

PLANBESKRIVNING

E4, Rastplats Granberget

Robertsfors kommun, Västerbottens län

Vägplan, 2019-06-20

Projektnummer: 164548

FASTSTÄLLELSEHANDLING



Trafikverket

Postadress: Box 809, 971 25 Luleå

E-post: investeringsprojekt@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921

Dokumenttitel: Planbeskrivning E4, Rastplats Granberget

Författare: Leif Wiklund och Carolina Ingelsson, Sweco

Dokumentdatum: 2019-06-20

Ärendenummer: TRV 2018/58536

Åtgärdsnummer: 16941

Uppdragsnummer: 164548

Utgivare: Trafikverket

Kontaktperson: Frida Gustafsson, Trafikverket

Bilder: Trafikverket, där inget annat anges.

Innehåll

1	Sammanfattning	5
2	Beskrivning av projektet, dess bakgrund, ändamål och projektmål	7
2.1	Bakgrund	7
2.2	Planlägningsprocess	7
2.3	Tidigare utredningar och beslut	8
2.4	Avgränsning	8
2.5	Projektmål	9
2.6	De transportpolitiska målen	9
3	Miljöbeskrivning	10
3.1	Läsanvisning	10
3.2	Avgränsning	10
3.3	Metodik – bedömning av konsekvenser	11
3.4	Miljökompetens	11
4	Förutsättningar	12
4.1	Trafik och användargrupper	12
4.2	Lokalsamhälle och regional utveckling	12
4.3	Landskapet	13
4.4	Miljö och hälsa	14
4.5	Byggnadstekniska förutsättningar	15
5	Den planerade rastplatsens lokalisering och utformning med motiv	17
5.1	Val av lokalisering	17
5.2	Val av utformning	18
5.3	Övriga väganordningar	20
5.4	Skyddsåtgärder och försiktighetsmått som redovisas på plankarta och fastställs	20
5.5	Skyddsåtgärder och försiktighetsmått under byggtiden	20
6	Effekter och konsekvenser av projektet	22
6.1	Trafik och användargrupper	22
6.2	Lokalsamhälle och regional utveckling	22
6.3	Miljö och hälsa	22
6.4	Indirekta och samverkande effekter och konsekvenser	23
6.5	Påverkan under byggnadstiden	23
7	Samlad bedömning	24
7.1	Måluppfyllelse avseende projektmål och transportpolitiska mål	24
7.2	Överensstämmelse med miljökvalitetsmål	24

8 Överensstämmelse med miljöbalkens allmänna hänsynsregler, miljökvalitetsnormer och bestämmelser om hushållning med mark och vattenområden.....	25
8.1 Allmänna hänsynsregler	25
8.2 Miljökvalitetsnormer	25
8.3 Hushållning med mark- och vattenområden	26
9 Markanspråk och pågående markanvändning	27
9.1 Vägområde för allmän väg	27
9.2 Område med tillfällig nyttjanderätt	27
9.3 Övrigt område för enskild väg	27
10 Fortsatt arbete	29
10.1 Dispenser och tillstånd	29
11 Genomförande och finansiering.....	30
11.1 Formell hantering.....	30
11.2 Överensstämmelse med kommunala planer	31
11.3 Genomförande	31
11.4 Finansiering.....	32
12 Underlagsmaterial och källor	33
12.1 Tryckta referenser.....	33
12.2 Elektroniska referenser	33

1 Sammanfattning

E4 är en del av det nationella vägnätet i Västerbottens län. Det finns idag en befintlig parkering på Granberget, men denna är underdimensionerad och uppfyller inte kraven för en statlig rastplats. De närmaste rastplatserna är i Sävar och Ljusvattnet. Det finns behov av en rastplats mellan dessa. Målet med projektet är att rastplatsen ska erbjuda en attraktiv, inbjudande och trafiksäker möjlighet att stanna och rasta samt god service till trafikanterna.

En vägplan tas nu fram för att möjliggöra byggandet. Rastplatsen planeras att byggas i samband med ombyggnaden av E4 mellan Sikeå och Gumboda.

Rastplatsen ska utformas enligt krav i Trafikverkets styrande dokument och förslaget inrymmer uppställningsytor för sex lastbilar med släp, fyra husvagnar/husbilar, 10 personbilar samt två tillgänglighetsanpassade parkeringsplatser. Vägplanens förslag innebär också att en vall kommer att anläggas närmast E4, där den befintliga parkeringsplatsen finns idag. Vallen ger viss bullerdämpning till rastplatsens gäster men också visuell avgränsning mot E4. På rastplatsen kommer även en servicebyggnad finnas tillgänglig, sittplatser samt en lekplats. Rastplatsen kommer även tillhandahålla en septiktank för uppsamling av klosettvattnet. Viltstängsel kommer att anläggas runt rastplatsen. Vid enskilda vägar dras stängslet in cirka 30 meter och avslutas med en grind.

För att underlätta drift- och underhållsåtgärder placeras brunn och inspektionsluckor lättillgängligt. Driftfordon ska kunna ställas upp på anvisad yta utan att behöva blockera eller nyttja någon parkeringsplats för gäster.

Landskapsbilden kommer att påverkas av ytterligare trafikmiljö i anslutning till den befintliga E4. Ingen påverkan sker dock på landskapets karaktär som sådan. Inne på rastplatsen kommer utformningen att utgå från och anpassas till naturmiljön.

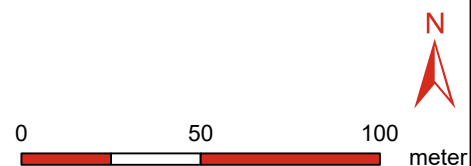
Markerna används för rennäring och skogsbruk. Rennäringen påverkas i och med att mark med lavar som renarna betar tas i anspråk. Skogsbruket påverkas i liten grad. Vägplanen påverkar inga kända natur-, kultur och rekreationsvärden eller skyddade områden.

Länsstyrelsen beslutade den 17 december 2018 att de åtgärder som ingår i projektet inte kan antas medföra betydande miljöpåverkan.

Vägplanen bedöms uppfylla projektmålet. Genom rastplatsens placering i ett naturskönt område med trafikantservice, lockar man till besök och viss aktivitet som avbrott under resan. De föreslagna åtgärderna stämmer väl överens med kommunens översiktliga planer.



Rastplats Granberget



© Lantmäteriet, Geodatasamverkan

Figur 1.1-1 Översiktskarta

2 Beskrivning av projektet, dess bakgrund, ändamål och projektmål

2.1 Bakgrund

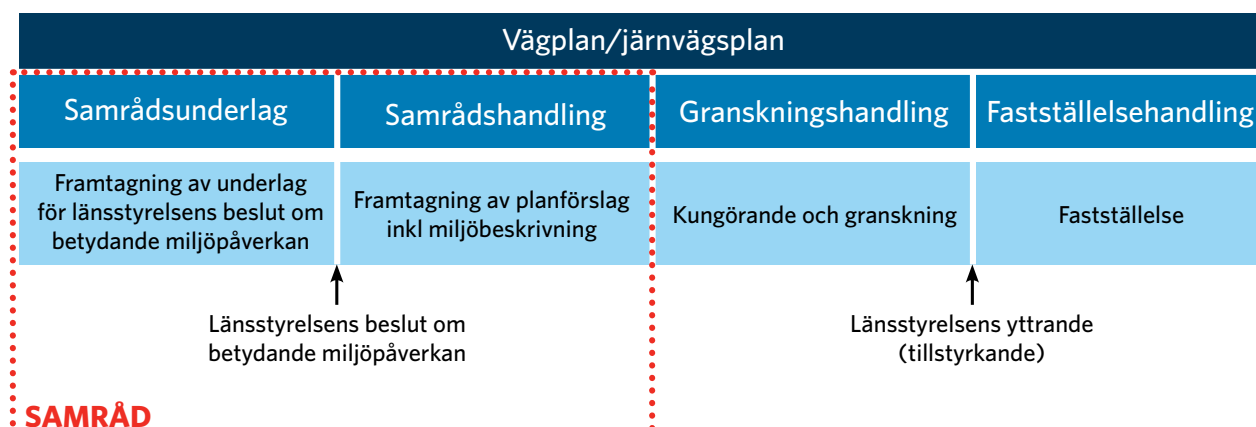
För att bland annat beakta yrkestrafikens krav på kör- och vilotider ska vissa avstånd gälla mellan rastplatser för de nationella stamvägarna samt av regionerna utpekade stråk, exempelvis viktiga gods- och/eller turiststråk. Trafikverket har därför som målsättning att tillgång till rastplats ska finnas varje till varannan timme på dessa typer av vägar.

