

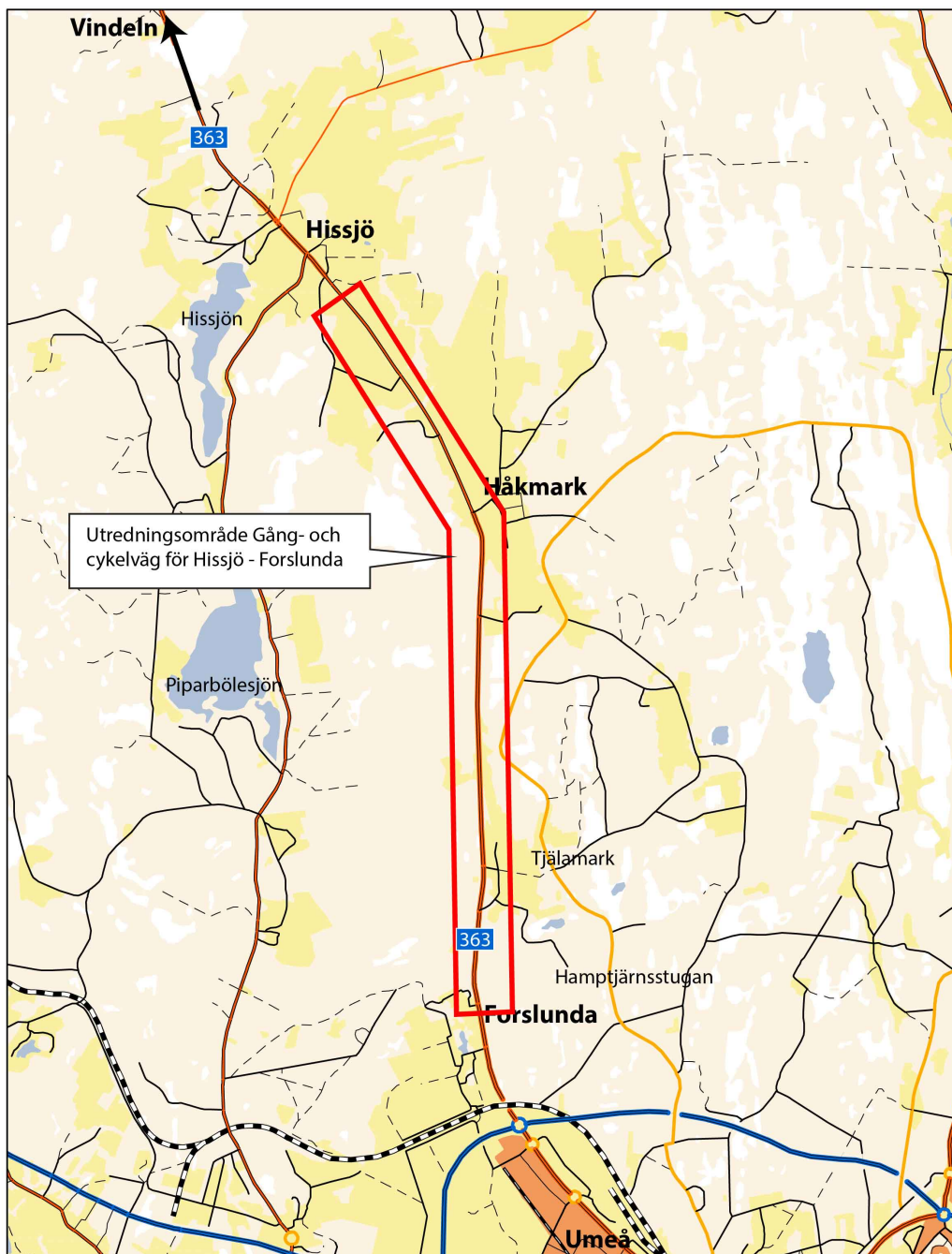
GRANSKNINGSHANDLING

Väg 363 – Gång- och cykelväg

Forslunda-Hissjö

Umeå kommun, Västerbottens län

Vägplan beskrivning, 2019-03-01



0 0,5 1 2 km



Trafikverket

Postadress: Box 809, 971 75 Luleå

E-post: trafikverket@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921

Dokumenttitel: Väg 363 – Gång- och cykelväg Forslunda-Hissjö

Författare: Ramböll Sverige AB

Dokumentdatum: 2019-03-01

Objektnummer: 880850

Kontaktperson: Gun-Marie Mårtensson

Innehåll

1. SAMMANFATTNING	4
2. BESKRIVNING AV PROJEKTET, DESS BAKGRUND, ÄNDAMÅL OCH PROJEKTMÅL	5
3. MILJÖBESKRIVNING	11
4. FÖRUTSÄTTNINGAR	11
5. DEN PLANERADE VÄGENS LOKALISERING OCH UTFORMNING MED MOTIV	20
6. EFFEKTER OCH KONSEKVENSER AV PROJEKTET	26
7. SAMLAD BEDÖMNING	28
8. ÖVERENSSTÄMMELSE MED MILJÖBALKENS ALLMÄNNA HÄNSYNSREGLER, MILJÖKVALITETSNORMER OCH BESTÄMMELSER OM HUSHÅLLNING MED MARK OCH VATTENOMRÅDEN	30
9. MARKANSPRÅK OCH PÅGÅENDE MARKANVÄNDNING	32
10. FORTSATT ARBETE	34
11. GENOMFÖRANDE OCH FINANSIERING	34
12. UNDERLAGSMATERIAL OCH KÄLLOR	36

1. Sammanfattning

Projektet omfattar en ca 8 km gång- och cykelväg (GC-väg) som ansluter till befintliga GC-vägar vid Hippologum i söder och i Hissjö i norr. GC-vägen kommer att fungera som ett trafiksäkert pendlingsstråk för gående och cyklister. GC-vägen planeras för att i en framtid, med mötesfri landsväg utbyggd, även tillåta mopeder klass I, långsamtgående fordon (exempelvis A-traktorer) samt fastighetsägares nödvändiga transporter till och från fastigheten.

Trafiksäkerheten är bristande längs väg 363 och hastigheten har sänkts i omgångar, vilket har lett till ökade res- och transporttider. Då väg 363 utgör ett viktigt pendlings- och transportstråk behöver åtgärder genomföras för att öka hastigheten på väg 363 och samtidigt öka säkerheten för oskyddade trafikanter längs vägen. Åtgärder studeras samordnat på sträckan Forslundagymnasiet-Håkmark, Forslundagymnasiet-Hissjö, i Hissjö och i Haddingen. Tillsammans bidrar dessa åtgärder till minskade restider och ökad trafiksäkerhet längs väg 363 mellan Vindeln och Umeå.

Mellan Hissjö och Håkmark är befintlig väg 363 6,5 m bred, och mellan Håkmark och Forslundagymnasiet är den 7 m bred. Mellan Hissjö och Håkmark är hastigheten begränsad till 90 km/tim, genom Håkmark är den 70 km/tim, mellan Håkmark och Tjälamark är den 90 km/tim igen innan den vid Tjälamark och in till Forslundagymnasiet är 80 km/tim. Trafiken uppmättes år 2013 till 3440 fordon/dygn, varav 240 tunga fordon. Från Forslundagymnasiet och in till centrala Umeå går en separat gång- och cykelväg på västra sidan av väg 363.

Länsstyrelsen har beslutat att projektet inte kan antas medföra betydande miljöpåverkan, BMP. Miljöbeskrivning är därför integrerad i denna planbeskrivning då inget krav på miljökonsekvensbeskrivning finns för denna planläggningstyp.

Under sensommaren 2016 har en naturvärdesinventering utförts i området. Högst naturvärde längs sträckan (klass 2 – högt naturvärde) är den bäckmiljö som ligger söder om Tjälamark. Området utgör en av Skogsstyrelsen utpekad nyckelbiotop.

Studerat område ligger inom Rans samebys vinterbetesmarker. Renarna uppehåller sig i området januari-mars. Väster om vägen ligger ett område som utgör riksintresse för rennäringen. I området finns viktiga lavmarker.

2. Beskrivning av projektet, dess bakgrund, ändamål och projektmål

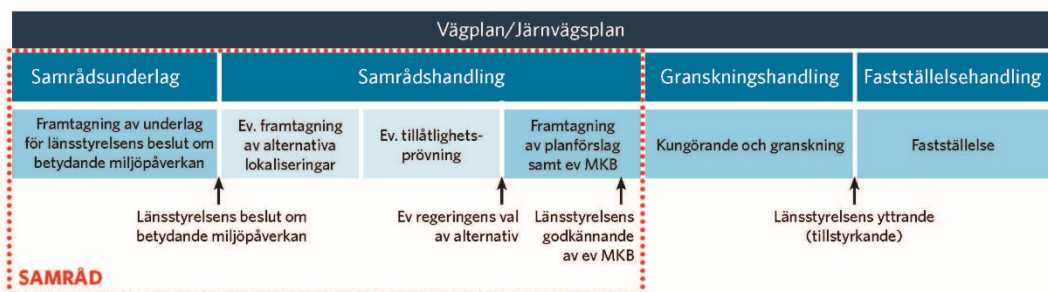
2.1. Planläggningsprocessen

Ett väg- eller järnvägsprojekt ska planeras enligt en särskild planläggningsprocess som styrs av lagar och som slutligen leder fram till en vägplan eller järnvägsplan.

I planläggningsprocessen utreds var och hur vägen eller järnvägen ska byggas. Hur lång tid det tar att få fram svaren beror på projektets storlek, hur många undersökningar som krävs, om det finns alternativa sträckningar, vilken budget som finns och vad de berörda tycker.

I början av planläggningen tar Trafikverket fram ett underlag som beskriver hur projektet kan påverka miljön. Länsstyrelsen beslutar sedan om projektet kan antas medföra en betydande miljöpåverkan, BMP. I så fall ska en miljökonsekvensbeskrivning tas fram till väg- eller järnvägsplanen, där Trafikverket beskriver projektets miljöpåverkan och föreslår försiktighets- och skyddsåtgärder. I annat fall ska en miljöbeskrivning tas fram. Planen hålls tillgänglig för granskning så att de som berörs kan lämna synpunkter innan Trafikverket gör den färdig. När planen är fastställd följer en överklagandetid innan planen vinner laga kraft. Först efter detta kan Trafikverket sätta spaden i jorden.

Samråd är viktigt under hela planläggningen. Det innebär att Trafikverket tar kontakt och för dialoger med andra myndigheter, organisationer och berörd allmänhet för att Trafikverket ska få deras synpunkter och kunskap. Synpunkterna som kommer in under samråd sammanställs i en samrådsredogörelse.



Figur 2.2-1 Planeringsprocessen

2.2. Bakgrund

Denna vägplan avser en gång- och cykelväg, GC-väg, längs väg 363 mellan Forslundagymnasiet och Hissjö. GC-vägen kommer även att vara tillgänglig för fastighetsägares transporter till respektive fastighet.

Samordnat med denna, men i separat vägplan, planeras även för en mötteseparering på väg 363 mellan Forslundagymnasiet och Håkmark. Tidigare drevs dessa åtgärder i gemensam plan. På grund av begränsad finansiering och därmed nödvändig prioritering av genomförandet drivs nu de båda projekten vidare som separata vägplaner för att kunna genomföras var för sig.

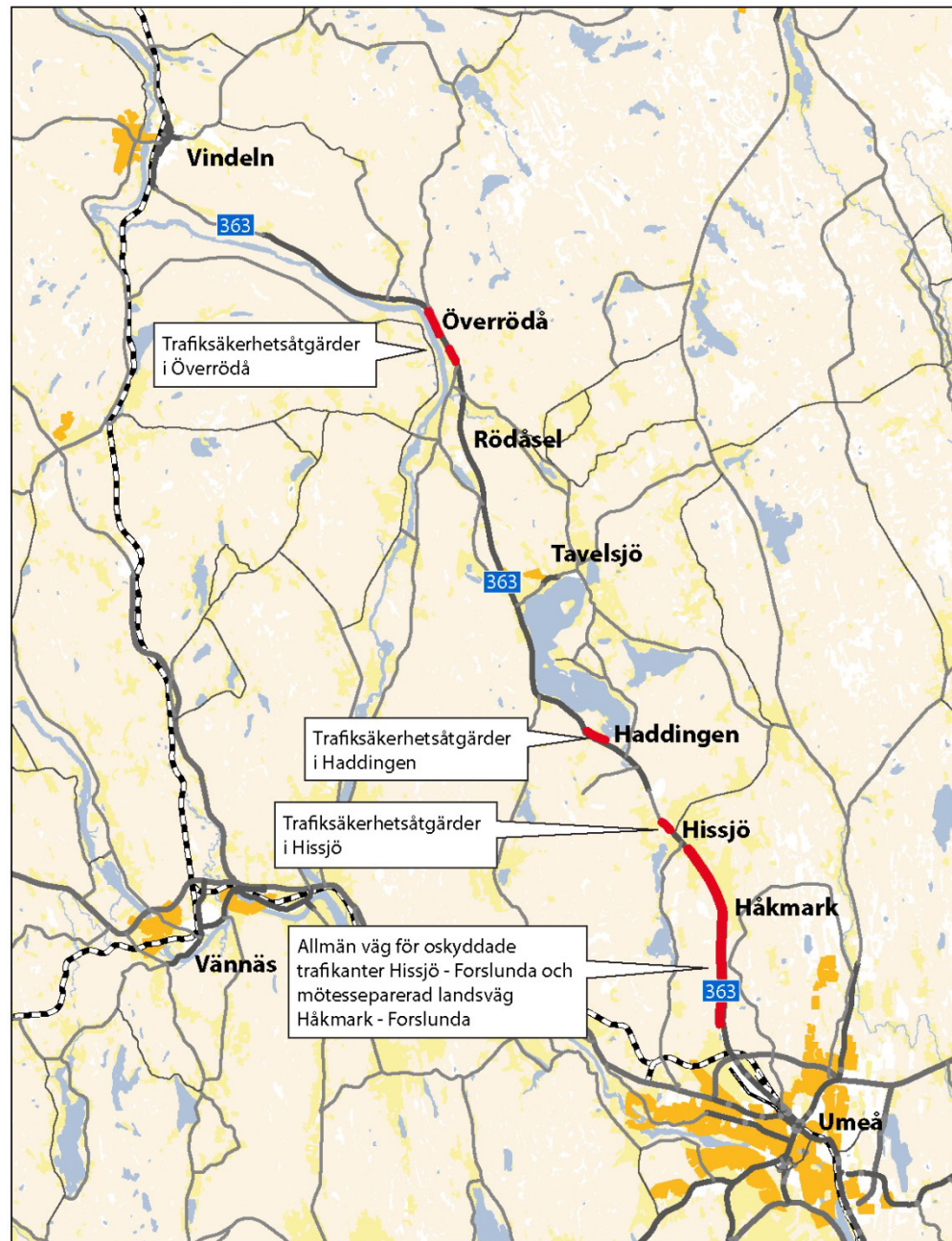
GC-vägen har tidigare i projektet hanterats som en allmän parallellväg till den mötesfria landsvägen. Det finns därför underlagsrapporter som fortfarande nämner en allmän parallellväg för oskyddade trafikanter och markägares transporter till fastigheten. Även vissa av illustrationerna i denna rapport benämner GC-vägen som "Allmän väg för oskyddade trafikanter" alternativt "parallellväg". Parallellvägen förutsattes förutom GC-trafik och fastighetsägares transporter även tillåta trafik med långsamtgående fordon, typ A-traktorer och moped klass 1. GC-vägen planeras enbart för gång- och cykeltrafik samt fastighetsägares transporter till fastigheten.

