



REGERINGEN

Regeringsbeslut

II 3

2009-09-24

N2009/739/TR

Näringsdepartementet

VÄGVERKET	
Organisationsenhet	Avslutningsdatum/sign.
VSPD	
Inkom	2009 -10- 07
Dossiebet-Arklvkod-Diari nr	
VV 2009/8835 A	

Naturskyddsföreningen i Umeå

ordf. Göran Bergqvist

Box 7028

907 02 UMEÅ

Lantmäterimyndigheten Umeå Kommun
2009 -10- 12
Dnr

Överklaganden av Vägverkets beslut om fastställelse av arbetsplan för nyanläggning och ombyggnad av väg E12, Norra länken inom Umeåprojektet, delen mellan Hissjövägen (väg 363) – Sandahöjd (väg 364) – och väg E4 Norr, Umeå kommun, Västerbottens län

1 bilaga

Regeringens beslut

Regeringen tar inte upp överklagandet från Miljöförbundet Jordens Vänner i Umeå till prövning.

Regeringen avslår överklagandena i övrigt.

Ärendet

Vägverket beslutade den 11 december 2008 om fastställelse av arbetsplan för aktuellt vägprojekt. Beslutet, exklusive dess bilagor, framgår av *bilagan*.

Det aktuella projektets bakgrund är följande. Vägverket Region Norr och Umeå kommun har sedan länge planerat för ett nytt övergripande vägnät kring Umeå. Sedan 1999 går detta arbete under namnet Umeåprojektet 2. Umeåprojektet 2 består av två skilda etapper. Etapp 1 omfattar ett samordnat byggande av Norra länken och Östra länken. Etapp 2 omfattar byggande av Västra länken. Därutöver ingår åtgärder på vägnätet i centrala Umeå, bl.a. inom ramen för åtgärdsprogrammet för att uppfylla miljökvalitetsnormen för kvävedioxid i Umeå. För Norra länken har två arbetsplaner upprättats. Det nu aktuella överklagade fastställelsebeslutet avser en av dem. För Östra länken har också upprättats två arbetsplaner, varav en har överklagats till regeringen. Övriga två arbetsplaner för Norra länken och Östra länken har redan tidigare fastställts och vunnit laga kraft.

Vägverkets beslut har överklagats av Naturskyddsföreningen i Umeå, Miljöförbundet Jordens Vänner i Umeå, Gerd Larsson-Nyrén och Kenneth Nyrén samt Kurt Jonsson och Sigbritt Jonsson.

Naturskyddsföreningen i Umeå har bl.a. yrkat att regeringen upphäver Vägverkets fastställelsebeslut och gör en ny och samlad bedömning av hela Umeåprojektet 2. Som skäl för detta anför föreningen bl.a. följande. Umeåprojektet 2:s effekter bör bedömas i sin helhet och inte endast för varje länk för sig. Ändamålet med projektet vinnas inte eftersom byggande av Norra länken inte kommer medföra någon förbättring av luften eller framkomligheten i centrala Umeå. Därmed uppfylls inte kraven i väglagen på att ändamålet med vägen vinnas med minsta intrång och olägenhet utan oskälig kostnad. Norra länken och Umeåprojektet 2 i sin helhet beaktar inte projektets klimatpåverkande effekter. En utbyggd väginfrastruktur kommer generera en ökad biltrafik och försvåra möjligheterna att nå miljö kvalitetsmålen. Miljökonsekvensbeskrivningen vilar på föråldrade underlag och tänkande samt uppfyller inte kraven som ställs upp i miljöbalken.

Miljöförbundet Jordens Vänner har bl. a. yrkat att regeringen upphäver Vägverkets fastställelsebeslut och att miljökonsekvensbeskrivningen kompletteras för att möjliggöra en bedömning av ringledens effekter i dess helhet.

Gerd Larsson-Nyrén och Kenneth Nyrén samt Kurt Jonsson och Sigbritt Jonsson, boende i kvarteret Igelkotten, har i likalydande skrivelser yrkat att bullerskyddsåtgärder utförs mellan E4 och Björnvägen istället för söder om Björnvägen som föreslås i arbetsplanen. Som skäl anför de bl.a. att det är ljudet från E4 som är mest störande och att arbetsplanens föreslagna utformning med ett högt bullerplank på deras tomter bara några få meter från deras hus skulle innebära att de blir instängda bakom en barriär.

Vägverket har yttrat sig över överklagandena den 31 mars 2009 och därvid bl.a. anför att konsekvenserna av hela Umeåprojektet 2 har behandlats i förstudien och vägutredningen, där väghållningsmyndigheten har planerat och analyserat Umeåprojektet 2 i sin helhet. Vidare har Vägverket, efter remiss från Näringsdepartementet, kompletterat materialet med projektets vägutredning samt Umeå kommuns översiktsplan (inklusive den fördjupning av översiktsplanen som skett för det övergripande vägnätet) och åtgärdsprogram för att uppfylla miljö kvalitetsnormen för kvävedioxid i Umeå.

Ytterligare skrivelser har därefter inkommit från Naturskyddsföreningen i Umeå.

Skälen för regeringens beslut

Miljöförbundet Jordens Vänner i Umeå har inte visat att förbundet är berört av arbetsplanen på ett sådant sätt att det har rätt att överklaga Vägverkets beslut. Det har inte heller framkommit några andra förhållanden som medför rätt att överklaga beslutet. Överklagandet bör därför inte tas upp till prövning.

Vad det gäller bullerskyddsåtgärder i kvarteret Igelkotten så framgår det av det överklagade fastställelsebeslutet att Vägverket har för avsikt att gå fastighetsägarna till mötes vad det gäller lokaliseringen av bullerskyddet. Av Vägverkets yttrande över överklagandena framgår vidare att Vägverket åtagit sig att tillsammans med fastighetsägarna detaljstudera placering och utformning av bullerskyddet för att på bästa sätt ta hänsyn till både utsikts- och barriärfrågor. Regeringen förutsätter därmed att en lösning för bullerskyddet kan hittas som tillgodoser de klagandes synpunkter.

Naturskyddsföreningen i Umeå har bl.a. tagit upp frågan om den aktuella arbetsplanen kan bedömas för sig, då miljökonsekvensbeskrivningen bara beskriver de konsekvenser som är hänförliga till den aktuella delsträckan och inte behandlar konsekvenser av övriga delar eller systemeffekter av projektet som helhet. Om endast delen av projektet som omfattas av arbetsplanen genomförs skulle också bara mycket begränsade nyttor uppstå. Det är först när systemeffekterna av sammanhängande delar av det planerade vägsystemet beaktas som de avsedda nyttorna kan uppstå.

Regeringen finner dock att i projektets vägutredning, som i planprocessen föregått arbetsplanen, och i dess tillhörande miljökonsekvensbeskrivning beskrivs de systemeffekter, såväl positiva som negativa, som uppstår för olika utbyggnadsalternativ. Ett av de beskrivna utbyggnadsalternativen motsvarar i stort Umeåprojektet 2:s Etapp 1, dvs. Norra och Östra länkarna. Regeringen har därmed utifrån handlingarna i ärendet haft möjlighet att bedöma arbetsplanens påverkan i kombination med påverkan från övriga delar av Etapp 1.


Regeringen finner vidare att Etapp 1 inte är beroende av att Etapp 2, Västra länken, genomförs. Av handlingarna framgår att Etapp 2 avses genomföras senare och ännu har ingen arbetsplan upprättats. Inga uppgifter föreligger i det nu aktuella ärendet om valet av sträckning eller tidpunkt för genomförande. Effekterna av Västra länken bör därför bedömas i egen ordning i den fortsatta planeringen och prövningen av Etapp 2.

Det har således inte framkommit några omständigheter som föranleder någon ändring eller upphävande av Vägverkets beslut. Överklagandena i övrigt bör därför avslås.

Regeringen fattar i dag i ett separat ärende även beslut med anledning av överklagandena av arbetsplanen för Östra länken (N2009/5712/TR).

