

SAMRÅDSUNDERLAG

GC-väg Röbäck-Skravelsjö
Umeå kommun, Västerbottens län

Vägplan, 2025-01-07



Trafikverket

Postadress: Box 510, 781 28 Borlänge

E-post: trafikverket@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921

Dokumenttitel: SAMRÅDSUNDERLAG

Författare: AFRY

Dokumentdatum: 2025-01-07

Ärendenummer: TRV 2024/102265

Uppdragsnummer: 186036

Version: 1.0

Kontaktperson: Jenny Heldestad, projektledare Trafikverket

Innehåll

1. Sammanfattning	5
2. Inledning.....	6
2.1. Bakgrund	6
2.2. Planläggningsprocessen	6
2.3. Projektändamål.....	7
2.4. Projektmål.....	7
2.5. Nationella miljö kvalitetsmål	7
3. Åtgärdens omfattning	7
Föreslagen dragning för gång-, cykel- och mopedväg.....	8
Föreslagen alternativ dragning för gång-, cykel- och mopedväg	8
4. Rivningsarbeten.....	8
5. Utrednings- och influensområde.....	9
5.1. Tematisk avgränsning	9
6. Miljöförutsättningar	10
6.1. Landskapsbild.....	10
6.2. Människors hälsa och miljö.....	10
6.3. Friluftsliv och rekreation	11
6.4. Naturmiljö	11
6.4.1. Invasiva arter	12
6.5. Vattenmiljö	12
6.5.1. Grundvatten	12
6.5.2. Ytvatten	13
6.5.3. Brunnar.....	13
6.6. Naturresurser.....	14
6.7. Kulturmiljö.....	15
6.8. Markföroreningar och sulfidjord	16
7. Projektets miljöeffekter.....	17
7.1. Landskapsbild.....	17
7.2. Människors hälsa och miljö.....	17
7.3. Friluftsliv och rekreation	17
7.4. Naturmiljö	17
7.5. Vattenmiljö	17
7.6. Naturresurser.....	18
7.7. Kulturmiljö.....	18

7.8.	Markföroreningar och sulfidjord	18
7.9.	Påverkan under byggtiden	18
7.10.	Påverkan på miljö kvalitetsnormer	18
7.11.	Påverkan på miljö kvalitetsmål	19
7.12.	Miljöbalkens hänsynsregler	19
7.13.	Påverkan på hushållning med mark- och vattenområden.....	20
8.	Skadeförebyggande åtgärder	20
9.	Bedömning av åtgärdens miljöpåverkan.....	20
10.	Fortsatt arbete.....	20
11.	Källor.....	21

1. Sammanfattning

Trafikverket avser bygga en cirka två kilometer lång belyst gång-, cykel- och mopedväg (GCM) längs med den norra sidan av väg 512 mellan Röbbäck och Skravelsjö i Umeå kommun. Projektet finns med i länstransport-planen för Västerbottens län 2022–2033. GCM-vägen ska anpassas till landskapet och separeras från väg 512 med ett gemensamt dike. På kortare sträckor kan det bli aktuellt att separera gång- och cykelvägen från vägen med kantsten. Vid Röbbäck planeras för en passage i plan över väg 512. Vid Skravelsjö har Trafikverket identifierat att det är möjligt att dra GCM-vägen i olika sträckningar och därför ska det utredas vilken sträckning som är mest lämplig.

Projektets ändamål är att öka trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter längs väg 512 mellan Röbbäck och Skravelsjö.

Trafikverket gör bedömningen att projektet inte kan antas medföra en betydande miljöpåverkan eftersom effekterna av projektet bedöms vara av mindre art och omfattning. För miljöaspekten naturresurser förväntas en negativ påverkan då projektet kommer medföra nya markintrång i brukningsvärd jordbruksmark och produktiv skogsmark, dock i markområden som redan idag är präglade av infrastruktur. Påverkan på landskapsbilden bedöms som liten då planerad gång-, cykel- och mopedväg i huvudsak anläggs i anslutning till redan befintliga vägar, och Trafikverket menar att gestaltungsarbetet kan resultera i positiva effekter. För miljöaspekten vattenmiljö förväntas ingen påverkan vad avser vattenförekomster. Åtgärdernas påverkan på enskilda brunnar kommer utredas vidare i det fortsatta arbetet. För miljöaspekterna naturmiljö, kulturmiljö och markföroreningar förväntas ingen påverkan. Projektet bedöms bidra till positiva effekter för människors hälsa samt friluftsliv och rekreation.

Inom utredningsområdet återfinns den invasiva arten blomsterlupin vid flertalet platser. I det fortsatta arbetet kommer Trafikverket utreda behovet av skyddsåtgärder för att begränsa spridning av denna invasiva art i samband med planerade schaktarbeten.

Risk finns att sulfidjord påträffas i samband med schaktarbeten. Om sulfidjord påträffas och behöver schaktas upp ska den hanteras enligt gällande riktlinjer för att undvika negativ miljöpåverkan.

2. Inledning

2.1. Bakgrund

Trafikverket avser bygga en belyst gång-, cykel- och mopedväg (GCM) längs med den norra sidan av väg 512 mellan Röbbäck och Skravelsjö i Umeå kommun. Byggstart planeras till år 2027 med en byggtid på 2 år. Projektet finns med i Länstransportplanen för Västerbottens län 2022–2033.

Länstransportplanen anger den strategiska inriktningen för länets transportinfrastruktur och i den fastställs prioriteringar för en trafikövergripande plan som bidrar till en långsiktigt hållbar utveckling av infrastrukturnätet.

Skravelsjö är en mindre ort i Umeå kommun, belägen cirka 1,5 kilometer sydväst om tätorten Röbbäck söder om Umeå. Mellan Röbbäck och Skravelsjö går väg 512 med en årsmedeldygnstrafik på cirka 3 000 fordon (mätår 2021). Vägen är åtta meter bred och saknar separering för oskyddade trafikanter och upplevs som otrygg. I genomförd åtgärdsvalsstudie, Röbbäck-Yttersjö, oskyddade trafikanter längs väg 512, pekas den osäkra miljön för oskyddade trafikanter ut. Skyltad hastighet är 80 km/tim där oskyddade trafikanter hänvisas till en smal vägren.

Trafikverkets nya GCM-väg kommer att lämnas över så att Umeå kommun kan ansluta den till sin befintliga dubbelsidiga gång- och cykelväg längs med Skravelsjövägen i Röbbäck. Samverkansavtal upprättas mellan Trafikverket och kommunen för att knyta samman anläggningarna.

Väg 512 tillhör det funktionellt prioriterade vägnätet för dagliga personresor och kollektivtrafik. Funktionellt prioriterade vägnät är sådana vägar som Trafikverket pekat ut som viktigast för nationell och regional tillgänglighet.

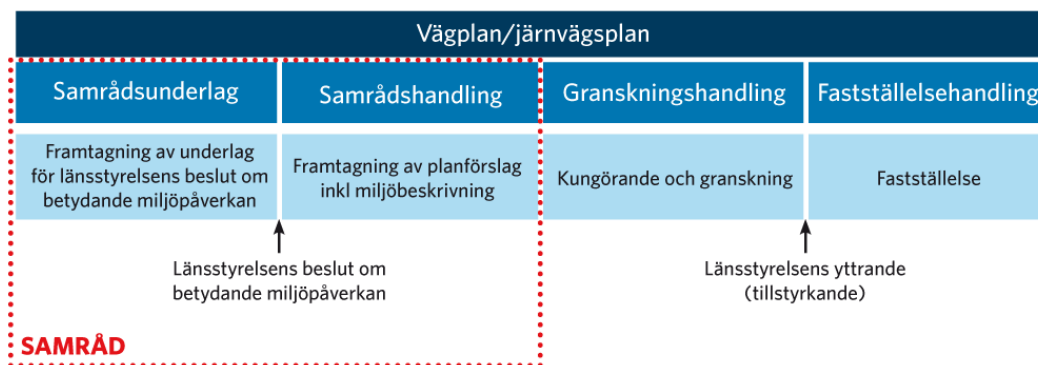
I Röbbäck bor 2 545 invånare, i Skravelsjö 153 invånare, i Djäkneböle 185 invånare och i Yttersjöområdet 518 invånare (SCB, 2020). I närområdet i övrigt finns spridd bebyggelse.

