

RAPPORT

Planbeskrivning GC-väg Röbäck- Skravelsjö

Umeå kommun, Västerbottens län

Vägplan

Samrådshandling, 2025-04-30



Trafikverket

Postadress: Box 510, 781 28 Borlänge

E-post: trafikverket@trafikverket.se

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

Konfidentialitetsnivå: 1 Ej känslig

Dokumenttitel: Planbeskrivning GC-väg Röbäck-Skravelsjö samrådshandling

Författare: AFRY

Dokumentdatum: 2025-04-30

Ärendenummer: TÄHS-2024-000921

Uppdragsnummer: 186036

Version: 1.0

Kontaktperson: Jenny Heldestad, projektledare Trafikverket

Innehåll

1 Sammanfattning	5
2 Beskrivning av projektet, dess bakgrund, ändamål och projektmål	6
2.1 Bakgrund	6
2.2 Projektändamål	7
2.3 Projektmål	7
2.4 Nationella miljö kvalitetsmål	7
2.5 Planläggningsprocessen	8
3 Miljöbeskrivning	9
4 Förutsättningar	10
4.1 Vägens funktion och standard	10
4.2 Lokalsamhälle och regional utveckling	10
4.3 Landskapet och staden	11
4.4 Miljö och hälsa	11
4.5 Ledningar	18
4.6 Belysning	19
4.7 Byggnadstekniska förutsättningar	19
5 Den planerade vägens lokalisering och utformning med motiv	21
5.1 Val av lokalisering	21
5.2 Val av utformning	21
5.3 Bortvalda utformningar	24
5.4 Skyddsåtgärder och försiktighetsmått som redovisas på plankarta och fastställs	26
6 Effekter och konsekvenser av projektet	27
6.1 Trafik och användargrupper	27
6.2 Landskapsbild, lokalsamhälle och regional utveckling	27
6.3 Miljö och hälsa	27
6.4 Påverkan under byggnadstiden	29

7 Överensstämmelse med miljöbalkens allmänna hänsynsregler, miljökvalitetsnormer och bestämmelser om hushållning med mark och vattenområden	31
7.1 Miljöbalkens hänsynsregler	31
7.2 Påverkan på miljökvalitetsnormer	31
7.3 Påverkan på miljökvalitetsmål.....	33
7.4 Påverkan på hushållning med mark- och vattenområden	33
8 Markanspråk och pågående markanvändning	34
9 Fortsatt arbete	36
10 Genomförande och finansiering.....	37
10.1 Formell hantering.....	37
10.2 Finansiering	39
10.3 Genomförande.....	40
11 Underlagsmaterial och källor	41

1 Sammanfattning

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.

Trafikverket avser bygga en belyst gång-, cykel- och mopedväg längs med den norra sidan av väg 512 mellan Röbbäck och Skravelsjö i Umeå kommun. Åtgärden innefattar även busshållplatsåtgärder vid Skravelsjö och Röbbäcksmýran.

Länsstyrelsen i Västerbottens län har ännu inte beslutat om en ny gång-, cykel- och mopedväg kan antas medföra betydande miljöpåverkan eller inte. Trafikverket gör bedömningen att projektet inte kan antas medföra en betydande miljöpåverkan eftersom effekterna av projektet bedöms vara av mindre art och omfattning.

Åtgärden bedöms öka trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter och öka möjligheterna att välja andra transportalternativ än bil. Det finns inga kända natur- eller kulturmiljövärden som påverkas. Jordbruks- och skogsbruksmark kommer däremot att tas i anspråk för anläggandet av den nya gång-, cykel- och mopedvägen.

Anläggningskostnaden för vägförslaget är beräknad till cirka 13,1 miljoner kronor.

Projektet finns med i Länstransportplanen för Västerbottens län 2022–2033.

2 Beskrivning av projektet, dess bakgrund, ändamål och projektmål

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. 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. Åtgärder i åtgärdsvalsstudien har arbetats fram utifrån Trafikverkets fyrstegsprincip:

1. Tänk om
2. Optimera
3. Bygg om
4. Bygg nytt

Åtgärdsvalsstudien föreslår en ny belyst separerad gång- och cykelväg från Röbbäck till Skravelsjö. Åtgärdsvalsstudien föreslår även en ny separerad gång- och cykelväg mellan Skravelsjö och Yttersjö under förutsättning att gång- och cykelväg mellan Röbbäck och Skravelsjö byggs.

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.

Länsstyrelsen har ännu inte beslutat om åtgärderna i vägplanen inte kan antas medföra betydande miljöpåverkan. Trafikverket gör bedömningen

att åtgärderna inte kan antas medför betydande miljöpåverkan. För miljöaspekten naturresurser förväntas en negativ påverkan då projektet kommer medföra nya markintrång i bruksvärd 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.

2.2 Projektändamål

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

2.3 Projekt mål

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

2.4 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

2.5 Planläggningsprocessen

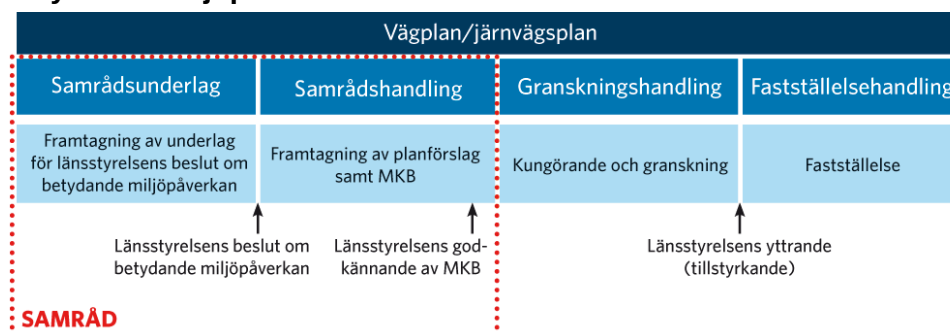
Ett vägprojekt ska planeras enligt en särskild planläggningsprocess som styrs av lagar och som slutligen leder fram till en vägplan.

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

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

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

Figur 1 Planläggningsprocessen i vägplaner som inte innebär betydande miljöpåverkan



3 Miljöbeskrivning

Enligt vägplaneprocessen ska en vägplan som inte kan antas medföra betydande miljöpåverkan innehålla en miljöbeskrivning. Denna miljöbeskrivning har till syfte att visa förutsättningarna för projektet, den planerade utformningen, de effekter som projektet kommer att ha samt hur detta relaterar till projektets mål.

Miljöbeskrivningen innehåller uppgifter om miljöförutsättningarna i det område som kan komma att påverkas av den planerade ombyggnationen, de förändringar i miljö kvalitet som vägprojektet kan medföra och vad dessa förändringar bedöms innebära för människors hälsa och miljön. Miljöförutsättningarna redovisas i kapitel 4 och konsekvenser av vägplanen i kapitel 6. Hur vägplanen överensstämmer med miljöbalkens allmänna hänsynsregler, gällande miljö kvalitetsnormer samt hushållningen med naturresurser redovisas i kapitel 7. Det fortsatta arbetet beskrivs i kapitel 9.

För att avgränsa arbetet geografiskt bestäms utrednings- och påverkansområde beroende på vilken miljöaspekt som utreds. Utredningsområdet har definierats utifrån vägmitt på väg 512 och cirka 40–50 meter norrut samt cirka 20–30 meter söderut. Projektet sträcker sig från den södra infarten till Skravelsjö till den västra infarten till Röbäck.

Projektet bedöms inte påverka följande aspekter, som därmed inte kommer utredas vidare:

- Luftkvalité - projektet bidrar inte till någon ökad mängd fordonstrafik som påverkar luftkvalitén.
- Buller är oönskat ljud som ger upphov till störningar. Vad som upplevs som buller är individuellt, men trafikbuller är oftast oönskat och störande. Bullerproblemets omfattning bedöms med hjälp av riktvärden och vid all planläggning ska gällande riktvärden för trafikbuller eftersträvas. Åtgärden bedöms inte påverka bullersituationen. Bullerberäkningar har därför inte genomförts.

