



REGERINGEN

Regeringsbeslut

II 4

2009-09-24

N2009/5712/TR

Näringsdepartementet

VÄGVERKET	
Organisationsenhet VSDP	Avslutningsdatum/sign. Inkom 2009-10-07
Dosslebete-Arklvkod-Diari nr VV 2009/8837A	

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 ombyggnad av väg E4, Östra länken inom Umeåprojektet, delen Porfyrvägen – Ålidsbacken – E4 Norr, Umeå kommun, Västerbottens län

1 bilaga

Regeringens beslut

Regeringen avslår överklagandena.

Ärendet

Vägverket beslutade den 4 maj 2009 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 miljö kvalitetsnormen för kvävedioxid i Umeå. För Östra länken har två arbetsplaner upprättats. Det nu aktuella överklagade fastställelsebeslutet avser en av dem. För Norra 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, Carlslids Södra Samfällighet samt bostadsrättsföreningarna Mariestrand 1, Mariestrand 2, Mariebo 1, Mariebo 2, Mariebo 3, Sångfågeln 1 och Sångfågeln 2.

Naturskyddsföreningen i Umeå har i första hand yrkat att regeringen upphäver Vägverkets fastställelsebeslut och uppdrar åt trafikverken och

andra aktörer att utarbeta en plan för att bevara och utveckla tillgängligheten i Umeåregionen som ej strider mot miljömålen. I andra hand har föreningen yrkat att regeringen upphäver Vägverkets fastställelsebeslut och uppdrar åt Vägverket att utarbeta en ny arbetsplan där väsentligt större hänsyn tas till miljö kvalitetsmålen och som innehåller åtgärder för att minimera miljöpåverkan från Östra länken och åtgärder för att begränsa framkomligheten i centrala Umeå. Som grund för yrkandena anförs bl.a. följande. Ändamålet med Östra länken uppnås inte eftersom ombyggnaden inte på något nämnvärt sätt kommer att minska flödet av bilar på nuvarande E4 genom centrala Umeå eller ge någon förbättring av luften. Vägverket har negligerat den trafikgenererade effekt som väginvesteringen har i sig själv, vilket lett till en överskattning av framkomlighetsvinster och underskattning av negativa miljöeffekter. Norra länken och Umeåprojektet 2 i sin helhet beaktar inte projektets klimatpåverkande effekter. Nydalasjön är av stor betydelse för rekreation och friluftsliv. Åtgärder bör därför vidtas för att förhindra att buller och övrig miljöpåverkan i Nydalaområdet ökar.

Carlslids Södra Samfällighet har yrkat att arbetsplanen ändras så att E4 grävs ner och sänks på en sträcka av ca 800 m förbi bostadsområdet Carlslid. Som skäl för detta anför samfällighetsföreningen bl.a. att ombyggnaden till E4 medför ökade buller- och avgasproblem för de närboende och att de i arbetsplanen föreslagna bullerskyddsåtgärderna inte ger tillräcklig effekt.

Bostadsrättsföreningarna Mariestrand 1, Mariestrand 2, Mariebo 1, Mariebo 2, Mariebo 3, Sångfågeln 1 och Sångfågeln 2 har i en gemensam skrivelse yrkat att en ny miljökonsekvensbeskrivning görs gällande buller, vibrationer och transport av farligt gods på sträckan förbi deras fastigheter, med tanke på den nybyggnation av ca 600 lägenheter som gjorts där de senaste två åren. Därefter bör nytt samråd ske med berörda bostadsrättsföreningar.

Vägverket har yttrat sig över överklagandena den 23 juni 2009 och därvid bl.a. anfört att de bullerskyddsåtgärder som redovisas i arbetsplanen utgör det bästa valet utan oskälig kostnad. Ett nedschaktat utförande medför oskäliga kostnadsökningar. Vidare har de bostäder som uppförts vid Mariestrand de senaste två åren prövats enligt plan- och bygglagen och bullerskyddsåtgärder har vidtagits på kvartersmark såväl som på byggnader.

Ytterligare skrivelser har därefter inkommit från samtliga klagande.

Skälen för regeringens beslut

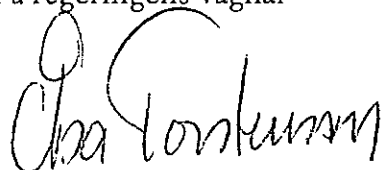
Av Vägverkets beslut framgår att vissa skyddsåtgärder för att reducera buller från trafiken kommer att utföras vid Nydala fritidsområde norr om Nydalasjön. Av länsstyrelsens yttrande framgår att länsstyrelsen anser att ytterligare bullerskydd väster om Nydalasjön, enligt förslag i

miljökonsekvensbeskrivningen, noga bör övervägas med hänsyn till de höga bullernivåer som rekreativområdets besökare får vistas i. Mot denna bakgrund förutsätter regeringen att väghållaren i den nu aktuella arbetsplanen överväger ytterligare åtgärder utmed Nydalasjön i syfte att begränsa bullerpåverkan från Östra länken.

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

Regeringen fattar i dag i ett separat ärende även beslut med anledning av överklagandena av arbetsplanen för Norra länken (N2009/739/TR).

På regeringens vägnar



Åsa Torstensson

Henrik Drake
Henrik Drake

Kopia till

Carlslids Södra Samfällighet, ordf. Maria Marklund, Kopparvägen 23,
907 50 UMEÅ

Brf Mariestrand 1, Brf Mariestrand 2, Brf Mariebo 1, Brf Mariebo 2,
Brf Mariebo 3, Brf Sångfågeln 1, Brf Sångfågeln 2,
ombud A: Rookie Westin, Mariehemsvägen 122, 906 60 UMEÅ

Brf Mariestrand 1, Brf Mariestrand 2, Brf Mariebo 1, Brf Mariebo 2,
Brf Mariebo 3, Brf Sångfågeln 1, Brf Sångfågeln 2,
ombud B: Markus Asplund, Mariehemsvägen 122, 906 60 UMEÅ

Brf Mariestrand 1, Brf Mariestrand 2, Brf Mariebo 1, Brf Mariebo 2,
Brf Mariebo 3, Brf Sångfågeln 1, Brf Sångfågeln 2,
ombud C: Sven Lundberg, Mariehemsvägen 134, 906 60 UMEÅ

Statsrådsberedningen

Jordbruksdepartementet

Miljödepartementet

Kulturdepartementet

Vägverket (+ prövade handlingar, dnr PP 30 A 2008:78019)

Vägverket Region Norr

Länsstyrelsen i Västerbottens län

Umeå kommun

Väghållningsmyndigheten,
Vägverket Region Norr

Fastställelse av arbetsplan för ombyggnad av väg E4, Östra länken inom Umeåprojektet, delen Porfyrvägen – Ålidbacken - 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 0 01 T 02 01 - 12. Den tillfälliga nyttjanderätten gäller under byggnadstiden.

Beslutets giltighetstid

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

SAMMANFATTANDE BEDÖMNING

Vägverket bedömer att projektet är förenligt med miljöbalkens allmänna hänsynsregler, hushållningsbestämmelser samt bestämmelser om miljö-kvalitetsnormer. Arbetsplanens omfattning och åtgärder får anses innebära en lämplig avvägning mellan enskilda och allmänna intressen.

Den i arbetsplanen redovisade ombyggnaden tillgodoser ändamålet med vägen med minsta intrång och olägenhet utan oskälig 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

Umeåprojektet

Vägarna 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 E4 och väg E12, den så kallade "Östra länken". Arbetsplanen är daterad 2005-06-01. Projektets längdmätning redovisas i kilometer respektive meter och anges genom en längdangivelse i form av sifferbenämning km 0/060 - 5/750. Arbetsplanen utförs som ombyggnad av nuvarande Kolbäcksvägen på delen Porfyrvägen – Ålidbacken - E4 Norr. Ombyggnaden omfattar ca 5,8 km fyrfältig mötesfri väg inklusive nya väganslutningar med dels utförande av nya cirkulationsplatser vid Porfyrvägen, Carlshem, Ålidhem, Universitets- och sjukhusområdet samt nya trafikplatser vid Nydalahöjd / Mariehem och trafikplats E4 Norr. Fem nya broar, utförs som både under- och överfarter för att gång- och cykelvägar samt andra lokalvägar ska vara planskilda. Till detta kommer åtta befintliga broar och portar som breddas.

Förstudie

En förstudie med samrådsredogörelse har upprättats. 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 av arbetsplan för omläggning av väg E12 väster om Umeå fick utredningsarbetet starta om på nytt.

Detta utredningsarbete har resulterat i en ny vägutredning daterad september 2002 med kompletterande utredningar och underlag för utökad samråd, utredning av Natura- 2000 områden och miljökvalitetsnormerna Umeå-projektet 2. Dessutom finns en sammanfattning daterad januari 2005 avseende alternativ för väg E4 och väg E12.

Vägutredningen föreslår att Norra länken och Östra länken byggs i en första etapp och Västra länken i en andra etapp. Innan andra etappen är utbyggd föreslås väg E12 följa Norra länken samt Östra länken för att i den andra etappen flyttas till Västra länken.

Miljökonsekvensbeskrivning

Arbetsplanen innehåller en miljökonsekvensbeskrivning (MKB) i enlighet med 15 § väglagen (1971:948). MKB: n är godkänd av länsstyrelsen.

Natura 2000-områden, riksintressen, natur- och kulturintressen och miljökvalitetsnormer m.m.

Inget Natura 2000-område berörs av vägprojektet. Projektet berör inga riksintressen i form av hushållningsbestämmelser för naturvård, friluftsliv och kulturmiljö. Väg E4 och väg E12 är av riksintresse för kommunikationer.

I beslutet redovisas korta beskrivningar av väsentliga konsekvenser för olika intressen. Mer detaljerade redovisningar avseende påverkan och konsekvenser framgår av miljökonsekvensbeskrivningen.

Miljökonsekvensbeskrivningen redovisar förslag på miljöåtgärder och av arbetsplanen framgår vilka åtgärder som ska genomföras. Samråd har skett med Umeå kommun och Länsstyrelsen i Västerbottens län om föreslagna skyddsåtgärder. Under det fortsatta arbetet med bygghandling och byggande kommer kontinuerliga samråd att genomföras med respektive part för att

bestämna utformning av åtgärderna samt uppföljning efter utfört arbete.

Natur- kulturmiljö och friluftsliv samt jord- och skogsbruk med rennärning
 Naturmiljön i området kring Kolbäcksvägen har utpekade lokala värden men inget särskilt förordnat skydd enligt miljöbalken. Nydalasjön med omgivande skogsmark öster om Kolbäcksvägen är ett stort sammanhängande område av lokal betydelse för naturmiljö och friluftsliv, bland annat för fritidsfiske och för den biologiska mångfalden i området. Vid sjön finns även ett antal äldre fritidshus. Norr och nordost om sjön finns det campingplats, sportfält, motionsspår (sommar och vinterrekreation) m.m. och runt sjön finns gångvägar för promenader. Hela Nydalaområdet är föremål för arbete med en fördjupad översiktsplan för områdets framtida utveckling. Den fördjupade översiktsplanen kommer att behandla områdets användning för såväl friluftsliv och rekreation som framtida bebyggelse. Nydalaområdet kan därför inte långsiktigt betraktas som enbart ett orört naturområde för rekreation och friluftsliv. Umeå kommun har tidigare tagit fram en skötsel- och utvecklingsplan för Nydalaområdet, som kan komma att förändras när översiktsplanarbetet lagt fast huvuddragen i områdets framtida markanvändning.

