

Ärendenummer  
TRV 2022/62475

Dokumentdatum  
2025-03-06

Konfidentialitetsnivå  
1 Ej känslig  
Beslutat av  
Anders Ljungberg

Mottagare  
Väghållningsmyndigheten,  
Trafikverket Norra regionen

Kopia till  
Diariet

# Fastställelse av vägplan för ombyggnad av väg 363, anläggning av gång- och cykelväg m.m. på delen Forsslunda – Hissjö, Umeå kommun, Västerbottens län

## Beslut

Trafikverket beslutar med stöd av 18 § väglagen (1971:948) att fastställa vägplanen för anläggning av gång- och cykelväg med mera.

Fastställelsen gäller plankartorna med status fastställelsehandling, betecknade 130To201B – 130To208B samt förklaringar till plankartor (samordningsritning) betecknad 130To101 och daterad 2019-08-15 samt ändrad 2025-02-13.

## Sökande

Väghållningsmyndigheten, Trafikverket Region Nord, numera Trafikverket Norra regionen.

## Beskrivning

I handlingarna i ärendet redovisar den sökande bland annat nedanstående.

### Den planerade vägen

Projektet omfattar en cirka 8 kilometer gång- och cykelväg mellan Forsslunda och Hissjö samt ombyggnad av väg 363 genom Håkmark omedelbart öster om befintlig väg, cirka 1,5 kilometer. Gång- och cykelvägen ansluter till befintliga gång- och cykelvägar vid Hippologum (ridanläggning) i Forsslunda och i Hissjö. Den lokaliseras på den västra sidan av vägen.

På delen från Forsslunda och norrut fram till Håkmark samt på en sträcka norr om Håkmark får gång- och cykelvägen i huvudsak en belagd bredd på 3,5 meter. Den är här även utformad för att kunna användas för mopeder och andra långsamtgående fordon samt för fastighetsägares transporter. Genom Håkmark byggs befintlig väg 363 om, belagd bredd 4 meter, och den vägen kommer på denna del fungera både som gång- och cykelstråk och som in- och utfartsväg för fastighetsägare till och från den nya sträckningen av väg 363 (blandtrafik). Gång- och cykelvägen utformas med mötesplatser på delen från Forsslunda och fram till norra delen av Håkmark. Den lokaliseras så att bländningsrisken från väg 363 undviks. På några kortare sträckor sätts räcke och bländskydd upp

mellan gång- och cykelvägen och väg 363. Efter Håkmark och fram till Hissjö får gång- och cykelvägen en belagd bredd på 2,5 meter.

Den nya sträckningen av väg 363 vid Håkmark utformas som en i huvudsak 7,5 meter bred belagd väg. I södra delen av Håkmark anläggs två trevägskorsningar, dels mot Östra Håkmark och dels mot södra delen av Håkmark. En korsning i norra delen av Håkmark anläggs också för in- och utfart till och från den norra delen av byn.

Nya busshållplatser, som ersätter befintliga i Håkmark, anläggs och placeras i anslutning till korsningen mellan väg 363 och enskild väg mot Östra Håkmark. För gång- och cykelvägen samt för nya busshållplatser i Håkmark och vägkorsning vid bergtäkt sektion ca km 2/850, PEAB asfaltverk sektion ca km 3/250, bysåg sektion ca 4/450 och i Håkmark sektion ca 5/600 kommer belysning att sättas upp.

### Lokalisering

Lokalisering både väster och öster om väg 363 har utretts på delar av sträckan. En lokalisering väster om vägen valdes då det är en naturlig fortsättning på befintlig gång- och cykelväg vid Hippologum. Gång- och cykelvägen ansluter även till befintlig gång- och cykelväg i Hissjö på denna sida. För att minimera intrång i boendemiljö i Håkmark förläggs gång- och cykelstråket på befintlig väg 363 och väg 363 dras om i ny sträckning strax öster om den befintliga vägen på motsvarande sträcka.

### Mark som kommer att tas i anspråk

Mark och särskilda rättigheter som belastar marken kommer att tas i anspråk för vägen på det sätt som redovisas på plankartorna.