4 Förutsättningar

4.1 Vägens funktion och standard

Väg 512 saknar separering för oskyddade trafikanter. Hastigheten varierar mellan 70 km/h närmast Skravelsjö och 60 km/h närmast Röbäck, däremellan är högsta tillåten hastighet 80 km/h.

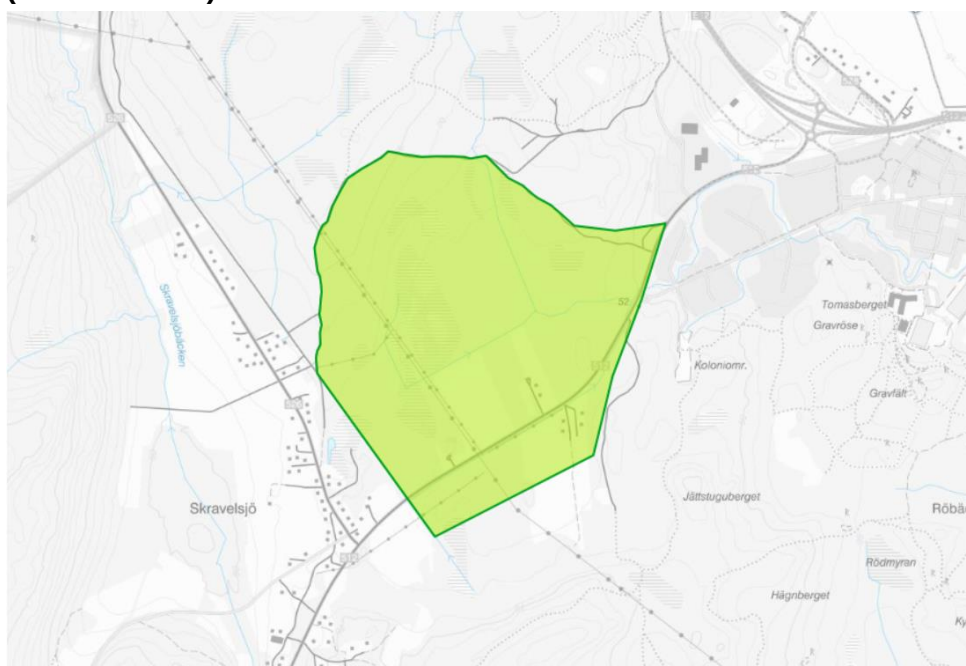
Årsmedeldygnstrafiken på väg 512 var cirka 5 940 fordon 2021 varav cirka 180 tunga fordon senaste mätperioden 2021. Årsmedeldygnstrafiken på väg 526 genom Skravelsjö var samma period cirka 490 fordon varav 22 tunga fordon.

4.2 Lokalsamhälle och regional utveckling

I Röbäck bor 2 545 invånare, i Skravelsjö 153 invånare, i Djäkneböle 185 invånare och i Yttersjö-området 518 invånare (SCB, 2020). I närområdet i övrigt finns spridd bebyggelse.

Umeå kommun håller på med planarbete för Röbäck 30:60 med fler (Röbäcksliden) i östra Skravelsjö, se figur 2. Preliminärt syfte med planen är att inom området skapa planmässiga förutsättningar för en ny stadsdel med en blandning av olika bostadstyper och möjligheter till nya etableringar av service och verksamheter i enlighet med den fördjupade översiktsplanen för Röbäck.

Figur 2 Planområde i pågående planarbete Röbäck 30:60 med fler (Röbäcksliden). Källa Umeå kommun.



4.3 Landskapet och staden

Aktuell sträcka för ny gång-, cykel- och mopedväg ligger sydväst om Umeå. Vägsträckan går från Röbbäcks utkant till Skravelsjö och omgivande bebyggelse består av bostäder.

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 vid cirka km 0/250.

4.4 Miljö och hälsa

4.4.1 Människors hälsa och miljö

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 vägren.

4.4.2 Skyddade områden

Strandskyddsområden skyddas av 7 kap. 13–18 §§ Miljöbalken (MB) och sträcker sig 100 meter från strandkanten både upp på land och ut i vattnet. Strandskyddet syftar till att långsiktigt trygga allmänhetens tillgång till strandområden, och bevara goda livsvillkor för djur- och växtlivet på land och i vatten. Inom detta område är det förbjudet att utföra åtgärder som väsentligt förändrar livsvillkoren för djur- eller växtarter. I tätorter kan strandskyddet vara upphävt i och med detaljplaner.

Gång-, cykel- och mopedvägens planerade sträckning i norr avslutas i anslutning till Degernäsbäcken. Bäcken omfattas inte av strandskydd enligt Länskarta Västerbotten.

4.4.3 Friluftsliv och rekreation

Området mellan Röbbäck och Skravelsjö utgörs av landsbygd. Skogsmiljöerna vid nordvästra delen av utredningsområdet intill gårdarna i Skravelsjö nyttjas 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 vilket kommer medföra ett ökat behov för fler närboende att kunna nå områden för friluftsliv och rekreation.

4.4.4 Naturmiljö

Under sommaren 2024 genomförde Trafikverket en naturvärdesinventering. Naturvärdesinventeringen omfattar hela utredningsområdet för vägplanen. Inventeringsområdet framgår av orange polygon i figur 3. 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.

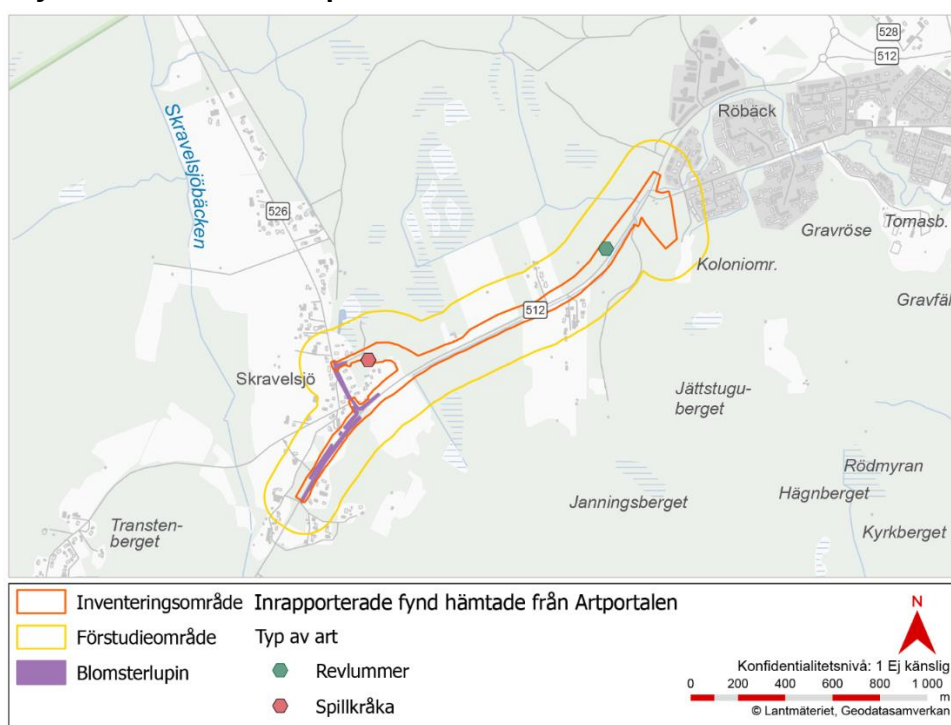
Utdrag ur Artportalen visar på två inrapporterade fynd av rödlistade och/eller skyddade arter inom utredningsområdet; ett fynd av spillkråka i den västra delen av utredningsområdet samt ett fynd av revlumner i den östra delen av utredningsområdet, se figur 3. Spillkråka är upptagen på den svenska rödlistan 2020 som nära hotad (NT) och fridlyst enligt Artskyddsförordningen §4. Revlumner är rödlistad som livskraftig (LC).

Förekomst av dessa arter har inte kunnat bekräftas i fält vid utförd naturvärdesinventering.