2.2. Planläggningsprocessen

Ett vägprojekt ska planeras enligt en särskild planläggningsprocess som styrs av lagar och som slutligen leder fram till en vägplan. Planläggningsprocessen illustreras i sin helhet i figur 1.

I början av planläggningen tar Trafikverket fram ett samrådsunderlag som beskriver hur projektet kan påverka miljön. Underlaget ligger till grund för Länsstyrelsens beslut om projektet kan antas medföra en betydande miljöpåverkan. Om projektet medför en betydande miljöpåverkan ska en separat miljökonsekvensbeskrivning tas fram till vägplanen. I annat fall hanteras miljöfrågorna i planbeskrivningen. När planförslaget är färdigt hålls det tillgängligt för granskning så att de berörda kan lämna synpunkter innan Trafikverket slutligen fastställer planen. Efter fastställelse följer en överklagandetid innan planen får laga kraft.

Samråd bedrivs kontinuerligt i processen, för att utbyta information och inhämta synpunkter från bland annat andra myndigheter, organisationer, enskilda och allmänhet som berörs. Synpunkterna som kommer in under samråd sammanställs i en samrådsredogörelse.



Figur 1. Planläggningsprocessen.

2.3. Projektändamål

Projektets ändamål är att öka trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter längs väg 512 mellan Röbäck och Skravelsjö.

2.4. Projekt mål

Trafiksäkerheten ska förbättras genom tydligare separering av oskyddade trafikanter och övriga trafikslag.

2.5. Nationella miljö kvalitetsmål

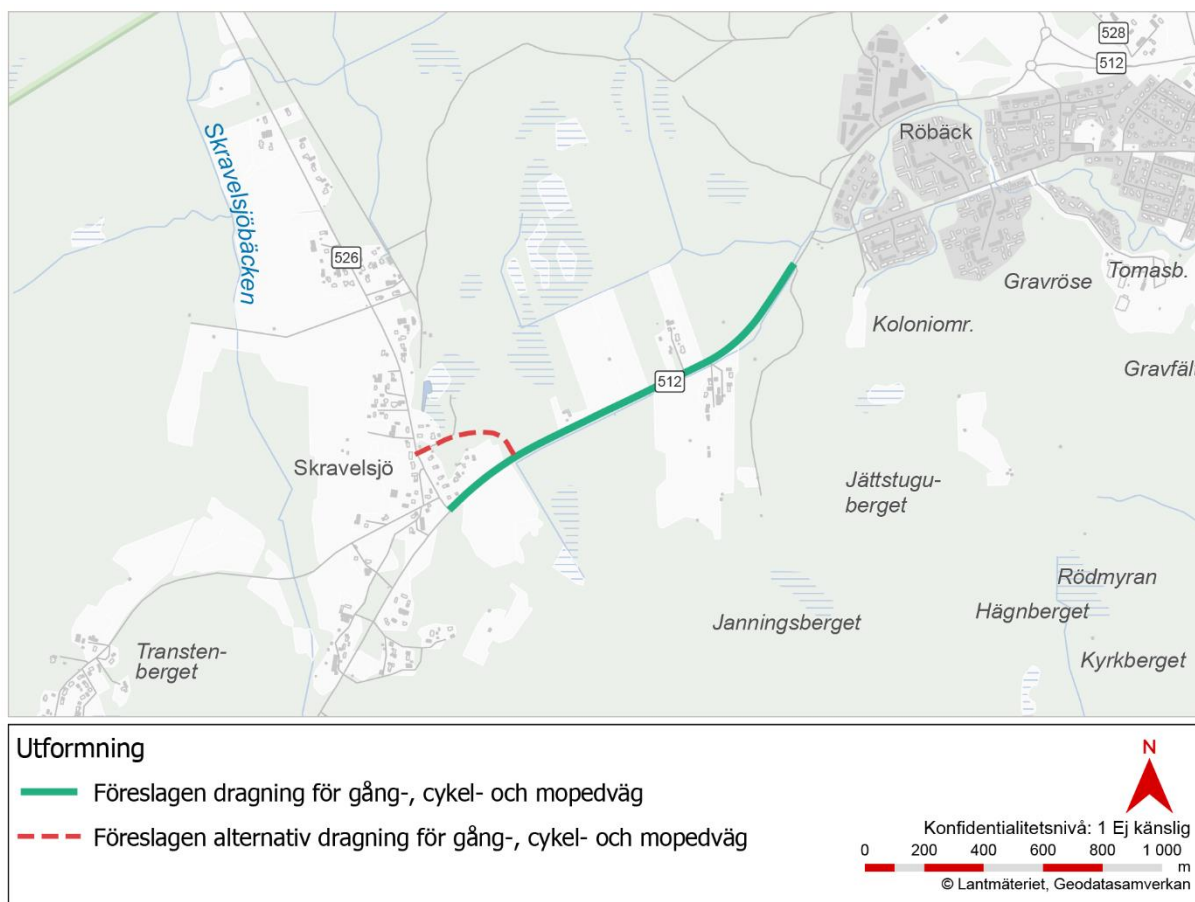
Det svenska miljömålssystemet består av ett generationsmål, 16 miljö kvalitetsmål och 24 etappmål. Det övergripande generationsmålet innebär att till nästa generation lämna över ett samhälle där de stora miljöproblemen är lösta, utan att orsaka ökade miljö- och hälsoproblem utanför Sveriges gränser. Detta mål är ett inriktningsmål för hela miljöpolitiken och är vägledande för miljöarbetet på alla nivåer i samhället. Målet är att Sverige ska ha uppnått dessa mål till 2030.

De miljö kvalitetsmål som bedöms vara berörda av vägplanen är:

- Begränsad klimatpåverkan
- Frisk luft
- Bara naturlig försurning
- Giftfri miljö
- Levande skogar
- Ett rikt odlingslandskap
- God bebyggd miljö
- Ett rikt växt- och djurliv.

3. Åtgärdens omfattning

Trafikverket planerar anlägga en cirka två kilometer lång GCM-väg på den norra sidan av väg 512, från Röbäck till Skravelsjö. Aktuell sträcka börjar vid korsningen väg 512/Skravelsjövägen i utkanten av Röbäck och sträcker sig till korsningen väg 512/väg 526 enligt grön sträckning i figur 2. Trafikverket utreder två alternativa sträckningar för GCM-väg vid Skravelsjö. Föreslagen alternativ dragning framgår av streckad röd linje i figur 2.



Figur 2. Gång-, cykel- och mopedväg från Röbbäcks utkant till Skravelsjö markerad med grönt. Röd streckad linje utgör en alternativ dragning.

GCM-vägen ska anpassas till landskapet och separeras från väg 512 med ett gemensamt dike. Bredd på åtgärden ska utredas. På kortare sträckor kan det bli aktuellt att separera gång- och cykelvägen från vägen med kantsten. Vid Röbbäck planeras för en passage i plan över väg 512.

Vid Skravelsjö har Trafikverket identifierat att det är möjligt att dra GCM-vägen i olika sträckningar och därför ska det utredas vilken sträckning som är mest lämplig.

Föreslagen dragning för gång-, cykel- och mopedväg

Det ena alternativet är att låta GCM-vägen följa väg 512 hela vägen fram till korsningen med väg 526. Det alternativet kan innebära att väg 512 behöver flyttas i sidled för att ge plats till gång- och cykelvägen med vägutrustningar och samtidigt ge plats till den befintliga automatiska trafiksäkerhetskontrollanläggningen (ATK), i dagligt tal kallad fartkamera.

Föreslagen alternativ dragning för gång-, cykel- och mopedväg

Ett annat alternativ är att GCM-vägen viker av från väg 512 och går friliggande i skogskanten för att ansluta till en enskild väg och sedan ansluta till väg 526. Med det alternativet ändras väghållaransvar från enskild väg till statligt väghållaransvar.