Sammanlagt kommer cirka 16,5 hektar mark att tas i anspråk med vägrätt. Arealen utgörs i huvudsak av skogsmark och jordbruksmark. I vägområdet ingår säkerhetszon på delar av sträckan. Där det behövs ingår även kantremsa för drift och underhåll i vägområdet med bredden 2 meter i skogsmark och 0,5 meter i jordbruksmark. Ingen kantremsa i tomtmark. Cirka 0,3 hektar mark, som behövs för att bygga vägen, avses att tas i anspråk under en viss tid (tillfällig nyttjanderätt). Nyttjanderätten gäller under den tid som anges på plankartorna.

### Kommunala planer

För det berörda området gäller följande kommunala planer:

- Översiktsplan för Umeå kommun med fördjupning för Umeå och tematiska tillägg.
- Områdesbestämmelser för Hissjö by.
- Detaljplan för del av fastigheterna Grubbe 11:1 och Tjälamark 5:1 (Hästsportanläggning).

Inom detaljplanen berör gång- och cykelvägen ett område avseende naturmark där marken ska vara tillgänglig för allmän gång- och cykeltrafik och allmänna underjordiska ledningar. Inom naturmarken får transformatorstation anläggas. Marken får i övrigt inte bebyggas. Den sökande har gjort

bedömningen att åtgärderna inte strider mot detaljplanen och anger att enligt Boverkets allmänna råd om planbestämmelser ingår gång- och cykelväg som ett komplement för ett naturområdes användning.

### Buller

Planerade åtgärder inom ramen för vägplanen medför ingen stor förändring av bullernivåerna men trafikmängderna längs väg 363 beräknas öka till prognosåret 2040. Åtgärderna i projektet har bedömts som väsentlig ombyggnad och bullerskyddsåtgärder ingår i projektet där hänsyn tagits till den ökade trafiken. Buller från väg 363 beaktas längs hela sträckning och inte bara längs de delar där väg 363 byggs om.

Bullerskyddsåtgärderna består av bullerplank vid en bostadsfastighet som ligger mycket nära väg 363, kompletterat med erbjudande av fasadåtgärd på den övre våningen. Övriga bullerstörda bostadsfastigheter omfattas av erbjudande om fasadåtgärder eller åtgärd vid uteplats. Sammanlagt omfattas nio bostadsfastigheter av bullerskyddsåtgärder där något riktvärde inomhus eller vid uteplats överskrids. För de bostadsfastigheter där enbart riktvärdet 55 dBA ekvivalent ljudnivå utomhus vid fasad överskrids föreslås inga åtgärder eftersom riktvärdena inomhus och på uteplats inte överskrids. Det har inte bedömts rimligt med ytterligare vägnära bullerskyddsåtgärder.

Bullerplanket undantas från krav på bygglov vilket Umeå kommun, byggnadsnämnden, medgivit.

Natura 2000, riksintressen, annan reglering av markanvändningen och miljö kvalitetsnormer Inga Natura 2000-områden eller riksintressen berörs.

Enstaka fågelarter som omfattas av artskyddsförordningens bilaga 1 har observerats. Flera andra fågelarter, även dessa fridlysta, har observerats i närområdet och bedöms kunna finnas i det inventerade området. De fågelarter som påträffats och förväntas kunna påträffas längs väg 363 kan komma att påverkas tillfälligt under anläggningsskedet men efteråt bedöms dock påverkan som försumbar då arterna förväntas kunna använda området som idag.

En nyckelbiotop, bäckmiljö, utpekad av Skogsstyrelsen berörs. För passagen över Hamptjärnsbäcken kommer en rörbro att anläggas. Åtgärderna kommer framförallt under byggtiden påverka vattendraget. Anläggandet omfattas av anmälan om vattenverksamhet. Projektet berör strand-skyddat område vid Hamptjärnsbäcken, Rådalsbäcken samt kring Tavelån.

Vid infarten till Östra Håkmark finns en björkallé som berörs av ombyggnaden och träd i allén behöver tas ned. Närmare Hissjö finns en infart med en allé med yngre björk som delvis behöver tas ned. Fällda björkar avses placeras i faunadepå.

Vägsträckan ligger inom Rans samebys vinterbetesmarker.

Delar av Hissjö by ligger inom Vindelälvsåsens grundvattenförekomst som omfattas av miljö-kvalitetsnormer för vatten. Vattenförekomsten sträcker sig cirka 400 meter in på norra delen av sträckan. Projektet bedöms inte innebära negativ påverkan på normerna för grundvatten-

förekomsten. Väster om vägen finns också Vindelälvsåsens vattenskyddsområde med närmsta avstånd till vägen på cirka 500 meter. Miljökvalitetsnormerna för utomhusluft överskrids inte.