På regeringens vägnar


Åsa Torstensson



Henrik Drake

Kopia till

Miljöförbundet Jordens Vänner i Umeå, c/o ordf. Mattias Nilsson,
Östra Prinsgatan 30 B, 903 22 UMEÅ

Gerd Larsson-Nyrén och Kenneth Nyrén, Björnvägen 428, 906 43
UMEÅ

Kurt Jonsson och Sigbritt Jonsson, Björnvägen 432, 906 43 UMEÅ
Statsrådsberedningen

Försvarsdepartementet

Jordbruksdepartementet

Miljödepartementet

Kulturdepartementet

Vägverket (+ prövade handlingar, dnr PP 30 A 2008:78009)

Vägverket Region Norr

Länsstyrelsen i Västerbottens län

Umeå kommun

Väghållningsmyndigheten,
 Vägverket Region Norr

Fastställelse av arbetsplan för nyanläggning och ombyggnad av väg E12, Norra länken inom Umeåprojektet, delen mellan Hissjövägen (väg 363) – Sandahöjd (väg 364) - och väg E4 Norr, Umeå kommun, Västerbottens län

BESLUT

Vägverket fastställer arbetsplanen med stöd av 18 § väglagen (1971:948) i enlighet med vad som redovisas i beskrivningen till arbetsplanen samt på plan- och profilritningarna. Byggandet av vägprojektet ska därutöver ske i överensstämmelse med vad väghållningsmyndigheten har åtagit sig i ärendet enligt vad som framgår av denna beslutshandling

Vägverket beslutar dessutom att väghållaren ska erhålla tillfällig nyttjanderätt för de områden som framgår av planritningarna 1 01 T 02 -01 till -08. Nyttjanderätten gäller längst till och med två år efter det att det nya trafiksystemet öppnats för trafik.

Beslutets giltighetstid

Detta beslut gäller det år det vinner laga kraft samt följande fem kalenderår.

SAMMANFATTANDE BEDÖMNING

Vägverket bedömer att föreslagen arbetsplan avseende fysiska markintrång samt miljöpåverkan med konsekvenser på landskap, natur- och friluftsliv är acceptabel i avvägningen mot de trafiksäkerhetsvinster som nyanläggningen och ombyggnaden av Norra Länken innebär. Vägverket bedömer också att projektet är förenligt med miljöbalkens allmänna hänsynsregler, hushållningsbestämmelser samt bestämmelser om miljö kvalitetsnormer. Arbetsplanens omfattning och åtgärder innebär en lämplig avvägning mellan enskilda och allmänna intressen.

Den i arbetsplanen redovisade nyanläggningen och ombyggnaden tillgodoser ändamålet med vägen med minsta intrång och olägenhet utan oskäligen kostnad. Hänsyn har tagits till landskapsbilden, natur- och kulturvärden samt

boendemiljön.

Vägverket bedömer även att behovet och omfattningen av tillfällig nyttjanderätt, som det har beskrivits i arbetsplanen, är skäligt.

BEGÄRAN

Väghållningsmyndigheten, Vägverket Region Norr har översänt arbetsplanen till Vägverket med begäran om fastställelse.

BAKGRUND

Europavägarna E4 och E12 passerar idag genom centrala Umeå. Det skapar stora trafikstörningar och miljöproblem. Planeringen för ett trafikavlastande vägnät har pågått sedan slutet av 1980-talet. Planprocessen för en utbyggnad av vägsystemet påbörjades 1996 under arbetsnamnet "Umeåprojektet" som numera ändrats till Umeåprojektet 2.

BESKRIVNING

Allmänt

Väghållningsmyndigheten har upprättat en arbetsplan för väg E12, Norra länken delen Hissjövägen (väg 363) – E4 Norr. Arbetsplanen är daterad 2004-12-10. Projektets längdmätning redovisas i kilometer respektive meter och anges genom en längdangivelse i form av sifferbenämning, km 0/000 - 6/674. Arbetsplanen utförs som nyanläggning genom I 20-området, på delen Hissjövägen (väg 363) till Sandahöjd och utförs som ombyggnad på delen Sandahöjd till E4 Norr i befintlig väg E4. Nyanläggning och ombyggnad omfattar ca 6,7 km tre- och fyrfältig mötesfri väg inklusive nya cirkulationsplatser i Hissjövägen, Sandahöjd och vid Morkullevägen. Tolv nya broar utförs som både under- och överfarter för att gång- och cykelvägar samt andra lokalvägar ska vara planskilda i förhållande till ny väg. Dessutom breddas två befintliga portar.

Förstudie

En förstudie med beslutshandling har upprättats. Samrådsredogörelse ingår. Länsstyrelsen i Västerbottens län har beslutat att projektet kan antas innebära betydande miljöpåverkan i enlighet med 6 kap. 4 § tredje stycket miljöbalken i dess lydelse före den 1 augusti 2005.



Vägutredning

Planeringen för ett trafikavlastande övergripande vägnät har sedan 1980-talet varit en av de stora planeringsfrågorna för Umeå kommun och Vägverket. Arbetet inriktades i första hand på att hitta en ny lösning för väg E4. En utvecklad och delvis nyanlagd Kolbäcksväg var då ett diskuterat alternativ. Förslaget mötte dock mycket starkt motstånd på grund av att man ansåg att det inte uppfyllde en lösning som motsvarar en långsiktigt hållbar trafiklösning för ett växande Umeå. Det innebar att utredningsarbetet fortsatte mellan Vägverket och Umeå kommun. Ett avtal upprättades 1993.

Avtalet innehöll en tidplan för en utbyggnad av en ringled runt Umeå och utbyggnad av väg E12 på sydvästra sidan om Umeälven för att få bort genomfartstrafiken på Holmsundsvägen. Förutom detta ingick utbyggnad av en ny bro över Umeälven i Kolbäcksvägen. Byggandet av Kolbäckbron och ny väg E12 till Obbola fullföljdes. Efter att regeringen i mars 1999 bifallit överklaganden mot en arbetsplan för omläggning av väg E12 väster om Umeå fick utredningsarbetet starta om på nytt.

Detta utredningsarbete har resulterat i en ny vägutredning och besluts handling daterad september 2002 med kompletterande utredningar och underlag för utökat samråd, utredning Natura- 2000 områden och miljö-kvalitetsnormerna Umeåprojektet 2. Dessutom finns det en sammanfattning daterad januari 2005 avseende alternativ för väg E4 och väg E12. Vägutredningen föreslår att i en första etapp, byggs Norra Länken samt Östra Länken ut för att i en andra etapp genomföra utbyggnaden av Västra Länken. Innan andra etappen är utbyggd föreslås väg E12 följa Norra Länken samt Östra Länken för att i den andra etappen flyttas till Västra Länken.

Järnvägsutredning

Parallellt med planeringen av Umeåprojektet med utförande av en ringled runt Umeå har även planeringen för Botniabanan pågått. Samråd har därvid skett med Banverket.

Miljökonsekvensbeskrivning

Arbetsplanen innehåller en miljökonsekvensbeskrivning (MKB) i enlighet med 15 § väglagen och Vägverkets föreskrifter (VVFS 2001: 18). MKB:n är godkänd av länsstyrelsen.


Natura 2000-områden, riksintressen, miljö kvalitetsnormer, m.m.

Inget Natura 2000-område berörs av vägprojektet. Projektet berör inga riksintressen i form av hushållningsbestämmelser för naturvård, friluftsliv och kulturmiljö. Däremot kommer man att beröra riksintresset för kommunikationer, Botniabanan som har sin sträckning parallellt med Hissjövägen som ansluter mot Vännässpåret vid Klockarbäcken och Forslunda vattentäkt. Ett reservat för en eventuell framtida Norrbotniabana ligger dessutom i området.

Väg E4 och väg E12 är av riksintresse för kommunikationer.

Försvarsmakten har genom Totalförsvarets skyddscentrum fortfarande verksamhet i I 20-området, vad gäller skjutfält och andra fält. Delar av området är dessutom av riksintresse för totalförsvaret men vägförslaget gör inte direkt intrång i Umeå garnisons övningsfält eller skjutfält.

