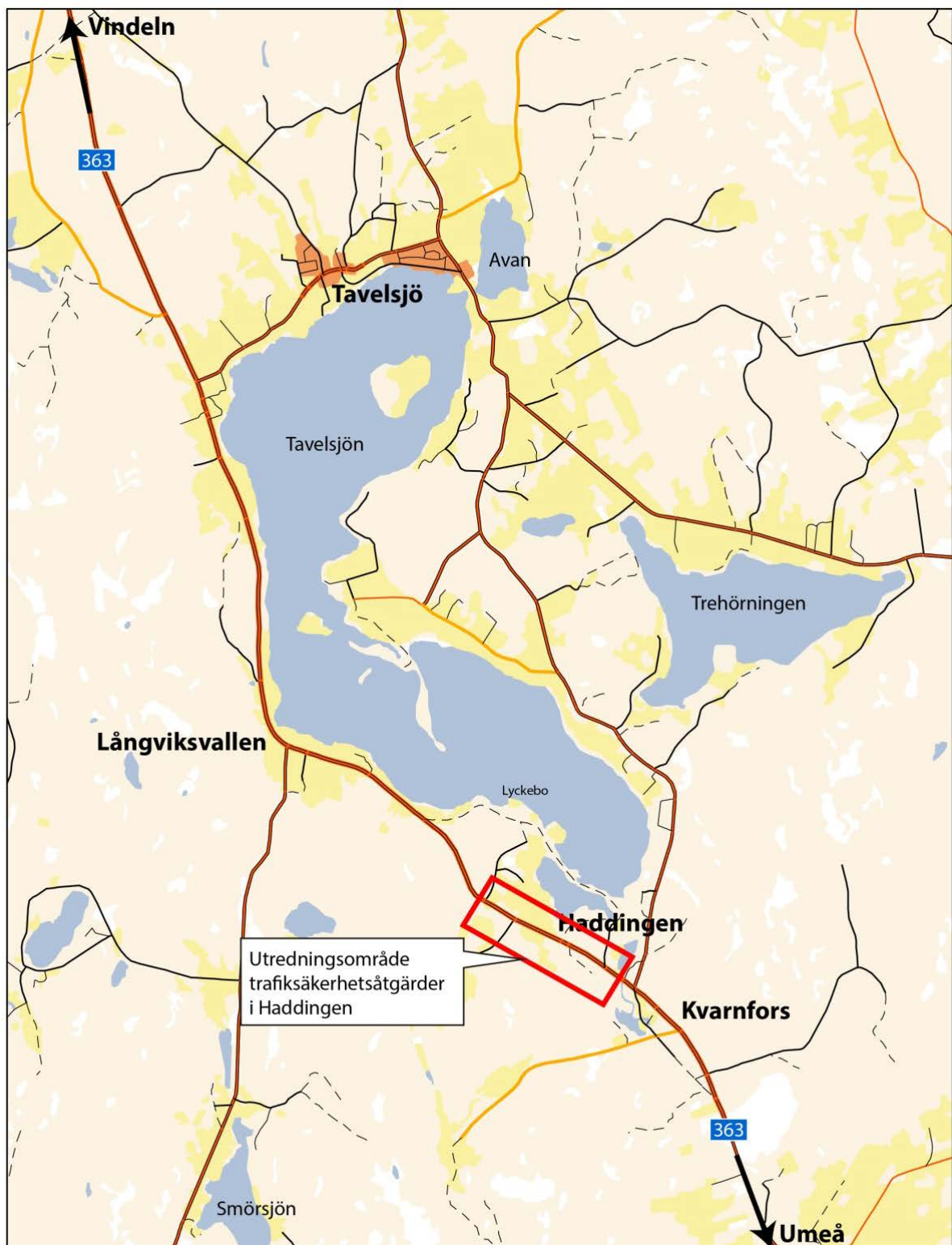


GRANSKNINGSHANDLING

Väg 363 – Trafiksäkerhetsåtgärder längs Pendlingsstråket Vindelns-Umeå, Haddingen Umeå kommun, Västerbottens län

Vägplan beskrivning, 2018-06-14



Trafikverket

Postadress: Box 809, 971 75 Luleå

E-post: trafikverket@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921

Dokumenttitel: Väg 363 – Trafiksäkerhetsåtgärder längs pendlingsstråket Vindeln-Umeå,
Haddingen. Samrådshandling

Författare: Ramböll Sverige AB

Dokumentdatum: 2018-06-14

Objektsnummer: 886093

Kontaktperson: Jacob Wikner

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	19
6. EFFEKTER OCH KONSEKVENSER AV PROJEKTET	20
7. SAMLAD BEDÖMNING	23
8. ÖVERENSSTÄMMELSE MED MILJÖBALKENS ALLMÄNNA HÄNSYNSREGLER, MILJÖKVALITETSNORMER OCH BESTÄMMELSER OM HUSHÅLLNING MED MARK OCH VATTENOMRÅDEN	24
9. MARKANSPRÅK OCH PÅGÅENDE MARKANVÄNDNING	26
10. FORTSATT ARBETE	28
11. GENOMFÖRANDE OCH FINANSIERING	29
12. UNDERLAGSMATERIAL OCH KÄLLOR	30

1. Sammanfattning

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-Håkmarm, Forslundagymnasiet-Hissjö, i Hissjö, i Haddingen och i Överrödå. Tillsammans bidrar dessa åtgärder till minskade restider och ökad trafiksäkerhet längs väg 363 mellan Vindeln och Umeå.

Projektet omfattar en 900 m lång sträcka längs väg 363 vid Haddingen i Västerbottens län. Genom Haddingen är hastigheten begränsad till 70 km/tim och mellan kl 7-9 samt 15-17 på vardagar till 50 km/tim. Trafiken uppmättes 2013 till 2120 fordon/dygn i årsmedeldygnstrafik (ÅDT), varav 190 tunga fordon.

Planerad åtgärd avser en ca 900 m lång kantstensbunden GC-bana längs norra sidan av väg 363 genom Haddingen. Dagens variabla hastighet 70 respektive 50 km/tim ersätts av 60 km/tim hela dygnet.

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

Väg 363 genom Haddingen omges delvis av skog och delvis av uppodlade partier. Bebyggelse finns utmed vägens nordöstra sida – mellan vägen och Tavelnsjön. Byggnader och uppvuxna häckar mot vägen döljer utsikten mot kulturlandskapet vid sjön. I områdets nordvästra ände passerar vägen en bäckravín med mycket branta vägslänter.

Under sommaren 2016 har en naturvärdesinventering utförts längs sträckan. Inventeringen pekar ut en bäckmiljö med ett påtagligt naturvärde – klass 3. Värdet är knutet till den fuktiga bäckmiljön med grova lövträd och död ved och hög artrikedom jämfört med omgivande landskap.

Vindelälvsåsens grundvattenmagasin sträcker sig över hela området kring Haddingen och Haddingsavan. Över hela området ligger också den sekundära skyddszonen för vattenskyddsområdet.