E4 är en del av det nationella vägnätet i Västerbottens län. Det finns en befintlig parkering på Granberget, men denna är underdimensionerad och uppfyller inte kraven för en statlig rastplats. De närmaste rastplatserna är i Sävar (43 kilometer söderut) och Ljusvattnet (48 kilometer norrut).

För att förbättra möjligheten till rast och vila för långväga trafik längs E4 ska därför en rastplats anläggas på Granberget som uppfyller kraven för en statlig rastplats.

2.2 Planläggningsprocess

Ett vägprojekt ska planeras enligt en särskild planläggningsprocess som regleras av miljöbalken och väglagen (1971:954). Arbetet ska resultera i en fastställd vägplan. Planläggningsprocessen illustreras i figur 2.2-1. Under processen analyseras och beskrivs väganläggningens lokalisering och alternativa utformningar. Slutligen fastställs lokaliseringen och den valda detaljutformningen.



Figur 2.2-1 Trafikverkets planläggningsprocess

I början av planläggningen tas ett samrådsunderlag fram som beskriver hur projektet kan komma att påverka miljön. Länsstyrelsen beslutar med hjälp av samrådsunderlaget om projektet kan antas medföra en betydande miljöpåverkan eller inte. Om länsstyrelsen beslutar att projektet inte innebär en betydande miljöpåverkan upprättas ingen miljökonsekvensbeskrivning. Projektets påverkan på miljön beskrivs istället i en miljöbeskrivning som integreras i vägplanens planbeskrivning.

Planen finns sedan tillgänglig för granskning så att de som berörs kan lämna synpunkter innan Trafikverket färdigställer den. Efter granskningen begärs fastställelse av planen hos Trafikverket. Innan planen skickas till fastställelse ska länsstyrelsen lämna sitt granskningsyttrande med tillstyrkan till vägplanen. När planen är fastställd följer en överklagandetid innan planen vinner laga kraft. Först efter detta kan Trafikverket sätta spaden i jorden.

Samråd är en mycket viktig aspekt under hela planläggningen. Det innebär att Trafikverket tar kontakt och för dialoger med andra myndigheter, organisationer och berörd allmänhet för att få deras synpunkter och rådgivning. Alla synpunkter som kommer in under samråd sammanställs i en samrådsredogörelse. Inkomna synpunkter som är av betydelse för det fortsatta arbetet inarbetas i vägplanen.

2.3 Tidigare utredningar och beslut

Trafikverket har tagit fram en vägplan och bygghandling för sträckan E4 Sikeå-Gumboda. Rastplats Granberget ligger utmed denna sträcka, cirka fem kilometer norr om Sikeå. Vägplan för E4 Sikeå-Gumboda planeras ställas ut för allmänhetens granskning under våren/sommaren 2019 och skickas in för fastställelse under sommaren/hösten 2019.

Planerad byggstart för etappen mellan Sikeå-Gumboda är satt till år 2021. Rastplats Granberget planeras att anläggas i samma entreprenad som E4 Sikeå-Gumboda.

Rastplatsen ingår inte i vägplanen Sikeå-Gumboda eftersom beslutet att bygga en rastplats fattades efter att den vägplanen påbörjades.

2.3.1 Beslut om betydande miljöpåverkan

Länsstyrelsen beslutade den 17 december 2018 enligt 15 § första stycket väglagen att de åtgärder som ingår i projektet inte kan antas medföra betydande miljöpåverkan.

I beslutet lämnas också samrådssynpunkter som gäller observation av havsörn i området. Länsstyrelsen anser det osannolikt att det förekommer okända fornlämningar inom området och anser det värdefullt om naturegenskaper blir en del av kvaliteterna inom rastplatsen.

2.4 Avgränsning

Rastplatsen kommer att byggas på östra sidan av E4 vid den befintliga

parkerings-/rastplatsen på Granberget. Vägplanen behandlar ett 300x500 meter stort område på den valda platsen. Rastplatsen kan bli upp till cirka 130x290 meter stor. Utredningsområdet täcker väl in detaljstudier av rastplatsens läge och omfattning samt ett bedömt influensområde för påverkan på mark och vatten.

2.5 Projekt mål

Målet med projektet är att rastplatsen ska erbjuda en attraktiv, inbjudande och trafiksäker möjlighet att stanna och rasta samt god service till trafikanterna. Det ska vara en tilltalande plats där det finns möjlighet att koppla av i en trivsamt miljö.

2.6 De transportpolitiska målen

Det övergripande målet för svensk transportpolitik har sedan 1998 varit att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktig hållbar transportförsörjning för medborgare och näringsliv i hela landet. Det övergripande målet stöds av två huvudmål:

- Funktionsmålet som berör tillgänglighet för människor och gods
- Hänsynsmålet som handlar om säkerhet, miljö och hälsa

Funktionsmålet

Transportsystemets utformning, funktion och användning ska medverka till att ge alla en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet samt bidra till utvecklingen i hela landet. Transportsystemet ska vara jämställt, det vill säga svara mot kvinnors respektive mäns transportbehov.

Hänsynsmålet

Transportsystemets utformning, funktion och användning ska anpassas till att ingen ska dödas eller skadas allvarligt samt bidra till att det övergripande generationsmålet för miljö och miljö kvalitetsmålen nås samt bidra till ökad hälsa.

3 Miljöbeskrivning

3.1 Läsanvisning

Vägplanens miljöbeskrivning finns uppdelad i olika delar av planbeskrivningen. I kapitel 4 redovisas relevanta miljöförutsättningar i det område som berörs av projektet. Rastplatsens lokalisering och utformning med motiv beskrivs i kapitel 5, där det också redovisas skyddsåtgärder 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 förhåller sig till miljökvalitetsmålen. Kapitel 8 redovisar "Överensstämmelse med miljöbalkens allmänna hänsynsregler, miljökvalitetsnormer och bestämmelser om hushållning med mark och vattenområden". I kapitel 10 förtecknas det behov av prövningar enligt miljöbalken som har identifierats.

3.2 Avgränsning

Miljöbeskrivningen avgränsas till de miljöaspekter som har relevans för vägplanen, det vill säga där värden finns och mer än obetydlig påverkan blir aktuell.

Landskapsbilden påverkas, liksom pågående markanvändning (skogsbruk och rennärning). Tillfällig påverkan kommer att ske under byggtiden. Dessa miljöaspekter behandlas vidare i miljöbeskrivningen.

Följande miljöaspekter behandlas inte vidare, med motivering.

Inga utpekade värden eller skyddade områden avseende kulturmiljö, rekreation eller yt- och grundvatten kommer att påverkas. Vatten kommer att beskrivas till den del som berör den planerade VA-anläggningen.

