

**PLANBESTÄMMELSER**

Följande gäller inom områden med nedanstående beteckningar. Där beteckning saknas gäller bestämmelsen inom hela planområdet. Endast angiven användning och utformning är tillåten.

**GRÄNSBETECKNINGAR**

- Linje belägen 3 m utanför planområdet
- - - Användningsgräns
- - - Egenskapsgräns

**1. Användning av allmänna platser**

LOKALGATA Lokalgata

**2. Utformning av allmänna platser**

+0.0 Föreskriven höjd över nollplanet

**10. Administrativa bestämmelser**

Genomförandetiden utgår vid årsskiftet närmast fem år efter laga kraft

— Illustrationslinje

**UTSTÄLLNINGSHANDLING**

- Handlingarna består av
- 2 st plankartor med bestämmelser och illustration
- Planbeskrivning
- Genomförandebeskrivning
- Miljökonsekvensbeskrivning

**BESLUT**

Antagen KF 1996-09-16  
Laga kraft 1997-11-13  
Vidimeras *FUB*  
*Strukturplanens ändrad 1997-02-03*  
*Reguleringens ändrad 1997-11-13*

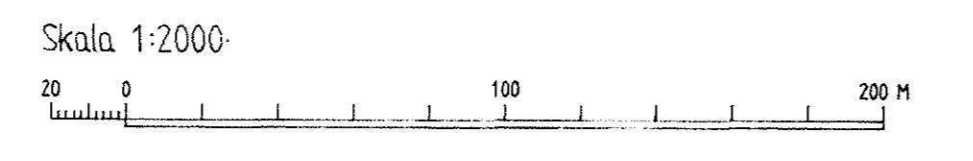
**GRUNKARTA TILL DETALPLAN**

Upprättad 1995-10-09  
Reviderad 1996-02-16

*Anders Berg*  
Berg Franck

Måttäckning : S3  
Kartkonstruktion : RA

Kartstandard enligt IPR:  
Tvärsnittshöjd / Fältförändring : 2 (1-2)  
Standard för ägaregränser : 4 (1-4)  
Älskärtsstandard : 1 (1-1)  
Koordinatsystem i plan och höjd : Umeå lokala system resp 89 00  
Karttecken enligt Umeå system 1985  
Upprättning : Digital prövkarta  
Rytmåttavskaling : 1963 i 800 meters höjd  
Kartans komposition och innehåll : Sjukhusområdet, byggnader och vägar  
Undertryckta linjer representerar ej på grundkartan  
Planeringens bestämmelser redovisas ej på grundkartan  
Godkänd av sektorschefen för utställning  
Upphovsrätt : Umeå kommun



**Ändrad/Upphävd**  
**Se plan akt nr**  
**2480K-2018/5**

**KARTA 1 - RÖBÄCK 5:14**

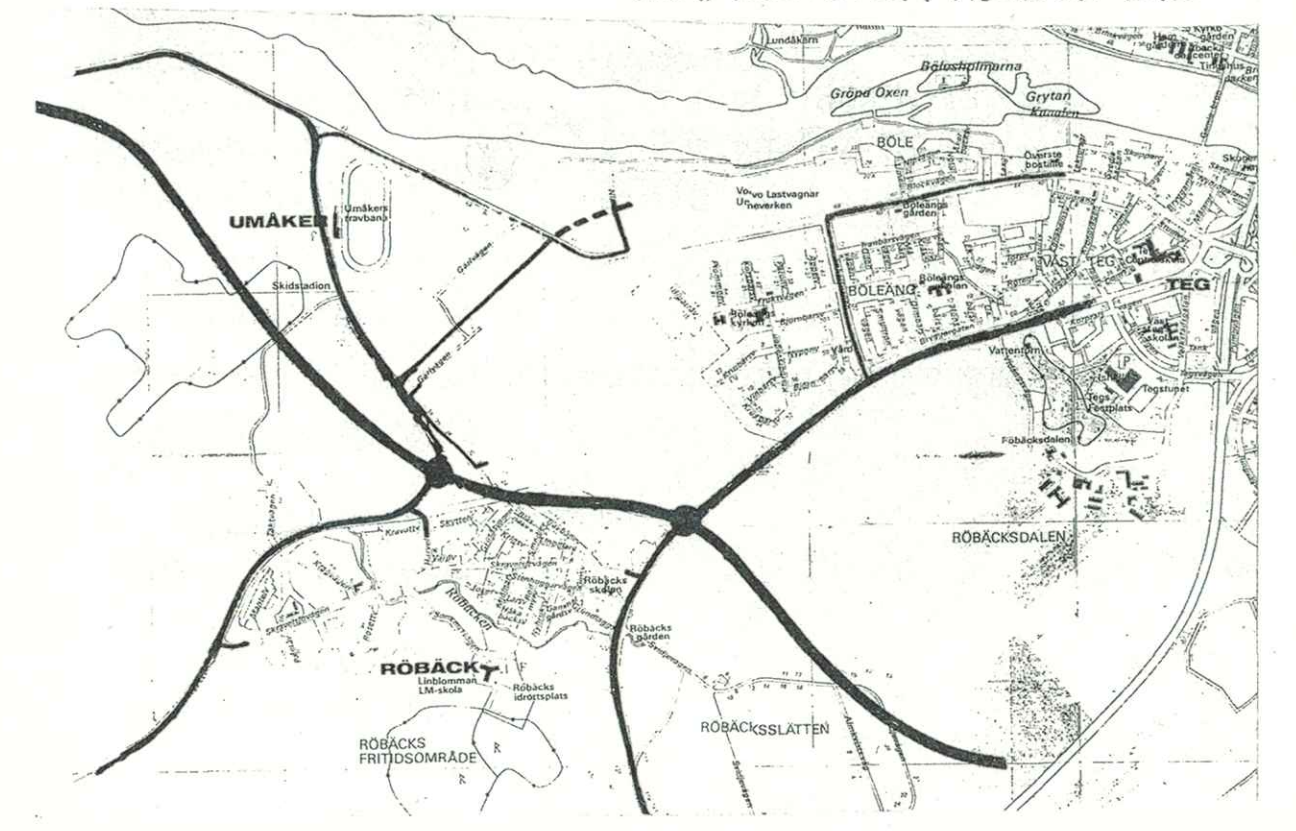
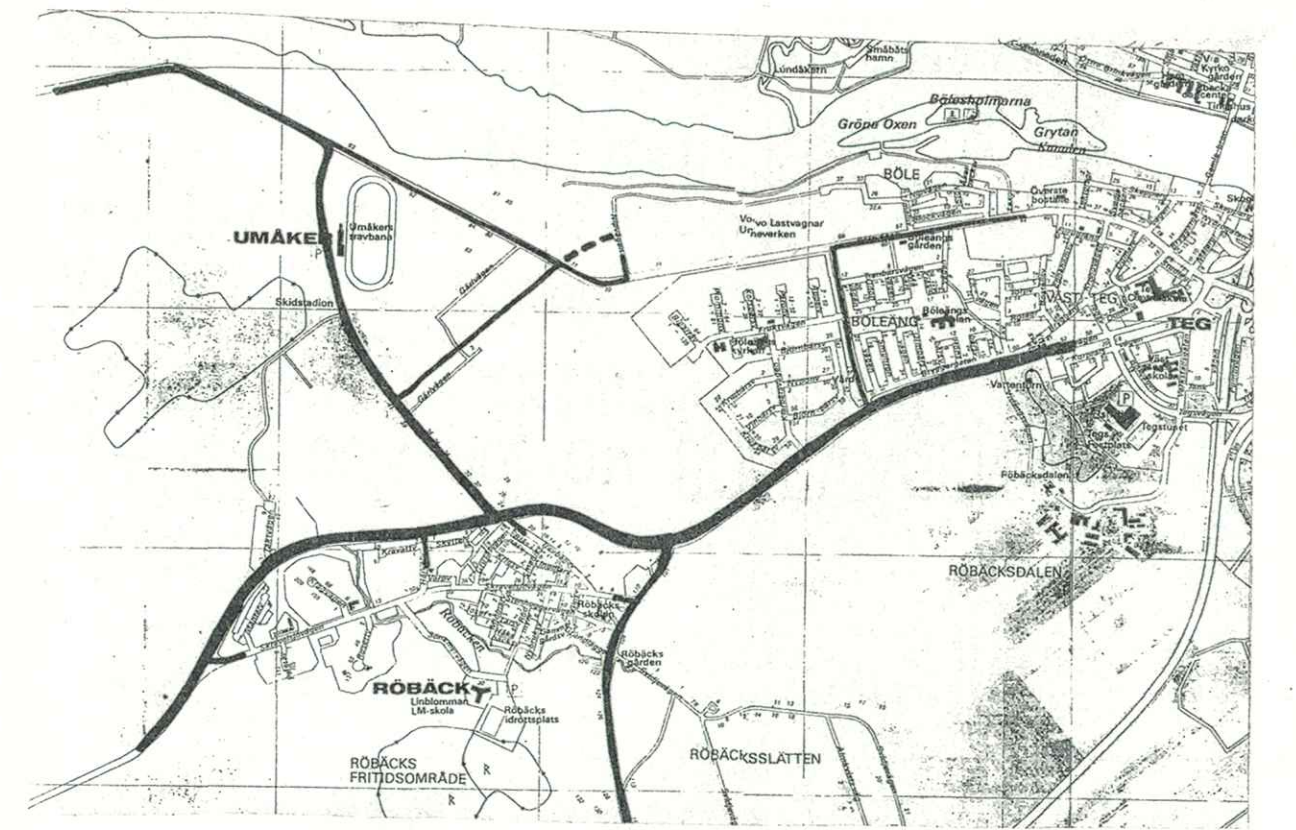
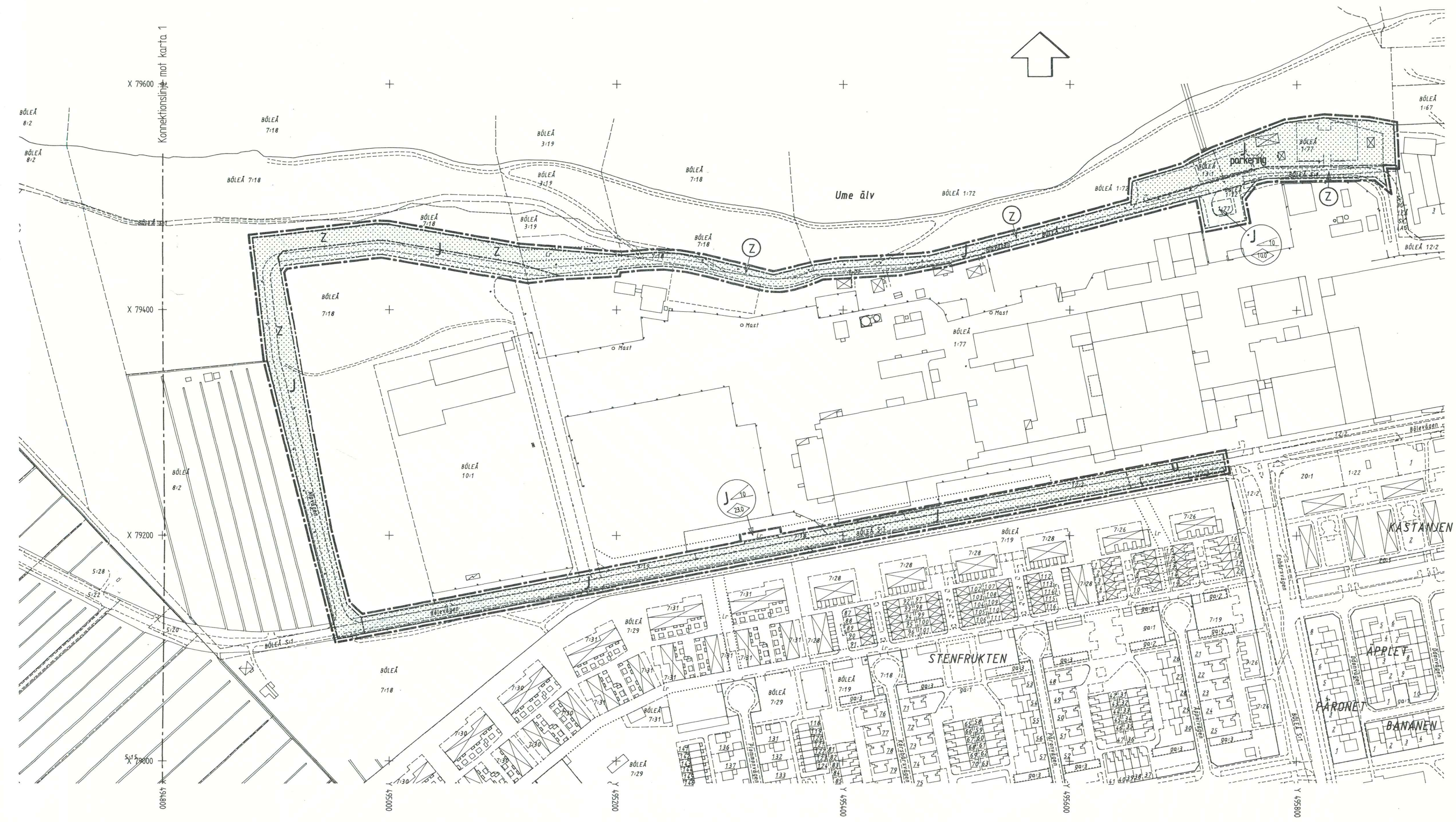
Detalplan för  
**NIPVÄGEN** och del av **BÖLEVÄGEN**  
samt del av fastigheten **ROBÄCK 5:14**  
INOM TEG i UMEÅ KOMMUN

Stadsbyggnadskontoret i mars 1996  
rev juni 1996

Anders Berg  
Planchet

*Benny Sandberg*  
Planingenjör

**2480K - P98/31**



**PLANBESTÄMMELSER**

Följande gäller inom områden med nedanstående beteckningar. Där beteckning saknas gäller bestämmelsen inom hela planområdet. Endast angiven användning och utformning är tillåten.

**GRÄNSBETECKNINGAR**

- Linje belägen 3 m utanför planområdet
- - - Användningsgräns
- · · Egenskapsgräns

**2. Användning av kvartersmark**

J Industri

**6. Begränsning av markens bebyggande**

Marken får inte byggas

U Marken skall vara tillgänglig för allmänna underjordiska ledningar

Z Inom detta område skall mark vara tillgänglig för genomgående viss begränsad allmän körtrafik, allmän gång- och cykeltrafik samt för allmänna underjordiska ledningar

**7. Markens anordnande**

parkering Parkeringsplats skall finnas

**8. Utformning**

- < 00 Högsta byggnadshöjd i meter
- > 00 Största taklutning i grader

**10. Administrativa bestämmelser**

Genomförandetiden utgår vid årsskiftet närmast fem år efter laga kraft

**USTÄLLNINGSHANDLING**

- Handlingarna består av
- 2 st plankartor med bestämmelser och illustration
- Planbeskrivning
- GenomförandeBeskrivning
- Miljökonsekvensbeskrivning

**BESLUT**

Antagen KF 1996-09-16  
Laga kraft 1997-11-13  
Vidimeras *J.B.*  
*Dåsthyllens beslut 1997-02-03*  
*Regnrigens beslut 1997-11-13*

GRUNDKARTA TILL DETALJPLAN  
Upprättad 1995-10-09  
Reviderad 1996-02-16  
Bengt Franzen  
Målning: SB  
Kartkonstruktion: RA  
Kartstandard enligt PRK  
Innehållsstandard / Fyllnadsfärg: 2 (1-2)  
Standard för lägesangivning: 4 (1-5)  
Arkitekturstandard: 1 (1-3)  
Koordinatsystem i plan och höjd: Umeås lokala system resp RH 00  
Karttecken enligt Umeås system 1985  
Ursprung: Digitalt planarkiv  
Fotografiering år: 1963 Inom 800 meters höjd  
Kartan kompletterad beträffande fastighetsbeteckning, byggnader och vägar  
Underjordiska ledningar redovisas ej på grundkartan  
Plangränser, -bestämmelser redovisas ej på grundkartan  
Godkänd ur säkerhetspunkt för sprängning  
Upphovsrätt: Umeå kommun

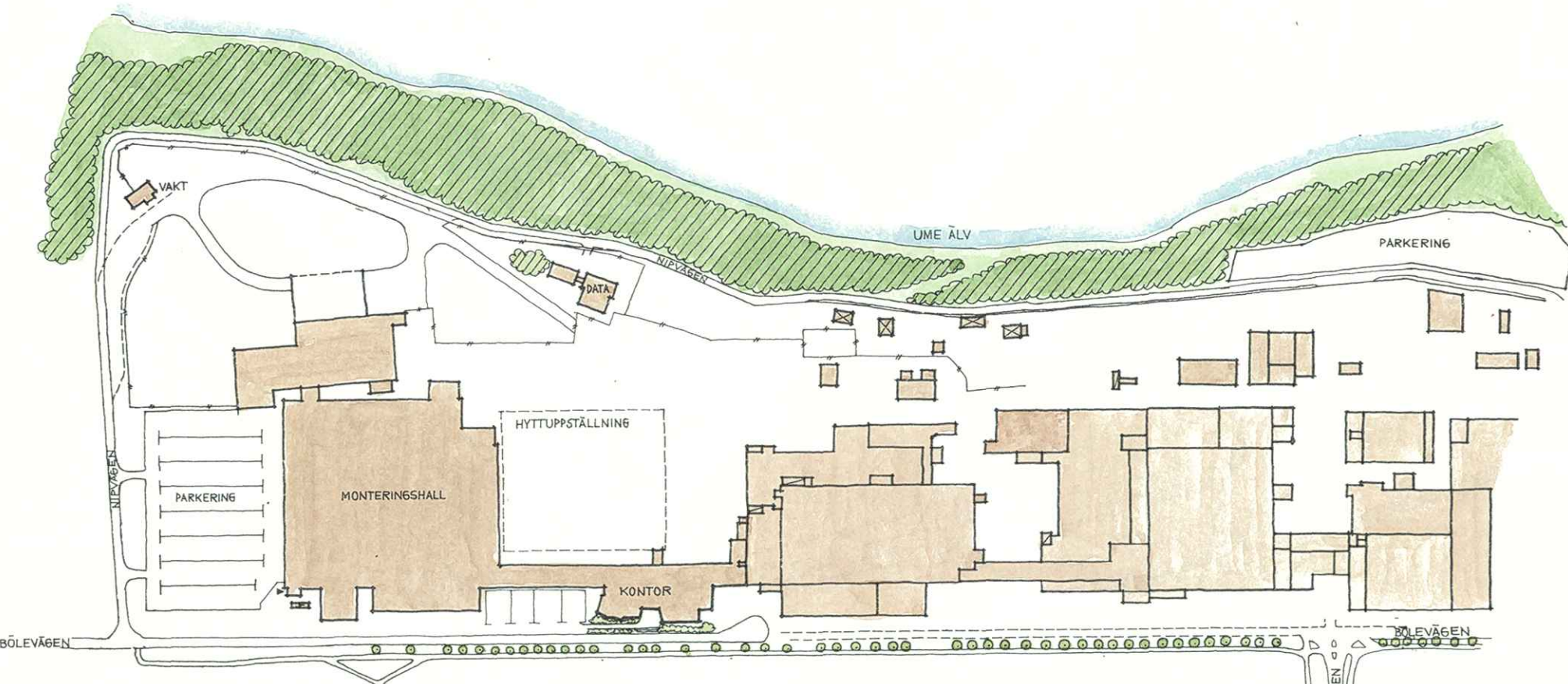


ILLUSTRATION  
SKALA 1:4000

**KARTA 2 - NIPVÄGEN, BÖLEVÄGEN**

Detaljplan för  
NIPVÄGEN och del av BÖLEVÄGEN  
samt del av fastigheten ROBÄCK 5:14  
inom TEG i UMEÅ KOMMUN

Stadsbyggnadskontoret i mars 1996  
rev juni 1996  
*Anders Berg*  
Plancher  
*Benny Sandberg*  
Plangenjör  
B.H.



1998-01-13

Detaljplan för **NIPVÄGEN** och del av **BÖLEVÄGEN** samt del av fastigheten **RÖBÄCK 5:14 m fl** inom Teg i Umeå kommun

---

Planen har antagits av kommunfullmäktige 1996-09-16 § 140

Kommunens beslut har överklagats till länsstyrelsen. Länsstyrelsen har beslutat avslå överklagandena 1997-02-03.

Länsstyrelsens beslut har överklagats till Regeringen. Regeringen har beslutat avslå överklagandena 1997-11-13.

Kommunens antagandebeslut har vunnit laga kraft 1997-11-13.

STADSBYGGNADSKONTORET  
Planavdelningen

*Ingrid Lindförss*

Ingrid Lindförss

Kopia till

MOK  
KLM  
Planfunktionen  
Bygglov  
Sök

Inrikesdepartementet

97-03-10

Regeringsbeslut

11

1997-11-13

In97/760/PL

Umeå kommun

901 84 UMEÅ

1501 -12- 22

2024- 2142, 2174,  
2196-1997

**Överklagande i fråga om detaljplan för Nipvägen och del av Bölevägen samt del av fastigheten Röbbäck 5:14 inom Teg i Umeå kommun**

1 bilaga

**Regeringens beslut**

Regeringen avslår överklagandena.

**Ärendet**

Kommunfullmäktige i Umeå kommun beslutade den 16 september 1996 att anta detaljplan för Nipvägen och del av Bölevägen samt del av fastigheten Röbbäck 5:14 inom Teg i kommunen.

Sedan kommunfullmäktiges beslut överklagats beslutade Länsstyrelsen i Västerbottens län den 3 februari 1997 att avslå överklagandena, se bilagan.

Röbbäcks byamän, Västerbottens Travsällskap, Bårets samfällighetsförening samt Lennart Sundström som ombud för Ernst Olovsson, Sven Olofsson, Marianne och Mats Lindström, Birger Johansson, Pauline, May och Eva Thörn, Bert Karlsson, Rune Karlsson, Ingegerd och Rolf Bergqvist, Lena och Lars Morén, Lars-Gunnar Sandström och Per Göte Wänman har överklagat länsstyrelsens beslut.

Västerbottens Travsällskap hänvisar till sitt överklagande till länsstyrelsen. Bårets Samfällighetsförening vidhåller vad den tidigare framfört och yrkar att regeringen ålägger kommunen att vidta trafiksäkerhetshöjande åtgärder på Riksvägen och att förbättra villkoren för de närmast boende genom bullerdämpning.

Röbbäcks byamän och Lennart Sundström m.fl. framför bl.a. att innan aktuell plan genomförs måste kommunen i sin planering först invänta besluten om ny E12 och att besluten förverkligats i berörda delar, särskilt eftersom E12:s vara eller inte vara kommer att vara av avgörande betydelse för funktionen av aktuell plan. Placeringen av lokalgatan strider

dessutom mot lagen (1987:12) om hushållning med naturresurser m.m., NRL, eftersom vägen placerats på den bördigaste åkermarken i Norrland. Detaljplanen strider även mot översiktsplanen.

Lennart Sundström m.fl. anför dessutom att de anställda vid Volvo fortfarande använder Bölevägen till och från arbetet vilket innebär att miljöproblemen längs den vägen fortfarande består. Avstängningen av Bölevägen för genomfartstrafik har dock inneburit att trafiken på Travbanevägen ökat. Trafikriskerna ökar eftersom Travbanevägen, som är 5-6 m bred, har ett flertal utfarter från fastigheter vid vägens östra sida. En gång- och cykelväg längs hela Travbanevägen bör anläggas. Planen förutsätter att E12 byggs men det är osäkert när det skall ske och var den kommer att förläggas. Om den byggs kommer Bölevägen att direktanslutas till Europavägen och då behövs inte lokalgatan. Miljökonsekvensbeskrivningen är dåligt genomarbetad, bl.a. har inte angetts vilken trafikbullernivå som i dag finns vid Travbanevägen och inte heller har hänsyn tagits till NRL.