Den aktuella vägsträckan ligger inom Rans samebys vårvinter- och vinterbetesmarker. Renarna uppehåller sig i området från januari till april. Området ligger inom trivselland, ett viktigt område inom beteslandet. Öster om aktuell sträcka korsar en flyttled väg 363. Verksamhetsområdet ligger också delvis inom riksintresseområdet för rennäringen.

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

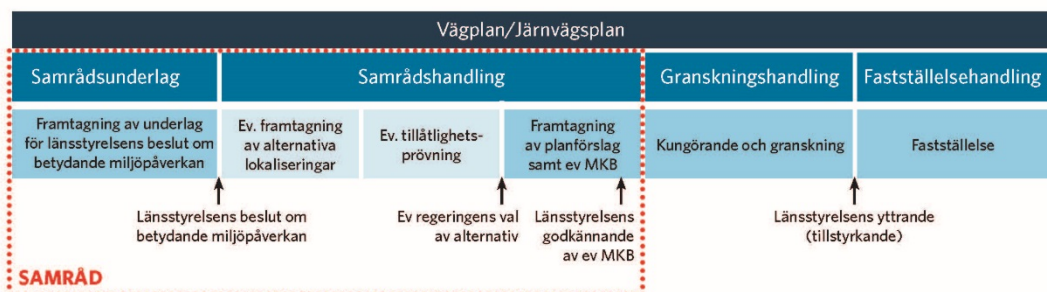
2.1. Planläggningsprocessen

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. 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

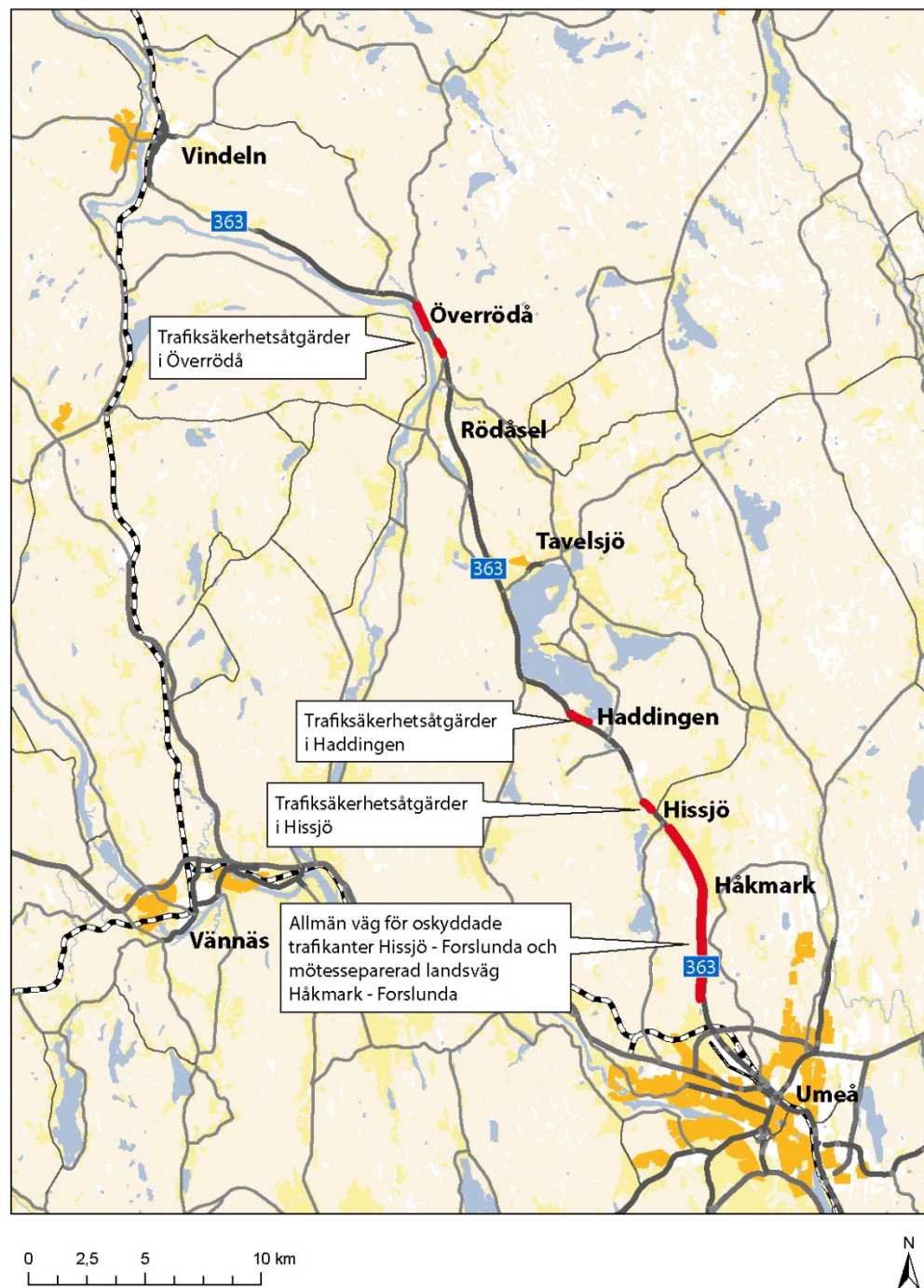
2.2. Bakgrund

Denna vägplan avser trafiksäkerhetsåtgärder i Haddingen. Projektet planeras och genomförs tillsammans med åtgärder även Hissjö och Överrodå som planeras i separata vägplaner.

Samordnat med dessa projekt planeras även två åtgärder längs Pendlingsstråket Vindel-Umeå, väg 363. De två åtgärderna, som planeras inom ramen för varsin vägplan, är en mötesseparering på väg 363 mellan Forslundagymnasiet och Håkmark, samt en sammanhängande transportmöjlighet för oskyddade trafikanter längs väg 363 på sträckan mellan Forslundagymnasiet och Hissjö.

Det finns brister i trafiksäkerheten längs väg 363 och succesiva hastighetssänkningar har genomförts, vilket har inneburit ökade restider och försämrad tillgänglighet till viktiga målpunkter. De senaste 10 åren, från 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 Vindeln, varav 134 med personskadeolyckor.

En åtgärdsvalsanalys ”Pendlingsstråket Vindeln – Umeå” genomfördes under 2013 och utifrån denna har Förbundsstyrelsen för Region Västerbotten fattat ett beslut kring prioritering av åtgärder. I detta beslut har trafiksäkerhetshöjande åtgärder i Överrodå, Haddingen och Hissjö prioriterats.



Figur 2.2-1 Översiktskarta Umeå-Vindeln. I kartan redovisas geografiska lägen för de 4 samordnade projekten.

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 ÅDT. Befintlig vägbredd varierar mellan sex och nio meter

Ändamålet med projektet är att skapa bättre förutsättningar för arbetspendling på sträckan Vindelns - 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.