4.4.4.1 Invasiva arter

Under naturvärdesinventeringen har förekomster av den invasiva arten blomsterlupin (tolv platser) identifierats, se **Error! Reference source not found.**3. Samtliga fynd återfinns i utredningsområdets västra del.

Figur 3 Förekomst av invasiva arter som påvisats i utförd naturvärdesinventering samt artfynd av rödlistade och/eller skyddade arter från Artportalen.

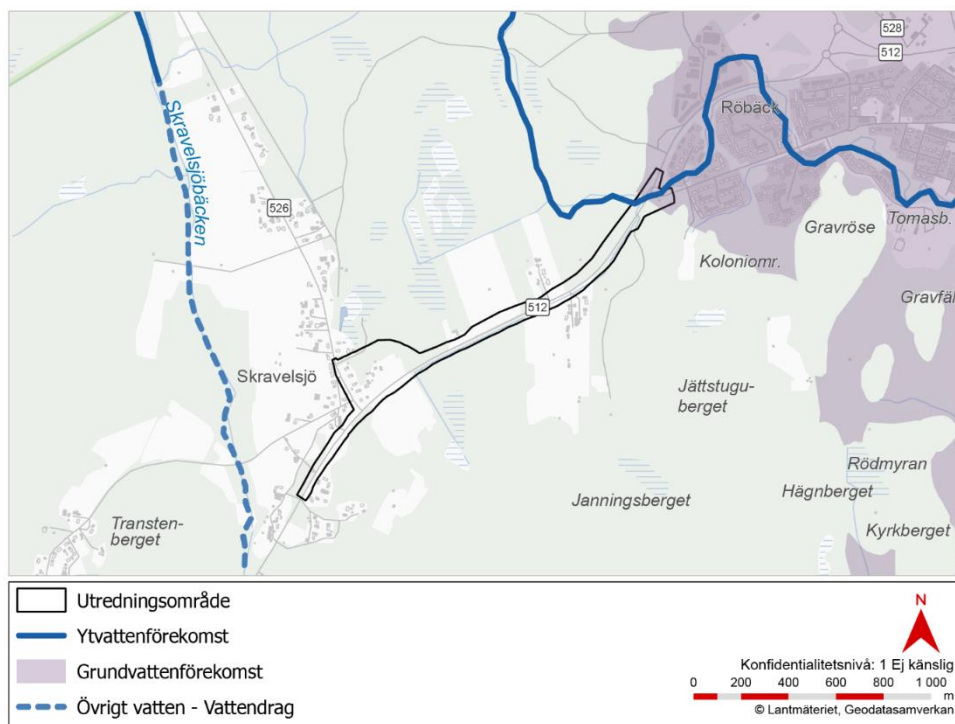


4.4.5 Vattenmiljö

4.4.5.1 Grundvatten

Den norra delen av utredningsområdet överlappar med en grundvattenförekomst, Vindelälvsåsen (SE709160-171345), vilken utgör en sand- och grusförekomst, se figur 4. Gång-, cykel- och mopedvägens 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 delen av grundvattenmagasinet, storleksordningen 25–125 l/s.

Figur 4 Vattenförekomster samt övrigt vatten i anslutning till utredningsområdet.



4.4.5.2 Ytvatten

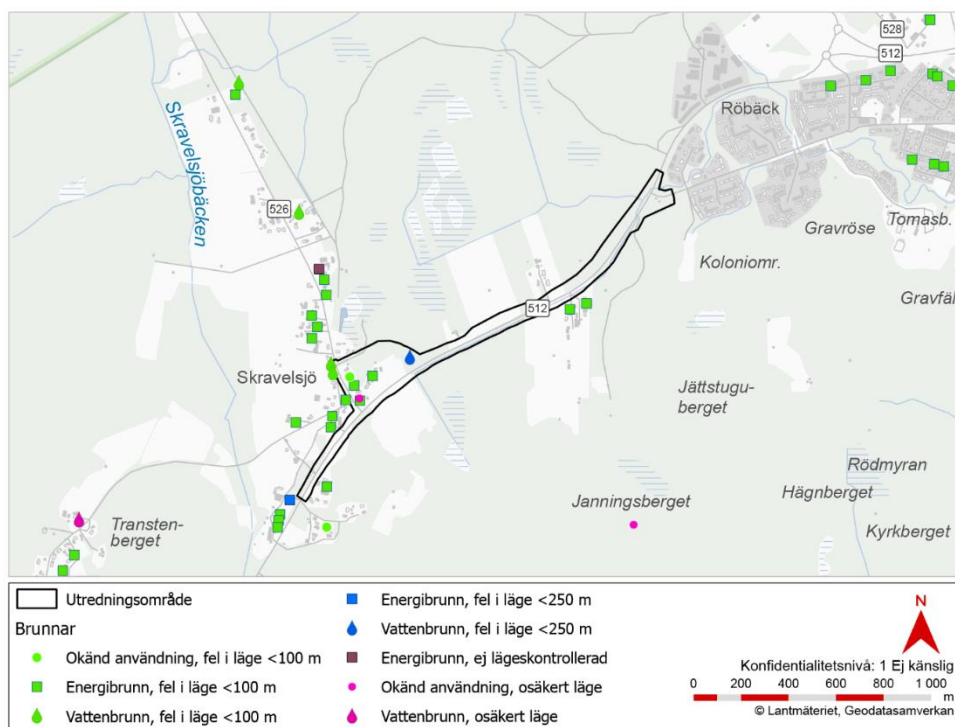
Den norra delen av utredningsområdet överlappar med en ytvattenförekomst, Degernäsbäcken (SE708386-171883), se figur 4. Gång-, cykel- och mopedvägens planerade sträckning avslutas cirka 80 meter söder om det att väg 512 korsar ytvattenförekomsten. Degernäsbäcken omfattas av miljökvalitetsnormer för vatten. Kvalitetskraven på ytvattenförekomsten är satta till god ekologisk status år 2027 samt god kemisk ytvattenstatus. Ytvattenförekomstens ekologiska status är bedömd till måttlig och dess kemiska status uppnår ej god. Detta beror på att

gränsvärden för kvicksilver och polybromerade difenyletrar överskrids i alla Sveriges ytvattenförekomster på grund av atmosfärisk deposition.

4.4.5.3 Brunnar

Inom eller i nära anslutning till utredningsområdet finns fem brunnar, 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 **Error! Reference source not found.5**. 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 gröna och rosa punkter i **Error! Reference source not found.5**. Den ena av brunnarna finns på fastigheten Skravelsjö 2:28 och läget för den andra brunnen anges som osäkert.

Figur 5 Brunnar inom och i anslutning till utredningsområdet, vilka finns registrerade i SGU:s brunnarkiv.