Boverket har yttrat sig i ärendet den 20 augusti 1997. Boverket anser bl.a. att den merbelastning av trafik på Travbanevägen som avstängningen av Bölevägen orsakar innebär sådana ökade trafikrisker att åtgärder bör vidtas. Genom att arbetsplanen för E12 utvidgats och därmed säkras tillkomsten av en separat gång- och cykelväg blir trafiksäkerheten vid Travbanevägen tillfredsställande när E12 har byggts ut om några år. Detaljplanen ger tillsammans med arbetsplanens innehåll på sikt en god avvägning av de olika intressena. På kort sikt står dock olika intressen mot varandra. Sammantaget anser Boverket att sakförhållandena i plan-ärendet inte ger skäl att häva planfastställelsen. Verket grundar sitt ställningstagande på att trafiksäkra förhållanden kan åstadkommas med stöd av väglagen (1971:948). Detta kan ske genom att den utvidgade arbetsplanen för E12 genomförs eller att den ändras med en annan utformning av trafikplatsen så att Travbanevägen fredas. Verket förutsätter dessutom att Bölevägen hålls öppen för allmän trafik tills E12 byggts ut i berörda delar.

Kommunen har yttrat sig den 3 juni och den 24 september 1997. Kommunen har därvid anført bl.a. att lokalgatan i planen är belägen inom vad som i översiktsplanen anges som utvecklingsområden för industri respektive travet. En lokalgata inom sådana områden kan inte anses avvika från översiktsplanen. Lokalgatan kommer att fungera mot såväl nuvarande vägsystem som mot ett vägsystem som följer av föreslagen ny E12 med anslutningar. Den väsentligaste förbättringen som planen innebär ur trafiksäkerhetssynpunkt är att dämpa trafikflödena på hela Bölevägen genom Teg.

Klagandena har kommit in med flera ytterligare skrivelser i ärendet.

### Skälen för regeringens beslut

Av handlingarna framgår att syftet med detaljplanen är att medge nödvändig utvidgning av industriområdet för Volvo Lastvagnar AB Umeverken genom att överföra Nipvägen och del av Bölevägen till industrimark. Samtidigt ges planmässig förutsättning för en ny huvudtillfart till Volvo via en ny lokalgata mellan Travbanevägen och Bölevägen. Överföringen av Bölevägen till industrimark medför att vägen stängs av för genomfart.

Regeringen konstaterar att Bölevägen redan har stängts av för trafik mellan Nipvägen och Enbärsvägen. Trafiken går alltså redan i dag på Travbanevägen och Riksvägen. Innebörden av detaljplanen är således bl.a. att permanenta avstängningen av Bölevägen.

Överklagandena gäller i huvudsak trafikstörningar vid klagandenas bostäder som ligger utanför planområdet samt olägenheter för verksamheten vid travbanan.

Regeringen finner att olägenheterna för travverksamheten inte kan anses vara sådana att beslutet att anta detaljplanen skall upphävas.

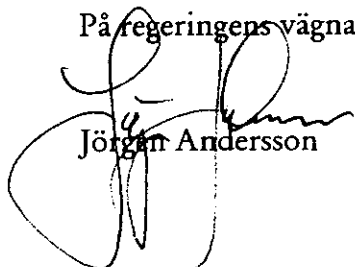
Vad beträffar planens inverkan på klagandenas boendemiljö kan konstateras att detaljplanen inte reglerar trafiksäkerhetshöjande åtgärder utanför planområdet. Av handlingarna framgår dock att arbetsplanen för ny E12 delvis avses reglera dessa frågor. Kommunen och Vägverket har dessutom kommit överens om vissa trafiksäkerhetsförbättrande åtgärder, bl.a. hastighetsbegränsning vid korsningen Travbanevägen/Gräsmyrvägen.

Av vad klagandena och Boverket anfört framgår att störningarna från trafiken kortsiktigt kan bli besvärande för i första hand de boende vid Travbanevägen. Samtidigt framgår av bl.a. planbeskrivningen att trafiken i betydande del redan letts över till Travbanevägen och att de ytterligare förändringar i vägsystemet som planeras kommer att leda till att trafikmängden ånyo minskar på bl.a. Travbanevägen och Riksvägen. Med hänsyn bl.a. härtill finner regeringen att detaljplanen i sig inte kan anses innebära sådana olägenheter för berörda klagande att planen av det skälet inte kan godtas. De åtgärder som kortsiktigt kan behöva vidtas för att minska störningar från trafiken och tillgodose trafiksäkerheten utanför planområdet får prövas i särskild ordning av berörda myndigheter.

Regeringen finner således vid en samlad bedömning att klagandenas intressen inte åsidosätts på ett sådant sätt att det finns tillräckliga skäl att

upphäva beslutet att anta planen. Vad klagandena anfört utgör inte heller i övrigt skäl att upphäva beslutet att anta planen. Överklagandena bör därför avslås.

På regeringens vägnar



Jörgen Andersson



Lena Källberg

Kopia till

Kommunikationsdepartementet

Boverket

länsstyrelsen (handlingar återsänds)

Röbäcks byamän, c/o Arne Lindström, Travbanevägen 8, 904 40 UMEÅ

Västerbottens Travsällskap, c/o Robert Karlsson, Travbanan,  
904 40 RÖBÄCK

Bärets Samfällighetsförening, c/o Bengt-Olov Moritz, Krusbärs-  
vägen 16 C, 904 35 UMEÅ

Lennart Sundström, Mantelvägen 1 C, 904 41 RÖBÄCK

Kopiens överensstämmelse  
med originalet bestyrkes.

UW!

Kommunstyrelsens planeringsutskott

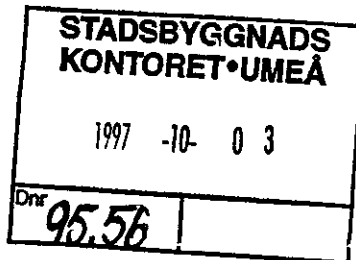
1997-09-24

Exp. 1997-10-02

PLU § 201

1997.504

214

Inrikesdepartem.  
Planeringen/SLK  
Stadsbyggnadsk.Detaljplan för Nipvägen och del av Bölevägen mm – Yttrande i anledning av överklagandeKop: Plan  
Lars-Göran  
Boström

Regeringskansliet/Inrikesdepartementet har genom skrivelse 1997-09-19 för kännedom och eventuellt yttrande översänt kopia av Boverkets yttrande 1997-08-20, skrivelse från Arne Lindström, Röbbäck, 1997-09-11 och två skrivelser från Lennart Sundström, Röbbäck, 1997-09-14.

BILAGOR

Planeringschefen Tomas Sikström och stadsbyggnadschefen Lars-Göran Boström har upprättat förslag till yttrande i ärendet 1997-09-24.

BILAGA**Yrkanden**

**Lennart Holmlund (s):** Planeringsutskottet skall avge yttrande i ärendet enligt upprättat förslag.

**Nils Häggström (c) och Kristian Priemel (v):** Kommunen bör avstå från yttrande i ärendet, varför planeringsutskottet skall avslå upprättat förslag till yttrande.

**Propositionsordning**

Ordföranden ställer proposition på yrkandena och finner att planeringsutskottet beslutat bifalla Holmlunds yrkande.

**PLU 1997-09-24 Planeringsutskottets beslut**

**Umeå kommun avger yttrande i ärendet till Inrikesdepartementet enligt upprättat förslag.**

**Paragrafen förklaras omedelbart justerad.**

Justeringsfjämnens sign

Utdragsbestyrkande

**Reservation**

Kristian Priemel (v) reserverar sig mot beslutet med hänvisning till sitt yrkande.

**Protokollsanteckning**

Nils Häggström (c) antecknar följande till protokollet:

”Det omfattande underlagsmaterialet till detta ärende fanns tillgängligt på mitt arbetsbord på morgonen samma dag som planeringsutskottets sammanträde. Det innebär att det inte har funnits någon möjlighet att sätta sig in i ärendet. Det är otillfredsställande att viktiga principiella ärenden hanteras på detta sätt.”

---



REGERINGSKANSLIET

1997-09-19

In97/760/PL

Inrikesdepartementet

Planenheten  
Lena Källberg  
Telefon 08/405 3483

Umeå kommun

STADSBYGGNADS KONTORET • UMEÅ	
1997 -10- 0 3	
Dnr	

901 84 UMEÅ

STADSBYGGNADS KONTORET	
UMEÅ KOMMUN	
1997-09-20	
1997.504	214
1	

**Överklagande i fråga om detaljplan för Nipvägen och del av Bölevägen samt del av fastigheten Rörbäck 5:14 inom Teg i Umeå kommun**

För kännedom och eventuellt yttrande översänds kopia av Boverkets yttrande den 20 augusti 1997, skrivelse från Arne Lindström den 11 september 1997 och två skrivelser från Lennart Sundström den 14 september 1997.

Ert yttrande bör ha kommit in till Regeringskansliet, Inrikesdepartementet senast den 15 oktober 1997.

Ovan angivet diarienummer bör återopas.

Med vänlig hälsning

Harald Franzon  
Departementssekreterare  
08/405 3528

19  
L Ka  
1  
YTTRANDE

1997-08-20

Dnr B5010-2400/97

1997-08-20

STADSLEDAMÖR
UMEÅ KOMMUN
1997-08-20
1997.504 214

Inrikesdepartementet

103 33 STOCKHOLM

STADSLEDAMÖR
UMEÅ KOMMUN
1997-08-21
1997/760/PL

Ab 14

**Detaljplan för Nipvägen och del av Bölevägen samt del av fastigheten Rörbäck 5:14 inom Teg i Umeå kommun.  
Överklagande av länsstyrelsens beslut 1997-02-03 att avvisa överklagande av Umeå fullmäktiges beslut 1996-09-16 att anta detaljplanen.**

In 97/760/PL

### Problemet

Boverket har anmodats att i sitt yttrande särskilt beakta de invändningar som klagandena anfört om befärade trafikäkerhetsproblem på Travbanevägen. Detaljplanen skall tillgodose Volvos expansion genom att Bölevägens gatumark överförs till fabriksområdet. Därmed minskar trafiken genom bostadsstadsdelen Teg där Bölevägen utgör en barriär.

Problemet är att detaljplanen med avstängningen av Bölevägen överför tung trafik till den östra delen av den smala Travbanevägen. De risker och störningar detta orsakar för boende längs denna anføres som skäl att häva fastställelsen av planen. Detaljplanen omfattar inte denna väg så att trafiksäkerhetsförbättrande åtgärder kan genomföras samtidigt med andra plangenomföranden. Eftersom försöken att genomföra dessa åtgärder utanför planen misslyckades kommer Travbanevägen att belastas med tung trafik i befintligt utseende tills E12 byggs ut. Arbetsplanen för denna är inte fastställd.

Då Bölevägen är avstängd för genomfartstrafik med lokala trafikföreskrifter, har trafiken ökat på Travbanevägen. Boverket inser att trafikförhållandena redan idag kan vara besvärande på Travbanevägen.

## Bakgrund

Länsstyrelsens beslut att avslå inkomna överklagande av rubricerad detaljplan har överklagats till regeringen av samtliga som överklagade fullmäktiges avslag till länsstyrelsen, ägarna till fastigheterna Rörbäck 2:6, 5:12, 5:15, 5:29, 8:20, 13:19, 16:19, 8:7, 18:8, 21:8 och 66:1, Rörbäcks byamän, Bårets samfällighetsförening samt Västerbottens Travsällskap.

Överklagandena till regeringen åberopar de synpunkter som framfördes till länsstyrelsen med ytterligare betoning av att länsstyrelsen bl.a inte prövat om lokalvägen över slätten är förenlig med de allmänna intresse, t.ex landskapsbild och jordbruk, som skall prövas enligt Naturresurslagen.

Vidare konstateras att Volvo Umeverkens fabriksstillbyggnad är färdigställd, att hastighetsbegränsning till 50 km/timme införts på den del av Travbanevägen som ligger närmast och i korsningen med Gräsmyrvägen där också en 20 m lång GC-väg med övergångsställe anlagts. Volvo Umeverken har öppnat sin västra huvudtillfart mot Bölevägen. Detta har medfört att Volvo-anställda enligt de klagande kan köra från Teg i öster till de anställdas parkering vid den västra tillfarten på den med lokala trafikföreskrifter avstängda Bölevägen. Överklagandena till regeringen hänvisar också till den pågående hanteringen av arbetsplanen för en ny E12 med anslutningar via Travbanevägen till detaljplanens lokalväg över Rörbäck 5:14. Detta gör med blandad tillämpning av Plan- och Bygglagen, Väglagen och Vägtrafikkungörelsen att planhanteringen är svår att följa, därför sammanfattar Boverket här de tjänsteskrivelser, utredningar och planbeslut m.m som berör trafiken i den överklagande planen.

- Den 1990 antagna översiktsplanen för Umeå redovisar en ny E12 norr om Rörbäcks by med en anslutning vid Gräsmyrvägen norr om Rörbäck. ÖP visar inte lokala anslutningen till grannskapen. Bölevägen ingår enligt ÖP inte i huvudtrafiknätet. Vid antagandet 1990 fick kommunstyrelsen i uppdrag att snarast fortsätta översiktsplanarbetet genom att i första hand göra ett antal delutredningar. Bland dessa uppdrag fanns att utreda framtida utformning av mark- och trafikfrågor kring Volvo, Böle äng och Travet.
- En särskild trafikplan över Umeå antogs av kommunfullmäktige i januari 1995. Även denna visar att Bölevägen inte ingår i huvudnätet. En ritning på övergripande "Vägnät med lokala kopplingar" på sid 40 visar dock Bölevägen genomgående från Teg med anslutningar till ny E12 söderut vid vägen mot Klabböle och via Travbanevägen mot Gräsmyrvägen vid Rörbäck.
- Ett PM från tekniska kontoret från april 1995 redovisar slutsatser för trafiken av att gatumark i Bölevägen och Nipvägen överförs till fastighetsmark för att trygga Volvos expansion i Umeå. Avstängningen bör enligt slutsatserna samordnas med utbyggnaden av den nya västliga angöringsvägen liksom med anpassningsåtgärder längs Travbanevägen.

*Umeå länsstyrelsen  
1995*

- Detaljplanen för kvarteret Karossen (Volvo Umeverken) antogs efter enkelt planförfarande av byggnadsnämnden 1995-06-20 (bil 1). Den innebar utbyggnadsmöjligheter av verkstad, kontor och matsalar. Detaljplanen visar 5 m prickmark som ej får bebyggas mot Bölevägen. Bölevägen och Nipvägen ligger utanför planområdet.
- 1995-12-11 gav Byggnadsnämnden bygglov (bil 2) för en låg kontorsdel (1 vån) på del av prickmarken med medgivande av mindre avvikelser från detaljplanen beträffande byggnadens placering. Beslutet hänvisade till att en ändring av detaljplanen pågick (överklagad plan i detta ärende) och att planförslaget med justerad bygggrättsavgränsning varit föremål för samråd med berörda grannar utan att någon invändning framförts. Bilagd ritning visar att en trappa inkräktar på den gatemark som i den ändrade planen senare överförs till kvartersmark.
- På begäran av Volvo beslöt byggnadsnämnden i egenskap av trafiknämnd 1995-06-20 att med lokal trafikföreskrift stänga Bölevägen för genomfart mellan Enbärsvägen och Nipvägen. Bilaga 3. Motivet var att avstängningen krävs för att möjliggöra arbetena med industribyggnader vid Volvo Umeverken. Beslutet skulle gälla till 1997-06-01. Polismyndigheten ansåg enligt yttrande i så fall att trafiksäkerhetsåtgärder borde genomföras på berörd del av Travbanevägen. Efter samråd med kommunen godtog Polismyndigheten senare att enda åtgärden blev att hastigheten begränsades till 50 km/timme. Volvos önskan att permanenta avstängningen prövas särskilt i detaljplanarbetet med denna överklagade detaljplan. För att hindra smit-trafik beslöts samtidigt att införa genomfartsförbud i Nipvägen.
- Samrådsredogörelsen från mars 1996 redovisar att länsstyrelsen ansåg att trafiksäkerhetsaspekter bör redovisas för Travbanevägen och korsningen med Gräsmyrvägen. Travbanevägen saknar gång- och cykelbana och har många direkta fastighetsutfarter. Vägverket ansåg bl.a. att konsekvenserna av planen för biltrafik, gående och cyklister med bl.a. trafiksäkerheten i Travbanevägen borde belysas och att erforderliga åtgärder borde inarbetas i planförslaget. Vägverket ansåg att de inte kunde ta ställning till planen innan dessa konsekvenser redovisats.
- I tjänsteutlåtandet till inkomna synpunkter under utställningstiden redovisas i byggnadsnämndens protokoll 1996-06-11 att både Länsstyrelsen och Vägverket krävde att ett avtal mellan kommunen och Vägverket upprättades för att säkerställa erforderliga åtgärder bl.a. längs Travbanevägen och i korsningen med Gräsmyrvägen. Vägverket och tekniska kontoret bedömde att följande åtgärder var motiverade i anslutning till Travbanevägen

- en GC-väg byggs på norra sidan mellan Riksvägen och den nya lokalvägen
- hastigheten nedsätts till 50 km/timme i korsningen med Gräsmyrvägen och övergångsställe markeras över Gräsmyrvägen
- Enligt tjänsteutlåtandet var representanter för fastighetsägarna vid kontakt med Vägverk och kommun negativa till en GC-bana i nuläget. De motsatte sig in att en lokalgata byggdes över slätten.
- De genomförda åtgärderna begränsades till en hastighetsnedsättning till 50 km/timme och ett övergångsställe i korsningen Travbanevägen/ Gräsmyrvägen. Detta grundas på en överenskommelse senare mellan Vägverket och tekniska kontoret där en lösning utan separat GC-väg anses godtagbar eftersom
  - a. inga skolbarn behöver trafikera vägen
  - b. den GC-fritidstrafik som nyttjar Travbanevägen inte sammanfaller med Volvotrafiken
  - c. en stor del av GC-vägen blir onödig vid utbyggnad av E12
- Stadsledningskontoret har enligt fullmäktiges protokoll från antagandet 1996-09-16 till planeringsutskottets samrådsremiss till byggnadsnämnden framhållit att Volvos utbyggnad finns redovisad i översiktsplanen och att den ur näringslivsynpunkt är synnerligen angelägen. Vidare framhölls att genomfartstrafiken skall avlastas vissa gator av miljö- och trafiksäkerhetsskäl och att Bölevägen behöver en sådan avlastning särskilt mellan Tegsberg och Böle herrgård. Inför fullmäktiges antagande konstaterar planeringsutskottet senare att kommunen och Vägverket bl.a efter synpunkter från boende i området enats om att inte genomföra ytterligare åtgärder i Travbanevägen.
- Länsstyrelsen beslöt 1997-02-03 att avslå flera överklaganden av rubricerad detaljplan. Motivet var att länsstyrelsen förutsatte att trafiksäkerhetsförbättrande åtgärder vidtas för oskyddade trafikanter längs aktuell del av Travbanevägen.
- Vägverket har enligt protokoll 1997-05-26 av denna anledning ånyo med ett enkelt projekterat förslag på en GC-väg frågat fastighetsägarna om att få s.k frivillig vägrätt för GC-vägen. Svaret har varit entydigt negativt varför Vägverket avslutat försöket med att på frivillig väg anlägga en GC-väg separat längs Travbanevägen. Vägverket hänvisar till att arbetsplanen över E12 varit utställd och att den ska kommuniceras före fastställelsebehandling.

Vägverket har underhand upplyst Boverket att arbetsplanen för E12 nu har utvidgats att omfatta Travbanevägen från Gräsmyrvägen till och med lokalvägen till Volvo så som Umeå kommun framfört i yttrande över arbetsplanen 1997-04-16. Arbetsplanen innehåller bl.a en separat GC-väg på sträckan. Arbetsplanen väntas bli fastställd hösten 1997.

## **Boverkets synpunkter**

Ur detaljplaneärendets hantering konstaterar Boverket att såväl kommunen, Vägverket, Polismyndigheten som Länsstyrelsen bedömt att den merbelastning av bl.a tung trafik i Travbanevägen som avstängningen av Bölevägen orsakar innebär sådana ökade trafikrisker att åtgärder bör vidtagas.

Länsstyrelsen förutsätter i avslaget av överklagandena att trafiksäkerhetsåtgärder - förutom nedsättning av hastigheten - för oskyddade trafikanter längs Travbanevägen vidtas i samband med genomförandet av planen. Länsstyrelsen avser därmed åtgärder som föreslagits i Miljökonsekvensbeskrivningen d.v.s. separat GC-väg eller breddning av körbanan.

Boverket delar i princip denna uppfattning. Umeå byggnadsnämnd har i egenskap av trafiknämnd beslutat bibehålla avstängningen av Bölevägen med lokaltrafikföreskrift till 1997-12-31 (Bil. 3). Detta beslut och Vägverkets beslut enligt PM 1997-05-26 (tillfört akten) att avsluta det förnyade försöket med att på frivillig väg anlägga GC-vägen längs del av Travbanevägen innebär att förutsättningen för Länsstyrelsens beslut att avslå överklagandena inte kan uppfyllas omgående. Frågan blir då enligt Boverket vilka intressen som skall få väga tyngst i överprövningen av detaljplanen enligt Plan- och Bygglagen.

Boverket delar kommunens uppfattning i Översiktsplanen 90 och trafikplanen att det är önskvärt att på sikt freda bostadsgrannskap som stadsdelen Teg från genomfartstrafik. Genom att arbetsplanen för E12 utvidgats västerut i Travbanevägen till anslutningen av den nya lokalvägen över Rörbäck 5:14 och därmed säkras tillkomsten av en separat GC-väg blir trafiksäkerheten i Travbanevägen tillfredsställande, när E12 har byggts om 2-4 år. Detaljplanen ger således ihop med arbetsplanens innehåll på sikt en god avvägning av de olika intressena.

På kort sikt innebär ett genomförande av detaljplanen att intressen ställs mot varandra. Det är planförslagets mening att minska störningar och risker från trafiken genom Teg, att försköna miljön och öka trafiksäkerheten vid Volvos huvudentré och att ordna en ny direkt tillfartsväg från söder till Volvo. Planförslagets intresse ställs mot de trafikrisker i Travbanevägen som orsakas av den tunga trafiken söderut till och från Volvo och tung trafik till och från grustagen och Kabollevägen.

Enligt underhand erhållna uppgifter från Volvo nås ca 500 parkeringsplatser i nordöstra delen av fabriksområdet från Bölevägen via Umelievägen och ca 525 parkeringsplatser i sydvästra delen via den avstängda delen av Bölevägen. Hyttransporterna till järnvägsterminalen på Västerslätt norr om centrum använder av tidsskäl Bölevägen genom Teg. Genom att tillfarten i nordost via Umelievägen också kan användas av närtrafik med lastbilar kommer nästan all trafik till och från Volvo att belasta Bölevägen genom Teg.

Boverket ifrågasätter om avstängningen av Bölevägen med lokala trafikföreskrifter under dessa omständigheter är ändamålsenlig och om den står i överensstämmelse med användningen av lokala trafikföreskrifter för att främja trafiksäkerhet m.m under den tid då E12 inte är utbyggd. Avstängningen erfordras inte längre för byggnadsarbetena på Volvo..