Samordnat med dessa projekt planeras även trafiksäkerhetsåtgärder i Hissjö och Haddingen inom projektet Pendlingsstråket Vindeln-Umeå. Ursprungligen ingick även åtgärder i Överrödå, men dessa har under projekteringen avbrutits, se figur 2.2-1.

Det finns brister i trafiksäkerheten längs väg 363 och successiva hastighetssänkningar har genomförts, vilket har inneburit ökade restider och försämrad tillgänglighet till viktiga målpunkter. Mellan 2003 och 2015 har det inträffat 81 polisrapporterade trafikolyckor längs sträckan mellan Vindeln och Umeå.

En åtgärdsvalsanalys "Pendlingsstråket Vindeln – Umeå" genomfördes under 2013 och utifrån denna har Förbundsstyrelsen för Region Västerbotten fattat ett beslut kring prioritering och genomförande av åtgärder. I detta beslut finns bland annat den nu studerade GC-vägen, men även en mötesfri landsväg (väg med mitträcke) mellan Forslundagymnasiet och Håkmark.

På sträckan mellan Forslundagymnasiet och Hissjö saknas det idag en gång- och cykelväg. Den aktuella sträckan är smal, kurvig och har dålig sikt, vilket gör att få nyttjar cykel för att transportera sig.



Figur 2.2-1 Översiktskarta Umeå-Vindeln. I kartan redovisas geografiska lägen för de fem samordnade projekten. Under projektets gång har åtgärder i Överröda lyfts ut och studeras inte längre inom ramen för detta projekt. "Allmän väg för oskyddade trafikanter" avser gång- och cykelväg.

2.3. Åtgärdsvalsstudie

Pendlingsstråket Vindeln-Umeå har utretts i en Åtgärdsvalsanalys, slutrapport daterad 2013-09-30. Utredningsområdet sträcker sig från Umeå till Vindeln, en sträcka på cirka fem mil. Sträckan utgör en del av en av länets viktigaste transport- och pendlingsstråk. Hastigheten varierar mellan 50 och 100 km/tim och trafikmängden uppgår till ca 3 000 fordon per dygn. Befintlig vägbredd varierar mellan sex och nio meter

Ändamålet med projektet är att skapa bättre förutsättningar för arbetspendling på sträckan Vindeln - Umeå samt att öka trafiksäkerheten utmed sträckan. Bättre förutsättningar för pendlingstrafik ska uppnås genom minskade restider, bättre förutsättningar för kollektivtrafik samt minskat antal direktutfarer. Ökad trafiksäkerhet ska uppnås genom säkrare sidoområden, mittseparering, separering av oskyddade trafikanter, säkrare passager samt säkrare utfarar och korsningar.

2.4. Tidigare utredningar

Följande utredningar och underlag utgör grund för uppdraget:

- Förstudie/Beslutshandling GC-väg Forslundagymnasiet – Hissjö väg 363 och väg 631, Umeå kommun, 2005-04-20
- Beslut om BMP för GC-väg Forslundagymnasiet – Hissjö, 2005-10-03
- Miljökonsekvensbeskrivning väg 363 Vattenskydd Vindelälvsåsen, Umeå kommun, Västerbottens län. 2008.
- Arbetsplan väg 363, Forslundagymnasiet – Hissjö. Parallellväg för oskyddade trafikanter. Delen Forslundagymnasiet – Tjälamark, 2009-06-05
- Arbetsplan väg 363. Forslundagymnasiet – Hissjö. Parallellväg för oskyddade trafikanter. Delen Tjälamark – Håkmark, 2010-02-15
- Tjälinventering Umeå-Vindeln, 2012-06-04
- Beslut om betydande miljöpåverkan, BMP för Pendlingsstråket Vindeln – Umeå, 2013-01-28
- Förutsättningar för underlagskalkyler, Pendlingsstråket Vindeln-Umeå, väg 363, 2013-09-27
- Förenklad åtgärdsvalsstudie ”Förbättrad trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter längs väg 363, sträckan Hissjö-Håkmark”, 2013-11-19
- PM samhällsekonomi – monetära effekter, Pendlingsstråket Vindeln-Umeå, objekt 886093, 2013-11-21
- Åtgärdsvalsstudie ”Pendlingsstråket Vindeln – Umeå”, 2013-12-13
- SEB Pendlingsstråket Vindeln-Umeå, R-AC13, 2013-12-18
- Beslut kring prioritering av åtgärder, Förbundsstyrelsen för Region Västerbotten, 2014-05-08
- Vindelälvsåsen – skyddsföreskrifter för vattenskyddsområde, 2016-03-04

2.5. Ändamål och projektmål

Ändamålet med projektet är att öka trafiksäkerheten längs väg 363 och att skapa bättre förutsättningar för arbetspendling på sträckan Vindeln – Umeå.

- Restiden Vindeln – Umeå ska minska
- Antalet döda och svårt skadade i stråket ska minska

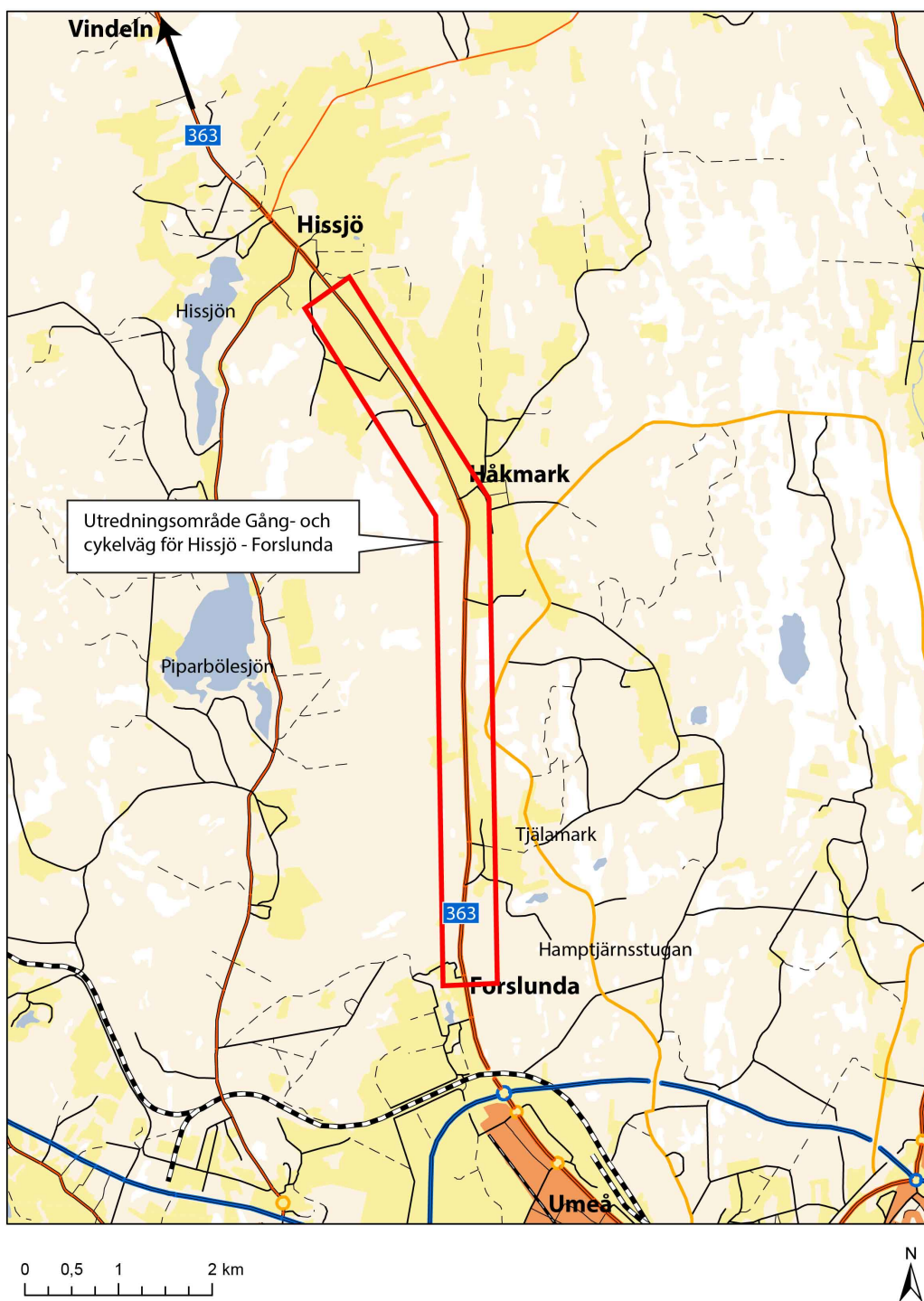
Åtgärderna ska öka framkomligheten samt förbättra trafiksäkerheten längs sträckan.

En trafiksäker lösning för gång- och cykeltrafikanter mellan Forslundagymnasiet och Hissjö ska medföra en sammanhängande sträcka av säkra GC-vägar för oskyddade trafikanter mellan Hissjö och Umeå.

Väganläggningar ska utformas så att de bidrar till en funktionell, tillgänglig och trafiksäker genomfart för samtliga trafikslag. Anläggningen ska vara anpassad för kostnadseffektiv drift och underhåll, även vintertid.

2.6. Avgränsningar

Utredningsområdet avgränsas geografiskt av det område som kan komma att påverkas av planerade åtgärder. Utredningsområdet sträcker sig från Hissjö i norr till Hippologum i söder, där befintlig cykelväg från Umeå tar slut vid infarten till Hippologum. Utredningsområdet sträcker sig ca 50-100 m på vardera sidan av vägen.



Figur 2.6-1 Utredningsområdet.

3. Miljöbeskrivning

Miljöbeskrivningen fokuserar på de miljöaspekter som berörs av åtgärderna. Vägplanens miljöbeskrivning finns uppdelad i olika delar av planbeskrivningen. I kapitel 4 redovisas miljöförutsättningar med avseende på miljöaspekter i det område som berörs av åtgärder i projektet samt eventuella föreslagna skyddsåtgärder.

De miljöaspekter som kommer att behandlas är natur- och kulturmiljö, rekreation och friluftsliv, skyddade områden samt boendemiljö och rennärning. Dessa miljöaspekter berörs i varierande omfattning. De planerade åtgärdernas lokalisering och utformning med motiv beskrivs i kapitel 5, där det också redovisas rekommenderade åtgärder för att motverka negativa effekter på miljön och människors hälsa. I kapitel 6 redovisas effekter och konsekvenser av planens genomförande för de aspekter som beskrivs i kapitel 4.

I kapitel 7 följer en samlad bedömning av hur projektet överensstämmer med miljö kvalitetsmålen för att beskriva den totala bedömda miljöpåverkan som projektet ger upphov till. Hur projektet överensstämmer med miljöbalkens uppsatta hänsynsregler och miljö kvalitetsnormer beskrivs i kapitel 8.

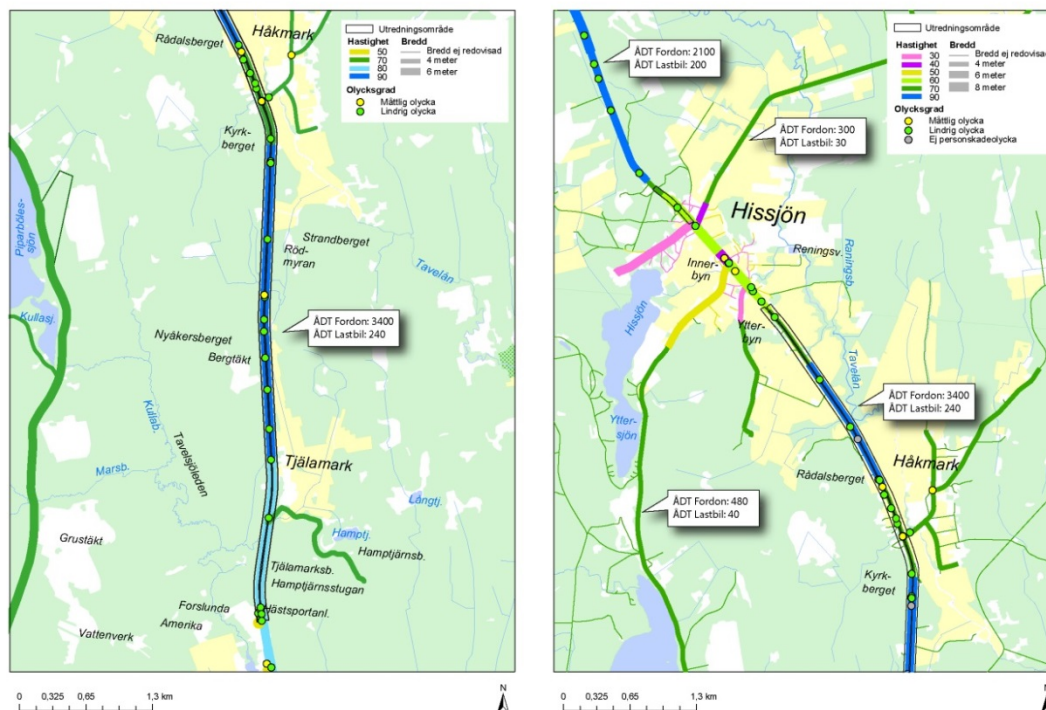
4. Förutsättningar

4.1. Vägens funktion och standard

Fotgängare och cyklister måste i nuläget färdas längs väg 363 eftersom särskild separerad gång- och cykelmöjlighet saknas.