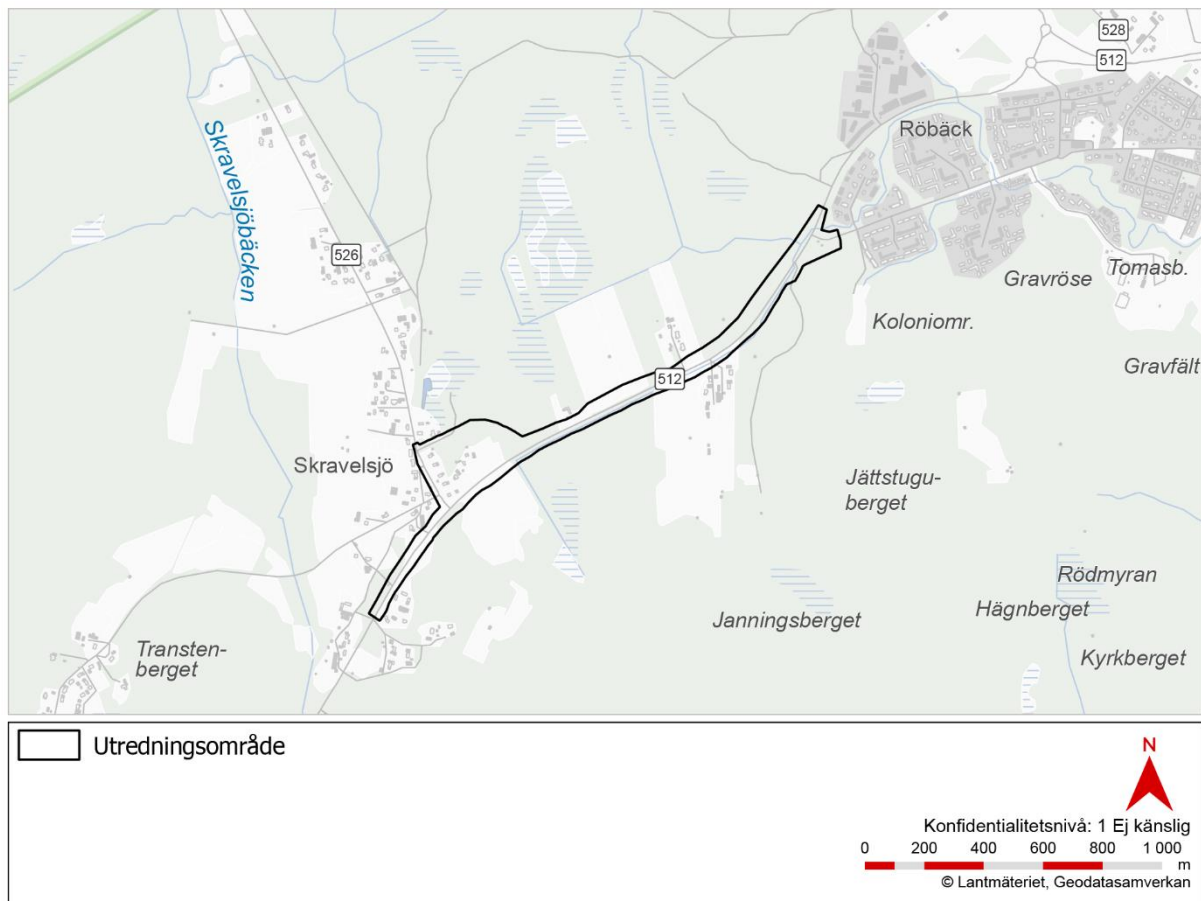
4. Rivningsarbeten

Befintlig belysning längs med väg 512 kan komma att rivas och ersättas. Även inne i Skravelsjö kan det bli aktuellt med rivning av befintlig belysning om alternativet med dragning inne i Skravelsjö väljs. Det kan även bli aktuellt med rivning och ersättning av trummor och längsgående kablar.

5. Utrednings- och influensområde

Den geografiska avgränsningen av miljöaspekter avser utredningsområdet och influensområde i nutid och fram till prognosåret 2045. Projektet sträcker sig från den södra infarten till Skravelsjö till den västra infarten till Röbäck. Detta innebär en sträcka på totalt cirka 2,1 kilometer.

Utredningsområdet för vägplanen ska täcka in tänkbara utformningar av den planerade gång-, cykel- och mopedvägen. Utredningsområdet har definierats utifrån vägmitt på väg 512 och cirka 40–50 meter norrut samt cirka 20–30 meter söderut. Utredningsområdet redovisas i figur 3.



Figur 3. Projektets utredningsområde.

Beskrivningen av projektets effekter begränsas geografiskt till ett influensområde. Influensområdet är det område inom vilket miljöeffekter bedöms kunna uppstå om åtgärderna i vägplanen genomförs. Influensområdet är större än vägplanens utredningsområde. För följande miljöaspekter är influensområdet större än utredningsområdet:

- Rekreation och friluftsliv – Åtgärder som leder till ökad trafiksäkerhet längs med och över väg 512 ger bättre möjlighet att nå områden för rekreation och friluftsliv.
- Människors hälsa och miljö – Buller i byggskedet.
- Landskapsbild

5.1. Tematisk avgränsning

De miljöaspekter som bedöms kunna påverkas av projektet är:

- Landskapsbild
- Människors hälsa och miljö
- Friluftsliv och rekreation
- Naturmiljö
- Vattenmiljö
- Naturresurser
- Kulturmiljö
- Markföroreningar

6. Miljöförutsättningar

Projektet kommer inte att påverka några riksintressen, Natura-2000 områden, världsarv, andra skyddade områden, arter och byggnader. De miljöaspekter eller skyddade områden som beskrivs nedan bedöms vara aktuella för projektet.

6.1. Landskapsbild

Landskapet inom utredningsområdet utgörs närmast Röbbäck av skogsmark (till stor del produktiv) för att närmare Skravelsjö öppnas upp i ett mer småskaligt odlingslandskap. Terrängen inom utredningsområdet varierar på den norra sidan av väg 512 mellan sandig tallhed, skog med berg och block, odlingsmark, myrmark och tomtmark och på den södra sidan av väg 512 mellan sluttande sandig tallhed, myrmark och skog med berg i dagen. Väg 512 korsas av en skoterled i höjd med där alternativ sträckning viker av mot norr.

Vägsträckan går från Röbbäcks utkant till Skravelsjö och omgivande bebyggelse består av bostäder.

6.2. Människors hälsa och miljö

Trafiksäkerhet

Väg 512 saknar separering för oskyddade trafikanter och upplevs som otrygg. Hastigheten varierar mellan 70 km/h närmast Skravelsjö och 60 km/h närmast Röbbäck samt högsta tillåten hastighet 80 km/h däremellan, där oskyddade trafikanter hänvisas till en smal vägen.

Buller

Längs väg 512 på aktuell sträcka finns det ett tiotal bostäder nära vägen, där de närmsta ligger cirka 20 meter från vägen. Bostäderna finns koncentrerade norr om väg 512 i Skravelsjö samt norr och söder om vägen vid Röbbäcksmynan. Trafikverkets riktlinje "Buller och vibrationer från trafik på väg och järnväg" (TDOK 2014:1021) är styrande för Trafikverkets arbete med åtgärder mot buller och vibrationer. Den baseras på de riktvärden för buller och vibrationer som riksdagen beslutat om vid nybyggd eller väsentlig ombyggnad av infrastruktur (proposition 1996/97:53).

Trafikverkets anläggningar delas in i två åtgärdsgrupper:

- Nybyggnad och väsentlig ombyggnad
- Befintlig infrastruktur

Utbyggnad med enbart delar som i driftskedet inte alstrar nämnvärt buller, till exempel gång- och cykelvägar är en åtgärd som enligt Trafikverkets riktlinjer ska klassas som befintlig infrastruktur.

Detta då bedömningen gjorts att det är uppenbart att en GCM-väg inte kommer att medföra något tillkommande vägtrafikbuller.