### Finansiering och byggstart

Kostnaden för projektet har beräknats till cirka 154 miljoner kronor i 2025 års prisnivå. Finansiering sker med medel ur den regionala planen för transportinfrastruktur 2022 - 2033. Byggstart planeras ske så snart som möjligt efter att vägplanen fått laga kraft.

### Andra utredningar och beslut

Planläggningen enligt väglagen har bland annat föregåtts av en åtgärdsvalsstudie. Länsstyrelsen i Västerbottens län har beslutat att projektet inte kan antas medföra en betydande miljöpåverkan.

## Den sökandes handläggning av vägplanen

Under planarbetet har den sökande genomfört samråd och kungjort planförslaget med underlag och låtit det granskas. Vid den ursprungliga granskningen, 2019, inkom synpunkterna som huvudsakligen handlar om påverkan på enskilda fastigheter/markanspråk, utformning av väg/gång- och cykelväg, trafiksäkerhet, buller, utfarter, ridanläggning, geoteknik, rennärning, klimat och ersättningsfrågor. Efter den ursprungliga granskningen gjorde den sökande ändringar där synpunkter om påverkan på enskilda fastigheter kom in.

Ytterligare en granskning har genomförts till följd av nya ändringar och kompletteringar. Den genomfördes under 2023 efter krav på kompletteringar. I samband med denna granskning kom det in synpunkter som huvudsakligen handlar om placering och förlängning av gång- och cykelvägen, utformning av vägen genom Håkmark, anslutningar/avfarter, diken, parkeringsplatser, geoteknik, påverkan på bäck, klimat, hämtning av avfall, mopedtrafik, ledningar, påverkan på enskilda fastigheter och ersättningsfrågor.

Efter granskningen har den sökande även gjort andra mindre ändringar/kompletteringar i flera omgångar avseende i huvudsak flytt av ATK-kamera med serviceficka, justering av åkeranslutningar, ändring av gång- och cykelvägen på några avsnitt (flyttas närmare väg 363), ändringar angående bullerskyddsåtgärder, komplettering med redovisning av biotopskyddade allér och diken på kartorna, belysning i korsning vid asfaltverk samt justering av felaktiga kilometerangivelser i plan- och miljöbeskrivning. Rättelser har också gjorts i fastighetsförteckningen. Berörda av ändrade markanspråk, justeringar av anslutningar och ändrade bullerskyddsåtgärder har underrättats. Övriga kompletteringar bedöms utgöra redaktionella ändringar vilka inte erfordrar ytterligare kommunikering. I samband med dessa underrättelser kom det in synpunkter som huvudsakligen handlar om anslutningar till fastigheter, uppläggning av virke och anläggande av vändplan.

## Länsstyrelsens yttrande

Länsstyrelsen i Västerbottens län har tillstyrkt att vägplanen fastställs.

## Skälen för Trafikverkets beslut

### Allmänt

Väg 363 utgör ett viktigt pendlings- och transportstråk mellan Umeå och Vindeln. Trafiksäkerheten är bristande på sträckan och hastigheten har också sänkts i omgångar längs stråket. Sträckan Forslunda - Hissjö är bland annat smal och har dålig sikt. Den är även olycksdrabbad. Mellan Hissjö och Håkmark uppmättes trafiken 2019 till cirka 3670 fordon per dygn, varav 300 tunga fordon, och beräknas 2040 öka till cirka 4150 fordon per dygn. Ändamålet med projektet är att skapa bättre förutsättningar för arbetspendling på sträckan Umeå - Vindeln samt att öka trafiksäkerheten. Åtgärder behöver genomföras för att öka framkomlighet och trafiksäkerhet. Längs stråket Umeå - Vindeln har gång- och cykelvägar byggts i Hissjö och i Haddingen. Tillsammans bidrar de olika åtgärderna till ökad trafiksäkerhet längs sträckan.

Åtgärderna enligt vägplanen medför en trafiksäker lösning för gång- och cykeltrafikanter mellan Forslunda och Hissjö samtidigt som berörda fastighetsägare kan nå sina fastigheter. Trafikverket bedömer sammantaget att utformningen enligt vägplanen kan godtas.

