

RAPPORT

Samrådsunderlag

GC-väg över Vindelälvsbron

Vännäs och Umeå kommun, Västerbottens län

2025-04-25



Trafikverket

Postadress: Box 3057, 903 02 Umeå

E-post: trafikverket@trafikverket.se

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

Dokumenttitel: SAMRÅDSUNDERLAG – GC-väg över Vindelälvsbron

Författare: Sweco och Trafikverket

Dokumentdatum: 2025-04-25

Ärendenummer: TÄHS-2025-000167

Åtgärdsnummer: 9117

Uppdragsnummer: 139634

Kontaktperson: Sam Koski

Foto: Sweco eller Trafikverket där inget annat anges

Illustration: Sweco eller Trafikverket där inget annat anges

Sammanfattning	5
1 Inledning	6
1.1 Bakgrund	6
1.2 Åtgärdsvalsstudie, val av lokalisering och utformning	6
1.3 Tidigare arbete med vägplan och tillstånd för vattenverksamhet.....	7
1.4 Planläggningsprocessen.....	8
1.5 Transportpolitiska mål, ändamål och projektmål	8
2 Avgränsningar	9
2.1 Utrednings- och influensområde	9
2.2 Tidigare utredningar	10
2.3 Tid	10
3 Förutsättningarna i utrednings- och influensområdet.....	11
3.1 Samhället och boendemiljö.....	11
3.1.1 Målpunkter.....	11
3.1.2 Buller och vibrationer	12
3.2 Markanvändning	12
3.2.1 Invallningsföretag.....	12
3.2.2 Naturresurser och vattenresurser	13
3.2.3 Ledningar	13
3.3 Infrastruktur och trafiksäkerhet	13
3.3.1 Järnväg.....	13
3.3.2 Brostöd	13
3.3.3 Väg	14
3.3.4 Gång- och cykeltrafik	15
3.4 Landskapsbild	15
3.5 Kulturmiljö.....	16
3.6 Naturmiljö	16
3.6.1 Naturvärdesinventering.....	16
3.6.2 Fågelinventering	18
3.6.3 Vindelälven	18
3.6.4 Riksintressen	18
3.6.5 Natura 2000.....	19
3.6.6 Biotopskydd	19
3.6.7 Strandskydd.....	19

3.6.8 Artskydd	20
3.6.9 Övriga internationella utpekanden	20
3.7 Rekreation och friluftsliv.....	21
3.8 Rennäring.....	21
3.9 Förorenade områden	21
3.10 Geotekniska förhållanden	21
4 Projektets lokalisering, utformning, omfattning och utmärkande egenskaper	22
4.1 Vägförslaget	22
4.1.1 Lokalisering och utformning	22
4.1.2 Gång- och cykelbro.....	23
4.1.3 Gång- och cykelväg	24
4.1.4 Spärrstaket (järnväg)	24
4.1.5 Geotekniska åtgärder	24
4.2 De möjliga miljöeffekternas typ och utmärkande egenskaper.	24
4.2.1 Trafik och trafikanter	24
4.2.2 Allmänna intressen	24
4.2.3 Miljö	25
4.2.4 Kulturmiljö.....	26
4.2.5 Byggskedet.....	26
4.2.6 Vattenresurser	26
5 Miljömål och miljöbalken	27
5.1 Allmänna hänsynsregler	27
5.2 Miljökvalitetsnormer	27
6 Åtgärder	29
7 Bedömning av åtgärdens miljöpåverkan	30
8 Fortsatt arbete	31
8.1 Planläggning.....	31
8.2 Viktiga frågeställningar	31
9 Källor	32

Sammanfattning

I dagsläget är det enda alternativet för oskyddade trafikanter (fotgängare och cyklister) att ta sig över Vindelälven i höjd med Vännäsby att använda E12-bron. Bron är smal (9 m bred) och endast anpassad för motorfordonstrafik vilket gör att olycksrisken är hög.

För att öka trafiksäkerheten och tillgängligheten planerar Trafikverket därför att anlägga en gång- och cykelbro (GC-bro) över Vindelälven samt en anslutande gång- och cykelväg (GC-väg).

Mellan år 2016-2018 tog Trafikverket fram en vägplan för den planerade GC-bron som fastställdes 2018. Det fanns dock brister i den föreslagna brotypen vilket gjorde att bron inte kunde anläggas inom tidsramen för den fastställda vägplanen. Därefter har brotypen ändrats och Trafikverket behöver därför planlägga ärendet på nytt.

Förutom val av brotyp sker inga större förändringar jämfört med vägplanen från 2018. Denna vägplan innefattar således i stora drag anläggande av ny GC-bro över Vindelälven på befintliga brostöd, byggande av GC-väg på delvis befintlig banvall, samt trafiksäkerhetshöjande åtgärder vid korsningen E12/väg 628. Utöver detta tillkommer byggvägar samt uppställningsytor. Sträckan för planerade åtgärder har en längd av ca 820 m, där ca 220 m avser bron över Vindelälven.

Tidigare utredningar och underlag kan delvis återanvändas men ytterligare åtgärder och förtydliganden kommer att inarbetas.

Den nya vägplanen innebär att samråd åter kommer att hållas inför ett nytt beslut om betydande miljöpåverkan. Trafikverket har gjort bedömningen att projektet inte antas medföra någon betydande miljöpåverkan.

Projektet innebär ett begränsat markanspråk i en tidigare påverkad miljö. Vindelälven och närområdet omfattas av flera skydd enligt Miljöbalken och har dokumenterat höga naturvärden men då bron anläggs på befintliga brostöd och skjuts ut från land bedöms påverkan bli mycket begränsad. Placeringen och utformningen har anpassats för att minimera nytt intrång i omgivande mark och för att harmoniera med omgivningen och snarare belysa kulturmiljövärdet. Jordbruksmark kommer inte att beröras. Inga fornlämningar eller övriga kulturhistoriska lämningar bedöms påverkas. Påverkan på landskapsbilden bedöms som mycket liten.

Bevarandestatusen för skyddade arter bedöms inte påverkas och det finns inga utpekade/skyddade områden av värde för fågellivet.

Beräknad byggtid är 2 år. Störningar under byggtiden bedöms som övergående och upphör efter att byggandet avslutats.

1 Inledning

1.1 Bakgrund

Väg E12 passerar över Vindelälven på en smal bro (9 m bred) som endast är anpassad för motorfordonstrafik. Skyltad hastighet är 60 km/h. Parallellt med E12 löper järnvägsbron. E12-bron upplevs som smal och otrygg men är den enda möjligheten för oskyddade trafikanter att ta sig över Vindelälven.

Vännäs kommun har under flera år lyft behovet av att knyta ihop vägnätet för oskyddade trafikanter mellan västra och östra sidan av Vindelälven.

1.2 Åtgärdsvalsstudie, val av lokalisering och utformning

En åtgärdsvalsstudie genomfördes av Trafikverket under 2015. Den redogör för de trafiksäkerhetsproblem som finns i området och de val av lokalisering och utformning som har beaktats.

Trafikverket har tillämpat den så kallade fyrstegsprincipen vid planeringen av tänkbara åtgärder och ställningstaganden. Genom att använda detta förhållningssätt kan resursslöseri och onödiga negativa effekter undvikas. De fyra stegen innebär att åtgärder analyseras i följande ordning:

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

Med grund i fyrstegsprincipen har åtgärdsvalsstudien redogjort för elva tänkbara åtgärder.

En studerad åtgärd var att behålla gång- och cykeltrafik på vägnätet som i dagsläget, fast med sänkt hastighet på väg E12. Denna åtgärd bedömdes inte tillräcklig avseende trafiksäkerhet med tanke på trafikmängden på väg E12 samt att det skulle ge försämrad framkomlighet på vägen. Den befintliga vägbronns bredd har varit avgörande i bedömningen.

Fyra olika typer av påhängsbroar har utretts. Motiv till bortsortering av dessa baserades främst på att de inte är säkerhetstekniskt möjliga att bygga, de är kostsamma och mindre trafiksäkra.

En annan studerad lösning var en planskild passage av väg E12. Den motiverades dock bort då den riskerar att stå i konflikt med framtida mötesseparering och breddning av väg E12 och den åtgärdsvalsstudie som genomförts för väg E12. Framtida vägbredd på väg E12 är inte beslutad vilket

gör att en ombyggnation till planskild passage i detta projekt mest troligt inte kommer få rätt utformning och kan behöva byggas om igen, vilket är mycket kostsamt.

Två studerade åtgärder var anläggande av ny gång- och cykelbro, dels uppströms vägbro för E12 och dels mellan befintlig vägbro och järnvägsbro. Dessa lösningar har motiverats bort eftersom de kräver större åtgärder på land för att ansluta GC-vägen, bidrar till omväg samt att området mellan broarna är utsatt för buller och störningar.

Åtgärdsvalsstudien rekommenderade slutligen en kombination av fyrstegsprincipens steg 3 och steg 4 vilket bedömdes ge bästa måluppfyllelse. GC-vägen och GC-bron förespråkades ske genom nybyggnad medan en översyn av järnvägspassagen (gångfällan) samt korsningen av väg E12/väg 628 förespråkades ske i befintliga lägen, utan planskildhet.