Öster om Nydalasjön finns de biologiskt viktiga kärnområdena Lomtjärn, Hamtjärn, Degernmyran och Raningsbäckområdet. Förutom dessa områden utpekade även myrkomplexet Noret som ett biologiskt värdefullt kärnområde. Generellt består skogsmarken intill Kolbäcksvägen av barrskog med mindre inslag av lövskog. En inventering av naturmiljöer visar att det finns två områden med naturvärden bestående av äldre barrskogsmiljöer. Norr om Björnvägen mot E4 Norr finns ett skogsområde med utpekade naturvärde och som har ett unikt bestånd av grovbarkig asp.

Planerad väg E4, Kolbäcksvägen ligger i gränsen mellan stad och land väster om Nydalasjön. Den berör på en mindre del kulturhistoriskt intressanta marker. Aktivt jord- och skogsbruk bedrivs inte i området idag men bedrevs i liten skala så sent som in på 1970-talet. Rester i form av stenmurar från jordbruks- och kulturlandskapet finns dessutom på båda sidor av Kolbäcksvägen och är biotopskyddade enligt 7 kap. 11 § miljöbalken. Inget riksintresse för rennärningen finns i området.

Grundvatten, vattenkvalitet och hydrologi

Vägdagvattnet från Kolbäcksvägen och ny planerad väg E4 rinner ut i

Nydalassjön och vidare till Umeälven via Tavleån och en fördelningskammare vid Sofiehemsdammen. Vattentillförseln till Nydalassjön sker generellt genom nederbörd samt genom tillflöden av mindre bäckar och diken i området och genom grundvattentillströmning. Flödet ut från Nydalassjön sker via ett sankområde i sjöns västra del där Kolbäcken börjar. Nydalassjön är 3 km lång och 700 m bred och bedöms som måttligt näringsrik och ekologiskt känslig. Ökad närsaltbelastning kan resultera i en kraftigt förändrad ekologisk funktion med till exempel blågrönalgbloomning.

Jordarterna längs hela vägsträckningen består i huvudsak av sandig och moig morän med relativt hög genomsläpplighet vilket medför att marken är känslig för utsläpp av föroreningar. Grundvattenytorna i området ligger generellt på höga nivåer från 0,4 – 2,6 m under markytan. Grundvattenytornas läge visar att det finns en grundvattenförande zon i moränlagret och i vissa lägen sannolikt i det övre svallade materialet av grusig sand. För att bedriva schakter och grundläggning i torrhet avseende utförande av planerade byggnadsverk måste grundvattensänkningar utföras. Sänkningarna utförs etappvis vid respektive byggnadsverk och överskottsvattnet leds via dräneringsdiken till pumpgröpar för vidare transport till sedimenteringsdammar och fördröjningsmagasin.

Boende, bebyggelsemiljö och buller

Bebyggelsen längs Kolbäcksvägen består både av flerfamiljshus samt villor. Flerfamiljshuset har varierande antal våningar, mellan 2-8. Antalet bebyggelseområden är sju. De områden som har ljudnivåer som överstiger riktvärdet 55 dB(A) ekvivalent ljudnivåer är villaområdet Carlslid, flerfamiljsområdena Ålidhem och Nydalahöjd samt Carlshem och Ålidhöjd. Mot villaområdet Carlslid finns det en befintlig bullerskärm mellan Malm- och Mineralvägen. Vid det nya bostadsområdet vid Mariestrand har bostadsområdet planerats på ett sådant sätt att huskropparna närmast Kolbäcksvägen i sig bildar en bullerskyddande skärm för den övriga bebyggelsen. Husen närmast vägen är särskilt isolerade, fönstren försedda med isolerglas, parkeringsplatser och garage är placerade mot Kolbäcksvägen och på de delar som inte avskärmas av byggnader utförs skärmar på kvartersmark. Samtliga lägenheter i husen närmast Kolbäcksvägen är utformade på ett sådant sätt att de har en tyst sida mot gården, med uteplats eller balkong som uppfyller kraven på tyst miljö.

Barriäreffekter

Redan idag har Kolbäcksvägen en avskiljande effekt mot Nydalaområdet, men det finns ändå en förhållandevis god åtkomst för gång- och cykeltrafik i ett antal passager, varav flera är planskilda.

Vibrationer

På större delen av den nya sträckningen för Östra länken består marken av sandig och moig morän. På vissa ställen förekommer även svallade sediment lagrad på morän och på vissa ställen förekommer berg. De problem man kan förvänta sig med vibrationer kommer generellt att ske under byggtiden och framförallt under genomförande av byggnadsverk, broar m.m.

Landskapsbild/stadsbild

Landskapet norr om Umeå domineras av flack skogsbygd, som karaktäriseras av långa, låga skogsklädda moränhöjder med dalgångar med mer eller mindre öppna myrar och sjöar i dalgångarna. Sjöarna är få och Nydalasjön är en av dem. Synligt berg påträffas sällan. Intill Kolbäcksvägen vid Nydala gård finns gamla jordbruksmarker som gränsar till befintlig väg E4. För att utveckla och forma väg i randzonen mellan landsbygd och stadsbygd så finns ett gestaltungsprogram för planerade åtgärder framtaget, vilket framgår av miljökonsekvensbeskrivningen.

Miljö kvalitetsnormer

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). Luften i centrum är lika förorenad som de mest trafikerade gatorna i landets storstäder. Det beror på ett stort trafikarbete med utsläpp av föroreningar och partiklar i kombination med ett slutet gaturum och klimatförutsättningar som ger stabil skiktning av luften och även inversion under långa och ofta förekommande perioder under vinterhalvåret. Trafiken i centrum förväntas öka och den stora andelen tung trafik, vilken framför allt bidrar till kvävedioxidhalterna, saknar alternativa sträckningar utanför centrala Umeå till de huvudsakliga målpunkterna vid industriområdena och godsterminalerna i västra delen av Umeå. Samma situation gäller för öst/västlig trafik med mål till industrin och hamnen i Holmsund/Obbola. Halterna avseende kvävedioxid överskrider idag gällande miljö kvalitetsnorm. Ett åtgärdsprogram för att klara miljö kvalitetsnormerna är

framtaget av kommunen i samarbete med länsstyrelsen och Vägverket.

Klimatpåverkan

Ökning av föroreningar och utsläpp är problematisk och inte önskvärd. Minskad biltrafik, bränslesnålare fordon samt alternativa bränslen är viktiga åtgärder för att koldioxidutsläppen ska minska. I vägplaneringen tillämpas fyrstegsprincipen där steg 1 och 2 omfattar analys av åtgärder som kan påverka transportbehovet och val av transportsätt som ger ett effektivare utnyttjande av befintligt vägnät. Ofta kan det bli aktuellt att genomföra en kombination av åtgärder. Det är framför allt i tidiga planeringsskeden som övervägningar av de första stegen i fyrstegsprincipen ska genomföras.

Att underlätta för gång- och cykelvägs- och kollektivtrafik samt anpassa hastigheter är åtgärder som bidrar till minskade koldioxidutsläpp. I Umeå finns ett väl utvecklat gång- och cykelvägnät och nya resecentra som ska underlätta bytet mellan bil, tåg och kollektivtrafik. Botniabanan med gods-terminaler ger goda förutsättningar att öka andelen godstransporter på järnväg. Framkomlighetsproblem med köbildning för både biltrafik och busstrafik i Umeå centrum bidrar idag till ökade koldioxidutsläpp.

Kommunala planer

För projektet gäller Umeå kommuns översiktsplan antagen år 1998. Kommunfullmäktige har 2002 antagit en särskild fördjupning av översiktsplanen avseende ett nytt övergripande vägnät i Umeå tätort. Denna fördjupning togs fram samtidigt med Vägverkets vägutredning för Umeåprojektet. Den upprättade arbetsplanen berör följande detaljplaner.

Direkt berörda:

- Stadsplan Ålidbacken nr 192C 2480 K-P 138/1965
- Stadsplan Kvarteret Doktorn nr 209B 2480 K-P 100/1969
- Stadsplan Carlshem ändring, utvidgning och upphävande av del av Gimonäs nr 216C 2480 K-P 100/1970
- Stadsplan Kolbäcksvägen Södra delen nr 227C 2480 K-P 148/1973
- Stadsplan Kolbäcksvägen Norra delen nr 229C 2480 K-P 20/1974
- Stadsplan Carlslidsområdet nr 247C 2480 K-P 97/1977
- Stadsplan Regionsjukhus / Universitetsområdet m.m. Ålidhöjden nr 307C 2480 K-P 42/1985
- Stadsplan Norra Nydalaområdet / Tavlesjön nr 310C 2480 K-P

61/1985

- Detaljplan bro över Umeälv-Kolbäcksbbron 2480 K-P 97/95
- Detaljplan Stadsliden 2:4 Marieområdet (Upphävande gränser) 2480 K-P06/187
- Detaljplan Sofiehem 2:4 Kandidatvägen (Upphävande gränser) 2480 K-P06/189
- Detaljplan Kv. Doktorn och fastigheten Sofiehem 5:2 (Upphävande gränser) 2480 K-P06/190

Indirekt berörda:

- Stadsplan Söder Mariehem 2480K-P48/1979
- Stadsplan Tavlesjön och dess stränder nr 305C 2480 K-P 43/1985
- Detaljplan Nydalahöjden nr 407C 2480 K-P 91/32
- Detaljplan Stadsliden 5:1 Mariestrand 2480 K-P05/86

Avvikelse från detaljplan

Vägarbetsplanen berör mark som är avsatt för ledningar i luft och mark i stadsplan 2480 K-P 42/1985, Regionsjukhus/Universitetsområdet. Arbetsplanen berörs så till vida att planerad vägslänt och sidområde inkräktar på elområdet. Efter samråd med Umeå Energi har bekräftelse erhållits på att slänten inte har någon negativ påverkan på markanvändningen.

I vägarbetsplanen redovisas område för sedimentering och fördröjningsmagasin som berör stadsplanen 2480 K-P43/1985 Tavlesjön och dess stränder. Magasinet berör fastigheten Västerteg 42:1 som ägs av Umeå kommun. Dessutom berörs detaljplanen 2480 K-P05/86 Stadsliden 2:4 och fastigheten Ersmark 22:2 som ägs av Umeå Energi. Magasinen ligger i huvudsak inom allmän platsmark för gatuändamål men delvis inom område för parkändamål.

Omfattning

Arbetsplanen omfattar en utbyggnad till mötesfri väg med mitträcke på en sträcka av ca 5,8 km. Ombyggnaden av Kolbäcksvägen, väg E4 väg E12, km 0/060 – 5/750, utförs med körfältsindelning 2+2 och 16,5 m belagd vägbredd. Utöver detta tillkommer utförande av ombyggnad av befintlig cirkulationsplats vid Porfyrvägen och utförande av nya cirkulationsplatser vid Malmvägen, Mineralvägen, Ålidbacken, Gösta Skoglunds väg och E4 Norr. Vid trafikplats Nydalahöjd - Mariehem ansluter Mariavägen och vid trafikplats E4 Norr ansluter Björnvägen och befintlig väg E4. Ramperna och anslutande

vägar utförs med varierande vägbredd från 6 – 12,75 m belagd yta. Gång- och cykelvägarna utförs med bredden 3 m.