### Trafikverkets kommentarer till synpunkter vid granskningen

Den sökande har sammanfattat och kommenterat de synpunkter som kom in vid den ursprungliga granskningen i ett granskningsutlåtande och vid efterföljande ändringar i kompletterande granskningsutlåtanden. Trafikverket konstaterar att vägplanen ändrats efter att den ursprungliga granskningen/efterföljande ändringar genomförts och kommentarerna i utlåtanden är därför i vissa delar inte längre relevanta.

Den sökande har även sammanfattat och kommenterat synpunkter efter ny granskning och ändringar i kompletterande granskningsutlåtanden. Trafikverket delar här i allt väsentligt den sökandes uppfattning.

### Kompletteringar under fastställelseprövningen

Trafikverket har begärt att den sökande i huvudsak ska anpassa vägområdet till väganläggningens utformning och komplettera teckenförklaringen till plankartorna, utreda vilka fastigheter som får förändrad utfart till allmän väg och underrätta berörda fastighetsägare, tydliggöra redovisningen avseende buller/bullerskyddsåtgärder och arter samt hantera vissa tidigare inkomna synpunkter.

Den sökande har gjort ändringar och kompletterat vägplanen. Vägområdet har ändrats och ändringar har även skett avseende tillfälliga nyttjanderätter. Plankartorna har även ändrats avseende bland annat markering för strandskydd, vissa bullerskyddsåtgärder och fastighetsanslutningar. Teckenförklaringen har också justerats. Följdändringar har gjorts på illustrationskartor. Bullerutredningen har uppdaterats. Följdändringar har gjorts i plan- och miljöbeskrivningen och där framgår även förtydliganden av berörda arter. Fastighetsförteckningen har ändrats och kompletterats med fastigheter berörda av utfarter som planeras ändras. Den sökande har med anledning av detta genomfört en kompletterande granskning av vägplanen. Den sökande har därutöver även gjort andra ändringar av vägplanen efter granskningen vilket framgår under

rubriken "Den sökandes handläggning av vägplanen" ovan. Trafikverket delar den sökandes bedömning vad avser de redaktionella ändringarna. Korsningen vid anslutning till asfaltverk ska också belysas, någon negativ påverkan på omgivningen av tillkommande belysning bedöms inte uppstå.

### Kommunicering under fastställelseprövningen

De som har framfört synpunkter under samtliga granskningar och vid ändringar har fått se det som senare har tillkommit i ärendet och som har betydelse för ärendets prövning. De har också fått möjlighet att lämna ytterligare synpunkter. Under dessa kommunikeringar kom det in yttranden enligt vad som framgår nedan.

*Sametinget och SMHI* har inga synpunkter. *Sveriges geologiska undersökning (SGU)* hänvisar till SGU:s allmänna riktlinjer. *Umeå kommun* har inga ytterligare synpunkter än de som tidigare framförts.

*Vakin (Vatten och Avfallskompetens i Norr AB)* framför synpunkter angående hur bullerskyddsplanket vid Håkmark 7:25 är placerat i förhållande till gång- och cykelvägen. Vakin förutsätter att planket vid passage av vattenledning ska vara enkelt demonterbart för att underlägga VA-arbeten i framtiden. Vidare att ägaren till planket utför och bekostar återmontage efter demontering och att Vakin står skadeslös vid återställning. Vakin emotser ledningssamordningsmöte innan upphandling av entreprenör.

### Trafikverkets kommentar

Bullerskyddsplankets placering framgår av berörd plankarta. Det placeras väster om gång- och cykelvägen mot bostadsfastigheten som ska bullerskyddas. Planket placeras inom vägområdet och utgör en väganordning till väganläggningen. Kostnadsfördelning och byggnadslösning för bullerskyddsplanket kommer att hanteras i genomförandeavtal som tas fram i dialog med Vakin. Det är utifrån tillgängliga underlag idag oklart om bullerplanket påverkar vatten- eller spillvattenledning. Det kommer att hållas fler ledningssamordningsmöten med Vakin innan bygghandlingen färdigställs.