Första åtgärden innebär att en ny GC-bro förläggs på kvarlämnade brostöd i älven, nedströms befintlig järnvägsbro, samt en GC-väg som delvis förläggs på den gamla banvallen och som ansluter till det befintliga vägnätet.

Andra åtgärden syftar till att passagen över järnvägen (gångfällan) ska göras säkrare och samordnas med ny GC-väg.

Tredje åtgärden syftar till att göra passagen över E12 vid korsningen till väg 628 säkrare, förslagsvis genom förbättrad sikt.

1.3 Tidigare arbete med vägplan och tillstånd för vattenverksamhet

Mellan år 2016-2018 tog Trafikverket fram en vägplan för den planerade GC-bron som fastställdes 2018. Det fanns dock brister i den föreslagna brotypen vilket gjorde att bron inte kunde anläggas inom tidsramen för den fastställda planen. Därför planlägger Trafikverket ärendet på nytt.

Då Trafikverket kommer att ta fram en ny vägplan ska ett nytt beslut om betydande miljöpåverkan tas.

Tidigare underlag från vägplanen kan delvis återanvändas, men ytterligare åtgärder och förtydliganden kommer att inarbetas i vägplanen. Förutom val av brotyp kommer inga större förändringar att arbetas in i den nya vägplanen. Trafikverket har givet detta kommit långt vad gäller utredningar och beslut kopplat till de planerade åtgärdernas utformning samt tillhörande konsekvenser och effekter. Detta medför att Trafikverket i detta tidiga skede av planläggningsprocessen har god kännedom om åtgärdernas utformning och utbredning samt bedömda konsekvenser av projektet. Osäkerheten kopplat till vägplaneförslaget är därmed begränsad.

Trafikverket har också sökt och meddelats tillstånd för vattenverksamhet inklusive lagligförklaring av befintliga brostöd. För vattenverksamheten beslutade Länsstyrelsen 2018-04-04 att projektet inte kunde antas medföra betydande miljöpåverkan. Dom och villkor meddelades 2020-06-02 (mål nr. M 408-19).

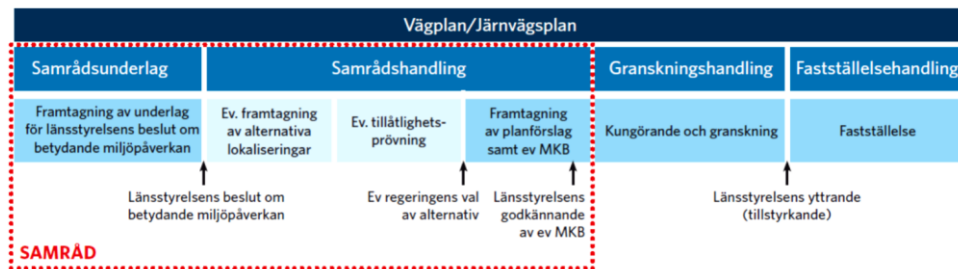
1.4 Planläggningsprocessen

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 början av planläggningen tas ett underlag fram som beskriver hur projektet kan påverka miljön. Underlaget ligger till grund för Länsstyrelsens beslut om projektet kan antas medföra en betydande miljöpåverkan. Innan dess ska enskilda som kan antas bli särskilt berörda få möjlighet att yttra sig.

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

Inom planläggningsprocessen utreds var och hur projektet ska byggas. Hur lång tid det tar att få fram svaren beror på projektets storlek, hur många och vilka undersökningar som krävs, om det finns alternativa sträckningar och vad de berörda tycker. För att underlätta kommunikation och för att veta var i processen man befinner sig har Trafikverket identifierat statusbegrepp i Figur 1 nedan.



Figur 1. Planläggningsprocessen i översikt.

1.5 Transportpolitiska mål, ändamål och projektmål

De transportpolitiska målen består av ett övergripande mål samt de sinsemellan jämbördiga funktions- och hänsynsmålen. Det övergripande transportpolitiska målet är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet.

Ändamålet med projektet är att öka trafiksäkerhet, tillgänglighet och framkomlighet för oskyddade trafikanter över Vindelälven vid Vännäsby. En grundläggande utgångspunkt är att när en väg eller gång- och cykelväg byggs ska den ges ett sådant läge och utformas så, att ändamålet med vägen uppnås med minsta intrång och olägenhet utan oskälig kostnad. Hänsyn ska tas till stads- och landskapsbilden och till natur- och kulturvärden. Projektmålen som utformats är således:

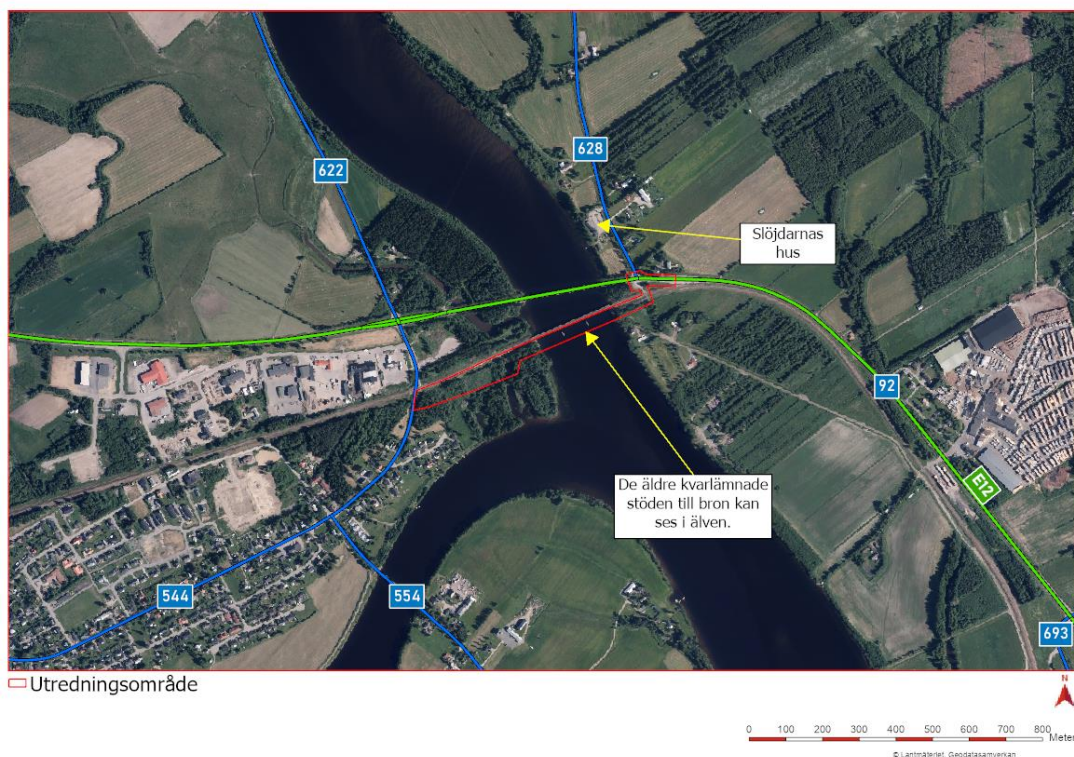
- Projektet ska medföra ökad trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter.
- Projektet ska bidra till att öka pendling med cykel i stråket Umeå-Vännäs.
- Projektet ska ge ökad tillgänglighet till målpunkter och byarna i närområdet kring Vännäsby.
- Fordonstrafik ska ha bibehållen framkomlighet på E12.
- Den färdiga anläggningen ska vara anpassad för kostnadseffektiv drift och underhåll, även vintertid.

2 Avgränsningar

2.1 Utrednings- och influensområde

Det studerade området ligger i närheten av Vännäsby, ca 2,5 mil väster om Umeå och berör både Vännäs kommun och Umeå kommun. Kommungränsen går i nord-sydlig riktning strax öster om befintliga broar över Vindelälven.

Projektet sträcker sig mellan väg 544 i väster, söder om Vännäsby industriområde, till korsningen mellan väg E12 och väg 628 på östra sidan om Vindelälven, i höjd med Brattby. Sträckan för planerade åtgärder har en längd av cirka 820 m, där cirka 220 m avser bron över Vindelälven. Cirka 250 meter nedströms planerad bro rinner Vindelälven ihop med Umeälven.



Figur 2. Detaljkarta över utredningsområdet.

Utredningsområdet begränsas till det område som kan beröras under byggtiden av schaktarbeten, omledning av trafik osv. Det område där byggnationer planeras är mindre än det redovisade utredningsområdet.

Projektets närområde (influensområde) inkluderar ett större område än utredningsområdet och inbegriper den omgivande markanvändningen, målpunkter och ett bedömt influensområde för byggbuller, hydrologisk påverkan, fågelliv, lokala vägnät och trafikförhållanden.

2.2 Tidigare utredningar

Följande utredningar och underlag utgör grund för projektet:

- *Åtgärdsval GC-bro över Vindelälven vid Vännäs* (Trafikverket 2015)
- *PM Naturvärdesinventering Fälnivå – GC-väg och bro över Vindelälven* (Trafikverket 2017)
- *PM Markmiljöundersökning GC-väg och bro över Vindelälven vid Vännäsby* (Trafikverket 2017)
- *Projekterings-PM Geoteknik, GC-väg och bro över Vindelälven vid Vännäsby* (Trafikverket 2017)
- *Fågelinventering vid Vindelälvens utloppsområde i Umeälven 2018* (Trafikverket 2018)

2.3 Tid

Projektet planerar att arbeta med framtagande av vägplan och bygghandlingar mellan 2025-2026.