Natur- och kulturvård samt jord- och skogsbruk

Naturmiljön genom I 20-området har utpekade lokala värden men inget skydd enligt miljöbalken. Ett antal naturinventeringar är utförda i kommunens regi som underlag för den fördjupade översiktsplanen. Fyra olika värdefulla och hänsynskrävande områden är utpekade och är värdefulla genom sin rikedom på livsmiljö i form av växter och djur med olika markförhållanden, gammalt granbestånd på rik och fuktig mark där grodor trivs samt ett område med ett bestånd som innehåller den rödlistade violettgråa tagellaven. Förutom detta finns det en myr där det finns åkergrödor. Grod- och kräldjur är fridlysta enligt miljöbalken i hela landet.

I MKB:n redovisas därutöver hur ny väg påverkar de lokala naturvärdena, vattendrag, bäckar och diken samt övriga intressen och naturvärden. Likaså återges konsekvenserna och vilka åtgärder som planeras. Åtgärderna är förankrade genom samråd med Umeå kommun och Länsstyrelsen i Västerbottens län.

Intill väg 363, på östra sidan om Hissjövägen ligger hävdade jordbruksmarker som gränsar till Västerslätts öppna jordbruksbygd. Åkermarken omges av granskog i norr och tallskog i öster. Skogen har utvecklade bryn. En moränrygg, med löv- och barrträd samt lador, delar av det öppna landskapsrummet. Nämnade kulturlandskap har enligt kommunens inventering av odlingsmark, näst högsta naturvärde, klass II. Två registrerade fornlämningar finns i området nr 269 norr om väglinjen i km 1/700 och nr 265 i sektion 2/000. Nr 269, en oval fornlämningsliknande (stensättning) bildning och nr 265, tre

runda fyllda stensättningar, ligger mer än 300 m från väglinjen. Nr 269 berörs p.g.a. omläggning av Västra Ringvägen. Nr 265 berörs inte. Ett äldre åkermarksområde nära Sandahöjd inom "Skolskogen" försvinner men konsekvenserna anses som små.

Vid Grisbacka öster om väg 363 finns hävdade jordbruksmarker som ägs av Umeå kommun och som är utarrenderade. Norra länken kommer att ta ny mark i anspråk och som innebär att åkermarken splittras och att åtkomligheten försvåras. Den största delen av sträckan från väg 363 till Sandahöjd utgörs av skogsmark. Marken ligger inom I 20- området och har därför inte använts i produktivt syfte. I dag ägs marken av Umeå kommun och förvaltas av "Skogssällskapet Förvaltning AB". I det tätortsnära skogsbruket är de rekreativa och biologiska värdena överordnade intresset av ekonomiskt skogsbruk enligt kommunens riktlinjer.

Boende- och bebyggelsemiljö, barriäreffekter, buller, vibrationer, friluftsliv, landskap och miljö kvalitetsnormer

I nuläget innebär inte en ny Norra Länk någon fysisk barriär avseende boendemiljön. Umeå kommun planerar nya bostadsområden i anslutning till den nya vägen med målpunkter på båda sidor. Detta innebär barriärproblem såväl för boende som det rörliga friluftslivet. På delen Sandahöjd till E4 Norr breddas vägen till fyrfältighet. Detta tillsammans med utförande av mitträcke ökar den fysiska barriäreffekten.

I Umeå kommuns grönstrukturplan finns intentioner att bevara större gröna områden för friluftsliv i närhet till Umeå och inom I 20-området. Dessa natur- och rekreationsvärden består av berghällar, stenar, vatten, gammal skog och lövinslag samt torra och fasta promenadvänliga marker. Det finns även ett koloniområde i anslutning till cirkulationsplatsen vid Sandahöjd.

Biltrafiken och den tunga trafiken genom Umeå centrum, framförallt på Västra Esplanaden, orsakar stora bullerstörningar. De fyra största gatorna i centrum har samtliga dygnsekvivalenta ljudnivåer som överskrider 70 dB(A) vid närmaste husfasader. Totalt beräknas ljudnivån 55 dB(A) vid fasad överskridas längs c:a 25 km gata i Umeå och c:a 5000 boende utsätts för trafikbuller som måste betraktas som störande.

I 20-området och tidigare övningsfält som Norra Länken lokaliseras i har Umeå kommun inte kommit fram till hur den framtida markanvändningen ska vara. I områdets östra delar mot nuvarande väg E4 och väg 364, Ersmarksvägen kan det eventuellt bli aktuellt med bostäder och kontor.

Den nya Norra Länken medför att bullerutbredningen i I 20-området kommer att öka även om området redan idag påverkas av buller från befintlig väg E4, väg 363 och väg 364. Den nya vägen innebär att hela området med Skolskogen m.m. får en bullerpåverkan med ekvivalenta nivåer över 50 dB(A). Generellt ligger vägen i skärning som gör det gynnsamt så till vida att bullerutbredningen blir begränsad i nuvarande rekreationsområde.

Vid planering av ny bostadsbebyggelse i anslutning till den nya vägen så kommer bebyggelsen att anpassas till nödvändiga skyddsavstånd till vägen.

På delen Sandahöjd till väg E4 Norr ligger nuvarande väg inom detaljplanlagt område för affärs- och mindre industriverksamhet och nuvarande väg förändras från två- till fyrfältig väg. När väg E4 byggdes genom Umeå på tidigt 70-tal planlades området mellan Ersboda och Mariedal / Marieberg för affärs- och mindre industriverksamhet.

Den stora utbyggnaden och verksamheten med mycket biltrafik innebär att området är utsatt för höga bullernivåer. Bostäder inom detta område ligger generellt mer än c:a hundra meter från väg E4, undantaget är vid kvarteret Igelkotten mot Nydalä. Skyddsåtgärder för den bebyggelsen utförs med en bullerskärm på två meters höjd.

På större delen av den nya sträckningen för Norra Länken består marken av fasta moränlager och av silt- och lerjordar i mindre utsträckning. De problem man kan förvänta sig med vibrationer kommer generellt att ske under byggtiden och framförallt under genomförande av byggnadsverk, broar m.m.

Landskapet norr om Umeå domineras av flack skogsbygd, som karaktäriseras av långa, låga skogsklädda moränhöjder med dalgångar med mer eller mindre öppna myrar i dalgångarna. Sjöarna är få och synligt berg påträffas sällan. Intill väg 363, Hissjövägen ligger hävdade jordbruksmarker som gränsar till Västerslättis öppna jordbruksbygd. I 20-området präglas av ovannämnda landskapstyp och myrarna är generellt utdikade. På delen Sandahöjd till väg E4 Norr finns ett utvecklat område för handel och industri med de nära bostadsområdena Ersboda och Marieberg samt Mariedal. För att utveckla och forma väg i landsbygd och även förbifart i stad så finns i MKB:n ett gestaltungsprogram för planerade åtgärder framtaget.

Två europavägar skär rakt igenom Umeå centrala delar. Detta inverkar mycket negativt på människors hälsa och säkerhet. Den dåliga luftmiljön i Umeå är sedan länge ett konstaterat och känt faktum. Problemen är

koncentrerade till de centrala delarna och framförallt till Västra Esplanaden där både lokal, regional och nationell trafik samsas om vägrummet och som idag är både stadsgata och Europaväg (E4 och E12). Ett stort trafikarbete med stora utsläpp av föroreningar och partiklar, som i kombination med inversion under långa och ofta förekommande perioder under vinterhalvåret, innebär att luften i centrum är lika förorenad som de mest trafikerade gatorna i landets storstäder.

Ett åtgärdsprogram är framtaget av kommunen i samarbete med länsstyrelsen och Vägverket. Programmet har pågått sedan 2005 och ska bidra till att minska koncentration av kvävedioxid. När det gäller förekomsten av partiklar arbetar kommunen för att nedbringa nuvarande nivå med förbättrade driftformer.

Halterna avseende kvävedioxid överskrider idag gällande miljökvalitetsnorm. Trafiken är idag stor och förväntas att öka och den stora andelen tung trafik saknar alternativa sträckningar till de huvudsakliga målpunkterna vid industriområdena och godsterminalerna i västra delen av Umeå. Likaså är situationen för att nå industrin och hamnen i Holmsund.

