

Väghållningsmyndigheten,
Trafikverket Region Nord

Fastställelse av vägplan för ombyggnad till mötesfri väg av väg E4, delen Sikeå - Gumboda, i Robertsfors kommun, Västerbottens län

Beslut

Trafikverket beslutar med stöd av 18 § väglagen (1971:948) att fastställa vägplanen för rubricerad ombyggnad av väg E4 i Robertsfors kommun.

Fastställelsen gäller plankartorna med status fastställelsehandling, betecknade 201T0201-209, daterade 2019-10-01.

Väganläggningen ska dessutom utformas i huvudsak så som den sökande har åtagit sig enligt planbeskrivningen och i övrigt.

Följande villkor ska gälla:

- Fastigheten Robertsfors Gumboda 12:21 ska erbjudas en bullerskyddad uteplats där riktvärdet 55 dB(A) ekvivalentnivå klaras, i den mån det är tekniskt möjligt och ekonomiskt rimligt.

Sökande

Väghållningsmyndigheten, Trafikverket Region Nord.

Den sökandes beskrivning av åtgärderna

I handlingarna i ärendet redovisar den sökande bland annat nedanstående.

Den planerade vägen

Väg E4 byggs om till mötesfri väg med huvudsakligen 2+1 körfält mellan Sikeå och Gumboda. Berörd sträcka är cirka 10 kilometer lång. Utformningshastigheten är 110 km/tim. Vägbredden ökar från 9 meter till 14 meter vid 2+1-väg och till 17 meter där det är 2+2 körfält. Rensning av sidoområden samt utökad säkerhetszon gör även att vägområdets utbredning ökar. Korsningar med befintliga allmänna vägar byggs om för att öka trafiksäkerheten. Gång- och cykelportar anläggs i Sikeå och Gumboda. Belysning ingår som väganordning i korsningar, vägportar med mera. Faunastängsel anläggs längs hela sträckan. Stängslet anpassas till rennäringsens behov. Bullerskyddsåtgärder genomförs enligt riktvärden för väsentlig ombyggnad. På grund av mitträcket får vissa anslutningar bara så kallad höger in, höger ut. Åtgärder på enskilda anslutningar planeras men dessa ingår inte i fastställelsebeslutet.

Mark som kommer att tas i anspråk

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

Sammanlagt kommer cirka 19 hektar mark att tas i anspråk med vägrätt. 0,2 hektar vägområde är inom detaljplanlagt område där kommunen är huvudman för allmän platsmark. I vägområdet ingår även en kantremsa med bredden 0,5 meter på öppen mark och 2,0 meter i skog. Kantremsa används inte på tomtmark.

Vägrätten inskränks inom ett område på cirka 1,1 hektar på så sätt att väghållaren inte får:

- bestämma över markens användning för annat ändamål än väg,
- tillgodogöra sig alster eller andra tillgångar som kan utvinnas ur marken.

Väghållaren har rätt att uppföra och underhålla utloppsledningar och diken inom områdena med inskränkt vägrätt. Detta innebär att fastighetsägaren får fortsätta att använda marken så länge som användningen inte äventyrar vägens funktion.

Cirka 10,2 hektar mark, som behövs för att bygga vägen, får tas i anspråk under en viss tid (tillfällig nyttjanderätt). Nyttjanderätten gäller under den tid som anges på plankartan.

Bullerskyddsåtgärder

Projektet räknas som väsentlig ombyggnad ur bullerhänseende. Det innebär att åtgärdsnivån är 55 dB(A) vid fasad. 30 fastigheter har idag buller över det riktvärdet. 12 har även för hög ekvivalent bullernivå inomhus. I vägplanen används vägnära åtgärder (bullervallar och skärmar) samt fastighetsnära bullerskyddsåtgärder (fönsterbyten, skyddade uteplatser med mera) för att minska störningarna. För prognosåret 2040 innebär det att 34 fastigheter har mer än 55 dB(A) ekvivalentnivå vid fasad men riktvärdena klaras för uteplatser och inomhus (även maximala nivåer).

Kommunala planer

För det berörda området gäller den kommunala översiktsplanen och två detaljplaner berörs. Projektet bedöms inte strida mot någon detaljplan.

Natura 2000, riksintressen, annan reglering av markanvändningen och miljökvalitetsnormer

Inget Natura 2000-område berörs.

Väg E4 är av riksintresse.

Biotopskyddade vattendrag och diken berörs. En biotopskyddad åkerholme tas även bort.

Strandskyddade områden vid Gumbodatjärnen berörs men syftet motverkas inte.

Miljökvalitetsnormen för utomhusluft överskrids inte. Övriga miljökvalitetsnormer påverkas inte.

Områdena längs väg E4 är vinterbetesmark för rennäringen och ingår i Malå sameby.

Projektets aktualitet

Kostnaden för projektet har beräknats till cirka 210 miljoner kronor i prisnivå 2017-06. Finansiering sker med medel ur den nationella planen.

Byggstart planeras ske 2020.