Åtgärdsvalsanalysen föreslår en rad åtgärder, exempelvis

- En 900 m lång parallellväg väster om väg 363 i Överrödå för att samla upp nio fastigheters direktutfarer som väg 363.
- En 600 m lång cykelväg på östra sidan av väg 363 i Överrödå för att skapa ett 14 km sammanhängande gång- och cykelnät via lokalgatorna.
- Tre gång- och cykelpassager mellan busshållplatser och cykelnätet över väg 363 i Överrödå.
- Nya cykelvägar för att bilda ett sammanhängande cykelnät runt Tavelnsjön.
- En gångbana förbi bebyggelsen i Haddingen för att fotgängare ska kunna nå busshållplatsen utan att behöva gå på vägen.
- En fartkamera installeras i Haddingen för att säkerställa att hastighetsbegränsningarna efterlevs.
- En förlängning av cykelbanan i Hissjö 400 meter norrut.
- Trafiksäkerhetsåtgärder i form av ”portar” i vardera sidan av Hissjö, för att signalera till trafikanterna att de kommer in tätbebyggt område.
- Separat förbindelse för cyklister mellan Forslundagymnasiet och Hissjö för att höja trafiksäkerheten på sträckan.
- Möttesseparerad landsväg, gles 2+1-väg mellan Forslundagymnasiet och Håkmark för att höja framkomligheten och hastigheten på sträckan från 80 och 90 km/tim till 100 km/tim.

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 – Tjälmark, 2009-06-05
- Arbetsplan väg 363, Forslundagymnasiet – Hissjö. Parallellväg för oskyddade trafikanter. Delen Tjälmark – Håkmark, 2010-02-15
- Tjälinventering Umeå-Vindelns, 2012-06-04
- Beslut om BMP för Pendlingsstråket Vindelns – 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

Det övergripande ändamålet med projektet Pendlingsstråket Vindeln-Umeå är att skapa bättre förutsättningar för arbetspendling på sträckan Vindeln – Umeå samt att öka trafiksäkerheten längs sträckan.

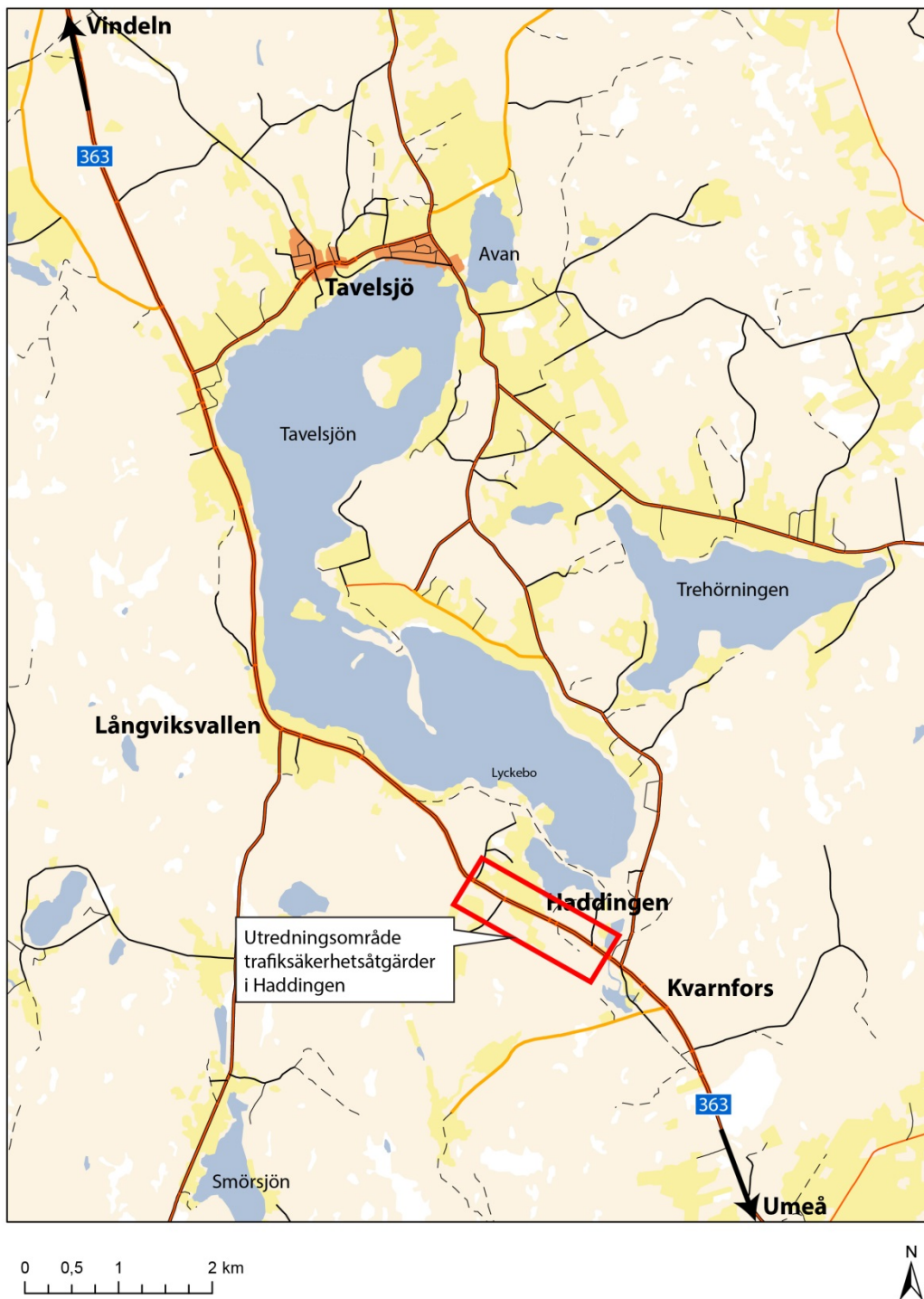
- Restiden Vindeln – Umeå ska minska
- Antalet döda och svårt skadade i stråket ska minska

Trafikmiljön i Haddingen ska utformas så att fotgängare kan färdas på ett säkert sätt längs väg 363 och att trafikanterna på väg 363 inte överskrider gällande hastighetsbegränsningar.

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

2.6. Avgränsningar

Utredningsområdet avgränsas geografiskt av det område som kan komma att påverkas av planerade åtgärder. I Haddingen utreds och projekteras en ca 900 m lång gångbana på norra sidan av väg 363. Utredningsområdet sträcker sig från infarten mot Lyckebo i norr till infarten mot Haddingen i söder och 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 rennäring. 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.