Det är ofrånkomligt att de viktigaste och mest effektfulla åtgärderna är att åstadkomma förändringar i vägnätet genom att lyfta ut trafiken till den ringled som planeras. Andra åtgärder är att ändra beteendemönstret i resandet och även nyttja kollektivtrafiken i större utsträckning.

Om inte vägnätet i centrala Umeå avlastas från trafik kommer luftkvaliteten att vara fortsatt dålig. Förbättrad avgasrening kommer att medföra vissa förbättringar på längre sikt och troligen kommer det att medföra att miljökvalitetsnormen för kvävedioxid kan uppnås till ca 2015, i centrala delarna av Umeå. Miljökvalitetsnormen för partiklar tangerar i nuläget gällande gränsvärden.

För att få en omfattande avlastning av trafiken i centrala Umeå behövs en utbyggnad av Umeåprojektet i sin helhet där en utbyggnad av Norra länken är en viktig del. Problem med höga halter luftföroreningar i centrala Umeå uppstår bland annat på grund av trånga gaturum med bebyggelse nära vägar. Dessa förutsättningar finns inte utmed den nya Norra länken och inga problem med höga avgashalter och överskridande av miljökvalitetsnormen.

Om man enbart bedömer vilken avlastning Norra Länken avseende luftmiljön har på centrala delen av Umeå så är det inte tillräckligt. Av utredningen från juli 2004 har man dragit den slutsatsen att om man ska uppnå gällande miljö-kvalietsnorm, bedömer man att det troligen är en nödvändighet att bygga ut Umeåprojektet i dess helhet och med ett utförande av Västra länken. Norra Länken som enskilt utförande klarar de krav som miljö kvalitetsnormen ställer.

Rennäringen

Inget riksintresse för rennäringen finns i området. Vägsträckningen ligger inom Rans samebys vinterbetesland.

Kommunala planer

För området gäller Umeå kommuns översiktsplan ÖPL 98 och en fördjupning som behandlar det övergripande vägnätet, gjordes 2002.

Den upprättade arbetsplanen berör följande stads- och detaljplaner:

Direkt berörda

Stadsplan 236 - utökning inom Marieberg / Mariedal västra delen, P184/1974
 Stadsplan 249 – Ersbodaområdet, P97/1978
 Detaljplan 06/146 - Ersboda 2:1 m.fl. "Morkullevägen", P06/146
 Stadsplan 229 – Kolbäcksvägen, P20/1974

Indirekt berörda (angränsande planer)

Detaljplan för fastigheten Grubbe 9:21,08/103
 Detaljplan Stadsliden 2:4, 08/57
 Detaljplan Björnjägaren 4, 96/48
 Stadsplan 225 - utvidgning inom Marieberg / Mariedal, P88/1973
 Detaljplan Björnjägaren 6, 95/21
 Stadsplan 270 – Huggormen, P91/1980
 Stadsplan 248 – Marieberg, P122/1977

Avvikelser från detaljplan

Vägarbetsplanen berör mark som är avsatt för park eller plantering som utgör allmän platsmark inom stadsplanerna Ersboda / Mariedal. Området berörs så tillvida att nuvarande tvåfältsväg byggs om till fyrfältsväg och tar i anspråk mark som är avsatt för park eller plantering.

Omfattning

Arbetsplanen omfattar en utbyggnad till mötesfri väg med mitträcke på en sträcka av ca 6,7 km. På delsträckan Hissjövägen till Sandahöjd, nyanläggning av väg E12 km 0/000 – 4/700, körfältsindelningen 2+1 och 14 m belagd vägbredd.

På delsträckan Sandahöjd till E4 Norr vid Kolbäcksvägen, ombyggnad av väg E4 km 4/700 – 6/675, körfältsindelning 2+2 och 16,5 m belagd vägbredd. Utöver detta tillkommer ombyggnad av Hissjövägen, väg 363 på en sträcka av c:a 400 m samt utförande av nya cirkulationsplatser vid Sandahöjd och vid Morkullevägen i väg E4. Vägbredden på anslutande vägar är 7 m.

Som väganordningar ingår busshållplatser, poliskontrollplatser, bullerskärmar och byggnadsverk i form av broar under och över planerad väg E12 samt väg E4. Väganordningarna är markerade på arbetsplanens planritningar. Av drifttekniska skäl ingår i vägområdet kantremсор med varierande bredd från 0,0 till 2,0 m.

I arbetsplanens planritningar illustreras andra lokala vägar och gator som t.ex. anslutningar till busshållplatser, korsande nya gång- och cykelvägar, samt vägar och gator.

Vägprojektet tar i anspråk ca 28 ha skogsmark och ca 20 ha åker/ äng.

Bullerskyddsåtgärder

I propositionen 1996/97:53 "Infrastrukturinriktning för framtida transporter", som antagits av riksdagen, anges följande riktvärden för trafikbuller:

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

Riktvärdena bör normalt inte överskridas vid nybyggnation eller väsentlig ombyggnad av trafikinfrastruktur, i detta fall väg, men de är inte rättsligt bindande. Vid tillämpning av riktvärdena vid åtgärder i trafikinfrastrukturen bör hänsyn tas till vad som är tekniskt möjligt och ekonomiskt rimligt.

Riktvärdena ska ses som långsiktiga mål även för prioriteringen av åtgärder för bostäder som påverkas av buller från biltrafik i det befintliga vägnätet, den så kallade befintliga miljön. I en första etapp bör ett åtgärdsprogram genomföras som syftar till att förbättra inomhusmiljön för fastigheter med en ekvivalentnivå utomhus om 65 dB(A) eller mer.

Projektanpassad bedömning

I detta projekt har väghållningsmyndigheten bedömt att vägåtgärderna i form av nyanläggning och ombyggnad av väg E12 och väg E4 med ny anslutning av väg 363 och väg 364 till nya trafikplatser ryms inom begreppet väsentlig ombyggnad. Utbyggnaden har bedömts innebära en påtagligt förändrad bullersituation för berörda fastigheter.

Vid utförda samråd har väghållningsmyndigheten informerat berörda fastighetsägare om att bullerskärm utförs för bebyggelsen i Nydala, kvarteret Igelkotten, vilket framgår av arbetsplaneritning 1 01 T 02 13.

Farligt gods

Transport av farligt gods är inte tillåtet i de centrala delarna av Umeå – vilket framgår av en lokal trafikföreskrift. Det berörda området avgränsas av Västra Esplanaden, E4 Norr, Kolbäcksvägen och Umeälven. Väster om Esplanaden avgränsas området av Tvärån, väg E12 och Umeälven. Detta innebär inte att det är förbjudet att trafikera nämnda gator och vägar utan förbudet innebär att trafikering med farligt gods inte får ske på lokala gator innanför avgränsningen. Genomgående transporter med farligt gods sker generellt på väg E4 - Västra Esplanaden.

En riskanalys, genomförd mars 2005, visar på ett scenario som omfattas av utsläpp med brandfarliga varor som t.ex. bensin samt utsläpp av explosiva varor t.ex. gasen gasol och svaveldioxid. Riskanalysen/scenariot redovisar att en olycka med dessa utsläpp skulle kunna få allvarliga konsekvenser. Enligt Umeå kommuns översiktsplan är strävan att inom centrumfyrkanten undvika hantering av brandfarliga och explosiva varor.

Merparten av transportererna av farligt gods kommer även i fortsättningen att ske genom centrala Umeå om det inte finns alternativa vägar för farligt gods och Kolbäcksvägen inte byggs om. Med nuvarande vägstandard för både Västra Esplanaden och Kolbäcksvägen ökar risken för att människor allvarligt skadas samt att föroreningar sprids till mark och vatten.

En situation som bygger på nuvarande trafikmängder och en förväntad framtida trafikökning kräver alternativa vägar och en förändrad vägutformning som kan minska skaderiskerna vid en eventuell olycka med farligt gods.

Trafiksäkerhet

Åtgärder som vidtas för att förbättra trafiksäkerheten är utförande av mitt-räcke och flacka sidoområden - fri från hårda föremål som sten och block samt andra föremål, slänträcken, cirkulationsplatser samt utförande av planskilda korsningar för gång- och cykelvägar samt för mindre lokala vägar och gator.