Länsväg 363 sträcker sig mellan Ammarnäs och Umeå, via Sorsele och Vindeln. Pendlingsstråket Vindeln-Umeå är en sträcka på cirka fem mil. Sträckan är en del av länets viktigaste transport- och pendlingsstråk. Vägen trafikeras dagligen med upp till 3500 fordon/dygn, årsmedeldygnstrafik (ÅDT).

Mellan Hissjö och Håkmark är vägen 6,5 m bred, och mellan Håkmark och Forslundagymnasiet är den 7 m bred. Mellan Hissjö och Håkmark är hastigheten begränsad till 90 km/tim, genom Håkmark är den 70 km/tim, mellan Håkmark och Tjälamark är den 90 km/tim igen innan den vid Tjälamark och in till Forslundagymnasiet är 80 km/tim. Trafiken uppmättes år 2013 till 3440 fordon/dygn, varav 240 tunga fordon. Från Forslundagymnasiet och in till centrala Umeå går en separat gång- och cykelväg på västra sidan av väg 363.



Figur 4.1.-1 Befintlig vägstandard och olyckor i utredningsområdet de senaste 10 åren på sträckorna Forslunda-Håkmärk respektive Håkmärk-Hissjö.

4.2. Trafik och användargrupper

4.2.1. Trafiksäkerhet

Under tiden 2006-01-01 till 2016-08-15 har det enligt vad som är känt av polisen och/eller sjukvården inträffat 141 trafikolyckor längs väg 363 mellan Umeå och Vindelns kommun, varav 134 med personskadeolyckor. Singelolyckor är vanligast, följt av viltolyckor (älg) och upphinnandeolyckor. Upphinnandeolyckor uppstår ofta vid korsningar och vid avfarter, när bilister bromsar in för att svänga och blir påkörda bakifrån.

I statistiken redovisas allvarlighetsgrad enligt sjukvårdens klassificering. Denna bygger på i vilken grad skadan anses livshotande i det akuta skedet vid olyckstillfället. Bland de lindrigt skadade finns de som får en sträckning i nacken (en s.k. whiplash/ halsryggsdistorsion), blåmärken och skärsår som inte gett stor blodförlust eller är mycket stora ytmässigt. Sträckningar i leder är också vanligt förekommande hos lindrigt skadade.

Bland de måttligt skadade finns den stora delen av alla ”vanliga” benbrott, t ex på ben och armar. Ett vanligt förekommande exempel är ett brott på något av underarmsbenen. Bland de allvarligt skadade finns skadade personer med till exempel brutna lårbenshalsar, multipla revbensfrakturer eller skador på hjärnan som allvarligaste skadan.

Längs väg 363 mellan Umeå och Vindelns kommun har det under denna tid inträffat 2 dödsolyckor, 9 olyckor med allvarligt skadade, 20 olyckor med måttligt skadade och 103 olyckor med lindrigt skadade. Geografisk fördelning av olyckor framgår nedan:

20 olyckor mellan Hissjö och Håkmark:

- 7 singelolyckor motorfordon
- 3 upphinnandeolyckor
- 2 singelolyckor (cyklist)
- 2 singelolyckor fotgängare (1 måttligt skadad)
- 1 olycka med påkörd häst (måttligt skadad)
- 1 singelolycka med moped (måttligt skadad)
- 1 viltolycka (älg)
- 1 olycka med korsande fordon
- 1 omkörningsolycka
- 1 övrig olycka

12 olyckor mellan Håkmark och Forslundagymnasiet:

- 9 singelolyckor motorfordon (1 allvarligt skadad)
- 1 viltolycka (älg)
- 1 viltolycka (ren)
- 1 olycka med kollision med parkerat fordon

6 olyckor vid infarten till Hippologum:

- 2 singelolyckor fotgängare
- 1 kollision mellan 2 cyklister (1 måttligt skadad)
- 1 singelolycka (cyklist)
- 1 upphinnandeolycka
- 1 olycka med kollision med parkerat fordon

4.2.2. Kollektivtrafik

Pendlingsstråket trafikeras av tre busslinjer. Linje 16 Umeå-Vindelns, linje 115 Umeå-Hissjö-Tavelsjö samt linje 137 Haddingen-Hissjö. Linje 16 trafikerar sträckan väster om Tavelsjön, och därmed Haddingen medan linje 115 trafikerar sträckan öster om Tavelsjön om resande finns. Linje 137 är en matarlinje som kopplar samma de övriga busslinjerna.

4.3. Lokalsamhälle och regional utveckling

Antagandehandlingen för Umeå kommuns översiktsplan är daterad augusti 2018.

För Hissjö by gäller områdesbestämmelser, 2480K-P93/96. Områdesbestämmelser är ett planinstrument som kan användas för att säkerställa syften i översiktsplanen. Bestämmelserna används inom områden utan detaljplan för att till exempel reglera bebyggelsens utformning i värdefulla miljöer och för att minska eller utöka bygglovsplikten.

Områdesbestämmelserna är juridiskt bindande och upprättas av Samhällsbyggnadskontoret under byggnadsnämndens ledning på samma sätt som detaljplaner. Samråd har genomförts med kommunen vilket har visat att anläggande av GC-väg inte medför avvikelse från

innehållet i områdesbestämmelserna. Planen medför inget avsteg från innehållet områdesbestämmelserna.

Föreslagna åtgärder berör detaljplan 2480K-P97/85 *Del av fastigheterna Grubbe 11:1 och Tjälamark 5:1*. Detaljplanen avser ridsportanläggningen Hippologum och antogs 1997-10-24. Samråd har genomförts med kommunen angående bedömningen om anläggandet av en GC-väg innebär en avvikelse från innehållet i detaljplanen. Kommunen har beslutat att vägplanen inte strider mot syftet med detaljplanen. GC-vägen planeras inom område som är detaljplanelagt som naturmark respektive GC-väg samt mark för underjordisk ledning. Enligt Boverkets allmänna råd om planbestämmelser ingår GC-väg som ett komplement för ett naturområdes användning. Att anlägga GC-väg inom området strider inte mot gällande detaljplan.

I utredningsområdet omfattas Tavelån av strandskydd.

4.4. Landskapet och staden

Väg 363 går genom ett varierande landskap. Längs berörd sträcka går vägen dels genom slutna landskapsrum i skogslandskap och dels genom öppna landskapsrum i kulturlandskap med öppna jordbruksmarker och inslag av äldre bebyggelse och även alléer i anslutning till vägen. De öppna landskapsrummen utgörs av flacka breda dalgångar där bebyggelsestrukturen är utspridd mellan åkrar och ängar. I bykärnorna är bebyggelsen mer samlad.

Efter gymnasieskolan vid Forslunda passerar vägen Tjälamarksbergets barrskogsklädd sida och över en bäck och fortsätter genom skog förbi Tjälamark. Byn ligger i kanten av skogen med öppen odlingsmark åt öster. Norr om Tjälamark går vägen i kanten av skog och öppen mark fram till Nyåkersberget.

Norr där om korsar vägen ett sankare skogsparti innan Håkmarks odlingslandskap tar över på den östra sidan. Mellan Kyrkberget och Rådalsberget går vägen i kanten mellan de skogsklädda bergen och jordbrukslandskapet och tätt intill bebyggelsen.

Sedan passeras Rådalsbäcken och vägen fortsätter mellan åkrarna i Hissjöns öppna odlingslandskap fram till Ytterbyn där ett mindre skogsparti finns.

4.5. Miljö och hälsa

4.5.1. Kulturmiljö

Längs sträckan ligger flera kulturhistoriska lämningar nära vägen. Se översikt i figur 4.5.1-1, samt större kartor i bilaga 1. Norr om Forslunda innan infarten till Tjälamark finns en kolningsanläggning och lite längre norrut en tjärdal samt en husgrund båda ca 50 m väster om vägen.

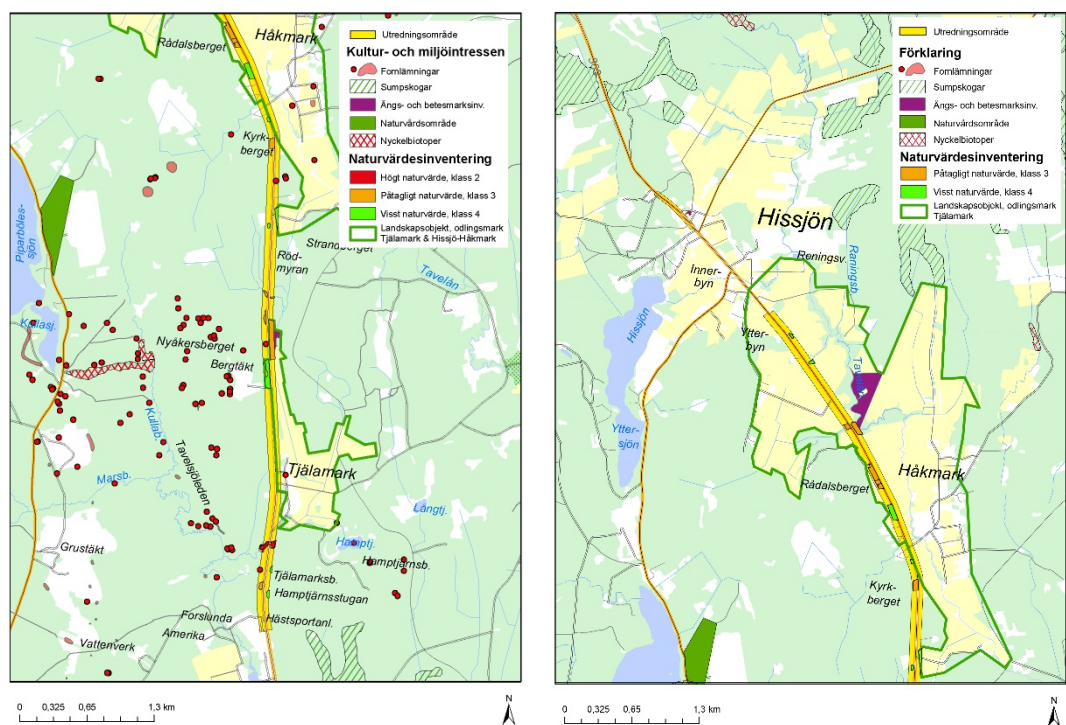
Mellan Tjälamark och Håkmarsk finns enligt riksantikvarieämbetets underlag en stensködd kallkälla 20 m väster om vägen. När naturvärdesinventering utfördes i området konstaterades att källan inte längre syns, den har blivit blockerad av upplagsmassor som ligger i anslutning till tälkten. I området har även en infartsväg till tälkten anlagts.

Strax innan Håkmark finns en minnessten på östra sidan av vägen, rest i samband med vägens tillkomst på 1930-talet samt två stridsvärn från nyare tid. Dessa berörs ej av planerade åtgärder.

Området utgör inget riksintresse för kulturmiljö.

Övriga lämningar som syns på kartan nedan ligger på ett avstånd av över 100 m från vägen och bedöms ligga utanför ett framtida arbetsområde.

Länsstyrelsen har vid ett första samråd meddelat att de anser att det kan finnas skäl till en arkeologisk utredning i de södra delarna av Håkmark samt norr om bebyggelsen i Tjälamark. Ett samrådsunderlag har skickats till Länsstyrelsen för beslut om eventuell undersökning.



Figur 4.5.1-1 Natur- och kulturintressen längs sträckan. Kartans skala gör att vissa kultur- och fornlämningar förefaller ligga närmare vägen än i verkligheten. Totalt ligger endast 6 av dessa inom ett framtida arbetsområde. Större kartor redovisas i bilaga 1.

4.5.2. Naturmiljö

Sträckningen går mestadels genom brukad produktionsskog och jordbruksmark utan högre naturvärden. Delar av Hissjö by ligger inom Vindelälvsåsens grundvattenförekomst (EU_CD: SE709160-171345). Grundvattenförekomsten sträcker sig ca 300 m in i norra delen av aktuell vägplan.

Under sensommaren 2016 har en naturvärdesinventering utförts i området. Utpekade områden i naturvärdesinventeringen redovisas på kartor i figur 4.5.1-1 samt i bilaga 1. Den visar att det område med högst naturvärde längs sträckan (klass 2 – högt naturvärde) är den bäckmiljö som ligger söder om Tjälamark. Området utgör en av Skogsstyrelsen utpekad

nyckelbiotop, N1163-2014 med mycket höga naturvärden. Området utgör en lövrik, frodig bäckmiljö. Bäckens rinner från Hamptjärnen samt Tjälamarks odlingslandskap. Nedströms vägen ansluter den till Kullabäcken. Bäckens är 1,5-2 m bred med ett naturligt slingrande flöde. Botten är sandig/grusig med ett stort inslag av stenar och block. I naturvärdesinventeringen konstateras att objektet har ett påtagligt biotopvärde knutet till det naturliga bäckflödet, lövrik miljö och död ved. Artvärdet är påtagligt med förekomst av flera naturvärdesarter (kärrfibbla, ormbär) och mycket hög artrikedom jämfört med omgivande landskap. Bäckens är den enda längs sträckan som eventuellt kan hysa förutsättningar för fisk.