Ingen jordbruksmark berörs. Inga kända markföroreningar finns och det är liten risk för att sådana ska finnas.

Bostadshus finns i byn Granberget, 300–400 meter sydväst om rastplatsen, på andra sidan av E4. Boendemiljön bedöms inte påverkas av rastplatsen.

Det ska framgå av vägplanen om den innefattar objekt eller bestämmelser i miljöbalken som undantas från förbud eller skyldigheter enligt balken, det vill säga strandskydd, generellt biotopskydd och åtgärder som undantas från samråd enligt kap. 12 § 6 miljöbalken om väsentlig förändring av naturmiljön, samt planens konsekvenser för dessa. Strandskyddade områden eller biotopskydd som kan beröras av vägplanen finns inte.

Beträffande naturmiljö är marken i och kring vägplaneområdet idag yngre blandskog med ljung, blåbär och lingon samt hållmarker. Hållmarkerna, särskilt den stora rundade berghällen mitt i området, har värde för landskapsbilden och potential att vara en resurs på den nya rastplatsen. Några

naturmiljövärden bedöms däremot inte finnas inom vägplanen och naturmiljö behandlas inte vidare.

Risker i form av översvämningar och liknande som kan komma att uppstå pga klimatförändringar bedöms sakna relevans för projektet och utreds inte.

3.3 Metodik – bedömning av konsekvenser

Bedömningen av konsekvenser görs i två steg där värdet eller känsligheten hos de berörda områdena (litet till mycket högt) bedöms liksom påverkan (obetydlig till stor, positiv eller negativ) på områdena. Värde/känslighet tillsammans med påverkan vägs sedan ihop till en konsekvens, se figur 3.3-1 nedan.

Med påverkan avses fysisk förändring eller intrång (alltså hur projektet i sig påverkar befintlig situation).

Påverkan orsakar effekter, det vill säga förändringar av miljön som den fysiska förändringen i sig ger upphov till (exempelvis att skogsmark försvinner).

Med konsekvens avses den verkan eller betydelse som effekten får för miljötillståndet eller människors hälsa (exempelvis att om den försvunna skogsmarken har mycket höga biologiska värden är det negativt för uppsatta mål om att bevara biologisk mångfald och därmed stora konsekvenser för aspekten naturmiljö).

Med värde avses värdefulla miljöer eller strukturer som anses värdefulla. Om värden saknas, eller de är låga, för en viss miljöaspekt kan konsekvenserna bli små även om förändringen i miljön blir stor. På samma sätt kan även en liten påverkan på ett mycket högt värde kan få måttliga konsekvenser.

	Litet värde	Måttligt värde	Högt värde	Mycket högt värde
Stor negativ påverkan	Små konsekvenser	Måttliga konsekvenser	Stora konsekvenser	Mycket stora konsekvenser
Måttlig negativ påverkan	Små konsekvenser	Små - måttliga konsekvenser	Måttliga konsekvenser	Stora konsekvenser
Liten negativ påverkan	Obetydliga konsekvenser	Små konsekvenser	Små konsekvenser	Små - måttliga konsekvenser
Ingen/obetydlig påverkan	Obetydliga konsekvenser			

Figur 3.3-1 Bedömningsmatris. Konsekvenserna bedöms som en sammanvägning av värde och förändring. Konsekvenserna kan också bli positiva enligt motsvarande skala.

3.4 Miljökompetens

Ansvarig för miljöbeskrivningen har ca 20 års erfarenhet av miljöbedömningar och andra miljöfrågor vid planläggning av vägar och järnvägar.

4 Förutsättningar

4.1 Trafik och användargrupper

Utredningsområdet är beläget öster om E4. Gällande hastighet på E4 vid rastplatsen är 90 km/tim med en vägbredd på nio meter. År 2015 mättes trafikmängden på den aktuella sträckan till 4 370 fordon per dygn (årsdygnstrafik, ÅDT), varav 22% tung trafik. Prognos för år 2040 är 5 337 fordon per dygn, varav 24% tung trafik.

Två mindre enskilda vägar ansluter österifrån till rastplatsen och strax norr därom.

Det finns ingen gång- och cykelväg för oskyddade trafikanter i området. Dessa är hänvisade till att gå och cykla i blandtrafik längs E4.

I anslutning till utredningsområdet finns två busshållplatser längs E4. Sikeå (avskild busshållplats) ligger cirka fyra kilometer söder om rastplatsen och Klintsjön cirka två kilometer norr om rastplatsen. Länstrafiken trafikerar sträckan med följande busslinjer:

- Linje 12 Umeå - Skellefteå
- Linje 20 Umeå - Haparanda
- Linje 100 Umeå - Haparanda

E4 är en rekommenderad väg för transporter med farligt gods.

4.1.1 Trafiksäkerhet

Till olycksdatabasen Strada (Swedish Traffic Accident Data Acquisition) har 6 trafikolyckor vid rastplatsen inrapporterats under åren 2008-2018 enligt:

- 2 olyckor med älg
- 2 singelolyckor
- 1 olycka med traktor/snöskoter
- 1 mötandeolycka

En av olyckorna var allvarlig och en olycka var måttlig. Resterande olyckor var lindriga.

4.2 Lokalsamhälle och regional utveckling

4.2.1 Angränsande planering (Trafikverket)

Trafikverket planerar för ombyggnad av sträckan E4 Sikeå-Gumboda med mötesfri 2+1-väg med omkörningssträckor och mitträcke. Rastplats Granberget ligger utmed denna sträcka, cirka fem kilometer norr om Sikeå.

Planerad byggstart för etappen mellan Sikeå-Gumboda är satt till år 2021. Produktionen för rastplatsen i Granberget är tänkt att upphandlas som en gemensam entreprenad tillsammans med projektet E4 Sikeå-Gumboda.

4.2.2 Kommunala planer

För området gäller Robertsfors kommuns översiktsplan som antogs år 1991. Översiktsplanen är under omarbetning. Vägplanen berörs inte av någon detaljplan.

En vindkraftpark ligger sydöst om rastplatsen. Närmaste vindkraftverk ligger cirka 600 meter bort. Vindkraftsparken omfattas av detaljplan 2409-P03/4.

4.3 Landskapet

Granberget är beläget cirka 65 meter över havet och därmed cirka 40 meter över de angränsande dalgångarna i Sikeå och Klintsjön i söder respektive norr. Den övergripande landskapskaraktären på Granberget är tallskog med små hållmarker. Detta gäller också vid rastplatsen, där terrängen är flack.

Befintlig rastplats är en långsträckt parkeringsyta nära intill E4, se figur 4.3-1. Några bord och bänkar är utplacerade på berghällarna i den angränsande skogsmarken, se figur 4.3-2. Intill parkeringsytan finns en torrtoalett, en sopcontainer, en informationstavla och en betongring med planterade sommarblommor. Parkeringen är avskild från E4 med ett gräsklätt dike med fem björkar. Platsen är inte belyst.



Figur 4.3-1 Befintlig rastplats.



Figur 4.3-2 Berghäll med utplacerade bord och bänkar.



Figur 4.3-3 Områdets förutsättningar.

4.4 Miljö och hälsa

4.4.1 Riksintressen och Natura 2000

E4 är riksintresse för kommunikationer. Utredningsområdet omges även av riksintresse för vindbruk, men rastplatsen berör inte detta riksintresse. Utöver detta finns inga riksintressen eller Natura 2000-områden i rastplatsens närhet.

4.4.2 Markanvändning

Området används för skogsbruk. Skogen inom området som tas i anspråk är relativt ung och är talldominerad blandskog.