Bölevägen har relativt goda utrymme för oskyddade trafikanter och gatuutrymmet utanför Volvos kontorsentré bör ge plats för en provisorisk hastighetsdämpande utformning så att miljön och trafiksäkerheten blir tillfredsställande. Den trafik från Kabollevägen och grustagen som under några år temporärt kommer att åter belasta Bölevägen bör enligt Boverkets uppfattning tålas i jämförelse med att den belastar den smala Travbanevägen. Plangenomförandet i Bölevägen bör genom avtal mellan Volvo och kommunen uppskjutas till dess att E12 är utbyggd från Riksvägen till och med trafikplatserna vid Gräsmyrvägen inklusive upprustningen av Travbanevägen.

Boverket delar vad gäller övriga punkter i överklagandena länsstyrelsens bedömning. Lokalvägen över Rörbäck 5:14 är med hänsyn till vad den antagna översiktsplanen 90 anger om Travets och Volvos expansionsytor förenligt med Naturresurslagen. Den bör dock inordnas i en fördjupad översiktsplan samordnad med de nuvarande stadsdelarna i norr, E12 och rekreationsområdet i söder.

#### **Boverkets ställningstagande**

Boverket anser att sakförhållandena i planärendet inte ger skäl att häva planfastställelsen. Boverket grundar sitt ställningstagande på att trafiksäkra förhållanden kan åstadkommas med stöd av Väglagen. Detta kan ske genom att den utvidgade arbetsplanen för E12 genomförs eller att den ändras med en annan utformning av trafikplatsen så att Travbanevägen fredas.

Boverket förutsätter i detta ställningstagande att Bölevägen hålls öppen för allmän trafik tills E12 byggts ut på berörda delar.

Beslut i detta ärende har fattats av t.f. chefen för stadsmiljöavdelningen Viveca Berntsson. Bengt Eriksson har deltagit i handläggningen och Torsten Davidson har varit föredragande.



Viveca Berntsson



Torsten Davidson

Inrikesdepartementet

Registratören

Ink. 1997-09-16

Röbäck 970911

Inrikesdepartementet Stockholm

In 97/760/PL

Ink. 1997-09-16  
Ink. 1997-09-16

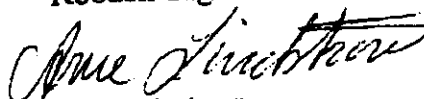
Ab 16 Lkä

Vi har beretts möjlighet att yttra oss och vill härmed framföra detta. Vi finner att Boverkets ställningstagande i stort överensstämmer med de synpunkter och krav vi fört fram vid vår uppvakning, varför vi inte har några invändningar mot detta. Inför Inrikesdepartementets beslut vill vi med anledning av kommunens yttrande fästa Er uppmärksamhet på en par punkter.

P 5: Här gör Umeå kommun klart att man i dagsläget inte vet var SJ godsterminal skall ligga. Den kan ligga både i öster eller väster enligt stadsbyggnadschefen. Volvo har tidigare gjort helt klart att om terminalen hamnar i väster, så kommer man inte att nyttja denna lokalgata eftersom befintlig Bölevägs förlängning mot Klabböle blir betydligt kortare. Lastbilsterminalerna ligger redan i detta västliga läge. Det normala är väl att man vill bygga något för att man vet även nästa steg, men i detta fall vill man alltså bygga lokalgatan just för att man inte vet vad som kommer. I och med detta, och det faktum att det inte är klart varken om eller när en ny E12 blir byggd, kan omöjligen kommunen i dagsläget veta vilken användning och nytta denna lokalgata eventuellt kommer att kunna få.

Med anledning av Boverkets ställningstagande och det som vi ovan anfört anser vi att Inrikesdepartementet har all anledning att följa Boverkets ställningstagande.

Röbäck dag som ovan



Arne Lindström  
Travbanevägen 8  
904 40 Röbäck

STADSLEDNINGSKONTORET	
UMEÅ KOMMUN	
1997-09-22	
1997 504	214
1	2

Inrikesdepartementet  
103 33 STOCKHOLM

33  
REGERINGSKANSLIET  
Inrikesdepartementet  
Registratom  
Ink. 1997-09-16  
Enr. 1997/760/PL  
AB 17 LKA  
1[2]  
LEDINGSKONTO:  
214  
3

Detailplan för Nipvägen och del av Bölevägen samt del av fastigheten Röbbäck 5:14 inom Teg i Umeå Kommun. Överklagande av Länsstyrelsens beslut 1997-02-03 att avvisa överklagande av Umeå Fullmäktiges beslut 1996-09-16 att anta detaljplanen

In 97/760/PL

Undertecknat ombud för fastighetsägarna enligt nedan lämnar följande synpunkter på oss delgivna yttranden från Umeå Kommun 97-06-03, Länsstyrelsen (Vägverket) 97-06-09 samt på Boverkets yttrande 97-08-20.

Umeå Kommun (läs Lars Göran Boström) 97-06-03.

Eftersom lokalgatan enbart avses att trafikeras med trafik till och från Volvo måste den klassas som "industri-" och inte lokalgata. Stadsbyggnadschefen kommer naturligtvis aldrig att erkänna den givna förutsättningen eftersom det strider mot kommunallagen. Dessutom har stadsbyggnadschefen definitivt fel då han påstår att Lantbruksnämnden har yttrat sig över planen. Inget yttrande har då kommit oss tillhanda.

Vi kan hellre inte annat än påstå att lokalgatan strider mot ÖPL, då planen ej redovisar behov av ny väg över Röbbäcksslätten. Bölevägens avstängning är lagstridig då ÖPL (och trafikplanen) anger att Bölevägen inte kan stängas av förrän Volvo bygger på andra sidan (södra) av Bölevägen. Enbart av ovan angivna skäl borde detaljplanebeslutet hävas.

Beträffande utsänd MKB till fullmäktigeledamöterna så påstår Stadsbyggnadschefen helt fräckt att samtliga röstberättigade har erhållit MKB:n inför beslutet. Undertecknad har själv ringt upp 14 ledamöter och ingen av dessa hade erhållit MKB:n. Naturligtvis avslutade jag den meningslösa undersökningen. Vi förstår inte varför både Länsstyrelsen och stadsbyggnadschefen vidhåller det motsatta.

Läget för godsterminalen är visserligen inte definitivt fastslagen ännu, men kontakter med politiker och tjänstemän gör gällande att ett västligt läge (Västerslätt) kommer att fastställas. Detta kommande beslut innebär att lokalgatan aldrig behöver byggas eftersom Volvo avser att använda den befintliga Bölevägen mot väster som sin nya huvudtillfart. Detta ställningstagande har också Volvo klargjort vid ett flertal informationsmöten.

Enligt ÖPL skall inte långsiktigt brukningsvärd åkermark tas i anspråk om likvärdiga alternativ finns. Utfartsvägar ska läggas så att de inte bildar nya brukningshinder för jordbruksdriften. Enbart detta visar att lokalgatan är felplacerad. Då Bölevägen har funnits länge kan man väl i rimlighetens namn fortsätta att nyttja den, istället för att bygga en ny väg.

Länsstyrelsen (Vägverket) 97-06-09

Vägverkets åtgärdsförslag har enligt PM 97-05-26 inställts. Detta visar enbart på att Bölevägen omgående måste öppnas för trafik igen, annars kommer inte trafiksäkerheten på den smala Travbanevägen att uppfyllas. Överprövningen av detaljplanen måste här visa att trafiksäkerheten måste sättas i fokus och häva detaljplanen.

Boverket 97-08-20

Yttrandet är för oss klagande väldigt positivt. Ställningstagandet beträffande Bölevägens avstängning överensstämmer helt med vår syn på det hela. Boverket anser att om den utvidgade arbetsplanen för E12 genomförs så åstadkommes trafiksäkra förhållanden eller att utformningen av trafikplatsen ändras så att Travbanevägen fredas. Detta uttalande är helt i linje med våra tidigare framförda synpunkter. Dessutom förutsätter Boverket att Bölevägen öppnas för trafik till dess E12 byggts ut på berörda delar. Vi gläds alla över detta ställningstagande.

Vi vill ändå ånyo påpeka att placeras godsterminalen i ett västligt läge så behövs inte Lokalgatan. Skulle man mot allt förnuft placera terminalen i ett östligt läge så är trots allt lokalgatans läge ännu mer felaktigt. Den borde då naturligtvis ha fått ett läge rakt mot söder d v s parallellt med bebyggelsen på Böleäng. (Se Travsällskapets tidigare yttranden.) Volvo kommer enligt egen utsago att använda befintliga Bölevägen till E12, vilket är helt naturligt då denna väg är minst 1200 m kortare än Lokalgatans sträckning. (Se bifogad karta.)

Vi vågar hoppas på att Inrikesdepartementet följer Boverkets ställningstagande i frågan som i korthet innebär att Bölevägen åter öppnas för trafik, E12 färdigställs på berörda delar och om behovet för en lokalgata trots allt skulle finnas byggs den först efter det att E12-projektet avslutats. Godsterminalens läge måste vara styrande för lokalgatans placering.

För fastighetsägarna till Röbbäck 2:6, 5:12, 5:15, 5:29, 8:20, 13:19, 16:19, 18:7, 18:8, 21:8 och 66:1.

Röbbäck 1997-09-14

Med vänliga hälsningar



Lennart Sundström, ombud  
Mantelvägen 1C  
904 41 RÖBÄCK

Tel. bostad 090-14 64 70  
arbete 090-19 50 66  
Fax arbete 090-19 17 58

Inrikesdepartementet  
Att: Lena Källberg  
103 33 STOCKHOLM

FEBER 20
1000000
Fogelström
100 -09- 16
LA 1997/760/PL
Ab/81

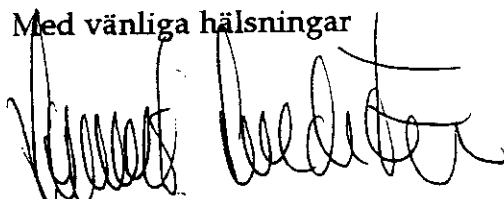
**Beträffande detaljplan för Nipvägen och del av Bölevägen i Umeå**  
**In 97/760/PL**

Hej Lena

Nu har vi förmodligen yttrat oss färdigt innan Ni tar beslut. Vågar sända dig material på skrivväxling m m som ägt rum de senaste månaderna. Det mesta avser vår strävan att få myndigheterna att arbeta efter beslutet om anslutningen av lokalgatan till E12. Detta lyckas vi tydligen aldrig med. Ingen tycks förstå. Kan du använda materialet till något positivt vore jag dig tacksam. Notera BN-svar samt Länsstyrelsens svar till oss, samt Länsstyrelsens tillstyrkan till fastställelse av planen.

Röbäck 1997-09-14

Med vänliga hälsningar



Lennart Sundström

FOLKSLEDNINGSKONTORET	
KAMMAREN	
UMEÅ KOMMUN	
100 -09- 2 "	
1997.504	214
1	4

1997-09-24



Inrikesdepartementet

**Yttrande i anledning av överklagande av detaljplan för Nipvägen och del av Bölevägen m.m. (In 97/760/PL)**

---

Umeå kommun har beretts tillfälle att yttra sig dels över Boverkets yttrande den 20 augusti till inrikesdepartementet i rubricerade detaljplaneärende och dels över skrivelser till inrikesdepartementet från Arne Lindström den 11 september och Lennart Sundström den 14 september i samma ärende.

Boverkets yttrande

Boverket har i sitt samlade ställningstagande konstaterat att sakförhållandena i planärendet inte ger skäl häva planfastställelsen. Kommunen noterar detta med tillfredsställelse och skulle mot den bakgrunden egentligen inte behöva närmare kommentera Boverkets yttrande.

Samtidigt har Boverket gett uttryck för en uppfattning att Bölevägen ändå borde hållas öppen för allmän trafik över det område som enligt detaljplanen ska införlivas med Volvo's industriområde, tills E12 byggts ut i berörda delar. Detta föranleder följande kommentarer.

Boverket tar i sitt yttrande (sid 2 näst sista st) upp att kommunens trafikplan under rubrik "Vägnät med lokala kopplingar" ändå visar Bölevägen som genomgående mot Klabböle. Detta är emellertid en felaktig tolkning av trafikplanen. Boverket har misstagit sig på en underlagskartas redovisning av befintliga vägsträckningar. Trafikplanen anger helt klart att Bölevägen inte ingår i kommunens huvudnät (se karta på sid 41 i Trafikplanen).

Boverket tycks som grund för sin uppfattning att Bölevägen borde hållas öppen, även sedan detaljplanen vunnit laga kraft, fästa stor vikt vid att Vägverket inte kunnat uppnå att på frivillig väg anlägga en GC-förbindelse

längs Travbanevägens södra del. Man bör då notera att Vägverket har varit, och fortfarande är, berett att omgående utföra av Länsstyrelsen m.fl. avsedda trafiksäkerhetshöjande åtgärder på Travbanevägen. Att detta hittills inte kunnat ske beror på att berörda markägare motsatt sig detta genom att inte upplåta något markutrymme. Det bör därvid observeras att det är väsentligen samma markägare som överklagat detaljplanen (med åberopande av trafiksäkerhetsrisker på Travbanevägen) och som inte vill upplåta markutrymme för trafiksäkerhetshöjande åtgärder på Travbanevägen. Att då betrakta dessa svårigheter för Vägverket att på frivillig grund kunna genomföra trafiksäkerhetsåtgärder som skäl för att inte anta eller genomföra detaljplanen är inte rimligt. Som Boverket också konstaterar kan trafiksäkra förhållanden åstadkommas med stöd av Väglagen.

Boverket verkar (jfr yttrandet sid 6, andra stycket) ha uppfattat att det närmast är trafikriskerna på Bölevägen förbi Volvos kontorsentré som bör vägas mot trafikriskerna vid Travbanevägen. Då har man emellertid inte insett planförslagets fulla innebörd. Den väsentligaste förbättringen ur trafiksäkerhetssynpunkt ligger nämligen inte där utan på Bölevägens sträcka i övrigt genom Teg. En sträcka på 2 km genom tät bostadsbebyggelse. Drygt 1500 personer bor inom 100 m från Bölevägen och betydligt fler inom hela stadsdelen. Vägen måste korsas av barn som bor norr om vägen på sin väg till/från låg, mellan- och högstadieskola samt daghem på södra sidan. Bölevägen måste också korsas av ett stort antal gående och cyklande, boende på Teg söder om Bölevägen, på sin väg till/från gymnasieskola, arbete, handel m.m. i centrala Umeå. Huvudcykelstråket från hela västra Teg mot centrum korsar Bölevägen. Att dämpa trafikflödena på hela Bölevägen genom Teg är därför av väsentlig betydelse för trafiksäkerheten redan idag.

Tillsammans med fördelarna för ett av Umeå's absolut viktigaste industriföretag är det således trafiksäkerhets- och miljöförbättringar för ett mycket stort antal boende och oskyddade trafikanter som måste vägas mot förändringar för ett fåtal boende och en relativt liten mängd oskyddade trafikanter, förändringar som när det gäller de boende inte kan anses vara oacceptabla eller anmärkningsvärt störande, särskilt inte i förhållande till vad som gäller på många andra håll. De trafikmängder som Travbanevägen har och kommer att få är inte anmärkningsvärt höga och betydligt lägre än t.ex. på Bölevägen.

De trafikräkningar som gjorts visar att cirka 1 500 fordon/dygn använder Travbanevägen efter Bölevägens provisoriska avstängning, vilket inte är högre än på relativt många gator i tätbebyggelse. På Bölevägen närmast E4 har trafiken samtidigt minskat från över 10 000 fordon/dygn till ca 9 000 fordon/dygn. Närmare Volvo har trafiken på Bölevägen minskat från över

1997-09-24

5 000 fordon/dygn till ca 3 500 fordon/dygn. Man kan även notera effekter på Enbärsvägen. Den gatan förbinder Bölevägen och Riksvägen mitt genom bostadområdena på Böleäng och korsas av många skolbarn. Även där har trafiken minskat efter Bölevägens avstängning, från ca 3 500 fordon/dygn till under 3 000 fordon/dygn.

Boverkets uppfattning att detaljplanen är i sak väl avvägd bör därför ligga fast. Om man däremot samtidigt åter skulle öppna och hålla nuvarande Böleväg öppen för allmän trafik tills E12 byggt ut, skulle det leda till flera olyckliga konsekvenser. Man river för det första upp den förbättring som redan uppstått i trafiksituationen längs hela Bölevägen genom Teg och skjuter ytterligare möjlighet till avlastning av Bölevägen på framtiden.

Man får heller inte glömma bort att planen även syftar att tillgodose ett betydande enskilt intresse, nämligen för Volvo Lastvagnar AB. Företaget skulle, om Bölevägen först skulle öppnas, under rätt lång tid förhindras att genomföra sina planerade åtgärder för tillgänglighet och miljöanpassning på det område som tillförs industriområdet som angöringszon kring den nya huvudentrén och för att skapa en bättre miljö för de närboende. Nuvarande oklara trafikmiljö omedelbart intill Volvo's kontor, industribyggnader och parkering skulle tvingas kvarstå under förhållandevis lång tid. Det är svårt att motivera kostsamma gatuombyggnader för att klara allmän trafik bara för en övergångstid. Volvo har också uttryckt starka önskemål om att snarast möjligt kunna genomföra sina planerade åtgärder enligt detaljplanen.

Om man under något eller några år skulle tvingas vänja sig vid att nå den nya stora västra arbetsplatsparkeringen på industriområdet från öster kan man även riskera att få svårigheter med förståelsen hos de Volvoanställda att sedan genomföra en omläggning med angöring från väster. Stora delar av Volvo's trafikstring på Bölevägen riskerar då att bli kvar. Risken för olämplig smittrafik på Nipvägen ökar.

Ett öppnande av Bölevägen i nuläget för att sedan åter stänga den skulle också ge dubbla budskap till övriga trafikanter. De som nu under relativt lång tid ändrat sitt trafikbeteende och valt Riksvägen/Travbanevägen som färdväg, t.ex. besökare till Travet, skulle för en tid i så fall återgå till Bölevägen, för att sedan åter igen tvingas byta färdmönster. Sådan ryckighet i trafikplaneringen är olycklig och bör absolut undvikas. Även Travets förutsättningar att hantera sin trafiksituation på ett långsiktig bra sätt skulle försämrats genom de växlande trafikriktningarna.

Kommunen har också i sin strävan att minska trafiken på Bölevägen helt nyligen ändrat trafikföringen vid Bölevägens anslutning från E4. Där har, efter prövning i detaljplan, avfartsrampen från E4 till Bölevägen tagits bort

för att i stället via avfart till en nybyggd cirkulationsplats leda merparten av trafiken västerut på Teg mot Riksvägen, vilken ingår i huvudnätet. Att under en begränsad tid nu åter öppna Bölevägen vid Volvo skulle därför på ett mycket olyckligt sätt stå i strid med och motverka de åtgärder som i övrigt vidtas för att genomföra kommunens övergripande trafikplanering.

Boverket ifrågasätter (sid 6, första st) om användningen av lokala trafiksäkerhetsföreskrifter är ändamålsenlig och förenlig med ambitionen att främja trafiksäkerheten under den tid då E12 inte är utbyggd. Som påpekats ovan har kommunen emellertid den bestämda och i trafikplanen förankrade uppfattningen att man därigenom uppnår trafiksäkerhetsvinster ur ett helhetsperspektiv. Om detaljplanen vinner laga kraft övergår Bölevägen för övrigt till att vara kvartermark, varvid de lokala trafikföreskrifterna omedelbart blir obehövliga.

Boverket efterlyser (sid 6, tredje st) inordnande i en fördjupad översiktsplan. Det bör därför noteras att fördjupad översiktsplan redan finns, dels i form av den fördjupning för Umeå tätort som ingår i Översiktsplan 1990 och dels i den tematiska översiktsplanefördjupning som 1995 års Trafikplan utgör. Detaljplanen är upprättad bl.a. utifrån dessa fördjupningar av översiktsplanen.

Skrivelser från Arne Lindström samt från Lennart Sundström (som ombud för flertal klagande vid Travbanevägen)


I båda skrivelserna görs gällande att framtida lokalisering av ny godsterminal är helt avgörande för behovet av lokalgatan och att godsterminalen kommer att ligga i västligt läge. Lokaliseringen av godsterminalen är emellertid fortfarande inte avgjord och den beror bl.a. på hur en framtida Botniabana kommer att dras, vilket för närvarande är föremål för en särskild lokaliseringsstudie av Banverket. Dessutom, vilket tidigare påpekats i ärendet, får Volvo också många godsleveranser på lastbil söderifrån som lämpligen angör via föreslagen lokalgata. Lokalgatan har även, oavsett godsterminalens placering, betydelse som angöring för anställda från södra/östra stadsdelarna av Umeå (inledningsvis via Riksvägen och senare även via ny E12).


I övrigt föranleder klagandenas synpunkter på kommunens skrivelse 1997-06-03 inga ytterligare kommentarer utöver vad som redan framgår av kommunens skrivelse.

1997-09-24

5 (5)

Klagandenas synpunkter på Vägverkets genomförande av trafiksäkerhetsåtgärder på Travbanevägen samt på Boverkets yttrande föranleder inga synpunkter utöver vad som framgår ovan med anledning av Boverkets yttrande.

  
Lennart Holmlund  
Kommunstyrelsens ordförande

  
Lars-Göran Boström  
Stadsbyggnadschef

# ÖVERSIKTSPLAN för UMEÅ KOMMUN

Delutredning

## TRAFIKPLAN

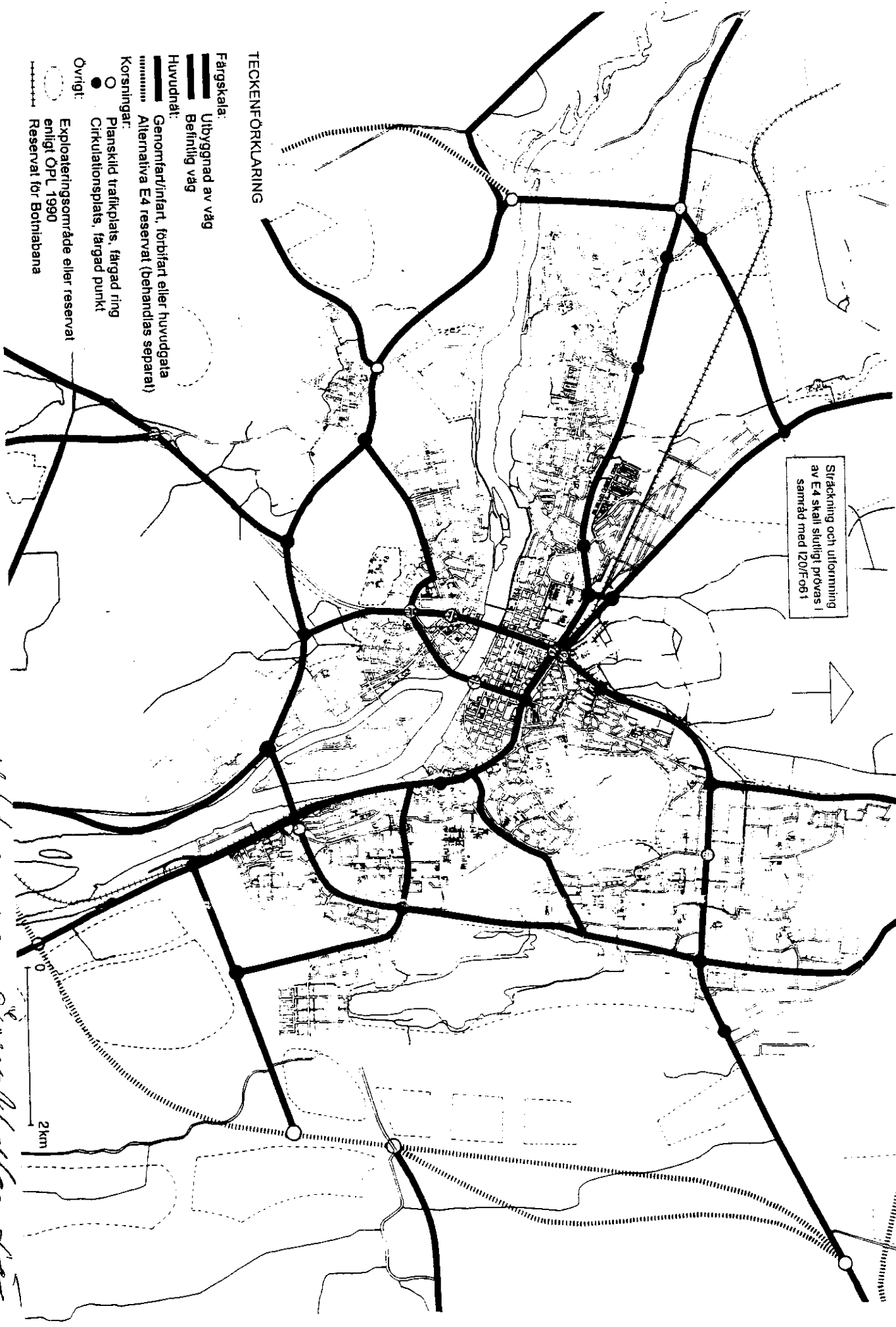
Upprättad

1993

Fastställd av kommunfullmäktige 1995-01-23 (KF 55).

