid Stöcke Tallskogsväg, utan Trafikverket planerar GC-vägen för att få till en så bra helhet som möjligt. I det innefattar att säkerställa att GC-vägen i framtiden kan förlängas för att skapa ett sammanhängande gång- och cykelstråk till Röbäck och vidare in mot Umeå. För att uppnå detta behöver GC-vägen i norr lokaliseras till den västra sidan.*

*Trafikverket bedömer att den passage som föreslagits intill Stöcke idrottsplats är det bästa alternativet ur ett trafiksäkerhetsperspektiv. En sådan lokalisering möjliggör för passagen*

*att utformas som en hastighetsdämpande åtgärd och kan fungera som en port in till Stöcke. Att lokalisera passagen till skogspartiet i de norra delarna av etapp 1, vid det nedbrunna sågverket, bedöms inte optimalt ur ett trafiksäkerhetsperspektiv. Detta då hastigheterna är högre samt att det omgivande landskapet inte signalerar till bilister att oskyddade trafikanter korsar vägen vid denna plats. Detta riskerar medföra att bilister inte förstår varför de ska sänka hastigheten vid en sådan passage och att den hastighetsdämpande funktionen, som en passage kan bidra till, därmed går förlorad.*

En förlängning av GC-vägen till busshållplatsen vid Stöcke Tallskogsväg efterfrågas samt att högsta tillåtna hastighet på väg 522 sänks strax norr om busshållplatsen i riktning mot Stöcke.

#### Trafikverkets svar

*Gällande en förlängning norrut till busshållplatsen har Trafikverket beslutat att inkludera detta i projektet. Den nya gång- och cykelvägen har därmed förlängts till busshållplatsen vid Stöcke Tallskogsväg.*

Stöcke växer mycket och snabbt, exempelvis söder om Stöcke. Boende uppger att vägen söder om Stöcke upplevs som mycket osäker för oskyddade trafikanter på grund av de höga hastigheterna och den smala utformningen. Detta medför att föräldrar inte vågar låta sina barn gå och cykla till skolan av rädslan för olyckor. Inte heller föräldrarna vågar arbetspendla med cykel längs vägen. Söder om Stöcke har och kommer även ett stort tillskott på bostäder inom en nära framtid och dessa barn behöver kunna ta sig till skolan säkert. I Strömbäck, söder om Stöcke, finns dessutom många studenter och boende som dagligen cyklar mellan Strömbäck och Umeå. I samband med arbetet med GC-vägen borde även säkerheten söder om Stöcke prioriteras så att oskyddade trafikanter ska kunna känna sig trygga.

#### Trafikverkets svar

*Trafikverket är medvetna om de trafiksäkerhetsmässiga brister som upplevs längs väg 522 och 523 och arbetar långsiktigt för att åtgärda dessa. I dagsläget finns det inte ekonomiska medel avsatta i gällande länstransportplan för att möjliggöra någon förlängning av GC-vägen söder om Stöcke, men Trafikverket instämmer i att det är önskvärt att få till en sådan förlängning på sikt.*

Önskemål inkommer gällande utformningen av GC-vägen, där det önskas att GC-vägen på en del av sträckan utformas som kantstensbunden. Detta för att minimera intrånget i åkermark samt på en fastighet som nyligen styckats av för bostadsändamål. I första hand önskas GC-vägen läggas på östra sidan av vägen, i andra hand att den utformas med stödmur eller liknande för att minimera intrång och insyn. Det inkommer även önskemål om att samordna ledningsarbete i samband med byggnationen av bostaden.

#### Trafikverkets svar

*Att i sin helhet utforma gång- och cykelvägen som kantstödsbunden bedöms inte ekonomiskt motiverat, då en sådan utformning medför en ökad anläggningskostnad. Den nya GC-vägen har reviderats till att passera den nya bostadsfastigheten som kantstödsbunden. Att utforma GC-vägen med stödmur har översiktligt studerats men valts bort. Detta då en sådan lösning får földeffekter, bland annat sett till avvattning och dränering. Det markanspråk som tas genom vägplanen omöjliggör inte för att i nästa skede, bygghandling, projektera passagen förbi fastigheten med stödmur.*

*Trafikverket kommer i kommande skede (bygghandling) att samordna sig med övriga ledningsägare. Eventuell flytt eller markförläggning av ledningar ska anläggas utanför det kommande vägområdet alternativt samråd med Trafikverket. Om ledningarna läggs innanför vägområdet ska tillstånd sökas.*

Närboende informerar om att det vid deras fastighet finns en gemensam brunn vid vägkantens västra sida och som nyttjas av dennes fastighet. Närboende informerar även om borttagande av ledningar kommer medföra att ett antal fastigheter i området blir utan el.