Länsstyrelsens grusinventering anger ett område av klass 2 vid rastplatsens norra del. Inom detta område finns påverkan som kan vara äldre husbehovstäckter.

4.4.3 Avvattning

Området går på en vattendelare, vilket innebär att det inte finns stora tillrinnande avrinningsområden uppströms rastplatsen.

Avrinningsmässigt avleds vattnet i området till Vändskärsfjärden, cirka tre kilometer från rastplatsen. Det finns två avrinningsstråk mot huvudrecipienten, antingen i mindre vattendrag till Storbäcken eller till Storladumyran som ansluter till Lillbäcken vidare mot Jörrviksbäcken.

Hela avrinningsområdet för Vändskärsfjärden är total cirka 15 kvadratkilometer, varav området vid rastplatsen utgör mindre än 0,5 promille.

4.4.4 Rennäring

Området är vinter- och vårvinterland för Malå sameby och betesmarker på båda sidor av E4 används. Inga utpekade strategiska platser eller för renen viktiga områden finns i rastplatsens närhet finns enligt Sametingets underlagsmaterial.

I samråd med Malå sameby har framkommit behov av grindar på anslutande vägar och att viltstängslet ska dras in längs dessa. Samebyn konstaterar också att berghällen i mitten av rastplatsen innehåller lav som renarna betar.

4.5 Byggnadstekniska förutsättningar

4.5.1 Geoteknik

Figur 4.5-1 visar jordartskarta för området som är hämtad från Sveriges geologiska undersökningar (SGU). Jordprofilen inom området består överst av ett tunt växtlager alternativt torv som underlagras av sandig morän materialtyp 2 och tjälfarlighetsklass 1. Materialtyp 2 innefattar grovkorniga jordarter och med tjälfarlighetsklass 1 avses jordart som ej är tjällyftande. Detta medför att inget tjälskydd behövs för vägar samt grundläggning av byggnader.

Bergöverytan är ytligt belägen inom området på ett djup varierande från 0-2 meter. Grundvattenytan inom området bedöms vara ytligt belägen inom cirka 0,5-1,5 meter från markytan.

4.5.2 Förorenade områden

Inga kända markföroreningar finns inom utredningsområdet.

4.5.3 Ledningar

El- och teleledningar

Opto- och telekablar går parallellt med E4 intill befintlig parkeringsplats. En luftledning för el sträcker sig längs med rastplatsen strax utanför den belagda ytan. En radiomast för telekommunikation finns i södra delen av utredningsområdet. Fram till masten finns det befintliga telekablar nedgrävda längs den enskilda ägovägen.

VA

Det finns inget kommunalt vatten eller avlopp i närheten av rastplatsen. Det är cirka 1 150 meter till närmaste kommunala vattenledning.

Jordartskarta

1:25 000–1:100 000



Sveriges geologiska undersökning



ANÅSET
ROBERTSFORS

Jordartskarta 1:25 000–1:50 000 visar jordarternas utbredning i eller nära markytan samt förekomsten av block i markytan. Ytliga jordlager med en maktighet som understiger en halv till en meter redovisas i vissa fall. Även underliggande jordlager, t.ex. isälvsediment under lera, redovisas i vissa fall, men någon systematisk kartläggning av dessa har inte gjorts. Även vissa landformer, såsom moränbacklandskap, moränryggar och flygsanddynor redovisas. Jordarterna indelas efter bildningsått och korstorlekssammansättning.

Jordartskarta 1:25 000–1:50 000 visar information ur det SGU anger som databasprodukten "Jordarter 1:25 000–1:100 000". I denna produkt ingår jordartskartor framställda med olika metoder och anpassade för olika presentationsskalor. Kortfattad information om karteringsmetod för det aktuella kartutsnittet och lämplig presentationskala med hänsyn till kartans noggrannhet ges på sidan två av detta dokument. Observera att det som är lämplig skala kan avvika från det valda kartutsnittets skala.

För ytterligare information om jordarter, jordlagerföljder, jorddjup m.m. hänvisas till www.sgu.se eller SGUs kundtjänst.

Berg

Strandvall

Drumlin eller liknande

Drumlin eller liknande, bredd <30 m

Drumlin eller liknande, bredd 30--125 m

Tunt eller osammanhängande ytlager av torv

Tunt eller osammanhängande ytlager av jord

Tunt eller osammanhängande ytlager av postglacial sand--grus

Tunt eller osammanhängande ytlager av svallsediment

Drumlin eller liknande

Torv

Gyttja

Gyttjeler (eller lergyttja)

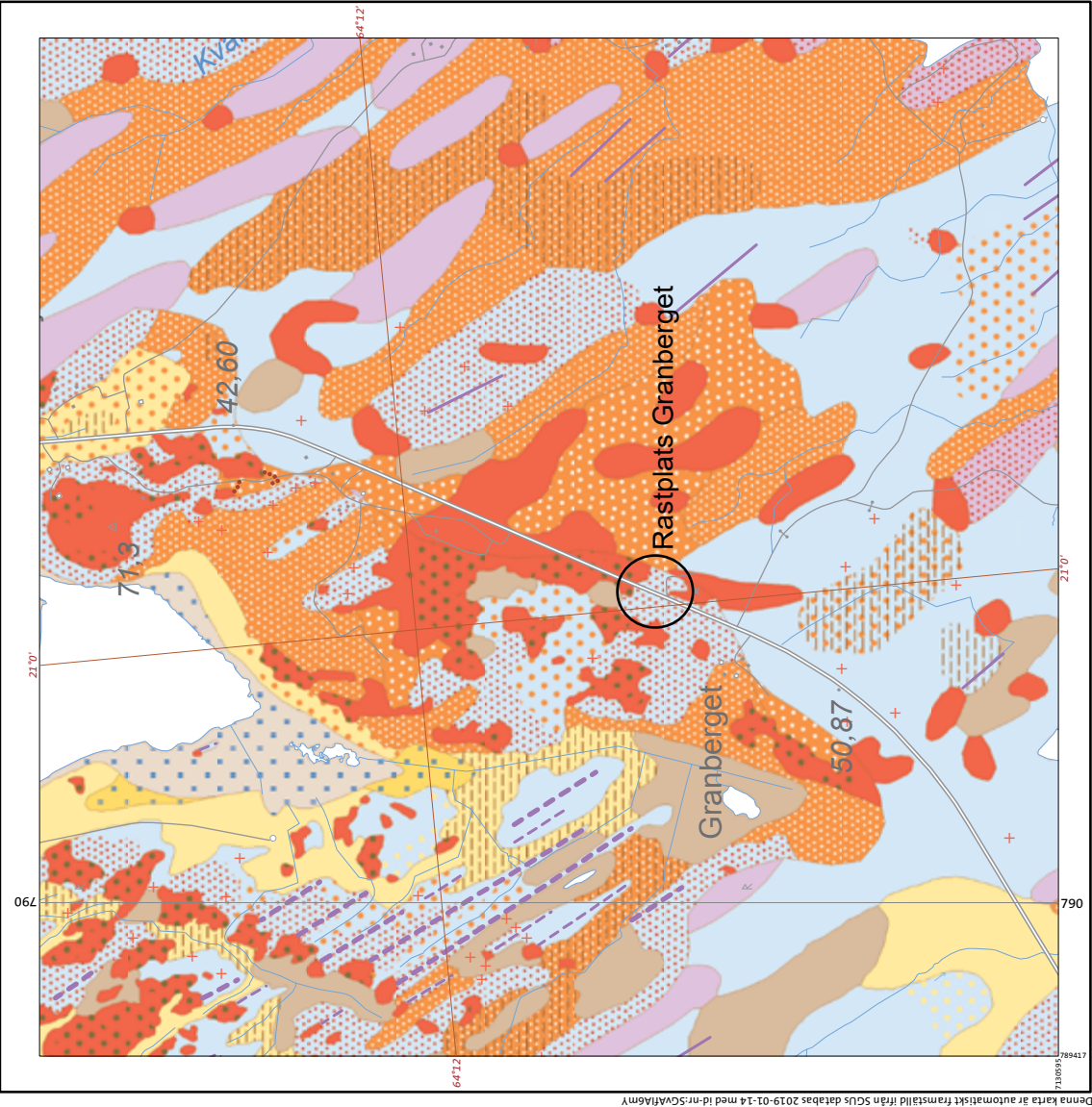
Lera--silt

Postglacial sand

Svallsediment, grus

Morän

Berg



© Sveriges geologiska undersökning (SGU)
Huvudkontor:
Box 670
751 23 Uppsala
Tel: 08 817 40 00
E-post: kundservice@sgu.se
www.sgu.se