6.3. Friluftsliv och rekreation

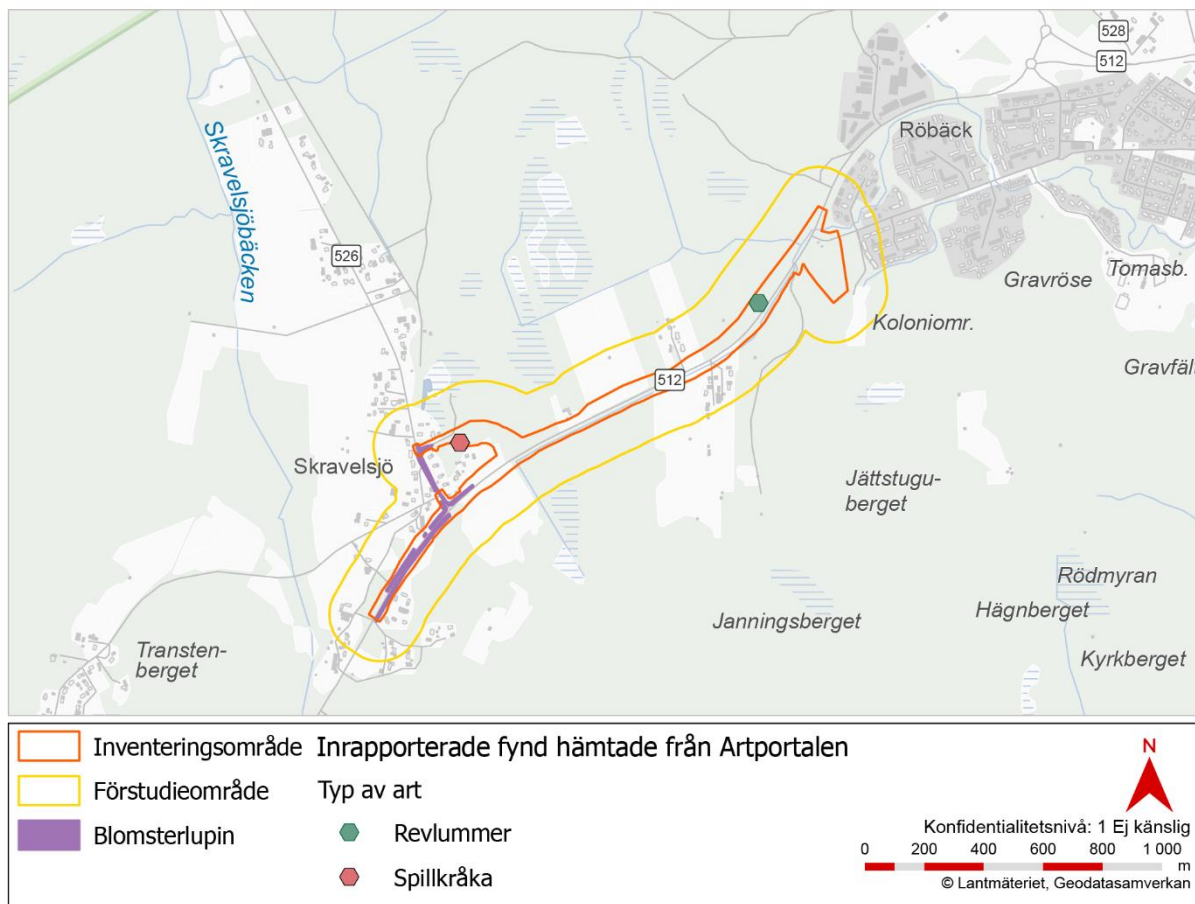
Området mellan Röbbäck och Skravelsjö utgörs av landsbygd. Skogsmiljöerna vid nordvästra delen av utredningsområdet intill gårdarna i Skravelsjö nyttjas enligt Calluna (2024) för rekreation av bygden och det löper flera stigar genom området. Söder om Röbbäck ligger Röbbäcksskogen, ett viktigt friluftsområde för tätortsnära rekreation. Detaljplanearbete pågår för en ny stadsdel mellan Röbbäck och Skravelsjö med en blandning av olika bostadstyper, se avsnitt 6.1, vilket kommer medföra ett ökat behov för fler närboende att kunna nå områden för friluftsliv och rekreation.

6.4. Naturmiljö

Under sommaren 2024 genomfördes en naturvärdesinventering på uppdrag av Trafikverket (Calluna AB, 2024). Naturvärdesinventeringen omfattar hela utredningsområdet för vägplanen. Inventeringsområdet framgår av orange polygon i figur 4. Gul polygon i figuren markerar den yttre gränsen för förstudieområdet, vilket omfattar hela inventeringsområdet och en buffertzona, som använts vid sökning efter tidigare kända arter och miljödata som kan vara relevanta för inventeringen. Naturvärdesinventeringen har utförts på fältnivå enligt svensk standard (SS 199000:2023). Inventeringen har genomförts med detaljeringsgrad NVI medel – naturvärdesklass 1-3, med tillägget detaljerad redovisning av artförekomst samt fördjupade inventeringar av invasiva arter och generellt skyddade biotopskyddsområden.

Vid fältinventeringen bedömdes ingen del av inventeringsområdet att uppfylla kriterierna för att avgränsas som naturvärdesbiotop inom klasserna 1–3. Inventeringsområdet består i huvudsak av brukad skog och jordbruksmark samt av bebyggelse med anlagd mark. De landskapsområden som kunde urskiljas i grova drag var sammanhängande skogsområden, jordbrukslandskap och tätort. Inga av dessa bedöms utgöra värdelandskap. Vid inventeringen noterades inte heller några generella biotopskyddsområden. De diken som går igenom jordbruksmarken i mitten av inventeringsområdet är kraftigt igenvuxna av salix, och för att ett dike ska uppfylla kriterierna för biotopskydd ska de vara öppna och vattenförande.

Utdrag ur Artportalen visar på två inrapporterade fynd av rödlistade och/eller skyddade arter inom utredningsområdet; ett fynd av spillkråka i den västra delen av utredningsområdet samt ett fynd av revlumner i den östra delen av utredningsområdet, se figur 4. Spillkråka (*Dryocopus martius*) är upptagen på den svenska rödlistan 2020 som nära hotad (NT) och fridlyst enligt Artskyddsförordningen §4. Revlumner (*Lycopodium annotinum*) är rödlistad som livskraftig (LC). Förekomst av dessa arter har inte kunnat bekräftas i fält vid utförd naturvärdesinventering.



Figur 4. Förekomst av invasiva arter som påvisats i utförd naturvärdesinventering (Calluna AB, 2024) samt artfynd av rödlistade och/eller skyddade arter från Artportalen.

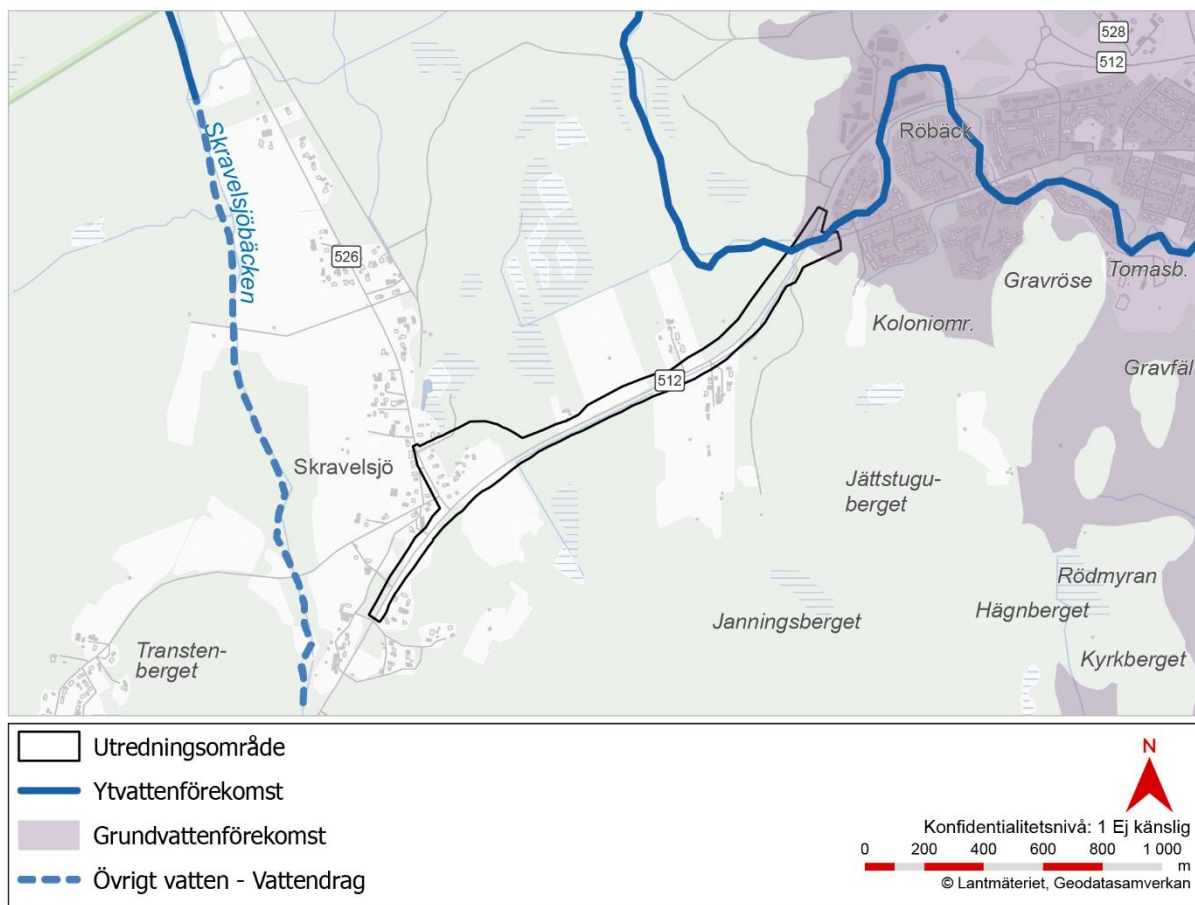
6.4.1. Invasiva arter

Under naturvärdesinventeringen (Calluna AB, 2024) har förekomster av den invasiva arten blomsterlupin (tolv platser) identifierats, se figur 4 ovan. Samtliga fynd återfinns i utredningsområdets västra del.