Staden

Siväckning och utformning av E4 skall slutligt prövas i samråd med I20/F061



TECKENFÖRKLARING

- Färgskala:
  - Utbyggnad av väg
  - Befintlig väg
- Huvudnät:
  - Genomfart/infart, förbifart eller huvudgata
  - Alternativa E4 reservat (behandlas separat)
- Korsningar:
  - Planskild trafikplats, färgad ring
  - Cirkulationsplats, färgad punkt
- Övrigt:
  - Exploateringsområde eller reservat enligt OpL 1990
  - Reservat för Botniabana

Princip för huvudnät för biltrafik.

*Utdrag ur Översiktsplan för  
Hoved kommun, bebyggelse  
Del av 1992 års kommunfullmäktige  
Fastställt på kommunfullmäktige 1992/01/23*



Länsstyrelsen  
Västerbottens län  
Plan/Räddningstjänst

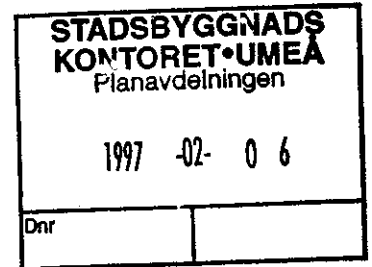
KOPIA

BESLUT  
Datum  
1997-02-03  
  
rek + mb

1(8)  
Beteckning  
2024-11776,  
11786,11797-  
11800/96

Klaganden

Se sändlista



Överklagande av kommunfullmäktiges beslut att anta detaljplan  
(1 bilaga)

**Beslut**

Länsstyrelsen avslår överklagandena.

**Överklagat beslut**

Kommunfullmäktiges i Umeå kommun beslut den 16 september 1996 att anta detaljplan för Nipvägen och del av Bölevägen samt del av fastigheten Röbbäck 5:14 inom Teg i Umeå kommun.

**Överklagandena**

Kommunens antagandebeslut har i skilda skrivelser överklagats av ägarna till fastigheterna Röbbäck 2:6, 5:12, 5:15, 5:29, 8:20, 13:19, 16:19, 18:7, 18:8, 21:8 och 66:1, Röbbäcks byamän, Bårets samfällighetsförening samt Västerbottens Travsällskap. I huvudsak framförs följande synpunkter:

**Lennart Sundström** har som ombud för ett tiotal fastighetsägare i huvudsak boende längs Travbanevägen överklagat kommunens antagandebeslut i huvudsak av följande skäl:

1. Detaljplanen anses inte, i motsats till vad som anges i samrådsredogörelsen, överensstämma med översiktsplanen då föreslagen lokalgata inkräktar på travbanans expansionsmark.
2. MKB:n anses felaktig då vägförlängningen till Volvo blir 3,9 km i stället för i MKB:n uppgivna 2 km. Reskostnader och miljöpåverkan blir mera omfattande än vad som framgår av MKB:n.
3. Enligt uppgift i byggnadsnämndens protokoll ska Bölevägen endast avstängas temporärt under byggtiden på Volvos fabriksområde och permanent efter att nya E12 byggts. Bölevägen ska därför öppnas för trafik senast den 15 januari 1997. Klaganden har uppfattningen att den nya lokalgatan avses nyttjas endast under ett fåtal år.
4. Överföringen av trafiken till Travbanevägen anses medföra bristande framkomlighet, trafiksäkerhetsbrister och oacceptabla bullernivåer.

5. Inga trafiksäkerhetsåtgärder, som påtalats i skrivelse från polismyndigheten, har genomförts med anledning av Bölevägens avstängning.
6. Avstängningen av Bölevägen av trafikplanemässiga skäl anses inte stämma utan förslaget är skraddarsytt efter Volvos behov. I PM från Trafiksektionen, Umeå kommun, påtalade anpassningsåtgärder för Travbanevägen har inte genomförts.
7. Redovisade förhållanden, kring i stadsbyggnadskontorets sammanfattande kommentarer angivna sammankomst med fastighetsägare, anses oriktiga. Den träff som stadsbyggnadskontoret hänvisar till, varvid trafiksäkerhetsfrågor och åtgärder för att höja trafiksäkerheten dryftades vid en besiktning på platsen, anses inte uppfylla kraven på samråd då alla berörda inte beretts tillfälle att delta. Kallelser, protokoll mm för mötet efterlyses.
8. Av kommunen och vägverket utlovade trafiksäkerhetshöjande åtgärder har tagits tillbaka och förkastats av tekniska skäl.
9. Påtalas att den nattrafik som länsstyrelsen påpekat i samrådsyttrande inte har kommenterats av kommunen.
10. MKB:n anses ha svaga punkter exempelvis i avsnittet hälsa och säkerhet.
11. Uppgifter i detaljplanen för kvarteret Karossen och i stadsbyggnadskontorets sammanfattande kommentarer i ärendet anses inte överensstämma.
12. Trafikräkningen anses ha utförts på ett felaktigt sätt och förslag om trafikhindrande inslag på Riksvägen bedöms inte få avsedd verkan. Vidare påpekas att Gärlvägen är enskild väg.

Avslutningsvis sammanfattas kommentarer till planförslaget i följande:

- Detaljplaneförslaget bör göras om antingen genom att lokalgatan flyttas till ett läge enligt översiktsplanen eller att Bölevägen fortsätter vara huvudinfart till Volvo.
- Bölevägen ska öppnas igen 97-01-15.
- Trafiksäkerhetsåtgärder längs Travbanevägen verkställs omgående.
- Ev kan lokalgatan utgå ur detaljplaneförslaget till dess det övergripande trafiksystemet fått sin lösning.

**Lars-Gunnar Sandström** som undertecknat ovannämnda klagoskrivelse har därutöver i särskild skrivelse överklagat beslutet där han pekar på risken att Gärlvägen, som är enskild väg, ska användas som smitväg i ökad utsträckning. Klaganden kräver att länsstyrelsen skall upphäva planen eller att föreslagen lokalgata anläggs på västra sidan av fastigheten Röback 5:14.

**Västerbottens Travsällskap** anser att Bölevägens avstängning har inneburit en försämring ur kommunikationssynpunkt för besökare till travet. Den planerade lokalgatan inkräktar på framtida expansionsmöjligheter för travet och utgör ett hot mot verksamheten genom ytterligare trafikproblem i korsningen Travbanevägen/Gräsmyrvägen. Dessutom bryter lokalvägen befintlig körväg för hästekipagen från de gårdar som finns på slätten. Man motsätter sig inte byggandet av lokalvägen men föreslår att den ges en annan riktning med

anslutning mot Gräsmyrvägen så att störningar av den pågående verksamheten så långt möjligt undviks. Påtalas även att E12:s planerade dragning inkräktar på befintliga skogsbanor varför hänsynstagande härtill krävs om planerna förverkligas.

**Röbäcks byamän** kräver att länsstyrelsen upphäver kommunfullmäktiges antagandebeslut och framför liknande synpunkter enligt punkterna 1, 3, 4 och 10. Klagandena anser dessutom att stöd för planen saknas i trafikplanen och att lokalgatan i verkligheten är en fabriksinfart. Planen anses ur trafiksäkerhetssynpunkt helt oförsvarbar. Vidare efterlyses en synkronisering med övriga planer främst vad avser MKB-arbetet för ny E12 över Röbäcksslätten där behovet av att samordna infarten till Volvo påpekades men ej medtogs i planarbetet. Konsekvenserna härav är att lokalgatan saknar en vettig anslutning till den planerade E12-sträckningen innebärande att den i planen omtalade omfördelningen till huvudnätet efter utbyggd E12 aldrig kan ske. Trafiknyttan-samhällsekonomiska effekter av den föreslagna lokalgatan efterlyses. Vidare efterlyses underlag för trafikutvecklingen i Röbäcks by i form av trafikmätningar vilket saknas. Klagandena påtalar att fullmäktigeledamöterna inte haft MKBn som underlag när beslut fattats.

**Lars och Lena Morén, Röbäck 18:7** - som även undertecknat gemensam skrivelse enligt ovan, framför därutöver krav på att slopa vägen över slätten och i stället öppna upp Bölevägen. Gång- och cykelväg på Travbanevägen förordas och hastighetsbegränsning till 50 km/tim efter Gräsmyrvägen vid korsningen med Travbanevägen liksom ett övergångsställe med blinkljus i berörd del.

**Bärets samfällighetsförening** anser att planförslaget innebär en sådan ökning av trafiken på Riksvägen att kraven på rimlig boendemiljö inom de delar av samfälligheten som ligger mot Riksvägen ska tillgodoses genom bullerdämpning och att en cirkulationsplats tillskapas i korsningen Klarbärsvägen-Riksvägen.

### Länsstyrelsens bedömning

I gällande översiktsplan från 1990 anges bl a att för Volvos framtida expansion behövs mark på andra sidan Bölevägen vilket kommer att medföra att genomfartstrafik från Klabböle, travet, grustäkter och betongindustri på Bölevägen omöjliggörs. Trafiken måste då ledas via Röbäck ner till Riksvägen. I den av kommunen i januari 1995 antagna trafikplanen har angetts att Bölevägen inte längre ska ingå i huvudnätet för biltrafik. Avstängningen av Bölevägen är således i överensstämmelse med översiktsplanen. En konsekvens av detta blir ökad trafik på Travbanevägen och Riksvägen med en vägförlängning till Klabböle, travet och andra verksamheter i närheten. Vägavstängningen medför också att boende efter Bölevägen erhåller en bättre boendemiljö genom minskad genomfartstrafik.

Länsstyrelsen finner att påpekade uppgifter om vägförlängning är riktiga men bedömer att detta inte utgör någon grund för att upphäva antagandebeslutet.

Avseende den temporära och permanenta avstängningen av Bölevägen tolkar länsstyrelsen planförslaget på så sätt att lokalgatan avses att nyttjas för tillfartstrafik från färdigställandet och framgent. Av planbeskrivningen framgår inga uppgifter om temporärt nyttjande. Av Trafiknämndens beslut den 20 juni 1995 framgår att avstängningen av Bölevägen gäller till den 1 juni 1997.

Enligt de uppgifter som länsstyrelsen tagit del av har trafiken längs Travbanevägen under hösten -96 ökat med mindre än 1 000 fordon per dygn och således har avstängningen av Bölevägen ännu inte lett till den av de klagande befarade ökningen.

Klagandens farhågor beträffande framkomlighet är enligt länsstyrelsens mening överdriven. Vad beträffar bullersituationen delar länsstyrelsen kommunens bedömning att åtgärder kan behöva vidtas för fastigheten Röbbäck 13:19. Länsstyrelsen förutsätter att åtgärderna vidtas i samband med plangenomförandet.

Angående polisens yttrande inför avstängningen av Bölevägen anser polismyndigheten i dag att nu genomförda hastighetsbegränsningar för närvarande är tillräckliga för att uppnå erforderlig trafiksäkerhet.

Klagandes påpekande om att Bölevägens avstängning är beroende av Volvo Umeverkens behov uppfattar länsstyrelsen som riktigt. Även lokalgatan till Travbanevägen baseras på Volvo Umeverkens önskemål om entré från väster. Den kommunala planeringen utgår i detta fall från de behov som ställs från en av de viktigaste industrierna i Umeå och den kommunala uppgiften är att lösa det kommunikationsbehov som en verksamhet under utveckling ställer. I trafikplanen anges, som klaganden framhåller, att erforderliga anpassningsåtgärder längs Travbanevägen erfordras då dess funktion som trafiklänk blir viktigare.

Länsstyrelsen anser att de skäl som kommunen anfört för att inte fullfölja trafiksäkerhetshöjande insatser är otillfredsställande. Enskilda fastighetsägares inställning till genomförandefrågor kan rimligen inte utgöra grund för om trafiksäkerhetshöjande åtgärder ska vidtas eller inte. Beslutet har fattats efter hörande av en begränsad krets fastighetsägare utan att övriga berörda beretts tillfälle att lämna synpunkter. Beslutet måste rimligen grundas på en bedömning om trafiksituationen är sådan att den är lämplig med hänsyn till de boendes hälsa eller i övrigt är att anses som acceptabel med hänsyn till behovet av skydd mot olyckshändelser. Med en beräknad ökning av trafiken från 500 fordon/dygn till 3 500 fordon/dygn på den 6,5 m breda Travbanevägen - med vissa toppar i anslutning till Travbanans verksamhet - finner

länsstyrelsen att riskerna för olycksfall inte kan negligeras. Länsstyrelsen konstaterar att de åtgärder som vidtagits med en hastighetsbegränsning om 50 km/tim har förbättrat förutsättningarna för hälsa och säkerhet.

Länsstyrelsen konstaterar, liksom klaganden, att kommunen ändrat inställning till genomförande av trafiksäkerhetshöjande insatser längs Travbanevägen bl a efter konstaterandet att den ökade trafikbelastningen längs Travbanevägen är temporär och med hänvisning till tekniska skäl. Kommunen förutsätter vidare att utfartsvägen från Volvo och Travet får en anslutning till E12 som avlastar bebyggelsen längs Travbanevägen.

Angående påstådd nattrafik sker enligt uppgift transporter till och från Volvo Umeverken huvudsakligen under dagtid.

När det gäller klagandens påpekande om brister i MKB finner länsstyrelsen att de konsekvenser som beskrivits är rimliga och att omfattningen är skälig. Bland annat konstateras i avsnittet om trafiksäkerhet att planförslaget beskriver behov av en separat gång- och cykelbana på vägdelens (Travbanevägen i anslutning till Gräsmyrvägen) norra sida eller en breddning av körbanan samt en förbättring av anslutningen till Gräsmyrvägen.

Vad avser klagandens påpekanden om bristande konsekvens i kommunens uppgifter om Bölevägen tolkar länsstyrelsen uppgifterna som att angöring till Volvo Umeverken avses förändras från att i huvudsak ha skett från öster till att framledes ske från väster, vilket är i enlighet med syftet med planförslaget.

Angående påstådda felaktigheter i trafikräkningar anser länsstyrelsen att de uppgivna trafikmängderna har kontrollerats på ett adekvat sätt. Vissa felaktigheter kan inte uteslutas men uppgiven trafiknivå ligger i dag klart under de beräkningar som gjorts om en trafikbelastning kring 3 500 fordon /dygn efter plangenomförandet och etableringen av E12.

Länsstyrelsen finner inte att Lars-Gunnar Sandströms särskilda yrkande att lokalgatan ska förläggas längs fastigheten Röbbäck 5:14:s västra sida kan motivera att antagandebeslutet ska upphävas då olägenheterna inte bedöms vara större än att de kan tålas. Problemet med smittrafik på Gärlvägen talar i sig för att Nipvägen behövs.

Enligt länsstyrelsens bedömning innebär inte planförslaget sådana begränsningar av travverksamhetens expansionsmöjligheter och verksamheten i övrigt att det är motiverat att häva antagandebeslutet. Planförslaget utgör i sig inget hinder för att bedriva verksamhet på båda sidor lokalgatan även om en viss barriärverkan kan påvisas. Intrånget bedöms inte vara större än att det får tålas.

Röbäcks byamän har synpunkter på om lokalgatan är att anse som industrianslutning eller ej. Detta är en fråga som prövas i annan ordning. Beträffande klagandes uppgifter om tillfällig avstängning av Bölevägen framgår av handlingarna att avsikten varit att den tillfälliga avstängningen under byggnadstiden prövas som trafiknämndsbeslut och den permanenta avstängningen i detaljplan. Detta kan enligt länsstyrelsens bedömning ske oberoende om E12 byggs ut eller ej. Angående trafiknyttan-samhälleekonomiska effekter konstaterar länsstyrelsen att krav på särskild redovisning av dessa förhållanden inte föreligger vid upprättande av detaljplan. Dessa bedömningar ligger i den allmänna lämplighetsbedömningen och ska ses i ett vidare sammanhang baserat på den kommunala översiktsplanen och trafikplanens intentioner. I klagandens påpekande om synkronisering av planer kan länsstyrelsen dela uppfattningen att en samordning av insatserna skulle ha varit önskvärd, men då tidsskillnad mellan etableringarna uppenbarligen föreligger bör inte samordningsambitionerna hindra att Volvo Umeverkens behov av ändrade entréförhållanden tillfredsställs. Efter kontakt med kommunen konstaterar länsstyrelsen att MKB:n delgivits fullmäktigeledamöterna innan beslut fattats i ärendet.

Ägarna till fastigheten Röbäck 18:7 krav på att öppna Bölevägen för trafik berör ett trafiknämndsbeslut som prövas i annan ordning. Kravet på nedsatt hastighet är redan tillgodosett.

Bärets samfällighetsförenings framförda klagomål är av sådan karaktär att de inte entydigt kan sammanföras med planförslagets genomförande. De förändringar som följer med plangenomförandet är enligt länsstyrelsens bedömning inte av den omfattningen att den i sig föranleder särskilda åtgärder. De olägenheter som anses föreligga längs Riksvägen bör därför prövas i annan ordning. Av handlingarna i ärendet framgår att initiativ till ev åtgärder har tagits av byggnadsnämnden.

### ***Sammanfattning***

Den provisoriska avstängningen av Bölevägen har medfört ökad trafik på Travbanevägen. Genomförandet av detaljplanen kommer ytterligare att belastas Travbanevägen då även trafiken från Volvo Umeverken anvisas ny angöring från väster.

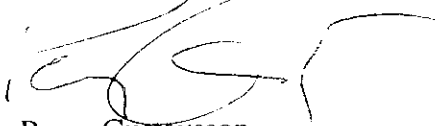
I detaljplaneförslaget har hänsyn tagits till g/c-trafikens säkerhet genom en separat gång- och cykelväg parallellt med lokalgatan mellan Travbanevägen och Bölevägen. Med hänsyn till trafiksäkerheten har vägverket under samrådstiden från fastigheten Röbäck 18:7 gjort en anslutning till befintlig gc-väg efter Gräsmyrvägen. Hastigheten har även sänkts till 50 respektive 30 km/tim på berörda sträckor. Länsstyrelsen anser - trots att hastigheten nedsatts - det rimligt att någon av de åtgärder som föreslagits i MKB (separat g/c-väg eller breddning av körbanan) genomförs längs hela sträckningen av Travbanevägen mellan Gräsmyrvägen och Nipvägen och att denna åtgärd vidtas i samband med genomförandet av planen. Detta skulle även

uppfylla trafikplanens ambitioner att genomföra erforderliga anpassningsåtgärder för Travbanevägen som genom Bölevägens avstängning får en viktigare funktion.

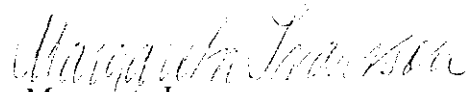
Volvo Umeverkens angöringstrafik via Travbanevägen är provisoriska i avvaktan på att E12 genomförs. Den provisoriska lösningen beräknas verka under 3-4 år. Med hänsyn till den ökade trafikbelastningen på Travbanevägen och den tid provisoriet avser fungera bör erforderliga åtgärder för hälsa och säkerhet vidtas i anslutning till att detaljplanen för Nipvägen genomförs.

Detaljplanens indirekta påverkan på Travbanevägen är grunden för länsstyrelsens ställningstagande i trafiksäkerhetsfrågan. Den "överenskommelse med anledning av detaljplaneförslaget för Nipvägen och del av Bölevägen samt del av fastigheten Röbbäck 5:14 inom Teg i Umeå kommun" som träffats mellan kommunen och vägverket i vilken framhålls att några åtgärder tills vidare inte är möjliga strider dock mot kraven på hävdandet av åtgärder för att motverka risk för olycksfall. Länsstyrelsen förutsätter därför att trafiksäkerhetsåtgärder - förutom nedsättning av hastigheten - för oskyddade trafikanter längs Travbanevägen vidtas i samband med genomförandet av planen. Ett upphävande av detaljplanen skulle enligt länsstyrelsens mening - p g a gällande trafiknämndsbeslut - inte medföra någon förändring av trafiksäkerheten längs Travbanevägen.

Hur detta beslut kan överklagas, se bilaga.



Percy Gustavsson



Margareta Ivarsson

### Bilaga

Hur man överklagar till regeringen, inrikesdepartementet

Sändlista

Lennart Sundström (ombud), Mantelvägen 1 C, 904 41 RÖBÄCK  
Lars-Gunnar Sandström, Gärlvägen 2, 904 40 RÖBÄCK  
Västerbottens Travsällskap, c/o Robert Karlsson, Umåker, 904 40 RÖBÄCK  
Röbäcks byamän, c/o Arne Lindström, Travbanevägen 10, 904 40 RÖBÄCK  
Lars och Lena Morén, Travbanevägen 28, 904 40 RÖBÄCK  
Bärets samfällighetsförening, c/o Bengt-Olov Moritz, Krusbärsvägen 16 C,  
904 35 UMEÅ

Kopia till

Umeå kommun, kommunfullmäktige  
Umeå kommun, stadsbyggnadskontorets planavdelning

Kommunfullmäktige

1996-09-16

Plats och tid

Fullmäktiges sessionssal, Umeå  
Klockan 10.00-12.30, 13.30-15.00

Beslutande

Se separat lista

Ersättare (ej tjänstgörande)

Se separat lista

Övriga deltagande

Agneta Flumé, assistent  
Dick Sundelin, ekonomichef  
Håkan Törnström, bitr stadsdirektör

Utses att justera

Bert-Olov Sandgren (s)

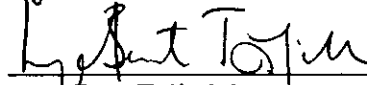
Lennart Degerliden (fp)

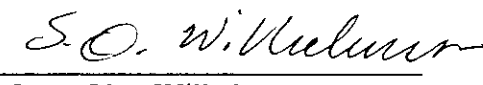
Underskrifter  
Sekreterare

  
Håkan Törnström

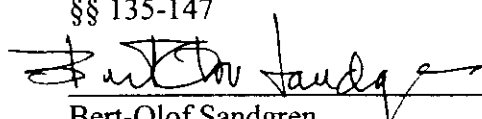
Paragraf  
130-147

Ordförande

  
Inge Bert Täljedal  
§§ 135-147

  
Sven-Olov Wilhelmsson  
§§ 130-134

Justerande

  
Bert-Olof Sandgren

  
Lennart Degerliden

**BEVIS**

Justering har tillkännagivits genom anslag

Organ

Kommunfullmäktige

Sammanträdesdatum

1996-09-16

Datum för anslags  
uppsättande

1996-09-24


Datum för anslags

nedtagande 1996-10-16

Förvaringsplats  
för protokollet

Stadsledningskontoret, kansliet

Underskrift

  
Agneta Flumé

Kommunfullmäktige

1996-09-16

---

PLU § 166/95		
§ 134/96		
KS § 168		
KF § 140	1995.680	214

Detaljplan för Nipvägen och del av Bölevägen samt del av fastigheten Röbbäck 5:14 mm inom Teg

Stadsbyggnadskontoret har i samrådsremiss 1995-11-02 infordrat planeringsutskottets yttrande i rubricerade ärende.