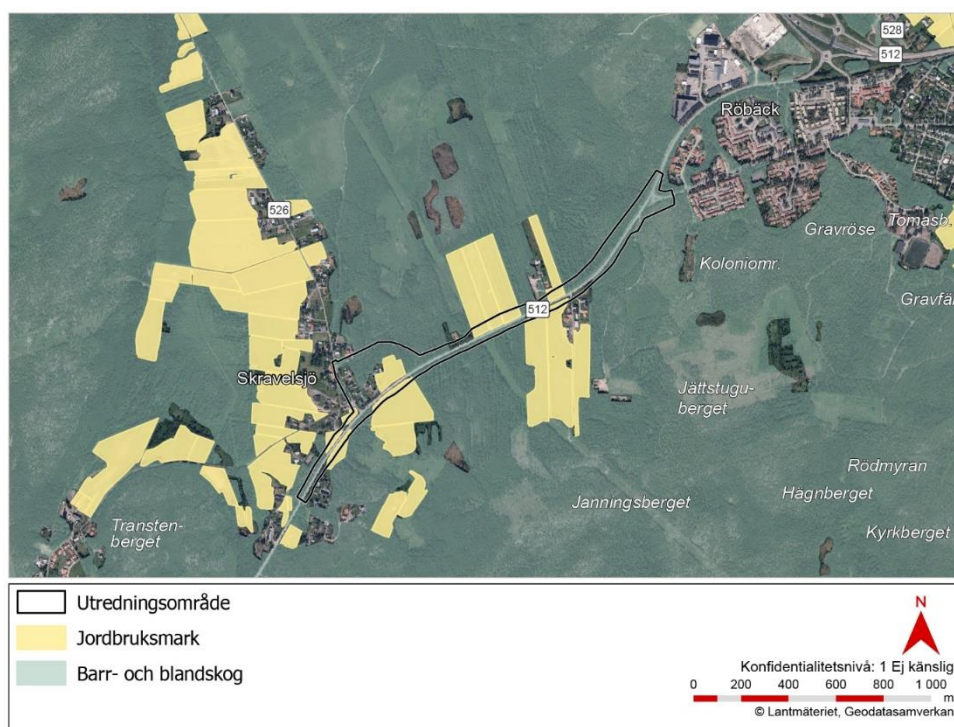


4.4.5.4 Naturresurser

Planerade åtgärder kommer att innebära att brukningsvärd jordbruksmark och produktiv skogsmark tas i anspråk, både permanent och tillfälligt under byggtiden, se figur 6. Vid bedömning om ett område nyttjas som jordbruksmark har Jordbruksverkets blockdatabas använts. 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 det 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.

Figur 6 Brukningsbar jordbruksmark samt skogsmark inom utredningsområdet.

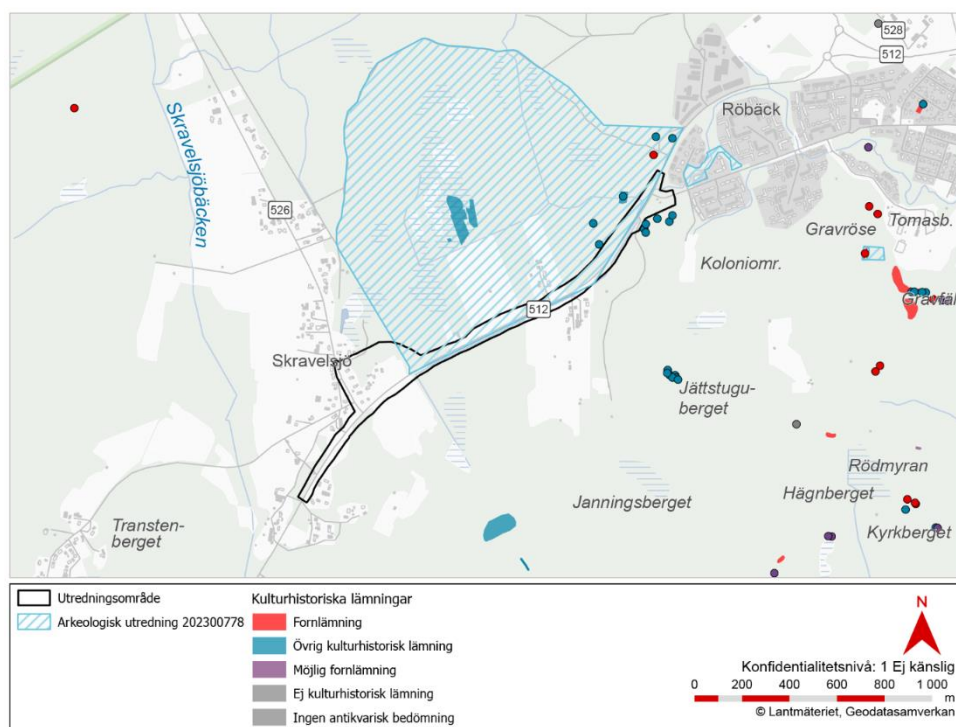


4.4.6 Kulturmiljö

Inga kända kulturhistoriska lämningar finns inom utredningsområdet, se figur 7. Intill planerad verksamhet finns en fornlämning, L2024:980 boplatsområde, samt ett antal övriga kulturhistoriska lämningar, främst stridsvärn och en kvarnlämning. Stora delar av utredningsområdet har omfattats av en arkeologisk utredning utförd 2023, 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.

Länsstyrelsen har meddelat att det inte finns behov av ytterligare arkeologiska utredningar enligt kulturmiljölagens 2 kap..

Figur 7. Kulturhistoriska lämningar i närheten av utredningsområdet. Skrafferat område visar utbredningen av den arkeologiska utredning som utförts 2023, vilken omfattar del av utredningsområdet.



4.4.7 Markföroreningar och sulfidjord

Vägtrafik är en källa till spridning av förorening genom avgasutsläpp, däcknötning, nedslitning och korrosion av framför allt rörliga delar i motorer, 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 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 buffringskapacitet 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 vattenkvalitén i omgivande vattendrag negativt. Den geologiska benämningen för oxiderad sulfidjord med $\text{pH} < 4$ är sur sulfatjord. Sur sulfatjord förekommer inom utredningsområdet enligt SGU. Utförda geotekniska fältundersökningar har inom berört område inte påvisat förekomst av sulfidjord. Det går dock inte att utesluta att sulfidhaltiga jordmassor påträffas vid fortsatt utredning eller vid kommande schaktarbeten.

4.5 Busshållplatser

I norrgående riktning finns busshållplatser vid Skravelsjö och Rödbäcksmyran. Vid Skravelsjö är busshållplatsen utformad med en stolpe vid parkeringsficka norr om korsningen väg 512/526. I Rödbäcksmyran utformad som stolpe i norrgående riktning vid korsningen väg 512/Rödbäcksmyran.

I södergående riktning finns busshållplats utformad med en stolpe på väg 526 i korsningen väg 512/526. Avstigning från buss i södergående riktning kan även ske vid parkeringsficka strax söder om korsningen väg 512/526.

4.6 Ledningar

Inom den aktuella vägsträckningen finns VA-ledningar (längsgående och korsande), elkablar (låg- och högspänning) samt tele- och optokablar i marken och i luften. Dessa ägs och förvaltas av Skanova, Tele2, Trafikverket, Umeå kommun, Umeå Energi samt Vakin.

4.7 Belysning

Den befintliga belysningen inom utredningsområdet för gång-, cykel- och mopedvägen består av både statlig och kommunal belysning. Trafikverket har en belysningsanläggning längs väg 512, som är sammankopplad med Umeå kommuns belysning. I Skravelsjö finns kommunal belysning längs väg 526.

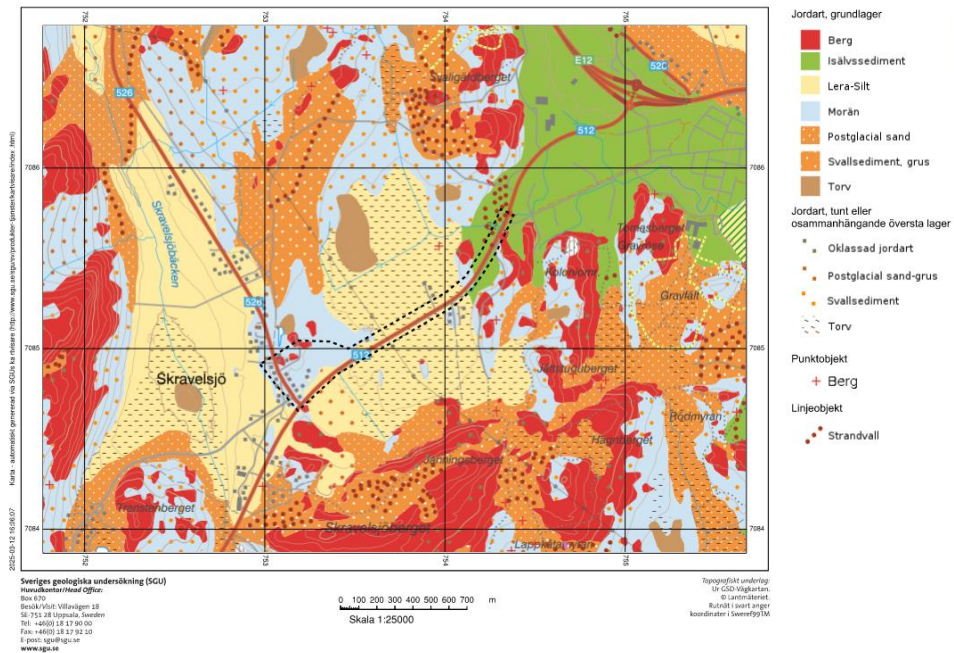
Belysningen i området är huvudsakligen från början av 2000-talet eller äldre och har en relativt låg funktion och standard. De flesta armaturerna är bestyckade med urladdningslampor, främst natriumlampor, medan ett mindre antal har bytts ut till LED. Den kommunala belysningen längs väg 512 är monterad på trästolpar och matas via luftledning.