*Umeå ryttarförening* framför att in- och utfarten vid ridanläggningen är i ett utsatt läge på grund av hård trafik efter väg 363. Hastigheten är relativt hög och fartkameran är inte tillräcklig för att begränsa hastigheten. Det är önskvärt med en avskild utfart från ridanläggningen och även en infart som tillåter vänstersväng. En ytterligare komplikation uppstår när gång- och cykelbanan kommer passera utfarten. Det blir problem vintertid eftersom utfarten befinner sig i motlut med ibland stora problem att ta sig ut på vägen. Det finns en ridväg och hagar parallellt med gång- och cykelvägen. Hästar är flyktdjur och känslig för buller och plötsliga ljud. Det är av yttersta vikt att byggnadsarbetet endast sker under utsatta tider samt att entreprenörer visar hänsyn mot hästar och ryttare. Marken kan inte förväntas bli uppställningsmark för personalbodnar, entreprenadmaskiner med mera.

Trafikverkets kommentar

Den nya gång- och cykelvägen kommer att ansluta till den befintliga gång- och cykelvägen söder om in- och utfarten till ridanläggningen. Vägplanen för gång- och cykelvägen medför inga ändringar vad avser anslutningen till ridanläggningen från väg 363. Åtgärder på väg 363 behandlas i vägplanen för kommande projekt med mötesseparering av vägen på delen Forslunda – Håkmark. Hänsyn ska tas till verksamheten på ridanläggningen under byggtiden. Vägplanen innehåller inte något markanspråk vid ridanläggningen för uppställning av bodar och maskiner under byggtiden.

*Jesper Ullström, fastighetsägare söder om Håkmark*, framför att det finns en infart till skogsskiftet från väg 363 som är stor nog för att parkera bil och släp. Infarten är cirka 15 meter lång och 4 meter bred. För trafiksäkerheten och tryggheten för oskyddade trafikanter krävs att det även i framtiden går att parkera utanför vägområdet. Det är därför rimligt att kräva att infarten från gång- och cykelvägen till fastigheten återställs och utformas på liknande sätt som idag.

Trafikverkets kommentar

Anslutningen från väg 363 kommer att finnas kvar men byggs om. Den blir fyra meter bred mellan vägen och gång- och cykelvägen. Det kommer efter ombyggnaden vara möjligt att parkera en bil med släp mellan vägen och gång- och cykelvägen. Det är även möjligt för fastighetsägaren att ordna parkering inom sin fastighet utanför vägområdet. En sådan får dock inte påverka vägområdet.

*Annica och Erik Forssell, Hissjö*, framför de gärna ser att gång- och cykelvägen ligger närmare väg 363. Cirka 1 meter in på fastighetens åkrar finns jordvärme. Hur många meter av deras hagar/åkrar kommer tas i anspråk? Ska inte diket mellan vägen och planerad gång- och cykelvägen nyttjas alls?

Trafikverkets kommentar

Efter att synpunkter lämnats i samband med kommunikering 2022 har vägplanen ändrats och gång- och cykelvägen har flyttats närmare väg 363. Fastighetsägarna har underrättats. Påverkan på jordvärmen utgör en ersättningsfråga som inte omfattas av fastställelseprövningen utan hanteras i kommande ersättningsförhandling.

**Speciella frågor i projektet**Lokalisering och utformning

Motiv till lokalisering väster om väg 363 framgår ovan.

På sträckan Forslunda - Håkmark är gång- och cykelvägen utformad för att på sikt, efter att väg 363 mötesseparerats mellan Forslunda och Håkmark, även kunna tillåta mopeder och långsamtgående fordon men även för fastighetsägares transporter till och från fastigheter längs sträckan. Mötessepareringsprojektet finns med i länstransportplanen för Västerbottens län 2022 - 2033. Även på en kortare del norr om Håkmark finns ett sådant behov. Gång- och cykelvägen anpassas till väg 363 för att undvika bländning och de mötesplatser som anläggs är förlagda mot vägen, mellan gång- och cykelvägen och vägen.

För att minska intrång och olägenheter för fastighetsägare i Håkmark förläggs gång- och cykelvägen till befintlig väg 363 som byggs om och vägen får istället en ny sträckning omedelbart öster om

befintlig väg. På delen genom Håkmark, längs befintlig ombyggd väg 363, kommer gång- och cykeltrafiken samordnas med den befintliga in- och utfartstrafiken.