BILAGA

Detaljplanens syfte är att medge nödvändig utvidgning av industriområdet för Volvo Lastvagnar AB Umeverken genom att överföra Nipvägen och del av Bölevägen till industrimark. Samtidigt ges planmässig förutsättning för en ny huvudtillfart till Volvo via en ny lokalgata mellan Travbanevägen och Bölevägen.

---

Stadsledningskontoret, planeringsenheten, anför i huvudsak följande i yttrande 1995-11-15:

”Föreliggande förslag till detaljplan överensstämmer väl med både gällande översiktsplan och den nyligen antagna trafikplanen för Umeå stad. Volvos behov av ytterligare mark för en vidareutveckling av sin produktion finns redovisad i översiktsplanen. Denna utbyggnad är ur näringslivssynpunkt synnerligen angelägen.


Principen att av miljö- och trafiksäkerhetsskäl avlasta vissa gatuumråden från onödig genomfartstrafik och överföra denna till mer ”trafiktåliga” stråk har lagts fast i trafikplanen. Bölevägen har länge ansetts tillhöra de gator som behöver sådan avlastning. Särskilt om man ser till förhållandena mellan Tegsberg och Böle herrgård.

Mot denna bakgrund finns ur översiktsplanesynpunkt inget att erinra mot förslaget.”

---

Justeringsmännens sign

Utdragsbestyrkande



---

Stadsbyggnadschef Lars-Göran Boström lämnar sakupplysningar.

---

*Nils Häggström (c), med instämmande av Kristian Priemel (v), yrkar att planeringsutskottet skall uttala att den föreslagna lokalgatan skall utgå i avvaktan på att det övergripande vägsystemet fått sin lösning.*

---

Efter avslutad överläggning ställer ordföranden proposition på av stadsledningskontoret upprättat förslag till yttrande och Häggströms, med instämmande av Priemel, yrkande och finner att planeringsutskottet beslutat att avge yttrande i ärendet i enlighet med stadsledningskontorets förslag.

---

PLU Planeringsutskottet beslutar

att tillstyrka förslaget till detaljplan för Nipvägen, del av Bölevägen samt del av fastigheten Röbbäck 5:14 mm inom Teg.

---

*Nils Häggström (c) och Kristian Priemel (v) reserverar sig mot beslutet under återopande av sitt yrkande i ärendet.*

---

**Planeringsutskottet återupptar ärendet 1996-08-14.**

Stadsledningskontoret, planeringsenheten, har i skrivelse 1996-08-01 anfört följande:

”Byggnadsnämnden har beslutat överlämna den aktuella detaljplanen till kommunfullmäktige för antagande. Planen har varit

utställd för granskning under våren 1996 och därefter delvis reviderats. Revideringen innebär att den planerade gång- och cykelvägen längs Travbanevägen utgår.

Stadsledningskontoret, planeringsenheten, har i tidigare yttrande 1995-11-15 tillstyrkt planförslaget eftersom det väl överensstämmer med gällande översiktsplan och trafikplanen för Umeå stad. Eftersom kommunen och vägverket, bl a efter synpunkter från boende i området, enats om att tills vidare inte genomföra ytterligare åtgärder längs Travbanevägen har stadsledningskontoret inget att erinra mot det reviderade förslaget.”

Planförslaget jämte byggnadsnämndens protokoll bifogas protokollet.

#### BILAGOR

\_\_\_\_\_

*Vid planeringsutskottets behandling av ärendet yrkar Nils Häggström (c) med instämmande av Kristian Priemel (v) att vägen över Röbbäcksslätten utgår ur planförslaget i avvaktan på lösning av Europavägarnas dragning.*

*Anders Sjölund (m) yrkar bifall till redovisat detaljplaneförslag.*

\_\_\_\_\_

Efter avslutad överläggning ställer ordföranden proposition på Anders Sjölungs och Nils Häggströms/Kristian Priemels yrkanden och finner att planeringsutskottet beslutat bifalla Anders Sjölungs yrkande. Votering begärs ej.

PLU Planeringsutskottets förslag:

Kommunfullmäktige beslutar

att anta föreslagen detaljplan för Nipvägen och del av Bölevägen samt del av fastigheten Röbbäck 5:14 mm inom Teg.

1996-09-16

Mot beslutet anför Nils Häggström och Kristian Priemel reservation under återopande av sitt gemensamma yrkande.

*Vid kommunstyrelsens* behandling av ärendet yttrar sig Nils Häggström (c), Magnus Svedmark (mp), Signar Olofsson (v), Anders Sjölund (m), Lennart Holmlund (s), Britt-Marie Lövgren (fp) och Lena Bäckström (s).

*Nils Häggström (c) yrkar med instämmande av Magnus Svedmark (mp) och Signar Olofsson (v) att vägen över Röbbäcksslätten utgår ur planförslaget i avvaktan på lösning av Europavägarnas dragnings.*

*Magnus Svedmark (mp) yrkar dessutom ett tillägg där kommunfullmäktige fastslår att i de ärenden där miljökonsekvensbeskrivningar finns skall dessa regelmässigt utsändas till ledamöterna.*

Efter avslutad överläggning ställer ordföranden först proposition på planeringsutskottets förslag och Nils Häggströms m fl yrkande och finner att kommunstyrelsen beslutat bifalla planeringsutskottets förslag. Votering begärs ej.

Härefter ställer ordföranden proposition på om Magnus Svedmarks tilläggsyrkande skall bifallas eller avslås och finner att kommunstyrelsen beslutat avslå yrkandet. Votering begärs ej.

KS Kommunstyrelsens förslag:

Kommunfullmäktige beslutar

att anta föreslagen detaljplan för Nipvägen och del av Bölevägen samt del av fastigheten Röbbäck 5:14 mm inom Teg.

Mot beslutet anför Nils Häggström, Magnus Svedmark, Sara Eriksson och Signar Olofsson reservation under återopande av respektive yrkanden.

*Vid kommunfullmäktiges behandling av ärendet* yttrar sig Carin Conradsson, Nils-Åke Sandström, Yvonne Lantto, Lennart Degerliden, Berit Lovén, Ingemar Dalgård, Lennart Holmlund, Signar Olofsson, Ragnhild Forssén, Agneta Berg, Rune Wästerby, Ingrid Eriksson och Staffan Connysson.

*Carin Conradsson (s) m fl* yrkar bifall till kommunstyrelsens förslag.

*Nils-Åke Sandström (c)* yrkar med instämmande av *Yvonne Lantto (s), Signar Olofsson (v), Ragnhild Forssén (c), Agneta Berg (s), Rune Wästerby (mp) och Ingrid Eriksson (s)* att vägen över Röbbäcksslätten utgår ur planförslaget i avvaktan på lösning av Europavägarnas dragning.

Ordföranden ställer proposition på kommunstyrelsens förslag och Nils-Åke Sandströms m fl yrkande och finner att kommunfullmäktige beslutat bifalla kommunstyrelsens förslag, varvid votering begärs.

Ordföranden föredrar följande voteringsproposition som godkännes:

Den som biträder kommunstyrelsens förslag röstar ja, den det ej vill röstar nej; vinner nej har kommunfullmäktige beslutat bifalla Nils-Åke Sandströms m fl yrkande.

Vid företagen omröstning avges 41 ja- och 22 nejroster.  
Voteringslista.

BILAGA

**KF** *Kommunfullmäktige har således beslutat*

att anta föreslagen detaljplan för Nipvägen och del av Bölevägen samt del av fastigheten Röbbäck 5:14 mm inom Teg.

Centerparti-, vänsterparti- och miljöpartigrupperna reserverar sig mot beslutet.





Övriga deltagande vid byggnadsnämndens  
sammanträde 1996-06-11

---

Lars-Göran Boström, stadsbyggnadschef  
Lars Eklöf, vice stadsarkitekt  
Anders Berg, planchef  
Mathias Wärnhjelm, trafikingenjör, från kl 14.00  
Staffan Sjöström, lantmätare, Tekniska kontoret  
Benny Sandberg, planingenjör  
Hans Allergren, planingenjör  
Ulf Sondell, stadsingenjör  
Elon Jonsson, ingenjör



BYGGNADSNÄMNDEN  
PROTOKOLL

Dnr PLA 95-56

Beslutsdatum  
1996-06-11

§ 1/2

Justerarnas sign:  
*A. D. Erik*

Fastighetsbeteckning:

**NIPVÄGEN och del av BÖLEVÄGEN samt del av fastigheten  
RÖBÄCK 5:14 m m**

Sökandens namn:

Planeringsutskottet

Ärendet avser:

Detaljplan, godkännande

TJÄNSTEUTLÅTANDE:

Handläggare: Benny Sandberg

Sign: /

Detaljplanen är upprättad av stadsbyggnadskontorets planavdelning i mars 1996. Den har varit utställd för granskning under tiden 13 mars - 3 april 1996.

Underrättelse om utställningen har skett genom kungörelse på kommunens anslagstavla samt Västerbottens Folkblad och Västerbottens Kuriren den 6 mars 1996.

Sakägare och andra som vid bedömt ha väsentligt intresse av planen har informerats om utställningen genom brev postade den 4 mars 1996. Till berörda remissinstanser har utskick skett samma dag.

Under utställningstiden har yttranden utan erinran ur plansynpunkt inkommit från Miljö- och hälsoskydds nämnden, Tekniska kontoret och Umeå Energi AB.

**Länsstyrelsens** yttrande i sin helhet: Enligt miljökonsekvensbeskrivningen konstateras negativa effekter i omgivningen som inte löses i planförslaget. Detta gäller bland annat

- förbättrad anslutning av Travbanevägen mot Gräsmyrvägen
- behov av separat gång- och cykelväg längs Travbanevägen med koppling till Röbbäck
- risk för ökad genomfartstrafik längs Riksvägen i Röbbäck.

Då dessa negativa effekter medför intrång som kan påverka hälsa och säkerhet finner länsstyrelsen det angeläget att åtgärder för att uppnå en acceptabel miljö i dessa avseenden beslutas innan planen antas. Att överväga åtgärder eller noga följa upp trafiksäkerheten är enligt länsstyrelsens mening inte en acceptabel ambitionsnivå i dessa avseenden. Då Vägverket är väghållare för berörda vägsträckningar bör avtal mellan kommunen och Vägverket upprättas för att säkerställa dessa åtgärder.

Med tanke på de stora trafikförändringar för Travbanevägen som följer med förslaget, bl a med ökade inslag av tung trafik, bör beräknade dygnsekvivalenter bullernivå och maxnivå inom området anges. Eventuella förändringar gällande nattrafik är därvid av särskilt intresse.

Yttrandet ha beretts i samråd med funktionen för miljöskydd och Vägverket.



BYGGNADSNÄMNDEN  
PROTOKOLL

Dnr PLA 95-56

Beslutsdatum  
1996-06-11

§ 112

Justerarnas sign:  
*W. D. Ahl*

**Vägverkets** yttrande i sin helhet: Som vi uppfattar beskrivningarna i planförslaget finns längs det statliga vägnätet tre till fyra problemavsnitt som kvarstår till dess en ny E12 byggs ut. Dels Travbanevägen delen utfartsväg från Volvo till väg 512, dels anslutningen väg 512/Travbanevägen, dels vägskal väg 512/Riksvägen med cykelöverfart och eventuellt väg 522 delen i gamla Röbbäck om tung trafik i större utsträckning väljer denna väg till/från E4.

Eventuella åtgärder på avsnitten är helt relaterade till exploateringen varför åtgärderna bör ingå inom ramen för denna. Innan planen antas ska ett avtal finnas upprättat mellan kommunen och oss.

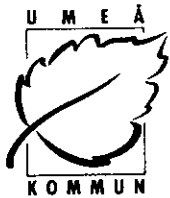
**Telia AB** har ingen erinran under förutsättning att deras befintliga kabelanläggningar inte berörs av planförslaget. Telia AB påpekar att de har ytterligare en kabelanläggning inom området utöver vad som tidigare redovisats. Läget av denna framgår av till yttrandet bifogad karta.

**Västerbottens Travsällskap (Umåker)** vidhåller sin tidigare, i samrådsskedet insända skrivelse. Därutöver vill man nu förtydliga att man inte motsätter sig byggandet av vägen över fastigheten Röbbäck 5:14 men önskar en annan dragning, nämligen att vägen skall ansluta till Riksvägen och inte till Travbanevägen.

**Umeå Bilfrakt** framhåller att man 1995-06-30 i brev till kommunstyrelsen har hemställt om förbättringar av Travbanevägen med anledning av Bölevägens avstängning. Någon förbättring har inte skett och inte heller ger planförslaget vid handen att någon förbättring av framkomligheten ska göras. Umeå Bilfrakt förväntar sig att radikala förbättringar görs på Travbanevägen nu när all trafik till och från Umeverken kanaliseras via denna. Dessutom är det osäkert när nya E12 blir färdig och kan avlasta Travbanevägen.

**Bärets samfällighet** har inkommit med ett yttrande likalydande det man avgav i samrådsskedet med följande ändringar och tillägg:  
Tidigare har felaktigt angivits korsningen Enbärsvägen/Riksvägen. Rätt korsning ska vara Klarbärsvägen/Riksvägen. Man kräver nu att korsningen Klarbärsvägen/Riksvägen byggs om med en rondell, inte trafikljus som krävts i samrådsskedet. Trafikljus skulle skapa ytterligare buller och avgaser för de boende.

Samfälligheten anger vidare att tidplanen för ett nytt trafiksystem med en ny E12 blir alltmer oviss. Det är bl a 175 lastbilstransporter till och från Volvo som flyttas över till Riksvägen. Man kan inte acceptera i samrådsredogörelsen angiven trafikbullerberäkning utan kräver att en bullermätning görs. Därvid ska hänsyn tas till att andelen lastbilstrafik kraftigt kommer att öka. Slutligen krävs att staket sätts upp mot cykelbanan efter Riksvägen för att förhindra att barn tar sig ut på Riksvägen om inte en bullerdämpning säkerställer detta.



69  
**BYGGNADSNÄMNDEN  
PROTOKOLL**

Dnr PLA 95-56

Beslutsdatum  
1996-06-11

§ 112

Justerarnas sign:

*A. L. Babil*

**Ägarna till fastigheterna Röbbäck 66:1, 13:19, 5:15, 8:20, 2:6, 5:29, 18:8, 16:19, 18:7, 5:12 och 21:8** motsätter sig liksom i samrådsskedet, i ett gemensamt yttrande, förslaget till detaljplan för en ny lokalgata mellan Bölevägen - Travbanevägen.

Fastighetsägarna kräver att detaljplanen ej fastställs förrän något beslut föreligger om en ny E12 väster om Travbanevägen. Om inte detta accepteras förutsätts att detaljplanen kompletteras med en arbetsplan som utarbetats av Vägverket avseende åtgärder längs Travbanevägen öster om lokalgatan samt för korsningen Travbanevägen - Gräsmyrvägen.

Vidare krävs att detaljplanen och arbetsplanen ska innehålla en verklighetsbild av konsekvenserna av ovanstående åtgärder samt på karta redogörelse för hur trafiklösningen ska fungera på och vid Travbanevägen före och efter det att en E12 är utbyggd. Påfart till och från Volvo/travet på en tänkt sträckning av E12 måste redovisas i dess utformning vid Röbbäck. Kommunen och Vägverket skall därefter kalla till behörigt utlyst informations- och samrådsmöte.

Fastighetsägarna har full förståelse för att en ny tillfartsväg till Volvo måste komma till, men tycker att konsekvenserna för Röbbäck är dåligt och "dolt" redovisade av kommunen. De förutsätter att de krav och förutsättningar som de framfört beaktas i det fortsatta detaljplanearbetet.

Utöver detta anser fastighetsägarna att planhandlingarna är bristfälliga. Man anser att synpunkter från Vägverket och Länsstyrelsen angående trafikmängder, trafikbuller, trafiksäkerhet m fl konsekvenser inte beaktats av kommunen innan detaljplanen utställdes. Vidare anser man att samrådsmötet den 8 november 1995 inte var behörigt utlyst, då sakägare och boende längs Travbanevägen inte erhållit skriftlig kallelse respektive flygblad.

De kompletteringar som gjorts i miljökonsekvensbeskrivningen tycker man saknar värde. Detta har man åskådliggjort genom att punkt för punkt i miljökonsekvensbeskrivningen kommentera de kompletteringar som gjorts. Påståendet att miljökonsekvensbeskrivningen kompletteras på alla kriterier ifrågasätts.

**Röbbäcks byamän** hävdar samma synpunkter som i samrådsredogörelsen. Den senaste tidens ifrågasättande av större vägsatsningar, i vilket även en eventuell ny E12 inbegrips, anser man endast stärker framförda synpunkter. Man bör självfallet avvakta om det överhuvudtaget kommer att byggas någon E12 enligt de planer som förevisats. Att för att klara trafiksäkerheten på Travbanevägen behöva göra stora ingrepp, då det kanske skall bli en direktanslutning längre fram ter sig fullständigt huvudlöst. Hur mycket kommer vägförlängningarna som uppstår att kosta trafikanterna? Hur mycket kommer utsläppen att öka på grund av längre restider? Man påminner om att Volvo på samrådsmötet uppgav att man hade för avsikt att beså och plantera igen Bölevägen för att göra den vacker och njutbar. Kan det be-



**BYGGNADSNÄMNDEN  
PROTOKOLL**

Dnr PLA 95-56

Beslutsdatum  
1996-06-11

§ 112

Insterarnas sign:

*(Handwritten signature)*

hovet anses stå i rimlig proportion till de problem som lösningen åsamkar framför allt röbäcksborna? Slutligen hävdas att denna lokalgata över 5:14 inte finner stöd i översiktsplanen.

**Ägaren till fastigheten Röbäck 5:12** (Lars-Gunnar Sandström), vars fastighet angränsar till fastigheten 5:14, på vilken den planerade lokalgatan avses att byggas, anser att närmiljön kommer att belastas med trafikbuller. Vägen kommer att användas för tung trafik. Totalt beräknas 2500 fordon/dygn.

Längs vägens sträckning finns två fast boende. Enligt planförslaget placeras vägen ca 40 meter från Sandströms bostadshus, avståndet från vägen till grannen blir ca 110 meter. Eftersom kommunen äger fastigheten 5:14 i hela vägens sträckning yrkar Sandström att lokalgatan flyttas till västra sidan av denna fastighet. Detta bedöms inte vara till nackdel för planförslaget och samtlig intilliggande fast bebyggelse skulle få en bättre närmiljö.

**Ägarna till fastigheten Röbäck 11:20** (Håkan och Elisabeth Johnson) motsätter sig genomförandet av detaljplanen av följande skäl: Vägverket har meddelat att E12 över Röbäcksslätten inte byggs förrän E4 dragning genom Umeå är beslutad. Att i dagsläget bygga en ny väg som förutsätter att E12 byggs över Röbäcksslätten är mycket oplanerat och förhastat. Skulle E4 västligt läge bli aktuell är dessa vägars berättigande mycket tveklaktiga. Volvos befintliga anslutning på Bölevägen bör kunna användas till dess hela trafiklösningen för E4 och E12 är löst. I beslutet om den totala trafiklösningen bör då även Volvos godsterminal och de anställdas kommunikationer bättre belysas.

Att flytta trafiken från Bölevägen innebär att problemet endast flyttas till ett område där vägnätet har ännu sämre standard. Trafiken på Travbanevägen, Gräsmyrvägen och Riksvägen kommer att öka markant och innebär många trafikfarliga korsningar med tung trafik, ökat trafikbuller och trafikförorenningar. Korsningen Riksvägen - Gräsmyrvägen är redan idag en mycket trafikfarlig korsning, speciellt för cyklister, främst högstadiesbarn.

Trafiken längs Riksvägen genom Röbäcksby har ökat väsentligt både vad gäller trafik till travet, tung trafik och övrig trafik. Denna väg kommer att användas framför allt för tung trafik till och från Volvo. Skolbarnen vid skolan i Röbäck passerar flera gånger dagligen över Riksvägen för att komma till Fritids på andra sidan vägen. Sikten är dålig och befintlig hastighetssänkning till 30 km/tim efterlevs dåligt. Lokalerna används också som förskola för mindre barn och även för viss typ av skolarbete och barnverksamhet på kvällstid. Även i framtiden kommer dessa lokaler att användas för barnverksamhet. Det är därför mycket oroande med mer tung trafik i detta trånga område.



**BYGGNADSNÄMNDEN  
PROTOKOLL**

Dnr PLA 95-56

Beslutsdatum  
1996-06-11

§ 112

Justerarnas sign:  
*[Handwritten signature]*

Med hänsyn till ovanstående kräver man därför att vägen läggs in i ett större perspektiv där man utgår från E4-dragningen och sedan utifrån detta planerar anslutande vägar och inte tvärtom som nu är fallet.

Håkan och Elisabeth Johnsons fastighet (Röbäck 11:20) ligger nära korsningen Riksvägen / Gräsmyrvägen. De kräver därför att en undersökning av trafikbuller och vibrationer görs med hänsyn till de stora ökningarna av trafikmängder (speciellt tung trafik) som planförslaget innebär.

**Rektor vid Linblomman/Röbäcks skola** konstaterar att planförslaget innebär att andelen tung trafik genom Röbäcks by och på Gräsmyrvägen kommer att öka markant. Röbäcks skola och Svidjans fritidshem ligger på var sin sida om Riksvägen. Ca 50 barn/dag i åldern 6-8 år korsar vägen, ibland flera gånger per dag. Förmodligen kommer barnantalet att öka. Sikten längs vägsträckan är mycket dålig, med mer och tyngre trafik krävs lägre hastigheter och en säkrare övergång t ex med trafiksignal. Vad tänker Vägverket, som är väghållare, vidta för åtgärder för att barnen ska få en säker skolväg?

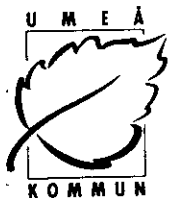
Skolgården gränsar mot Riksvägen. En ökad tung trafik medför högre ljud och sämre miljö. Riksvägen används även för skolans cykelutflykter. Det saknas cykelbanor och vägkanten är smal. Ytterligare tung trafik begränsar dessa möjligheter.

Övergångsstället över Gräsmyrvägen upplevs inte idag som trafiksäkert. Barn korsar dagligen denna väg. Med en ökad trafik och den hastighet trafiken har idag behövs en ljussignal.