Kommunen äger elabonnemang och belysningscentral samt ansvarar för drift och underhåll, där Umeå Energi AB är nuvarande driftentreprenör. Inom utredningsområdet finns både låg- och högspänningskablar, både i mark och i luft, och elnätet ägs av Umeå Energi Elnät AB.

4.8 Byggnadstekniska förutsättningar

Inom aktuellt område anger SGU, Sveriges geologiska undersökning, att marken utgörs av omväxlande morän-, silt-, sand- och torvområden med förekomst av ytligt berg. I figur 8 redovisas ett utdrag från jordarskartan där aktuellt område markeras med svartstreckad linje.

Figur 8. Jordartskarta inhämtad från Sveriges geologiska undersökning (SGU). Svartstreckat område utgör ungefärlig omfattning av undersökt område.



Längs väg 512 visar utförda geotekniska undersökningar att marken till stor del utgörs av sandig silt eller siltig finsand ovan morän. Mäktigheten på de finare sedimenten varierar mellan cirka 0,9-4,5 meter. Mot slutet av sträckan, närmast korsningen mellan väg 512 och Skrävelsjövägen, påträffas sand alternativt siltig sand ovan morän. Berg har påträffats på djup om mellan 1,7-5,7 meters djup under markytan.

Undersökningar som utförts i skogsområdet mellan Skrävelsjö och väg 512 visar på morän ovan berg. Berg har inom denna del av området påträffats vid djup som varierar mellan 0,1-4,3 meter under markytan.

5 Den planerade vägens lokalisering och utformning med motiv

5.1 Val av lokalisering

Trafikverket planerar att anlägga en cirka två kilometer lång gång-, cykel- och mopedväg 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. Trafikverket har beslutat att den nya gång-, cykel- och mopedvägen ska förläggas på den norra sidan av väg 512.

5.2 Val av utformning

5.2.1 Gång-, cykel- och mopedväg

En gång-, cykel- och mopedväg (GCM-väg) anläggs på den nordvästra sidan av väg 512. Sträckan är totalt cirka 1,7 kilometer och utformas enligt Trafikverkets kravdokument Văgar och gators utformning (VGU) för en gång-, cykel- och mopedväg. Föreslagen utformningen redovisas på illustrationsritningar 101T0501-101T0507.

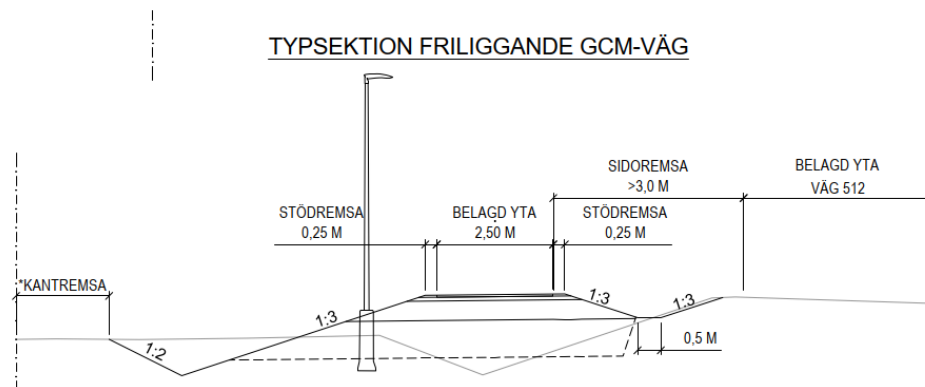
Gång-, cykel- och mopedvägen anläggs från korsningen väg 512/526 i Skravelsjö. I Röbäck ansluter gång-, cykel- och mopedvägen till väg 512, cirka km 1/510 strax innan Skravelsjövägen. I vägplanen ingår ingen passage/cykelöverfart över väg 512, detta på grund av att det inte är fastställt var Umeå kommun avser att bygga en ny gång-, cykel- och mopedväg på den nordöstra sidan av väg 512. Förberedande arbete kommer däremot att utföras så att man under barmarksförhållanden kan nyttja befintlig grusväg för att komma upp på väg 512 mitt emot den nya gång-, cykel- och mopedvägen.

Gång-, cykel- och mopedvägen separeras från väg 512 med en skiljeremsa på minst 3,0 meter, se figur 9. Där det inte har ansetts möjligt separeras fordonstrafiken och de oskyddade trafikanterna med kantsten vid cirka km 0/000 till 0/120, se figur 10. Den belagda bredden på gång-, cykel- och mopedvägen blir 2,5 meter, se typsektionsritning 101T0401.

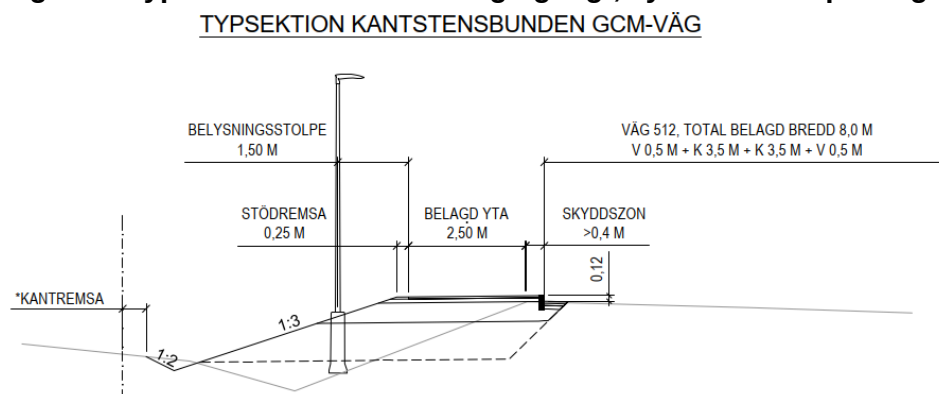
För att kunna anlägga och underhålla erosionsskydd på dikets ytterslänt anläggs en kantrensa på 0,5 m förbi åkermark.

För att inte rötter på större träd ska skadas vilket kan innebära risk för stormfällning anläggs kantrensa på 2,0 meter vid anläggande av nya diken förbi skogsmark.

Figur 9 Typsektion friliggande gång-, cykel- och mopedväg



Figur 10 Typsektion kantstensförlagd gång-, cykel- och mopedväg



Gång-, cykel- och mopedvägen följer väg 512 på hela sträckan. Se figur 11 för utformning närmast Skravelsjö och illustrationsritning 101To501 och 101To502.

Figur 11 Illustration av kantstensförlagd gång-, cykel- och mopedväg längs med väg 512 vid infarten till Skravelsjö, väg 526.



Planen medför att antalet in- och utfarter till väg 512 minskar. Anslutningar till åkermark och skogsmark har förändrats, men samtliga fastigheter ska fortsatt kunna nå från väg 512. Dock kommer vissa anslutningar att flyttas och samförläggas.

En skoterled korsar väg 512 samt den nya gång-, cykel- och mopedvägen strax norr om Skravelsjö, vid cirka km 0/260. Utformningen av skoterpassagen över gång-, cykel- och mopedvägen behöver anpassas för att säkerställa att skotrar kan passera på ett säkert och smidigt sätt.

Befintlig automatisk trafiksäkerhetskontrollanläggning (ATK), i dagligt tal kallad fartkamera, påverkas och behöver flyttas. Den flyttas till ett nytt läge väster om anslutande väg 526 inom ramen för annat projekt. Denna flytt medför även att den befintliga västra bussfickan behöver flyttas ca 10 meter längre västerut.