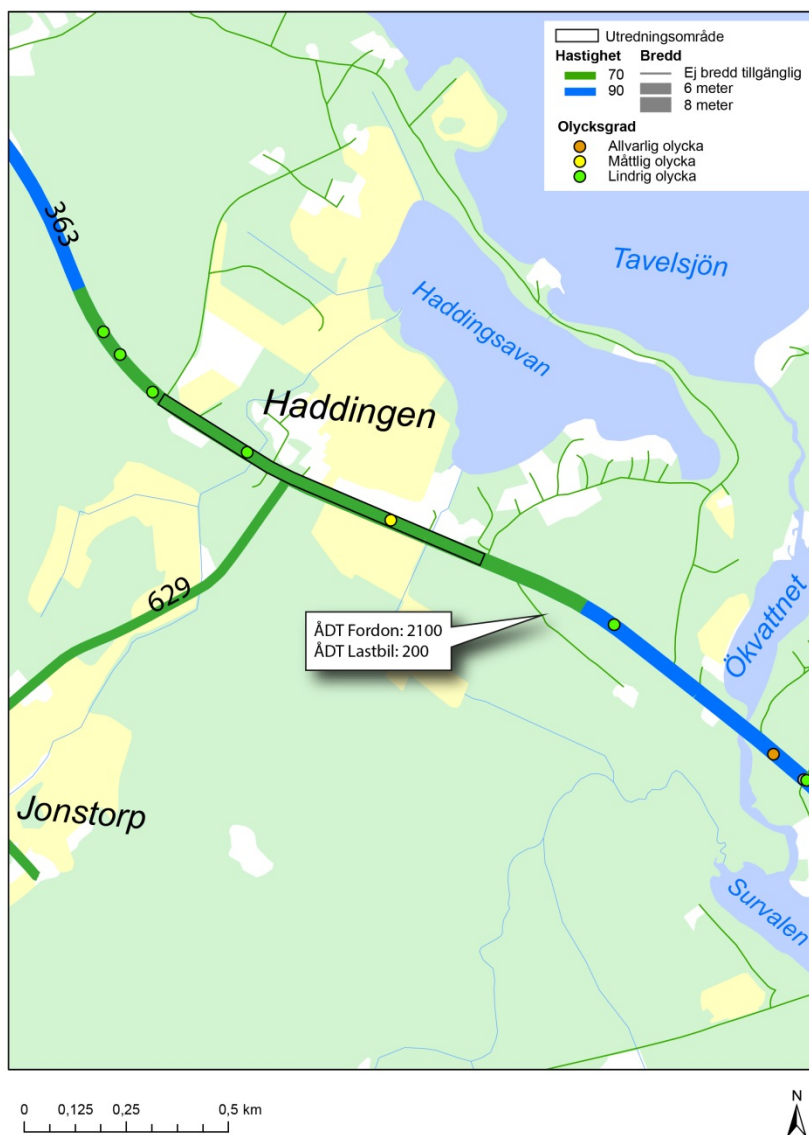
I kapitel 7 följer en samlad bedömning av hur projektet överensstämmer med miljö kvalitetsmålen för att beskriva den totala bedömnda miljöpåverkan som projektet ger upphov till. Hur projektet överensstämmer med miljöbalkens uppsatta hänsynsregler och miljö kvalitetsnormer beskrivs i kapitel 8.

4. Förutsättningar

4.1. Vägens funktion och standard

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 (ÅDT).

Vid Haddingen är vägen 7,5 m bred norr om korsningen med vägen till Jonstorp. Söder om korsningen och genom Haddingen är vägen 8 m bred. Gällande hastighetsbegränsning är 90 km/tim norr och söder om Haddingen. På en sträcka genom Haddingen är hastigheten begränsad till 70 km/tim och mellan kl 7-9 samt 15-17 på vardagar till 50 km/tim. Trafiken uppmättes 2013 till 2120 fordon/dygn ÅDT, varav 190 tunga fordon. Väg 363 genom Haddingen är belyst.



Figur 4.1.-1 Befintlig vägstandard och inträffade olyckor under de senaste 10 åren.

4.2. Trafik och användargrupper

4.2.1. Trafiksäkerhet

De senaste 10 åren, från 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 sk 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 Vindeln har det under de senaste 10 åren inträffat 2 dödsolyckor, 9 olyckor med allvarligt skadade, 20 olyckor med måttligt skadade och 103 olyckor med lindrigt skadade.

Inom utredningsområdet i Haddingen har det de senaste 10 åren inträffat 3 olyckor:

- 2 singelolyckor motorfordon
- 1 singelolycka moped (måttligt skadad)

4.2.2. Kollektivtrafik

Pendlingsstråket trafikeras av tre busslinjer. Linje 16 Umeå-Vindeln, 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 linjerna.

4.3. Lokalsamhälle och regional utveckling

Umeå kommuns översiktsplan antogs 1998. Den är fortfarande gällande i de delar som inte behandlas av nya fördjupade översiktsplaner. Objektet ligger utanför detaljplanelagt område. I utredningsområdet omfattas Tavelsjön, Vindelälven och Tavelån av strandskydd.

Pågående markanvändning i Haddingen är skogsmark och åkermark på södra sidan av vägen respektive skogsmark och tomtmark på norra sidan av vägen.

4.4. Landskapet och staden

Vägen mellan Vindeln och Umeå passerar genom en serie av olika landskapstyper som ger olika förutsättningar för vägen i landskapet och för upplevelsen från vägen.

Haddingen ligger vid Tavelsjöns södra ände. Tavelsjöbygden utgörs av byarna runt Tavelsjön, vilka tillsammans utgör ett öppet kulturlandskap runt sjön, där böljande åkrar i sjöns sluttningar tillsammans med byarnas bebyggelsestruktur ger området betydande skönhetsvärden.

Väg 363 genom Haddingen omges delvis av skog och delvis av uppodlade partier. Bebyggelse finns utmed vägens nordöstra sida – mellan vägen och Tavelsjön. Byggnader och uppvuxna häckar mot vägen döljer utsikten mot kulturlandskapet vid sjön.

I områdets nordvästra ände passerar vägen en bäckravin med mycket branta vägslänter. För bäcken gäller strandskydd.

4.5. Miljö och hälsa

4.5.1. Kulturmiljö

Inga kända forn- eller kulturlämningar förekommer inom direkt berört område. Närmsta lämning ligger ca 400 m från berört område, se figur 4.5.1-1.



Figur 4.5.1-1 Natur- och kulturintressen längs sträckan.



Figur 4.5.1-2. Bäckan som rinner ner i Haddingsavan

4.5.2. Naturmiljö

Naturmiljön utgörs främst av jordbruksmark på den södra sidan av vägen och tomtmark på den norra sidan. Strax norr om åtgärdsområdet ligger Haddingsavan med utlopp i Tavelån. Från ett myrområde sydväst om Haddingen rinner det en bäck med utlopp i Haddingsavan. Bäckan håller vatten året om. Under sommaren 2016 har en naturvärdesinventering utförts längs sträckan. Inventeringen pekar ut bäckmiljön som ett påtagligt naturvärde – klass 3. Värdet är knutet till den fuktiga bäckmiljön med grova lövträd och död ved och hög artrikedom jämfört med omgivande landskap. Bäckan bedöms inte innehålla fisk.