6.5. Vattenmiljö

6.5.1. Grundvatten

Den norra delen av utredningsområdet överlappar med en grundvattenförekomst, *Vindelälvsåsen* (SE709160-171345), vilken utgör en sand- och grusförekomst, se figur 5. GCM-vägens planerade sträckning avslutas cirka 70 meter söder om grundvattenförekomsten. Vindelälvsåsen omfattas av miljökvalitetsnormer för vatten och har en god kemisk och kvantitativ status. Det finns utmärkta eller ovanligt goda uttagsmöjligheter i bästa del av grundvattenmagasin, storleksordningen 25–125 l/s. (VISS, 2024a)



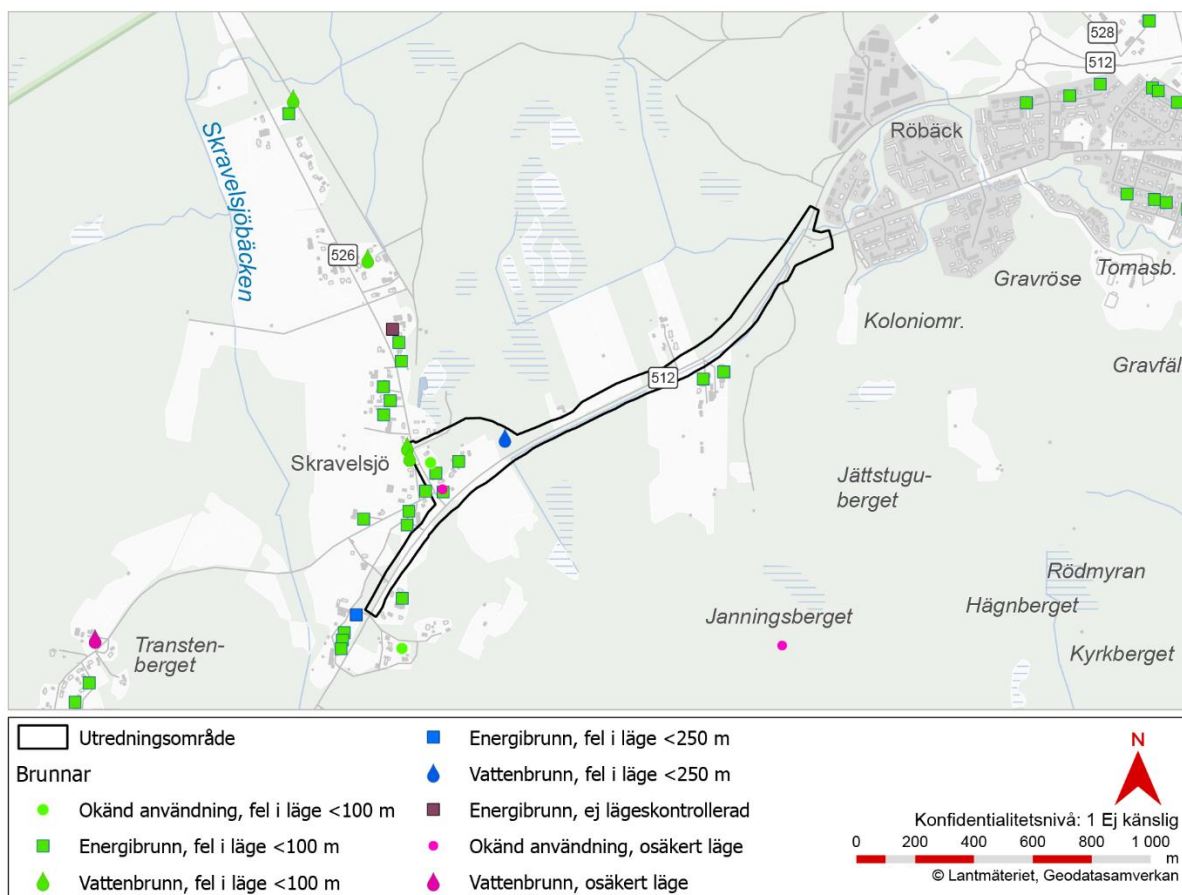
Figur 5. Vattenförekomster samt övrigt vatten i anslutning till utredningsområdet.

6.5.2. Ytvatten

Den norra delen av utredningsområdet överlappar med en ytvattenförekomst, *Degernäsbäcken* (SE708386-171883), se figur 5 ovan. GCM-vägens planerade sträckning avslutas cirka 130 meter söder om det att väg 512 korsar ytvattenförekomsten. Degernäsbäcken omfattas av miljö kvalitetsnormer för vatten. Kvalitetskraven på ytvattenförekomsten är satta till god ekologisk status år 2027 samt god kemisk ytvattenstatus. Ytvattenförekomstens ekologiska status är bedömd till måttlig status och dess kemiska status uppnår ej god kemisk ytvattenstatus. Detta beror på att gränsvärden för kvicksilver och polybromerade difenyletrar överskrider i alla Sveriges ytvattenförekomster på grund av atmosfärisk deposition. (VISS, 2024b)

6.5.3. Brunnar

Inom eller i nära anslutning till utredningsområdet finns fem brunnar registrerade (SGU, 2024a), vilka inte är energibrunnar. Tre av brunnarna är bergborrade vattenbrunnar på fastigheterna Skravelsjö 2:26, 5:24 respektive 5:15, se blå och gröna vattendroppar i figur 6. Brunnarna är registrerade som enskild vattentäkt för hushåll, fritidshus eller mindre lantbruk. Övriga två brunnar, vilka är bergborrade och med okänd användning, återfinns i den västra delen av utredningsområdet, se grön och rosa punkter i figur 6. Den ena av brunnarna finns på fastigheten Skravelsjö 2:28 och läget för den andra brunnen anges som osäkert.