Trafikverket bedömer att utformningen enligt vägplanen är godtagbar och har anpassats till väg 363. Genom Håkmark är fordonstrafiken begränsad samtidigt som det finns ett behov av ett sammanhängande allmänt gång- och cykelstråk, skiljt från väg 363.

#### Detaljplan

Åtgärderna i vägplanen berör olika bestämmelser i "Detaljplan för del av fastigheterna Grubbe 11:1 och Tjälamark 5:1 (Hästsportanläggning)". Den sökande har bedömt att åtgärderna inte strider mot detaljplanen. Umeå kommun gör bedömningen att vägplanen inte strider mot syftet med detaljplanen. Trafikverket konstaterar att gång- och cykelvägen till stor del ligger inom område där marken ska vara tillgänglig för allmän gång- och cykeltrafik men berör även naturmark. Mot bakgrund av hur detaljplanen berörs och kommunens ställningstagande gör Trafikverket bedömningen att de avvikelser som finns är begränsade och sådana mindre avvikelser som kan tillåtas.

#### Buller

Av underlaget till vägplanen framgår vilka bostadsfastigheter som är bullerstörda över riktvärdena. Referenshastigheten har satts till 80 km/h genom Håkmark och befintliga hastigheter 80 - 90 km/h på övriga sträckan. Utbyggnaden av gång- och cykelvägen medför i sig inte förhöjda ljudnivåer. Genom Håkmark, där väg 363 flyttas längre bort från bebyggelsen minskar dessutom ljudnivåerna. Projektet har klassats som väsentlig ombyggnad längs hela projektets längd där riktvärdena enligt proposition 1996/97:53 "Infrastrukturinriktning för framtida transporter" tillämpas. Det framgår av underlaget att riktvärdena inomhus och vid uteplats ska klaras efter genomförda åtgärder men att riktvärdet utomhus vid fasad, 55 dBA ekvivalent ljudnivå, kommer att överskridas för ett antal bostadsfastigheter. För de bostadsfastigheter där riktvärdena inomhus överskrids är överskridandet begränsat och Trafikverket bedömer därför att riktvärdena inomhus klaras med föreslagna åtgärder. En fönsteråtgärd kan förbättra fasaddämpningen med normalt 8 - 10 dBA. Med de ljudnivåer som beräknats vid berörda uteplatser bedöms föreslagna åtgärder medföra att riktvärdet vid uteplats klaras. Berörda fastigheter har inventerats men den närmare utformningen av föreslagna fastighetsnära åtgärder kommer att utredas i det kommande arbetet. Trafikverket bedömer sammantaget att den sökandes förslag till åtgärder är tillräckliga till omfattning och utförande. De bostadsfastigheter som är berörda av ljudnivåer över riktvärdena ligger i huvudsak inte i någon sammanhållande bebyggelse varför ytterligare skyddsåtgärder längs vägen inte bedöms vara rimliga att vidta.

#### Miljö kvalitetsnormer – luftkvalitet, vattenförekomster

Trafikverket bedömer att projektet inte medför att miljö kvalitetsnormer för utomhusluft överskrids. Projektet kommer inte heller att försvåra möjligheterna att uppnå miljö kvalitetsnormerna för den berörda grundvattenförekomsten.

#### **Trafikverkets samlade bedömning**

Trafikverket bedömer att en ombyggnad enligt vägplanen är motiverad och har tillräcklig aktualitet. Vägplanen har handlagts i enlighet med reglerna i väglagen och vägförordningen. Vägens sträckning

Ärendenummer  
TRV 2022/62475Dokumentdatum  
2025-03-06Beslutat av  
Anders Ljungberg

strider inte mot kommunens översiktsplan eller de fördjupningar av översiktsplanen som finns. Den motverkar inte heller syftet med områdesbestämmelserna och innebär endast små avvikelser från detaljplanen vilka inte motverkar syftet med detaljplanen.

Trafikverket bedömer att projektet är förenligt med miljöbalkens allmänna hänsynsregler, hållningsbestämmelser och bestämmelser om miljö kvalitetsnormer. Anläggningen innebär även i övrigt en lämplig användning av mark- och vattenresurser.