Uppskattad tid för byggstart är 2026 med färdigställande av GC-bron under 2028. Beräknad byggtid är 2 år.

3 Förutsättningarna i utrednings- och influensområdet

3.1 Samhället och boendemiljö

Vännäsby är en tätort i Vännäs kommun belägen cirka 4 km öster om Vännäs. Orten ligger där Vindelälven och Umeälven flyter samman cirka 25 km nordväst från Umeå centrum.

Befolkningen inom Vännäsby tätort uppgick år 2023 till 1763 invånare. Tätorten har en positiv befolkningstrend där invånarantalet har ökat med cirka 10 % sedan år 2015. Vännäsby med kringliggande byar är attraktiva bostadsområden. I Vännäsby finns skolbarnomsorg, ett flertal förskolor, förskoleklass, 1-6-skola, kyrka, äldreboende, idrottsanläggningar, handel och flera mindre företag. Genom närheten till Umeå och Vännäs och den goda tillgången till lokal- och länstrafik, både buss och tåg, kan en stor del av den arbetsföra befolkningen arbetspendla.

Det finns flera näringsverksamheter i Vännäsby, strax väster om utredningsområdet, med bland annat mindre industriverksamheter, drivmedelsstation och handel. I Brattby, öster om utredningsområdet, finns ett sågverk.

I Vännäs kommuns översiktsplan nämns anläggandet av en gång- och cykelbro över Vindelälven som angelägen för att oskyddade trafikanter på ett trafiksäkert sätt ska kunna ta sig över älven. Idag utgör järnvägen, E12 och Vindelälven barriärer för oskyddade trafikanter på grund av trafiksäkerheten.

Inom Umeåregionens kommuner (Bjurholm, Nordmaling, Robertsfors, Umeå, Vindeln och Vännäs) finns ett tematiskt tillägg till översiktsplanen, Strandskydd i Umeåregionen (LIS-plan). Där föreslås Vännänget/Slöjdarnas hus, som ligger i anslutning till utredningsområdet, få en utveckling av älvsnära turistnäring samt förtätning av befintlig bebyggelse ned mot älven.

Det finns detaljplaner i anslutning till Vännäsby industriområde samt vid bostadsområdet intill väg 544 och Ringgatan. En detaljplan gränsar mot utredningsområdets sydvästra del (DP 2460-P2018/5). Mindre markintrång kan bli aktuellt inom detaljplaneområdet.

Bebyggelsen kring Vindelälven och Umeälv i höjd med Vännäsby består av enstaka spridda gårdar på östra sidan av Vindelälven. På västra sidan av älven ligger bebyggelsen samlat som bostadskvarter. Enstaka bostadsbebyggelse finns intill, men utanför, utredningsområdet.

3.1.1 Målpunkter

Inom utredningsområdet finns inga strategiska målpunkter. På båda sidor om älven, i Vännäsby och Brattby, finns målpunkter vars tillgänglighet ökar med förbättrad framkomlighet för gång- och cykeltrafikanter så som arbetsplatser, skolor, service, handel och besöksmål.

Slöjdarnas hus är en populär mötespunkt men begränsas av den höga trafiktätheten på vägbron och vid korsningen. Kommunen har pekat ut passagen över E12 vid korsningen mot väg 628 som särskilt svår där risken för köbildning och olyckor lyfts fram.

3.1.2 Buller och vibrationer

Det finns inga uppgifter om störande buller eller vibrationer för närboende. Föreslagna åtgärder bedöms inte medföra någon ökning av trafikbuller eller förändrad vibrationsproblematik.

3.2 Markanvändning

Jordbruket är en viktig basnäring i kommunen och av stor betydelse för landsbygdens utveckling och enligt översiktsplanen ska pågående markanvändning och behållandet av ett levande kulturlandskap inte försvåras. Kring Vännäsby domineras landskapet av åkermark och öppna odlingslandskap. Större sammanhängande områden med jordbruksmark finns i anslutning till Vindelälven men inga aktivt brukade marker berörs av planerad åtgärd. Skogsbruk bedrivs inte i anslutning till utredningsområdet.

3.2.1 Invallningsföretag

Markområden nära Vindelälven vid Vännäsby har historiskt varit kraftigt översvämningsdrabbade där dokumenterade översvämningsområden finns beskrivna så långt tillbaka som år 1581.

Omfattande invallningsarbeten med förstärkningar och höjningar av befintliga vallar genomfördes efter den stora översvämningskatastrofen år 1938. Stora delar av kringliggande marker omfattas därför av skyddsvallar som förvaltas av invallningsföretag. Invallningsföretagens verksamhet regleras i vattenlagen och miljöbalken i första hand. Hur vallarna kan påverkas av planerade åtgärder utredas vidare under planprocessen.



Figur 3. Skyddsvallar inom utredningsområdet.

3.2.2 Naturresurser och vattenresurser

Det finns inga kommunala vattentäkter i direkt anslutning till utredningsområdet. Ett fastställt vattenskyddsområde (Brattby 12:1) från år 1974 finns cirka 1,3 km öster om utredningsområdet men bedöms inte påverkas av åtgärden.

Enligt SGU:s brunnsarkiv finns två energibrunnar vid bebyggelsen i anslutning mot väg 544 och utredningsområdet samt en övrig brunn i anslutning till Brattby såg. Inga brunnar bedöms beröras av planerade åtgärder. Uppgifterna i Brunnsarkivet gäller främst bergborrade brunnar. Andra okända och oregistrerade brunnar kan förekomma.

3.2.3 Ledningar

Det finns ett flertal ledningar och kablar i området. Befintliga ledningar utreds och samråds om längre fram i planprocessen.

Luft- och markförlagda el- och teleledningar korsar och löper längs med väg E12/92 samt längs med järnvägen.

Vatten- och avloppsledningar finns i västra delen av utredningsområdet och är förlagda längs med väg 544.

Fjärrvärmeledningar förekommer väster om utredningsområdet och kommer ej påverkas av projektet.

Optokablar förekommer längs med järnvägen samt i östra delen av utredningsområdet.

3.3 Infrastruktur och trafiksäkerhet

Parallellt med de planerade åtgärderna går väg E12 och järnvägen.

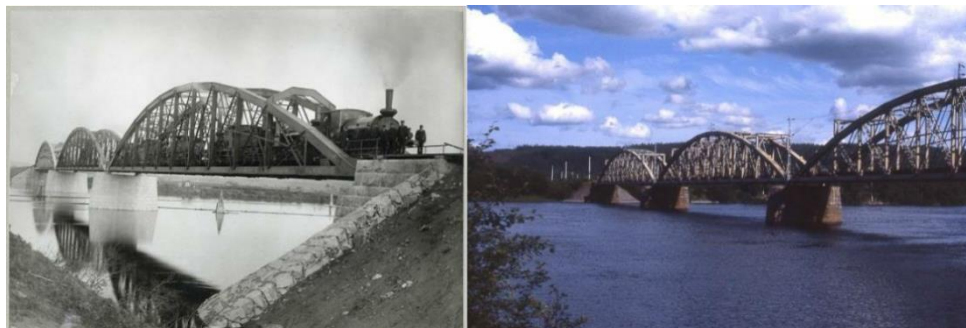
3.3.1 Järnväg

Järnvägens sträckning mellan Vännäs-Umeå är en del av Stambanan genom övre Norrland. Stambanan ingår i det av EU utpekade Trans-European Transport Network, TEN-T som är av särskild internationell betydelse. Stambanan ingår även i det strategiska godsnätet och är av mycket stor betydelse för godstrafiken och är en transportled för såväl farligt gods som persontrafik. Totalt passerar cirka 50 tåg/dygn Vännäsby.

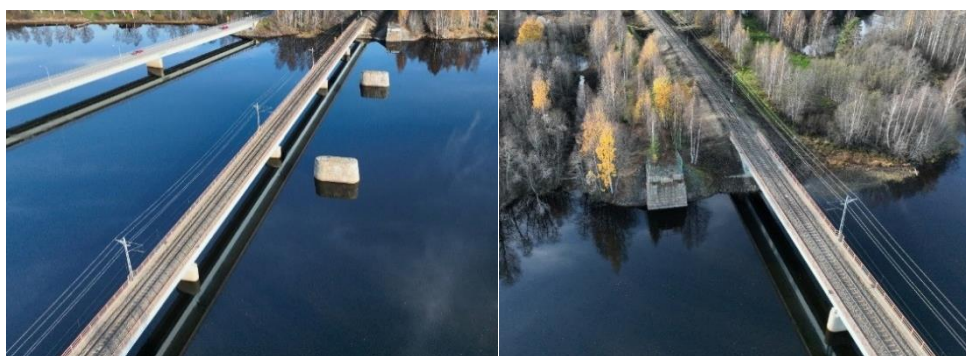
3.3.2 Brostöd

Ca 20 m nedströms befintlig järnvägsbro ligger 4 kvarlämnade brostöd från när den gamla järnvägsbron revs och består av två landstöd och två fristående stöd. Brostöden tillhörde den tidigare järnvägsbron som byggdes år 1896 och är konstruerade granitmurverk. De fristående brostöden är cirka 10 m breda och är utformade med isbrytningsnos, där de även har kraftiga erosionsskydd under vattenytan. Bron renoverades år 1959 och användes fram till spårbytet år 1994 då den ersattes av en ny järnvägsbro i form av en balkbro med placering cirka 20 m uppströms den gamla bron.