Kollektivtrafik

I nuläget trafikeras väg E4 på delen Sandahöjd – E4 Norr dagligen av lokal och regional busstrafik. Ombyggnad till fyrfältighet innebär att de befintliga busshållplatserna på sträckan flyttas och byggs om samt utförs avskilda från körbanan.

Gång- och cykeltrafik

Befintliga och nya lokala vägar samt gator kommer att utföras planskilt i förhållande till väg E12 och väg E4, vilket gör att de i större utsträckning kan användas av gång- och cykeltrafikanter samt av lokal biltrafik. Detta medför en trafiksäkrare miljö än nuvarande förhållanden.

Åtgärder under byggnadstiden

Störningar under byggnadstiden är ofrånkomliga för den här typen av vägprojekt. Vaghållningsmyndigheten har ambitionen att påverkan under byggtiden skall minimeras och att nödvändiga skyddsåtgärder skall vidtas.

Framkomlighet

I takt med att utbyggnaden av ringleden genomförs, förbättras trafik-säkerheten och framkomligheten, vilket medför förkortade restider för alla trafikanter.

Områden med tillfällig nyttjanderätt

I arbetsplanen, planritningarna 1 01 T 02 -02 till -08, redovisas områden med tillfällig nyttjanderätt under byggnadstiden. Den tillfälliga nyttjanderätt kommer att användas till transportvägar, upplag m.m. Berörda fastigheter är Grubbe 9:21 och 13:1, Grisbackå 10:5 och 17:11, Umeå 4:3 och Stadsliden 4:2. Berörd mark återställs och återgår till fastighetsägaren efter att vägprojektet är genomfört. Den tillfälliga nyttjanderätten gäller under byggnadstiden, dock längst till och med två år efter det att vägen öppnats för trafik.

Förändring / indragning av väg från statligt allmänt underhåll

Frågan om förändrat väghållaransvar prövas inte i detta beslut och det är med anledning av att befintlig väg E4 genom centrala Umeå föreslås utgå ur statligt vägunderhåll efter att ringleden är utbyggd. Även väg 363, Hissjövägen, på delen föreslagen cirkulationsplats Norra Länken / väg 363 in till befintlig väg E4 i centrala Umeå, föreslås att dras in som statlig allmän väg. Förändringen kommer även att gälla väg E12 från nya västra anslutningspunkten för Norra länken i befintlig väg E12 och in och genom centrala Umeå. Detta kommer att göras i ett separat beslut efter att arbetsplanerna för Norra Länken och Östra Länken vunnit laga kraft.

Kostnader, finansiering

Kostnaden för projektet har beräknats till ca 255 miljoner kronor i 2008 års prisnivå. Projektet är finansierat i den gällande nationella planen för vägtransportsystemet 2004-2015 och i regeringens närtidssatsning 2009/2010.

HANDLÄGGNING

Samråd och utställelse

Sakägarsammanträde har hållits den 16 mars 2004 och handlagts enligt 27 och 44 §§ vägkungörelsen (1971:954). Protokoll och samrådsredogörelse ingår i arbetsplanen.

Samråd med utökad krets har under perioden den 10 april – 17 maj 2001 genomförts i enlighet med 6 kap. 5 § miljöbalken.

Berörda sakägare, myndigheter och andra berörda har kallats till samrådsmöte via brev. Dessutom har sakägarsammanträdet kungjorts genom annonsering i ortstidning.

Arbetsplanen har handlagts enligt 30 och 30a §§ vägkungörelsen och har varit utställd från den 6 maj 2005 till 30 juni 2005.

Synpunkter och yttranden vid utställelsen av arbetsplanen

I samband med väghållningsmyndighetens utställelse av arbetsplanen inkom två skrivelser, en från Umeå kommun och en från Gerd Larsson-Nyrén och Kenneth Nyrén, boende i kvarteret Igelkotten. Väghållningsmyndigheten har i promemoria den 28 juli 2005 sammanfattat och bemött inkomna yttranden i samband med utställelsen, se bilaga 1.

Umeå kommun tillstyrker fastställelse av rubricerad arbetsplan med förslag till indragning av väg (se under rubriken yttrande från myndigheter).

Gerd Larsson-Nyrén och Kenneth Nyrén, boende i kvarteret Igelkotten anser att bullerskyddsåtgärder måste vidtas för kvarteret Igelkotten och att det utförs med en skärm placerad mellan Björnvägen och deras hus. De undrar om man istället för skärm kan utföra en bullervall mellan nuvarande väg E4 och Björnvägen för att begränsa de mycket höga ljudnivåerna från den tunga trafiken.

Väghållningsmyndighetens kommentar och bemötande

Nydala / Marieberg är idag ett område som är utsatt för höga bullernivåer från befintlig väg E4. Ökad trafik kommer att öka bullerstörningarna, varför bullerskydd föreslås för bland annat kvarteret Igelkotten. I arbetsplanen har bedömningen gjorts att bästa skyddet erhålls om skyddet placeras söder om Björnvägen för att skärma fastigheterna från både Björnvägen och nuvarande väg E4. Efter överenskommelse med berörda fastighetsägare och Umeå kommun kommer man att gå fastighetsägarna till mötes men bullerskyddet kommer att placeras mellan nuvarande väg E4 och bostadshusen.

Vägverkets kommentar

Vägverket har inget att invända mot föreslagen ändring.

Yttrandet från myndigheter

Umeå kommun

I ett gemensamt planeringsarbete har väghållningsmyndigheten och kommunen klarlagt att nuvarande trafikproblem bäst löses genom omläggning av de övergripande trafiklederna. Kommunen tillstyrker arbetsplanen med nedanstående synpunkter och tillägg:

- Byggandet ska ske sammanhållet och enligt arbetsplanens tidplan.
- Det är angeläget att väghållningsmyndigheten och Banverket samordnar utbyggnaden av den nya sträckningen av väg E12 med anläggandet av den nya godsbangården.
- Förändring av väghållansvaret sker enligt tidigare upprättad principöverenskommelse.
- Vid val av linje inom vägkorridoren har stor hänsyn tagits till inverkan på naturvärden, exploateringsplaner, landskapsbild och ekonomi.

Försvarsmakten, har inget att erinra mot innehållet i samråd "Alternativ E4 och E12-förbindelser inom Umeå kommun". Försvarsmakten förutsätter att broar utformas så att de klarar tunga transporter av upplastade stridsvagnar eller motsvarande, totalvikt 100 ton, boggitryck 28 ton och bredd 4,2 m samt att sidomarkeringsstolpar monteras minst 0,5 m utanför beläggningskant. Att även den planskilda passagen för Västra Ringvägen mellan Umeå kasernområde och Norra skjutfältet utförs med bärighetsklass BK1 och fri höjd.

Länsstyrelsens tillstyrkan

Länsstyrelsen tillstyrker att arbetsplanen fastställs och att de olika delarna av planerad väg E4/E12 blir riksintresse enligt 3 kap. 8 § miljöbalken.

Länsstyrelsen vill uppmärksamma väghållningsmyndigheten på att det är av stor vikt att de åtaganden som redovisas i arbetsplanens MKB vidtas. Särskild uppmärksamhet bör ägnas gestålningsfrågor, byggande i och vid vattendragen samt genomförandefrågor kopplade till riskbilden kring blindgångare i det tidigare militära övningsområdet.

I samband med att länsstyrelsen godkände miljökonsekvensbeskrivningen framfördes synpunkter på att man anser att den kontroll och uppföljning som omnämns i MKB:n utgör exempel på miljöeffekter som kan kontrolleras inom projektet. Uppföljning ska dock ske av hela projektets miljöeffekter i den utsträckning som det behövs enligt 26 kap. 19 § miljöbalken och förordningen (1998:901) om verksamhetsutövarens egenkontroll.