Avvattningen sker med öppna diken över åker- och skogsmarken samt med en ny dagvattenledning förbi tomtmark.

5.2.2 Busshållplatser

I Skravelsjö byggs befintlig busshållplats i norrgående riktning om till en tillgänglighetsanpassad busshållplats med väderskydd strax norr om korsningen väg 512/526. I södergående riktning flyttas befintlig parkeringsficka strax söder om korsning väg 512/526 något söderut och breddas för att inrymma avstigningshållplats. Se illustrationskarta 101T501 för placering av busshållplatser vid Skravelsjö.

Busshållplats i norrgående riktning vid Röbäcksmýran förbättras med bredare på- och avstigningshållplats. I södergående riktning anläggs en

avstigningshållplats. Se illustrationskarta 101T506 för placering av busshållplatser vid Rödbäcksmýran.

5.2.3 Belysning

Ett helhetsgrepp ska tas för belysningen längs statliga, kommunala och enskilda vägar. Detta innefattar exempelvis rivning, demontering, flytt, skyddsåtgärder samt utformning av ny belysning.

Den nya gång-, cykel- och mopedvägen ska förses med belysning som styrs via närvarodetektering. Ett samlat grepp ska tas för belysning och styrning av gång-, cykel- och mopedväg, gång-, cykel- och mopedpassager, bilväg, korsningar med mera.

Det antas att den befintliga belysningen har nått sin tekniska livslängd och därför ska demonteras eller rivas.

5.2.4 Ledningar

Markförlagda ledningar som korsas av den nya gång-, cykel- och mopedvägen kan behöva justeras i höjd och skyddas med skyddsror. Längsgående ledningar kan behöva flyttas i sidled.

Samråd kommer att hållas med ledningsägare som berörs av den nya väganläggningen. Arbeten och skyddsåtgärder utförs utifrån det som framkommer i samråden.

Teleledningar av koppar kommer att rivas om de påträffas vid schaktarbeten. Enligt Skanova är kopparledningar ej längre i drift.

Där gång-, cykel- och mopedvägen korsar dricksvattenledningar kan ledningarna behöva skyddas genom att placeras i nya skyddsror.

Placeringen av nya belysningsstolpar kommer att anpassas med hänsyn till befintliga högspänningsledningar ovan mark.

5.3 Bortvalda utformningar

5.3.1 Gång-, cykel- och mopedväg friliggande närmast korsningen väg 512/ 526

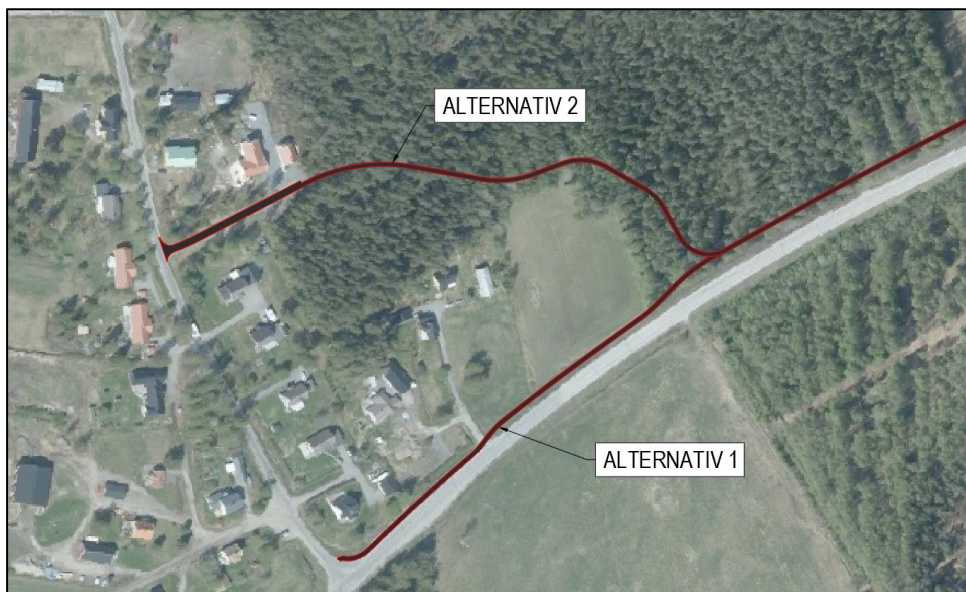
I Skravelsjö har det utretts att anlägga en friliggande gång-, cykel- och mopedväg samt att flytta väg 512 för att skapa mer utrymme för gång-, cykel- och mopedväg och ATK. Att flytta väg 512 bedöms bli för kostsamt även om det alternativet uppfyller projekt målet om att förbättra

trafiksäkerheten genom tydligare separering av oskyddade trafikanter och övriga trafikslag. Om man inte flyttar väg 512 och anlägger en friliggande gång-, cykel- och mopedväg skulle ATK inte behöva flyttas men alternativet medför däremot ett större markintrång på tomtmark. För att minimera markintrånget bedöms det lämpligare att i stället flytta ATK och anlägga en kantstensbunden gång-, cykel- och mopedväg enligt redovisat förslag.

5.3.2 Alternativ dragning av gång-, cykel- och mopedväg genom skogen i Skravelsjö

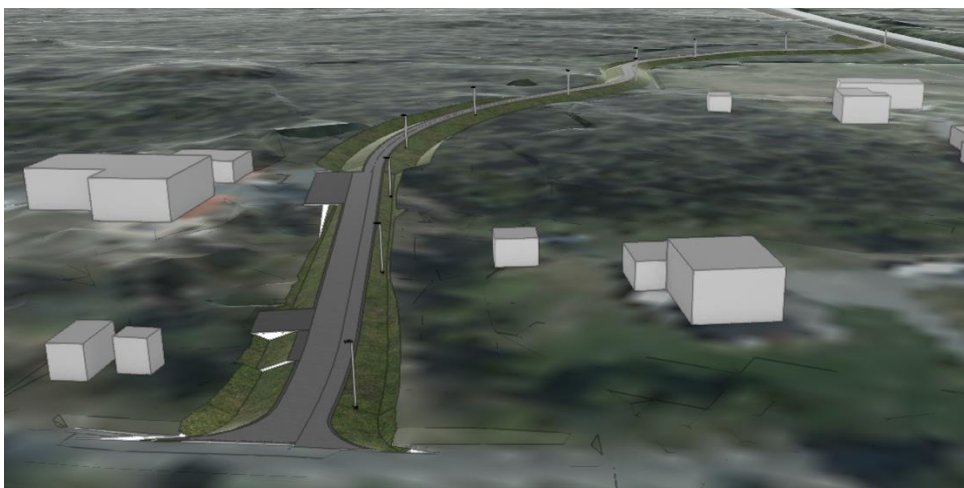
Ett alternativ som utretts men valts bort är att låta gång-, cykel- och mopedvägen vika av från väg 512 och gå friliggande i skogskanten för att ansluta till en enskild väg inne i Skravelsjö och sedan ansluta till väg 526, se alternativ 2 i figur 12. Med det alternativet skulle väghållaransvar ändras från enskild väg till statligt väghållaransvar.

Figur 12 Alternativa dragningar föreslås för gång-, cykel- och mopedvägen vid Skravelsjö.



Alternativet innebär en friliggande gång-, cykel- och mopedväg längs med enskild väg och genom skogspartiet. Gång-, cykel- och mopedvägen ansluter till väg 526 cirka 200 meter in från väg 512. Se figur 13 för utformning.

Figur 13 Gång-, cykel- och mopedväg genom skogen i Skravelsjö



Alternativet har valts bort då det bedöms kunna upplevas mindre tryggt än föreslaget alternativ längs väg 512 även om det också uppfyller projekt målet om förbättrad trafiksäkerhet genom tydligare separering av oskyddade trafikanter och övriga trafikslag. Vissa trafikanter upplever det som otryggt att tappa ögonkontakt med den allmänna vägen när de går eller cyklar längs en belyst gång-, cykel- och mopedväg genom ett skogsparti. Belysningen gör att gång-, cykel- och mopedvägen blir upplyst men kan samtidigt skapa en kontrasteffekt som gör att skogen intill upplevs som ännu mörkare.