Den äldre stålbron revs inom ett par år, men brostöden lämnades kvar. En inspektion av brostöden har genomförts för att verifiera deras konstruktion och kvalitet. Resultatet visar att stöden är i gott skick och att bärförmågan är sådan att de bedöms kunna nyttjas för en GC-bro. Kvarvarande teknisk livslängd är bedömd till 50 år.



Figur 4. Historiska bilder av den äldre järnvägsbron, en bågformad stålbro i tre segment.



Figur 5. (Till vänster) Bild på befintlig vägbro till vänster, järnvägsbron i mitten samt befintliga brostöd till höger. Bild är tagen mot öst. (Till höger) Bild på järnvägen och det befintliga västra landfästet. Bild är tagen mot väst.

3.3.3 Väg

Väg E12 och väg 92 går i gemensam sträckning förbi utredningsområdet i öst-västlig riktning, och är utpekad som riksväg i det allmänna vägnätet. Väg E12 ingår i det av EU utpekade Trans-European Transport Network, TEN-T som är av särskild internationell betydelse. Vägen är BK1 klassad och går över Vindelälven på en balkbro som är ca 9 m bred och 215 m lång.

Väg E12 mellan Vännäs och Umeå har tidvis hög trafiktäthet och är även en transportled för farligt gods. Vägsträckan har stor betydelse för den omfattande arbetspendling som förekommer, för kollektivtrafiken samt för den tunga trafiken. Från Vännäs kommun arbetspendlade år 2018 cirka 2200 personer dagligen för att förvärvsarbeta. Det finns en tydlig trend att arbetspendlingen under 2000-talet ökat för varje år, total ökning med cirka 18 % mellan år 2004-2018. Inpendlingen uppgick år 2018 till cirka 950 personer.

Trafikmängden mellan Brattby och vidare över Vindelälven uppmättes år 2023 till 6490 fordon per årsmedeldygn (ÅDT) varav cirka 414 var tunga fordon.

Mellan Brattby och vägbron sänks hastigheten från 80 km/h till 60 km/h. Förbi utredningsområdet är den skyltade hastigheten 60 km/h. En fartkamera finns installerad öster om korsningen med väg 628. Korsningen mellan väg E12 och väg 628 samt vägbron över Vindelälven har vägbelysning.

Vägsträckan förbi Vännäsby och Brattby har visat sig vara ett av de hundra trafikfarligaste avsnitten i landet. Under perioden 2015-01-01 till 2024-12-31 har totalt 12 trafikolyckor rapporterats in till polis och sjukvårdsregistret STRADA, varav 3 med oskyddade trafikanter.

Väg E12 byggs i etapper om till traditionell mötesseparerad 2+1 väg för att öka trafiksäkerheten och framkomligheten men där passagen över Vindelälven ännu inte är mötesseparerad.

Väg 544 i västra delen av utredningsområdet är en allmän väg och har en vägbredd på cirka 7 m. Vägen är BK 1 klassad. Vägen ansluter mot väg E12 och passerar söderut över järnvägen på den norra sidan av Umeälven. Väg 622 på västra sidan Vindelälven och väg 628 på östra sidan är allmänna vägar med en vägbredd på 5-7 m. Båda har BK klass 1. Dessa går i nord-sydlig riktning med anslutningar mot väg E12.

På väg 622, 628 och 544 uppmättes trafikmängden år 2021 till 142, 587 respektive 1857 fordon per årsmedeldygn (ÅDT) varav andelen tunga fordon för väg 622 var 8, 23 för väg 628 och 83 för väg 544.

I närområdet, på östra sidan, finns mindre kommunala och privata vägar, främst grusvägar.

3.3.4 Gång- och cykeltrafik

Oskyddade trafikanter är i dagsläget hänvisade till att gå och cykla längs väg E12, väg 628 och väg 544. Vindelälven kan endast passeras via vägbron som upplevs som alldeles för smal och osäker.

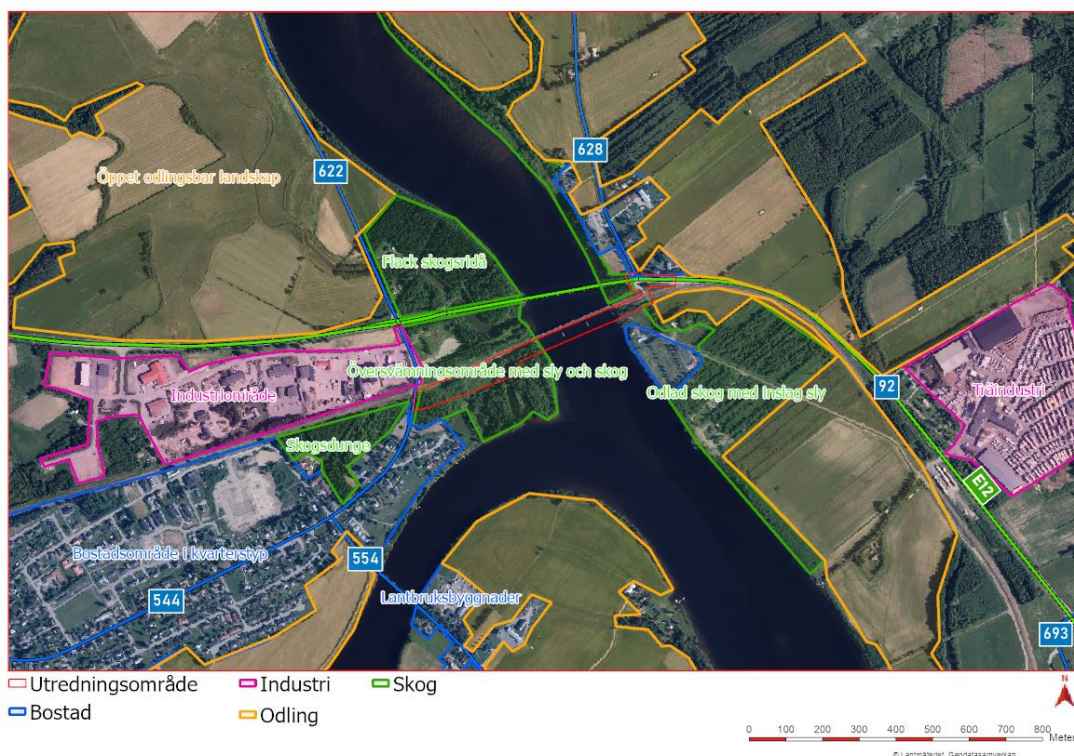
Cykelpendling mellan Umeå-Vännäs sker främst på västra sidan av Umeälven för att undvika E12. Järnvägen passeras genom en gångfålla i höjd med korsningen väg E12/väg 628.

3.4 Landskapsbild

Den övergripande landskapsbilden karaktäriseras av mötet mellan Vindelälven och Umeälven. Identifierade landskapstyper är öppet odlingslandskap, slutet skogslandskap, bostadsbebyggelse och industrimark där järnvägen och väg E12 delar landskapet och byarna.

Odlingslandskapet är ett öppet, flackt och aktivt brukat landskapsrum som ligger på de bördiga låglänta områdena runt älvarna, delvis skyddade av vallar byggda under 1900-talet. Skogslandskapet finns antingen på de höglänta mindre bördiga områdena eller på de låglänta områdena närmast älvarna som inte skyddas av vallar. Den höglänta skogen domineras av uppvuxen barrvegetation medan den låglänta domineras av lövvegetation av slykaraktär. I väster återfinns bostadsbebyggelsen som är småskalig och domineras av villor i sammanhållna kvarter. Industrimarken är relativt småskalig med fler mindre lådformade byggnader, omgivna av hårdgjorda ytor.

Utredningsområdet domineras av det öppna vattenrummet som delas upp av de två befintliga broarna för E12 respektive järnvägen. Området närmast broarna består av låglänt slyskog som tidigare använts som betesmark.



Figur 6. Övergripande landskapskaraktärer och markerat utredningsområde.

3.5 Kulturmiljö

Hela Vindelälvens dalgång med dess byar och gårdar utgör riksintresse för kulturmiljövården. Riksintresset är utpekat för sina bevarade bymiljöer och öppna odlingslandskap vid oreglerad älv samt lämningar från det tidigare skogsbruket. Värdena som är kopplade till riksintresset utgör främst de bevarade by- och odlingsmiljöerna norr om broläget. Inga kända fornlämningar eller övriga kulturhistoriska lämningar förekommer inom utredningsområdet.