I övrigt inom Haddingen finns en yta med hävdgynnade arter samt en tomtmark med visst naturvärde kopplat till gamla träd.

4.5.3. Rekreation och friluftsliv

Kringliggande skog som stäcker sig ut i landskapet erbjuder rekreation såsom jakt, svamp- och bärplockning. Nordöst om området ligger Haddingsavan med både båt- och badplatser. Haddingsavan ansluter till Tavelån. Tillsammans erbjuder dessa vatten friluftaktiviteter både sommar och vinter, såsom fiske, bad, skridskoåkning, skidåkning, snöskoterturer och pimpelfiske på vinter.

Söder om väg 363 finns flera stigar och leder som används till rekreation och friluftsliv.

4.5.4. Skyddade områden

Vindelälvsåsens grundvattenmagasin, (SE709160-171345) sträcker sig över hela området kring Haddingen och Haddingsavan. För grundvattenförekomsten finns miljö kvalitetsnormer, MKN. Både kemisk och kvantitativ status klassas som god. Det finns en punktkälla (träimpregnering vid Taveljö såg) som potentiellt kan förorena inom avrinningsområdet, diffusa föroreningskällor (jordbruk och infrastruktur), en okänd påverkan av PFAS samt en historisk förorenande verksamhet (plantskola) som samtliga klassas ha betydande påverkan för risk för sänkt status. Över hela området ligger också den sekundära skyddszonen för vattenskyddsområdet. Avståndet till grundvattnet i området varierar mellan 4-10 m från markytan. För bäcken som rinner ner i Haddingsavan gäller strandskydd.



Figur 4.5.4-1 Vattenskyddsområdets sekundära och tertiära zon för nytt vattenskyddsområde inom Haddingen. (Vid kartans framtagande föreslagna zoner).

4.5.5. Buller

Trafikverket arbetar mot buller i befintliga miljöer genom ett långsiktigt åtgärdsprogram där de mest bullerutsatta bostäderna åtgärdas etappvis. Inom den nationella transportplanen för 2014-2025 prioriterar Trafikverket de miljöer som har bullernivåer högre än vad som presenteras i tabell 4.5.5-1.

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

	Ekvivalent ljudnivå utomhus	Ekvivalent ljudnivå inomhus	Maximal ljudnivå inomhus > 5 ggr/natt (22-06)
Väg	65 dB(A) vid uteplats	40 dB(A)*	55 dB(A)** i bostadsrum

*med en normal fasaddämpning på 25 dB(A) innebär detta att riktvärdet riskerar att överskridas vid bostäder där den ekvivalenta ljudnivån överskrider 65 dB(A) utomhus.

** med en normal fasaddämpning på 25 dB(A) innebär detta att riktvärdet riskerar att överskridas vid bostäder där den maximala ljudnivån överskrider 80 dB(A) utomhus.

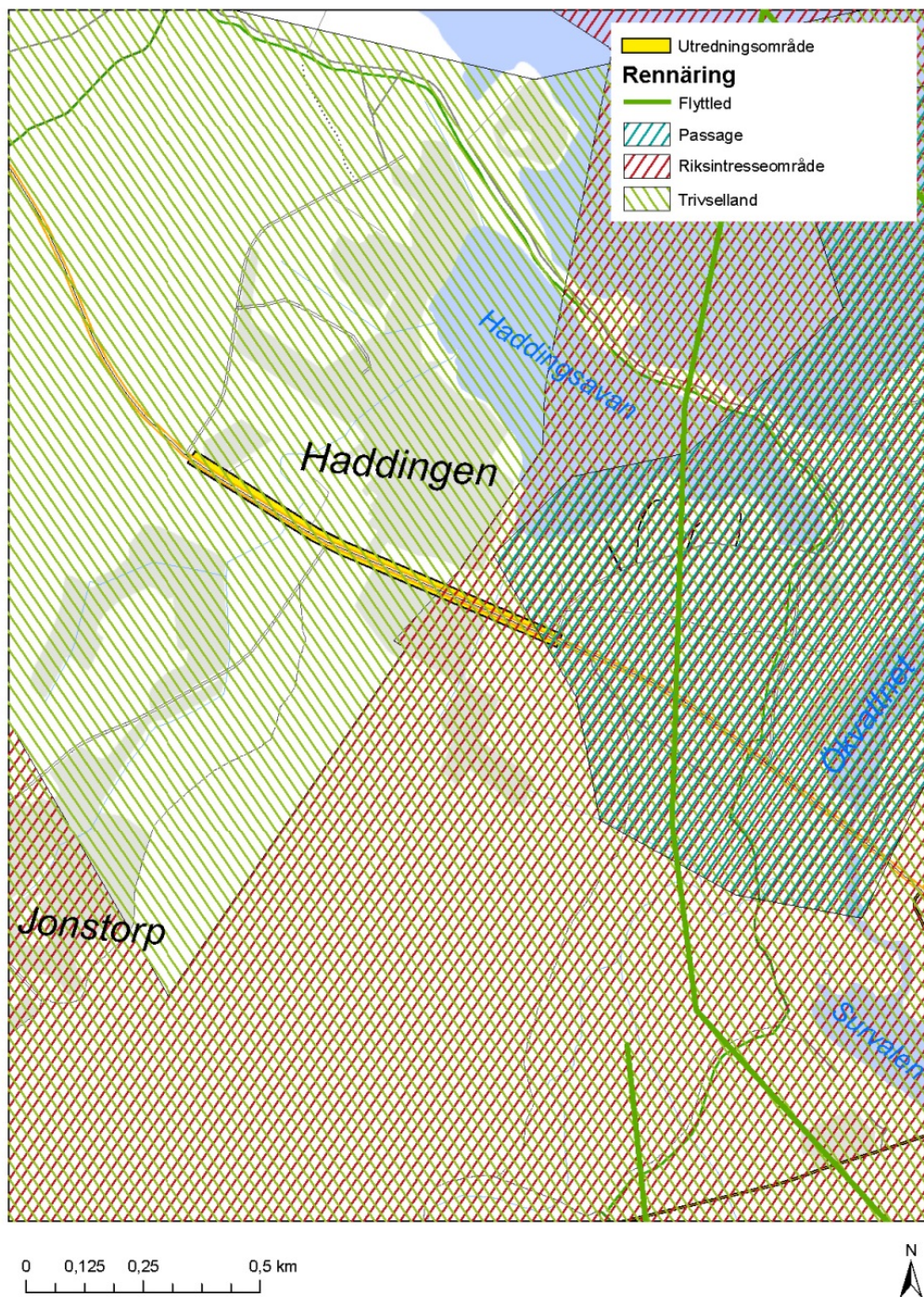
Genom Haddingen är trafikbelastningen omkring 2100 fordon/dygn ÅDT och hastigheten varierar mellan 50-70 km/h beroende på tidpunkt. Beräkning av buller har genomförts enligt den nordiska beräkningsmodellen för vägtrafikbuller vid de bostadshus som ligger nära vägen. Ingenstans har den ekvivalenta ljudnivån beräknats till över 65 dB(A) vid bostadsfasad, utan som mest till cirka 60 dB(A). Den maximala ljudnivån har inte heller någonstans beräknats till över 80 dB(A) vid fasader under nattetid. Ingen bostad längs sträckan bedöms därmed omfattas av Trafikverkets åtgärdsprogram för buller i befintliga miljöer.