Som väganordningar ingår bullerskärmar och bullervallar, fördröjningsmagasin och byggnadsverk i form av broar under och över planerad väg E4 samt väg E12. Väganordningarna är markerade på arbetsplanens planritningar. Av drifttekniska skäl ingår i vägområdet kantrensor med varierande bredd upp till 2,0 m. I arbetsplanens planritningar illustreras även andra lokala vägar och gator som t.ex. korsande gång- och cykelvägar samt vägar och gator som inte ingår i fastställelseprövningen.

Skyddsåtgärder avseende bullerpåverkan kommer att genomföras för bostadsområdet Carlshem genom fönsteråtgärder. Vid bostadsområde Carlslid upp- rustas befintlig bullerskärm. Kompletterande åtgärder utförs genom fönster- åtgärder på övervåningarna till villafastigheterna. För bostadsområdena Ålidhem och Ålidhöjd planeras dels fönsteråtgärder och dels bullerskärm mot Kolbäcksvägen. För bostadsområde Nydalahöjd utförs en bullerskärm mot Kolbäcksvägen och fasadåtgärd kan bli aktuella på vissa hus.

Skyddsåtgärder för att reducera bullernivåerna vid Nydala fritidsområde utförs norr och nordost om Nydalasjön. En bullerskärm anläggs i anslutning till den nuvarande infarten till fritidsområdet på en sträcka av 750 m och befintliga bullervallar runt Umeå camping modelleras om och förbättras.

Föreslagna skyddsåtgärder framgår av arbetsplanen samt av arbetsplane- ritningarna 0 01 T 02 01 – 12.

Vägprojektet tar i anspråk 12 ha skogsmark, 1,6 ha vägmark, 0,1 ha tomt- och parkmark. Till detta kommer 0,8 ha skogs- och tomtmark som avser tillfällig nyttjanderätt samt 0,3 ha skogs- och tomtmark som avser utförande av för- dröjningsmagasin.

Bullerskyddsåtgärder

I proposition 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.

Projektanpassad bedömning

I detta projekt har vägghållningsmyndigheten bedömt att vägombyggnaden utgör "väsentlig ombyggnad". Utbyggnaden har bedömts innebära en påtagligt förändrad bullersituation för berörda fastigheter. Det innebär att åtgärder vidtas för att nå uppsatta riktvärden för buller inom ramen för vad som är tekniskt möjligt och ekonomiskt rimligt. Föreslagna åtgärder redovisas under "Omfattning" och i arbetsplanen.

Farligt gods

För att begränsa riskerna vid en olycka med farligt gods i centrala Umeå är vissa områden och lokalgator avstängda för farligt gods vilket framgår av lokala trafikföreskrifter. Transporter med farligt gods tillåts dock på väg E4/E12 Västra Esplanaden eftersom inga alternativa vägar finns. 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. 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 det avgränsade området, den så kallade, "centrumfyrkanten" undvika hantering av brandfarliga och explosiva varor. Merparten av transporter av farligt gods kommer även i fortsättningen att ske genom centrala Umeå om det inte finns alternativa vägar för farligt gods och om 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 skaderisken vid en eventuell olycka med farligt gods.

Trafiksäkerhet och framkomlighet

Åtgärder som vidtas för att förbättra trafiksäkerheten och framkomligheten är utförande av mitträcke, flacka sidoområden fria från hårda föremål som sten och block samt andra föremål, slänträcken, cirkulationsplatser, planskilda korsningar för gång- och cykelvägar och för mindre lokala vägar samt gator. I takt med att utbyggnaden av ringleden runt Umeå förbättras trafiksäkerheten och framkomligheten. Detta innebär förkortade restider för alla trafikanter.

Kollektivtrafik

I nuläget trafikeras väg E4, Kolbäcksvägen på delen Porfyrvägen – väg E4 Norr inte av lokal busstrafik men i begränsad omfattning av regional buss- trafik. Kolbäcksvägen korsas av regional och lokal busstrafik vid Ålidhem, Carlslid samt Carls hem.

Gång- och cykeltrafik

Befintliga och nya lokala vägar samt gator kommer att utföras planskilt i förhållande till Östra länken vilket gör att de kan i större utsträckning användas av gång- och cykeltrafikanter samt av lokal biltrafik vilket är en trafiksäkrare miljö än nuvarande förhållanden.

Åtgärder under byggnadstiden

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

Område med tillfällig nyttjanderätt

I arbetsplanen, planritningarna 0 01 T 02 01 - 12 redovisas områden med tillfällig nyttjanderätt under byggnadstiden. Den tillfälliga nyttjanderätten kommer att användas för tillfälliga förbifarter, transportvägar, upplag m.m. Berörda fastigheter är Sofiehem 2:4, Västerteg 6:62, 10:37 och 13:81, Stads- liden 5:1 och 5:9, Nydala 1:51 samt Ersmark 22:2. Berörd mark återställs och återgår till fastighetsägaren efter att vägprojektet är genomfört.

Förändring / indragning av väg från statligt allmänt underhåll

Beslut om förändring - indragning fattas inte inom ramen för detta beslut. Detta kommer att göras i separata beslut.

Kostnader, finansiering

Kostnaden för projektet har beräknats till ca 260 miljoner kronor i 2008 års

prisnivå. Projektet är finansierat i den gällande nationella planen för vägtransportssystemet 2004-2015 och i regeringens närtidssatsning 2009/2010. Planerad buggstart år 2009.

HANDLÄGGNING

Samråd och utställelse

Sakägarsammanträde har hållits och protokoll och samrådsredogörelse ingår i arbetsplanen. Samråd med utökad krets har genomförts under perioden den 10 april – 17 maj 2001, i enlighet med 6 kap. 5 § miljöbalken. Berörda sakägare, myndigheter och andra berörda har blivit kallade till samrådsmöte med brev. Dessutom har sakägarsammanträdet kungjorts genom annonsering i ortstidningar. Arbetsplanen har varit utställd.

Synpunkter och yttranden vid utställelsen av arbetsplanen

I samband med väghållningsmyndighetens utställelse av arbetsplanen inkom sju skrivelser. Följande huvudsakliga synpunkter framförs i yttrandena:

- att arbetsplanen endast varit tillgänglig i utställningslokalen har inneburit svårigheter att sättas sig in i materialet,
- att projektet borde tillåtlighetsprövas,
- att väg E4 helt utförs utanför Umeå,
- att väg E4 utförs i tunnel under Esplanaden eller förbi bebyggelsen eller att de närmaste bostäderna till vägen löses in,
- att Västra länken borde påbörjas först för att centrala Umeå ska avlastas från tung trafik,
- frågor om antalet föreslagna cirkulationsplatser på Kolbäcksvägen.

Ett flertal synpunkter rör miljöpåverkan från en ökad trafik på Kolbäcksvägen bland annat:

- att miljökvalitetsnormerna kommer att överskridas,
- man motsätter sig att väg E4 förläggs i Kolbäcksvägen av flera miljöskäl, bl. a att miljöproblemen bara flyttas från centrala Umeå till Umeå kommuns folktätaste bostadsområde och bostadsområden utmed Kolbäcksvägen, att Nydalaområdet kommer att påverkas negativt samt risk för påverkan av biltrafiken på Nydalasjön,
- om det är rimligt utifrån miljö och hälsa att utöka trafiken på Kolbäcksvägen och vem som är ansvarig om biltrafiken ger negativa

- effekter på Nydalasjön,
- att nuvarande bullerskyddsskärmar inte är tillräckliga från bullerskyddssynpunkt samt frågor om vad fönsteråtgärder innebär,
 - om kvävehalterna ligger över gällande riktvärden och hur Nydalasjön påverkas av det samt om det finns några undersökningsresultat, utöver det som anges i MKB, av hur storlommen som häckar i Nydalasjön påverkas,
 - om hänsyn tagits till den utökade tunga trafiken på Kolbäcksvägen i beräkningar av trafikbelastning och miljöpåverkan,
 - redovisade bullervärden och luftföroreningar vid Nydala gård samt trafikbelastning och miljöpåverkan utmed Kolbäcksvägen på grund av ökad tung trafik och varför inte miljön förväntas bli lika dålig vid Nydala gård som i centrala Umeå,
 - varför en eventuell grundvattensänkning till följd av grundläggning av planerade byggnadsverk ska utredas senare när Nydala Gårds enskilda brunnar kan komma att påverkas under bygg- och driftskedet,
 - påverkan på utpekade naturvärden i skogsområdena norr om Björnvägen samt norr och öster om Nydala gård.

Umeå kommun, tillstyrker i sitt yttrande fastställelse av arbetsplanen.

Vägverkets kommentarer till inkomna synpunkter och svar under utställelsen

Väghållningsmyndigheten har i en promemoria den 12 september 2005 sammanfattat och bemött yttrandena, se bilaga 1. Av promemorian framgår synpunkterna samt väghållningsmyndighetens bemötande av dessa. Vägverket delar i huvudsak de bedömningar som väghållningsmyndigheten gör. Flera av de frågeställningar och synpunkter som har tagits upp i samband med utställelsen ges svar på i dels arbetsplanen, dels i väghållningsmyndighetens promemoria och dels under Vägverkets bedömningar vid respektive rubrik i detta beslut.

Yttranden från myndigheter

Umeå kommun

I ett gemensamt planeringsarbete har väghållningsmyndigheten och Umeå kommun klarlagt att Umeås nuvarande trafikproblem bäst löses genom omläggning av de övergripande trafiklederna. Väghållningsmyndigheten har upprättat en arbetsplan för delsträckan Porfyrvägen-Ålidbacken-väg E4 Norr i nuvarande Kolbäcksvägen, den så kallade Östra länken inom Umeåprojektet.

Umeå kommun tillstyrker arbetsplanen, men har synpunkter på att vissa delar av principöverenskommelsen från 1990-talet inte fullföljts planerligt, avseende finansiella frågor, genomförandet i tid och väghållning. Inför fortsatt arbete är det viktigt att nedanstående synpunkter beaktas:

- kommunen betonar vikten av att byggandet sker sammanhållet och enligt arbetsplanens tidplan med genomförande 2007-2009,
- fullföljande av hela vägsystemet, det vill säga även Västra länken, är särskilt angeläget med hänsyn till det krav på åtgärdsprogram för att uppfylla miljö kvalitetsnormen för kvävedioxid som regeringen ålagt kommunen att upprätta i samarbete med Vägverket,
- förändring av väghållaransvaret enligt tidigare upprättad principöverenskommelse,
- tekniska synpunkter att beakta vid upprättandet av bygghandlingen enligt särskilt PM.

Försvarsmakten har inget att erinra mot innehållet i samråd "Alternativ väg E4 och väg 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.

Polismyndigheten i Västerbottens län anser att föreslagen utbyggnad i stort kommer att ha positiva effekter från såväl framkomlighets- som säkerhets-synpunkt.

Länsstyrelsens tillstyrkan

Länsstyrelsen tillstyrker att arbetsplanen fastställs. Länsstyrelsen tillstyrker även att de olika delarna av planerad väg E4/väg 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 gestaltungsfrågor, byggande i och vid vattendragen samt genomförandefrågor kopplade till risken med att föroreningar från biltrafiken under byggskedet påverkar Nydalasjön (Tavlesjön) och Nydalaområdet.