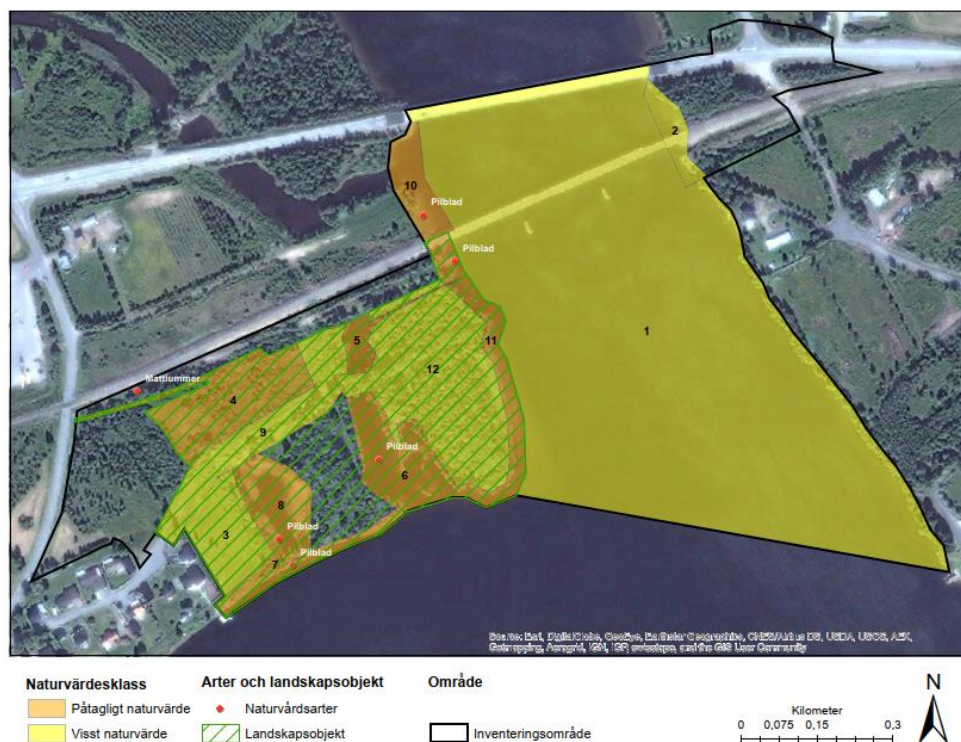
3.6 Naturmiljö

3.6.1 Naturvärdesinventering

Naturvärdesinventeringen som utfördes 2016 omfattade både land- och vattenmiljöer och utfördes med detaljeringsgrad detalj, med tillägget naturvärdesklass 4, generella biotopskydd samt detaljerad redovisning av artförekomst.

Området visade en stark mänsklig påverkan av väg, järnväg och den gamla järnvägsbanken. Påtagliga naturvärden påträffades främst kring strandzonen på västra sidan av älven samt i mindre vattensamlingar och lövsumpskog i ett översvämningssområde (Natura 2000-naturtyp).

Två naturvårdsarter identifierades (pilblad och mattlummer), ett landskapsobjekt och elva naturvärdesobjekt av vilka sex har ett påtagligt naturvärde och fem ett visst naturvärde. Inga fynd av flodpärlmussla gjordes.



Figur 7. Naturvärdesobjekt, landskapsobjekt och naturvårdsarter som påträffades vid inventeringen 2016.

Tabell 1. Identifierade naturvärdesobjekt.

Objekt nr	Naturtyp	Biotop	Naturvärdesklass
1	Vattendrag	Lugnflytande älvsträcka	4, visst naturvärde
2	Limnisk strand	Sand- och grusstrand	4, visst naturvärde
3	Åkermark	Äldre vallodling	4, visst naturvärde
4	Skog och träd	Lövsumpskog (Natura 2000-naturtyp)	3, påtagligt naturvärde
5	Småvatten	Mindre vattensamling	3, påtagligt naturvärde
6	Limnisk strand	Sandstrand	3, påtagligt naturvärde
7	Limnisk strand	Stenstrand	3, påtagligt naturvärde
8	Småvatten	Mindre vattensamling	3, påtagligt naturvärde
9	Igenväxningsmark	Örtbeväxt översvämningsvall	4, visst naturvärde
10	Limnisk strand	Stenstrand	3, påtagligt naturvärde
11	Limnisk strand	Sand- och stenstrand	3, påtagligt naturvärde
12	Skog och träd	Sumpskogsliknande lövskog	4, visst naturvärde

Inventeringen visar att älven är lugnflytande/svagt strömmande och cirka 220 meter bred vid platsen för de befintliga brostöden. Bottensubstratet domineras av sand med inslag av grus och sten. Själva älven har i planerat broläge bedömts hålla naturvärdesklass 4, visst naturvärde, liksom stranden på östra sidan. Strandzon, vattensamlingar och lövsumpskog på västra sidan har bedömts hålla naturvärdesklass 3, påtagligt naturvärde, både artmässigt och biotopmässigt.

3.6.2 Fågelinventering

En fågelinventering utfördes under våren och sommaren 2018. Vid inventeringen bedömdes sammanlagt 27 olika fågelarter ha fasta häckningsrevir. För 16 fågelarter var fyndkriterierna inte tillräckligt starka för att häckning ska bedömas som säkerställd. Ytterligare 22 arter noterades som rastande, sträckande eller tillfälligt uppdykande.

Bland de revirhävdande arterna är fyra rödlistade: storspov, rosenfink, gulsparv och sävsparv. Bland de möjligen häckande arterna påträffades fyra arter som är rödlistade: tornseglare, hussvala, ängspiplärka och busksångare. Därtill observerades två arter som inte är rödlistade men vars västerbottniska stam uppgår till färre än 50 par: näktergal (med fast revir) och stenknäck som sågs vid två tillfällen.

I anslutning till utredningsområdet finns flera områden av värde för fågellivet, bland annat vid bäckmynningen norr om befintlig bro samt vid bäckfåror med omkringliggande skogsdungar. Jordbruksmarkerna kring Vännäsby och Brattby bidrar till att ge höga ornitologiska värden där Brånsjön, söder om Vännäsby, är både nationellt och internationellt känt för sitt fågelbestånd och av sin betydelse för exempelvis rastande flyttfåglar.

3.6.3 Vindelälven

Vindelälven är den sydligaste oreglerade storälven och uppvisar omväxlande lopp, långsträckta sel och många forsar, distinkt strandzonering, mycket varierande landformationer med sällsynta växtarter. Vindelälven är ett attraktivt fiskeområde för lax, öring och harr och har också känd förekomst av flodpärlmussla, utter och bäver. Vindelälven är skyddad som nationalälv enligt 4 kap 6 § MB och innebär ett förbud mot utbyggnad av vattenkraft.

3.6.4 Riksintressen

Vindelälvens dalgång har flera skydd och inom utredningsområdet finns riksintresse för rörligt friluftsliv (skyddat enligt 4 kap 2 § MB) och riksintresse för skyddade vattendrag (enligt 4 kap 6 § MB) samt riksintresse för kulturmiljövård (skyddat enligt 3 kap 6 § MB), se Figur 8. Området är även av riksintresse för yrkesfisket (skyddat enligt 3 kap. 5§).

Järnvägen, väg E12 och väg 92 utgör alla riksintressen för kommunikation (skyddade enligt 3 kap. 8§).

Riksintresset för friluftsliv (skyddat enligt 3 kap 6 § MB) kan till viss del påverkas av åtgärder vid korsningen E12 / väg 628, men i mycket begränsad omfattning då området bara berör sydöstra spetsen av riksintresset.

■ Utredningsområde
 ■ NV - Natura2000 SCI
 ■ NV - Natura2000 SPA
 ■ NV - RI Naturvård
 ■ HaV - RI Yrkesfiske Vattendrag
 ■ RAÅ - RI Kulturmiljövärd
 ■ LST - RI Skyddade vattendrag
 ■ LST - RI Friluftsliv
 ■ LST - RI Rörliat friluftsliv
 ■ TRV - RI Järnväg befintlig
 ■ TRV - RI Landsväg befintlig

3.6.5 Natura 2000

Tillstånd för verksamheter eller åtgärder som på ett betydande sätt kan påverka bevarandevärdet inom Natura 2000-områden kan krävas. Den planerade åtgärden bedöms inte vara av sådan omfattning att tillstånd krävs.

Inga biotopskyddsområden har identifierats.

Sjöar och vattendrag omfattas av generellt strandskydd på 100 m från strandkanten, både på land och i vattenområdet och inkluderar även undervattensmiljön. Umeälven och Vindelälven med tillhörande biflöden omfattas av det generella strandskyddet.

3.6.8 Artskydd

Arter i området kring Vännäsby består främst av klövvilt så som älg, ren och rådjur men även björn, bäver och utter finns i närområdet. Inventeringar från Länsstyrelsen i Västerbotten visar på ett flertal utterlokaler inom Umeälven och Vindelälven med biflöden vid Vännäsby. Inom utredningsområdet bedöms ovan nämnda arter enbart uppehålla sig tillfälligt.

Ett utsök av fynduppgifter gällande värdearter inklusive rödlistade och fridlysta arter samt invasiva främmande arter har gjorts i SLU Artdatabankens applikation Analysportalen. Majoriteten av arterna observerades som förbiflygande eller rastande fåglar. Samtliga fågelarter har ett skydd enligt artskyddsförordningen.

Tabell 2. Arter i närområdet med skydd enligt artskyddsförordningens bilaga 1 eller 2.