Övriga områden med naturvärden klass 3 – påtagligt naturvärde utgörs av området kring Rådalsbäcken i svackan mellan Håkmark och Hissjö, ängs- och betesmark väster om vägen i Håkmark och ett område med äldre barrskog strax söder om Håkmark. Mellan Håkmark och Tjälamark finns också några klass 3 områden, en bäckravin, ett område med äldre blandskog och en igenväxande ängs- och betesmark.

Söder om Tjälamark finns ett klass 3 område med örtrik blandskog.

I övrigt längs sträckan förekommer 9 stycken områden som i inventeringen anges ha ett visst naturvärde – klass 4.

Längs sträckan, främst genom Hissjö och Håkmark finns ett stort antal diken som leder vatten från vägen ner till bland annat Tavelån. I Håkmark finns en allé längs infartsvägen till Östra Håkmark, en annan, mindre allé finns närmare Hissjö, vid infarten till ett bostadshus.

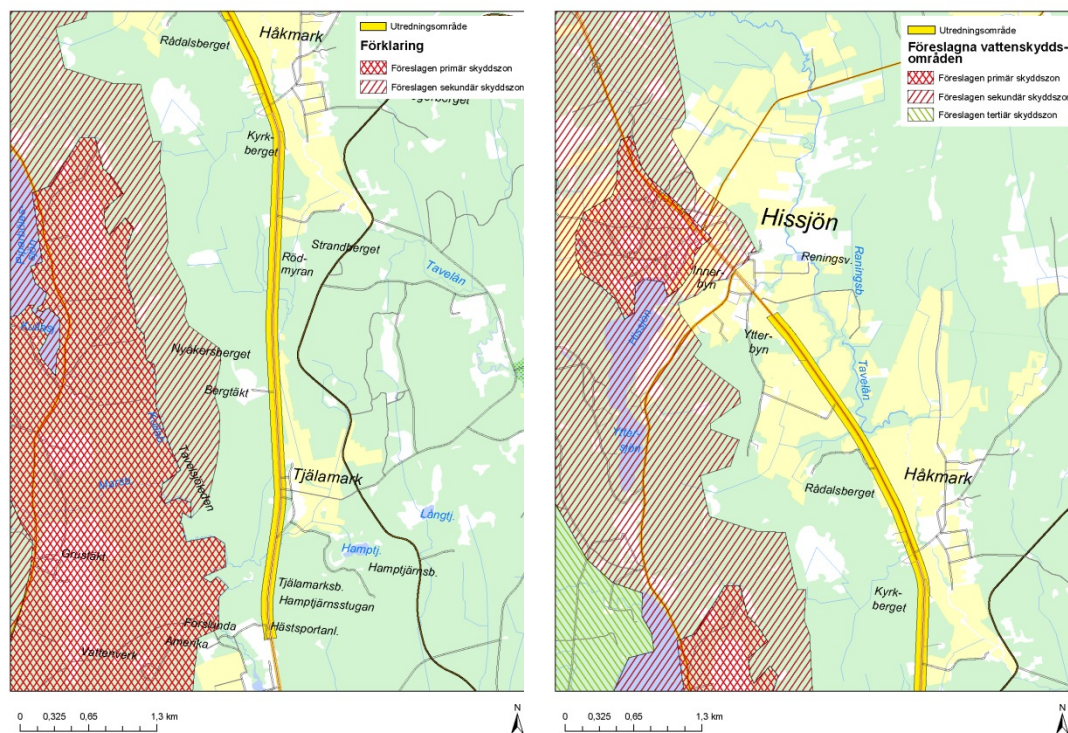
4.5.3. Rekreation och friluftsliv

I höjd med södra infarten till Tjälamark korsar Tavelnsjöleden väg 363. Tavelnsjöleden är en 39 km lång vandringsled mellan Umeå tätort och Västra Vännfors vid Vindelälven. Vid samma infart går vägen till Hamptjärnsstugan som är friluftsförbundets stuga. Den hålls öppet delar av året med fikaförsäljning. I området kring stugan finns både motionsstigar och skidspår.

Vid södra delen av aktuell sträcka ligger Forslunda Naturbruksgymnasium och ridanläggningen Hippologum som är en av Sveriges största, med ca 120 uppstallade hästar. Anläggningen och omgivande naturområden används både av föreningens ridskola och av de privata uppstallade hästarna.

4.5.4. Skyddade områden

Väster om väg 363 längs hela sträckan löper Vindelälvsåsens vattenskyddsområde med primära och sekundära zoner. Längs sydligaste delen av vägsträckan är avståndet till vattenskyddsområdet som kortast, ca 500 m.



Figur 4.5.4-1 Karta över vattenskyddsområden med primär, sekundär och tertiär zon.

4.5.5. Buller

Planerade åtgärder medför ingen stor förändring av bullernivåer eftersom att varken hastighet eller trafikflöden höjs till följd av projektet. I framtiden beräknas dock trafiken, och därmed bullret, att öka jämfört med idag, men detta kommer att ske oavsett om GC-vägen byggs eller inte.

GC-vägen innebär *väsentlig ombyggnad* och inom projektet måste då åtgärder mot buller vidtas mot de riktvärden som finns för väsentlig ombyggnad, se figur 4.5.5-1. Vid tillämpning av riktvärdena vid åtgärder i trafikstrukturen bör hänsyn tas till vad som är tekniskt möjligt och ekonomiskt rimligt. I de fall utomhusnivån inte kan reduceras till nivåer enligt riktvärdena bör inriktningen vara att inomhusvärdena inte överskrids.

30 dBA ekvivalentnivå inomhus
 45 dBA maximalnivå inomhus nattetid
 55 dBA ekvivalentnivå utomhus (vid fasad)
 70 dBA maximalnivå vid uteplats i anslutning till bostad

Figur 4.5.5-1 Bullerriktvärden vid nybyggnad eller väsentlig ombyggnad av trafikinfrastruktur.

Bullerberäkningarna gjordes vid en tidpunkt i projektet då både GC-vägen och mötesfri landsväg ingick i samma vägplan. Bullerberäkningar har genomförts enligt den Nordiska beräkningsmodellen för vägtrafik i programvaran SoundPLAN version 7.4

(uppdateringsversion 2016-12-05). Beräkningar har utförts på tre scenarion. Dagens situation, ett nollalternativ för år 2040 utan att mötesfri landsväg byggs, vilket motsvarar scenariot med endast GC-vägen, samt ett scenario 2040 med mötesfri landsväg. Fullständiga resultat och åtgärdsförslag redovisas i PM Bullerutredning.

I dagens situation år 2015 beräknas 17 bostadsfastigheter ha över 55 dB(A) ekvivalent ljudnivå vid fasad. I nollalternativet ökar detta till 22 bostadsfastigheter på grund av den ökade trafikmängden.

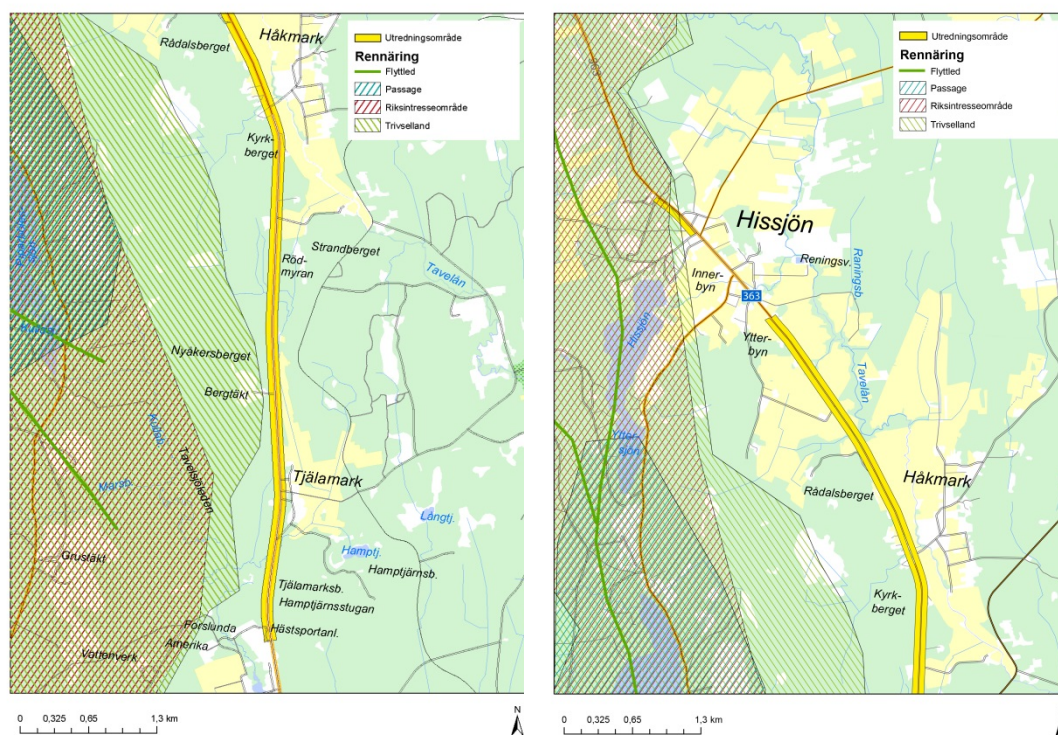
4.5.6. Förorenade områden

Inga kända förorenade områden finns längs aktuell sträcka. Området kring vägen består av skogsmark, jordbruksmark eller tomtmark.

Eventuell förekomst av tjärasfalt kommer att undersökas i vägbeläggningen. Det finns dock inga indikationer på att det skulle förekomma längs sträckan.

4.5.7. Rennäring

Den aktuella vägsträckan ligger inom Rans samebys vinterbetesmarker. Renarna uppehåller sig i området januari-mars. Väster om vägen ligger ett område som utgör riksintresse för rennäringen. I området finns viktiga lavmarker. Området väster om väg 363 används inte frekvent varje år enligt den beskrivning av markanvändningen för Rans sameby som Länsstyrelsen tagit fram (Länsstyrelsen 2007).



Figur 4.5.7-1 Rennäringens intressen i utredningsområdet

4.6. Byggnadstekniska förutsättningar

4.6.1. Geoteknik

Sträckan Forslunda – Håkmark utgörs i huvudsak av moränmark, lokalt med tunna lager svallsedimentjordar i ytan, och kortare etapper av åkermark med finkorniga sediment av silt eller lera. Från Håkmark och norrut domineras marken i huvudsak av åker- eller ängsytor med finkorniga sediment och endast mindre områden morän. I lågområdena runt bäckar och diken är finkorniga sediment avlagrade.

Efter sträckan passeras diken, bäckar och mindre myrområden. I dessa lågområden finns grundvattenytan nära markytan. I höjdparter med fastare mark varierar djupet från markytan ned till grundvattenytan.

Variation av grundvattennivån förekommer under året och nivån brukar vara som högst i samband med snösmältning eller sent på hösten, samt i perioder med kraftig nederbörd. Vattenytans variation över årstiden och rådande väderförhållanden ska beaktas vid planeringen av grundläggnings-, schakt- och fyllningsarbeten.

5. Den planerade GC-vägens lokalisering och utformning med motiv

5.1. Val av lokalisering

Längst i söder vid Hippologum föreslås att GC-vägen anläggs på den västra sidan av väg 363, mellan väg 363 och parkeringen till Hippologum, som en naturlig förlängning av den befintliga cykelvägen från centrala Umeå. Att placera GC-vägen på den östra sidan av väg 363 mellan Hippologum och Tjälamark bedöms inte vara realistiskt eftersom det då behövs en extra planskild korsning med fri höjd för fordon (4,7 m), alternativt en fyrvägs korsning för biltrafik och en separat passage för cykeltrafik i plan eller planskilt. Ramper för en sådan lösning skulle i sådana fall göra stora intrång på ytorna kring Hippologum.

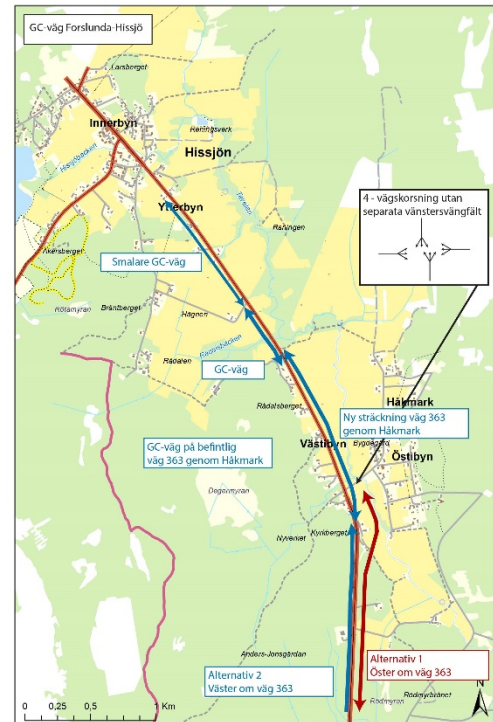
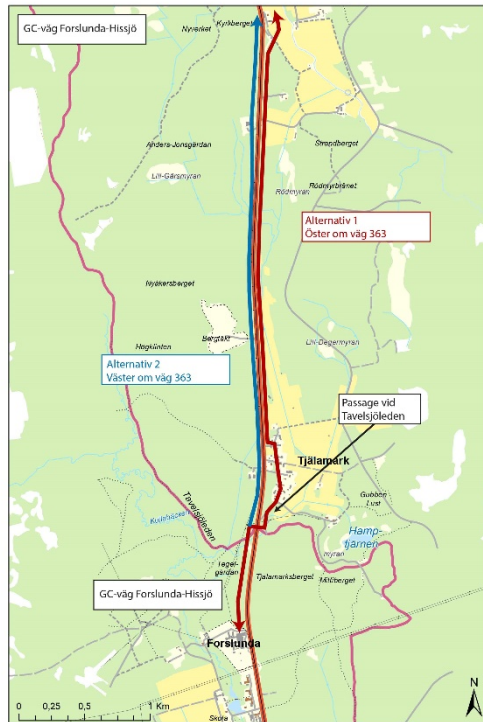
Vid Tjälamark är tre principiella placeringar av GC-vägen möjliga.