Topografiskt underlag: Ur GSD-Terrängkartan
©Lantmäteriet
Rutnät i svart anger koordinater i SWEREF 99 TM.
Gradnät i brunt anger latitud och longitud
i referenssystemet SWEREF99.

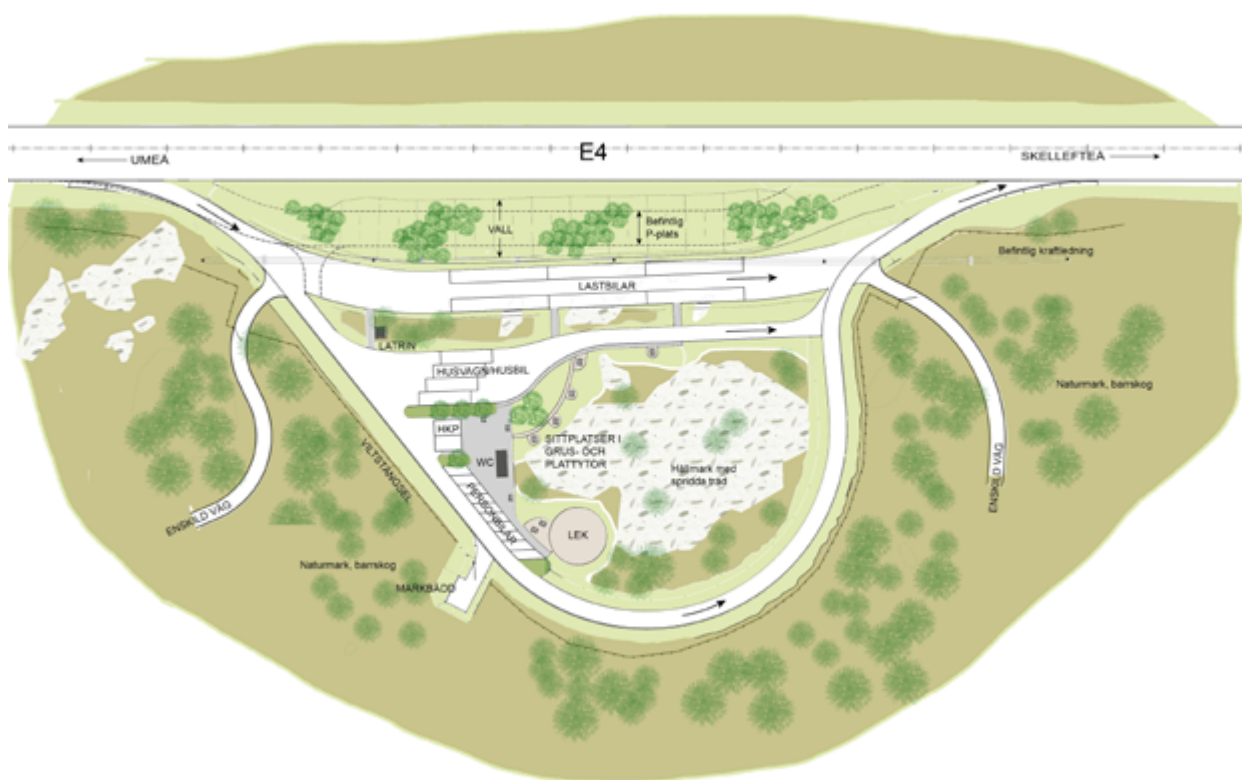
Figur 4.5-1 Jordartskarta, hämtad från SGU (Sveriges geologiska undersökningar).

5 Den planerade rastplatsens lokalisering och utformning med motiv

5.1 Val av lokalisering

Trafikverket har som målsättning att det ska finnas rastplatser med 50 - 100 kilometer avstånd längs det nationella stamvägnätet, där E4 i Västerbottens län ingår. Idag finns rastplats i Sävar och Ljusvattnet. Det finns behov av ytterligare en rastplats mellan dessa och Trafikverket har identifierat att Granberget, 1 kilometer norr om Sikeå, är en lämplig plats. Det finns idag en befintlig parkeringsyta på Granberget i norrgående riktning som idag används som en rastplats. Men då det saknas vissa grundfunktioner så är parkeringen på Granberget underdimensionerad och uppfyller därmed inte kraven för en statlig rastplats.

Förhållandena på platsen upplevs gynnsamma för en rastplats och inga indikationer har inkommit på att rastplatsen borde placeras på ett annat ställe än Granberget. Därmed anser Trafikverket att det är lämpligt att bygga om befintlig parkeringsyta till en rastplats som uppfyller Trafikverkets krav på en statlig rastplats.



Figur 5.2-1 Illustration över föreslagen rastplats.

5.2 Val av utformning

5.2.1 Gestaltning

Ett förslag på utformning av rastplatsen har tagit fram, se figur 5.2-1.

Vägplanens förslag innebär att en vall kommer att anläggas närmast E4, där den befintliga parkeringsplatsen finns idag. Vallen ger viss bullerdämpning till rastplatsens gäster men också visuell avgränsning mot E4. Innanför vallen anläggs en parkeringsplats där det i anslutning finns serviceplats med toalett och informationstavla. Sittplatser kommer att placeras ut på plattytter, grusytter och eventuellt uppe på berghällen. Även en lekyta planeras. Hela ytan är tillgänglighetsanpassad och det är korta avstånd mellan servicebyggnad och parkering.

Den befintliga berghällen i området är viktig för gestaltningen av rastplatsen och kommer att bevaras. Att dra utfartsvägen runt hällen ökar markinträdet något men ger mervärden för dem som nyttjar rastplatsen.

Naturmarken kring rastplatsen kommer i största mån att bevaras. De anlagda kör- och gångytorna kommer att anslutas till naturmarken med gräsytor med naturmarkskaraktär. Även vallen mot E4 kommer att gestaltas med tanke på omgivande natur. Viss plantering av buskar och träd kommer att göras med arter som passar in i landskapet.

5.2.2 Rastplatsens omfattning och standard

Trafikverkets rastplatser ska uppfylla vissa grundfunktioner, vilka beskrivs som krav i *Vägar och gators utformning* (VGU publikation 2005:086 och 2015:087). Dessa grundfunktioner/VGU-krav utgör en minimistandard för omfattning av utrustningen. Vid planering av en ny rastplats ska dimensionering och utformning av rastplatsen anpassas till den specifika platsen. Grundfunktionerna ska vara tillgängliga för alla, året runt, och ytorna mellan grundfunktionerna ska vara utformade så att personer med nedsatt rörelseförmåga kan förflytta sig på egen hand.