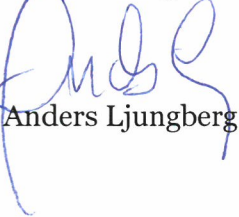
Den föreslagna ombyggnaden medför att trafiksäkerheten ökar. Ombyggnaden sker i anslutning till befintlig väg vilket innebär att vägen får ett lämpligt läge och utförande så att ändamålet med vägen tillgodoses med minsta intrång och olägenhet utan att det medför oskälig kostnad. Trafikverket bedömer att de fördelar som planen medför överväger de olägenheter som planen orsakar enskilda när den sökande får ta mark och särskilda rättigheter i anspråk. Det behov och den omfattning av tillfällig nyttjanderätt som redovisas i vägplanen är skäligt.

Trafikverket gör sammantaget bedömningen att vägplanens utformning, omfattning och åtgärder innebär en lämplig avvägning mellan allmänna och enskilda intressen.

### Överklagande

Detta beslut får överklagas hos regeringen, se bilaga.

Beslutande i detta ärende har varit biträdande chefsjuristen Anders Ljungberg med Anders Olsson som föredragande.



Anders Ljungberg

### Bilagor

1. Anvisning "Hur man överklagar"
2. Allmänna upplysningar – fastställd vägplan

### Kopia till:

Länsstyrelsen i Västerbottens län  
Regionala kollektivtrafikmyndigheten i Västerbottens län  
Region Västerbotten  
Umeå kommun  
Kommunala lantmäterimyndigheten i Umeå kommun (efter laga kraft)  
Fastighetsägare och rättighetsinnehavare, m.fl. enligt ärendets fastighetsförteckning  
Övriga som yttrat sig skriftligen under granskningen

Ärendenummer  
TRV 2022/62475

Dokumentdatum  
2025-03-06

Beslutat av  
Anders Ljungberg

Anders Ljungberg

Dokumentegenskaper, Ärendenummer TRV 2022/62475, Motpartens ärendenummer [Motpartens ärendenummer], Dokumentdatum 2025-03-06, Konfidentialitetsnivå [Konfidentialitetsnivå], Beslutat av Anders Ljungberg Dokumenttyp BESLUT

Ovanstående textfält är endast avsett att läsas digitalt och får ej tas bort.

Det innehåller uppgifter från sidhuvudet och gör att dokumentets egenskaper blir tillgängliga enligt Lag (2018:1937) om tillgänglighet till digital offentlig service.



## Hur man överklagar

Om ni vill överklaga Trafikverkets beslut ska ni skriftligen ange vilket beslut ni överklagar och redogöra för den ändring som ni begär.

I skrivelsen ska ni ange i vilken egenskap ni överklagar. Om ni klagar i egenskap av ägare till en fastighet som berörs bör ni även ange fastighetens registerbeteckning.

Skrivelsen ska vara undertecknad av er eller ert ombud och innehålla namnförtydligande, postadress och telefonnummer. Ombudet ska bifoga en fullmakt.

Skrivelsen ställs till regeringen men skickas eller lämnas till Trafikverket, Ärendemottagningen, Planprövning, Box 810, 781 28 Borlänge.

Skrivelsen måste vara hos Trafikverket **senast den 10 april 2025**.





## Allmänna upplysningar, fastställd vägplan

### Fastställelsebeslutets giltighetstid

Beslutet gäller det år då det får laga kraft och följande fem kalenderår. Beslutet upphör alltså att gälla om inte hela vägsträckningen har blivit utmärkt på marken och vägbygget har påbörjats inom den tiden.

### Rätt att använda mark

När beslutet fått laga kraft kan väghållaren ta mark inom vägområdet i anspråk med vägrätt. Väghållaren får då fullt ut använda marken och ta till vara naturtillgångar inom vägområdet. Vägrätten kan ibland vara mindre omfattande, och det ska då framgå av vägplanen att vägrätten har inskränkts. Väghållaren är skyldig att betala ersättning för intrång och annan skada till följd av att marken tas i anspråk.

Beslutet innebär också att väghållaren har rätt att få tillfällig nyttjanderätt till de särskilt markerade områden som framgår av vägplanen. Det kan till exempel handla om mark som behövs för transportvägar, upplag eller baracker under byggtiden. Nyttjanderätten gäller under så lång tid som anges i vägplanen.

### Undantag från bestämmelser i miljöbalken

Beslutet innebär att:

- förbud mot åtgärder inom generellt biotopskyddsområde inte gäller
- dispens från strandskydd inte krävs, och att
- samråd enligt 12 kap. 6 § miljöbalken inte behövs för åtgärder som ingår i den fastställda planen.