Att lägga GC-vägen på östra sidan av vägen, mellan vägen och bebyggelsen, föreslås i föreliggande förstudie/ÅVS, med hänvisning till tidigare framtagen arbetsplan för gång- och cykelväg mellan Forslunda och Hissjö. Den GC-väg som nu planeras har större utrymmesbehov då den även ska tillåta fastighetsägares transporter till fastigheten. Den medför betydligt större intrång på ytorna mellan vägen och fastigheterna i Tjälamark. Eftersom detta alternativ inte ger några positiva tillskott jämfört med de andra alternativ och det finns relativt gott om utrymme på den västra sidan vägen väljs detta alternativ bort.

Kvar finns alternativen att lägga GC-vägen på den östra sidan genom att använda befintlig väg genom Tjälamark, **Alternativ 1**, eller på den västra sidan av väg 363, **Alternativ 2**, i nära anslutning till vägen.

GC-vägens lokalisering på sträckan Tjälamark-Håkmarm bestäms av dess lokalisering i Tjälamark respektive Håkmarm. Väljs **Alternativ 1** med dragning genom byn i Tjälamark fortsätter GC-vägen på den östra sidan fram till Håkmarm. Väljs **Alternativ 2** med dragning väster om väg 363 vid Tjälamark fortsätter GC-vägen på den västra sidan fram till Håkmarm.

GC-vägens fortsättning på sträckan Håkmarm-Hissjö är inte i samma grad beroende av val av sida i Tjälamark. Eftersom nästan all bebyggelse ligger på västra sidan är det mest logiska att lägga GC-vägen på denna sida. Den samlar då upp den mesta GC-trafiken utan att dessa behöver korsa väg 363. GC-vägen föreslås ligga på västra sidan från Håkmarm fram till Hissjö. Vid befintlig korsning med enskild väg, Hägnvägen, mot Bräntberget kan bredden på GC-vägen minskas från 3,5 m till 2,5 m då denna sträcka inte behöver förberedas för fastighetsägares transporter till fastigheten.



Figur 5.1-1 Lokaliseringsalternativ GC-väg Forslunda-Hissjö. Större kartor redovisas i bilaga 2.



Figur 5.1-2 Projektet avser en gång- och cykelväg, placerad längs väg 363.

5.1.1. Alternativ 1, öster om väg 363

I **Alternativ 1** läggs GC-vägen på befintlig byväg genom Tjälamark. Passage mellan västra sidan från Hippologum till den östra sidan genom Tjälamark görs via en passage strax söder om Tjälamark. Passagen kan utformas planskild, med en fri höjd som tillåter fordonstrafik (4,7 m). Busshållplatser samordnas med planskildheten så att bussresenärer kan nyttja passagen för att komma till/från hållplatserna.

I Håkmark kan Alternativ 1 utformas med några olika principiella varianter. I *variant 1* korsar GC-vägen jordgubbsfälten vid den första fastigheten och fortsätter längs ån till lokalvägen mot Östra Håkmark. Varianten har studerats med planskild lösning för passagen av väg 363 i Håkmark. I *variant 2* leds GC-vägen högre upp, och placeras mellan fastigheten och jordgubbsfälten för att sedan fortsätta parallellt med väg 363 fram till lokalvägen mot Östra Håkmark. Varianten har studerats med planskild lösning för passagen av väg 363 i Håkmark. Denna variant har mycket stora likheter med föreslagen lösning i tidigare genomförd arbetsplan för gång- och cykelväg mellan Forslunda och Hissjö. Det är också denna variant som presenterades på samråd under 2017. I *variant 3*, lämnar GC-vägen väg 363 betydligt längre söderut och svänger ner över åkrarna. Via en ny bro över Tavelån ansluter den till byvägen öster om Tavelån.



Figur 5.1-3 Alternativ 1, varianter i Håkmark

Gemensamt för ovan kortfattat beskrivna varianter är att de alla medför påverkan på åkermark och jordbruksverksamhet, samt medför omvägar för cykeltrafiken Hissjö-Umeå.

5.1.2. Alternativ 2, väster om väg 363

I **Alternativ 2** fortsätter GC-vägen på den västra sidan av väg 363, på samma sida som den började på vid Hippologum. För GC-trafiken behövs då en anslutning till Tjälamark via parkeringsytan vid Taveljöleden.

Genom Håkmark är det tillgängliga utrymmet för en GC-väg väster om väg 363 begränsat. För att skapa utrymme för en GC-väg här, och för att minska intrång och olägenheter för de boende i Håkmark, förutsätts att ny sträckning av väg 363 byggs på en del av sträckan genom byn, ca 1,5 km på åkrarna öster om befintlig väg, och att befintlig väg 363 används som GC-väg på motsvarande sträcka.

Alternativet medför behov av sprängning av berg vid Kyrkberget och intrång i fastigheten längst i söder i Håkmark.

5.1.3. Val av lokaliseringsalternativ

För att minimera intrången i boendemiljön i Tjälamark och Håkmark samt för att minimera påverkan på näringsverksamhet i Håkmark lokaliseras GC-vägen till att ligga på den västra sidan av väg 363.

För att minimera intrång i boendemiljö i Håkmark förläggs GC-vägen till befintlig väg 363 genom Håkmark. Väg 363 dras i ny sträckning strax öster om befintlig på motsvarande sträcka.

5.2. Val av utformning

5.2.1. Gång- och cykelväg

Vägplanen avser GC-väg längs väg 363 mellan Forslundagymnasiet och Hissjö, en sträcka på totalt ca 8 km.

GC-vägen kommer att fungera som pendlingsstråk för gående och cyklister samt för fastighetsägares nödvändiga transporter till respektive fastighet. GC-vägen planeras för att i en framtid, med mötesfri landsväg utbyggd, även tillåta mopeder klass I och långsamtgående fordon (exempelvis EPA- och A-traktorer).

GC-vägen kommer att vara 3,5 m bred och lokaliseras med ett minsta avstånd till väg 363 på 8 m för att undvika bländningsrisk. Tidigare har 4 m bredd studerats, men sektionen har smalnats av för att minska investeringskostnaden för projektet. Vägen utformas för hastighetsstandard 30 km/h och kommer att vara belyst.

Ny sträcka för väg 363 genom Håkmark utformas som vanlig väg med bredd 7,5 m och projekteras för 80 km/h. Korsningen i Håkmark utformas som 4-vägs korsning (A-korsning).

Etablerings- och upplagsytor kommer att behövas.

5.3. Skyddsåtgärder och försiktighetsmått som redovisas på plankarta och fastställs

Boende utanför vägområdet längs väg 363 som exponeras för vägtrafikbuller som överskrider gällande riktvärden, kommer att erbjudas bullerskyddsåtgärder i form av fasad/fönsteråtgärder och/eller bullerplank.

För att dämpa ljudnivån från vägtrafiken är det möjligt att uppföra bullerplank på två sträckor för skyddande av två fastigheter. För ytterligare åtta fastigheter är det möjligt att uppnå erforderligt bullerskydd med skyddad uteplats och/eller fasadåtgärder för att dämpa ljudnivån så att inomhusvärdena inte överskrider, vilket är i linje med direktiven i Infrastrukturpropositionen.

Endast bullerplank gällande fastigheten Umeå Håkmark 7:25 avses fastställas i vägplanen. För övriga fastigheter föreslås fördjupad inventering inför upphandling av entreprenör för att säkerställa erbjudande om rätt bullerskydd.

Sektion och sida	Bulleråtgärd	Skyddar hus på fastighet	Status
Ca 5/390 – 5/430 V	Bullerplank i trä, höjd 2,1 m. Placeras mellan GC-väg och fastigheten	Umeå Håkmark 7:25	Fastställs i plan
Ca 5/440 – 5/480 V	Erbjudande om fasadåtgärder	Umeå Håkmark 7:23	Erbjudande fastställs i plan, dock ej omfattning av bullerskyddsåtgärder
Ca 5/540 – 5/600 V	Erbjudande om fasad och uteplatsåtgärder	Umeå Håkmark 7:24	Erbjudande fastställs i plan, dock ej omfattning av bullerskyddsåtgärder
Ca 6/280 – 6/310 V	Erbjudande om fasadåtgärder	Umeå Håkmark 2:2	Erbjudande fastställs i plan, dock ej omfattning av bullerskyddsåtgärder
Ca 6/400 – 6/450 V	Erbjudande om fasad och uteplatsåtgärder	Umeå Håkmark 2:22	Erbjudande fastställs i plan, dock ej omfattning av bullerskyddsåtgärder
Ca 6/630 – 6/670 V	Erbjudande om fasadåtgärder	Umeå Håkmark 6:21	Erbjudande fastställs i plan, dock ej omfattning av bullerskyddsåtgärder
Ca 7/600 – 7/650 V	Erbjudande om fasadåtgärder	Umeå Hissjön 5:22	Erbjudande fastställs i plan, dock ej omfattning av bullerskyddsåtgärder
Ca 7/980 – 8/010 V	Erbjudande om fasadåtgärder	Umeå Hissjön 5:26	Erbjudande fastställs i plan, dock ej omfattning av bullerskyddsåtgärder
Ca 8/220 – 8/250 V	Erbjudande om åtgärd vid vistelseyta	Umeå Hissjön 7:19	Erbjudande fastställs i plan, dock ej omfattning av bullerskyddsåtgärder
Ca 8/220 – 8/250 H	Erbjudande om fasad och uteplatsåtgärder	Umeå Hissjön 7:20	Erbjudande fastställs i plan, dock ej omfattning av bullerskyddsåtgärder

5.4. Planer för trafik under byggtiden, drift och underhåll samt räddningsinsatser

5.4.1. Planer för trafik under byggtiden

Under byggtiden kommer arbete nära trafikerad väg att utföras vid korsningen vid Hippologum, infarten i södra Håkmark och vid byggande av ny korsning vid infartsväg till Östra Håkmark samt längs väg 363 där GC-väg anläggs nära vägen in mot Hissjö söderifrån. Vid dessa passager erfordras sannolikt avstängning av ett körfält med tunga avspärningar och växelvis trafik genom trafikljusreglering. Vid infarten till södra Håkmark kommer sprängning av berg att förekomma, vilket tidvis kan medföra behov av hel avstängning av väg 363 under tiden för själva sprängningen.

Upphandlad entreprenör ansvarar för detaljerade trafikanordningsplaner och säkerhet under byggtiden.

5.4.2. Planer för drift och underhåll

GC-vägen planeras och byggs med ett avstånd på minst 8 m till intilliggande väg 363. Snöröjning är av den anledningen inget generellt problem för normala driftinsatser, med två undantag.

Vid Hippologum är utrymmet mellan GC-vägen och väg 363 starkt begränsat till dess att framtida åtgärder på väg 363 genomförs. Samtidigt kan inte utrymmet mellan GC-vägen och parkeringen på Hippologum användas för snöupplag vintertid. Noggrann och varsam snöröjning är av största vikt vid denna plats. Snö som röjs på mellan sektion 0/420 och 0/540 kan inte bara styras åt sidan, utan måste fraktas undan till att ligga söder om sektion 0/400 eller norr om sektion 0/540.

Vid infarten till Håkmark söderifrån är också utrymmet mellan väg 363 och GC-vägen begränsat. Även här måste snöröjning planeras och utföras på ett sådant sätt att snö inte lagras mellan GC-vägen och väg 363 ungefär mellan sektion 5/350 och 5/450.

Då GC-vägen planeras att kunna användas som omledningsväg vid utbyggnad av väg 363 till mötesfri landsväg, vid avstängning av väg 363 för räddningsinsatser samt drift- och underhållsåtgärder som påverkar trafiken på väg 363 kan det förväntas att underhållsåtgärderna på GC-vägen blir mer frekventa än för motsvarande GC-väg.

5.4.3. Planer för räddningsinsatser

Vid eventuell olycka under såväl byggtiden som vid drifttiden kan räddningsinsats göras genom ett flertal punkter längs vägen. Vid Hippologum, vid parkeringen vid Tavelsjöleden och vid ett flertal korsningar längs vägen finns det möjlighet att köra in med ambulans och komma åt en olycksplats längs GC-vägen. Korsningar längs GC-vägen utformas för att kunna hantera in- och utfart med stora fordon, vilket också kommer att underlätta räddningsinsatser längs GC-vägen eller den framtida mötesfria landsvägen Forslunda-Håkmark.

6. Effekter och konsekvenser av projektet

6.1. Trafik och användargrupper

Anläggandet av en GC-väg medför stora positiva konsekvenser för tillgängligheten och trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter i området mellan Umeå och Hissjö. GC-vägen bidrar till en säkrare trafiksituation samt till bättre förutsättningar för hållbara transportsätt och minskar antalet skadade i trafiken. Den ger möjlighet till en ökad arbetspendling med cykel och en säker väg för barn och unga att tryggt röra sig mellan bostad och fritidsaktiviteter.

6.2. Lokalsamhälle och regional utveckling

Projektet innebär en förbättrad trafiksäkerhet för de oskyddade trafikanterna eftersom de skiljs från fordonstrafiken med en separerad gång- och cykelväg. Projektet bidrar till att knyta ihop befintlig gång- och cykelväg från Umeå till Tjälamark, Håkmark och Hissjö. Möjligheten att färdas längs väg 363 som cyklist eller gångtrafikanter förbättras.