SKÄL

Allmänt, syfte och anpassade åtgärder

Allmänt / syfte

Nuvarande väg E4 utgör ett huvudstråk längs Norrlandskusten med förbindelser mot Nordnorge, Finland och Ryssland. Vägen ingår i det nationella stamvägnätet och det transeuropiska vägnätet, som ska erbjuda användarna en infrastruktur av hög kvalitet avseende trafiksäkerhet, framkomlighet och enhetlig standard. Långa transportavstånd mellan befolkningscentra, stor andel glesbygd och vinterklimat ställer höga krav på vägsystemet. Regionalt sett fungerar väg E4 och väg E12 som en viktig uppsamlingsled för person- respektive godstransporter till befolkningstäta regioner, större industrier, utbildningsorter samt kommun- och regioncentra. Väg E12 är dessutom en viktig förbindelseled mellan kontakter i Umeå-

regionen, inklusive färjeläget i Holmsund och Norge. Vägen är av stor regional betydelse för de kommuner och företag som ligger utmed den. Under både sommar- och vintertid är vägen dessutom av stor betydelse för de turistmål som finns utmed vägen.

Syftet, med framtagande av detta förslag till arbetsplan med nyanläggning av mötesfri väg genom I 20-området samt ombyggnad av befintlig väg E4, är att höja trafiksäkerheten och framkomligheten samt att dels bygga ut det befintliga lokalvägnätet, dels utföra lokal-, gång- och cykelvägar planskilda.

Syftet är dessutom att skapa ett vägnät som både stödjer den fortsatta utvecklingen av Umeå och är en viktig del i lösningen av problem med framkomlighet, luftkvalitet, stadsmiljö och trafiksäkerhet i centrala Umeå. Nyanläggningen och ombyggnaden enligt arbetsplanen bedöms ge ökad trafiksäkerhet med anledning av att fordonstrafiken skiljs genom mötesfria körfält, att nuvarande väganslutningar i plan tas bort och att korsande vägar görs planskilda. Genom att planskildhet utförs mellan väg E4 och det lokala vägnätet minskar dessutom barriäreffekterna i den befintliga bebyggelsen.

Anpassade åtgärder / buller / farligt gods / vägutformning

Väghållningsmyndigheten har bedömt vägprojektet som en väsentlig ombyggnad, vilket innebär att man vidtar åtgärder för att uppnå det långsiktiga målet, alltså gällande riktvärden för att minimera betydande problem med buller från biltrafiken. Vägverket bedömer att föreslagna åtgärder till omfattning och utförande är tekniskt möjliga och ekonomiskt rimliga att utföra.

Ett av skälen till att planera och genomföra en ringled är att avlasta Västra Esplanaden från transporter av farligt gods och att ha alternativa vägar förbi Umeå. Ett annat skäl är att konsekvenserna begränsas vid en eventuell olycka.

Förutom förändrad vägutformning är det nödvändigt att förflytta transporter av farligt gods från de centrala delarna för att en olycka inte ska drabba människor där de uppehåller sig den största delen av dagen - i arbete eller annan verksamhet.

I dagsläget och i den närmaste framtiden går det inte att planera för att helt få bort transporter med farligt gods i den lokala trafikmiljön på grund av att det är varor som används i olika verksamheter i tätorten och att även drivmedel för våra fordon, t.ex. bensin, distribueras lokalt.

I tidigare planeringsprocess har samråd genomförts vid olika tillfällen avseende lokaliseringen av ringleden. Samråden är genomförda med Umeå kommun, Länsstyrelsen i Västerbottens län, andra organisationer och intressegrupper samt med markägare och boende. En samlad bedömning, utförd av väghållningsmyndigheten, har kommit fram till ett utförande och en lokalisering av Norra Länken enligt denna arbetsplan samt att Östra Länken förläggs i en ombyggd Kolbäcksväg. Västra Länken skall studeras vidare innan begäran om fastställelse kan göras på den delen. Detta innebär att föreslagen arbetsplan är en del av ringleden och ska vara alternativ väg för transporter av farligt gods för att avlasta Västra Esplanaden från beskrivna transporter. Vägen kommer att få en standard och utförning som förebygger olyckor och ger möjlighet att minska konsekvenserna vid en eventuell olycka med farligt gods.

Vägprojektet bedöms ge en väsentlig minskning av olyckstyper med svåra skadeföljder. Liknande åtgärder har på andra ställen i landet visat sig ge stor skaderekuktion. Enligt VTI kan åtgärderna förväntas minska antalet dödade och svårt skadade med ca 70 procent. Som helhet bedömer Vägverket att föreslagen anpassning av vägen med olika sektionsindelning och mitträcke för att öka trafiksäkerheten på Norra Länken mellan Hissjövägen och väg E4 Norr kan godtas.

Sammantaget minskar risken för möteskollisioner och avkörningar. Oskyddade trafikanter kommer att kunna nyttja befintligt och nytt lokalvägnät.

Vägverkets kommentarer till inkomna synpunkter och svar under utställelsen

Väghållningsmyndigheten har sammanställt inkomna synpunkter under utställelsen, se bilaga 1. Av utlåtandet framgår synpunkterna samt väghållningsmyndighetens bemötande av dessa. Vägverket delar i huvudsak de bedömningar som väghållningsmyndigheten gör.

Inkomna synpunkter under fastställelseprövningen, kommunikation, samt Vägverkets kommentar

De som yttrat sig i samband med utställelse av en arbetsplan har av Vägverket getts tillfälle att ta del av vad som tillförts ärendet efter utställelsen. I samband med denna kommunikation inkom inga yttranden.

Påverkan på Natura 2000-områden, riksintressen, miljö kvalitetsnormer m.m.

Natur- och kulturvård samt jord- och skogsbruk

Nyanläggning av väg E12 och ombyggnad av väg E4, den så kallade Norra Länken medför visst intrång i naturmiljöer som är utpekade som värdefulla, konsekvenserna bedöms bli måttliga.

Konsekvenser för åkergrödorna och deras livsmiljö bedöms som måttliga. Jordbruket påverkas i ett mindre område i anslutning till Hissjövägen vid Grisbacka och skogsbruket sker i skogsbeståndet inom I 20-området. Påverkan bedöms som ringa.

Även kulturvärden påverkas avseende de intressen som är utpekade. Påverkan på berörda lämningar bedöms som små. Vägverket bedömer att om väghållningsmyndigheten genomför samråden och vidtar skyddsåtgärder samordnat med länsstyrelsen avseende kända fornlämningar säkerställs att lämningarna beaktas på rätt sätt.

Boende- och bebyggelsemiljö, barriäreffekter, buller, vibrationer, friluftsliv, landskap och miljö kvalitetsnormer

Umeå kommun planerar nya bostadsområden i anslutning till den nya vägen med målpunkter på båda sidor. I nuläget innebär därför inte Norra Länken någon fysisk barriär med avseende på boendemiljön. De tvärförbindelser, befintliga likväl som planerade, kommer att utföras planskilda vilket innebär att eventuella framtida barriäreffekter minskar. Breddningen till fyrfältsväg på delen Sandahöjd till väg E4 Norr tillsammans med utförande av mitträcke, bidrar till att öka barriäreffekten. Även på denna del utförs tvärförbindelserna planskilt för gång- och cykeltrafiken. Befintliga broar förlängs och en bro i Marieberg byts ut mot en ny.

Inom de delar som projektet kan påverka bebyggelsen av vibrationer består undergrunden generellt av relativt fasta markförhållanden där vibrationer fortplantar sig relativt svagt. Vägverket bedömer att påverkan på bebyggelsen är relativt liten utifrån de undersökningar som genomförts. Inför byggskedet kommer väghållningsmyndigheten att vidta besiktningar på de byggnader som ligger inom riskzonen för vibrationer och dokumentera nuläget och ha återkommande besiktningar under byggskedet.

Vägen kommer att utgöra en barriär för människor som rör sig i I 20-området, vilket ger negativa konsekvenser för friluftslivet. I vissa delar kan en



förbättring ske ur tillgänglighetssynpunkt jämfört med nuvarande situation. Vägen utformas med ett flertal passager vilket minskar de negativa konsekvenserna.

Utbyggnaden av Norra Länken medför bullerstörningar både i planerad bebyggelse och i I 20-området. När det gäller påverkan av buller på bebyggelsemiljön så utförs åtgärder på de fastigheter som berörs av ljudnivåer över riktvärdena i rimlig omfattning. Föreslagna skyddsåtgärder avseende trafikbullret innebär förbättrade förhållanden för de boende i Nydala.