### Utgångspunkter för bedömning av buller

Följande riktvärden för trafikbuller anges i proposition 1996/97:53 "Infrastrukturinriktning för framtida transporter", som har antagits av riksdagen:

- 30 dB(A) ekvivalent ljudnivå inomhus
- 45 dB(A) maximal ljudnivå inomhus nattetid
- 55 dB(A) ekvivalent ljudnivå utomhus vid fasad
- 70 dB(A) maximal ljudnivå vid uteplats i anslutning till bostad.

Riktvärdena ska ses som långsiktiga mål för bostäder som påverkas av buller från trafiken. Riktvärdena bör normalt inte överskridas vid nybyggnad eller väsentlig ombyggnad av väg, men de är inte rättsligt bindande. Vid tillämpningen bör man ta hänsyn till vad som är tekniskt möjligt och ekonomiskt rimligt.

När det inte är nybyggnad eller väsentlig ombyggnad genomför Trafikverket ett åtgärdsprogram som syftar till att förbättra inomhusmiljön. Då anses det, enligt Mark- och miljööverdomstolens praxis, rimligt att genomföra skyddsåtgärder om bullernivån utomhus överskrider 65 dB(A) ekvivalent ljudnivå.

När man bedömer behovet av skyddsåtgärder gör man normalt först en bedömning av bostadshusens fasaddämpning. Om en sådan bedömning inte har gjorts antas schablonmässigt att fasaden dämpar ljudnivån inomhus med 25 dB(A). Normalt är fasaddämpningen större. Beräkningar av buller tar bland annat hänsyn till trafikmängder, trafikslag, hastighet, terrängförhållanden och bebyggelse.



## Vägen måste stämma med detaljplan och områdesbestämmelser

En väg måste byggas så att den stämmer med kommunens detaljplaner. Om vägprojektet medför att någon detaljplan måste ändras får den berörda delen av projektet inte påbörjas förrän beslutet om detaljplanen har börjat gälla. Motsvarande gäller för områden med områdesbestämmelser.

## Frågor som inte omfattas av fastställelsebeslutet

Fastställelsebeslutet omfattar inte frågor som hör till byggskedet. Sådana frågor behandlas vid exempelvis markåtkomstförhandling eller lantmäteriförrättning eller i samband med att bygghandlingar för projektet upprättas. Detta gäller bland annat

- ersättning för mark som tas i anspråk
- ersättning för miljöskador
- läget av nya enskilda vägar
- omläggning av ledningar
- rivning eller flyttning av byggnader utanför det fastställda området
- tillstånd och villkor för att bygga eller riva anläggningar i vatten
- påverkan på omgivningen under byggnadstiden
- anslutningar till allmän väg samt spärrningar av anslutningar
- trafikreglering och skyltning
- hastighetsgränser
- bortforsling av väggropp m.m. inom indragna vägdelar.

## Väg och väganordningar

Till en väg hör vägbanan samt de väganordningar som finns intill vägbanan.

Väganordningar är anordningar som stadigvarande behövs för vägens bestånd, drift eller brukande. Det är normalt vägslänter, diken, gång- och cykelbanor, ledningar för avvattning av väggroppen, bullerskyddsanordningar i anslutning till andra väganordningar, broar och vägtrummor, tunnlar med skyddszoner, säkerhetszoner, en maximalt två meter bred kantremsa intill vägen, bryggor som är anslutna till en allmän väg, och allmänna färjor med färjeläge.

## Lantmäteriförrättning

En vägplan kan illustrera förslag till nya enskilda vägar och anslutningar samt ledningsomläggningar utanför vägområdet. Sådana frågor kan komma att hanteras i lantmäteriförrättningar.

Lantmäteriförrättning kan också behövas för att ordna enskild väghållning när en väg dras in från allmänt underhåll. Sådan förrättning bekostas av väghållningsmyndigheten.

## Byggförbud

Fastställelsebeslutet innebär att det krävs tillstånd från väghållningsmyndigheten för att uppföra byggnader, göra tillbyggnader, utföra andra anläggningar eller vidta andra åtgärder som väsentligt kan försvåra användningen av vägområdet för vägändamål.