6.3. Miljö och hälsa

6.3.1. Landskap

Vägprojektet medför intrång i landskapet som bitvis kan medföra stora effekter på framförallt bebyggelse som ligger tätt intill vägen. De negativa konsekvenserna för upplevelsen av landskapet som helhet bedöms däremot inte bli omfattande.

6.3.2. Kulturmiljö

Tjärdalen och husgrunden mellan Forslunda och Tjälamark på västra sidan av vägen påverkas av GC-vägen. Kolningsanläggningen undviks med föreslagen dragning av GC-vägen.

Den lämning som beskrivs som en stenskodd kallkälla på västra sidan om vägen mellan Tjälamark och Håkmark kan eventuellt påverkas av intrång, källan är dock idag täckt med massor från närliggande täkt. Minnesstenen i Håkmark och stridsvärnen klarar sig utan påverkan då de ligger på andra sidan av väg 363.

De kulturmiljöobjekt som eventuellt berörs av planen är inte skyddade enligt kulturmiljölagen och konsekvenserna för kulturmiljön är måttligt negativa. Eventuellt kan det bli aktuellt med en arkeologisk utredning i södra delen av Håkmark, öster omväg 363.

6.3.3. Naturmiljö

Längs sträckan finns ett objekt med ett högt naturvärde (klass 2) en bäckmiljö som också eventuellt kan hysa fisk. Byggandet av en GC-väg med anläggning av trumma kommer fram för allt under byggtiden att påverka själva vattendraget. Skyddsåtgärder kan komma att behöva vidtas under byggtiden. Även omgivande bäckmiljö närmast vägen med stor artrikedom kommer att påverkas negativt av projektet då vissa arter schaktas bort eller täcks med massor.

Vid infarten till Östra Håkmark finns en allé som behöver fällas till profiljustering av infartsvägen. Fällda träd ersätts efter genomförd åtgärd. För allén gäller generellt biotopskydd.

Övriga utpekade objekt längs sträckan har inte lika höga naturvärden men projektet kommer att påverka vissa av objekten. Längs en stor del av området som berörs av planen finns dock i stort sett inga utpekade naturvärden. Konsekvenserna för naturmiljön som helhet bedöms därför som måttligt negativa.

6.3.4. Rekreation och friluftsliv

Friluftslivet påverkas i liten utsträckning. GC-vägen gör det säkrare att cykla till rekreatiomsområden som exempelvis Hamptjärnsberget. Projektet bedöms sammantaget innebära positiva konsekvenser för rekreation och friluftsliv.

6.3.5. Skyddade områden

Vattenskyddsområdet kommer inte att beröras av projektet.

6.3.6. Buller

GC-vägen kommer inte att medföra förhöjda bullernivåer. Däremot innebär projektet väsentlig ombyggnad vilket ställer andra krav på bullerskyddsåtgärder. För vissa fastigheter blir det aktuellt med bullerskyddsåtgärder i form av bullerplank, uteplatsåtgärder eller fasadåtgärder. För dessa fastigheter uppstår en positiv effekt av projektet. Vid passagen av Håkmark leds väg 363 i ny sträckning över åkrarna vilket flyttar trafiken längre bort från fastigheterna. Även detta medför en positiv effekt ur bullerhänseende.

6.3.7. Rennäring

Samebyn har ett behov av att passera väg 363 strax norr om Tjälamark. GC-vägen bedöms inte innebära några konsekvenser för rennäringsen. Viltstängsel och åtgärder för rennäringsen studeras inom vägplanen för mötesfri landsväg Forslunda-Håkmark.

6.3.8. Markanvändning

Planerade åtgärder kommer att påverka pågående markanvändning i utredningsområdet. Skogsmark och åkermark kommer att få ändrad markanvändning till vägmark. Även tomtmark kommer att påverkas.

Vägplanen för GC-vägen berör område med strandskydd kring Tavelån. Förbud mot åtgärder inom strandskyddsområde gäller inte byggande av allmän väg.

Skyldighet att göra anmälan för samråd enligt 12:6 MB gäller inte för de verksamheter och åtgärder som behövs för att bygga vägen och som fastställs och ingår i vägområde för allmän väg eller område för tillfällig nyttjanderätt.

6.4. Samhällsekonomisk bedömning (sammanfattning)

Samhällsekonomisk bedömning genomfördes för projektet i föreliggande ÅVS. Inom ramen för denna vägplan har en uppdatering av den bedömningen gjorts, med tillkommande information, nya kalkyler samt med en hänsyn tagen till de åtgärder som ingår i vägplanen.

Studerade åtgärder är samhällsekonomiskt olönsamma.

6.5. Indirekta och samverkande effekter och konsekvenser

-

6.6. Påverkan under byggnadstiden

Under byggnadstiden uppstår störningar för trafiken på väg 363 vid korsningen till Hippologum, vid infarten till södra Håkmark och vid korsningen till östra Håkmark. Störningar kan även uppstå på sträckan in till Hissjö där GC-väg ska anläggas längs väg 363.

Arbeten som medför risk för trafik och arbetare planeras med nödvändiga skyddsåtgärder i entreprenörens Trafikanordningsplan.

Under byggnadstiden kommer även buller, vibrationer och spridning av damm från entreprenadmaskiner att medföra störningar för omgivning och närboende. Transporter av massor kan även medföra störningar utanför själva byggområdet.

7. Samlad bedömning

7.1. Måluppfyllelse avseende projektmål

Planerade åtgärder medverkar till uppfyllelse av projektmålen. GC-vägen medför höjd trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter.

7.2. Måluppfyllelse avseende transportpolitiska mål

Projektet bidrar till uppfyllande av Regeringens övergripande mål för transportpolitiken då projektet medverkar till att effektiva transporter för människor och gods skapas på ett sätt som är långsiktigt hållbart.

7.3. Överensstämmelse med miljökvalitetsmålen

Sveriges Riksdag har antagit 16 miljökvalitetsmål, utifrån regeringens miljöproposition 1998 (1997/ 98:145) vilka ska beaktas vid all planering. Målen beskriver de egenskaper som vår miljö ska ha för att samhällsutvecklingen ska vara ekologiskt hållbar. Till nästa generation ska vi kunna lämna över ett samhälle där de stora miljöproblemen är lösta. Det miljömål som främst berörs av denna vägplan är God bebyggd miljö. Sammantaget bedöms projektet inte motverka några av miljökvalitetsmålen.

7.3.1. Begränsad klimatpåverkan

Under byggskedet kommer utsläpp från arbetsfordon och transporter leda till lokalt ökade utsläpp av koldioxid från fossila bränslen. Trafikmängden kommer inte att påverkas av planerade åtgärder. Utsläpp av koldioxid uppstår även exempelvis vid tillverkning av asfalt och andra byggdelar. Projektet bedöms inte motverka målet.

7.3.2. Frisk luft

Se mål 1, punkt 7.3.1

7.3.3. Bara naturlig försurning

Se mål 1, punkt 7.3.1

7.3.4. Giffri miljö

Under byggskedet finns det risk för läckage av t ex oljor. Med iakttagande av försiktighetsåtgärder, exempelvis enligt det närliggande vattenskyddsområdets skyddsföreskrifter, bedöms projektet inte motverka målet.

7.3.5. Skyddande ozonskikt

Se mål 1, punkt 7.3.1

7.3.6. Säker strålmiljö

Ej relevant

7.3.7. Ingen övergödning

Matjord schaktas bort på åkrarna för anläggande av ny landsväg. Minskad åkerareal medför minskat användande av gödningsmedel, vilket i sin tur medför minskat bidrag till övergödning. Effekten torde dock vara försumbar.

7.3.8. Levande sjöar och vattendrag

Under byggskedet finns det risk för läckage av t ex oljor. Med försiktighetsåtgärder, exempelvis enligt vattenskyddsområdets skyddsföreskrifter, bedöms projektet inte motverka målet.

7.3.9. Grundvatten av god kvalitet

Under byggskedet finns det risk för läckage av t ex oljor, från exempelvis schaktytor och upplagsytor. Med försiktighetsåtgärder, exempelvis enligt vattenskyddsområdets skyddsföreskrifter, bedöms projektet inte motverka målet.

7.3.10. Hav i balans samt levande kust och skärgård

Ej relevant

7.3.11. Myllrande våtmarker

Ej relevant

7.3.12. Levande skogar

Mycket små arealer av skogsmark kan komma att tas i anspråk inom ramen för projektet, omfattningen är så liten att det inte bedöms påverka miljömålet.

7.3.13. Ett rikt odlingslandskap

Mycket små arealer av odlingsmark kan komma att tas i anspråk inom ramen för projektet, omfattningen är så liten att det inte bedöms påverka miljömålet.

7.3.14. Storslagen fjällmiljö

Ej relevant

7.3.15. God bebyggd miljö

Träd och buskar i anslutning till vägen kan påverkas under byggskedet och negativ påverkan kan uppstå i form av buller, vibrationer, damning etc. Projektet medför under driftskedet ingen påverkan på målet, annat än lokalt vid ett fåtal platser. Vid infarten till Håckmark i

söder uppstår en trång sektion med negativ påverkan på en fastighet. Närmare Hissjö uppstår också mindre påverkan på tre fastigheter med bostadshusen nära väg 363. Vid en av dessa platser medför GC-vägen att en del av ett uthus måste rivas.

7.3.16. Ett rikt djur- och växtliv

Ej relevant

8. Överensstämmelse med miljöbalkens allmänna hänsynsregler, miljö kvalitetsnormer och bestämmelser om hushållning med mark och vattenområden

Bestämmelserna i miljöbalken syftar till att främja en hållbar utveckling som innebär att nuvarande och kommande generationer tillförsäkras en hälsosam och god miljö. En sådan utveckling bygger på insikten att naturen har ett skyddsvärde och att människans rätt att förändra och bruka naturen är förenad med ett ansvar för att förvalta naturen väl.

8.1. Planens överensstämmelse med miljöbalkens allmänna hänsynsregler och miljö kvalitetsnormer

8.1.1. Allmänna hänsynsregler

De allmänna hänsynsreglerna återfinns i miljöbalkens 2 kapitel och ska alltid iaktas av alla som bedriver eller avser bedriva verksamheter som kan kräva tillåtlighet, tillstånd, godkännande och dispens. Detta gäller även den som har bedrivit verksamhet som kan antas ha orsakat skada eller olägenhet för miljön. Syftet med reglerna är att förebygga negativa effekter och att miljöhänsynen i olika sammanhang ska öka. Hänsynsreglerna redovisas nedan med en kort kommentar om hur reglerna iaktas i detta projekt.

1§ Bevisbörderegeln – verksamhetsutövaren ska kunna visa att verksamheten kan bedrivas på ett miljömässigt godtagbart sätt i förhållande till hänsynsreglerna. Miljöbeskrivningen visar att de förpliktelser som följer av denna hänsynsregel iaktas.

2§ Kunskapskravet – skyldighet att erhålla den kunskap som krävs för att skydda människor hälsa eller miljön mot skada eller olägenhet. Med rätt kunskap kan skador och olägenheter oftast undvikas. Kunskapskravet tillgodoses med hjälp av samrådsprocessen under vilken kunskap samlas in för att miljöanpassa projektet i så stor utsträckning som möjligt. Miljöhänsyn och förebyggande åtgärder redovisas i miljöbeskrivningen.

3§ Försiktighetsprincipen – när risk föreligger för negativ påverkan på människors hälsa eller miljön är det tillräckligt för att skyddsåtgärder och andra försiktighetsmått ska vidtas. I miljöbeskrivningen redovisas skyddsåtgärder och försiktighetsmått som vidtas för att för att undvika sådan olägenhet eller skada.

4§ Lokaliseringsprincipen - platsen för en verksamhet ska vara lämplig med hänsyn till miljöbalkens mål och dess hushållningsbestämmelser. Vid arbetet med åtgärdsvalsstudien och vägplanen har det bästa alternativet/utformningen valts med hänsyn till bestämmelserna i miljöbalken.

5§ Hushållnings- och kretsloppsprinciperna – råvaror och energi ska användas så effektivt som möjligt, och möjligheterna till återanvändning och återvinning ska nyttjas. Användbara schaktmassor ska nyttjas inom projektet som fyllnadsmaterial.

6§ Produktvalsprincipen – man ska undvika att använda kemiska produkter som innebär risk för människors hälsa eller miljön om de kan ersättas med andra mindre farliga produkter. Trafikverket ställer krav på kvalitets- och miljöstyrning (TDOK 2012:1039 och TDOK 2012:93). I 2012:93 (Generella krav på entreprenadupphandling) regleras entreprenörens miljöarbete, kemiska produkter och andra material samt miljökrav för fordon och arbetsmaskiner. Målet är att välja de produkter som är minst skadliga för miljön.

7§ Skälighetsprincipen – alla hänsynsregler ska tillämpas efter en avvägning mellan nytta och kostnader. Kraven som ställs ska vara miljömässigt motiverade utan att vara ekonomiskt orimliga. Trafikverket har beslutat att den planerade ombyggnaden av befintlig väg är motiverad.

8§ Skadeansvarsprincipen – alla som bedriver eller har bedrivit en verksamhet som medfört skada eller olägenhet för miljön ansvarar för att avhjälpa den samma. Skador som orsakas i samband med vägens byggande och drift kommer Trafikverket att avhjälpa i den omfattning det kan anses skäligt enligt miljöbalken.

8.1.2. Miljökvalitetsnormer

Miljökvalitetsnormer regleras i miljöbalkens 5 kapitel. Avsikten med miljökvalitetsnormerna är att fastlägga en högsta tillåtna förorening eller störningsnivå som människor eller miljön kan belastas med. Det finns för närvarande miljökvalitetsnormer för föroreningar i utomhusluft (SFS 2010:477), för vattenkvalitet i fisk- och musselvatten (SFS 2001:554), för omgivningsbuller (SFS 2004:675) samt för ekologisk och kemisk status i vattenförekomster (SFS 2004:660). Planen bedöms inte innebära negativ påverkan på miljökvalitetsnormerna för grundvattenförekomsten inom planområdet. Planen berör inte övriga miljökvalitetsnormer.