#### Trafikverkets svar

*Trafikverket noterar informationen. I det fall den nya gång- och cykelvägen påverkar befintliga ledningar kommer Trafikverket, i samråd med berörd ledningsägare, att bekosta nödvändiga ledningsåtgärder. Ingen fastighet kommer lämnas utan el.*

Önskemål inkommer om att alla väg- och åkerdiken måste ges samma djup även efter det att gång- och cykelvägen är byggd.

#### Trafikverkets svar

*Trafikverket har tagit med sig önskemålet om dikesdjup och inarbetat det i den projekterade anläggningen.*

Önskemål inkommer om att utformningen av passagen över Bubäcken behöver säkerställa att jordbruksfordon och vinterväghållningsfordon fortsatt ryms. Detta medför att körfältet över bäcken behöver utformas med en bredd om minst cirka 5,1 meter. Att inrymma gång- och cykelvägen på befintlig passage upplevs inte genomförbart.

#### Trafikverkets svar

*Trafikverket har sett över projekteringen av passagen över Bubäcken. Nuvarande utformning ger ett körfält med en bredd om 5,0 meter. Utöver detta finns en skyddsremsa till befintligt vägräcke som ger ett fritt utrymme om 5,5 meter. Tillgänglig bredd mellan passagens vägräcken förändras inte jämfört med dagsläget.*

Yttrande menar att projektet tar för mycket mark i anspråk.

#### Trafikverkets svar

*Trafikverket arbetar alltid efter en målsättning att ta så lite mark i anspråk som möjligt. Det markanspråk som den nya GC-vägen kräver bedöms motiverat givet de förutsättningar som Trafikverket behöver ta hänsyn till, såsom anläggningskostnad, alléernas naturvärde och värde för landskapsbilden samt att säkerställa korrekt avvattning av anläggningen. Det tillfälliga markanspråket är just tillfälligt och återgår till markägaren efter byggnationen är färdigställd. Mark som återlämnas kommer återställas till ursprungligt skick om inte annat avtalas med fastighetsägaren.*

### 3.2.4. Samråd med övriga berörda myndigheter och organisationer

#### *Ubmeje tjeälddie sameby*

Inget svar har inkommit från Ubmeje tjeälddie sameby.

#### *Rans sameby*

Inget svar har inkommit från Rans sameby.

#### *Stöckebygdens utveckling Ekonomisk förening, 2022-06-02*

Föreningen ställer sig fortsatt positiv till projektet och betonar att de passager av väg 523 som planeras behöver utformas så trafiksäkert som möjligt. Förslagsvis kan de utformas genom en upphöjning av vägbanan och med en sänkning av den högsta tillåtna hastigheten.

Föreningen föreslår vidare att Trafikverket i sin översyn av högsta tillåtna hastighet sänker hastigheten till 50 km/tim längs hela sträckan, från Stöcksjö Tallskogsväg till Norbäcksvägen. Vidare förordar föreningen att GC-vägen förlängs fram till busshållplatsen. Föreningen har tidigare skickat ett förslag på hur passagen av väg 522 (väg mot Bussjö) kan korsas för att få en så säker utformning som möjligt, då polisen idag använder vägen för höghastighetsträning.

Föreningen betonar fortsatt vikten av att alla väg- och åkerdiken ges samma djup som de har idag.