Art	Bilaga 1	Bilaga 2 (fridlysning)
Havsörn	S, B	
Kungsörn	S, B	
Sädgås	S, J	
Gulspurv	-	
Brushane	S, B, X	
Storspov	S, X	
Ävjepilört	S, B, N	
Utter	S, B, N	
Revlummer		9§

Vid platsbesök 2015-04-28 påträffades den fridlysta arten revlummer på den gamla banvallen väster om älven. Den har inte påträffats vid fler tillfällen.

3.6.9 Övriga internationella utpekanden

Vindelälven är ett utpekat Ramsarområde enligt Ramsarkonventionen, en internationell naturvårdskonvention med syfte att bevara våtmarker och vattenmiljöer och nyttja dem på ett hållbart sätt. Vindelälven är utpekad bland annat genom sina värden för dricksvattenförsörjning, översvåmningsreglering, vandrande fisk/fiske samt fågellivet både som migrationsrutt och livsmiljö. Åtgärden bedöms inte påverka Ramsarområdets syfte eller värden.

Vindelälven utgör även del av ett av Sveriges åtta biosfärområden, Vindelälven-Juhtatähkka. Biosfärområden är utsedda av Unesco med syftet att vara pilotområden för naturvård och hållbar utveckling där brukande och bevarande kan utvecklas i samverkan mellan olika aktörer. Ett biosfärsområde har inte i sig något juridiskt skydd mot exploatering. Åtgärden bedöms inte påverka biosfärområdets syfte eller värden.

3.7 Rekreation och friluftsliv

I Vindelälven är öring- och laxfiske känt och bedrivs främst under vår och höst. Även fiske efter abborre och gädda förekommer. Stränderna närmast Vindelälven används i viss utsträckning för promenader och annat friluftsliv. Slöjdarnas hus är en populär mötespunkt, med bland annat ett café. Det finns ett par skoterleder i området där en passerar utredningsområdet på älven under befintliga broar. Den äldre järnvägsbron användes innan den revs som skoterbro.

Sträckan mellan Umeå och Vännäs är utpekad som en del av Sverigeleden, en nästan rikstäckande cykelled, som gör en avstickare vid Vännäsby och ut mot kusten. Mindre vägar till och från Vännäsby och Brattby används i viss mån som motionsslinga för cyklister och löpare. Vindelälvsleden är också en cykelled och ska på ett naturligt sätt binda samman samhällen, byar, sevärdheter, fiskeplatser och utflyktsmål mellan Ammarnäs och Vännäsby.

3.8 Rennäring

Rans sameby och Ubmeje Tjeälldie sameby använder områden vid Vännäsby till vårvinter- och vinterbetesmarker. Rans sameby har sina marker främst öster om Vindelälven medan Ubmeje Tjeälldie sameby främst använder området söder om Umeälven. Ingen av samebyarna har renar inom utredningsområdet.

3.9 Förorenade områden

Under 2016 genomfördes en markmiljöundersökning i utredningsområdet. Resultaten visar att samtliga massor som planeras att schaktas är möjliga att nyttja som anläggningsmaterial inom projektet då inga halter av föroreningar över Naturvårdsverkets generella riktvärden för mindre känslig markanvändning (MKM) överskrids.

3.10 Geotekniska förhållanden

Landområdet på västra sidan älven utgörs i till stora delar av slyig terräng som till vissa delar täcks av vatten. Jordprofilen utgörs överst av silt och finsand ner till 2–3 m djup ovan ett lager av lös lerig sulfidsilt eller siltig sulfidlera ner till mellan 6 och 9,5 m under markytan. Under det lösa lagret finns något fastare finsediment av silt och sannolikt med inslag av skikt av finsand ner till 10-15 m djup, därunder morän och berg. Den tidigare järnvägsbanken utgörs av fyllnadsmaterial av sand.

Älvens botten utgörs i huvudsak överst av lösa sediment av sand på fasta grovsediment ner till ca 15-18 m djup under bottennivån. Berg förekommer på cirka 4 m djup strax söder om det befintliga landfästet till den gamla bron.

På den östra sidan av älven utgörs jordprofilen av sediment av sandig silt, silt och lera med ett totalt djup av ca 9-14 m. Under detta påträffas morän och därunder berg. Den tidigare järnvägsbanken utgörs även på östra sidan av fyllnadsmaterial av sand.

Enligt tidigare ritningar och brojournal är västra landfästet samt de två brostöden i Vindelälven grundlagda på träpålar. Det östra landfästet är urgrävt och grundlagt på morän eller berg.

4 Projektets lokalisering, utformning, omfattning och utmärkande egenskaper

4.1 Vägförslaget

4.1.1 Lokalisering och utformning

Lokalisering och huvudsakliga utformning av GC-bro samt GC-väg är ett resultat av den åtgärdsvalsstudie som genomfördes 2015 och som är beskriven i det inledande kapitlet 2.2.

Sammanfattat har flera alternativa dragningar och utformningar studerats. I huvudsak skulle syftet med en GC-bro tappa sitt värde om den inte skulle vara lokaliserad i det föreslagna närområdet då det är just passagen över älven som är svår.

Fyra olika typer av påhängsbroar har utretts men inte visat sig vara säkerhetstekniskt möjliga att bygga samtidigt som de är kostsamma och mindre trafiksäkra. En planskild passage av väg E12 har förkastats då den kan stå i konflikt med framtida mötesseparering och breddning av E12.

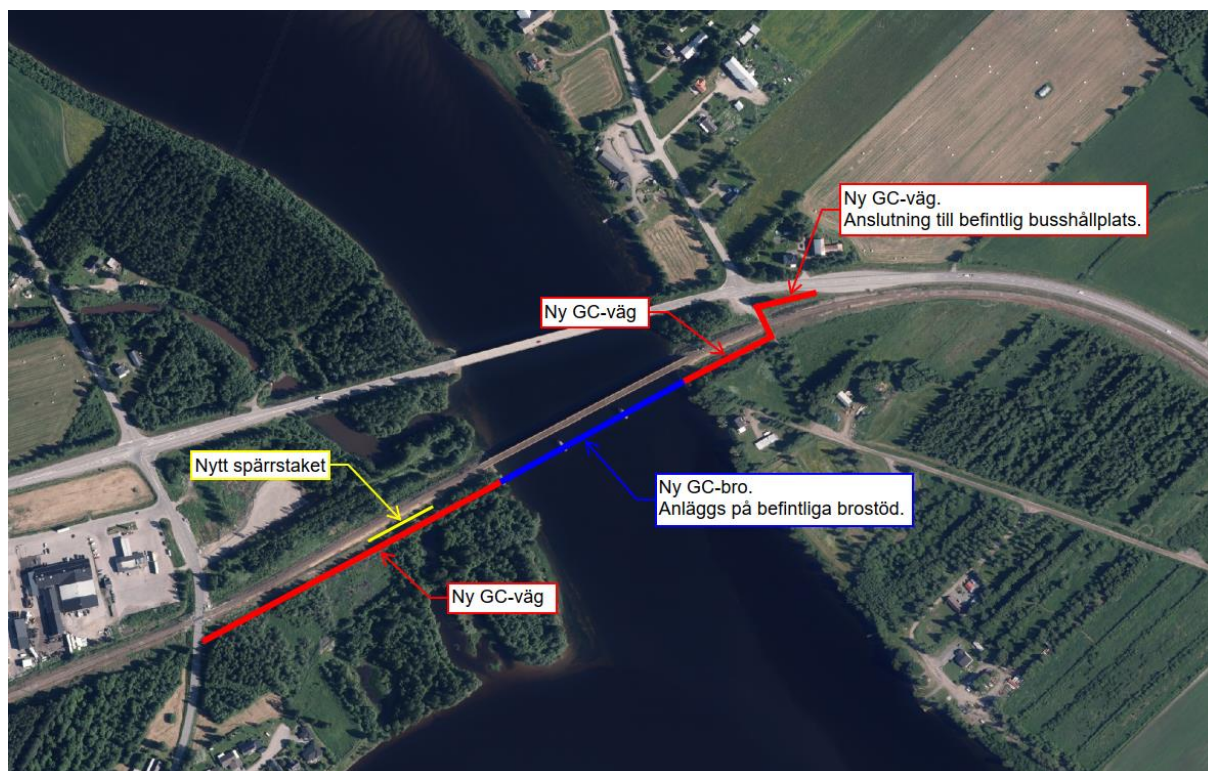
En ny GC-bro, uppströms vägbron eller mellan befintlig vägbro och järnvägsbro har motiverats bort då det kräver stora åtgärder på land, bidrar till en omväg samtidigt som trafiken på båda sidor skulle skapa en otrevlig miljö på grund av störningar och buller.

En GC-bro parallellt med E12 och järnväg, nedströms järnvägen och på befintliga brostöd har bedömts ge bästa måluppfyllelse. Åtgärden skulle ge god trafiksäkerhet utan att framkomligheten på vägen sänks. Befintliga brostöd kan användas vilket ger en mycket liten miljöpåverkan. Inga direkta arbeten kommer att krävas i vatten och ingreppet på land blir litet. För att ansluta till befintligt cykelnät i Vännäsby föreslås en komplettering av GC-vägen på västra sidan av älven.

Planerade åtgärder framgår av bild nedan, se *Figur 10*.



Figur 9. Bild på befintlig vägbro och järnvägsbro samt de gamla brostöden. Bild tagen mot norr.



Figur 10. Översiktsbild - Planerade åtgärder.