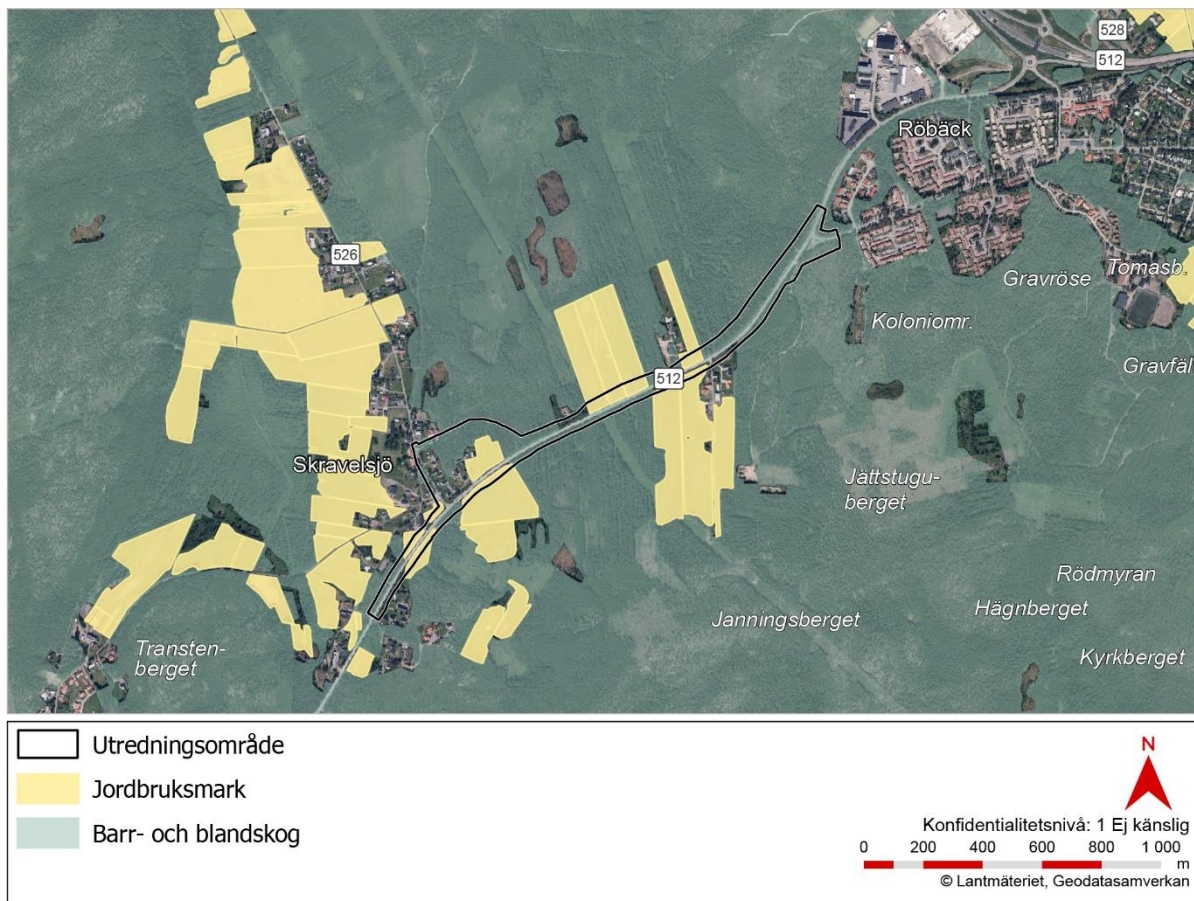


Figur 6. Brunnar inom och i anslutning till utredningsområdet, vilka finns registrerade i SGU:s brunnarsarkiv (SGU, 2024a).

6.6. Naturresurser

Planerade åtgärder kommer att innebära att brukningsvärd jordbruksmark och produktiv skogsmark tas i anspråk, både permanent och tillfälligt under byggtiden, se figur 7. Vid bedömning om ett område nyttjas som jordbruksmark har Jordbruksverkets blockdatabas använts (Jordbruksverket, 2024). Denna visar att jordbruksmark utgör cirka 18 % av utredningsområdets totala yta. Blockdatabasen redovisar dock endast mark som det har sökts jordbruksstöd för under de senaste åren, varför även visuell värdering med hjälp av satellitbilder har nyttjats. I den visuella värderingen med hjälp av satellitbilder har inte identifierats några ytterligare områden som nyttjas som jordbruksmark utöver de av Jordbruksverket redovisade områden. Odlingsmarken i området ligger i träda.

Skogsmiljön inom utredningsområdet utgörs av ungskog. Skogsmiljöerna vid nordvästra delen intill gårdarna i Skravelsjö utgörs av ett homogent tallplantage med blåbärsris. I det nordöstra området, norr om väg 512, berör utredningsområdet enbart en remsa av ett större och sammanhängande skogsområde, varpå skogen närmast vägen är ung, har avsaknad av död ved och saknar naturvärden. I nordöstra delen av området är den tidigare kontinuitetsskogen kalavverkad. (Calluna AB, 2024)

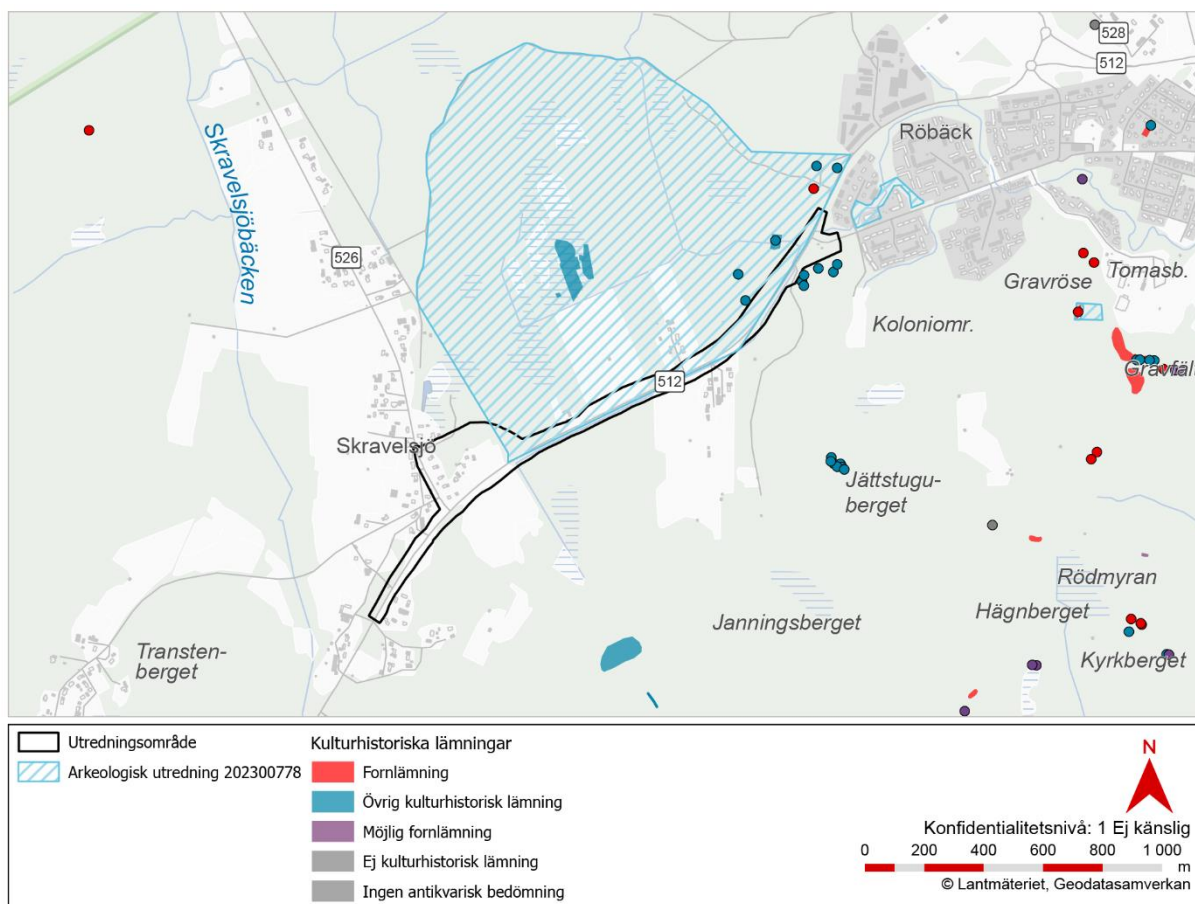


Figur 7. Brukningsbar jordbruksmark samt skogsmark inom utredningsområdet.

6.7. Kulturmiljö

Inga kända kulturhistoriska lämningar finns inom utredningsområdet, se figur 8. Intill planerad verksamhet finns en fornlämning, L2024:980 boplatsoområde, samt ett antal övriga kulturhistoriska lämningar, främst stridsvärn och en kvarnlämning. Stora delar av utredningsområdet har omfattats av en arkeologisk utredning utförd 2023 (Eldrun kulturmiljö AB, 2024), Länsstyrelsens dnr: 431-5710-2022. Vid den arkeologiska utredningen som omfattade inventering, arkiv- och kartstudier samt prospektering i våtmarken och därpå följande utredningsgrävning påträffades sju lämningar. Alla har registrerats i Riksantikvarieämbetets kulturmiljöregister.

Trafikverket har skickat in en förfrågan till länsstyrelsen gällande behov av eventuella ytterligare arkeologiska utredningar enligt kulturmiljölagens 2 kap. innan Trafikverkets åtgärd kan genomföras.



Figur 8. Kulturhistoriska lämningar i närheten av utredningsområdet. Skrafferat område visar utbredningen av den arkeologiska utredning som utförts 2023, vilken omfattar del av utredningsområdet.

6.8. Markföroreningar och sulfidjord

Vägförbrukning är en källa till spridning av förorening genom avgasutsläpp, däcknötning, nedslitning och korrosion av framför allt rörliga delar i motorer och transmission och läckage av petroleumprodukter vilket hamnar i omkringliggande områden så som bland annat vägdiken och vattendrag.