Länsstyrelsen framför att bullerskydd väster om Nydalasjön noga bör övervägas bl. a med hänsyn till att en stor del av rekreationsområdets besökare

promenerar, cyklar eller springer runt sjön och då får vistas i en miljö med en ekvivalent ljudnivå överstigande 65 dBA (år 2015). Länsstyrelsen anser att de skäl som använts mot bullerskydd, bilisternas utsikt mot sjön samt kvinnors rädsla för överfall, inte är särskilt övertygande ställda mot rekreationsområdets behov av bullerdämpande åtgärder varför dessa bör väga lätt i en slutlig avvägning mellan de olika intressena.

SKÄL

Allmänt, syfte och anpassade åtgärder

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. Umeå är ett viktigt sådant centrum med betydande måltrafik på väg E4 och väg E12 till och från Umeå. Väg E12 är dessutom en viktig förbindelseled mellan kontakter i Umeåregionen, inklusive färjeläget i Holmsund mot Finland samt västerut mot 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 föreslagen arbetsplan är att höja trafiksäkerheten och framkomligheten genom att bygga om vägen till mötesfri väg, bygga ut det befintliga lokalvägnätet, samt utföra lokal-, gång- och cykelvägar planskilda. Syftet är dessutom att skapa ett vägnät som både stödjer den fortsatta utvecklingen av Umeå och är av stor betydelse för att lösa problem med framkomlighet, luftkvalitet och trafiksäkerhet i centrala Umeå. Genom att planskildhet utförs mellan väg E4 och det lokala vägnätet minskar dessutom barriäreffekterna i den befintliga bebyggelsen.

Vägverket bedömer att föreslagna bulleråtgärder till omfattning och utförande är tekniskt möjliga och ekonomiskt rimliga att utföra. Skälen till att planera och genomföra en ringled är att avlasta Västra Esplanaden från tung trafik och transporter av farligt gods, att begränsa konsekvenserna vid en eventuell olycka samt att ha alternativa vägar förbi Umeå. Förutom en förbättrad vägutformning är det viktigt 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.

Genomförande av Östra länken är enligt det åtgärdsprogram som upprättats på regeringens uppdrag en helt nödvändig åtgärd för att förbättra luftkvaliteten i centrum och minska utsläppen för att klara miljökvalitetsnormen för kvävedioxid som idag överskrids. Det bidrar också till att klara miljökvalitetsnormen för partiklar.

I tidigare planeringsprocess har samråd genomförts vid olika tillfällen avseende lokaliseringen av ringleden. Samråden är genomförda med kommunen, länsstyrelsen, andra organisationer och intressegrupper samt med markägare och boende.

Väghållningsmyndigheten har, efter en samlad bedömning, tagit ställning till ett utförande och en lokalisering enligt denna arbetsplan, vilket innebär att Östra länken förläggs i en ombyggd Kolbäcksväg. Västra länken ska 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 utformning 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 skadereduktion. 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 sektionindelning och mitträcke för att öka trafiksäkerheten på Östra länken mellan Porfyrvägen och väg E4 Norr kan godtas. Sammantaget minskar risken för möteskollisioner och avkörningar. Förbättring och utbyggnad av befintligt och nytt lokalvägnät innebär dessutom att oskyddade trafikanter får tillgång till ett säkrare och mer tillgängligt trafiksystem.

Inkomna synpunkter under fastställelseprövningen, kommunikation, samt Vägverkets kommentar

De som yttrar sig i samband med utställelse av arbetsplanen har getts tillfälle av Vägverket att ta del av vad som tillförts ärendet efter utställelsen. I samband med denna kommunikation inkom två yttranden.

Yttrande nr 1 Björn Lundberg ägare till fastigheten Nydalagård 1.

Lundberg tar upp samma fråga som vid utställelsen nämligen frågan om kvävehalternas påverkan från biltrafiken på Nydalasjön och vad det innebär samt risken för algblomning. Han tar även upp utsläppen av fosfor och vad det innebär för Nydalasjön med eventuellt avsevärd risk för algblomning med påföljden badförbud. Han vill dessutom få tidigare ställda frågor besvarade och framförallt frågan om grundvattensänkningarna i byggskedet med påverkan på den enskilda brunnen, växter, odlingar m.m. Lundberg tar även upp ansvarsfrågor, fortsatt vattenförsörjning om enskild brunn dräneras ut och hur regleras eventuella skador på Nydala Gård och naturmiljön. Utöver detta tar han även upp hur skogsområdet med utpekad naturvärde norr om Björnvägen påverkas.

Yttrande nr 2 Stig Svanström och Elisabeth Svanström ägare till fastigheten Zinken 1

De motsätter sig att väg E4 förläggs i Kolbäcksvägen och påpekar vidare att det bara är en förflyttning av miljöproblemen från centrala Umeå till bostadsområdena längs Kolbäcksvägen, risker med transporter av farligt gods, påverkan på Nydala rekreativområde, påverkan på naturen, risker med föroreningar från biltrafiken som påverkar Nydalasjön och förstärkta barriäreffekter mellan bostadsområdena längs Kolbäcksvägen. De påpekar dessutom att det är absolut nödvändigt att tillåtlighetspröva projektet och att man bör utreda vidare en förläggning av väg E4 i annat läge eller ett utförande i en tunnel i Esplanadens läge. De menar dessutom att det inte är rimligt att finansiera ombyggnad av Kolbäcksvägen med statliga pengar när den huvudsakliga trafiken är lokal istället för regional genomfartstrafik.

Vägverkets kommentar

Flera av synpunkterna under utställsetiden och även under fastställelseprövningen från enskilda tar upp frågor om vägens lokalisering utifrån ett övergripande systemperspektiv och frågor som handlar om trafik- och stadsstruktur samt avvägningar mellan olika samhällsintressen.

För att minska de problem som genomfartstrafiken i centrala Umeå innebär

har Vägverket och kommunen utrett trafiklösningar som är långsiktigt hållbara. En utbyggnad och ombyggnad av Norra länken och Östra Länken/Kolbäcksvägen innebär en ökad trafik på dessa vägar med negativa miljökonsekvenser för vissa intressen, bland annat friluftsliv och vattenresurser. Samtidigt minskar genomfartstrafiken i centrala Umeå vilket innebär förbättringar i luftkvalitet, minskade olycksrisker och färre transporter med farligt gods.

Vägombyggnaden medför också positiva effekter för trafiksäkerhet och framkomlighet. Vägverket bedömer att de positiva effekterna av vägombyggnaden är större än de negativa och att dessa kan kraftigt begränsas med hjälp av skadeförebyggande åtgärder.

Kommunen har i sin översiktsplan i princip accepterat sträckningen av ny väg E4 i Kolbäcksvägen och avvägt allmänna intressen mot enskilda intressen.

Vägprojektet omfattar ett flertal skyddsåtgärder, bl. a kommer ytvatten att återföras till Nydalasjön och spridning av föroreningar att minimeras genom att fördröjningsmagasin, sedimentfällor och tätskärmar anläggs. I samband med fortsatt detaljprojektering kommer ett uppföljnings- och kontrollprogram att utarbetas i syfte att kontinuerligt kontrollera grundvattenflöden, bland annat under byggtiden, så att åtgärder kan vidtas om det behövs. I samband med detaljprojekteringen kommer även behovet av försiktighets- och skyddsåtgärder under byggskedet och dess utformning att studeras mer detaljerat.

Uppföljningsprogram och skyddsåtgärder under byggskedet utarbetas i samråd med länsstyrelsen. Under planeringsprocessen har samråd och förankring av tekniska utföranden och förslag till skyddsåtgärder skett mellan kommunen, länsstyrelsen, andra myndigheter och intressenter. Vägverket bedömer att vad man där kommit fram till motsvarar vad som är tekniskt möjligt och ekonomiskt rimligt. Vägverket bedömer, på samma sätt som länsstyrelsen, att framförda synpunkter inte utgör något hinder för fastställelse av arbetsplanen.

Natura 2000-områden, riksintressen, natur- och kulturintressen och miljö kvalitetsnormer m.m.

Vägprojektet medför både positiva och negativa konsekvenser för miljön. Projektet medför framför allt konsekvenser för friluftsliv, naturmiljö, boendemiljö och vattenresurser enligt beskrivning nedan. Vid en samlad avvägning mellan vägprojektets konsekvenser, bland annat för nämnda miljöintressen, bedömer Vägverket att de positiva effekterna överväger och att de negativa miljö-

konsekvenserna effektivt kan begränsas med olika försiktighets- och skyddsåtgärder.

Konsekvenser för naturmiljön och friluftslivet berör framförallt Nydalaområdet. Området kan i vissa delar få en förbättring ur tillgänglighetsynpunkt jämfört med nuvarande situation. Bullerpåverkan i Nydalaområdet varierar beroende var man befinner sig i området. Föreslagna skyddsåtgärder med ny bullerskärm vid infarten till området och förbättring av bullervallarna runt campingen innebär att ljudnivån vid campingen, badplatsen och fritidsområdet kommer att ligga under 55 dB(A).

För att reducera bullret från Kolbäcksvägen och längs Nydalasjön krävs omfattande bulleråtgärder i form av skärm mellan väg och Nydalasjön på en sträcka av ca 2,9 km. Anläggande av en bullervall är inte möjlig på grund av det begränsade utrymmet och anläggande av en bullerskärm på en så lång sträcka är väldigt kostsam. En bullerskärm skulle minska bullerstörningen i området mellan vägen och sjön men de som vistas där är generellt passerande gång- och cykeltrafikanter och friluftaktiviteter bedrivs i andra områden runt sjön där bullerstörningen från trafiken är begränsad.

Vägverket bedömer att anläggande av en bullerskärm inte är ekonomiskt rimligt med hänsyn till de begränsade effekter och den nytta det skulle ge. När det gäller frågan om risk för påverkan på Nydalasjöns tillrinningsområde genom bortledning av ytvatten och grundvatten, se rubrik hydrologi.

De biologiska viktiga kärnområdena Lomtjärn, Hamtjärn, Degernmyran och Raningsbäckenområdet ligger långt från vägen och påverkas inte. Konsekvenserna för de värdefulla biotoperna utmed befintlig väg bedöms bli måttliga.

Projektet medför små konsekvenser för kulturmiljön. Odlingsmarken är liten och igenväxande och inga kända fornlämningar berörs. Projektet innebär att befintliga stenmurar (biotopskyddade) måste rivas. Dispens krävs för borttagande av stenmurarna. Övriga anpassningar och skyddsåtgärder kommer att diskuteras i samråd med länsstyrelsen. Vägverket bedömer att om väg- och hållningsmyndigheten genomför samråden och vidtar skyddsåtgärder samordnat med länsstyrelsen säkerställer att kända lämningar beaktas på godtagbart sätt.

Ombyggnaden av Östra länken kommer att påverka Nydalasjöns tillrinningsområde med anledning av att yt- och grundvatten kommer att ledas bort.