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. Provtagning av vägdikesmassor utförs där överskottsmassor förväntas uppkomma.

4.5.7. Rennäring

Den aktuella vägsträckan ligger inom Rans samebys vårvinter- och vinterbetesmarker. Renarna uppehåller sig i området från januari till april. Området ligger inom trivselland, ett viktigt område inom beteslandet. Öster om aktuell sträcka korsar en flyttled väg 363. Verksamhetsområdet ligger också delvis inom riksintresseområdet för rennäringen, se figur 4.5.7-1.



Figur 4.5.7-1 Rennäringens intressen i utredningsområdet

4.6. Byggnadstekniska förutsättningar

4.6.1. Geoteknik

Sträckan utgörs av blandat tomt-, tallheds- och ängsytta samt en djupt skuren bäckravin. Jordarna utgörs av sandiga/siltiga sedimentjordar till stort djup under markytan samt siltiga sediment i ytan av ängsmark.

Jordarnas genomsläpplighet är generellt gynnsamma med avseende på infiltration. 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.

Inget berg-i-dagen eller ytligt berg noterades varken i okulär kartering eller i utförda sonderingar/provtagning.

5. Den planerade vägens lokalisering och utformning med motiv

5.1. Val av lokalisering

För att ge oskyddade trafikanter ett säkrare alternativ till att färdas på väg 363 för att komma till bland annat busshållplatsen ska en ca 900 m lång kantstensbunden gång- och cykelbana anläggas längs väg 363.

Den absoluta huvudparten av bebyggelsen i Haddingen återfinns på den norra sidan av vägen. Föreslagen gångbana lokaliseras därför på den norra sidan av vägen.

Det finns två busshållplatser i Haddingen. Efter samråd med Länstrafiken och Umeå kommun föreslår de att hållplatsen vid anslutningen till Jonstorp flyttas till den enskilda vägen som ligger längre västerut. Man får då en hållplats som bättre servar det västra bostadsområdet i Haddingen, ett bostadsområde som håller på att utvidgas. Gångavståndet för de boende längs väg 363 blir efter en sådan flytt maximalt ca 450 m.

5.2. Val av utformning

GC-vägen förbinder bebyggelsen i Haddingen samt utgör en färdväg till busshållplatserna i byn. Den är därför att betrakta som tillhörande lokalnätet. Dimensionerande hastighet för GC-vägen sätts till 20 km/h eftersom lokalnät enligt VGU bör dimensioneras för denna hastighet. GC-vägen anläggs med kantstensavskiljning på hela sin längd. Den nya GC-vägen blir ca 900 m lång. GC-vägen blir 2,0 m bred för att minska intrånget på fastigheter längs vägen.

GC-väg inklusive väg 363, väganslutningar, passager och busshållplatser ska enligt uppdrags-beskrivningen belysas för att trygga trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter.

5.3. Skyddsåtgärder och försiktighetsmått som redovisas på plankarta och fastställs

Inga aktuella åtgärder.

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

5.4.1. Planer för trafik under byggtiden

Projektet medför byggnation på trafikerad väg. Det kommer att vara nödvändigt med avstängning med tungt skydd av ett körfält under genomförandetiden och växelvis trafikering från vardera hållet.

Upphandlad entreprenör ansvarar för detaljerade trafikanordningsplaner och säkerhet under byggtiden.

5.4.2. Planer för drift och underhåll

GC-vägen utformas för att klara normalt drifts- och underhållsarbete.

5.4.3. Planer för räddningsinsatser

Vid eventuell olycka under såväl byggtiden som vid drifftiden kan räddningsinsatser göras via befintlig väg. Vid totalstopp finns möjlighet att välja andra färdvägar för att köra förbi Haddingen, exempelvis på östra sidan av Tavelsjön.

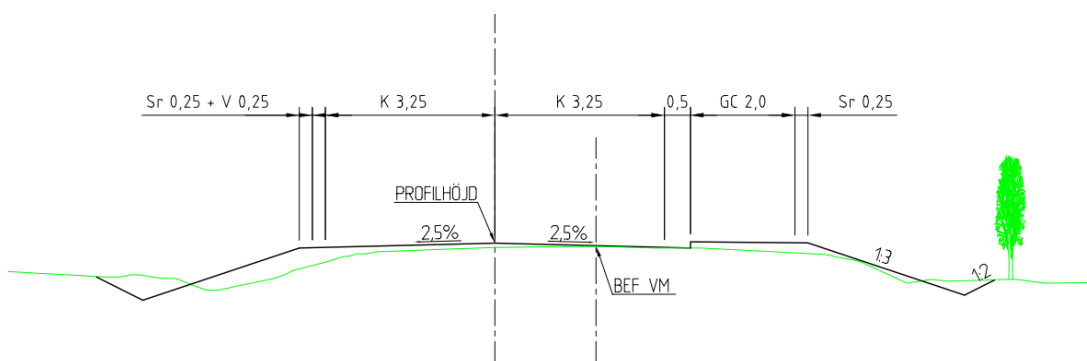
För förstärkt skydd av grundvattentäkten bör beredskapsplan för eventuell olycka med farligt gods arbetas fram.

6. Effekter och konsekvenser av projektet

6.1. Trafik och användargrupper

På en sträcka genom Haddingen är hastigheten i dag begränsad till 70 km/tim och mellan kl 7-9 samt 15-17 på vardagar till 50 km/tim. I och med utbyggnaden av en kantstensseparerad gång- och cykelbana kan man ha referenshastigheten 70 km/h genom byn under hela dygnet.

Föreslagna åtgärder med GC-bana gör att man kan ta bort de temporära hastighetsminskningarna. En kantstensbunden gångbana parallellt med väg 363 gör att oskyddade trafikanter kan färdas på ett trafiksäkert sätt längs väg 363. Befintlig vägbredd genom Haddingen är idag ca 8 m. Den föreslås minska till 7,25 m enligt nedanstående figur. Det motsvarar utrymmesklass B för 80 km/h och möte mellan lastbil och buss och utrymmesklass A för 60 km/h enligt VGU.



Figur 6.1-1 Typsektion för ny GC-väg genom Haddingen. GC-vägen anläggs på höger sida i bild, medan vägen breddas åt vänster. Vägens körbana minskas därigenom med en meter.

6.2. Lokalsamhälle och regional utveckling

Planerade åtgärder bedöms inte stå i konflikt med aktuell översiktsplan.