Sulfidjordar förekommer längs Norrlandskusten. Sulfidjordar är finkorniga ler- och siltjordar vilka innehåller sulfidmaterial. Om en sulfidjord kommer i kontakt med syre och oxiderar, vilket sker när jorden grävs upp och läggs upp öppet i luft alternativt vid grundvattensänkning, kan pH sjunka varvid metaller och svavel från jordarnas mineral frigörs. Om jorden saknar buffringkapacitet kan detta resultera i förhöjda halter av metaller så som svavel, järn, aluminium, kadmium, nickel, zink och koppar i lakvattnet från jorden. De urlakade ämnena och den sura miljön kan påverka vattenkvaliteten i omgivande vattendrag negativt. Den geologiska benämningen för oxiderad sulfidjord med $\text{pH} < 4$ är sur sulfatjord. Sur sulfatjord förekommer inom utredningsområdet (SGU, 2024b).

7. Projektets miljöeffekter

7.1. Landskapsbild

Anläggandet av en GCM-väg längs med sträckan bedöms endast påverka landskapets värden i begränsad omfattning eftersom GCM-vägen huvudsakligen planeras att anläggas utmed redan befintlig väg. En ny GCM-väg kan komma att medföra att vägens utbredning i landskapet upplevs som något större, vilket skulle kunna vara negativt, men ett aktivt arbete med gestaltning kan minimera det negativa. Ett aktivt arbete med gestaltning medför att förslag tas fram på åtgärder som gör att GCM-vägen smälter in i landskapet, till exempel att den ska följa variationer i terrängen, att man försöker undvika avvikande släntbeklädnad, exempelvis bergkross, samt anpassar utformning av belysning både i utseende och hur den belyser sträckan. Till exempel kan en närvarostyrd belysning vara positivt på natten då GCM-vägen är mindre synlig. Arbete med gestaltungsprogram fortsätter i planerings- och projekteringsarbetet.

7.2. Människors hälsa och miljö

Projektets planerade åtgärder ökar trafiksäkerheten. Det bidrar positivt för oskyddade trafikanter och ökar möjligheten till att gå eller cykla längs med samt korsa väg 512 på ett säkert sätt. Det bidrar även till ökade möjligheter för att välja andra transportalternativ än bil, som exempelvis gång eller cykel. Effekterna av detta kan bidra till minskade luftföroreningar och bullerstörningar. Aktuellt projekt utgör utbyggnad av befintlig infrastruktur och någon bullerutredning kommer därför inte att utföras inom ramen för projektet.

Arbete med gestaltning kommer ske löpande under framtagandet av vägplanen vilket bedöms bidra till positiva effekter. Detta kan exempelvis uppnås genom ökad säkerhet och trygghet i passage över väg 512 och god belysning.

7.3. Friluftsliv och rekreation

Projektets planerade åtgärder, vilka syftar till att öka trafiksäkerheten längs med och över väg 512, ger bättre möjlighet att nå områden för rekreation och friluftsliv.

7.4. Naturmiljö

Inga naturmiljövärden berörs av projektet.

Inom utredningsområdet återfinns den invasiva arten blomsterlupin vid flertalet platser. Spridning av invasiva arter i miljön är ett hot mot den biologiska mångfalden och kan medföra skador på ekosystem. Risken för spridning kan minimeras genom kontroll och korrekt hantering av massor. I det fortsatta arbetet kommer Trafikverket utreda behovet av skyddsåtgärder för att begränsa spridning av denna invasiva art i samband med schaktarbeten för planerad GCM-väg, se avsnitt 8.

7.5. Vattenmiljö

Vid schakt i sulfidjordar finns risk att jorden oxiderar om den kommer i kontakt med syre. Det kan i sin tur leda till att surt lakvatten med förhöjda metallhalter sprids från jorden till grund- och ytvatten. Planerad åtgärd kommer att utformas så att schakt undviks så långt det är möjligt, med hänsyn till misstänkt sulfidjord i området. Beredskap för hantering av sulfidjord ska finnas under byggtiden. Med en korrekt hantering bedöms riskerna för spridning av föroreningar till grund- och ytvatten, och i förlängningen till de grund- och ytvattenförekomster som överlappar med utredningsområdet, som låga. I övrigt bedöms inte vattenmiljön påverkas av planerade åtgärder.

Åtgärdernas påverkan på de fem brunnar som ligger inom eller i nära anslutning till utredningsområdet och som antingen används som enskild vattentäkt för hushåll, fritidshus eller mindre lantbruk eller med okänd användning, kommer utredas vidare i det fortsatta arbetet.

7.6. Naturresurser

Planerade åtgärder innebär att brukningsvärd jordbruksmark och produktiv skogsmark tas i anspråk, både permanent och tillfälligt under byggtiden. Med avseende på det permanenta anspråket till följd av vägplanen, kommer befintlig jordbruks- och skogsmark påverkas negativt eftersom marken ersätts av hårdgjord yta. Vid utformning av GCM-vägen ska hänsyn tas för att inte försvåra brukningsmöjligheterna för kvarvarande mark.

Brukningsvärd jordbruksmark och produktiv skogsmark omfattas av 3 kap. 4 § miljöbalken. Ianspråktagande av brukningsvärd jordbruksmark får tas för anläggningar endast om det behövs för att tillgodose väsentliga intressen, samt att behovet inte kan tillgodoses på ett från allmän synpunkt tillfredställande sätt genom att annan mark tas i anspråk. Skogsmark som har betydelse för skogsnäringen ska så långt möjligt skyddas mot åtgärder som kan påtagligt försvåra ett rationellt skogsbruk. Vägplanen innebär en trafiksäkerhetshöjande åtgärd på väg där oskyddade trafikanter dagligen färdas. Åtgärden bedöms följaktligen utgöra ett väsentligt samhällsintresse.

7.7. Kulturmiljö

Inga kända utpekade kulturmiljövärden berörs av projektet. Vid markarbete finns alltid en möjlighet att dold fornlämning påträffas. Eftersom en arkeologisk utredning (Eldrun kulturmiljö AB, 2024) utförts för stora delar av utredningsområdet bedöms risken att påträffa nya fynd som låg. Trafikverket inväntar länsstyrelsens yttrande kring behov av ytterligare arkeologisk utredning.

7.8. Markföroreningar och sulfidjord

Generellt bedöms vägområden vara behäftade med föroreningar från vägtrafiken.

I samband med byggande av åtgärderna som är aktuella inom denna vägplan finns risk för spridning av föroreningar. Dessa kan härröra dels från befintlig vägtrafik dels från sulfidmassor som påträffas. I den fortsatta planeringen måste risker beaktas för att förhindra att spridning av föroreningar sker till omgivande miljö. Planerad åtgärd kommer att utformas så att schakt undviks så långt det är möjligt, med hänsyn till misstänkt sulfidjord i området.

7.9. Påverkan under byggtiden

Under byggtiden kan olägenheter och miljöpåverkan förekomma. Dessa störningar gäller främst buller, vibrationer och damning. En riskanalys kommer utföras och ligga till grund för eventuella skydds- och försiktighetsåtgärder.

Beredskap för hantering av sulfidjord ska finnas under byggtiden.

Vid byte av trummor kan grumling i vattendrag inträffa.

7.10. Påverkan på miljö kvalitetsnormer

Miljö kvalitetsnormer är ett juridiskt bindande styrmedel gällande kvaliteten på mark, vatten, luft eller miljön i övrigt och regleras i miljöbalkens 5 kapitel. De används för att förebygga eller åtgärda miljöproblem genom att fastlägga en högsta förorenings- eller störningsnivå som människor eller miljö kan belastas med. Om denna nivå överskrids ska ett åtgärdsprogram tas fram för att kunna klara

normen. I dagsläget finns fastställda miljö kvalitetsnormer för luftkvalitet, vattenkvalitet, fisk- och musselvatten och omgivningsbuller.

Luftkvalitet

Luftkvalitetsförordningen (2001:477) reglerar kvaliteten för utomhusluft för ett antal luftföroreningar. Det är kommunerna som ansvarar för att kontrollera att miljö kvalitetsnormerna följs, samt att upprätta åtgärdsprogram då de överskrids. Denna miljö kvalitetsnorm bedöms inte beröras då projektet inte medför någon ökning av motorfordonstrafik. Då projektet ökar trafiksäkerheten och tillgängligheten för oskyddade trafikanter bidrar det till möjligheten att välja andra transportmedel än bil vilket är positivt för luftkvalitén.