Bortledningen innebär att vattnets uppehållstid beräknas bli c:a 1 månad längre vilket kan vara negativt algblokningsmässigt. Det som påverkar är utförande av nedgrävda gång- och cykelvägar med tunnlar samt utförande av trafikplatserna vid Mariavägen och Björnvägen med byggnadsverk som kommer att ligga under nuvarande grundvattenytor med sin grundläggning och även att ligga under Nydalasjöns nivå. Grundvattensänkningarna kommer att variera från 3-6 m och kommer att påverka omlandet. För att undvika en sänkning av vattennivån kommer i ett första steg allt drän- och ytvatten från trafikplatserna vid Mariavägen och Björnvägen att ledas söderut inom vägområdet (vägdikena) för att sedan återföras till Nydalasjön via fördröjningsmagasin och sedimenteringsfällor. Fördröjningsmagasinen / fällorna har dessutom en funktion att rena vattnet ifrån föroreningar. Innan anläggningsarbetena för ny väg påbörjas behövs djupare detaljstudier av effekterna av schakterna och en handlingsplan med förslag till skyddsåtgärder avseende olika risker för att begränsa konsekvenserna. Vägverket bedömer att om väghållningsmyndigheten upprättar en handlingsplan för att begränsa eventuella negativa konsekvenser och utför en riskanalys minimeras påverkan på natur- och kulturmiljön samt hydrologin i området.

När det gäller påverkan av buller på bebyggelsemiljön så utförs åtgärder på de fastigheter som berörs av ljudnivåer över riktvärdena. Föreslagna skyddsåtgärder avseende trafikbuller kommer att innebära förbättrade förhållanden för boende längs Kolbäcksvägen samt för bebyggelsen i Nydalaområdet.

För områden med natur- och kulturvärden (kommunalt intresse) och även rekreationsområdet Nydala är ambitionen att de ska skyddas från höga nivåer av samhällsljud, men man kan ofta inte undgå att höra stadens ljud i bakgrunden. Möjligheterna att helt undvika bullrande verksamheter är små på grund av att det förekommer aktiviteter i eller nära områdena och därför att de ligger nära tätorten. För de delar som inte är i direkt anslutning till Nydalaområdet har Vägverket bedömt att det inte är ekonomiskt rimligt att utföra bullerskydd för skogsområdet parallellt med Nydalasjön. Nyttan av en sådan åtgärd står inte i rimlig proportion till kostnaden.

Barriärproblemen mellan bostadsområdena och Nydalaområdet kan komma att upplevas som större för boende och det rörliga friluftslivet på grund av att Kolbäcksvägen breddas och att mitträcke utförs samt att trafiken ökar. Åtkomsten av Nydalaområdet förblir dock fortfarande god. Samtliga tvärförbindelser och förbindelser för gång- och cykeltrafik, befintliga likväl som planerade kommer att utföras planskilda vilket innebär att barriäreffekterna begränsas och trafiksäkerheten vid passage förbättras. Den upplevelse av ökad

barriäreffekt som en ombyggnad av Kolbäcksvägen till ny väg E4 innebär måste avvägas mot de trafiksäkerhetsvinster som man uppnår med ombyggnad av Kolbäcksvägen. Vägverket bedömer därvid att fördelarna av trafiksäkerhetsvinsten tillsammans med miljönytta och ökad framkomlighet i centrala Umeå uppväger de eventuella negativa effekter som uppstår av barriäreffekterna.

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.

Av det framtagna åtgärdsprogrammet för att klara miljö kvalitetsnormen för kvävedioxid, framgår att en av de mer effektfulla åtgärderna för att förbättra luftkvaliteten i centrala Umeå görs genom att åstadkomma förändringar i vägnätet genom att flytta ut trafiken till en ny ringled. Av åtgärdsprogrammet framgår att även andra åtgärder ska vidtas, sammanlagt 17 åtgärder. Det är också tydligt angivet att om inte vägnätet i centrala Umeå avlastas från trafik kommer luftkvaliteten att vara fortsatt dålig och överskridandena av miljö kvalitetsnormerna kommer inte att klaras. Miljö kvalitetsnormen för partiklar tangerar i nuläget gällande gränsvärden i centrala Umeå. En avlastning bidrar till att kunna undvika, överskridandena av miljö kvalitetsnormerna.

Problem med höga halter luftföroreningar i centrala Umeå uppstår bland annat på grund av stark trafik genom en stadskärna med trånga gaturum med bebyggelse nära vägarna. Utbyggnaden och överföring av trafiken till Kolbäcksvägen innebär att trafikmängderna kommer att öka och medför förhöjda utsläpp av föroreningar lokalt. Halterna av avgasutsläpp och partiklar kommer dock att vara lägre på Östra länken jämfört med centrala Umeå beroende på lägre trafikbelastning och bättre utvärdringsförhållanden. Beräkningar som är utförda visar att miljö kvalitetsnormerna inte kommer att överskridas längs Östra länken.

Koldioxidutsläpp bidrar till klimateffekter på regional och global nivå. I vägprojektet ingår en ombyggnad och anpassning av befintligt gång- och cykelvägnät vilket gynnar dessa trafikantgrupper. Östra länken har en tydlig koppling till resecentrum Umeå Östra vilket underlättar byte av transportslag. En utbyggnad av Östra länken innebär en omfördelning av trafik där trafiken ökar på Kolbäcksvägen men samtidigt minskar i centrala Umeå. Den totala förändringen av trafikarbetet och koldioxidutsläppen bedöms bli liten.

För att nå uppsatta miljö kvalitetsmål är det förutom kommunens genom-

förande av det så kallade åtgärdsprogrammet (program för att uppfylla miljö kvalitetsnormen för kvävedioxid), av vikt att bygga ut ett övergripande vägsystem för väg E4 och väg E12 i Umeå. Detta för att minska utsläppen av skadliga ämnen i centrala Umeå och för att åstadkomma ett effektivare trafiksystem och utforma ett vägnät som ger jämnare trafikrytm och minskad koldioxidbelastning.

Ytterligare förbättringar av luftkvaliteten och påverkan av växthusgaser kan även förutses i och med nya krav som ställs inom den EU-gemensamma avgaslagstiftningen för både tunga och lätta fordon vilket innebär mindre koldioxidbelastning.

Inom de delar som projektet kan påverka bebyggelsen av vibrationer är markförhållandena generellt gynnsamma och vibrationer fortplantar sig relativt svagt. Inför byggskedet kommer besiktningar att göras på de byggnader som ligger inom riskzonen för vibrationer. När man identifierat vilka fastigheter och verksamheter som ligger i riskzonen planerar man skyddsåtgärder och kontinuerliga uppföljningar under anläggningsarbetena så att skador inte ska uppstå. Vägverket bedömer att risken för påverkan på bebyggelsen är relativt liten utifrån de undersökningar som är genomförda.

Kommunala planer

Arbetsplanen strider inte mot gällande kommuntäckande översiktsplan och är i överensstämmelse med den fördjupade översiktsplanen för nytt övergripande vägnät i Umeå. Berörda detaljplaner är också i överensstämmelse med arbetsplanen. De avvikelser som redovisas bedöms vara mindre avvikelser som inte motverkar detaljplanernas syften.

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 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 nedanstående kompletterande åtgärder vidtas:

- särskilda förebyggande åtgärder för att förhindra grumling av närliggande och berörda vattendrag som angränsar till ombyggnad av Östra länken. Detta gäller framförallt påverkan på Nydalasjöns omgivning i samband med broarbeten och dikning,
- beaktar de synpunkter som länsstyrelsen och kommunen tagit upp i sina yttranden över arbetsplanen efter utställelsen,
- utför en riskanalys över hur de geohydrologiska förhållandena kan förändras och bedömer vilka åtgärder som krävs för att undvika negativa effekter och konsekvenser, t.ex. grundvattensänkningar,
- utför en riskanalys för att kunna bedöma behov av skyddsåtgärder, före byggstart avseende vibrationer och farligt gods,
- utför en riskanalys där man bedömer vägdagvattnets påverkan på sidoområden till Kolbäcksvägen, närliggande naturmark och de recipienter som förekommer längs med ny väg E4 och där man även bedömer om omfattningen av fördröjningsmagasinen - sedimenteringsfällorna som återges i arbetsplanen är tillräckliga,
- i möjligaste mån bevarar befintlig vegetation för återställning av skador på omgivande mark för att skadan ska bli så liten som möjlig och även för att nyttja vegetation och jord för tätskikt i vägslänter och sidoområden för att minska risken för utströmning i skärningsslänter. Man ska även sträva efter att återanvända avbaningsmassor till släntbeklädnad och därigenom återskapa en del av den tidigare vegetationen,
- utarbetar uppföljnings- och kontrollprogram som omfattar bl.a. vatten-, boende- och naturmiljö för att minimera negativa konsekvenser och för att inte oförutsedda händelser ska inträffa.

Anpassade bullerskyddsåtgärder

Väghållningsmyndigheten har bedömt vägprojektet som 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.

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

Av planritningarna framgår det på vilka delar man tar mark genom vägrätt och även vilka delar som ska tillhandahållas genom detaljplan. När detta beslut vinner laga kraft får väghållaren möjlighet att ta mark i anspråk dels genom vägrätten och dels genom markanvändning enligt detaljplan.

Inom detaljplan är kommunen huvudman för allmän platsmark, vilket innebär att kommunen ska 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.

Väghållaren är skyldig att betala ersättning för intrång och annan skada från den dag när marken tas i anspråk, avser den mark som tas i anspråk genom vägrätt. Ett laga kraftvunnet beslut innebär inte en skyldighet att ta marken i anspråk. 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 chefsjurist Bo Andersson med Jahn Östberg som föredragande. I den slutliga handläggningen har Mats Dehlbom, Martin Juneholm, Torbjörn Svensson och Irene Lingestål deltagit.


Bo Andersson

Bilaga 1 Vaghållningsmyndighetens PM
Bilaga 2 Hur man överklagar

Kopia till

Försvarmakten
Naturvårdsverket
Länsstyrelsen i Västerbottens län
Lantmäterimyndigheten, Västerbottens län
Lantmäterimyndigheten i Umeå kommun
Kommunstyrelsen i Umeå kommun
Byggnadsnämnden i Umeå kommun
Fastighetsägare m fl. enligt förteckning

PROMEMORIA

angående till Vägverket Region Norr inkomna yttranden rörande

Arbetsplan

Umeåprojektet 2 , Etapp 1

Norra länken

AC 11 25 21 - E4

Delen Porfyrvägen - Ålidbacken - E4 norr

samt förslag till indragning av väg inom Umeå kommun

Promemoria

angående till Vägverket Region Norr inkomna yttranden rörande

ARBETSPLAN

Umeåprojektet 2 , Etapp 1

Norra länken

AC 112521-E4

Delen Porfyrvägen - Ålidbacken - E4 norr

samt förslag till indragning av väg inom Umeå kommun

Arbetsplanen – utställelsehandling – är dagtecknad 2005-06-01 och har handlagts jämlikt 30§ Vägkungörelsen.

Utställsetid 2005-06-28 --- 2005-08-31.

7 st skriftliga yttranden har inkommit under utställsetiden .

<u>Nr</u>	<u>Namn</u>	<u>Inkom</u>
1.	Björn Lundberg o Anna-Rosa Perris , Umeå	2005-08-15
2.	Stig och Elisabeth Svanström , Umeå	2005-08-29
3.	Tomas Boström och Lena Johansson-Boström , Umeå	2005-08-30
4.	Nina och Karl-Gustav Brännback , Umeå	2005-08-30
5.	Umeå kommun	2005-08-30
6.	Sandra Näsmo och Erik Johansson , Umeå	2005-08-31
7.	Göran Toolanen , Umeå	2005-08-31

Sammanfattning av och kommentarer till inkomna yttranden efter utställelse :**1. Björn Lundberg och Anna-Rosa Perris**
Nydalagård
Björnvägen 41
906 40 Umeå**I yttrandet framförs följande:**

Björn Lundberg och Anna-Rosa Perris inleder sitt yttrande med att påpeka att arbetsplanen varit tillgänglig endast i utställningslokalen. Det har inte varit möjligt att kopiera eller ta med sig handlingen hem utan den måste läsas på plats. De menar att det tar lång tid att sätta sig in i materialet med dess tekniska termer och därför upplevt det som "ett problem med att kunna yttra sig korrekt med väl underbyggda argument".