6.3. Miljö och hälsa

6.3.1. Landskap

Vägprojektet bedöms medföra ringa intrång i landskapet. Breddningen berör i huvudsak åkermark. Landskapsbilden bedöms inte påverkas.

6.3.2. Kulturmiljö

Åtgärderna påverkar ingen forn- eller kulturlämning. Åtgärderna innebär endast ett litet intrång i tomtmarker. Projektet bedöms inte påverka kulturmiljön negativt.

6.3.3. Naturmiljö

En breddning av vägen kan komma att göra ett mindre intrång i kanten av de klass-3 områden som finns längs vägsträckningen. Inga åtgärder planeras på den trumma som bäcken rinner genom. Påverkan på naturmiljön blir liten.

6.3.4. Rekreation och friluftsliv

Nya cykelvägar stimulerar till rekreation och vardagsmotion. Den negativa påverkan på friluftslivet är minimal där säkerhetshöjande vägåtgärder snarare kan bidra till en positiv effekt på rekreation och friluftslivet.

Söder om väg 363 finns flera stigar och leder som används till rekreation och friluftsliv. Tillgängligheten till dessa ökar med de planerade säkerhetshöjande åtgärderna.

6.3.5. Skyddade områden

Projektet kan innebära att diken flyttas, dikesnivåer planeras dock ligga kvar på ungefär samma nivåer som idag. Avvattning sker till diken och infiltrationsnivåerna på vattnet blir ungefär samma som idag. Projektet kommer inte att innebära några stora schaktarbeten eller grundvattensänkningar. Planerade åtgärder bedöms förstärka skyddet av grundvattentäkten, eftersom dagens 70 km/tim sänks till 60 km/tim. Därigenom minskar risken för att en olycka ska ske inom vattenskyddsområdet, samtidigt som konsekvenserna av en eventuell olycka minskar.

En separat riskanalys för påverkan på grundvattentäkten har tagits fram. Slutsatsen i denna är att de planerade åtgärderna inte medför påverkan på trafikflöden eller annan förändring i förutsättningar. Åtgärderna medför i sig riskreducerande och förebyggande åtgärder som bidrar till att minska såväl sannolikheten för, som konsekvensen av, en olycka inom vattenskyddsområdet i Haddingen. Inga andra riskreducerande och förebyggande åtgärder bedöms vara nödvändiga eller rimliga.

Projektet bedöms inte utgöra någon negativ påverkan på miljökvalitetsnormerna för grundvattenförekomsten. Avseende diffus påverkan från infrastruktur bedöms denna risk minska eftersom trafiksäkerheten förbättras.

6.3.6. Buller

Vägplanen leder inte till att trafikbelastningen ökar, bullerberäkningarna visar att riktvärdena klaras. Konsekvenserna avseende buller blir oförändrade jämfört med dagsläget.

6.3.7. Rennäring

Ingen negativ påverkan uppskattas på rennäringsområdet. Detta främst då renarna förväntas befinna sig på tallheden öster om Haddingen och inte på vägbanan inom bebyggelsen.

6.3.8. Markanvändning

Planerade åtgärder kan komma att påverka pågående markanvändning i Haddingen, där åkermark, skogsmark eller tomtmark kan komma att få ändrad markanvändning till vägmark.

6.4. Samhällsekonomisk bedömning (sammanfattning)

Åtgärderna i Haddingen väntas vara samhällsekonomiskt olönsamma. Befintlig variabel hastighet 50 km/tim respektive 70 km/tim ersätts av 60 km/tim under hela dygnet. Under pendlingstid medför detta en restidsvinst på 12 sekunder per fordon och under övrig tid medför det en restidsförlust på 9 sekunder per fordon.

6.5. Indirekta och samverkande effekter och konsekvenser

Trafikmängden längs den aktuella sträckan bedöms både i planförslaget och i nollalternativet vara svagt ökande till år 2035. Klimatpåverkan från ombyggnationen av vägen bidrar således i huvudsak till ökade utsläpp av växthusgaser under byggskedet. Denna påverkan bedöms som negativ för att uppnå gällande miljömål. Genom att arbeta aktivt med att genomföra effektiviseringsåtgärder kan den negativa påverkan minska.

6.6. Påverkan under byggnadstiden

Byggskedet i ett vägprojekt innebär en rad åtgärder och arbetsmoment som genererar störningar för närboende och risk för att skador uppstår på miljön. Påverkan är i många fall begränsad i tid, men den kan ofta vara tillräckligt stor för att särskilda försiktighetsåtgärder ska vara motiverade.

Under byggtiden kommer anläggningsarbetena och trafik med entreprenadmaskiner och transportfordon orsaka störningar i form av intrång, buller, luftföroreningar, vibrationer och damning. Det finns även risk för utsläpp som kan förorena mark och vatten då det under byggtiden hanteras en rad ämnen som vid olycka eller spill kan förorena mark och vatten. Lokalisering och utformning av platser för tankning, förvaring och annan hantering av större mängder miljöskadliga produkter har stor påverkan på risken för en olycka med allvarliga konsekvenser. Då projektet är beläget inom vattenskyddsområde råder särskilda bestämmelser för entreprenadarbeten. Vattenskyddsföreskrifterna ska följas under arbetet.

För vägbyggnadsprojekt ställer Trafikverket krav på kvalitets- och miljöstyrning (TDOK 2012:1039 och TDOK 2012:93). I 2012:93 regleras entreprenörens miljöarbete, kemiska produkter och andra material samt miljökrav för fordon och arbetsmaskiner.

Under byggskedet ska skador på träd och buskar på privat tomtmark undvikas i möjligaste mån.

Boende nära vägen och trafikanterna på vägen drabbas av störningarna, i övrigt kan det rörliga friluftslivet och rennäringsområdet påverkas. Då arbetena är tidsbegränsade kommer det sannolikt inte att medföra några bestående effekter på miljön.

Konsekvenserna bedöms bli måttliga för de boende i husen intill vägen under byggtiden. För övriga som vistas i området bedöms konsekvenserna bli små.

7. Samlad bedömning

7.1. Måluppfyllelse avseende projektmål

Planerade åtgärder i Haddingen medverkar till uppfyllelse av projektmålen. Restiderna för fordon längs med väg 363 förkortas under pendlingstid, samtidigt som en gång- och cykelbana ökar trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter som rör sig längs vägen.

7.2. Måluppfyllelse avseende transportpolitiska mål

Projektet bidrar till uppfyllande av Regeringens övergripande mål för transportpolitiken då det medverkar till att effektiva transporter för människor och gods skapas på ett sätt som är samhällsekonomiskt effektivt och 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. Projektet bedöms inte motverka målet.