Bullerstörningarna från biltrafiken genom I 20-området bedöms som måttliga med anledning av att generellt ligger ny väg i skärning som gör det gynnsamt så till vida att bullerutbredningen blir begränsad.

En utbyggnad av Norra Länken och överföring av den tunga trafiken från Västra Esplanaden medför en förbättrad situation avseende luftkvaliteten för boende i centrala Umeå och den kommer att förbättras ytterligare om hela ringleden runt Umeå byggs.

Vägverket bedömer att miljö kvalitetsnormerna inte kommer att överskridas då föreslagen nyanläggning och vägombyggnad kommer att innebära en lugnare trafikrytm och bebyggelsen får ett bättre förhållande till vägmiljön med anledning av att gaturummet inte blir slutet.

För att få en god anpassning av förbifarten till staden och omgivande landskap finns ett gestaltungsprogram för planerade åtgärder framtaget. Åtgärderna i programmet är inarbetade i arbetsplanen.

Påverkan på rennäringsen

Vägverket bedömer att om väghållningsmyndigheten informerar Rans samebys företrädare innan anläggningsarbeterna påbörjas, säkerställs att samebyn kan planera sina vinterbeten i förhållande till anläggningsarbetena.

Kommunala planer

Arbetsplanen strider inte mot gällande kommunal översiktsplan och är i överensstämmelse med kommunens trafikplan för ett övergripande vägnät.

Vägarbetsplanen berör mark som är avsatt för park eller plantering som utgör allmän platsmark inom stadsplanerna Ersboda / Mariedal. Området berörs så tillvida att nuvarande tvåfältsväg byggs om till fyrfältsväg och tar i anspråk mark som är avsatt för park eller plantering som avviker mot berörda detalj-

och stadsplaner. Efter att samråd har skett med Umeå kommun och bekräftelse erhållits på att utbredningen inte har någon negativ påverkan på markanvändningen bedömer Vägverket intrånget som mindre avvikelse och som inte motverkar syftet med markanvändningen.

Påverkan under byggnadstiden

Störningar under byggnadstiden är ofrånkomliga för den här typen av vägprojekt. Ambitionen är dock att dessa ska minimeras och att redovisade åtgärder ska bidra till en säkrare trafikmiljö och ökad framkomlighet för de trafikantgrupper som ska nyttja de färdiga anläggningarna.

Under byggnadstiden ska åtgärder vidtas för att skydda mark och vatten, vegetation och kulturmiljöer som ska bevaras samt även för skydd mot läckage av farliga ämnen.

Övriga hänsynstaganden

Vägverket bedömer att de miljömål, allmänna hänsynsregler och sakprövningar som är återgivna i arbetsplanen säkerställer att uppsatta mål kan efterlevas om väghållningsmyndigheten vidtar nedanstående kompletterande åtgärder:

- Beaktar de synpunkter som länsstyrelsen och kommunen tagit upp i sina yttranden över arbetsplanen efter utställelsen.
- Utför en riskanalys där man bedömer vägdagvattnet, med föroreningar från vägtrafiken, påverkan på sidoområden till Norra Länken, näraliggande naturmark och där man bedömer om fördröjningsmagasin/sedimenteringsfällor ska utföras.
- Utför en riskanalys avseende transporter med farligt gods (bedömning av riskreduktion och av residualrisk (restrisk)).
- Vidtar skyddsåtgärder för att minska de negativa konsekvenserna för åkergrödornas livsmiljö.
- Informerar företrädare för Rans sameby om arbetena innan byggstart så att de kan planera sina vinterbeten.
- I möjligaste mån bevarar befintlig vegetation för återställning av skador på omgivande mark för att skadan ska bli så liten som

möjligt. Man ska även sträva efter att återanvända avbaningsmassor till släntbeklädnad och därigenom återskapa en del av den tidigare vegetationen.

ÖVRIGA UPPLYSNINGAR

Samråd, tillståndsärenden, dispensärenden

Före byggstart ska väghållningsmyndigheten genomföra erforderliga samråd samt söka tillstånd för arbete i vatten (vattenverksamhet), lokalisering av eventuella sidotippar, tillfälliga uppställningsplatser, eventuella upplagsplatser och platser för bodar etc. i enlighet med miljöbalkens krav.

Markåtkomst

När detta beslut vinner laga kraft får väghållaren möjlighet att ta mark i anspråk med vägrätt inom vägområdet på de delar av arbetsplanen som inte ligger inom detaljplanelagt område med kommunalt huvudmannaskap. Väghållaren är skyldig att betala ersättning för intrång och annan skada från den dag när marken tas i anspråk. Ett laga kraftvunnet beslut innebär inte en skyldighet att ta marken i anspråk.

Kommunen är huvudman för allmän platsmark inom detaljplan, vilket innebär att kommunen skall tillhandahålla den mark som behövs för allmän statlig väg, i regel genom fastighetsbildning. Fastställelsen innebär därför en redovisning av vad som ska vara statlig väg och väganordning inom allmän platsmark.

Väghållningsmyndigheten meddelar i ett separat besked när marken kommer att tas i anspråk.

Övrigt

Vid fastställelsen prövas inte följande frågor:


- Ersättningsfrågor för intrång eller andra skador till följd av projektet.
- Redovisade nya anslutningar för enskild väg eller ändring eller spärrning av befintliga enskilda anslutningar.
- Frågor rörande enskilda vägar prövas vid behov av lantmäterimyndigheten.

- Erforderliga ledningsomläggningar.
- Frågor som rör trafikreglering, skyltning och hastigheter prövas i särskild ordning och i regel av länsstyrelsen eller kommunen.

Hur man överklagar

Detta beslut får överklagas hos regeringen. Se bilaga 2

Beslutande har varit chefsjuristen Bo Andersson med Jahn Östberg som föredragande. I den slutliga handläggningen har Olov Niska, Torbjörn Svensson, Martin Juneholm, Torbjörn Svensson och Irene Lingestål deltagit.



Bo Andersson

Bilaga 1 Väghållningsmyndighetens PM
Bilaga 2 Hur man överklagar

Kopia till

Försvarsmakten
Naturvårdsverket
Länsstyrelsen i Västerbottens län
Lantmäterimyndigheten i Västerbottens län
Lantmäterimyndigheten i Umeå kommun
Kommunstyrelsen i Umeå kommun
Byggnadsnämnden i Umeå kommun
Rans sameby
Fastighetsägare m. fl. enligt förteckning

VÄGVERKET
Region Norr

2005-07-28

PP30 2005:1202
AC 112522 - E12

PROMEMORIA

angående till Vägverket Region Norr inkomna yttranden rörande

Arbetsplan

Umeåprojektet 2, Etapp 1

Norra länken

AC 11 25 22 - E12

Delen Hissjövägen (väg363) – Sandahöjd (väg364) – E4 norr

samt förslag till indragning av väg inom Umeå kommun

Vägverket
Region Norr

2005-07-28

PP 30 2005:1202
AC 112522-E12

Promemoria

angående till Vägverket Region Norr inkomna yttranden rörande

ARBETSPLAN

Umeåprojektet 2 , Etapp 1

Norra länken

AC 112522-E12

Delen Hissjövägen (väg363) – Sandahöjd (väg364) – E4 norr

samt förslag till indragning av väg inom Umeå kommun

Arbetsplanen – utställelsehandling – är dagtecknad 2004-12-10 och har handlagts jämlikt 30§ Vägkungörelsen.

Utställsetid 2005-05-06 --- 2005-06-30.

2 skriftliga yttranden har inkommit under utställsetiden .

<u>Nr</u>	<u>Namn</u>	<u>Inkom</u>
1.	Umeå kommun	2005-06-07
2.	Larsson-Nyren Gerd & Nyren Kenneth , Umeå	2005-06-29

Sammanfattning av och kommentarer till inkomna yttranden efter utställelse :**1. Umeå kommun
901 84 Umeå**

I yttrandet framförs följande:

tillstyrker förslag till arbetsplan samt förslag till indragning av väg

**2. Gerd Larsson-Nyren och Kenneth Nyren (Igelkotten 8)
Björnvägen 428
906 43 Umeå**

I yttrandet framförs följande:

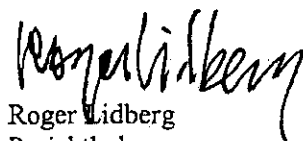
Fastighetsägare efter Björnvägens norra del (Marieberg) upplever den tunga trafiken på nuvarande E4 som mest störande. I arbetsplanen redovisas ett bullerskydd mellan Björnvägen och fastigheterna söder om Björnvägen. Ett bullerskydd norr om Björnvägen, dvs mellan Björnvägen och nuvarande E4 förordas av fastighetsägarna.