8.1.3. Bestämmelser för hushållning med mark- och vattenområden

I miljöbalkens 3 och 4 kapitel regleras bestämmelser för hushållning med mark- och vattenområden. Mark- och vattenområden ska användas för de ändamål de är mest lämpade med hänsyn till beskaffenhet och läge samt föreliggande behov. Användning som medför en från allmän synpunkt god hushållning ska ges företräde. Planerade åtgärder byggs längs befintlig väg och saknar betydelse med hänsyn till i området identifierade natur- eller kulturvärden samt rennäring.

Trafikverket anser att platsen för vägåtgärder är lämplig för avsedda om- och nybyggnationer och uppfyller miljöbalkens bestämmelser för hushållning med mark- och vattenområden.

8.1.4. Riksintressen

Planerade vägåtgärder ligger inom område av riksintresse för rennäringen. Ingen påtaglig skada bedöms uppkomma på detta riksintresse då planerade vägåtgärder inte motverkar riksintressets syften.

9. Markanspråk och pågående markanvändning

Vid ombyggnationen tas i huvudsak skogsmark och åkermark i anspråk för nytt vägområde. Markanspråk i vägplanen redovisas på plankartor 130T0201 - 130T0208.

9.1. Vägområde för allmän väg

Vägområdet för allmän väg i vägplanen omfattar förutom själva vägen utrymme för de väganordningar som redovisas i kapitel 4. Dessutom ingår i vägområdet en kantremsa på båda sidor om vägen som är 2 meter i skog, vid tomtmark är det 0 meter och vid åkermark 0,5 meter, se figur nedan:



Figur 9.1-1 Vägområdets beståndsdelar. Figuren visar en vanlig väg, men principen är densamma för GC-vägen.

Kantremsan behövs för att underlätta framtida drift och underhåll av vägen. Den ger utrymme åt bortplogad snö och minskar risken att trädrötter växer in i vägkroppen och skadar den. I skogsmark bidrar kantremsan också till bättre säkerhet då sikten gynnas. Dessutom torkar vägytan snabbare och mindre löv, barr och grenar hamnar på den.

I vägområde ingår även utrymme som krävs för vägens säkerhetszon. Med säkerhetszon menas det område utanför stödremsan vid sidan om vägbanan som ska vara fritt från fysiska hinder i form av fasta oeftergivliga föremål. I det fall säkerhetszonen är bredare än utrymmet för vägen med dess väganordningar samt kantremsa går vägplanens vägområdesgräns vid gränsen för säkerhetszonen och ingen extra kantremsa läggs till. Inom områden med åkermark, eller annan mark som redan är fri från oeftergivliga föremål, tas ej mark i anspråk för säkerhetszon.

På plankartorna framgår nytt vägområde. Det är detta tillkommande vägområde som är angivet i fastighetsförteckningens arealberäkning, det vill säga det som ligger utanför det befintliga vägområdet för allmän väg.

9.2. Vägområde för allmän väg med vägrätt

Vägrätt uppkommer genom att vägghållaren (Trafikverket) tar mark eller annat utrymme i anspråk för väg med stöd av en upprättad och fastställd vägplan. Vägrätten ger vägghållaren rätt att nyttja mark eller annat utrymme som behövs för vägen. Vägghållaren får rätt att i fastighetsägarens ställe bestämma över marken eller utrymmets användning under den tid vägrätten består. Vidare får myndigheten tillgodogöra sig jord- och bergmassor och andra tillgångar som kan utvinnas ur marken eller utrymmet. Vägrätten upphör när vägen dras in.

Byggandet av vägen kan starta när väghållaren har fått vägrätt, även om man inte har träffat någon ekonomisk uppgörelse för intrång och annan skada. Värdetidpunkten för intrånget är den dag då marken togs i anspråk. Den slutliga ersättningen räknas upp från dagen för ianspråktagandet med ränta och index tills ersättningen betalas. Eventuella tvister om ersättningen avgörs i domstol.

Fastigheter som berörs av vägområde med vägrätt redovisas i fastighetsförteckningen. Nytt vägområde för allmän väg med vägrätt enligt denna vägplan redovisas med "V" på plankartorna och omfattar cirka 203 000 m².

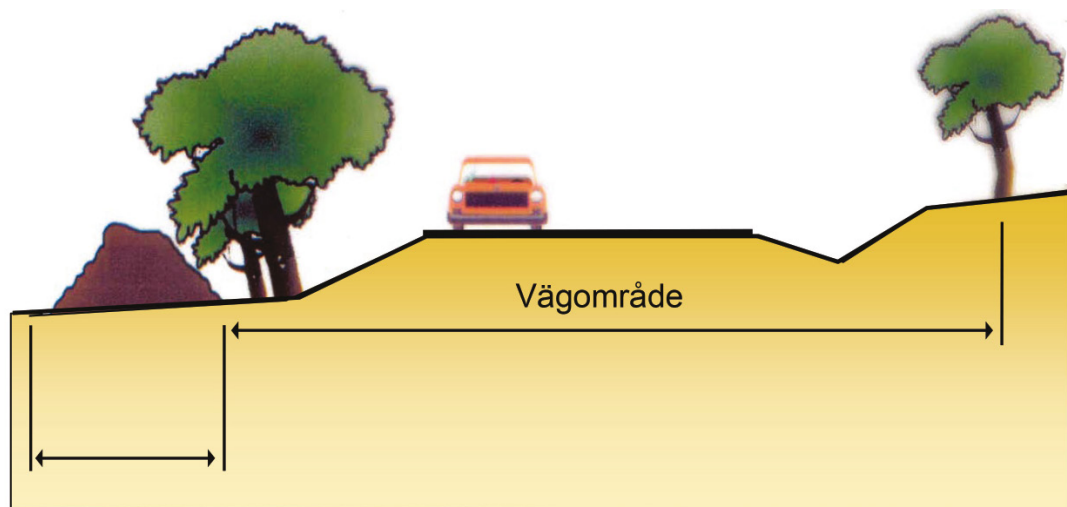
9.3. Vägområde för allmän väg med inskränkt vägrätt

Ej aktuellt.

9.4. Område med tillfällig nyttjanderätt

Området/områdena med tillfällig nyttjanderätt kommer att användas som arbets- och etableringsytor, se figur nedan. Nyttjanderätten ska gälla under byggnadstiden till och med godkänd slutbesiktning av projektet i sin helhet. Marken kommer att återställas innan den återlämnas.

Fastigheter som berörs av tillfällig nyttjanderätt redovisas i fastighetsförteckningen. I vägplanen redovisas områden med tillfällig nyttjanderätt med "T" på plankartorna och omfattar totalt cirka 17 000 m². Tillfälligt nyttjande fördelas mellan T1 för byggnation, T2 för etableringsytor och T3 för justering av infartsväg mot Östra Håkmark.



Yta som används under byggnadstiden

Figur 9.4-1 Ytor med tillfälligt nyttjande.

9.5. Område för enskild väg

Ej aktuellt.

9.6. Indragning av väg från allmänt underhåll

Ej aktuellt.

10. Fortsatt arbete

Dispens för avverkning av allén vid infarten till Östra Håkmark kommer att behövas.

Åtgärder i form av nya trummor i de naturliga bäckar som korsar vägen kräver anmälan om vattenverksamhet. Preliminärt omfattar det upp till tre bäckar längs sträckan.

Arkeologiska undersökningar kan komma att utföras längs sträckan och tillstånd enligt kulturmiljölagen kan bli aktuellt att söka.

11. Genomförande och finansiering

11.1. Formell hantering

Denna vägplan kommer att kungöras för granskning och sedan genomgå fastställelseprövning. Under tiden som underlaget hålls tillgängligt för granskning kan berörda sakägare och övriga lämna synpunkter på planen. De synpunkter som kommer in sammanställs och kommenteras i ett granskningsutlåtande som upprättas när granskningstiden är slut.

De inkomna synpunkterna kan föranleda att Trafikverket ändrar vägplanen. De sakägare som berörs kommer då att kontaktas och får möjlighet att lämna synpunkter på ändringen. Är ändringen omfattande kan underlaget återigen behöva göras tillgängligt för granskning.

Vägplanen och granskningsutlåtande översänds till länsstyrelsen som yttrar sig över planen. Därefter begärs fastställelse av planen hos Trafikverket. De som har lämnat synpunkter på vägplanen ges möjlighet att ta del av de handlingar som har tillkommit efter granskningstiden, bland annat granskningsutlåtandet.

Efter denna så kallade kommunikation kan beslut tas att fastställa vägplanen om den kan godtas och uppfyller de krav som finns i lagstiftningen. Om beslutet överklagas prövas överklagandet av regeringen.

Hur järnvägsplaner och vägplaner ska kungöras för granskning och fastställas regleras i 2 kap 12-15 §§ lag (1995:1649) om byggande av järnväg respektive 17-18 §§ väglagen (1971:948).

Fastställelsebeslutet omfattar det som redovisas på planens plankartor, profilritningar om det behövs, eventuella bilagor till plankartorna. Beslutet kan innehålla villkor som måste följas när vägen byggs. Denna planbeskrivning utgör ett underlag till planens plankartor.

När vägplanen har vunnit laga kraft blir beslutet om fastställande juridiskt bindande. Detta innebär bland annat att vägbyggaren, det vill säga Trafikverket i detta projekt, har rätt, men också skyldighet, att lösa in mark som behövs permanent för vägen. Mark som behövs permanent framgår av fastighetsförteckningen och plankartan. I fastighetsförteckningen framgår också markens storlek (areal) och vilka som är fastighetsägare eller rättighetsinnehavare.

Fastställelsebeslut som vinner laga kraft ger följande rättsverkningar:

- Vaghållaren får tillstånd att bygga allmän väg i enlighet med fastställelsebeslutet och de villkor som anges i beslutet.
- Vaghållaren får rätt att ta mark eller annat utrymme i anspråk med vägrätt. För den mark eller utrymme som tas i anspråk erhåller berörda fastighetsägare ersättning.
- Vad som utgör allmän väg och väganordning läggs fast.

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

Fastighetsägare/rättighetsinnehavare får inte utan tillstånd från Trafikverket uppföra byggnader eller på annat sätt försvåra för Trafikverket att använda den mark som behövs för anläggningen.

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

Planerade åtgärder bedöms inte stå i konflikt med aktuell översiktsplan eller berörd detaljplan vid Hippologum. Vägplanen berör inga andra kommunala planer.

11.2. Genomförande

Trafikverket har ansvar för såväl planeringen som genomförandet och handläggandet av marklösenfrågor, detaljprojektering och byggande, inklusive upphandling av olika konsulter och entreprenörer. Formell handläggning av vägplanen kommer att ske under 2019. Byggstart är inte fastställt.

Täkter och uppläggning av massor samt eventuella andra följdverksamheter av projektet kan kräva anmälan eller samråd enligt miljöbalken. Detta sköts av entreprenören. Om förorenade massor påträffas ska de anmälas till tillsynsmyndigheten enligt 10 kap 11 § miljöbalken.

Om någon misstänkt fornlämning påträffas ska arbetet omedelbart avbrytas och beställaren kontaktas. Anmälan ska göras till länsstyrelsens kulturmiljöenhet. Dispens behövs för påverkan på allén vid infarten till Östra Håkmark.

11.3. Finansiering

Projektet är finansierat genom den regionala transportplanen. Bedömd entreprenadkostnad uppgår till ca 85-90 miljoner kr.

12. Underlagsmaterial och källor

Riksantikvarieämbetet, försök www.raa.se (hämtat 160822)

Geodataportalen, <https://www.geodata.se/GeodataExplorer/> (hämtat 160822)

Trafikverket 2013, Åtgärdsvalsanalys, Pendlingsstråket Vindeln-Umeå, väg 363

Informationsbroschyr från Boverket och Sveriges Kommuner och Landsting, Hur mycket bullrar vägtrafiken.