Avståndet från Skravelsjö till Röbbäcks centrum är cirka 2 km och till Volvo Lastvagnar cirka 5 km. Detta innebär att en eventuell framtida förlängning av gång-, cykel- och mopedvägen västerut längs väg 512 inte kan uteslutas, vilket gör alternativet mindre fördelaktigt.

Alternativet innebär att mer mark tas i anspråk än om gång-, cykel- och mopedvägen går längs med väg 512. Totalt bedöms vägområdet behöva utökas med 6 400 m² varav 5 150 m² inom skogsmark och 1 250 m² övrig mark. Befintlig privat belysning längs den privata vägen skulle behöva rivas och ersättas med ny belysning ägd av Trafikverket. Flera ledningar påverkas av alternativet. För oskyddade trafikanter med målpunkter väster om Skravelsjö, det vill säga längs väg 512, är alternativet längs med väg 512 mer fördelaktigt, medan alternativet genom skogen är bättre för de som bor längre in längs väg 526.

5.4 Skyddsåtgärder och försiktighetsmått som redovisas på plankarta och fastställs

Inga skyddsåtgärder bedöms bli aktuella för denna vägplan.

6 Effekter och konsekvenser av projektet

6.1 Trafik och användargrupper

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.

6.2 Landskapsbild, lokalsamhälle och regional utveckling

Anläggandet av en gång-, cykel- och mopedväg längs med sträckan bedöms endast påverka landskapets värden i begränsad omfattning eftersom gång-, cykel- och mopedvägen huvudsakligen planeras att anläggas utmed redan befintlig väg. En ny gång-, cykel- och mopedväg 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 gång-, cykel- och mopedvägen smälter in i landskapet, till exempel att den ska följa variationer i terrängen, att man försöker undvika avvikande släntbeklädning, 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 gång-, cykel- och mopedvägen är mindre synlig. Arbeta med gestaltungsprogram fortsätter i planerings- och projekteringsarbetet.

6.3 Miljö och hälsa

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

6.3.1 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.

6.3.2 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.

6.3.3 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 gång-, cykel- och mopedväg, se avsnitt 9.

6.3.4 Vattenmiljö

Vattenmiljön påverkas inte av planerade åtgärder.

Åtgärdernas påverkan på de sex 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.

6.3.5 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 gång-, cykel- och mopedväg 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 som 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.

6.3.6 Kulturmiljö

Inga kända utpekade kulturmiljövärden berörs av projektet. Vid markarbete finns alltid en möjlighet att dold fornlämning påträffas. Eftersom en arkeologisk utredning utförts för stora delar av utredningsområdet bedöms risken att påträffa nya fynd som låg.

6.3.7 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 sulfidhaltiga jordmassor som påträffas. I den fortsatta planeringen måste risker beaktas för att förhindra att spridning av föroreningar sker till omgivande miljö.

6.4 Påverkan under byggnadstiden

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.
- Risk för spridning av den invasiva arten blomsterlupin finns i samband med schaktarbeten under byggtiden. Risken för spridning kan minimeras genom kontroll och korrekt hantering av massor.
- Vid regn kan finare jordmaterial från slänter spolats med i ytvattnet ut i befintliga diken. En mindre grumling kan därför uppstå av

dagvatten som rinner i befintliga diken längs väg 512. Denna grumling bedöms upphöra när växtlighet återkommit i slänter.

- Byten av trummor i diken kan komma att innebära att en anmälan om vattenverksamhet kan bli aktuell.

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

7.1 Miljöbalkens hänsynsregler

Alla som bedriver en verksamhet eller en åtgärd som omfattas av miljöbalkens bestämmelser är skyldiga att följa de allmänna hänsynsreglerna vilka återfinns i miljöbalkens andra kapitel. Syftet med reglerna är att förebygga negativa effekter och att miljöhänsynen 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 miljöarbete samt samrådsförfarande beaktat de allmänna hänsyns-reglerna (bevisbördesregeln, kunskapskravet, försiktighetsprincipen, hushållnings- och kretslopps-principen, produktvalsprincipen och rimlighetsavvägningen). Genom Trafikverkets kompetens inom området samt krav på kompetens vid upphandling av konsulttjänster och entreprenad bedöms kunskapskravet uppfyllas.

7.2 Påverkan på miljökvalitetsnormer

Miljökvalitetsnormer 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 miljökvalitetsnormer för luftkvalitet, vattenkvalitet, fisk- och musselvatten och omgivningsbuller.

7.2.1 Luftkvalitet

Luftkvalitetsförordningen (2001:477) reglerar kvaliteten för utomhusluft för ett antal luftföroreningar. Det är kommunerna som ansvarar för att kontrollera att miljökvalitetsnormerna följs, samt att upprätta åtgärdsprogram då de överskrids. Denna miljökvalitetsnorm 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.

7.2.2 Yt- och grundvatten

Miljökvalitetsnormerna 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.

7.2.3 Fisk- och musselvatten

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

7.2.4 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 miljökvalitetsnorm.

7.3 Påverkan på miljökvalitetsmål

Åtgärderna förväntas ha en positiv påverkan på de nationella miljökvalitetsmålen begränsad klimatpåverkan, frisk luft, bara naturlig förurning, giftfri miljö och en god bebyggd miljö, eftersom anläggandet av en gång-, cykel- och mopedväg ökar sannolikheten att fler väljer andra transportmedel än bil. Åtgärderna kan komma att ha en negativ påverkan på miljökvalitetsmålen levande skogar, ett rikt odlingslandskap och ett rikt växt- och djurliv, eftersom anläggandet av en gång-, cykel- och mopedväg 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 miljökvalitets-målen minimeras, och eventuellt leda till förbättringar.

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

7.4 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 Markanspråk och pågående markanvändning

När en väg 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. Varför gång-, cykel- och mopedvägen separeras på så lång sträcka som möjligt från väg 512 är för att det är en trafiksäkrare lösning än att lägga den i direkt anslutning till vägen.

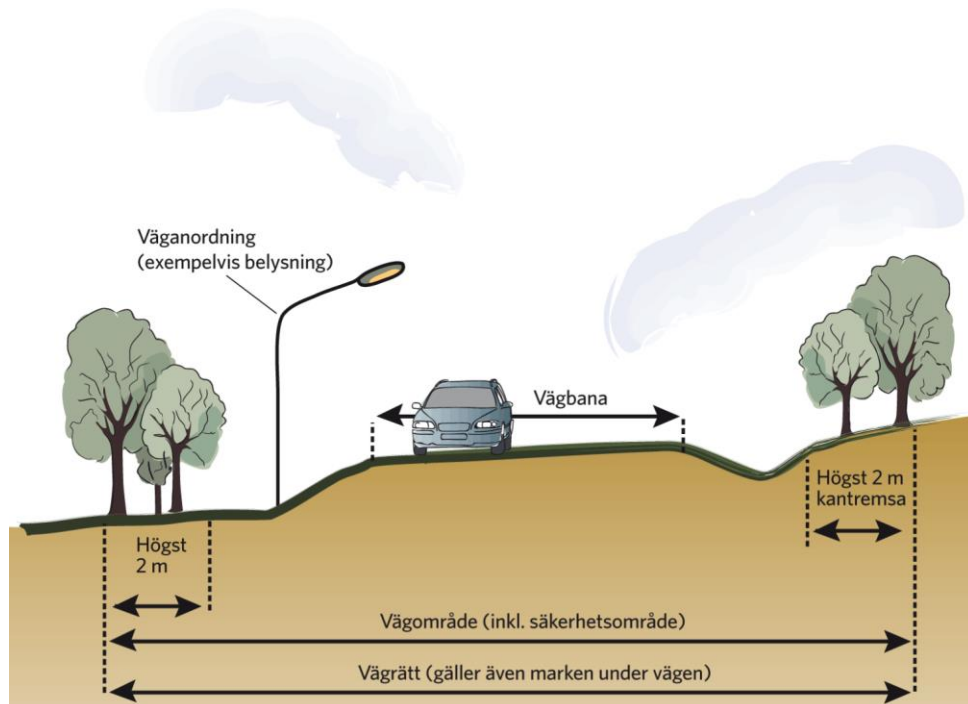
Det funktionella sambandet bibehålls då gång-, cykel- och mopedvägen till stora delar ligger parallellt med väg 512 och är synlig från vägen.