Förslaget inrymmer uppställningsytter för sex lastbilar med släp, fyra husvagnar/husbilar, 10 personbilar samt två tillgänglighetsanpassade parkeringsplatser. Rastplatsen skiljer på persontrafik och lastbilar genom två separata utfarter. Lastbilar, husbilar samt bil med husvagn får utfart rakt fram. Övriga fordon kör ut från rastplatsen på en enkelriktad vägslinga runt den berghäll som avses att bevaras. Samtliga fordon samlas till en gemensam påfart. Denna förses med väjnings- eller stopplikt.

Separering mellan biltrafik och oskyddade trafikanter görs genom att vägen placeras på utsidan av rastplatsen. För att minimera risker med att korsa utfartsvägen har ytter för rastaktiviteter placerats intill personbilsparkeringen.

5.2.3 Anslutningsvägar

Anslutningar till enskilda vägar stängs och flyttas till infart samt utfart för lastbilsparkering. Detta för att det ska finnas gott om plats för att svänga runt och komma in med olika typer av fordon. De enskilda vägarna behåller befintlig bredd och är dimensionerande för servicefordon av storlek sopbil.

5.2.4 Sidoområdesutformning

Sidoområde utförs med innerslännt 1:3 samt ytterslännt 1:2. Mellan lastbilsparkering och parkering för husbil/husvagn kommer diket utföras med 1:3 slännt där det är som smalast och flacka ut ju bredare grönytan blir. Diket kommer att ha en slänntbeklädning av avbaningsmassor. Vintertid kan grönytor och diken nyttjas som snöupplag vid snöröjning. Dikesnivån på rundslingan anläggs minst 30 cm under vägterassen.

5.2.5 Principutformning av gångstråk

Ett gångstråk kommer att anläggas längs med utfarten för husbil/husvagn. Denna ska fånga upp de oskyddade trafikanter som använder sig av passagerna från lastbilsparkeringen och leda dem vidare till rastytan.

Gångstråk och rastytor har svaga lutningar på 1-2%, vilket gör det tillgängligt för alla att ta sig runt på rastplatsen.

5.2.6 Viltstängsel

Inom vägområdet kommer viltstängsel att anläggas runt rastplatsen.

Viltstängslet placeras som princip 1 meter från släntkrön respektive slänthot.

Ytterligare 1 meter vägområde läggs till utanför viltstängslet för att få åtkomst till drift och underhåll av stängslet.

Vid enskilda vägar dras stängslet in cirka 30 meter och avslutas med en grind som redovisas på illustrationskarta 101T0501.

5.2.7 Avvattning

Trummor under väg föreslås för att avleda vatten från rastplatsområdet.

Preliminära beräkningar av flöden tyder på behov av trummor i storleksordningen 400-600 milimeter. Inom området föreslås ett avledningsstråk för dagvatten via mindre dike. Då inga stora vattenflöden förväntas inom området, kan utformningen utgöra mindre dike/dikesanvisning.

5.2.8 VA-ledningar

Servicebyggnaden med toalett kräver tillgång till vatten och ett avloppssystem.

Inom området föreslås därför en borrhål brunn som förser toaletten med vatten. För rening av spillvattnet föreslås att en markbädd placeras i området.

Placering av markbädd visas på figur 5.2-1. Till markbäddens utformning ingår även exempelvis brunn med slamavskiljare, fördelningsbrunn och inspektions-/utloppsbrunn. Rastplatsen kommer även tillhandahålla en septiktank för uppsamling av klosettwater.

För att underlätta drift- och underhållsåtgärder placeras brunn och

inspektionsluckor lättillgängligt. Driftfordon ska kunna ställas upp på anvisad yta utan att behöva blockera eller nyttja någon parkeringsplats för gäster.

5.2.9 Belysning och elledningar

Förslaget innebär att kör- och uppställningsytor kommer att belysas. På uppställningsyta för lastbil ges belysning i lägre ljushöjd som inte lyser in i lastbilshytten. Pollare kommer att placeras på mindre stigar och enskilda sittytter. Längs vägslingan placeras armaturer på stolpe.

Lekplatsen kommer att belysas för att göra området visuellt tilltalande. Även servicebyggnaden kommer att funktionsbelysas med ljus på fasad för att förstärka orientering på platsen.

Befintlig luftburen starkströmledning kommer att markförläggas i samband med anläggandet av rastplatsen. Trafikverket kommer att ansluta sig till det befintliga elnätet och anlägga nya elledningar till rastplatsen.

5.2.10 Geotekniska åtgärder

Vid anläggandet av rastplatsen kan sprängningsarbeten komma att bli aktuella för ledningsbäddar samt vatten- och avloppslösningar.

5.3 Övriga väganordningar

5.3.1 Beläggning

Rastplatsens körytor utförs med slitlager och bitumenbundet bärlager.

5.3.2 Skyltar och vägmarkering

Befintlig skylt till rastplatsen kommer att behållas men innehållet kan justeras. Även befintlig informationsskylt kommer att behållas. Skyltar som visar var de olika fordonstyperna ska ställa sig ska finnas på rastplatsen samt vägmarkeringar för parkeringsplatserna. Även in- och utfart i anslutning till E4 förses med vägmarkering.

5.4 Skyddsåtgärder och försiktighetsmått som redovisas på plankarta och fastställs

Inga specifika skyddsåtgärder eller försiktighetsmått fastställs i planen.

5.5 Skyddsåtgärder och försiktighetsmått under byggtiden

Den stora berghällen ska inhägnas för att undvika påverkan under byggtiden. De träd och annan växtlighet som finns på hällen får inte skadas.

Befintliga träd inom de blivande grönytorna på rastplatsen ska mätas in innan markarbeten påbörjas och man ska bedöma om de ska sparas och ingå i den färdiga anläggningen. Träden ska i så fall skyddas mot påverkan under byggtiden.

För vägbyggnadsprojekt ställer Trafikverket krav på kvalitets- och miljöstyrning (publikation TDOK 2016:0032 och TDOK 2012:93). I 2012:93

regleras entreprenörens miljöarbete, kemiska produkter och andra material samt miljökrav för fordon och arbetsmaskiner.

De allmänna råd som Naturvårdsverket (NFS 2004:15) har satt angående buller från byggplatser ska följas i projektet. Okända fornlämningar är skyddade i Kulturmiljölagen (1988:950). Om fornlämning påträffas inom området ska arbetet omedelbart stoppas, lämningen märkas ut och Länsstyrelsen kontaktas.

Samråd ska hållas med Malå sameby före byggstart. Detta för att klarlägga om och hur renskötsel bedrivs i området under byggtiden och hur hänsyn i så fall ska tas.

6 Effekter och konsekvenser av projektet

6.1 Trafik och användargrupper

En väl utformad och tillgängligt placerad rastplats medför positiva konsekvenser för trafiken och trafikanterna. Rastplatsen tillgodoser trafikanternas behov av vila, rekreation, toalettbesök och information. Den kommer inte att påverka vägen som sådan.

Genom att separera tung trafik från resterande rastplats fås bättre trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter.

6.2 Lokalsamhälle och regional utveckling

Rastplatsen är inte i konflikt med översiktsplan eller detaljplan. Inga åtgärder som planeras kommer att påverka detaljplanelagd vindkraftspark.

En välbesökt attraktiv rastplats är även till gagn för kommunen som tillsammans med Trafikverket och lokala intressenter kan nyttja platsen för information.

6.3 Miljö och hälsa

6.3.1 Landskapsbild

Landskapsbilden kommer att påverkas av ytterligare trafikmiljö i anslutning till den befintliga E4. Bullervallen kommer att vara ett nybyggt inslag med form som avviker från naturlandskapet. Planteringar kommer att kunna ge viss anpassning. Inne på rastplatsen kommer utformningen att utgå från och anpassas till naturmiljön.