Yt- och grundvatten

Miljö kvalitetsnormerna för yt- och grundvatten, det så kallade vattendirektivet, fastslår ett av antal kvalitetskrav vad gäller kemisk och ekologisk status för ytvatten samt kemisk och kvantitativ status för grundvatten. Kvalitetskraven anger att vattenförekomsternas status inte får försämrats. Projektet bedöms inte påverka några yt- eller grundvattenförekomster inom utrednings- eller influensområdet.

Fisk- och musselvatten

Förordning (2001:1554) om miljö kvalitetsnormer för fisk- och musselvatten avser kvaliteten på utpekade fisk- och musselvatten. Projektet bedöms inte påverka några fisk- eller musselvatten inom utrednings- eller influensområdet.

Omgivningsbuller

Enligt förordning (2004:675) om omgivningsbuller ska kommuner med en befolkning på över 100 000 invånare samt Trafikverket vart femte år genomföra en bullerkartläggning och därefter ta fram och fastställa åtgärdsprogram för att minska bullerstörningarna. För att en bullerkartläggning ska behöva göras krävs en trafikmängd på över tre miljoner fordon per år, vilket innebär att denna vägplan inte omfattas av denna miljö kvalitetsnorm.

7.11. Påverkan på miljö kvalitetsmål

Åtgärderna förväntas ha en positiv påverkan på de nationella miljö kvalitetsmålen begränsad klimatpåverkan, frisk luft, bara naturlig försurning, giftfri miljö och en god bebyggd miljö, eftersom anläggandet av en GCM-väg ökar sannolikheten att fler väljer andra transportmedel än bil. Åtgärderna kan komma att ha en negativ påverkan på miljö kvalitetsmålen levande skogar, ett rikt odlingslandskap och ett rikt växt- och djurliv, eftersom anläggandet av en GCM-väg innebär markintrång i skogs- och åkermark vilket i sin tur medför en förlust av habitat för växter och djur. Genom anpassningar i den fortsatta planeringen och väl avvägda skyddsåtgärder kan den negativa påverkan på miljö kvalitetsmålen minimeras, och eventuellt leda till förbättringar.

I kommande arbete med vägplanen kommer en bedömning göras av projektets påverkan på och uppfyllelse av miljö kvalitetsmålen.

7.12. Miljö balkens hänsynsregler

Alla som bedriver en verksamhet eller en åtgärd som omfattas av miljö balkens bestämmelser är skyldiga att följa de allmänna hänsynsreglerna vilka återfinns i miljö balkens andra kapitel. Syftet med reglerna är att förebygga negativa effekter och att miljö hänsynen ska öka. De krav som ställs i de allmänna hänsynsreglerna bedöms uppfyllas i projektet genom de utredningar och anpassningar som görs under hela projektets gång. Trafikverket har genom sin planeringsprocess, användandet av fyrstegsprincipen, integrerat miljö arbete samt samrådsförfarande beaktat de allmänna hänsynsreglerna (bevisbördesregeln, kunskapskravet, försiktighetsprincipen, hushållnings- och kretsloppsprincipen, produktvalsprincipen och rimlighetsavvägningen). Genom Trafikverkets kompetens inom

området samt krav på kompetens vid upphandling av konsulttjänster och entreprenad bedöms kunskapskravet uppfyllas.

7.13. Påverkan på hushållning med mark- och vattenområden

Enligt 3 kap 1 § miljöbalken ska mark- och vattenområden användas för det eller de ändamål för vilka områdena är mest lämpade med hänsyn till beskaffenhet och läge. Företräde ska ges sådan användning som medför en från allmän synpunkt god hushållning.

Projektet bedöms inte leda till markintrång som påtagligt skadar, försvårar eller motverkar mark- och vattenområden som anges i miljöbalkens 3 kap 2–9 §.

8. Skadeförebyggande åtgärder

Åtgärder som kan komma att bli aktuella i projektet för att förebygga, hindra, motverka eller avhjälpa negativa miljöeffekter är:

- Beredskap för hantering av sulfidjord ska finnas under byggtiden.
- Skyddsåtgärder för att inte sprida invasiva arter (blomsterlupin).

9. Bedömning av åtgärdens miljöpåverkan

Bedömning av om projektet kan antas medföra en betydande miljöpåverkan utgår från de kriterier som finns i 11-13 §§ miljöbedömningsförordningen (2017:966).

Trafikverket gör bedömningen att projektet inte kan antas medföra en betydande miljöpåverkan, eftersom effekterna av projektet bedöms vara av mindre art och omfattning. Projektet kommer medföra nya markintrång, bland annat av skogs- och jordbruksmark, dock i markområden som redan idag är präglade av infrastruktur. Påverkan på landskapsbilden bedöms som liten då planerad gång-, cykel- och mopedväg i huvudsak anläggs i anslutning till redan befintliga vägar, och Trafikverket menar att gestaltungsarbetet kan resultera i positiva effekter. Projektets mål är att förbättra trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter vilket bedöms innebära positiva effekter för människors hälsa samt rekreation och friluftsliv.

10. Fortsatt arbete

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. Om bedömningen är att projektet inte kan antas medföra en betydande miljöpåverkan hanteras miljöfrågorna i planbeskrivningen.

Samråd kommer att hållas med berörda i den utsträckning som är nödvändig för projektet. Samrådsgruppen består av berörd kommun, länsstyrelse och de enskilda som kan antas bli särskilt berörda. Om länsstyrelsen beslutar att projektet kan antas ge en betydande miljöpåverkan, utökas

samrådsgruppen med övriga berörda statliga myndigheter och organisationer, samt den allmänhet som berörs.

Samtliga vägplaner genomgår fastställelseprövning enligt väglagen. Fastställelsebeslutet kan överklagas till regeringen.

11. Källor

Calluna AB. (2024). *Naturvärdesinventering (NVI) - vid Röbäck-Skravelsjö, Umeå kommun, inför bygge av GC-väg, 2024.*

Eldrun kulturmiljö AB. (2024). *Eldrums arkeologiska skrifter 2024:3. Förhistorisk boplats, torvtäkt och militärhistoriska lämningar i Röbäcksmyrn. Arkeologisk utredning i Röbäck, Umeå kommun, Västerbottens län.*

Jordbruksverket. (2024). *Jordbruksverket Öppna data.* Hämtat från Jordbruksblock:
<https://jordbruksverket.se/e-tjanster-databaser-och-appar/e-tjanster-och-databaser-stod/kartor-och-gis#h-Laddanerkartskikt> den 06 11 2024

SCB. (2020). *www.scb.se.* Hämtat från [www.scb.se](https://www.scb.se/hitta-statistik/statistik-efter-amne/miljo/markanvandning/tatorter-och-smaorter/): <https://www.scb.se/hitta-statistik/statistik-efter-amne/miljo/markanvandning/tatorter-och-smaorter/> den 01 10 2024

SGU. (2024a). *Sveriges geologiska undersökning (SGU).* Hämtat från Kartvisare brunnar:
<https://apps.sgu.se/kartvisare/kartvisare-brunnar.html> den 10 10 2024

SGU. (2024b). *Sveriges geologiska undersökning (SGU).* Hämtat från Kartvisare Sur sulfatjord:
<https://apps.sgu.se/kartvisare/kartvisare-sur-sulfatjord.html> den 06 11 2024

Umeå kommun. (2017). *Översiktsplan Umeå kommun Fördjupning för Röbäck med miljökonsekvensbeskrivning MKB, antagen handling 27 mars 2017.*

VISS. (2024a). *Vatteninformationssystem Sverige (VISS).* Hämtat från Vattenkartan: Vindelälvsåsen, Umeåområdet: <https://viss.lansstyrelsen.se/Waters.aspx?waterMSCD=WA44509634> den 10 10 2024

VISS. (2024b). *Vatteninformationssystem Sverige (VISS).* Hämtat från Vattenkartan: Degernäsbäcken:
<https://viss.lansstyrelsen.se/Waters.aspx?waterMSCD=WA79445193> den 10 10 2024



TRAFIKVERKET

Trafikverket, 903 30 Umeå. Besöksadress: Storgatan 60.
Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 020-600 650

www.trafikverket.se
SAMRÅDSUNDERLAG