Därefter ställs tre frågor angående *Nydalasjön*.

- Ligger kvävehalterna nära eller över gällande norm?
- Björn Lundberg och Anna-Rosa Perris har funnit att det i MKB:n på ett antal ställen står formuleringar som "information om... finns inte i dagsläget". De ställer därför frågan om kompletterande undersökningar gjorts nu och i så fall vilka resultaten av dessa undersökningar är.
- Storlom häckar i Nydalasjön. Björn Lundberg och Anna-Rosa Perris frågar om det utretts om/hur storlommen, som är känslig för störningar, kommer att påverkas.

Den del av yttrandet som behandlar Nydalasjön avslutas med *dels* en sammanfattande fråga om det med hänsyn till miljö- och hälsorisker är rimligt att öka trafikbelastningen på Kolbäcksvägen *dels* en fråga om vem som är ansvarig om det händer något med sjön på grund av påverkan från vägen.

Björn Lundberg och Anna-Rosa Perris tar därefter upp ett antal frågeställningar angående *Nydalagård*:

- Är de redovisade bullervärdena beräknade eller mätta värden?
- Björn Lundberg och Anna-Rosa Perris finner det märkligt att angivna halter av luftföreningar inte är högre vid Nydalagård, som omges av tre större vägar, än inom andra mätområden, som bara påverkas av en väg.
- Björn Lundberg och Anna-Rosa Perris "har blivit meddelade att tung trafik som ska till Västerslätt" ska köra runt via Kolbäcksvägen. De ställer frågan om hänsyn tagits till detta vid beräkning av trafikbelastningar och miljöpåverkan.
- Björn Lundberg och Anna-Rosa Perris har uppfattat trafikbelastningen på Björnvägen kommer att minska när trafiken på E4/Kolbäcksvägen ökar. De ställer därför frågan varför det blir en minskning på Björnvägen samt hur beräkningarna gjorts.
- I MKB:n står att grundvattennivån kommer att sänkas mellan ca 3 och 6 meter i bygg- och driftskedet vid den nedgrävda gång- och cykelvägen vid km 2/780 och vid de nedgrävda vägarna vid km 3/830 och km 5/300. Där står också att påverkansområdet erfarenhetsmässigt torde kunna bli mellan 100 och 500 meter. Påverkansområdets utbredning samt behovet av skyddsåtgärder (exempelvis återinfiltration och tätskärmar) klarläggs i vidare utredningar. Björn Lundberg och Anna-Rosa Perris undrar om dessa "vidare utredningar" är utförda samt bland annat hur deras brunn kommer att påverkas. Vidare undrar de över begreppet "driftskedet" och om påverkan på grundvattnet kvarstår sedan vägen är färdigbyggd.
- Yttrandet tar därefter upp skogsområdet norr om Björnvägen, som bedöms "ett högt naturvärde" enligt den översiktliga naturtypsinventeringen. Björn Lundberg och Anna-

- Rosa Perris anser att den gång- och cykelväg, som föreslås på norra sidan av Björnvägen och ger ingrepp i naturområdet, är helt onödig.
- Björn Lundberg och Anna-Rosa Perris undrar om "någon åverkan" planeras på skogsområdena norr respektive öster om Nydalagård?
 - Enligt Björn Lundberg och Anna-Rosa Perris beräknas samma trafikmängd, som idag passerar centrala stan, passera deras tomt. De undrar varför miljön inte förväntas bli lika dålig vid Nydalagård som den är i centrum idag.
 - Slutligen ställs en fråga hur uppföljningen av miljöpåverkan etc kommer att ske.

Kommentar till yttrande nr 1

Angående Nydalasjön

- Någon miljö kvalitetsnorm för kvävehalter i sjöar finns inte (för fosfor finns ett *föreslaget* värde).
- Några undersökningar eller utredningar har inte gjorts efter det att Miljökonsekvensbeskrivningen blev godkänd av Länsstyrelsen. De kompletterande utredningarna och undersökningarna kommer att genomföras under bygghandlingsskedet.
- Nej

Den avslutande och sammanfattande frågan om miljö – och hälsoeffekter är en stor fråga, vars svar finns i vägutredningen och den aktuella arbetsplanen. Kortfattat kan dock följande sägas. Trafiken Kolbäcksvägen i höjd med Nydalasjön kommer att uppgå till cirka 11 300 fordon per dygn om inga åtgärder i vägsystemet vid tas. Med föreslagen utbyggnad kommer trafiken att öka till 15 300 fordon per dygn. Den ökade trafikmängden tillsammans med ökade fordonshastigheter medför givetvis ökade bullernivåer samt ett ökat utsläpp av luftföroreningar i området. Vad gäller människors hälsa skall detta i första hand vägas mot att den nya vägen blir en trafiksäker led med väsentligt färre dödade och skadade. Genom de åtgärder som föreslås för att ta hand om och rena vattnet från vägområdet torde påverkan av förorenande ämnen på Nydalasjön bli mindre om vägen byggs om än om inga åtgärder genomförs.

Om det händer något med sjön på grund av påverkan från vägen är det enligt Miljöbalken i princip väghållaren, i det här fallet Vägverket, som är ansvarig.

Angående Nydalagård

- De redovisade värdena är beräknade värden. Beräkningarna har skett med program baserade på den Nordiska beräkningsmodellen för vägtrafik. De beräknade värdena har i tre punkter stämts av mot mätningar (se bilaga 1 i MKB:n).
- Bakgrundhalten av kvävedioxid (den halt det skulle vara i området om det inte fanns någon väg) är $15 \mu\text{g}/\text{m}^3$ (angivet värde avser aritmetiskt årsmedelvärde). Tillskottet från trafik på den aktuella vägen (eller vägarna) varierar mellan 1,2 och $2,7 \mu\text{g}/\text{m}^3$ i de beräknade punkterna utefter Kolbäcksvägen. Det lokala tillskottet är således relativt litet och är i hög grad beroende av avståndet till vägen. Som exempel kan nämnas att det lokala tillskottet är $2,7 \mu\text{g}/\text{m}^3$ i Carlslid medan det är knappt hälften så stort eller $1,3 \mu\text{g}/\text{m}^3$ i Carlshem trots relativt lika trafikmängder. Skillnaden beror på skillnader i avstånd till vägen från beräkningspunkterna, som är 50 respektive 100 meter.
- Inom Umeå kommun har frågan om att stänga av Västra Esplanaden för tung trafik och hänvisa den tunga trafiken till Östra och Norra Länken diskuterats. Något beslut föreligger inte och någon avstängning av Västra Esplanaden har inte heller förutsatts i trafikmängdsberäkningarna.
- Utbyggnaden av Östra Länken/Kolbäcksvägen, Norra Länken och Västra Länken innebär att Umeå får ett ringvägsystem med god framkomlighet. Trafikanterna kan i relativt stor utsträckning förväntas utnyttja detta vägsystem i stället för mindre vägar innanför ringen, exempelvis Östra Länken/Kolbäcksvägen - Norra Länken (nuvarande E4 mellan Nydala och Ersboda) i stället för Björnvägen. Den största inverkan på trafikmängderna på Björnvägen får dock kopplingen till den framtida E4:an i Morkullevägens förlängning. Trafiken på Björnvägen strax öster om anslutningen av Morkullevägen förväntas bli cirka

- 7 300 fordon per dygn år 2015 om ingen utbyggnad av vägnätet sker. Med en utbyggnad av vägnätet förväntas trafikmängden bli 4 200 fordon per dygn. Vid anslutningen till Östra Länken/Kolbäcksvägen påverkas trafiken relativt lite och förväntas trafiken på Björnvägen bli cirka 2 500 fordon i båda fallen.
- De utredningar, som erfordras för att klarlägga hur de planerade planskildheterna kommer att påverka grundvattnet samt behovet av skyddsåtgärder, har inte utförts än. Dessa undersökningar och utredningar kommer att genomföras under upprättandet av bygghandlingarna. Planskildheterna kommer att påverka grundvattnet under vägens hela livslängd. Påverkan kommer att bli störst under byggskedet.
 - Gång- och cykelvägen längs Björnvägens norra sida ingår inte i det statliga vägnätet och innefattas därmed inte i det vägområde som föreslås bli fastställt. GC- vägen är ett kommunalt önskemål och behandlas i kommunala detaljplanläggningen.
 - Den mark som erfordras för ombyggnaden av Kolbäcksvägen framgår av redovisad gräns för vägområdet i arbetsplanen. Vägverket har inte för avsikt att ta någon ytterligare mark i anspråk.
 - Först kan konstateras att trafikmängderna är olika. Trafikmängden på Västra Esplanaden uppgår idag till cirka 23 000 fordon per dygn och förväntas öka till närmare 28 000 fordon per dygn år 2015. Trafiken på Östra Länken/Kolbäcksvägen vid Nydalagård kommer att uppgå till 12 300 fordon år 2015. Trafikmängden på Östra Länken/Kolbäcksvägen kommer således att bli avsevärt lägre än vad den är på nuvarande genomfart. Frågan om den framtida miljön vid Nydalagård jämfört med nuvarande miljösituation kan exemplifieras med halterna av kvävedioxid inom respektive område. Som framgår av svaret på fråga två är bakgrundshalten av kvävedioxid vid Nydalahöjd 15 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ (aritmetiskt årsmedelvärde). Miljökvalitetsnormen (gäller från och med 2006) är 40 $\mu\text{g}/\text{m}^3$. Bakgrundshalten vid Nydalahöjd utgör således knappt 40 % av miljökvalitetsnormen. Motsvarande värde längs Västra Esplanaden är drygt 80 %. Att bakgrundsnivån är så hög i de centrala delarna beror dels på det stora trafikarbetet i centrum dels på att det i de centrala delarna ofta uppstår inversionsförhållanden (temperaturen vid marken är lägre än högre upp vilket leder till att det blir ett spärrskikt mot spridning av utsläppta avgaser). I centrala staden finns således litet utrymme för lokalt tillskott innan normen överskrids. En väsentlig skillnad är också att gaturummet längs Kolbäcksvägen/Östra Länken är relativt öppet och med god luftväxling.
 - I arbetsplanens beskrivning står: *"Åtgärderna för omhändertagandet av dagvattnet från pumpstationerna och funktionen av fördröjningsdikena med kontroll av utloppsdikeyn behöver följas upp under och efter bygget. Detaljerat program utarbetas i bygghandlingskedet. En uppföljning av bullerdämpande åtgärder bör göras"*. Vidare kan nämnas att ett omfattande forskningsprojekt kommer att följa genomförandet av UP 2.

2. Stig och Elisabeth Svanström
Silvrvägen 10
907 50 Umeå

I yttrandet framförs följande:

Stig och Elisabeth Svanström framför att de motsätter sig att E4 dras genom de östra stadsdelarna av Umeå av följande skäl:

- den föreslagna nya dragningen av E4:an innebär bara att man flyttar miljöproblemen från centrala stan till Umeås folktätaste och mest växande område.
- det innebär en stor säkerhetsrisk att förlägga E4, som blir en primär led för transporter av farligt gods, genom Umeås folktätaste område.
- tillgängligheten till det unika Nydalaområdet kommer att påverkas mycket negativt.
- miljöfarliga ämnen från den tunga trafiken kommer att sköljas bort med nederbörden och föras vidare ned till Nydalasjön.