4.1.2 Gång- och cykelbro

GC-bron anläggs på befintliga brostöd från den gamla järnvägsbron. Brostöden kommer att förstärkas genom att de två översta stenskiptena avlägsnas och ersätts med en pågjutning. Bron lanseras sedan från den gamla järnvägsbanken på västra sidan av älven och skjuts ut på brostöden.

Brotypen som föreslås är en fackverksbro på ca 220 m och planeras ha en fri brobredd på 4 m och fri höjd på minst 4,2 m, se Figur 11. Bron kommer att vara väl synlig söderifrån men delvis skymd och främst upplevas av de som passerar över väg- och järnvägsbron från den norra sidan.



Figur 11. Idéskiss på utformning av fackverksbro på befintliga brostöd. Järnvägsbron skymtas i bakgrunden.

4.1.3 Gång- och cykelväg

I anslutning till GC-bron anläggs en GC-väg på västra sidan som blir en förbindelse mellan väg 544 och bron. Dragningen planeras på den gamla banvallen och kommer att ha en belagd bredd av 3,0 m respektive 4,0 m med belysning. Då slänterna är branta kommer GC-vägen förses med ett räcke på båda sidor som ska anpassas i typ och utformning till broräcket (cirka 300 m). GC-vägen kommer att avvattnas med öppna diken i kombination med trummor.

Öster om Vindelälven kommer GC-vägen att ansluta till befintlig busshållplats.

4.1.4 Spärrstaket (järnväg)

För att hindra spårspring över järnvägen sätts ett spärrstaket upp längs en kortare sträcka där skyddsinvallningen på västra sidan korsar järnvägen. Staketet anläggs inom Trafikverkets järnvägsfastighet. Eventuell påverkan på skyddsvallarna kommer att utredas vidare.

4.1.5 Geotekniska åtgärder

På södra sidan av järnvägen får den befintliga banvallen en stödfyllning i form av en tryckbank. Tryckbanken kommer att finnas kvar även under driftskedet.

4.2 De möjliga miljöeffekternas typ och utmärkande egenskaper.

Konsekvenser av föreslagna åtgärder beskrivs i följande kapitel.

4.2.1 Trafik och trafikanter

Åtgärden skapar förutsättningar för att fler ska gå och cykla vilket gör att barriäreffekten förväntas minska då rörelsefriheten för oskyddade trafikanter ökar. Framkomligheten och trafiksäkerheten kommer att höjas och transportkvaliteten kommer förbättras.

Trafikmängden på väg E12 förväntas inte påtagligt minska och ingen tydlig restidsförkortning förväntas.

4.2.2 Allmänna intressen

GC-bron anläggs på befintliga brostöd och GC-vägen ryms i huvudsak på den gamla banvallen vilket gör att markintrång på annan mark minimeras. Ingen tomtmark bedöms beröras. Jordbruksmark kommer inte att påverkas. Inte heller infrastrukturens riksintressen.

Strandskyddets syften kommer inte att motverkas. Åtgärden kan i viss mån öka tillgängligheten till älven och öka utvecklingsmöjligheterna för friluftsliv.

Landskapsbilden bedöms inte påverkas i större omfattning. GC-bron och GC-vägen kommer att följa den befintliga infrastrukturen där odlingslandskapets skala inte kommer att påverkas och inte heller bedöms de större landskapsvärdena i Vännäsby och Brattby påverkas på ett betydande sätt.

Utformningen av ny bro kan i sig bli en målpunkt i området och kan skapa bättre förutsättningar för

närboende att uppleva dessa värden. Möjligheten att anordna utsiktsplatser på den nya bron utreds i kommande skede där placering av bron på befintliga stöd och den äldre järnvägens historia kan lyftas och belysas.

4.2.3 Miljö

Då gång- och cykelbron anläggs parallellt med befintlig väg och järnväg och på befintliga brostöd, nyttjas mark som är svår att använda till annat ändamål. På detta sätt minimeras nytt intrång i omgivande mark.

Bron kommer att lanseras ut på brostöden vilket innebär att arbete i vatten inte behöver utföras. Förstärkning av brostöden kommer att utföras från pråm. Påverkan på Vindelälvens bevarandevärden och Natura 2000 förväntas därför bli liten. Intrånget är marginellt och beläget i södra kanten av utpekade riksintressen. Genom att enbart mindre arbeten i strandzonen utförs bedöms uppkomst av grumling vara mycket begränsad. Inga effekter på fiskvandring eller möjlighet till lek förväntas. Inte heller kommer Vindelälvens värde som outbyggd älv att påverkas. Ingen negativ påverkan bedöms uppstå på aktuella riksintressen. Riksintressenas värden kommer att höjas genom att tillgängligheten ökar.

Strandzonen med översvämningsområden, lövsumpskog och småvatten bedöms påverkas lokalt av brons anslutning mot land vilket dock bedöms ge en mycket liten effekt på naturmiljön då områden med motsvarande värde och funktion finns kvar.

Eventuellt grumlande arbeten kan förekomma i strandzonen. Med skyddsåtgärder under arbetet, som exempelvis siltskärm, bedöms den negativa påverkan bli kortvarig och lokal.

Massor som uppkommer i projektet bedöms inte vara förorenade i halter som kan förändra föroreningssituationen i området eller ge en ökad belastning på Vindelälven/Umeälven.

I eventuellt kommande ny tillståndsansökan för vattenverksamhet med tillhörande MKB kommer hänsyns- och skyddsåtgärder för att minimera negativa konsekvenser att beskrivas. Om nytt tillstånd inte krävs kommer villkor enligt tidigare dom att följas.

Inga utpekade eller skyddade områden av värde för fågellivet kommer att påverkas. En liten påverkan på fågellivet kan uppstå genom störning under anläggningstiden då fåglar kan välja att undvika arbetsplatsen för häckning eller födosök på grund av mänsklig närvaro. Inga revirhävdande arter bedöms påverkas negativt av planerade arbeten eller av den gång- och cykeltrafik som följer.

Bevarandestatusen för skyddade arter bedöms inte påverkas. Pilblad, som lever i vatten, berörs inte då bron anläggs på befintliga brostöd. Utter kan komma att undvika området under anläggningsskedet. Ingen dispens kommer att sökas för påverkan på mattlumner då arten är vanligt förekommande och där artens bevarandestatus är god både lokalt, regionalt och nationellt.

Samebyarna har inga betesmarker inom eller i direkt anslutning till utredningsområdet och det finns inga riksintressen, leder eller kärnområden.

4.2.4 Kulturmiljö

Ur kulturhänsyn är målet att bibehålla landskapets historiska läsbarhet. Utformning av åtgärden ska därför så långt som möjligt anpassas för att säkerställa att kulturmiljövärdet kring Vindelälven inte motverkas. Utformningen av ny bro kan i sig även bli en målpunkt i området där brons placering på befintliga stöd och den äldre järnvägens historik kan lyftas upp och belysas.

Riksintresset för kulturmiljö bedöms inte påverkas negativt då miljön sedan tidigare är påverkad. Förutom de kulturhistoriskt intressanta översvåmningsvallarna är området relativt okänsligt för förändring och kommer snabbt återgå till ett likvärdigt landskap efter färdigställt projekt. Inga kända fornlämningar eller övriga kulturhistoriska lämningar kommer att påverkas.

4.2.5 Byggskedet

Ett visst markanspråk kommer att krävas under byggtiden för arbetsområde samt upplags- och etableringsytor. Planering kommer ske för att begränsa påverkan på trafiken och framkomligheten på E12.

Störningar under byggtid kan bestå av buller, damning, vibrationer och försämrad eller begränsad framkomlighet. Dammande och bullrande arbeten ska begränsas men kan inte uteslutas helt. Vibrationer kan förekomma lokalt. Ledningar i anslutning till arbetsområdet ska skyddas. Ökad mänsklig närvaro och buller kan göra att djur tillfälligt undviker området. Dessa störningar är övergående och upphör efter att byggnationen avslutats.

Entreprenadspecifika skyddsåtgärder kommer att utredas och anpassas efter restriktioner i området. Exempelvis kommer uppställning av maskiner/fordon eller förvaring av kemikalier/bränsle inte att göras inom 50 m från Vindelälven.

Inga arbeten i vatten planeras. Mindre arbeten i strandzonen kan komma att krävas. Inga grumlande arbeten förväntas men skyddsåtgärder i form av exempelvis siltskärmar kan vid behov komma att användas.

Skyddsinvallningen på västra sidan av Vindelälven kommer tillfälligt påverkas under byggtiden men återställs efter avslutad entreprenad.

4.2.6 Vattenresurser

Inga åtgärder som påverkar grundvattnets kvalitet eller kvantitet förväntas. Inga vattenskyddsområden eller enskilda brunnar påverkas.

5 Miljömål och miljöbalken

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

Västerbottens miljömål följer i stort de nationella miljökvalitetsmålen. För målet ”Begränsad klimatpåverkan” har en regional anpassning gjorts.

I detta projekt berörs främst målen Levande sjöar och vattendrag och God bebyggd miljö.