**STADSBYGGNADSKONTORETS SAMMANFATTANDE  
KOMMENTAR/BEDÖMNING:**

Att berörd del av Bölevägen stängs av som gata och överförs till industrimark för Volvo Lastvagnar AB är närmast motiverat av att marken erfordras för Volvo's behov i samband med utbyggnad av sin industrianläggning. Samtidigt är en avstängning av Bölevägen för genomfartstrafik, i kombination med en ny huvudinfart till Volvo från väster, ett led i genomförandet av kommunens trafikplan som anger att Bölevägen inte längre ska ingå i huvudnätet för biltrafik. Bölevägen har dålig trafiksäkerhetsstandard och utgör en stor barriär genom ett grannskap med ett stort antal boende. Detaljplanen medför således i denna del väsentliga fördelar både för Volvo Lastvagnar AB och för trafiksäkerhet och boendemiljö för stora grupper människor.

Vid den omfattande om- och utbyggnad av Volvo's anläggning som nu är i sitt slutskede har samtidigt anläggningens nya huvudtillfart placerats på västra sidan av industriområdet. Detta beror på att det är den klart lämpligaste placeringen med



**BYGGNADSNÄMNDEN**  
**PROTOKOLL**

Dnr PLA 95-56

Beslutsdatum  
1996-06-11

§ 112

Justerarnas sign:

hänsyn till materialflödet i produktionen. Stora personalparkeringar placeras också på västra sidan. Eftersom Bölevägen inte längre bör utgöra huvudtillfart måste då också tillfartsfrågan lösas på annat lämpligare sätt.

Sett i ett övergripande perspektiv är en anslutning mot huvudvägnätet i väster den klart lämpligaste lösningen. En ny huvudväg i västligt läge finns redovisad i gällande översiktsplan och i trafikplanen. Enligt en överenskommelse mellan kommunen och vägverket avses en ny E12 under de närmaste åren byggas i detta läge. Arbete med att ta fram arbetsplan pågår.

En väsentlig utgångspunkt för planarbetet är samtidigt att Volvo's behov av ny utfart måste lösas omgående. Den utbyggda industrianläggningen tas i drift med sin nya utfart på västra sidan under hösten 1996.

I det läget måste på lämpligt sätt skapas en trafikförsörjning till industriområdets västra sida som kan fungera både som länk till befintligt vägnät under en övergångstid och som permanent utfart till en framtida ny västlig huvudväg/E 12. Detaljplanen redovisar därför en ny lokalgata mellan Bölevägen och Travbanevägen. Lokalgatan i detta läge kan på lämpligt sätt anslutas mot Travbanevägen i dess nuvarande läge och kan också sedan kopplas mot den planerade nya huvudvägen/E12.

Lokalgatan i detta läge har också en placering som är förenlig med framtida ytterligare expansion av Volvos industriområde i enlighet med gällande översiktsplan.

Detaljplanen får mot denna bakgrund och vad som i övrigt framgår av planhandlingarna anses som angelägen och motiverad, både på kort och lång sikt.

Planförslaget har emellertid även mött invändningar. Under samrådsskedet inkom en mängd synpunkter från både myndigheter, sakägare och andra instanser. Trots kompletteringar har planförslaget även i utställningsskedet erhållit synpunkter från Länsstyrelsen, Vägverket och ett stort antal sakägare. Synpunkterna gäller främst trafikfrågor utanför detaljplaneområdet.

Länsstyrelsen och Vägverket bedömer i sina utställningsyttranden att 3-4 problemavsnitt kvarstår. Fastighetsägare längs Travbanevägen, Röbbäcks byamän m.fl. påtalar att man bör avvakta om det överhuvudtaget kommer att byggas någon E12 innan någon ny lokalgata byggs. Röbbäcks skola och en fastighetsägare är oroliga för bl a trafiksäkerheten på Riksvägen genom Röbbäcks by.

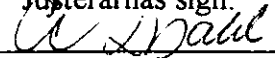
Bland de inkomna synpunkterna är således trafiksäkerheten i de problemavsnitt som Länsstyrelsen och Vägverket anger en återkommande fråga.

Stadsbyggnadskontoret har därför hållit ytterligare samråd med Vägverket och Tekniska kontoret och diskuterat vilka åtgärder - i första hand temporära i avvak-

Beslutsdatum  
1996-06-11

§ 112

Justerarnas sign:



tan på en ny E12 - som skulle kunna vidtas i dessa avsnitt. Vägverket och kommunens tekniska kontor kom därvid överens om att följande åtgärder och bedömningar kan vara motiverade:

- Travbanevägen: En 2,5 meter bred, 600 meter lång gång- och cykelbana byggs längs den bebyggda norra sidan av vägen.
- Korsningen Travbanevägen/Gräsmyrvägen: Hastighetsbegränsning till 50 km/tim och markerat övergångsställe över Gräsmyrvägen.
- Korsningen Gräsmyrvägen/Riksvägen: Hastighetsbegränsning till 50 km/tim. Markerat övergångsställe finns.
- Riksvägen genom Röbbäcks by: Hastighetsbegränsning 30 km/tim och särskild gångbana på viss del finns redan. Problem med icke önskvärd genomfartstrafik beror bl.a. på att transporter till Volvo söderifrån har vissa svårigheter vid avfarten från E4 till Bölevägen på Teg och därför kan föredra vägen genom Röbbäck och via Enbärsvägen till Volvo. Detta beteende finns emellertid redan och trafiken genom Röbbäck bedöms inte påtagligt öka av att målpunkten flyttas från östra till västra sidan av Volvos område. Senare, när ny E12 byggs med bra avfartsmöjligheter från E4, kommer situationen avsevärt att förbättras.

Vägverket och kommunen har därefter gemensamt träffat representanter för fastighetsägarna längs Travbanevägen. Dessa framhöll med kraft att man inte vill ha någon lokalgata över slätten de närmaste åren och inte heller nu en gång- och cykelbana längs Travbanevägen. De menar att sådana "lösningar" inte bör göras förrän en helhetslösning med ny E12 kan redovisas. Så när som på fyra barn i fastigheten närmast Gräsmyrvägen finns för närvarande inga skolbarn boende längs Travbanevägen, som skulle utnyttja en sådan gång- och cykelbana mot Röbbäck.

Berörda fastighetsägare har således uttryckt en klart negativ inställning i nuläget till en gång- och cykelbana längs Travbanevägen. Den gång- och cykeltrafik som i övrigt förekommer längs Travbanevägen är huvudsakligen av rekreativ karaktär på kvällar och helger då arbetstrafiken är liten. Ett fåtal barn bor längs sträckan och då längst österut närmast Röbbäck. Det är också en relativt kort tidsperiod (ca 3-4 år) som återstår innan E12 väntas vara utbyggd i området och en gång- och cykelbana längs Travbanevägen blir överflödig. Vägverket och kommunens Tekniska kontor har därför med hänsyn till fastighetsägarnas inställning och övriga omständigheter enats om att tills vidare inte genomföra några åtgärder på Travbanevägen.

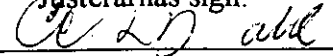
De övriga tre "problemavsnitten" föreslås hanteras enligt kommunens och Vägverkets ursprungliga överenskommelse ovan. En gemensam skriftlig bekräftelse av Vägverkets och kommunens samlade bedömning av vilka åtgärder som ska vidtas biläggs planhandlingarna. Länsstyrelsens liksom Vägverkets eget krav på ett avtal mellan Vägverket och kommunen får således anses tillgodosett.

När det gäller kraven på ytterligare bullerutredning har en kompletterande trafikbullerberäkning längs Travbanevägen utförts av Stadsbyggnadskontoret. Denna visar att med ett undantag kommer dygnssekivalenta utomhusnivåer vid bostadshu-

Beslutsdatum  
1996-06-11

§ 112

Justerarnas sign:



sen att ligga under riktvärdet 55 dBA, med maxvärden inomhus på högst 51 dBA vilket i befintlig bebyggelse inte är ovanligt. Undantaget är fastigheten Röbbäck 13:19 som på grund av sitt oskyddade läge nära vägen kan få ekvivalent- och maxnivåer på upp till 60 dBA. Där kan särskilda bullerdämpande åtgärder behöva vidtas.

Som ovan nämnts bedöms inte planförslaget medföra påtagliga förändringar av trafiken på Riksvägen genom Röbbäck. Att särskilt undersöka trafikbuller och vibrationer vid fastigheten Röbbäck 11:20 som är belägen en dryg kilometer från planområdet bedöms därför inte vara motiverat av planförslaget.

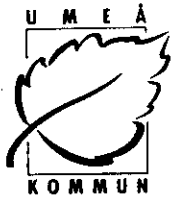
Bärets samfällighetsförening kräver i utställningsskedet att korsningen Klarbärsvägen/Riksvägen byggs om till en cirkulationsplats, att trafikbullermätning görs och att staket sätts upp mot cykelbanan utefter Riksvägen. Frågorna om cirkulationsplats och staket har överlämnats till Tekniska kontorets trafiksektion för att behandlas som trafiksäkerhetsfrågor. Trafikbullerberäkningarna har skett enligt den samnordiska empiriska beräkningsmodellen (Naturvårdsverket RR 1979:1) vilken är den som allmänt tillämpas vid samhällsplanering.

Att ansluta den planerade lokalgatan söderut till Riksvägen och inte till Travbanevägen som Västerbottens Travsällskap önskar är inte rimligt varken på kort eller lång sikt. Orsaken är bl.a. att mer jordbruksmark då tas i anspråk, krav på korsningsavstånd m m.

Det krav på verklighetsbild av konsekvenser som efterlyses av ägarna till elva st fastigheter är till delar avhängiga utformningen av E12 och kan inte till fullo uppfyllas innan dess exakta läge och trafikplatsens utformning klargjorts, vilket inte är en fråga för detaljplanen utan kommer att behandlas i arbetsplanen för nya E12. Det bör dock observeras att den nya lokalgatans läge mellan Bölevägen och Travbanevägen inte är styrande för hur E12 eller Travbanevägens anslutning mot E12 utformas.

Placeringen av den planerade lokalgatan längs fastigheten Röbbäck 5:14:s sydöstra kant motiveras bl.a. av att sträckningen är lämplig m.h.t. blivande direktanslutning mot Volvo's huvudinfart. Placeringen närmare skiftets södra gräns har också den fördelen att travet långsiktigt får ett något större expansionsutrymme. Lokalgatan placeras ändå på betryggande avstånd, ca 50 m, från bostadshuset på Röbbäck 5:12. Gatan medför inte trafikbuller vid bostadshuset som överskrider gällande riktvärde.

Det bör, med tanke på synpunkterna att inte fullfölja denna detaljplan förrän E12-frågan klarlagts, noteras att Volvo tar sin nya västra huvudinfart i bruk under hösten 1996. Det är därför angeläget att lokalgatan kan utföras omgående. Om lokalgatans utbyggnad skulle skjutas fram torde Volvo tvingas att köra sina transporter från den nya huvudinfarten på västra sidan via Bölevägen åt nordväst runt travbanan och sedan ändå via Travbanevägen ut på Gräsmyrvägen. Detta leder inte till



**BYGGNADSNÄMNDEN  
PROTOKOLL**

Dnr PLA 95-56

Beslutsdatum  
1996-06-11

§ 112

Justerarnas sign:  
*[Signature]*

någon väsentlig skillnad för de boende längs Travbanevägen. I stället uppstår nya negativa effekter vid travet. Olägenheterna för Volvo ökar också.

**SAMMANFATTNING**

- Som temporära trafiksäkerhetsförbättrande åtgärder har Vägverket och kommunen kommit överens om följande:
- Korsningen Travbanevägen/Gräsmyrvägen:  
Hastighetsbegränsning till 50 km/tim med markerat övergångsställe.
- Korsningen Gräsmyrvägen/Riksvägen:  
Hastighetsbegränsning 50 km/tim. Befintlig markerat övergångsställe.
- Riksvägen genom Röbbäcks by:  
Redan vidtagna åtgärder med hastighetsbegränsning till 30 km/tim m.m.

Trafikbullerberäkningar har utförts vid Travbanevägen.

Planbeskrivningen och genomförandebeskrivningen har justerats och kompletterats med ovanstående.

Trafiksäkerhetsfrågor invid Bårets samfällighetsförening har överlämnats till Tekniska kontorets trafiksektion för eventuell åtgärd.

Planförslaget medför väsentliga fördelar både för Volvo Lastvagnar AB och ur allmän synpunkt när det gäller trafiksäkerhet och miljö längs Bölevägen. Olägenheterna av detaljplanen för de som berörs negativt bedöms inte bli så stora att de överväger fördelarna. Planförslaget syftar till en trafiklösning som är ett led i genomförandet av översiktsplanen och trafikplanen. Planförslaget skapar en långsiktig utfartslösning mot ny E12 som också kan fungera på godtagbart sätt med befintligt vägnät intill dess ny E12 byggs ut.

-----  
Byggnadsnämnden föreslås besluta

att revidera planhandlingarna enligt ovan

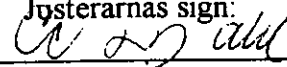
att godkänna den reviderade detaljplanen samt att överlämna den till kommunfullmäktige för antagande.

-----  
Nils-Åke Sandström yrkar med instämmande av Rune Wästerby och Jonas Renman att inte godkänna detaljplanen.

Beslutsdatum  
1996-06-11

§ 112

Justerarnas sign:



Ingemar Jangvad yrkar bifall till tjänsteskrivelsen med tillägg att Travbanevägens ökade trafikbelastning är temporär fram till att E 12 är färdigställd. Det förutsättes att utfartsvägen från Volvo och Travet får en anslutning till E 12 som avlastar bebyggelsen längs Travbanevägen från trafik som genereras av Volvo lastvagnars verksamhet.

Efter avslutad överläggning ställer ordföranden proposition på yrkandena och finner att byggnadsnämnden beslutat i enlighet med Jangvads yrkande, varvid votering begärs.

Ordföranden föredrar följande voteringsproposition som godkänns.

”De som biträder tjänsteskrivelsen med Ingemar Jangvads tilläggsyrkande röstar ja, den det ej vill röstar nej, vinner nej har byggnadsnämnden beslutat i enlighet med Nils-Åke Sandströms m fl:s yrkande.”

Vid företagen omröstning genom upprop avgavs 8 ja- och 3 nej-röster. Följande röstar ja: Carin Conradsson, Ingemar Jangvad, Kurt Bergström, Peter Olofsson, Åsa Ögren, Bert-Allan Persson, Lennart Degerliden och Ingemar Dalgård, följande röstar nej: Nils-Åke Sandström, Rune Wästerby och Jonas Renman.

**BESLUT:**

Byggnadsnämnden beslutar således

- att revidera planhandlingarna enligt ovan
- att göra följande tillägg till utlåtandet: Travbanevägens ökade trafikbelastning är temporär fram till att E 12 är färdigställd. Det förutsättes att utfartsvägen från Volvo och Travet får en anslutning till E 12 som avlastar bebyggelsen längs Travbanevägen från trafik som genereras av Volvo lastvagnars verksamhet
- att godkänna den reviderade detaljplanen samt att överlämna den till kommunfullmäktige för antagande.

Nils-Åke Sandström(c), Rune Wästerby(mp) och Jonas Renman(v) reserverar sig mot byggnadsnämndens beslut.



## PLANBESKRIVNING

Dnr PLA 95-56

Detaljplan för NIPVÄGEN och del av BÖLEVÄGEN samt del av fastigheten RÖBÄCK 5:14 m m inom Teg i Umeå kommun, Västerbottens län

---

### HANDLINGAR

Detaljplanen består av två st plankartor med bestämmelser och illustration, planbeskrivning, genomförandebeskrivning och miljökonsekvensbeskrivning.

### PLANENS SYFTE

Detaljplanens syfte är att medge nödvändig utvidgning av industriområdet för Volvo Lastvagnar AB Umeverken genom att överföra Nipvägen och del av Bölevägen till industrimark. Samtidigt ges planmässig förutsättning för en ny huvudtillfart till Volvo via en ny lokalgata mellan Travbanevägen och Bölevägen.

### PLANDATA

Planområdet är beläget inom västra Teg ca 3 km från Umeå centrum. Det omfattar befintlig gatumark, viss parkmark samt del av fastigheten Röbbäck 5:14. Berörd mark ägs i allt väsentligt av Umeå kommun.

### TIDIGARE STÄLLNINGSTAGANDEN

Översiktsplanen för Umeå kommun antagen av kommunfullmäktige 1990 anger att Volvos nödvändiga framtida expansion medför att genomfartstrafik på Bölevägen på sikt omöjliggörs. Trafik från Klabböle, travet, grustäcker och betongindustri avses då ledas via Röbbäck till Riksvägen.

Trafikplanen för Umeå kommun antagen av kommunfullmäktige i januari år 1995 utgör en fördjupning av översiktsplanen. Enligt Trafikplanen ska Bölevägen inte ingå i huvudnätet för biltrafik.

### FÖRUTSÄTTNINGAR OCH FÖRÄNDRINGAR

#### Detaljplanens omfattning

Utbyggnadsplanerna för Volvo Lastvagnar AB Umeverken har aktualiserats tidigare än vad som kunde förutsägas då översiktsplanen arbetades fram. Utbyggnad inom nuvarande kvartersmark har påbörjats. Här aktuell detaljplan är nödvändig bl a för att gatumark i gällande detaljplan ska kunna överföras till industrimark.

Denna detaljplan utgör en första etapp av en kommande mer omfattande planläggning för Volvos expansion. Nästa detaljplan, som avses tas fram inom kort, kommer bl a att innefatta en ny huvudtillfart västerifrån. I samband därmed avses också behandlas frågan om upphävande av detaljplan för den del av Bölevägen väster om Nipvägen som idag är detaljplanelagd som gatumark. Av den anledningen omfattas inte den del av Bölevägen som knyter samman Nipvägen med den nya lokalgatan över fastigheten Röbbäck 5:14. Denna del av Bölevägen är för närvarande allmän väg.

Planområdet har satts att omfatta endast det område som fysiskt berörs av ändrad markanvändning.

#### Natur och geoteknik

Längs Nipvägens norra sida finns en skogsriddå mot älvbrinken, som stupar brant mot norr. Skogsriddån, som gränsar till planområdet, är allmän platsmark som tillhör kommunen. Skogsriddån ska till största möjliga omfattning bevaras. Några skred- eller rasproblem bedöms inte finnas inom det område detaljplanen omfattar.

Den nya vägsträckningen över fastigheten Röbbäck 5:14 berör jordbruksmark. Grundförhållandena är mindre goda med bl a högt grundvatten. Grundundersökning bör utföras innan utbyggnad sker. Denna väg bedöms inte märkbart påverka landskapsbilden.

#### Gator och vägar

Inom västra Teg är idag Riksvägen och Bölevägen huvudgator. Bölevägen genom Centrala Teg har hittills haft dålig trafikstandard, varit olycksbelastad och haft stor barriäreffekt. Bölevägen hade våren 1995 en trafikmängd på ca 5 000 fordon/dygn invid Volvo och ca 11 000 fordon/dygn inom Centrala Teg. Av dessa kan totalt ca 2 500 fordon vardag hänföras till Volvos verksamhet varav ca 175 lastbilspassager. Bölevägen har nu stängts av helt i samband med utbyggnaden av Volvo. Därmed har trafikmängden sjunkit med ca 1 600 fordon/dygn på Bölevägen i centrala Teg och ökat ca 400 fordon/dygn på Riksvägen. Travbanevägens trafik förväntas öka till ca 3 500 fordon/dygn.

#### Förändringar i vägsystemet

Genomförandet av kommunens Trafikplan innebär förändringar i det övergripande vägsystemet inom västra Teg. På kort sikt orsakar detta kraftigt ökad trafik på Travbanevägen. Den föreslagna lokalgatan över fastigheten Röbbäck 5:14 kommer att fungera som en huvudtillfart till Volvo västerifrån för distributionstrafik och större delen av arbetsplatstrafiken till Volvo.

Den planerade vägen över fastigheten Röbbäck 5:14 kommer att utgöra allmän gata.

I Umeåprojektet ingår att anlägga en ny väg E12 förbi Röbbäck och travet. Utformning av anslutning av Travbanevägen och Gräsmyrvägen till denna behand-

las i Vägverkets kommande arbetsplan för projektet. När en ny E12 byggs minskar trafikmängderna ånyo på bl a Travbanevägen och Riksvägen.

Större delen av Nipvägen kommer att ingå i Volvos industrifastighet. Dess huvuduppgift är interna förflyttningar mellan industriområdets östra och västra delar. Nipvägens västra del justeras tills sitt läge. Detaljplanen anger att Nipvägen ska hållas öppen för genomfart för viss allmän körtrafik (avser främst bostadshusen belägna vid Bölevägen mellan travet och Volvo). Nipvägen utförs belagd och 5,5 meter bred. För att bryta den långa siktsträckan bör sikthinder anläggas omedelbart väster om korsningen Bölevägen/Enbärsvägen.

#### Gång- och cykelvägar

Det befintliga huvudstråket för gång- och cykeltrafik på Bölevägens södra sida kvarliggert på kommunens mark. En ny gång- och cykelväg anläggs parallell med den nya vägen över fastigheten Röbbäck 5:14. För att bl a behålla tillgängligheten till älvlandskapet ska Nipvägen vara fortsatt öppen för genomfart för allmän gång- och cykeltrafik.

#### Teknisk försörjning

Kommunens vatten- och avloppsledningar har under år 1995 lagts om längs Nipvägen. Dessa ledningar har på delsträckan närmast Bölevägen förberetts för att i framtiden kunna byggas över. Detaljplanen säkerställer tillgängligheten till ledningsområdet.

#### Störningar

Detaljplanen medför översiktsplanemässiga konsekvenser på bl a tillgänglighet, trafiksäkerhet, barriäreffekter, landskapsbild och emissioner från trafiken utanför planområdet. Detta behandlas i den till planen hörande miljökonsekvensbeskrivningen.

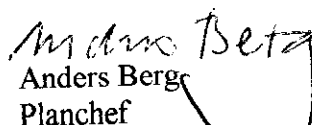
### **ADMINISTRATIVA FRÅGOR**


Frågor som rör plangenomförandet redovisas i genomförandebeskrivningen.

### **REVIDERING**

Planbeskrivningen har reviderats vad gäller behov av förbättring av korsningen Travbanevägen/Gräsmyrvägen och gång- och cykelbana längs Travbanevägen.

STADSBYGGNADSKONTORET i Umeå mars 1996, reviderad juni 1996  
Planavdelningen

  
Anders Berg  
Planchef

  
Benny Sandberg  
Planingenjör

**Detaljplan för NIPVÄGEN och del av BÖLEVÄGEN samt del av fastigheten RÖBÄCK 5:14 inom Teg i Umeå kommun, Västerbottens län**

---

**GENOMFÖRANDEBESKRIVNING**

**ORGANISATORISKA FRÅGOR**

*Genomförandetid*

Genomförandetiden sätts att utgå årsskiftet närmast efter minimitiden fem år.

*Huvudmannaskap/Ansvarsfördelning*

Volvo Lastvagnar AB Umeverken svarar för byggande och markplanering m.fl. åtgärder inom kvartersmark. Volvo övertar därmed även ansvaret för Nipvägen som hamnar inom Volvos område.

Kommunen är huvudman för allmän plats och svarar för den nya lokalgatans byggande och drift. Kommunen behåller oförändrat ansvaret för gång- och cykelvägen på södra sidan nuvarande Bölevägen.

Vägverket är väghållare på den till planområdet angränsande Travbanevägen vilken ingår i det allmänna vägnätet.

**FASTIGHETSÄTTSLIGA FRÅGOR**

Volvos industrifastighet utökas med den mark som nu läggs ut som industriområde. Marken förvärvas genom avtal med kommunen. Viss samfällig mark berörs också och måste förvärvas av Böle byamän.