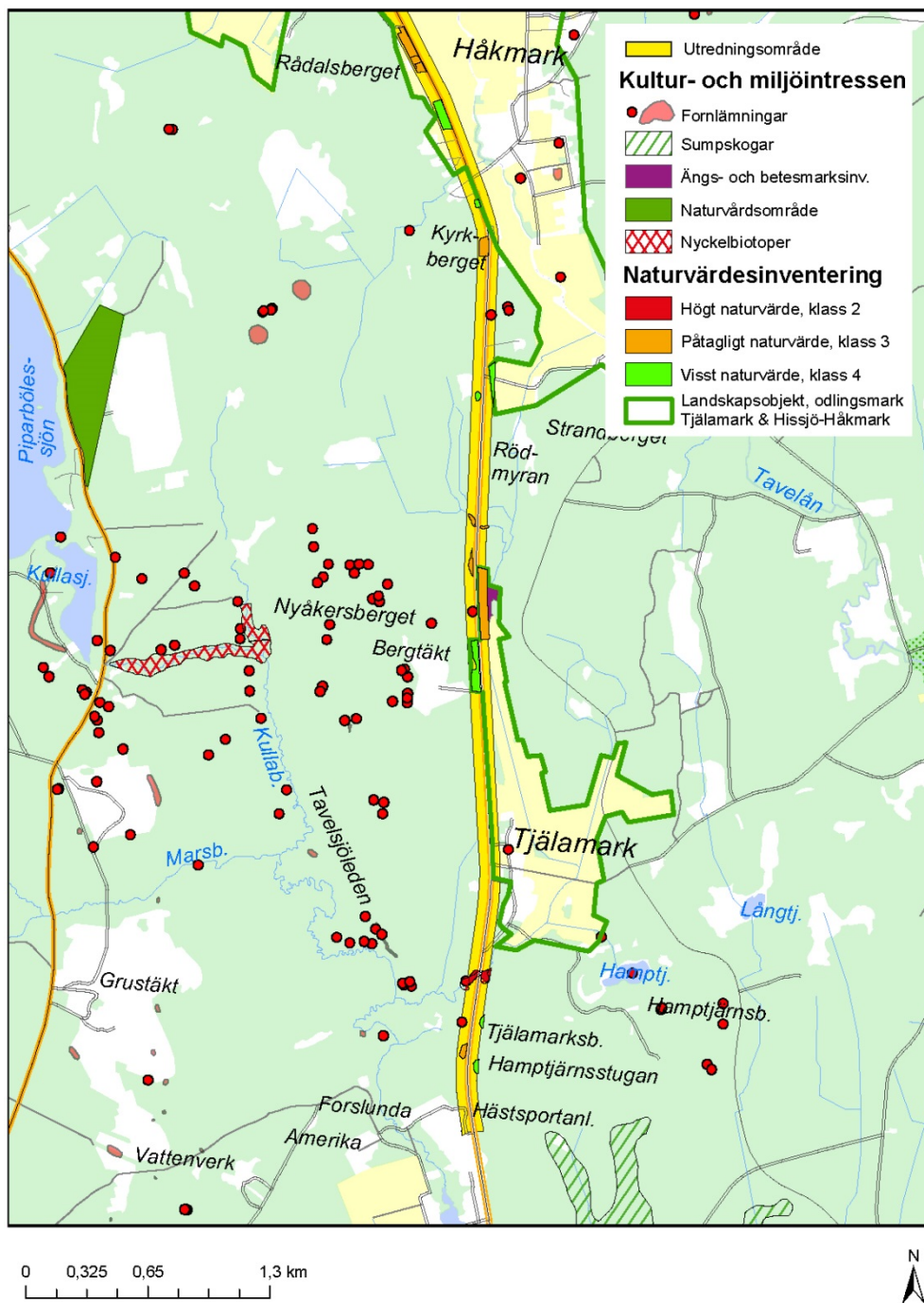
Länsstyrelsen i Västerbotten 2007, Rans sameby, En beskrivning av samebyns förutsättningar, markanvändning och renskötsel

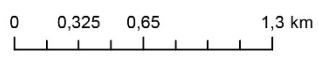
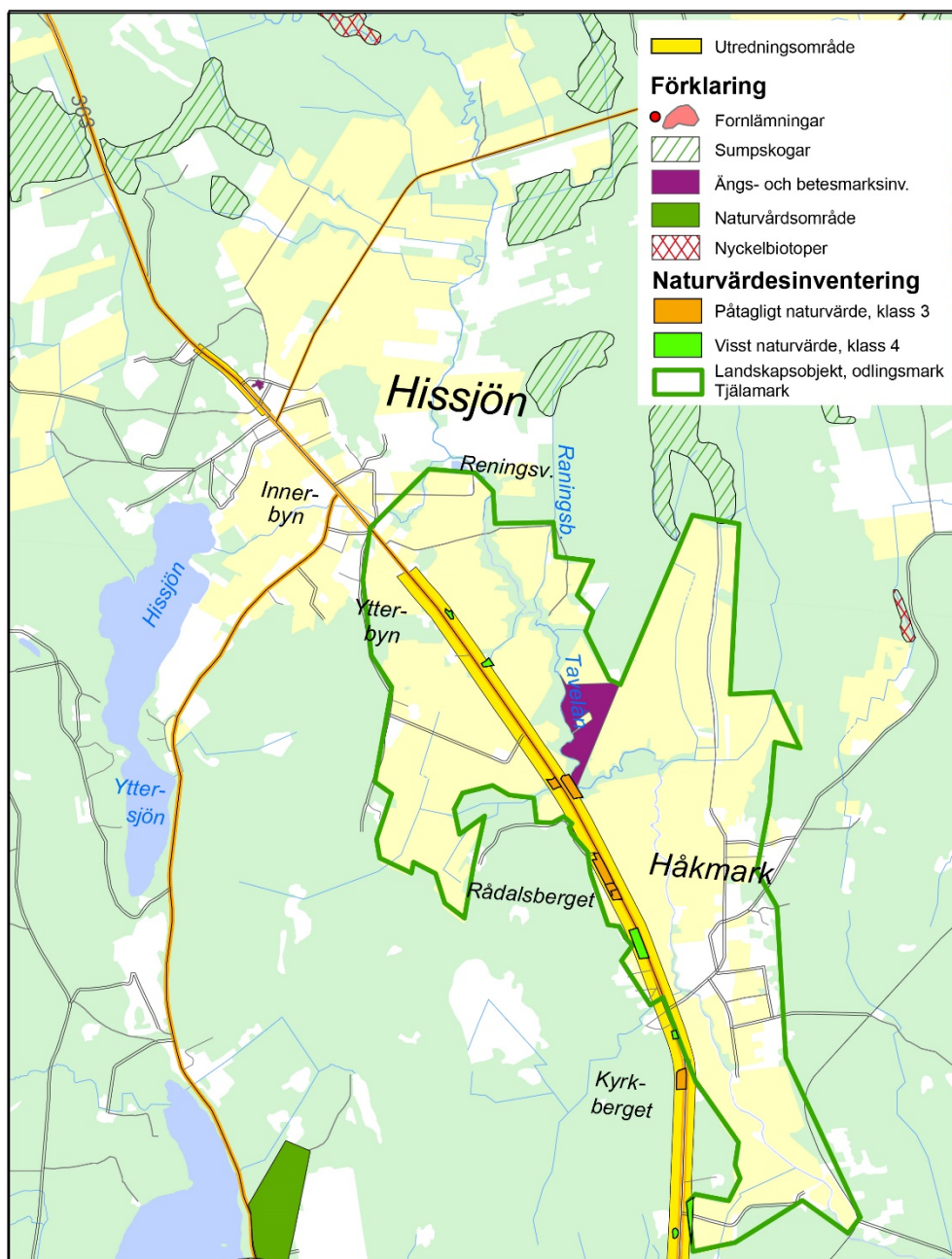
VGU utgiven 2004-05 (VV Publikation 2004:80) Kap 7, Bullerskydd gatuutrustning

Entejärn 2016, Inventering och bedömning av naturvärde Väg 363 Umeå – Vindeln

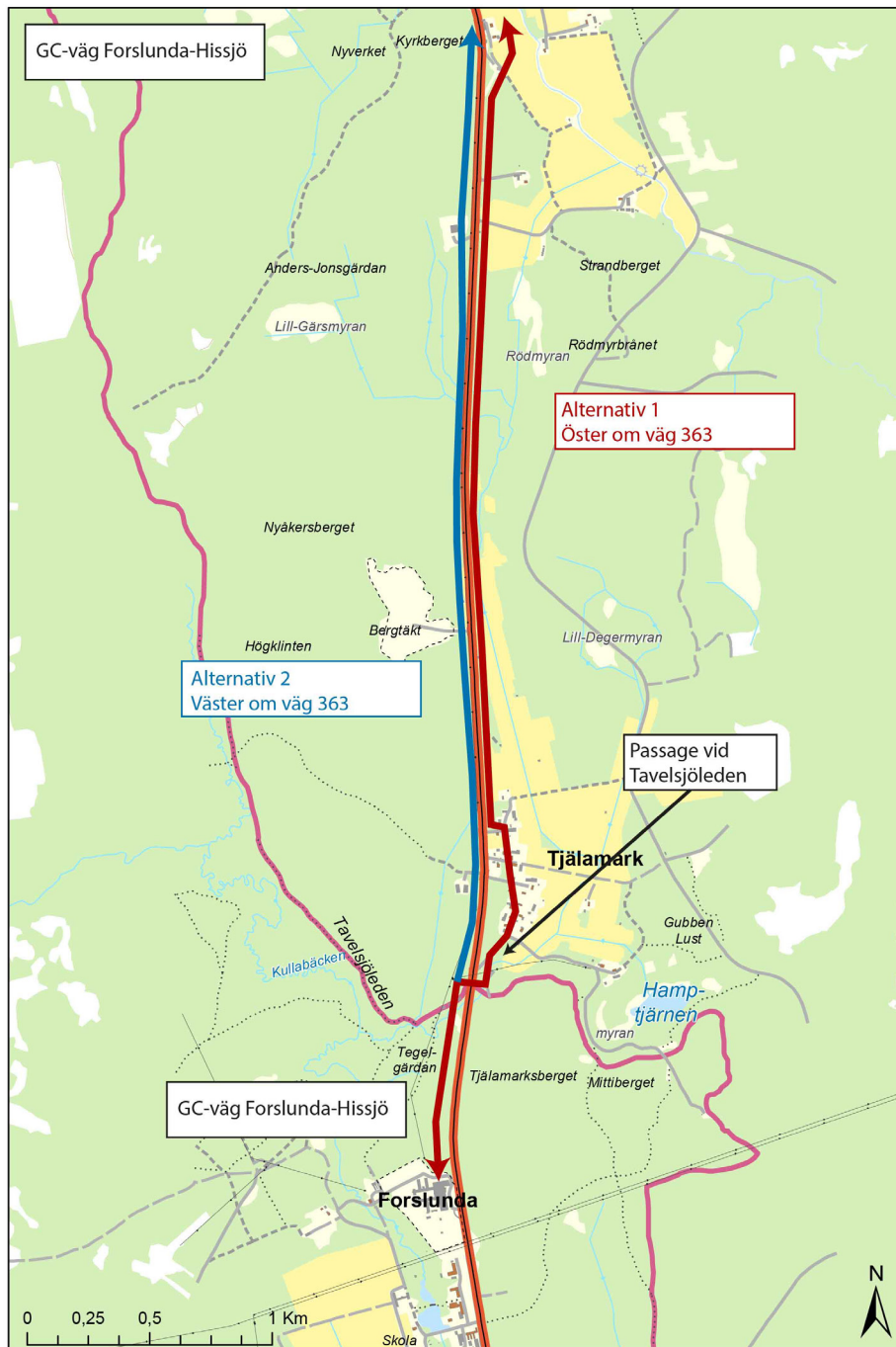
Planerad GC-väg samt vägbreddning i Umeå och Vindelns kommuner

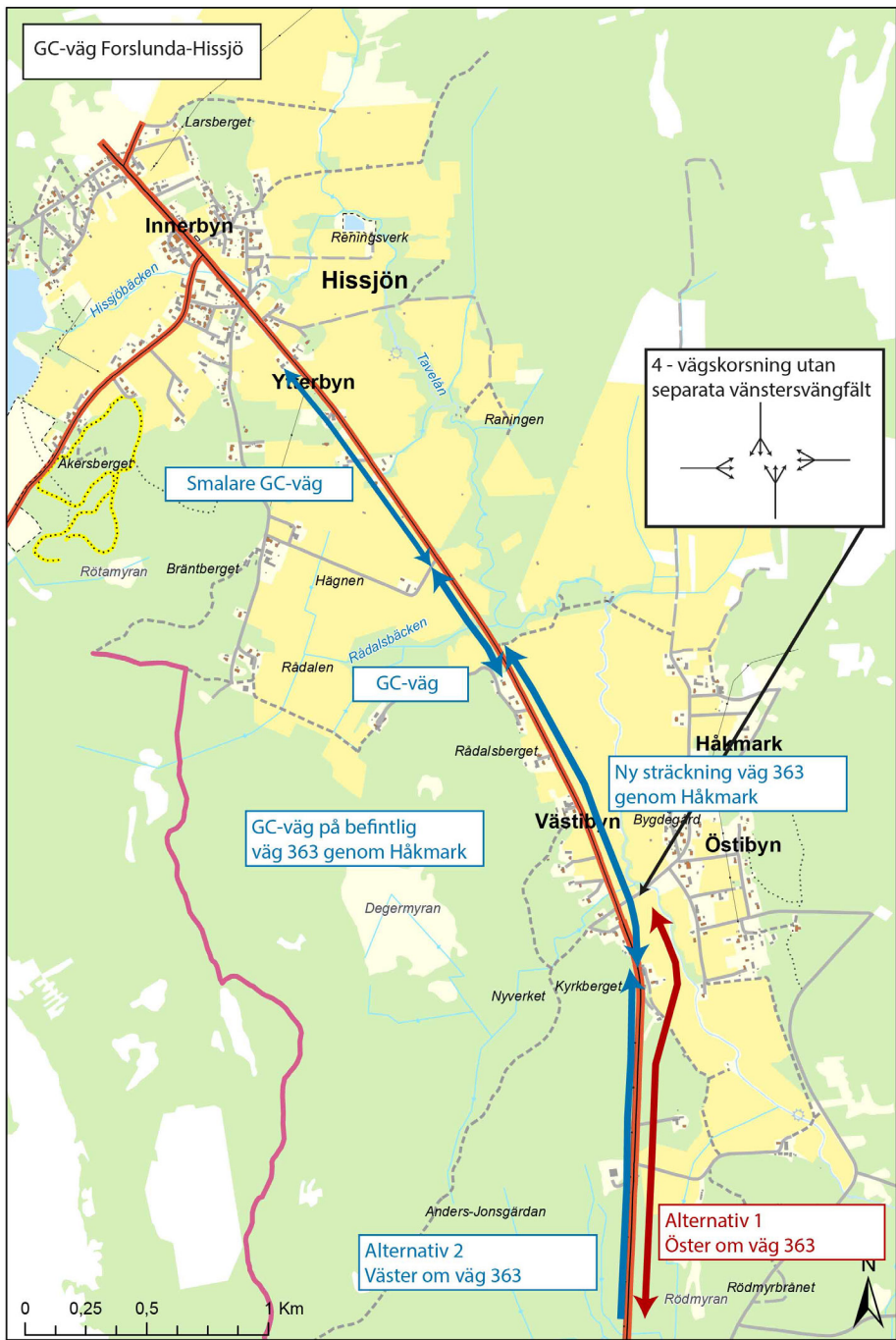
Bilaga 1. Kartor över natur- och kulturintressen





Bilaga 2 kartor över lokaliseringalternativen







TRAFIKVERKET

Postadress: Box 809, 971 75 Luleå

E-post: trafikverket@trafikverket.se

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

www.trafikverket.se