Stig och Elisabeth Svanström anser vidare att regeringen bör *tillåtlighetspröva* denna vägsträcka, eftersom den berör så många människors boende och rekreation.

Avslutningsvis hävdas att en trafikavlastning av Umeå centrum bör ske genom att lokalisera E4:an utanför tätorten alternativt bör E4:an förläggas i tunnel under Västra Esplanaden.

Kommentar till yttrande nr 2

- Trafikmängden på Västra Esplanaden uppgår idag till cirka 23 000 fordon per dygn och förväntas öka till närmare 28 000 fordon per dygn år 2015 om ingen utbyggnad av vägnätet sker. Trafiken på Östra Länken/Kolbäcksvägen vid exempelvis Nydalahöjd kommer att uppgå till 11 300 fordon per dygn år 2015 med nuvarande vägnät. Om ombyggnaden av Kolbäcksvägen genomförs ökar trafiken till cirka 15 200. Trafikmängden på Östra Länken/Kolbäcksvägen kommer således att bli lägre än vad den är på nuvarande genomfart. En annan skillnad gäller luftmiljön. Här är en viktig skillnad att gaturummet längs Kolbäcksvägen/Östra Länken är relativt öppet och med god luftväxling samt att den så kallade bakgrundshalten för exempelvis kvävedioxid är låg längs Kolbäcksvägen. Bakgrundshalten av kvävedioxid vid Nydalahöjd 15 µg/m³ (aritmetiskt årsmedelvärde). Miljökvalitetsnormen (gäller från och med 2006) är 40 µg/m³. Bakgrundshalten vid Nydalahöjd utgör således knappt 40 % av miljökvalitetsnormen. Motsvarande värde längs Västra Esplanaden är drygt 80 %. Att bakgrundsnivån är så hög i de centrala delarna beror dels på det stora trafikarbetet i centrum dels på att det i de centrala delarna ofta uppstår inversionsförhållanden (temperaturen vid marken är lägre än högre upp vilket leder till att det blir ett spärrskikt mot spridning av utsläppta avgaser).
- Transporter av farligt gods innebär alltid en risk för boende och andra som vistas i närheten av den aktuella transportleden. På Östra Länken/Kolbäcksvägen kommer dock transportererna av farligt gods att ske på en säker väg med mittbarriär. Vidare har en särskild riskanalys utförts Östra Länken/Kolbäcksvägen. Denna riskanalys har bland annat mynnat i förslag till sidoräcken på kritiska avsnitt. Riskerna längs Östra Länken/ Kolbäcksvägen bedöms därför vara små och jämfört med nuvarande situation bedöms förslaget innebära en väsentlig förbättring av den totala risksituationen.
- För de som tar sig till Nydalaområdet per bil torde inte förslagen ombyggnad innebära någon försämrad tillgänglighet. För att minska barriäreffekten och därmed öka tillgängligheten för gång- och cykeltrafikanter föreslås nya planskildheter vid km 1/740 (under Tomtebovägen), km 1/800 (strax norr korsningen Kolbäcksvägen/Tomtebovägen), km 2/790 (i höjd med den södra bebyggelsen i Nydalahöjd) samt km 5/340 (längs Björnvägen). För gång- och cykeltrafikanterna (utom för de som idag korsar vägen på icke reglerade övergångar, vilket i framtiden blir i princip omöjligt eftersom vägen förses med mittbarriär) torde därför den föreslagna ombyggnaden innebära en viss förbättring av tillgängligheten.
- I arbetsplanen föreslås fördröjningsmagasin/sedimentfällor samt täta diken och dräneringsledning. Med hjälp av dessa kan större delen av vägdagvattnet samt eventuella utsläpp från olyckor samlas upp och renas eller alternativt omhändertaras innan det når sjön.

Denna arbetsplan inklusive etapp 1 över Röbbäcksslätten omfattar drygt sex km. Den nybyggda Kolbäcksbromen med anslutande samt del av E12, där en komplettering med mittbarriär (och i så fall troligen till 3-fältsväg) kan övervägas är knappt tre km. Den totala längden av Östra Länken är således cirka 9 km. Enligt kriterierna i Miljöbalken (17 kap. 1 § Miljöbalken – motorvägar och motortrafikleder samt andra vägar med minst fyra körfält och en sträckning av minst 10 km) är en *tillåtlighetsprövning inte obligatorisk*.

Den utställda arbetsplanen har föregåtts av en Förstudie och en Vägutredning. Alternativa sträckningar utanför tätorten Umeå togs upp och diskuterades i Förstudien (beslutshandling december 2002). Dessa alternativ sorterades bort eftersom de ger en liten effekt på trafiksituationen i centrala Umeå. Bland annat avfärdades alternativet Storsandskär av följande

39

skäl: "E4 Storsandskär ger visserligen en gen sträckning för E4-trafikanterna förbi Umeå. Den rena förbifartstrafiken på E4-an är dock relativt liten och uppgår till cirka 700 fordon per dygn. På den södra och den norra delen tillkommer en del in- och utfartstrafik så att trafikbelastningen på dessa delar skulle bli cirka 1 500 fordon per vardagsmedeldygn år 2010 (enligt lokaliseringsplan 1993). På den centrala delen förbi staden tillkommer en del tätortstrafik så att exempelvis i ett snitt över älven uppgår trafiken till knappt 4 000 fordon. E4 Storsandskär innebär höga anläggningskostnader eftersom ny bro över älven samt en lång ny väg måste byggas. Relativt låga trafikmängder samt höga anläggningskostnader medför ett negativt samhällsekonomiskt utfall."

Under vägutredningen gjordes en särskild studie om möjligheterna och konsekvenserna av att förlägga E4:an i tunnel under Västra Esplanaden. Med denna studie som underlag gjorde Vägverket bedömningen att alternativet med tunnel under västra Esplanaden inte bör genomföras. Skälen till detta ställningstagande var framför allt att detta alternativ bedömdes ge dålig uppfyllelse av målen "långsiktig funktionalitet", "minimering av trafikarbetet" samt "samhällsekonomisk lönsamhet". En annan viktig faktor att tillgängligheten till Umeås centrala delar skulle bli mycket begränsad under en lång period. Vägverkets ställningstagande tillstyrktes av Umeå kommun och Länsstyrelsen.

3. Tomas Boström och Lena Johansson-Boström
Silvervägen 8
907 50 Umeå

I yttrandet framförs följande:

Yttrande nr 3 är utom den avslutande delen identiskt med yttrande nr 2. Tomas Boström och Lena Johansson-Boström avslutar sitt yttrande med att hävda att man bör "påbörja byggandet av en västlig avlastningsled där majoriteten av den tunga trafiken som kommer till Umeå kan ta sig fram".

I yttrandet framförs vidare att en stängning av nuvarande E4 skulle innebära "oerhört många fler mil för den tunga trafiken".

Kommentar till yttrande nr 3

Det är riktigt som Tomas Boström och Lena Johansson-Boström framför att en stor del av "den tunga trafiken kommer till och från Umeå har Västerslätt och Klockarbäcken som mål". Den tunga trafiken i relationerna E4 Syd - Västerslätt/Klockarbäcken och E4 Norr - Västerslätt/Klockarbäcken förväntas uppgå till 250 fordon per dygn år 2015. Dessa strömmar är lika stora som den genomgående tunga trafiken på E4:an. Med tanke dessutom på det stora antalet tunga transporter mellan Volvo lastvagnar AB och den framtida kombiterminalen kommer en västlig länk att få stor betydelse för den tunga trafiken. Det finns idag inget ekonomiskt utrymme att bygga ut en västlig länk (som Vägverket kommer att begära att regeringen prövar dess tillåtlighet). Utifrån vägutredningen (beslutshandling september 2002) tog Vägverket ställningstagandet att prioritera en utbyggnad av Östra (Kolbäcksvägen) och Norra Länken före en utbyggnad av Västra Länken. Ett ställningstagande som tillstyrktes av Länsstyrelsen och Umeå kommun.

Inom Umeå kommun har frågan om att stänga av Västra Esplanaden för tung trafik och hänvisa den tunga trafiken till Östra och Norra Länken diskuterats. Något beslut om att stänga av Västra Esplanaden för tung trafik innan Västra Länken finns utbyggd föreligger dock inte.

4. Nina och Karl-Gustav Brännback
Silvervägen 4
907 50 Umeå

I yttrandet framförs följande :

Inledningsvis framför Nina och Karl- Gustav Brännback att de anser E4 "ska dras utanför all bebyggelse". De menar att en lokalisering av E4 till Kolbäcksvägen inte är bra då det finns mycket bebyggelse i området. Dessutom kommer E4 nära den känsliga Nydalasjön.

På den utställda arbetsplanen framförs synpunkter på utformningen av bullerskydden. Enligt Nina och Karl- Gustav Brännback har de befintliga bullerskydden brister. Bullerskydden är dels för låga, de fungerar relativt väl för buller från personbilar men ger litet skydd för buller från lastbilar. Dels finns det en öppning i bullerskyddet där övergångstället är.

Kommentar till yttrande nr 4

Den utställda arbetsplanen har föregåtts av en Förstudie och en Vägutredning. Alternativa sträckningar utanför tätorten Umeå (utanför "all bebyggelse") togs upp och diskuterades i Förstudien (beslutshandling december 2002). Dessa alternativ sorterades bort eftersom de ger en liten effekt på trafiksituationen i centrala Umeå. Bland annat avfärdades alternativet Storsandskär av följande skäl: *"E4 Storsandskär ger visserligen en gen sträckning för E4-trafikanterna förbi Umeå. Den rena förbifartstrafiken på E4-an är dock relativt liten och uppgår till cirka 700 fordon per dygn. På den södra och den norra delen tillkommer en del in- och utfartstrafik så att trafikbelastningen på dessa delar skulle bli cirka 1 500 fordon per vardagsmedeldygn år 2010 (enligt lokaliseringsplan 1993). På den centrala delen förbi staden tillkommer en del tätortstrafik så att exempelvis i ett snitt över älven uppgår trafiken till knappt 4 000 fordon. E4 Storsandskär innebär höga anläggningskostnader eftersom ny bro över älven samt en lång ny väg måste byggas. Relativt låga trafikmängder samt höga anläggningskostnader medför ett negativt samhällsekonomiskt utfall."*

I arbetsplanen föreslås att ett bullerskydd placeras mellan gång- och cykelvägen och Kolbäcksvägen. Bullerskyddet placeras så nära Kolbäcksvägen som möjligt, eftersom en placering nära bullerkällan ger störst bullerdämpande effekt. Vid cirkulationsplatsen (en del utmed Kolbäcksvägen och en del utmed Mineralvägen) byggs ett bullerskydd även mellan bebyggelsen och gång- och cykelvägen. De båda bullerskydden går om lott. Den redovisade utformningen bör ses som preliminär. Mer detaljerade studier och beräkningar kommer att göras under bygghandlingsskedet och den slutliga utformningen bör göras i samråd med de boende.