Den nya lokalgatan kommer i allt väsentligt att ligga på mark som kommunen redan äger (Röbäck 5:14). Lokalgatan korsar dock även en bysamfällig vägmark, samfällig för Röbäcks byamän. Detaljplanen medför rätt för kommunen att lösa in berörd del av samfälligheten.

Servitut för befintlig nätstation finns.

Ledningsrätt ska upplåtas för ledningar inom z- och u-områden.

**TEKNISKA FRÅGOR**

En större vattenledning som tidigare korsade industriområdet i nord/sydlig riktning har lagts om till ett läge i västra och norra kanten av industriområdet.

Den nya lokalgatan utförs asfaltbelagd, med en separat gång- och cykelbana. Enskilda vägar från omkringliggande bostadsfastigheter kommer att vara möjliga att ansluta till den nya gatan, liksom ägovägar för jordbrukets behov.

Ett industristängsel kommer att sättas upp runt industriområdet, dock kommer Nipvägen att ligga utanför inhägnat område liksom området på södra sidan om byggnaderna som bl.a. kommer att utgöra entrézon för besökare till Volvos nya kontorsbyggnad.

Vägverket och kommunen är överens om att utföra vissa temporära trafiksäkerhetsåtgärder, i avvaktan på E12-utbyggnad. I korsningen Travbanevägen/Gräsmyrvägen kommer hastigheten att sättas ned till 50 km/h och markerat övergångsställe utföras. I korsningen Gräsmyrvägen/Riksvägen kommer hastigheten att sättas ned till 50 km/h. Markerat övergångsställe finns redan. Anläggande av särskild GC-bana längs Travbanevägen på sträckan mot Röbbäck har också diskuterats men det upplevs för närvarande inte finnas stöd för en sådan åtgärd hos berörda fastighetsägare längs Travbanevägen.

Sannolikt måste tre befintliga högpänningsjordkablar som korsas av den nya gatan att behöva läggas djupare.

#### PLANEKONOMISKA FRÅGOR

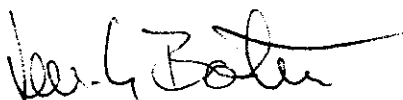
Kommunen svarar för plankostnader och ledningsomläggning samt den nya lokalgatan över Röbbäck 5:14. Volvo svarar för omläggning samt framtida drift och underhåll av Nipvägen (inkl belysning) inom industriområdet.

Delar av Gärlvägen kommer att bli överflödiga som utfartsväg för de boende när den nya lokalgatan byggs. Dessa delar kommer därefter inte att vara bidragsgrundande för kommunalt vägbidrag.

#### REVIDERING

Genomförandebeskrivningen har reviderats efter utställningen i avsnittet om åtgärder i allmänna vägnätet (2:a st sid 2).

STADSBYGGNADSKONTORET i Umeå mars 1996  
reviderat juni 1996



Lars-Göran Boström  
Stadsbyggnadschef



## SAMRÅDSREDOGÖRELSE

Dnr PLA 95-56

### Detaljplan för NIPVÄGEN och del av BÖLEVÄGEN samt del av fastigheten RÖBÄCK 5:14 m m inom Teg i Umeå kommun, Västerbottens län

Samråd har skett med Länsstyrelsen, Fastighetsbildningsmyndigheten, Vägverket, Länstrafiken, Västerbottens museum, Telia AB, berörda intresseorganisationer samt sakägare och kommunala förvaltningar och bolag.

Sakägare har underrättats om detaljplaneförslaget genom brev postade den 2 november 1995. Boende och hyresgäster inom området, samt längs Bölevägen fram mot travet, har informerats genom flygblad utdelade samma dag. Genom annons i Västerbottens Kuriren och Västerbottens Folkblad den 2 november 1995, samt via ovannämnda flygblad har intresserade kallats till ett informations- och samrådsmöte den 8 november 1995.

#### LÄNSSTYRELSEN

Länsstyrelsens yttrande i sin helhet: Avstängningen av Bölevägen påverkar miljösituationen utanför planområdet exempelvis genom en ökad trafikbelastning på Travbanevägen. Trafikökningen innefattar såväl personbilstrafik som tunga transporter till och från Volvoområdet och innefattar även en ökning av koncentrerade trafiktoppar i anslutning till travtävlingar, vilket skall läggas till befintlig tung trafik från grustäkt. Travbanevägen saknar gång- och cykelbana och har många direkta fastighetsutfarter.

Störningar i form av ökade trafikrisker, buller och avgaser, barriäreffekter och det eventuella behovet av åtgärder för att motverka dessa störningar i området längs Travbanevägen bör hanteras tydligare i miljökonsekvensbeskrivningen. Exempelvis bör trafikmängder samt bullersituationen för fastigheterna intill Röbbäcks by före och efter de i detaljplanen föreslagna åtgärderna redovisas. Med tanke på avsaknaden av gång- och cykelförbindelse längs Travbanevägen bör även trafiksäkerhetsaspekter redovisas för Travbanevägen och dess korsning mot Gräsmyrvägen.

Lokalgatans etablering över slätten kommer att innebära en viss barriärverkan för såväl jordbruk som för slättens funktion som närrekrationsområde.

Föreslagna gång- och cykelväg på fastigheten Röbbäck 5:14 kommer ur upplevelsesynpunkt att bli enahanda med en rak sträckning över slättlandskapet. Ur naturresurshushållningssynpunkt och upplevelsesynpunkt vore intressant att undersöka om inte befintliga vägar över slätten kunde nyttjas för gång- och cykeländamål.

Då trafikförutsättningarna före och efter ny dragning av E12 kommer att förändras bör även konsekvenserna av detta framgå av miljökonsekvensbeskrivningen.

Om de kompletterade konsekvensstudierna verifierar förmodade miljöstörningar och trafiksäkerhetsrisker för fastigheterna längs Travbanevägen bör möjligheterna och konsekvenserna i ett långsiktigt perspektiv av en direktutfart på nya E12 redovisas.

Med anledning av Länsstyrelsens och Vägverkets, i separat skrivelse, framförda synpunkter föreslår Länsstyrelsen ett kompletterande gemensamt samråd mellan kommunen, Länsstyrelsen och Vägverket innan planförslaget går till utställelse.

### **FASTIGHETSBLIDNINGSMYNDIGHETEN**

Fastighetsbildningsmyndigheten har vid muntligt samråd ingen erinran mot planförslaget.

### **SAKÄGARE OCH ANDRA INTRESSETER**

**Ägarna till fastigheterna Röbbäck 5:12, 5:15, 21:8, 2:6, 13:19, 8:20, 66:1, 5:29, 18:8, 16:19 och 18:7** motsätter sig, i ett gemensamt yttrande, bestämt förslag till detaljplan för en ny lokalgata mellan Bölevägen -Travbanevägen. De kräver att detaljplanen ej fastställs förrän något beslut föreligger om en ny E12 väster om Travbanevägen.

Planförslaget innebär enormt stora förändringar av trafiken på Travbanevägen, från fastigheten Röbbäck 18:8, i söder till fastigheten Röbbäck 8:20 samt fastigheterna Röbbäck 5:12 och Röbbäck 21:8 i öster.

Avstängningen av Bölevägen har redan i dag medfört att det nu passerar ca 1500 fordon/dygn på Travbanevägen, mot tidigare 500 fordon/dygn. Enligt detaljplanen skall dessutom den nya lokalgatan utgöra huvudtillfart till Volvo, varför ytterligare ca 200 tunga transporter, samt 2500 fordon/vardag tillförs. Tillsammans blir det en trafikbelastning på 4200 fordon/dygn. Denna trafiktillströmning är Travbanevägen inte byggd för.

Planbeskrivningen förutsätter att en god korsningsanslutning ges till nya E12:an vilket inte uppfylls i föreliggande förslag. När vet vi förresten om och när en ny E12 byggs?

Den upprättade miljökonsekvensbeskrivningen anger att Bölevägen utgör en stor barriär i trafikplanen. I och med planen tillförs Travbanevägen en stor barriäreffekt.

**Röbbäcks byamän och Röbbäcks intresseförening** anser att det är principiellt fel att kommunen bara ser till det lilla avsnitt som fysiskt berörs av detaljplanen utan att också dess vidare konsekvenser bedöms i en helhet. Denna väg (på fastigheten Röbbäck 5:14) och i ännu högre grad en eventuell E12 skulle medföra ännu större problem och en stor del av den tunga trafiken söderut kommer att gena genom byn, vilket skapar långt större barriäreffekter än de på Bölevägen.

Kommunen skall inte bygga denna väg för att man inte vet om en terminal hamnar i öster eller väster. Volvo behöver inte Bölevägen för sin verksamhet. Detta argument används endast för att det passar kommunens syften. Bölevägen bör hållas öppen och man bör snarast bestämma sig för ett västligt läge för Volvos terminal, med möjlighet för Volvo att ta sig dit längs befintlig Klabböleväg. Från den nya bron bör man bygga en väg direkt på trafikplatsen i Stöcksjö, vilket skulle gynna

Volvo och vara till nytta för en stor del av den tunga trafiken och skapa bättre miljö på Bölevägen och bidra till att skona Röbbäck.

Kommunen bör således avvakta till dess den beskrivna lösningen kan uppnås och tills vidare utnyttja befintlig Böleväg.  
Miljökonsekvensbeskrivningen anses vara en partsinlaga och ett beställningsjobb varför man kräver att en fristående sådan utförs.

Följande synpunkter lämnas på miljökonsekvensbeskrivningen:

**Tillgänglighet:** Det är fel att förutsätta en ny E12 som ännu ej är prövad och som är mycket omdiskuterad. Denna nya E12 anges lösa alla olägenheter som denna plan åstadkommer. Planförslaget åstadkommer en mycket försämrad tillgänglighet för de berörda.

**Trafiksäkerhet:** Den försämring av trafiksäkerheten som uppstår på Travbanevägen och i övriga delar av byn, framför allt vid Röbbäcks skola kommer att vida överstiga den förbättring som uppstår på Bölevägen. Den har cykel- och gångbanor på bägge sidor och dessutom sänkt hastighet, I Röbbäck saknas dessa och hastigheten är högre.

**Barriäreffekt:** Endast stängningen av Bölevägen och den minskade trafikmängden beskrivs. Stängningen i sig kommer att utgöra en barriär liksom den planerade vägen på 5:14, vilket inte alls nämns i den bristfälliga miljökonsekvensbeskrivningen.

**Landskapsbild, kulturmiljö, naturmiljö:** För oss som bor i Röbbäck är den av generationer brukade åkern en väsentlig del av kulturmiljön. Hur kommer eventuella åtgärder att påverka kulturmiljön längs Travbanevägen? Den traditionella gårdsgrupperingen längs Travbanevägen kommer att påverkas som upplevelse på grund av ökad trafik på vägen.

**Markanvändning** avhandlas mycket summariskt trots att få vägar i kommunen efter E4-ans tillkomst tar så mycket åkermark i anspråk. Varje kvadratmeter av denna bördiga åkermark som tas i anspråk för annat än den är avsedd till, kommer att på ett mycket negativt sätt påverka den bristsituation som redan råder. Både vad gäller markanvändning och hushållning med naturresurserna så bryter kommunen på ett flagrant sätt mot intentionerna i Agenda 21.

**Rekreation och friluftsliv:** En försämring för Röbbäcksslätten. Framför allt kommer hästarna att få ytterligare problem att komma till och från både travet och umåkersterrängen. Travbanevägen används i dag flitigt för promenader och cykling, vilket kommer att påverkas mycket negativt.

**Bärets samfällighetsförening**, som omfattar 98 kedje- och radhus på Krusbärsvägen och Vinbärsvägen, anför att flera av deras fastigheter ligger i direkt anslutning till Riksvägen. Man har i det längsta njutit av utsikten över Röbbäcksslätten och stått ut med trafiken på Riksvägen som från år 1978 till idag ökat från ca 2000 fordon/dygn till ca 9300 fordon/dygn.

Planförslaget innebär att ytterligare trafik, till och från Volvofabriken, kommer att styras över till Riksvägen, bl a transporterna av hytter från fabriken under över-

skådlig tid. En stor del av de anställda vid Volvo kommer att använda Riksvägen liksom kommunens snötransporter till tippen vid travbanan. Nuvarande trafikmängd skapar betydande problem med buller, avgaser och damm och stora svårigheter att ta sig ut på Riksvägen. Dessa problem kommer att öka ytterligare. Hastigheten är 70 km/tim. Dessutom bor vi under inflygningsbanan till flygfältet vilket ger ytterligare buller.

Innan trafiken ytterligare ökas på Riksvägen kräver vi därför att en bullerdämpning görs mellan Riksvägen och de fastigheter som ligger närmast i samråd med de boende, att hastigheten begränsas till 50 km/tim samt att korsningen Enbärsvägen/Riksvägen regleras med trafikljus.

**Västerbottens Travsällskap (Umåker)** är oroliga för de planer och redan påbörjade åtgärder som kringgärdar dem och som de bedömer vara negativa för verksamheten.

Bölevägens avstängning innebär ett avbräck då publiken varit van vid den tillfarten. Numera finns bara en smal tillfartsväg. Möjligheterna att ta sig till och från banan vid tävlingar har kraftigt begränsats med köer som följd och stora problem vid stordagar. Man efterlyser bättre skyltning till travbanan.

E12:s planerade dragning inkräktar på travsällskapets skogsbanor. Man kräver att hänsyn tas till framförda synpunkter om och när planerna förverkligas. En travbana är beroende av inte bara det inhägnade banområdet utan även stora ytor i omgivningen.

Planerad lokalgata på Röbbäck 5:14 utgör ett hot mot verksamheten. Den mynnar på den smala och tidvis hårt belastade Travbanevägen och innebär ökade problem i korsningen Travbanevägen/Gräsmyrvägen. Avgaser och trafikbuller torde öka. Lokalgatan bryter den enkla körväg som går över slätten för hästekipage som skall till banan från de gårdar där hästarna är uppstallade. Travsällskapet föreslår att den planerade lokalgatan ges en annan riktning med direkt anslutning mot Gräsmyrvägen.

Travsällskapet, omtalar att av Sveriges 26 permanenta travbanor utgör Umåkers travbana en av de 14 största. Man arbetar hårt på att utöka verksamheten i Umeå. Vid travbanan arbetar mer än 50 personer dagligen, vid tävlingsdagar ytterligare ca 150. Att undergräva och försvåra travets verksamhet i Umeå kan ge fel signaler till de centrala travmyndigheterna om kommunens intresse för en utveckling av travsporten i Umeåområdet.

**Båkab Energi Nät AB** har ingen erinran. De framför att de på berörd del av fastigheten Röbbäck 5:14 inte har några anläggningar. Redovisade ledningar torde tillhöra Umeå Energi.

**Vid det offentliga informations- och samrådsmötet den 8 november 1995** framfördes synpunkter främst rörande problem med den ökade trafiken och den föreslagna lokalgatan över slätten (Röbbäck 5:14). Man anser att trafikproblemen skickas till Röbbäck och att Travbanevägen får väsentligt ökad trafik. Riksvägen genom Röbbäcks by befaras bli genomfartsväg mot E4. Svårt för trafik från Böleäng att komma ut på Riksvägen i högtrafik. Skolbarn måste korsa Enbärsvägens trafik.

Varför så bråttom bygga vägen över slätten? Varför ansluts inte denna väg direkt mot blivande E12?

### KOMMUNAL REMISS

Kommunala förvaltningar och bolag, Vägverket, Västerbottens museum, Länstrafiken och LRF m fl har under tiden 2-23 november 1995 fått planförslaget på remiss.

**Hyresgästföreningen, Västerbottens Museum, Lantbrukarnas Riksförbund, Länstrafiken och Umeå Fritid**, som fått samrådshandlingar på remiss, har inte inkommit med något svar. **Umeå Bilfrakt** som också beretts tillfälle till yttrande har inte heller inkommit med något svar.

Yttranden utan erinran ur plansynpunkt har inkommit från Kommunstyrelsens planeringsutskott, Brandförsvaret, Svenska Taxiförbundet (muntligt) samt från Kulturförvaltningen.

**Vägverkets** yttrande i sin helhet: Utbyggnaden av Volvo Lastvagnars anläggning medger en utökad produktionskapacitet med 50 %, från 40000 till 60000 lastbilshytter per år. Antalet anställda ska, enligt uppgift, öka med 30 % (från 1200 till 1600) i förhållande till nuläget. Dessa förändringar bedöms som relativt stora och medför ökad trafik till och från Volvo, vilket ställer krav på åtgärder på vägnätet, såväl lokalt som övergripande.

Färdiga lastbilshytter transporteras från Umeå med järnväg. Mellan produktionsanläggningen och järnvägsterminalen i Umeå Centrum sker transporter med lastbil (bedömd volym: ca 50 tur- och returtransporter per dag efter produktionsökningen). De anställda använder i hög grad bil till och från arbetet.

Planförslaget omfattar dels avstängning av Bölevägen vid Volvo och dels utbyggnad av ny väg mellan Bölevägen och Travbanevägen, väster om Volvo. Avstängningen av Bölevägen och omdispositionen av Volvos produktionsflöden innebär att huvudparten av biltrafiken avses angöra anläggningens västra del.

Den föreslagna trafiklösningen medför ändrad trafikföring för trafik till och från Volvo. På kort sikt innebär detta relativt stora vägförlängningar för både person- och produkttransporter. På längre sikt, sedan ny E12 utbyggs, omfördelas trafiken mera övergripande på stadens huvudvägnät och det allmänna vägnätet.

Mot denna bakgrund är det nödvändigt att planförslaget innehåller beskrivning av de trafikmässiga konsekvenserna på det vägnät som berörs. Detta bör innefatta uppgifter om flöden till och från anläggningen i förhållande till såväl dagens vägnät som framtida vägnät och eventuella alternativa terminallokaliseringar. Tidpunkter för förändringar bör även anges.

Konsekvenserna på kort sikt av anslutningen till Travbanevägen, både för biltrafik, gående och cyklister samt resulterande barriärer tvärs och längs Travbanevägen, framkomligheten och trafiksäkerheten i korsningen Gräsmyrvägen/Travbanevägen och korsningen Gräsmyrvägen/Riksvägen bör belysas.

Tillkommande åtgärder bör inarbetas i planförslaget och bekostas av exploatören/kommunen.

Konsekvensbeskrivningarna bör ske i två steg, ett första skede med vägnäts- och terminalförhållanden före Bölevägens nuvarande avstängning och ett senare skede med utbyggd E12 och alternativa terminallägen. Det första skedets varaktighet är av betydelse.

Sammanfattningsvis konstaterar vi att ett ställningstagande till detaljplaneförslaget inte är möjligt innan dessa konsekvenser redovisats.

**Miljökontoret:** Planförslaget bedöms godtagbart från miljö- och hälsoskyddssynpunkt. Dock bör miljökonsekvensbeskrivningen kompletteras med studier av konsekvenserna för Enbärsvägen främst vad avser trafikbuller samt barriäreffekter.

**Socialtjänsten** meddelar att de har för avsikt att flytta viss daghemsverksamhet från Vinbärsvägen och Björnvägen till Böleängsskolan. Det medför en ökning av gångtrafiken över Enbärsvägen under vissa tider på dagen.

**Tekniska kontoret** anför följande:

De delar av Gärlvägen som blir onödiga nära den nya utfarten byggs blir i fortsättningen inte bidragsgrundande för kommunalt bidrag till enskilda vägar.

Kommunen har förvärvat Böleå 13:1 av Umeå Energi AB. Området försäljs till Volvo samtidigt som rätten att behålla och nyttja transformatorstationen tryggas med nyttjanderätt.

Befintliga ledningar inom z-området säkerställs med ledningsrätt. U-område bör redovisas för befintlig dagvattenledning enligt bifogad karta och säkerställas med ledningsrätt.

Sandströms bostadsbyggnad (Röbäck 5:12) bör läggas in på grundkartan.

Justerat läge för gatuhöjd framgår av bifogad bilaga.

Träden längs Bölevägen skall vara kvar (på kommunal mark). Av illustrationen bör framgå hur området ska stängslas in närmast Bölevägen, behövs ingen stängsel-skyldighet?

För biltrafiken västerut längs Bölevägen, bör väster om korsningen med Enbärsvägen anläggas sikthinder på Volvo's sida, vilket även bör framgå av illustrationen. Volvo's del av Bölevägen måste sålunda utformas som en fastighetsinfart och ej som gata.

**Umeå Energi AB** har ingen erinran mot att större delen av Nipvägen kommer att ingå i industrifastigheten vad gäller huvudmannaskap för gatan och dess belysning. Avtal har träffats mellan Umeå kommun och Umeå Energi AB om servitutsrätt för nuvarande och kommande nätstation inom fastigheten Böleå 13:1. Genomförande-beskrivningen har en felaktig uppgift på denna punkt.

Lokalgatan inom Röbäck 5:14 synes kunna anläggas utan ombyggnad av de korsande två regionluftledningarna. Däremot måste sannolikt tre befintliga korsande högspänningsjordkablar sänkas.

Vid eventuell försörjning av industriområdet med fjärrvärme planeras utbyggnad av ledning längs Bölevägen inom den del som överförs till industrimark.

**Telia AB** har ingen erinran under förutsättning att läget av deras befintliga kabelanläggningar inte berörs av planförslaget. Läget av dessa anläggningar framgår av till yttrandet bifogad karta.

**Kommunala Handikapprådet** kräver att trottoarer, vägrenar, ytor intill vägarna, övergångsställen och angoringsplatser för buss/taxi utförs med tanke på rullstolsburna och synskadade. Ytor intill vägarna ska utföras hårdgjorda.

**Kompletterande samråd med Länsstyrelsen och Vägverket.** Vid detta samrådsmöte den 20 december 1995 framkom nödvändigheten av att trafiksäkerhetsförbättrande åtgärder vidtas längs Travbanevägen på delen öster om den nya lokalgatans anslutning. Sådana åtgärder kan vara att anlägga en separat gång- och cykelväg längs Travbanevägens norra sida eller en breddning av körbanan. Vägverket ska i samråd med Tekniska kontoret redovisa förslag till åtgärd.

Länsstyrelsen framhåller också möjligheten att utforma den blivande trafikplatsen för E12 vid Röbbäck som en cirkulationsplats i plan med direktpåfart från Volvo/travet. Konsekvenserna av en sådan lösning bör redovisas. Alternativa lösningar kommer att redovisas av Vägverket. Dessa studier är inte slutförda. Frågan om hur anslutning ska ske till planerad E12 ingår inte i detta planärende.

### SAMMANFATTANDE KOMMENTAR

Detaljplanen innebär bl a att Bölevägen stängs av som allmän väg och överförs till industrimark samt att en ny lokalgata anläggs mellan Bölevägen och Travbanevägen. Projektet har aktualiserats p g a Volvo Lastvagnar AB:s fortsatta expansion. Detaljplanens innehåll har stöd i av kommunfullmäktige antagna Översiktsplan för Umeå kommun i juni 1990 och Trafikplan för Umeå kommun i januari 1995. I översiktsplanen anges att Volvos framtida expansion medför att genomfartstrafik mot Klabböle, travet, grustäkter och betongindustri på Bölevägen omöjliggörs. Denna trafik avses ledas Riksvägen. Enligt Trafikplanen ska inte längre Bölevägen ingå i huvudnätet för biltrafik.