Föreningen avslutar med att de, tillsammans med jordbrukare och länsstyrelsen är eniga om att Trafikverket ska ta så lite mark i anspråk som möjligt vid anläggandet av GC-vägen. Åkermark får inte tas i anspråk, om alternativ finns. Föreningen förordar att GC-vägen utformas som kantstensbunden vid de platser där projektet passerar åkermark, istället för med skiljeremsa som idag föreslås. Vidare förordar föreningen att GC-vägen lokaliseras på den östra sidan av väg 523 genom Spångdalen. Argumenten för detta är att vinterväghållningen blir bättre, fler boende kommer kunna nyttja GC-vägen utan att först behöva korsa väg 523 samt att trafiksäkerheten förbättras då bilar vid tidigare olyckor vid vägen mot Degernäs åkt av på den västra sidan. Genom att anlägga GC-vägen på den östra sidan av väg 523 undviker man även att behöva anlägga nya avlopp för de boende i Spångdalen.

Slutligen betonar föreningen att det presenterade förslaget för passage av Bubäcken, med en avsmalnad sektion med ett körfält (med en bredd på 4,7 meter) och mötesförbud inte är ett alternativ och att detta inte kommer accepteras av någon i Stöcke eller av den entreprenör som sköter vinterväghållningen. Detta då passagen behöver kunna inrymma lantbruksmaskiner, som kräver cirka 5 meter i bredd, samt snöröjningsfordon. Föreningen föreslår därför att passagen behålls som den är idag och att GC-banan läggs separat utanför broräcket.

#### Trafikverkets svar

*Trafikverket tackar för yttrandet.*

*De passager som planeras kommer ges en så trafiksäker utformning enligt Trafikverkets gällande riktlinjer och krav.*

*Trafikverket kommer i sin översyn av hastigheten att förordas en sänkning av högsta tillåtna hastighet till 60 km/tim från korsningen väg 522/523 och fram till Stöcke. Genom Stöcke förordas en sänkning till 40 km/tim (väg förbi Stöcke skola kvarstår som 30 km/tim) samt att hastigheten söder om Stöcke ändras till 60 km/tim. Slutligt beslut om vilken hastighet som ska gälla är upp till länsstyrelsen samt Umeå kommun att fatta beslut om.*

*Trafikverket noterar önskemålet om att nya diken ska ges samma djup som befintliga och tar med sig det i projekteringen.*

*Trafikverket delar uppfattningen om att jordbruksmark i största möjliga mån ska bevaras. Trafikverket arbetar alltid efter principen att så lite mark i anspråk som möjligt ska tas i anspråk. I detta fall blir det en avvägning mellan en mängd olika aspekter. Den brukningsvärda jordbruksmarken är en aspekt. Men även alléernas natur- och kulturvärden, som länsstyrelsen betonat, samt intrång i tomtmark och anläggningskostnaden är andra viktiga delar att ta hänsyn till. Trafikverket gör bedömningen att det förslag till utformning som presenterats är det som tar hänsyn till*

samtliga aspekter på bästa sätt. Vidare följer gång- och cykelvägen befintlig väg vilket ytterligare minimerar intrånget.

Gällande val av sida bedömer Trafikverket att en lokalisering på den västra sidan av väg 523 genom Spångdalen, med en passage i plan strax norr om Stöcke idrottsplats, är den mest optimala lokaliseringen. En västlig lokalisering svarar bäst för det faktum att bebyggelsen vid Stöcksjö ligger på den västra sidan samt ger bäst förutsättningar för en förlängning mot Röbbäck och Umeå. Att helt och hållet lokalisera gång- och cykelvägen på den östra sidan av väg 522/523 skulle innebära att människor som bor på den västra sidan skulle behöva korsa väg 522. Väg 522 är både bredare och har en högre högsta tillåtna hastighet jämfört med väg 523.

Trafikverket har efter det genomförda informationsmötet 2022-05-18 sett över utformningen av passagen av Bubäcken. Efter noggranna inmätningar har det konstaterats att det är möjligt att bredda den avsmalnade sektionen på ett sådant sätt att körfältets bredd uppgår till 5,0 meter. Utöver detta finns en skyddsremsa till befintligt vägräcke som ger ett fritt utrymme om 5,5 meter. Att helt och hållet lokalisera GC-vägen utanför den befintliga passagen av Bubäcken ser Trafikverket inte som ett alternativ då detta skulle innebära arbete i Bubäcken, vilket innebär anläggningskostnader som anses omotiverade. Vidare finns ett behov av hastighetsdämpande åtgärder söder om Stöcke, något som en avsmalning av passagen över Bubäcken skulle bidra till.