Vägrätt uppkommer genom att väghållaren tar mark, eller annat utrymme för väg, i anspråk med stöd av fastställd vägplan. Vägrätten ger väghållaren rätt att nyttja mark eller annat utrymme som behövs för vägen. Väghållaren får rätt att i fastighetsägarens ställe bestämma över marken eller utrymmets användning under den tid vägrätten består. Vidare får väghållaren tillgodogöra sig alster och andra tillgångar som kan utvinnas ur marken eller utrymmet. Vägrätten upphör när vägen dras in. Byggandet av vägen kan starta när vägplanen har fastställts och vunnit lagakraft. Se figur 14 för illustrationsbild vägrätt och vägområde.

Vägrätten uppstår när vägens sträckning över fastigheten tydligt har märkts ut på marken och Trafikverket påbörjar det vägarbete som anges i vägplanen inom fastigheten. Värde tidpunkt för intrånget är den dag då marken tas i anspråk. Den som äger och i förekommande fall brukar marken när ytan tas i anspråk har rätt till ersättning för intrånget som det medför. Den slutliga ersättningen räknas upp från dagen för ianspråktagandet, med ränta och index tills ersättningen betalas. Eventuella tvister om ersättning avgörs i domstol.

Vägrätten innebär inte att fastighetsgränser ändras.

Figur 14 Illustrationsbild över vägområde och vägrätt.



Vägområdet för allmän väg omfattar utrymmet för vägen och tillhörande väganordningar: gång-, cykel- och mopedväg, dike, slänt, skyltar och belysning

På illustrationskartorna 101T0501-101T0507 framgår vad som är nytt vägområde markerat med blå färg och med beteckningen V.

Områden med tillfällig nyttjanderätt behövs för att vägen ska kunna byggas. Tillfällig nyttjanderätt finns markerade på illustrationskarta med gult och T och omfattar etableringsyta.

Tillfälliga nyttjanderätter gäller under byggtiden, dock längst 3 månader efter godkänd slutbesiktning. Markytorna ska återställas i den utsträckning det är möjligt innan de återlämnas.

9 Fortsatt arbete

I det fortsatta arbetet kommer Trafikverket utreda behovet av skyddsåtgärder för att begränsa spridning av den invasiva arten blomsterlupin i samband med schaktarbeten.

Inga tillstånd eller dispenser krävs i detta projekt.

Ytterligare anmälningar/dispens/tillstånd kan komma att krävas under byggperioden gällande hantering av avfall, eventuella markföroreningar med mera.

10 Genomförande och finansiering

10.1 Formell hantering

Denna vägplan kommer ställas ut på samråd under våren 2025. I samband med samrådstiden har direkt berörda, allmänhet och myndigheter och övriga organisationer möjlighet att komma med synpunkter på planförslaget. Efter avslutat samråd kommer vägplanen att färdigställas.

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

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

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

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

Hur vägplaner ska kungöras för granskning och fastställas regleras i 17–18 §§ väglagen (1971:948).

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

När vägplanen har vunnit laga kraft blir beslutet om fastställande juridiskt bindande. Detta innebär bland annat att vägbyggaren, det vill säga Trafikverket i detta projekt, har rätt, men också skyldighet, att lösa in

mark som behövs permanent för vägen. Mark som behövs permanent framgår av fastighetsförteckningen och plankartan. I fastighetsförteckningen framgår också markens storlek (areal) och vilka som är fastighetsägare eller rättighetsinnehavare.

Inlösen kan ske genom att Trafikverket ansöker om lantmäteriförrättning hos lantmäterimyndigheten eller genom att Trafikverket träffar avtal med berörda fastighetsägare i förväg och sedan lämna över avtalet till lantmäterimyndigheten, där den förvärvade marken överförs till en av Trafikverkets fastigheter. Lantmäteriets beslut kan överklagas till mark- och miljödomstolen.

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.

10.1.1 Översiktsplan

Översiktsplan har en viktig roll som måldokument och en central funktion i kommunernas arbete med att formulera strategier för en långsiktig hållbar utveckling. Översiktsplanen är inte bindande men ska ge vägledning för beslut om hur mark- och vattenområden ska användas och hur den byggda miljön ska användas, utvecklas och bevaras.

I Umeås kommun översiktsplan, antagen av fullmäktige 2018, nämns det aktuella området mellan Röbbäck och Skravelsjö som aktuellt som Umeås nästa småhusområde. Vidare hänvisar Översiktsplanen till den fördjupade översiktsplanen *”Fördjupning Röbbäck”*, antagen 27 mars 2007. Vägplanens markanspråk bedöms gå i linje med markanvändningen i såväl Översiktsplanen som den Fördjupade Översiktsplanen.

10.1.2 Detaljplaner och områdesbestämmelser

Kommunen får reglera användningen av mark- och vattenområden och bebyggelse i detaljplaner eller områdesbestämmelser. Både detaljplaner och områdesbestämmelser får rättsverkan vad gäller användningen av mark- och vattenområden. En väg får inte byggas i strid mot gällande detaljplaner eller områdesbestämmelser. Om syftet med planen eller bestämmelsen inte motverkas, får dock mindre avvikelser göras.

Vägplanen berör *”Områdesbestämmelser för Skravelsjö by”*, akt 2480K-P95/85 (laga kraft 1995-11-02). Syftet med områdesbestämmelsen är att fastlägga markanvändningen inom byn samt säkerställa mark för erforderliga trafikreservat. Markanspråket i vägplanen bedöms ske i enlighet med aktuell områdesbestämmelse.

10.1.3 Pågående planarbete

Vägplanen berör pågående planarbete *”Röbbäck 30:60 med fler (Röbbäcksliden)”*, diarienummer BN-2024/02060. Vägplanen är berörd av det aktuella planarbetet. Samordning behöver därför ske mellan Trafikverket och kommunen.

10.1.4 Samverkansavtal

Trafikverkets nya gång-, cykel- och mopedväg slutar där den ansluter mot väg 512 i Röbbäck. Samverkansavtal upprättas mellan Trafikverket och Umeå kommun för att knyta samman den nya gång-, cykel- och mopedvägen med befintlig kommunal gångväg längs Skravelsjövägen.

10.2 Finansiering

Anläggningskostnaden för vägförslaget är beräknad till cirka 13 miljoner kronor i 2025 års prisnivå. Denna kostnad inkluderar inte kostnader för detaljprojektering och marklösen (byggherrekostnader).

Framtagen anläggningskostnadskalkyl är ännu inte fastställd.

Projektet finns med i Länstransportplanen för Västerbottens län 2022–2033.

10.3 Genomförande

Efter att vägplanen vunnit laga kraft kan projektet genomföras. Projektet kommer genomföras som utförandeentreprenad.

Byggtiden beräknas till 2 år från byggstart, preliminärt år 2027.

11 Underlagsmaterial och källor

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

Eldrun kulturmiljö AB. (2024). *Eldruns arkeologiska skrifter 2024:3. Förhistorisk boplat, torvtäkt och militärhistoriska lämningar i Röbäcksmýran. 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/> 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

Trafikverket (2020). Åtgärdsvalsstudie Röbäck-Yttersjö, oskyddade trafikanter längs väg 512. TRV 2017/32983

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

Underlagsmaterial framtagna i projektet:

Samrådsunderlag

Lokaliseringsutredning

Trafikverket, Box 510, 781 28 Borlänge. Besöksadress: Storgatan 60, Umeå

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

[trafikverket.se](https://www.trafikverket.se)