Detaljplanen står således i överensstämmelse med dessa övergripande beslut. En konsekvens är naturligtvis en ökad trafik på Riksvägen och Travbanevägen av både tung trafik och personbilar. Det innebär också en vägförlängning till Klabböle, travet och andra verksamheter i dess närhet. Samtidigt erhåller en stor mängd boende längs Bölevägen en bättre boendemiljö med kraftigt minskad genomfartstrafik.

Genom planförslaget ökar barriäreffekten och trafikbullernivån på Travbanevägen och Riksvägen (vid Böleäng och vid Röbbäcks by) samt p g a den nya lokalgatan över fastigheten Röbbäck 5:14. Travet och intilliggande verksamheter får en tillfartsväg i stället för två.

Travbanevägen får ökad trafik, från före Bölevägens avstängning ca 500 fordon/dygn till förväntade ca 3 500 fordon/dygn efter Volvos nu aktuella utbyggnad. Vägen har ett flertal direkta fastighetsutfarter och saknar separat gång- och cykelbana.

Barriäreffekten av Travbanevägen bedöms bli måttlig. Stängningen av Bölevägen kan i sig upplevas som en barriär, dock bara för bilister. Gång- och cykeltrafiken

kan obehindrat ta sig fram. Olägenheten av denna barriär eller minskade tillgänglighet bedöms dock mindre än de fördelar som vinnas.

Att införliva Bölevägen längs Volvos industrifastighet med Volvo passar väl in i Översiktsplanens intentioner. Det vore också klart olämpligt ur utrymmes- och trafiksäkerhetsskäl att ha Bölevägen framför Volvo öppen för genomfartstrafik. Förslaget skapar också möjlighet till en tydlig västlig huvudtillfart till Volvo från huvudvägnätet.

Genomfartstrafik genom Röbbäcks by kan komma att öka mot E4 längs nuvarande Riksvägen. Trafikmängden i detta avsnitt vid Grundläggargvägen var år 1994 ca 2 000 fordon/dygn. Trafiksäkerhetsproblemen genom Röbbäcks by ökar vid ökad genomfartstrafik, speciellt vid en stor andel tung trafik.

Trafiksituationen genom Röbbäcks by kommer noggrant att följas upp av Tekniska kontoret. Hastighetsdämpande åtgärder kan aktualiseras, dels för att göra vägen mindre attraktiv som genomfartsväg dels ur trafiksäkerhetssynpunkt.

Riksvägens trafikmängd vid Böleäng har ökat till ca 9 000 fordon/dygn år 1995. Avstängningen av Bölevägen år 1995 har hittills inte belastat Riksvägen med mer än ca 500 fordon/dygn. Det är således i huvudsak den allmänna trafikutvecklingen och exploateringen av Röbbäck som orsakat trafikmängdökningen. Med pålagrad trafik till/från Volvo, innan en ny E12 är utbyggd, bedöms trafikmängden uppgå till ca 10 000 fordon/dygn. En översiktlig trafikbullerberäkning av stadsbyggnadskontoret i december 1995 utvisar att dygnsekvivalent trafikbullernivå utomhus mot vägen ligger på 56-58 dBA och inomhus på ca 31 dBA vid 25 dBA:s fasadisoleringsnivå. Maximalnivån uppgår till ca 46 dBA inomhus. Något behov av bullerskyddande åtgärder kan därför inte anses föreligga. Fråga om eventuell hastighetssänkning och trafiksignal få hanteras i Tekniska kontorets prioritering av trafiksäkerhetsobjekt för centralorten.

Den föreslagna gång- och cykelvägen på fastigheten Röbbäck 5:14 kommer förvisso att vara rak och kan möjligen upplevas som enahanda. Befintliga vägar över slätten bedöms dock inte vara något för cyklister attraktivt alternativ annat än som rekreation, då det innebär vägförlängning för den målinriktade gång- och cykeltrafiken.

Travets verksamhet kommer att få god regional tillgänglighet från huvudvägnätet då E12 byggs. Intill dess innebär vägförlängningen från Centrum på ca 1 km ingen större försämring enligt Stadsbyggnadskontorets bedömning. Skyltningen till travet bör ses över i samarbete med Vägverket och kommunen.

Framförda synpunkter om kulturmiljön, markanvändning och rekreation samt lokalgatans barriäreffekter har resulterat i att planhandlingarna gjorts fylligare i detta avsnitt.

Den planerade gång- och cykelvägen längs lokalgatan över fastigheten Röbbäck 5:14 kommer, tillsammans med en separat gång- och cykelväg längs Travbanevägen, att ge en för gående och cyklister trafiksäker väg mellan Röbbäck och Volvo samt Västra Teg/Böleäng.

Volvos industriområde avses inte stänglas in mot Bölevägen. Omedelbart väster om korsningen med Enbärsvägen på f d gatumark som överförs till kvartersmark bör Bölevägen ges en naturlig avslutning förslagsvis med en väl anpassad jordvall med buskvegetation. Syftet är att bryta den långa, raka siktlinjen främst för bilister som färdas Bölevägen västerut. Hänsyn ska tas till brandförsvarets krav på framkomlighet.

Utbyggnad av väg E12 förbi Röbäckstravet ingår i det s k Umeprojektet och avses byggas ut i enlighet med överenskommelsen mellan Vägverket och kommunen hösten 1993. Med nu föreliggande tidplan beräknas denna vägsträcka kunna öppnas för trafik år 1999. Den i detaljplanen föreslagna lokalgatan mellan Bölevägen och Travbanevägen beräknas vara utbyggd under senare delen av år 1996.

Planförslagets trafiklösningar utgör en del av det övergripande trafiksystemet. Planförslaget är utformat så att trafiklösningarna ska fungera såväl utan att E12 byggts ut som när E12 senare byggts ut.

En blivande E12 medför höga krav på framkomlighet och korsningsavstånd. Den av Västerbottens Travsällskap föreslagna alternativa sträckningen av lokalgatan kommer inte att kunna anslutas direkt mot Gräsmyrvägen.

Att avvakta med att anta detaljplanen till dess att arbetsplan för E12 fastställts kan mot ovanstående bakgrund inte anses erforderligt. Frågan om E12:s planerade dragning och de intrång den åstadkommer behandlas i vägpaketet. Möjlighet att bygga en direkt väg mellan Baggbölebron och nuvarande E4 vid Stöcke hänger samman med en ny E4 om ett västligt alternativ väljs för denna. Slutligt läge för godsterminal, östligt eller västligt, är en översiktsplanefråga som inte löses inom detta detaljplanearbete.

I samråd med Tekniska kontoret ha vissa mindre justeringar gjorts av föreslagen kvartersgräns för Volvos industriområde norr om kvarteret Stenfrukten och öster om kvarteret Hytten.

Planhandlingarna har kompletterats med följande:

Planbeskrivningen har utvecklats vad gäller avgränsningen av detaljplaneområdet, med uppgifter om trafikfördelning och trafikmängder samt inom avsnitten gång- och cykelvägar, teknisk försörjning och störningar.

Nödvändigheten av en förbättring av Travbanevägen genom anläggande av en gång- och cykelväg eller breddning av vägen beskrivs liksom att Bölevägen naturligt bör avslutas väster om korsningen Bölevägen/Enbärsvägen.

Miljökonsekvensbeskrivningen har utvecklats inom avsnitten tillgänglighet, trafiksäkerhet, barriäreffekt, landskapsbild/kulturmiljö, markanvändning, rekreation och trafikbuller.

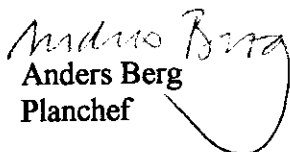
Plankartan har kompletterats med u-område för en befintlig dagvattenledning och med bostadsbyggnaden på fastigheten Röbäck 5:12. En gatuhöjd har justerats till sitt läge. Mindre gränsjustering har gjorts norr om kvarteret Stenfrukten och öster om kvarteret Hytten.


Genomförandebeskrivningen har kompletterats med avseende på huvudmannaskapsfrågor, åtgärder på Travbanevägen, vissa ledningsåtgärder samt viss effekt på kommunala vägbidrag.

### SAMMANFATTNING

Kompletterande samråd har genomförts med Länsstyrelsen och Vägverket. Planhandlingarna har kompletterats och förtydligats på ett antal punkter enligt ovan.

STADSBYGGNADSKONTORET i Umeå, mars 1996  
Planavdelningen

  
Anders Berg  
Planchef

  
Benny Sandberg  
Planingenjör



## MILJÖKONSEKVENSBESKRIVNING

Dnr PLA 95-56

Detaljplan för **NIPVÄGEN** och del av **BÖLEVÄGEN** samt del av fastigheten **RÖBÄCK 5:14 m m** inom Teg i Umeå kommun, Västerbottens län

### A INLEDNING - SYFTE, BAKGRUND

Syftet med denna miljökonsekvensbeskrivning (MKB) är att beskriva konsekvenserna av genomförandet av rubricerad detaljplan. Detaljplanen innebär att Nipvägen och del av Bölevägen utgår som allmänna gator och överförs till industri-mark. En ny allmän gata anläggs mellan Travbanevägen och Bölevägen.

Enligt Översiktsplanen för Umeå kommun antagen 1990 kommer genomfartstrafik på Bölevägen att omöjliggöras i framtiden på grund av Volvos nödvändiga expansion. Trafikplanen för Umeå kommun antagen i januari 1995 anger att Bölevägen inte längre ska ingå i huvudnätet för biltrafik. Den har idag dålig trafiksäkerhetsstandard och utgör en stor barriär i grannskapet. Framdeles utgör den därmed en uppsamlingsgata i grannskapet. Inom Västra Teg/Böleäng är därmed Riksvägen den enda huvudgatan.

Utbyggnadsplanerna för Volvo Lastvagnar AB Umeverken har nu aktualiserats. En första utbyggnadsetapp inom nuvarande kvartersmark har påbörjats.

Bölevägen hade våren 1995 en trafikmängd på ca 5 000 fordon/dygn invid Volvo och ca 11 000 fordon/dygn inom centrala Teg. Riksvägens trafik var då ca 9 000 fordon/dygn.

### B OMFATTNING AV MKB

Genom avstängning av både Bölevägen och Nipvägen för genomfartstrafik förändras det övergripande trafiksystemet inom Västra Teg/Böleäng. Miljökonsekvensbeskrivningen behandlar därför hela det område som berörs av detta, med avsikt att möjliggöra en samlad bedömning av projektets inverkan på miljön. Följande kriterier bedöms:

- tillgänglighet
- trafiksäkerhet
- barriäreffekter
- landskapsbild, kulturmiljö och naturmiljö
- markanvändning
- hushållning med naturresurserna
- rekreation och friluftsliv
- geologi och hydrologi
- trafikbuller, luftföroreningar och vibrationer

### C KONSEKVENSER

I det följande redovisas miljökonsekvenserna av föreliggande detaljplaneförslag samt ett nollalternativ. Ett nollalternativ skulle innebära att samtliga befintliga vägar kvarligger och inga nya byggs. Volvo Lastvagnar AB Umeverkens tillväxt kräver att nuvarande markanvändning förändras.

## TILLGÄNGLIGHET

Nuläge: Travet, Klabböle, betongindustri och skidstadion samt elva bostadshus belägna mellan Travet och Volvo längs Bölevägen har hittills kunnat nås från Umeås stadsdelar via Bölevägen. Nipvägen är idag upplåten för allmän körtrafik inklusive gång- och cykeltrafik, vilket ger god tillgänglighet till älvlandskapet.

Nollalternativ: Oförändrad tillgänglighet.

Konsekvenser av planförslaget: För motorfordonstrafik mot Travet, Klabböle, betongindustri och skidstadion innebär förslaget ändrad tillgänglighet genom längre körväg från Umeås stadsdelar. Travet får en tillfartsväg i stället för två. Vägförlängningen till travet uppgår till ca 1 km. Den i detaljplanen ingående lokalgatan över Röbbäck 5:14 förutsätts utbyggd under senare delen av år 1996. Volvo planerar att öppna sin västra huvudtillfart sommaren 1996. Då lokalgatan över fastigheten Röbbäck 5:14 öppnas för trafik avlastas delar av Travbanevägen och Bölevägen (runt travbanan) Volvo-trafiken. Från Umeås centrala delar innebär färd via den nya lokalgatan en vägförlängning till Volvo på ca 2 km jämfört med före Bölevägens avstängning. Gång- och cykelstråket mot travet längs Bölevägen behålls.

Genom E12:s utbyggnad sker en omfördelning av trafiken på kommunens huvudvägnät. Bland annat förbättras tillgängligheten avsevärt från Backenområdet, de östra stadsdelarna och från E4 söderifrån. Då E12 byggs i planerad sträckning skapas en nära anslutning till Volvo från huvudvägnätet.

För gång- och cykeltrafik gäller tillgänglighet som idag dock med en viss förbättring med ny gång- och cykelväg längs den nya lokalgatan över slätten.

## TRAFIKSÄKERHET

Nuläge: Bölevägen genom Centrala Teg är idag klassad som huvudgata. Bölevägen har en stor genomfartstrafik och dålig trafiksäkerhet. Trafikmängden genom Centrala Teg är ca 11 000 fordon/dygn med bl a tung trafik till Volvo.

Nollalternativ: Om Bölevägen inte stängs av enligt planförslaget består den dåliga trafiksäkerheten genom Centrala och Västra Teg. Sämre trafiksäkerhet uppkommer på Bölevägen vid Volvos utbyggda industrianläggning direkt mot gatan. Generellt något sämre trafiksäkerhet i trafiksystemet proportionellt mot förväntad trafikökning över tiden.

Konsekvenser av planförslaget: Bättre trafiksäkerhet på Bölevägen genom att denna avlastas genomfartstrafik och omvandlas till uppsamlingsgata.

Travbanevägen får en kraftigt ökad trafikbelastning. Vid travtävlingar uppkommer koncentrerade trafiktappar. Vägens östra del har ett antal fastighetsutfarter. Anslutningen mot Gräsmyrvägen har i förhållande till den ökade trafikbelastningen dålig profilstandard. Planförslaget beskriver behov av en separat gång- och cykelbana på vägdelens norra sida eller en breddning av körbanan samt en förbättring av anslutningen till Gräsmyrvägen.

Risk finns att genomfartstrafiken ökar på Riksvägen genom Röbbäcks by vid skolan. Trafiksäkerheten bör noga följas upp där och eventuella hastighetssänkande åtgärder övervägas.

Riksvägen invid Klarbergsvägen får en marginell trafikökning, vilket den har kapacitet att ta emot. Det kan uppstå tidsfördröjningar p g a trafikökningen att komma ut på Riksvägen från angränsande bostadsområden i morgonrusningen.

### BARRIÄREFFEKT

Nuläge: Bölevägen genom Centrala Teg klassas idag som en stor barriär i Trafikplanen för Umeå kommun.

Nollalternativ: Något högre barriäreffekt p g a ökad trafikmängd över tiden.

Konsekvenser av utbyggnaden: Stängningen av Bölevägen vid Volvo innebär att Trafikplanens intentioner för Västra Teg/Böleäng kan genomföras. Genom att Bölevägens trafik minskar kraftigt minskar barriäreffekten längs hela Bölevägen.

Barriäreffekten förväntas öka vid Travbanevägen, vid Riksvägen genom Röbbäcks by, vid den nya lokalgatan över fastigheten 5:14 och i viss mån vid Enbärsvägen. Bölevägens stängning kan i sig upplevas som en barriär för bilister. Vid Travbanevägen och Riksvägen övervägs förbättrande åtgärder som omnämns i denna miljökonsekvensbeskrivning.

### LANDSKAPSBILD, KULTURMILJÖ, NATURMILJÖ

Nuläge: Röbbäcksslätten är ett storskaligt odlingslandskap som sträcker sig från Travet - Böleäng i norr till Degernäs i söder.

Nollalternativ: Ingen förändring. En förutsättning för bevarande av det öppna landskapet är ett aktivt jordbruk.

Konsekvenser av planförslaget: Den planerade vägen över fastigheten Röbbäck 5:14 går på bank som maximalt är 1,0 meter hög. Vägen bedöms inte i någon högre grad påverka landskapsbilden eller kulturmiljön. Ingen märkbar förändring av naturmiljön. Möjligen kan de fordon som trafikerar vägen upplevas som ett främmande och påträngande inslag i landskapet.

### MARKANVÄNDNING

Nuläge: Bölevägen och Nipvägen är idag kommunala gator. Röbbäcksslätten utgör en sammanhängande jordbruksmark. Den är inom aktuellt område uppdelad i ägoskiften ca 900 m långa och 50-100 meter breda. Sverigeleden, en nationell cykelled, passerar Volvo via Nipvägen.

Nollalternativ: Om Bölevägen inte stängs av vid Volvos utbyggda industri-  
läggning försvåras Volvos verksamhet där.

Konsekvenser av planförslaget: Bölevägen invid Volvo och Nipvägen övergår till industrimark. Nya vägar över brukad mark innebär en ändrad markanvändning. Den lokalgata som byggs inom fastigheten Röbbäck 5:14 kommer inte att för-

ändra jordbrukets arrondering. Konsekvenser på markanvändningen av den planerade nya E12 ingår inte i här aktuell detaljplan.

### HUSHÅLLNING MED NATURRESURSERNA

Konsekvenser av planförslaget: För anläggning av nya vägar åtgår fyllnadsmassor, asfalt m m. Detta bedöms inte vara bristvaror i regionen. Den planerade vägen över Röbbäck 5:14 går fram över värdefull jordbruksmark.

### REKREATION OCH FRILUFTSLIV

Nuläge: Älvlandskapet är en värdefull tillgång ur rekreationssynpunkt. Röbbäcksslätten nyttjas i viss mån som närrekreationsområde för bl a promenader och skidåkning.

Nollalternativ: Ingen förändring.

Konsekvenser av planförslaget: Nipvägen kommer att vara fortsatt öppen för gång- och cykeltrafikanter. För dessa blir det ingen förändring av tillgänglighet till älvlandskapet. För motorfordon tillåts inte längre genomfart förbi Volvo via Nipvägen, undantaget de boende längs Bölevägen vid Travet. Planförslaget innebär en mycket marginell förändring av Röbbäcksslätten ur rekreativ synpunkt.

### GEOLOGI OCH HYDROLOGI

Nuläge: Längs Nipvägens norra sida finns en skogsriddå mot älvbrinken, som stupar brant mot norr. Enligt Vägverkets miljökonsekvensbeskrivning för Umeåprojektet (ny E12) innehåller Röbbäcksslätten mäktiga finkorniga och täta havssediment som förutom i ytskiktet är sulfidhaltiga, s k svartmocka. Under sedimenten finns morän eller isälvssediment. Grundvattenytan ligger högt, normalt inom 1-2 meters djup från markytan. Några skred- eller rasproblem bedöms inte föreligga vid Nipvägen inom det område detaljplanen omfattar.

Nollalternativ: Ingen förändring.

Konsekvenser av planförslaget: Ingen förändring.

### TRAFIKBULLER, LUFTFÖRORENINGAR OCH VIBRATIONER

Nuläge: Trafikbullernivån längs Bölevägen inom Centrala Teg är idag ca 67-68 dBA vid närmaste bostadshus, dygnsekvivalent värde. Längs Bölevägen vid Volvo ca 58 dBA; längs Riksvägen genom Teg 58-65 dBA.

Nollalternativ: Obetydlig ökning av trafikbuller och avgaser och eventuella vibrationer med hänsyn till förväntad allmän trafikökning.

Konsekvenser av utbyggnaden: Avstängningen av Bölevägen vid Volvo medför att buller från genomgående trafik försvinner. Trafikbullerstörningar från Bölevägen inom Centrala Teg förväntas sjunka med någon decibel. Vid den mest utsatta delen av Travbanevägen förväntas trafikbullernivån öka med 5-7 dBA. Längs Travbanevägen finns komplementbyggnader på fastigheterna, vilka skyd-

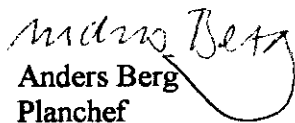
dar de längre in på tomterna belägna bostadshusen från trafikbuller. Trafikbullernivån längs Riksvägen ökar med någon dBA. För Riksvägen genom Röbbäcks by kan en ökad frekvens av maximalbullertillfällen uppkomma. Den planerade vägen över Röbbäck 5:14 orsakar trafikbuller. Befintlig bostadsbyggnad på fastigheten Röbbäck 5:12 bedöms utsättas för en dygnsekvivalent bullernivå understigande 55 dBA.

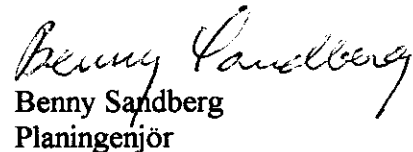
Eventuella vibrationer längs Bölevägen minskar.

Luftföroreningar från trafiken ökar längs den nya vägen över Röbbäck 5:14, längs Riksvägen och Travbanevägen. Längs Bölevägen genom Centrala Teg minskar dessa emissioner.

Miljökonsekvensbeskrivningen har utarbetats i samråd med Miljökontoret och Tekniska kontorets trafikavdelning.

STADSBYGGNADSKONTORET i oktober 1995, rev mars 1996  
Planavdelningen

  
Anders Berg  
Planchef

  
Benny Sandberg  
Planingenjör

## KONTROLLISTA PLANRUTIN

Ärende <i>Nipvägen och del av Bölevågen samt del av fast. Röbbäck 5:14</i> DP		Ink datum <i>1998-03-13</i>	Dnr <i>98/305</i>
Registerområde, kommun		Tidigaste reg datum <i>1998-03-13</i>	Aktbeteckning <i>2480K-P98/31</i>
Akt utgallrad datum		Antal handl	Antal kartor
P g a ärende (dnr)		Reg datum/Annat avsl datum <i>1998-03-31</i>	
LSt dnr		Beslutsdatum <i>1997-11-13</i>	
HANDLÄGGNING		Datum	
<input type="checkbox"/> Infört på registerkarta <input type="checkbox"/> Mellanlagrat <input type="checkbox"/> Granskat utan anm		<input type="checkbox"/> Godkänt <input type="checkbox"/> Slutfört <input type="checkbox"/> Akt till arkiv	
INFORMATION		<input checked="" type="checkbox"/> Nyregistrering <input type="checkbox"/> Ändring <input type="checkbox"/> Avregistrering	
Planförkortning <i>DP</i>	Status <i>B</i>	Plannamn/Text <i>Nipvägen och del av Bölevågen samt del av fastigheten Röbbäck 5:14.</i>	
Registerkarta <i>-507</i>		Arkivplats	
Gäller t o m		Tilläggsinformation <i>Laga kraft 1997-11-13</i>	
Genomföranderid		Börjar <i>1997-11-14</i>	Börjar
		Utgår <i>2002-12-31</i>	Utgår
Berör Till: <i>Umeå Bölea 1:72, 1:77, 7:18, 3:19, 12:2, 13:1, 5:1, Röbbäck 5:14, 5:1</i>			
Bort:			
Berörda Fp/Dp			
Anmärkningar			

	<p>Forts anmärkningar</p> <hr/> <p>Ändrar akt:  2480K-P 125/1976 (TAI/15), 2480K-P 147/1987 (TAI/16),  2480K-P 99/52</p> <hr/> <p>Avregistrerar akt:  2480K-P 36/1990 (TA3/3:)</p>
<p>Akt som ändras:</p> <p>2480K-P 125/1976</p>	<p>Berör</p> <p>Bort: 5.1, 13.1</p>
<p>Akt som ändras:</p> <p>2480K-P 147/1987</p>	<p>Berör</p> <p>Bort: 1.72, 1.77</p>
<p>Akt som ändras:</p>	<p>Berör</p>
<p>Akt som ändras:</p>	<p>Berör</p>
	<p>Övrigt</p>