Ingen påverkan sker på landskapets karaktär i stort och konsekvenserna för landskapsbilden bedöms som liten.

6.3.2 Vattenmiljö

Avvattningen medför ingen stor påverkan på området. Lokalt för rastplatsen innebär den ökade andelen hårdgjord yta en ökad ytavrinning, men för avrinningsområdet som helhet är förändringen marginell.

Det finns ingen tydlig risk för översvämning i området. Baserat på flödesberäkning för 10-års regn föreslås totalt fem trummor anläggas för avvattning av rastplatsens område, inklusive vägar och parkeringsytor.

Det finns inte heller någon tydlig risk för föroreningsspridning via dagnettnet. Området ligger långt ifrån vattendrag och avrinning sker i terräng innan vattendragen vidare mot kusten. Risker bedöms därför som obefintliga.

6.3.3 Rennäring

Hällmark med lavar som renarna kan beta tas i anspråk för rastplatsen. Lavmarken blir otillgänglig för fritt strövande renar men lavar kan hämtas från den bevarade hällen.

Markintrånget är litet och ligger i direkt anslutning till befintlig E4. Konsekvenserna för rennäringen bedöms bli små.

6.3.4 Skogsbruk

Skogsmark kommer att tas i anspråk för rastplatsen. Intrånget är litet och bedöms i sammanhanget ha en liten betydelse för näringen.

Konsekvenserna för skogsbruket bedöms bli små.

6.3.5 Ledningar

Ledningar kommer att flyttas. Varken mobilmast eller telekablar kommer att påverkas av den utbyggda rastplatsen. Kablarna i mark kan eventuellt behöva flyttas eller skyddas vid schaktarbeten i närheten av dessa. Befintlig kraftledning inom området kommer att markförläggas. Samråd har genomförts med berörd ledningsägare.

6.4 Indirekta och samverkande effekter och konsekvenser

Rastplatsen byggs i samband med ombyggnaden av E4. Vägprojektet medför också effekter och konsekvenser i området, som beskrivs i vägplanen för E4 Sikeå–Gumboda. Den sammanlagda påverkan bedöms inte medföra några betydande konsekvenser.

6.5 Påverkan under byggnadstiden

Byggskedet planeras bli samordnat med ombyggnaden av E4 etapp Sikeå–Gumboda. Byggandet av rastplatsen är av mindre omfattning i relation till ombyggnaden av E4.

Under byggskedet hanteras en rad ämnen som vid olycka eller spill kan påverka mark och vatten negativt. Bland dessa finns bland annat petroleumprodukter i form av drivmedel, hydrauloljor och smörjmedel. Tankning innebär hantering av större volymer av diesel, som kan ha stor negativ påverkan på miljön vid spill. 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.

Miljökonsekvenserna under byggtiden bedöms som små eftersom arbetena är av liten omfattning och skyddsåtgärder föreslås.

Trafiken på E4 kommer att påverkas i liten omfattning då anslutningarna till rastplatsen anläggs. Trafiken ska kunna passera arbetsområdet under byggtid men lokal hastighetssänkning kan förekomma.

Befintlig parkering kommer att stängas under byggtid och användas för etablering.

7 Samlad bedömning

7.1 Måluppfyllelse avseende projektmål och transportpolitiska mål

Vägplanen bedöms uppfylla projektmålet enligt kapitel 2.5. Genom rastplatsens placering i ett naturskönt område med trafikantservice, lockar man till besök och viss aktivitet som avbrott i bilåkandet.

Åtgärderna bedöms även medverka till att de transportpolitiska målen uppfylls. Vägplanen stöder funktionsmålet då transportsystemets kvalitet och användbarhet ökar. Hänsynsmålet uppfylls genom att Trafikverkets planläggningsprocess följs där avvägningar avseende trafiksäkerhet, miljö och hälsa görs.

7.2 Överensstämmelse med miljökvalitetsmål

Riksdagen har antagit 16 nationella miljömål som beskriver de egenskaper som vår natur- och kulturmiljö måste ha för att samhällsutvecklingen ska vara ekologiskt hållbar, se figur 7.2-1.

I detta projekt berörs främst målen Levande skogar samt Ett rikt växt- och djurliv. Påverkan på skogsmiljöerna blir små och vägplanen motverkar inte att miljökvalitetsmålen uppnås.



Figur 7.2-1 De 16 nationella miljökvalitetsmålen.

8 Överensstämmelse med miljöbalkens allmänna hänsynsregler, miljökvalitetsnormer och bestämmelser om hushållning med mark och vattenområden

8.1 Allmänna hänsynsregler

I miljöbalkens andra kapitel finns ett antal allmänna hänsynsregler som ger uttryck för olika principer som är hörnstenar i strävan mot en ekologiskt hållbar samhällsutveckling. Det är enligt 1 § (bevisbörderegeln) verksamhetsutövarens ansvar att visa att de allmänna hänsynsreglerna följs. I detta projekt har hänsynsreglerna beaktats genom att Trafikverkets planlägningsprocess följts och olika alternativ har bedömts med hänsyn till miljön. Val och lösningar ska göras utifrån dessa principer.

Vid upphandling av entreprenörer ställer Trafikverket krav på kvalitets- och miljöstyrning och har möjlighet att ställa objektspecifika miljökrav för entreprenaden. Detta berör hänsynsreglerna i 2 § (kunskapskravet), 3 § (försiktighetsprincipen och principen om bästa möjliga teknik), 5 § (hushållnings- och kretsloppsprinciperna) och 4 § (produktvalsprincipen). Trafikverket tillgodoser också kunskapskravet genom att ha välutbildad och kompetent personal i den egna organisationen och genom att ställa relevanta kompetenskrav vid upphandling av konsulttjänster och entreprenader. Hänsynsreglerna i 3, 4 och 5 §§ tillgodoses också genom att Trafikverket styr projektets materialanvändning och utförande, och åtar sig att genomföra de miljöskyddsåtgärder som krävs för att undvika skada på viktiga miljöintressen. Trafikverkets krav på kemiska produkter innebär att miljömässigt sämre alternativ kontinuerligt fasas ut när bättre alternativ finns på marknaden, vilket är i linje med 4 § (produktvalsprincipen).

Hänsynsregel i 6 § (lokaliseringsprincipen) anger att platsen för en verksamhet ska väljas så att miljöpåverkan minimeras, vilket säkerställs genom Trafikverkets planlägningsprocess.

Trafikverket har som verksamhetsutövare att ta hänsyn till 7 § (rimlighetsavvägning) och 8 § (ansvar för skadad miljö) i sin verksamhet.

8.2 Miljökvalitetsnormer

Miljökvalitetsnormer är ett juridiskt styrmedel som regleras i miljöbalkens femte kapitel. Idag finns fyra förordningar om miljökvalitetsnormer:

- Föroreningar i utomhusluft
- Omgivningsbuller
- Fisk- och musselvatten
- Vattenförekomster

Projektet berör inga vatten med miljö kvalitetsnormer 2016-2021.
Bedömningen är att den sparsamma trafiken till rastplatsen inte orsakar halter av föroreningar som berör miljö kvalitetsnormen för utomhusluft.
Inga vatten där förordningen för fisk- och musselvatten ska tillämpas berörs.
Miljö kvalitetsnormer för omgivningsbuller gäller endast för kommuner med fler än 100 000 invånare och för vägar med större trafikmängd än E4.
Vägplanen medför ingen risk för att miljö kvalitetsnormer ska överskridas.

8.3 Hushållning med mark- och vattenområden

Detta avser riksintressen enligt kapitel 3 och 4 miljöbalken. Alla Natura 2000-områden är också av riksintresse.