#### *Umeå Energi Elnät AB*

Umeå Energi Elnät AB meddelar att det idag finns befintligt elnät inom områden för ny gång- och cykelväg. Dialog behöver upprättas i god tid om det ska ske ledningsförändringar så att lösningar kan undersökas samt åtgärds tid både ur projektets hänsyn samt ur årstidssynpunkt och resursbehov.

Kostnader som uppstår för åtgärderna ska vara överenskommen mellan parterna samt beställningar av det arbete som ska utföras.

#### Trafikverkets svar

Trafikverket ämnar föra en dialog med Umeå Energi Elnät AB avseende eventuell påverkan och åtgärder på ledningsnätet i kommande skede, bygghandling.

#### *Umeå Energi Bredband*

Umeå Energi Bredband har befintliga fiberledningar längs väg 523. Ledningarna ligger i innerslänt enligt gällande regelverk. Ledningarna ligger i de norra delarna av utredningsområdet på vägens norra sida, och byter sida vid idrottsplatsen i Stöcke. Vid denna plats korsar den föreslagna gång- och cykelvägen fiberledningen och här behöver samråd ske vad gäller projekteringen. I övrigt har Umeå Energi Bredband inget att erinra mot projektet.

Umeå Energi Bredband vill även informera om att det finns ett lokalt fibernät i Stöcke/Stöcksjö som kan komma att påverkas. Umeå Energi Bredband har ingen information om detta nät.

#### Trafikverkets svar

Trafikverket ämnar föra en dialog med Umeå Energi Bredband avseende eventuell påverkan och åtgärder på ledningsnätet i kommande skede, bygghandling.

#### *Vakin*

Vakin har befintliga spillvatten- och vattenledningar som påverkas av den nya gång- och cykelvägen inom den norra delen av planområdet. Vid bostadsområdet längst i norr finns

befintliga spillvatten- och vattenledningar som måste beaktas. Gång- och cykelvägen korsar även en vattenledning som ligger relativt ytligt. I och med att marken fylls upp till väggkant så kommer ledningsdjupet att öka men byggnationen kan fortfarande innebära att ledningen måste isoleras. Det bör således undersökas ytterligare huruvida det kommer att bli aktuellt med isolering eller inte. Söder om ovan nämnd ledning (fortfarande inom den norra sträckan) finns ytterligare en befintlig vattenledning. Anläggningen av GC-vägen kommer att innebära att denna ledning behöver byggas om, vilket måste göras innan planerad byggstart.

På den södra delsträckan finns vattenledningar som eventuellt kan påverkas, beroende på hur den nya gång- och cykelvägen utformas.

Det är viktigt att i god tid ta kontakt med Vakin innan genomförande så att eventuella justeringar kan göras för att säkerställa vattenledningsnätets funktion. Ledningarnas läge kan erhållas av Vakin, dock kan någon vattenledning behöva schaktas fram för noggrann lokalisering.

#### Trafikverkets svar

*Trafikverket ämnar föra en dialog med Vakin avseende eventuell påverkan och åtgärder på ledningsnätet i kommande arbete, bygghandling.*

#### *Stöcke samfällighetsförening*

Samfällighetsföreningen ställer sig positiv till att få en efterlängtd gång- och cykelväg genom Spångdalen.

Av flera skäl tycker föreningen att gång- och cykelvägen bör förläggas på den östra sidan om väg 523:

- Den ansluter då till befintlig cykelbana genom byn, blir en trafiksäkrare sträckning före idrottsplatsen (har skett avåknningar på den västra sidan i kurvan innan idrottsplatsen).
- Krävs betydligt mindre fyllningsmassor i kurvan innan idrottsplatsen jämfört med en västlig dragning.
- Det finns mer bebyggelse både i Degernäs och i Spångdalen som slipper passera väg 523 för att nå gång- och cykelvägen.
- Problemet att få till en säker överfart vid Bussjökorsningen borde gå att lösa med upphöjning eller liknande för att få ned farten. Lämplig placering för passage av väg 523, istället för vid idrottsplatsen, är vid skoterledsöverfarten vid det nedbrunna sågverket.
- Snöröjningen blir enklare. Snö drevar ofta från söder/väster. Mindre snö lägger sig på den östra sidan.
- Mindre areal jordbruksmark tas i anspråk.