7.3.2. Frisk luft

Se mål 1

7.3.3. Bara naturlig försurning

Se mål 1

7.3.4. Giffri miljö

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

7.3.5. Skyddande ozonskikt

Se mål 1

7.3.6. Säker strålmiljö

Ej relevant

7.3.7. Ingen övergödning

Se mål 1

7.3.8. Levande sjöar och vattendrag

Under byggskedet finns det risk för läckage av t ex oljor. Med försiktighetsåtgärder 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. Med försiktighetsåtgärder enligt vattenskyddsområdets skyddsföreskrifter bedöms projektet inte motverka målet. Projektet bedöms inte innebära negativ påverkan på miljökvalitetsnormerna för grundvattenförekomsten inom planområdet.

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

Ej relevant

7.3.13. Ett rikt odlingslandskap

Små arealer odlingsmark kommer att tas i anspråk för nybyggnad av väg. Då omfattningen är så begränsad bedöms projektet inte motverka målet.

7.3.14. Storslagen fjällmiljö

Ej relevant

7.3.15. God bebyggd miljö

Träd och buskar i anslutning till vägen kan behöva tas bort. Under byggskedet kan negativ påverkan uppstå i form av buller, vibrationer, damning etc. På längre sikt medverkar en förbättrad trafiksäkerhet genom byn till att målet uppfylls.

7.3.16. Ett rikt djur- och växtliv

Ej relevant

8. Överensstämmelse med miljöbalkens allmänna hänsynsregler, miljökvalitetsnormer 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 miljökvalitetsnormer

8.1.1. Allmänna hänsynsregler

De allmänna hänsynsreglerna återfinns i miljöbalkens 2 kapitel och ska alltid iakttas 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 iakttas 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 iakttas.

2§ Kunskapskravet – skyldighet att erhålla den kunskap som krävs för att skydda människors 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.

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

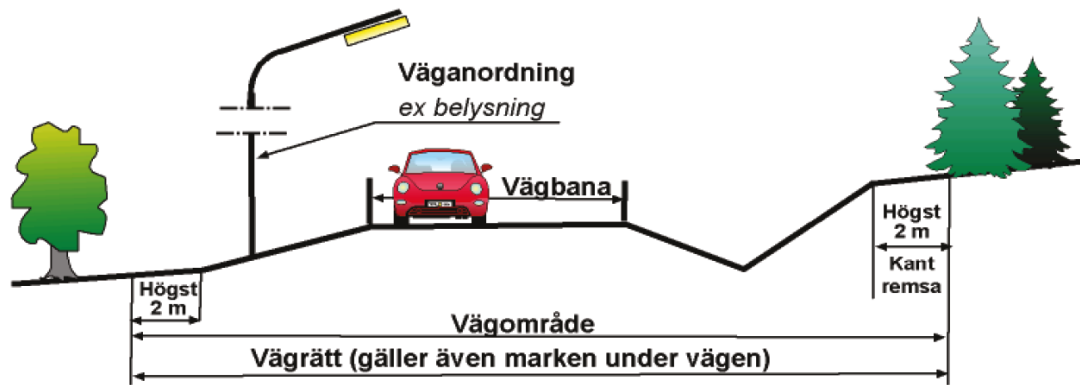
Planerade vägåtgärder ligger inom område av riksintresse för rennäringen. Ingen påtaglig skada bedöms uppkomma på detta riksintresse då planerade vägåtgärder inte motverkar riksintressets syfte.

9. Markanspråk och pågående markanvändning

Vid ombyggnationen tas i huvudsak åkermark i anspråk för nytt vägområde. Markanspråk i vägplanen redovisas på plankartor 100To201 - 100To203.

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:



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 väghållaren tar i anspråk mark eller annat utrymme för väg med stöd av en upprättad och fastställd vägplan. Vägrätten ger väghållaren rätt att nyttja mark eller annat utrymme som behövs för vägen. Väghållaren 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.

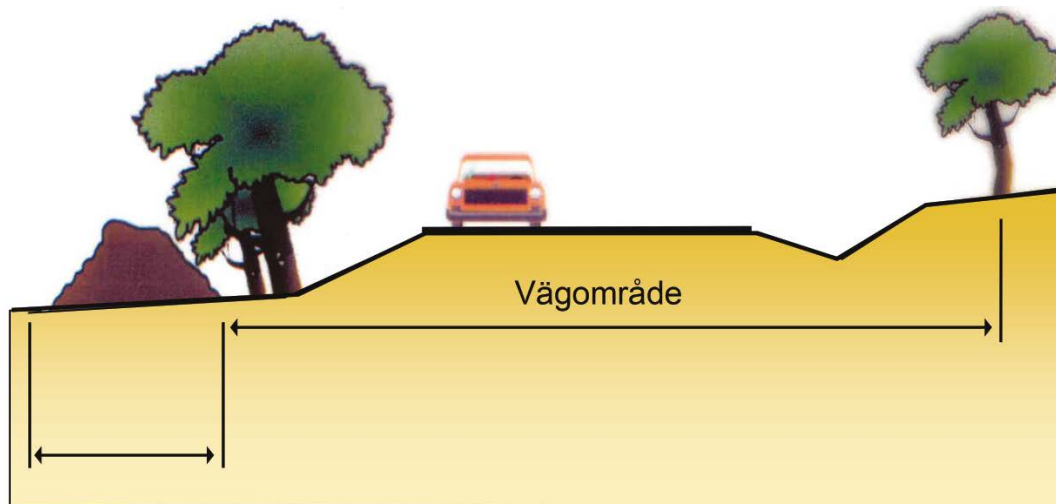
Byggandet av vägen kan starta när väghållaren har fått vägrätt, även om man inte har träffat någon ekonomisk uppgörelse för intrång och annan skada. Värdebidraget för intrånget är den dag då marken togs i anspråk. Den slutliga ersättningen räknas upp från dagen för inanspråktagandet med ränta och index 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 3400 m².

9.3. 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 6900 m². Tillfälligt nyttjande fördelas mellan T1 för arbetsområde och byggvägar och T2 för etableringsytor. Befintlig väg används i så liten utsträckning som möjligt då väg 363 utgör ett viktigt pendlingsstråk och påverkan på befintlig trafik bör begränsas.



Yta som används under byggnadstiden

9.4. Område för enskild väg

Ej aktuellt.

9.5. Indragning av väg från allmänt underhåll

Ej aktuellt.

10. Fortsatt arbete

Utifrån nuvarande kunskap om och planering av projektet kommer inga tillstånd att krävas i kommande skeden. Eventuella dispenser för markarbeten inom vattenskyddsområde söks av entreprenör. Vid påträffande av eventuella förorenade massor anmäls detta till berörd tillsynsmyndighet inför åtgärd.

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. 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 2018. 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.

11.3. Finansiering

Projektet finansieras i den regionala transportplanen.

Bedömd entreprenadkostnad uppgår till 11 miljoner kr.

12. Underlagsmaterial och källor

Riksantikvarieämbetet, fornsök 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

Vatteninformation Länsstyrelsen, <http://viss.lansstyrelsen.se/>



TRAFIKVERKET

Postadress: Box 809, 971 75 Luleå

E-post: trafikverket@trafikverket.se

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

www.trafikverket.se