5. Umeå kommun
901 84 Umeå

I yttrandet framförs följande:

tillstyrker förslag till arbetsplan

6. Sandra Näsmo och Erik Johansson
Silvervägen 2
907 50 Umeå

I yttrandet framförs följande:

Inledningsvis ifrågasätts till det riktiga i att behålla samtliga korsningar med Kolbäcksvägen och bygga om dem till cirkulationsplatser. Sandra Näsmo och Erik Johansson konstaterar att det blir fyra cirkulationsplatser på en cirka en km lång sträcka. Färre antal korsningspunkter skulle ge bättre "flyt i trafiken".

Sandra Näsmo och Erik Johansson, som bor i korsningen Mineralvägen – Kolbäcksvägen, framför att befintligt bullerplank inte fungerar bra. Det är dels för lågt, vilket leder till störande bullernivåer på övervåningen. Dels går planket längs vägen respektive planket längs cykelbanan för lite om lott, vilket leder till "trattkänsla".

Enligt Sandra Näsmo och Erik Johansson står det i arbetsplanen att "fönster bör åtgärdas på hus närmast vägen". Med anledning av detta ställs följdfrågan: "Vem står för detta åtgärdande?".

Kommentarer till yttrande nr 6

Ett färre antal cirkulationsplatser skulle ge bättre framkomlighet för den övergripande trafiken. En förbättrad framkomlighet innebär bland annat färre inbromsningar och accelerationer, vilket i sin tur skulle leda till lägre bullernivåer och mindre utsläpp av avgaser. Med hänvisning till tillgängligheten till bostadsområdena hävdar Umeå kommun att befintliga anslutningar måste behållas. Ett av skälen är att Mineralvägen trafikeras av bussar i linjetrafik.

Arbetsplanen innehåller en översyn och förbättring av nuvarande bullerskydd. Bland annat redovisas ett bullerskydd på insidan av gång- och cykelvägen. Detta bullerskydd går om lott med bullerskyddet mellan gång- och cykelvägen och Kolbäcksvägen. Den redovisade utformningen bör ses som preliminär. Mer detaljerade studier och beräkningar kommer att göras under bygghandlingsskedet och den slutliga utformningen bör göras i samråd med de boende.

I arbetsplanens beskrivning står: "I bostadsområdet Carlshem kan eventuellt fönsteråtgärder bli aktuellt för del av fastigheterna." Fönsteråtgärder kan även bli aktuella i våningar högre upp i de andra bostadsområdena. Om dessa åtgärder bedöms erforderliga står väghållaren dvs. Vägverket för kostnaderna

**7. Göran Toolanen
Kopparvägen 17
907 50 Umeå**

I yttrandet framförs följande:

Toolanen anser att den nya dragningen av E4 innebär att problemen med avgaser och buller i centrum flyttas till en annan stadsdel och andra människor. Han har uppfattat att Vägverkets motivering för en dragning av E4 genom Umeå stad är att all trafik på E4 skall till Umeå. Toolanen vill ha en dragning utanför stadskärnan, i likhet med vad som gjorts i exempelvis Gävle. Toolanen vill ha en ny prövning av E4 projektet.

Toolanen påpekar att det ligger villatomter cirka 30 meter från vägen. Befintligt bullerplank ljudisolerar enligt Toolanen inte tillfredsställande och ger inget skydd mot avgaser. Dessa problem kommer att öka med tilltagande trafik. Toolanen framför därför kravet att vägen antingen skall förläggas i tunnel förbi bostadsområdet alternativt att fastigheterna utefter vägen löses in.

Kommentarer till yttrande nr 7

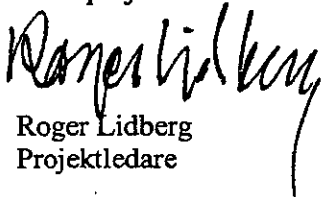
En stor del av trafiken på E4:an norr och söder om Umeå har sin start- eller målpunkt i Umeå. Norr om Umeå är det drygt 85 % av trafikanterna som skall till eller kommer från Umeå stad. Det är således 15 % av trafiken som är genomfartstrafik. På Västra Esplanaden (nuvarande genomfart) utgör genomfartstrafiken cirka 6 % av den totala trafiken.

Genomfartstrafiken är således relativt liten. E4-led utanför tätorten Umeå ger därför små konsekvenser för trafiken i centrala Umeå. Detta togs upp och diskuterades i Förstudien (beslutshandling december 2002), där alternativa vägsträckningar utanför tätorten sorterades bort. Bland annat avfärdades alternativet Storsandskär av följande skäl: *"E4 Storsandskär ger visserligen en gen sträckning för E4-trafikanterna förbi Umeå. Den rena förbifartstrafiken på E4-an är dock relativt liten och uppgår till cirka 700 fordon per dygn. På den södra och den norra delen tillkommer en del in- och utfartstrafik så att trafikbelastningen på dessa delar skulle bli cirka 1 500 fordon per vardagsmedeldygn år 2010 (enligt lokaliseringsplan 1993). På den centrala delen förbi staden tillkommer en del tätortstrafik så att exempelvis i ett snitt över älven uppgår trafiken till knappt 4 000 fordon. E4 Storsandskär innebär höga anläggningskostnader eftersom ny bro över älven samt en lång ny väg måste byggas. Relativt låga trafikmängder samt höga anläggningskostnader medför ett negativt samhällsekonomiskt utfall."*

Bullerskydden förbi bebyggelseområdena kommer enligt arbetsplanen att förbättras i samband med ombyggnaden av Kolbäcksvägen. Om dessa förbättrade bullerskydd inte bedöms ge tillräcklig sänkning av ljudnivåerna kan fönsteråtgärder bli aktuella för del av fastigheterna i bostadsområdet Carlshem. Fönsteråtgärder kan även bli aktuella i våningar högre upp i de andra bostadsområdena. Vad gäller luftföroreningar ligger beräknade halter väl under miljökvalitetsnormerna. Exempelvis är den beräknade halten av kvävedioxidier vid Carlslid 18,7 µg/m³ med ombyggnad av Kolbäcksvägen och 17,7 µg/m³ utan ombyggnad. Miljökvalitetsnormen är 40 µg/m³, gäller från och med år 2006 (angivna värden avser aritmetiska medelvärden).

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.

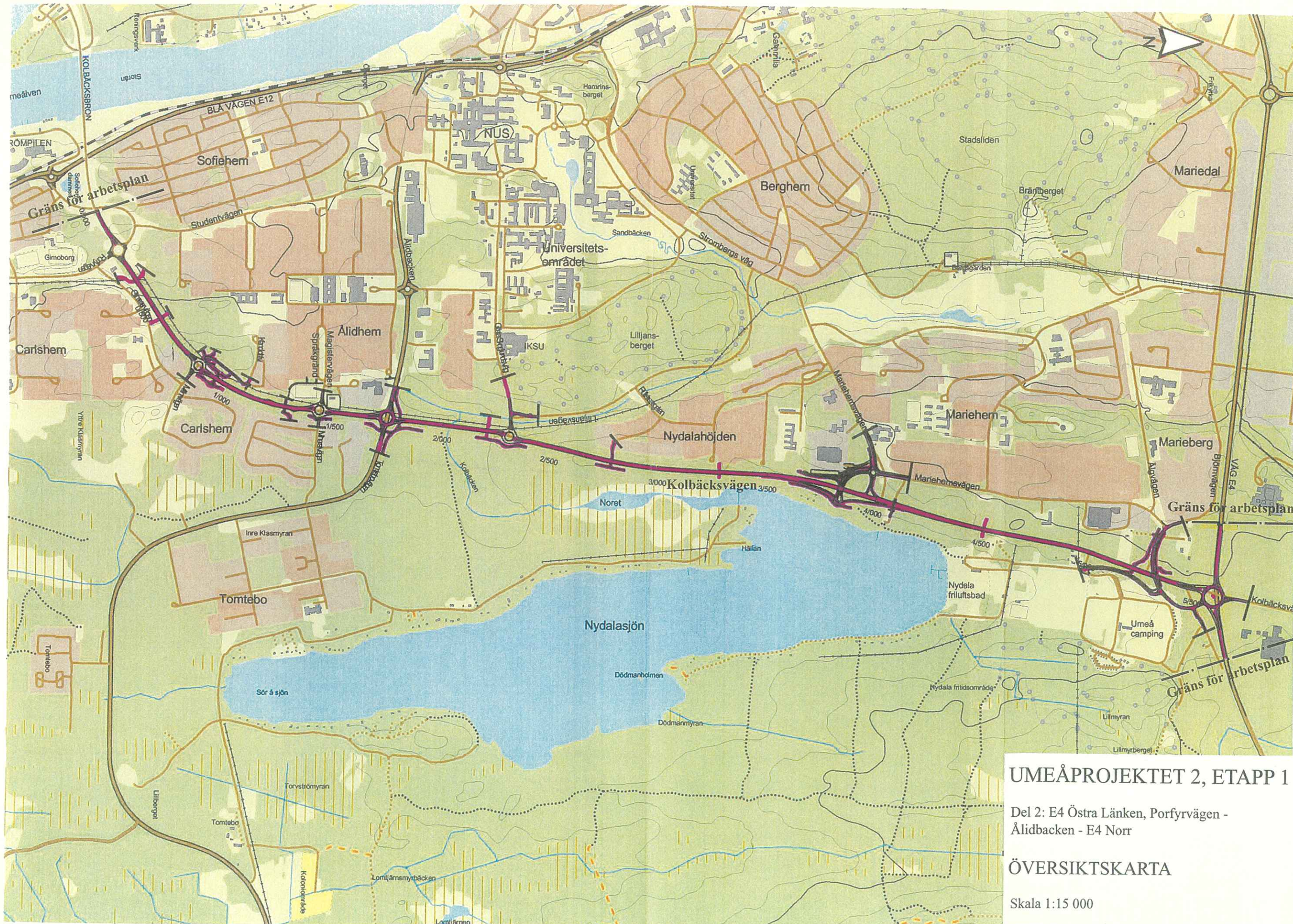
Skrivelsen skall lämnas/skickas till

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 5 juni 2009

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



UMEÅPROJEKTET 2, ETAPP 1

Del 2: E4 Östra Länken, Porfyrvägen - Ålidbacken - E4 Norr

ÖVERSIKTSKARTA

Skala 1:15 000

Allmänt kartmaterial från Lantmäteriet. Medgivande: L 1999/139

Handläggare:
Anna Helmersson

Regdatum: 2009-10-15

Registrering av åtgärder:
Arbetsplan för Östra länken inom Umeåprojektet

Information:

Berörda fastigheter:

ERSMARK 22:2
ETERN 3
NYDALA S:1
NYDALA 1:44
NYDALA 1:51
NYDALA 1:53
SOFIEHEM 2:1 -2
SOFIEHEM 2:4
STADSLIDEN 2:4
STADSLIDEN 5:1
STADSLIDEN 5:9
STADSLIDEN 5:12
STADSLIDEN 6:1
STADSLIDEN 6:7
TEG S:1
VÄSTERTEG 2:119
VÄSTERTEG 6:62
VÄSTERTEG 6:71
VÄSTERTEG 10:37
VÄSTERTEG 13:81
ÖSTERÅKER 1:4
ÖSTERTEG 1:7

HÄNDELSER I ÄRENDET

2009-10-14	TR	Tidigaste registreringsdatum
2009-09-24	BD	Beslutsdatum
2014-12-31	GT	Genomförandetid t o m
2009-10-15	PB	Inlagd i ACM