Gällande fortsättningen på gång- och cykelvägen borde detta gå att lösa genom att använda befintlig byväg från Norbäcksvägen till Ström. Denna används redan idag som ett promenadstråk och det finns idag ett stort antal bostäder som byggs. Det finns även pågående detaljplanarbeten för ytterligare tomter där denna väg passerar. Genom att lägga fortsättningen längs denna väg ges oskyddade en trafiksäker (bilfri) cykelväg till skolan och mötesplatsen.

### Trafikverkets svar

Trafikverket tackar för yttrandet.

Trafikverkets bedömning är att den västra sidan av väg 523 genom Spångdalen är den mest optimala lokaliseringen. En västlig lokalisering svarar bäst för det faktum att bebyggelsen vid Stöcksjö ligger på den västra sidan samt ger bäst förutsättningar för en förlängning mot Röbbäck och Umeå.

Gång- och cykelvägen har utformats med "landtungor" vid anslutande vägar och fastigheter på östra sidan för att möjliggöra för boende att kunna ta sig till gång- och cykelvägen utan att behöva gå genom skiljeremsan.

En passage vid Degernäskorsningen har efter de inledande samråden valts bort till följd av de synpunkter som då inkom. Detta då det ansågs att detta inte var en fördelaktig placering till följd av att platsen ligger i en nedförsbacke, i en kurva samt att solen tenderar att blända norrgående trafik. En passage i de norra delarna av etapp 1, vid det nedbrunna sågverket, bedöms inte heller vara optimalt ur ett trafiksäkerhetsperspektiv. Detta då hastigheterna är högre samt att det omgivande landskapet inte signalerar till bilister att oskyddade trafikanter korsar vägen vid denna plats. Detta riskerar medföra att bilister inte förstår varför de ska sänka hastigheten vid en sådan passage och att den hastighetsdämpande funktionen, som en passage kan bidra till, därmed går förlorad.

Trafikverkets underhållsavdelning anser att det kan finnas ett visst problem med snödrevning på sträckan, men att problemet inte är av den art att detta påverkar valet av sida för gång- och cykelvägen.

Att intrånget i jordbruksmark blir något lägre med en östlig lokalisering är korrekt, samtidigt blir intrånget i tomtmark blir större. Trafikverkets samlade bedömning är därför att en västlig lokalisering är att föredra ur ett intrångsperspektiv. Intrånget i jordbruksmark på den västra sidan av väg 523 bedöms inte påverka förutsättningarna för att fortsatt bedriva jordbruk i området.

Trafikverket ansvarar för planeringen av det statliga vägnätet. En fortsättning längs den byaväg som samfällighetsföreningen föreslår ligger därmed utanför Trafikverkets ansvarsområde, då väghållarskapet är enskilt. Trafikverket saknar idag finansiering för en fortsättning söderut, men tar med sig frågan i den kontinuerliga dialogen med Umeå kommun.

## 4 Konsultation enligt Lag (2022:66) om konsultation i frågor som rör det samiska folket

Förfrågan om konsultation har ställts till berörda samebyar, sametinget och Svenska Samernas Riksförbund (SSR).

### 4.1. Samebyar

Förfrågan om konsultation ställdes till Ubmeje tjeälddie sameby den 1 juli 2022 med önskan om svar senast den 14 augusti 2022. Uteblivet svar inom denna tid tolkades som att de inte önskade konsultation. Den 14 augusti hade inget svar inkommit.

Förfrågan om konsultation ställdes till Rans sameby den 1 juli 2022 med önskan om svar senast den 14 augusti 2022. Uteblivet svar inom denna tid tolkades som att de inte önskade konsultation. Den 14 augusti hade inget svar inkommit.

## **4.2. Sametinget**

Sametinget har mottagit Trafikverkets förfrågan om konsultation och har i skrivelse 2022-06-17 (dnr 1.2.13-2022-808) meddelat att Sametinget avstår konsultation i detta projekt.

## **4.3. SSR**

Förfrågan om konsultation skickade till SSR den 26 augusti 2022. SSR återkom den 5 september 2022 och meddelade att de avstår konsultation.







**TRAFIKVERKET**

Trafikverket, Box 809, 971 25 Luleå. Besöksadress: Sundsbacken 2-4  
Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 010-123 50 00

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