Rastplatsen berör endast riksintresset för kommunikationer, E4. Rastplatsen blir en ny kvalitet längs vägen. Ingen påtaglig skada uppstår på något riksintresse.

9 Markanspråk och pågående markanvändning

9.1 Vägområde för allmän väg

Vägområdet för allmän väg i vägplanen omfattar förutom själva vägen, utrymme för de väganordningar som redovisas i kapitel 5. I vägområdet ingår en kantrensa vid sidan om vägen som är 2 meter i skog. 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.

Vid viltstängsel tas en meter vägområde utanför stängslet för att få åtkomst för drift och underhåll av viltstängsel.

Vägrätt uppkommer genom att väghållaren tar i anspråk mark eller annat utrymme för väg med stöd av fastställd och lagakraftvunnen 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. Värdetidpunkten för intrånget är den dag då marken togs i anspråk. Den slutgiltiga ersättningen räknas upp från dagen för ianspråktagandet med ränta och index tills ersättningen betalas. Eventuella tvister om ersättning avgörs i domstol.

Vid ombyggnation tas i huvudsak skogsmark i anspråk för nytt vägområde. Det nya vägområdet med vägrätt för allmän väg enligt denna vägplan omfattar 14 274 m². Markanspråk i vägplanen redovisas på plankarta 101T0201.

9.2 Område med tillfällig nyttjanderätt

Genom tillfällig nyttjanderätt tillåts ytor att tas i anspråk för att kunna utföra de vägätgärder som ingår i vägplanen. Områden som tas i anspråk som tillfällig nyttjanderätt får endast användas under projektets byggtid från byggstart till och med godkänd slutbesiktning av projektet i sin helhet. Marken kommer återställas i möjligaste mån innan den återlämnas.

I vägplanen föreslås att cirka 242 m² skogsmark tas i anspråk med tillfällig nyttjanderätt. Områdena kommer att användas för anläggande av viltstängsel. Tillfällig nyttjanderätt redovisas på plankarta 101T0201.

9.3 Övrigt område för enskild väg

TVå befintliga enskilda vägar ansluter i dagsläget till området för rastplatsen. Dessa enskilda vägar kommer behöva flyttas och få nya anslutningar till E4 via rastplatsen. Enskilda vägar ingår inte i fastställelsebeslutet för vägplanen utan hanteras i en särskild lantmäteriförrättning där det slutliga läget bestäms i samråd med berörda. Vaghållaren söker och står för kostnader för förrättningen enligt anläggningslagen.

Förslag till ändring av enskilda vägar illustreras på illustrationskarta 101T0501.

10 Fortsatt arbete

10.1 Dispenser och tillstånd

Följande prövningar kan bli aktuella:

- För servicebyggnad krävs bygglov.
- För anläggande av enskilt avlopp krävs ansökan om tillstånd till kommunens miljökontor.

11 Genomförande och finansiering

11.1 Formell hantering

11.1.1 Fastställelseprövning

Hur vägplaner ska kungöras, hållas tillgänglig för granskning och fastställas regleras i 17-18 § väglagen.

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 för yttrande.

Efter att Länsstyrelsen tillstyrkt planen kan beslut tas om att skicka planen för fastställelse. I samband med begäran om fastställelseprövning ska så kallad kommunikation ske med de som yttrat sig under granskningen vilket innebär att de som yttrat sig under granskningstiden då får ta del av handlingar som tillkommit efter granskningen, bland annat granskningsutlåtandet och eventuella ändringar som skett efter granskning. Planen fastställs sedan om den kan godtas och uppfyller de krav som finns i lagstiftningen.

Om beslutet överklagas prövas överklagandet av regeringen.

11.1.2 Fastställelsebeslutets omfattning

Fastställelseprövningen innebär en helhetsbedömning av vägens samtliga konsekvenser och en prövning av hur de planmässiga avvägningarna mellan olika allmänna och enskilda intressen har gjorts. Fastställelsebeslutet omfattar det som redovisas på plankartorna samt de eventuella villkor som tas upp i beslutet. Även den formella hanteringen av vägplanen granskas. Villkor i beslutet måste följas när vägen byggs. Denna planbeskrivning utgör ett underlag till planens plankartor.

11.1.3 Rättsverkningar av fastställelsebeslutet

När vägplanen har vunnit laga kraft blir beslutet om fastställande juridiskt bindande. Har väghållaren fått vägrätt, är fastighetens ägare berättigad att få intrångsersättning och ersättning för annan skada till följd av vägens byggande. Samma rätt till ersättning har en innehavare av nyttjanderätt eller annan särskild rätt till fastigheten. 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 vägplanen 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.

11.2 Överensstämmelse med kommunala planer

De föreslagna åtgärderna stämmer väl överens med kommunens översiktliga planer.

11.3 Genomförande

Trafikverket har ansvar för såväl planeringen som genomförandet och handläggandet av marklösenfrågor, detaljprojektering och byggande, inklusive upphandling av olika konsulter och entreprenörer.

För omdragning av enskilda vägar kommer ansökan om förättning att göras.

11.3.1 Produktion

Entreprenaden kan starta när vägplanen har fastställts och vunnit laga kraft.

Ett vägprojekt innehåller flera av eller alla följande arbetsmoment, exempelvis:

- Platsbesök och etablering
- Trädfällning, röjning
- Ledningsomläggningar
- Fyllning överbyggnadsmaterial
- Markförstärkningsarbeten (till exempel erosionsskydd och tryckbank)
- Belägningsarbeten
- Skyltning, linjemålning

Hur arbetet i detalj kommer att bedrivas beslutas i huvudsak av den i byggskedet utsedda entreprenören.

11.4 Finansiering

Finansiering samt byggande av en ny rastplats bekostas av Trafikverket via den nationella planen. Totalkostnaden för projektet uppgår till cirka 14,7 Mkr enligt 2018 års prisnivå.

12 Underlagsmaterial och källor

12.1 Tryckta referenser

Trafikverket. 2018. Inriktning för rastplatser - Nationella vägar, Region Nord

Trafikverket. 2018. Miljöbeskrivning. Vägplan väg E4, delen Sikeå-Gumboda. 2016-10-06, ändrad 2018-01-08.

Trafikverket. Krav för Vägars och gators utformning. Publikation 2015:086, version 2.

Trafikverket. Råd för Vägars och gators utformning. Publikation 2015:089, version 2.

Trafikverket. Planläggning av vägar och järnvägar. Publikation TRV2012/85426, version 1.

Trafikverket. Vägars och gators utformning - begrepp och grundvärden. Publikation 2015:090, version 2.

12.2 Elektroniska referenser

FMIS. Fornminnesinformationssystem, Riksantikvarieämbetet. <http://www.raa.se/hitta-information/fornsok-fmis/>

Länsstyrelsen. Karttjänster (webbGIS). <http://extra.lansstyrelsen.se/gis/Sv/lansvisa-geodata/norrbottens-lan/Pages/default.aspx>

Naturvårdsverkets hemsida. <http://www.naturvardsverket.se>

Sametingets hemsida. <http://www.sametinget.se>

SGU, Sveriges geologiska undersökning, Kartgeneratören. http://apps.sgu.se/kartgenerator/maporder_sv.html

Skogsstyrelsen. Skogskartan. <http://kartor.skogsstyrelsen.se/kartor>

VISS, Vatteninformationssystem Sverige. <http://www.viss.lansstyrelsen.se>



Trafikverket, Box 809, 917 25 Luleå. Besöksadress: Sundsbacken 2-4, 972 42 Luleå
Telefon : 0771-921921, Texttelefon: 010-123 50 00

www.trafikverket.se