Kommentar till yttrande nr 2

1. Marieberg är idag ett område som är utsatt för höga bullernivåer från befintlig E4. En ökad trafik kommer att öka bullerstörningarna varför bullerskydd föreslås för bl a kvarteret Igelkotten. I arbetsplanen har bedömningen gjorts att bästa skyddet erhålls om skyddet placeras söder om Björnvägen för att skärma fastigheterna från både Björnvägen och nuvarande E4. Bullerskyddet kommer att placeras mellan nuvarande E4 och fastigheterna efter överenskommelse med Umeå kommun och berörda fastighetsägare.

Vägverket Region Norr anser att framförda yttranden inte utgör skäl till ändringar av den upprättade arbetsplanen och får sålunda föreslå att arbetsplanen överlämnas för fastställelse.

Vägverket Region Norr
Umeåprojektet 2



Roger Lidberg
Projektledare

HUR MAN ÖVERKLAGAR

Om Ni är missnöjd med Vägverkets beslut kan Ni överklaga detta hos Regeringen.

Ni gör det genom att skriftligen

- ange vilket beslut Ni överklagar, tex genom att ange ärendets beteckning,
- redogöra för vilken ändring Ni yrkar i beslutet och skälen för detta

Ni bör i skrivelsen ange i vilken egenskap Ni överklagar. Om ni är ägare till en av beslutet berörd fastighet skall även fastighetsbeteckning anges. Skrivelsen skall vara undertecknad och innehålla namnförtydligande, postadress och telefonnummer.

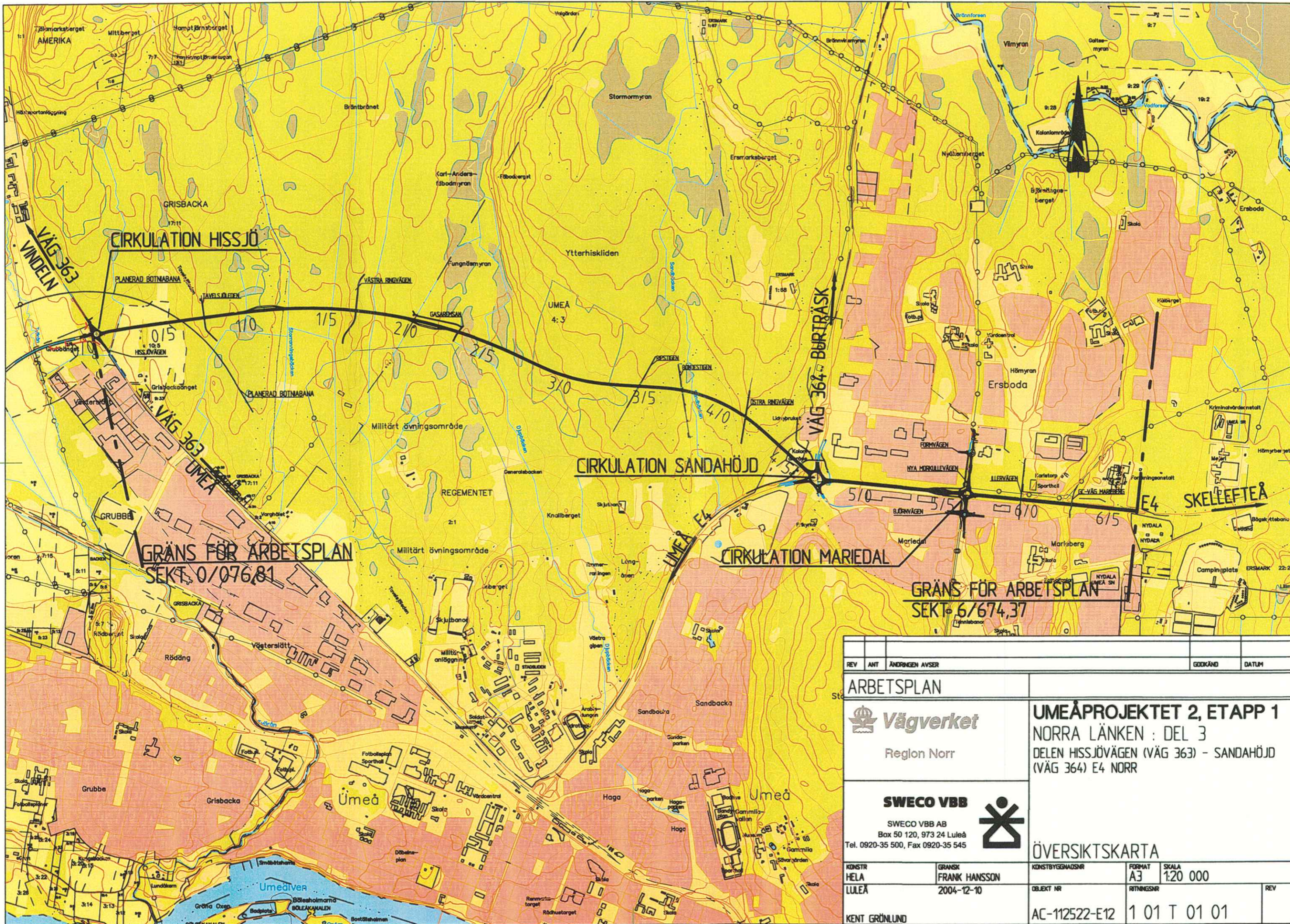
Skrivelsen skall lämnas/skickas till

Vägverket, 781 87 Borlänge

Detta beslut delges genom kungörelsedelgivning enligt delgivningslagen. För att Ert överklagande skall kunna tas upp till prövning måste Vägverket ha fått Er skrivelse

senast den 12 januari 2009

För ytterligare upplysningar kan Ni ringa till Vägverket, 0771-119 119.



CIRKULATION HISSJÖ

CIRKULATION SANDAHÖJD

CIRKULATION MARIEDAL

GRÄNS FÖR ARBETSPLAN
SEKT 0/076,81

GRÄNS FÖR ARBETSPLAN
SEKT 6/674,37

REV	ANT	ÄNDRINGEN AVSER	GRÖNKÄND	DATUM
		ARBETSPLAN		
		 Region Norr	UMEÅPROJEKTET 2, ETAPP 1 NORRA LÄNKEN : DEL 3 DELEN HISSJÖVÄGEN (VÄG 363) - SANDAHÖJD (VÄG 364) E4 NORR	
		SWECO VBB SWECO VBB AB Box 50 120, 973 24 Luleå Tel. 0920-35 500, Fax 0920-35 545	 ÖVERSIKTSKARTA	
KONSTR	HELA	GRANSK	KONSTBYGGNADSR	FORMAT
LULEÅ		FRANK HANSSON		A3
		2004-12-10	OBJEKT NR	SKALA
			AC-112522-E12	1:20 000
			RITNINGAR	REV
			1 01 T 01 01	
		KENT GRÖNLUND		

Handläggare:
Anna Helmersson

Regdatum: 2009-10-14

Registrering av åtgärder:
Arbetsplan för Norra länken inom Umeåprojektet

Information:

Berörda fastigheter:
ERSBODA 2:1
ERSMARK 22:2
GRISBACKA 10:5
GRISBACKA 17:11
GRUBBE 9:21
NYDALA S:1
STADSLIDEN 2:4
STADSLIDEN 4:2
UMEÅ 4:3

HÄNDELSER I ÄRENDET

2009-10-14	TR	Tidigaste registreringsdatum
2009-09-24	BD	Beslutsdatum
2014-12-31	GT	Genomförandetid t o m
2009-10-14	PB	Inlagd i ACM