5.1 Allmänna hänsynsregler

I miljöbalkens 2 kapitel redovisas de allmänna hänsynsregler som är grundläggande för prövningen om tillåtlighet, tillstånd, godkännande och dispens: bevisbörderegeln, kunskapskravet, försiktighetsprincipen, produktvalsprincipen, hushållnings- och kretsloppsprincipen, lokaliseringsprincipen, skälighetsregeln och skadeansvaret. Projektet kommer att bedrivas så att miljöbalkens allmänna hänsynsregler uppfylls.

Hänsynsreglerna bedöms uppfyllas genom att en vägplan upprättas. Planförslag upprättas av kunniga projektörer samt handläggare och följer gällande normer och krav. Alternativa lösningar har utretts under tidigare plan- och tillståndprocess. Trafikverket ställer omfattande miljökrav på sina entreprenörer för byggtiden, bland annat vid hantering av miljöfarliga ämnen. Försiktighet iakttas vid hantering av drivmedel och kemikalier. I första hand ska miljövänliga produkter och arbetsmetoder nyttjas. Schaktade massor eftersträvas att användas i projektet.

De huvudsakliga konsekvenserna kommer att identifieras i vägplanen och skadeförebyggande åtgärder kommer att vidtas där det är motiverat och skäligt för att minska projektets miljökonsekvenser. Skadeansvaret innebär att det är den som orsakat en skada eller olägenhet för människors hälsa som är ansvarig för att skadan blir avhjälpt. Detta kommer att beaktats vid kommande upphandling och arbeten.

5.2 Miljökvalitetsnormer

Miljökvalitetsnormer enligt förordningen (2001:544) för fisk- och musselvatten samt miljökvalitetsnormer enligt förordningen (2004:660) om förvaltning av kvaliteten på vattenmiljön gäller för Vindelälven och Stornorrfors dämningssområde. Åtgärden bedöms inte försvåra uppfyllandet av miljökvalitetsnormerna för fisk- och musselvatten eller vattenförekomster.

Grumling kan tillfälligt uppstå i anläggningsskedet men kommer att vara begränsad då bron lanseras från land. Riktvärdet för suspenderat material i Vindelälven är 25 mg/l. Skyddsåtgärder så som att exempelvis nyttja siltskärm vid strandzonen kan komma att bli aktuellt. Det finns därmed inte skäl att anta att vattenkemin eller halten suspenderat material i älven skulle påverkas på ett sådant sätt att miljökvalitetsnormer inte kan uppnås. Inga ekologiska kvalitetsfaktorer bedöms påverkas i någon omfattning av betydelse.

Miljökvalitetsnormen enligt förordningen (2010:477) för utomhusluft berörs under byggskedet, men bedöms inte överskridas då luftrummet kring älven är väl ventilerat och då projektet inte förväntas medföra en märkbar försämring av luftkvalitén.

Miljökvalitetsnormen för omgivningsbuller (2004:675) som gäller för kommuner med mer än 100 000 invånare och buller från större vägar med en trafiktäthet på mer än tre miljoner fordon per år, påverkas inte av detta projekt.

6 Åtgärder

Skyddsåtgärder och försiktighetsmått för att minska miljöpåverkan kommer att inarbetas i vägplanen och dess miljöbeskrivning/miljökonsekvensbeskrivning. Sådana åtgärder kan vara:

- GC-bro och GC-vägen gestaltas för en god anpassning till landskapet och kulturmiljön.
- Tillgänglighet till omkringliggande mark säkerställs.
- Massbalans eftersträvas vid projektering. Schaktmassor återanvänds om möjligt inom projektet för en god resurshushållning och en god ekonomi.
- Klimatpåverkan beaktas genom hela projektet, tex vid val av material, utformning och placering.

7 Bedömning av åtgärdens miljöpåverkan

Trafikverket gör bedömningen att projektet inte kan antas medföra en betydande miljöpåverkan. Även om Vindelälven och dess dalgång i sig omfattas av flera skydd enligt Miljöbalken och har dokumenterat höga naturvärden är den påverkan som kan förutses begränsad.

Projektet innebär ett avgränsat markanspråk i en tidigare påverkad miljö. Genom att nyttja befintliga brostöd kan påverkan på älven minimeras då endast tämligen små arbeten kan komma att utföras i strandzonen. Genom att nyttja befintliga brostöd medför projektet inte heller förändringar avseende älvens hydrologi/dämning jämfört med situationen idag.

Enligt miljöbalken krävs tillstånd för att bedriva verksamheter eller vidta åtgärder som på ett betydande sätt kan påverka miljön i ett Natura 2000-område. Inga arter med skydd av artskyddsförordningen eller arter/naturtyper enligt bestämmelserna om Natura 2000 bedöms påverkas så att aktuell bevarandestatus inte kan upprätthållas. Aktuellt projekt bedöms således inte kräva tillstånd.

Anläggningstiden uppskattas bli cirka två år, varför tillfällig påverkan begränsas i tid och inga permanenta konsekvenser bedöms uppstå.

8 Fortsatt arbete

8.1 Planläggning

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

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

8.2 Viktiga frågeställningar

I det fortsatta arbetet ska en mer detaljerad utformning av GC-bron och GC-vägen tas fram. Den slutliga utformningen ska harmoniera med omgivningen och inte motverka kulturmiljövärdet utan snarare höja och belysa den historiska aspekten. Möjligheten att anordna utsiktsplatser på den nya bron kommer att utredas. Räcket på GC-vägen ska anpassas i typ och utformning till broräcket. Det ska även klargöras hur befintliga brostöd ska anpassas samt behov och omfattning av utfyllnad mot befintlig järnvägsbank samt strandzon. Likaså hur arbeten under byggtiden, trafiklösningar, säkerhet, massor och störningar ska hanteras.

Eventuella skyddsåtgärder för Vindelälven samt den tillfälliga påverkan på skyddsvallarna kommer också att utredas vidare.

Beroende på i vilken omfattning ny bro med landanslutningar och beskrivet arbetssätt avviker från tidigare tillståndsgiven vattenverksamhet krävs antingen en ny tillståndsprocess eller att befintlig dom får förlängd utförandetid hos Mark- och miljödomstolen. Ansökan om förlängd utförandetid måste i så fall inkomma innan genomförandetiden löper ut.

Fastställelsebeslutet inkluderar en prövning av åtgärder som väsentligt kan komma att ändra naturmiljön enligt 12 kap. 6 § miljöbalken liksom prövning enligt bestämmelser om strandskydd samt prövning om generellt biotopskydd där detta berörs. Dessa förutsättningar redovisas som upplysningar i plankartorna och hanteras genom samråd i planläggningsprocessen istället för genom särskilda prövningar.

9 Källor

Dokument

Länsstyrelsen i Västerbottens län. 2018. Bevarandeplan för Natura 2000-området Vindelälven. Dnr: 512-5812-2018.

Myndigheten för samhällsskydd och beredskap, MSB. Översvänningskartering utmed Vindelälven. Delrapport nr: 17. 2017-05-15.

Trafikverket. 2011. Handbok Miljökonsekvensbeskrivning för vägar och järnvägar, metodik. Publ. 2011:090.

Trafikverket 2015. Åtgärdsval GC-bro över Vindelälven vid Vännäs. TRV 2014/86707

Trafikverket 2017. PM Naturvärdesinventering Fältnivå – GC-väg och bro över Vindelälven, Vännäs kommun, Västerbottens län

Trafikverket 2017. PM Markmiljöundersökning GC-väg och bro över Vindelälven vid Vännäsby. Delen mellan väg 544-E12/väg 628

Trafikverket 2017. Projekterings-PM Geoteknik, GC-väg och bro över Vindelälven vid Vännäsby. Delen mellan väg 544-E12/väg 628

Trafikverket 2018. Fågelinventering vid Vindelälvens utloppsområde i Umeälven 2018.

Digitala

Vännäs kommun, Översiktsplan och tillägg till ÖP: <https://vannas.se/bygga-miljo-och-infrastruktur/samhallsutveckling/oversiktsplan>

Vännäs kommun, Kollektivtrafik: <https://www.vannas.se/bygga-miljo-och-infrastruktur/gator-trafik-och-underhall/kollektivtrafik>

Länsstyrelsen i Västerbottens län, Länskarta Västerbotten: <https://ext-geoportal.lansstyrelsen.se/standard/?appid=ee4481695191439f930e87799fea8787&bookmarkid=53004>

Myndigheten för samhällsskydd och beredskap, MSB. GIS-underlag: <https://gisapp.msb.se/apps/oversvamningsportal/avancerade-kartor/oversvamningskartering.html>

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

Sametinget. Rennäringens markanvändning: www.sametinget.se/underlag

Statistikmyndigheten, SCB: <https://www.scb.se/>

SGU:s brunnarsarkiv: <http://www.sgu.se/produkter/kartor/kartvisaren/grundvattenkartvisare/brunnar/>

SLU Artdatabanken: <http://www.artportalen.se/>

Skogsstyrelsen. GIS-data: www.skogsstyrelsen.se/skogensparlor

Transportstyrelsen. Olycksstatistik STRADA: <https://www.transportstyrelsen.se/sv/om-oss/statistik-och-analys/statistik-inom-vagtrafik/olycksstatistik/om-strada/>

Vattenkartan, miljökvalitetsnormer för vatten: <https://viss.lansstyrelsen.se/>

Trafikverket, Box 3057, 903 02 Umeå. Besöksadress: Storgatan 60
Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 010-123 50 00
trafikverket.se