Andra utredningar och beslut

Trafikverket fastställde i november 2016 en vägplan för i princip samma åtgärder som den nu aktuella vägplanen. Den första vägplanen överklagades och upphävdes därefter av regeringen (på grund av bristande finansiering). Eftersom regeringens upphävande innebär att planprocessen är avslutad har en ny planprocess genomförts och en ny vägplan har tagits fram. Mycket från den föregående planprocessen har dock varit möjligt att återanvända.

Planläggningen enligt väglagen har även föregåtts av flera äldre utredningar bland annat en förstudie år 2008.

Länsstyrelsen i Västerbottens län har beslutat att projektet inte kan antas medföra en betydande miljöpåverkan.

Den sökandes handläggning av vägplanen

Inför fastställelseprövningen har vägplanen ändrats jämfört med den vägplan som upphävdes. Ändringarna har delgetts berörda fastighetsägare och dessa har haft möjlighet att lämna synpunkter. 11 yttranden kom in. Synpunkterna handlar huvudsakligen om:

- enskilda vägar och utfarter,
- ersättningar (omfattas inte av fastställelsen),
- markanspråk.

Under fastställelseprövningen har den sökande därefter kungjort planförslaget med övrigt underlag och låtit det granskas. Vid granskningen kom det in 7 yttranden. Synpunkterna handlar huvudsakligen om:

- enskilda vägar och utfarter,
- bullerskyddsåtgärder,
- att det inte byggs en busshållplats i Klintsjön (bland annat från Robertsfors kommun).

Efter granskningen har den sökande ändrat vägplanen bland annat med mindre justeringar av viltstängslets utformning. Ändringarna redovisas i en särskild handling. Nya samråd har skett med dem som berörs av ändringarna. Synpunkterna bemöts i ett kompletterande utlåtande.

Länsstyrelsens beslut

Länsstyrelsen i Västerbottens län har tillstyrkt att vägplanen fastställs.

Trafikverkets handläggning och skäl

Trafikverkets kommentarer till synpunkter vid granskningen med mera

Synpunkter som kom in under granskning och prövning av den upphävda vägplanen finns med i underlaget men redovisas inte i fastställelsebeslutet. Synpunkterna rör huvudsakligen samma frågor som kommit in under den nya planprocessen.

Den sökande har sammanfattat och kommenterat de synpunkter som kom in vid under framtagandet av den nya planen, under granskningen och efter ändringarna. Trafikverket delar i allt väsentligt den sökandes uppfattning.

Kompletteringar under fastställelseprövningen

Under fastställelseprövningen har Trafikverket begärt kompletteringar avseende ytterligare utredningsmaterial, bland annat en ny bullerutredning, och att vägplanen ska ställas ut för granskning. Bakgrunden till kompletteringarna är att mycket material har återanvänts från den vägplan som upphävdes av regeringen. En ny version av ASEK (värdering av bullerskyddsåtgärder) påverkar dock bullerskyddsåtgärderna jämfört med den gamla planen vilket innebär att det materialet inte har bedömts kunna återanvändas. Eftersom den aktuella vägplanen formellt är en helt ny plan måste den ställas ut för granskning innan fastställelseprövning, vilket inte hade gjorts. Länsstyrelsen har även tillstyrkt vägplanen på nytt efter kompletteringarna och granskningen.

Kommunicering under fastställelseprövningen

De som har framfört synpunkter under granskningen har fått se det som senare har tillkommit i ärendet och som har betydelse för ärendets prövning. De har också fått möjlighet att lämna ytterligare synpunkter. Kommunikeringen har skett vid 2 tillfällen. Därutöver har Robertsfors kommun, Klintsjöns samfällighetsförening m.fl. och ägarna till fastigheten Gumboda 12:21 fått del av material som tillförts ärendet i frågor som endast berör dem. Under kommunikeringarna kom det in 6 yttranden, dock delvis från samma parter vid bägge tillfällena. Synpunkterna sammanfattas och kommenteras nedan.

Gumboda bysamfällighetsförening, Gumboda byaförening och Klintsjöns samfällighetsförening.

I alla skeden av processen har det framförts att det måste finnas en busshållplats i varje by. Det är därför fullständigt oacceptabelt att vägplanen inte innehåller en busshållplats i Klintsjön. Det pågår inflyttning till Klintsjön och pendlingsmöjligheterna till Umeå förbättras. Antalet resande är lågt bland annat för att det endast är fiktiva hållplatser i Klintsjön idag. Norrbottniabanan kommer även att få ett stationsläge i Robertsfors. Kollektivtrafiken kommer då att behöva stanna på fler ställen längs vägen jämfört med dagens expressbussar. Med vägplanens förslag måste alla gå eller cykla längs väg E4 för att ta sig till hållplatserna i Gumboda. Bullerskyddsåtgärderna är inte heller tillräckliga.

Trafikverkets kommentar. Frågan om busshållplatser i Klintsjön har övervägts noggrant inför fastställelsebeslutet. Sammanfattningsvis vill ingen trafikera hållplatserna och då går det inte heller att motivera markåtkomst och kostnader. Det går att ta sig till andra hållplatser utan att använda väg E4. Se även svaret till Robertsfors kommun nedan. Om det sker en omfattande demografisk förändring i Klintsjön och/eller regiontrafiken vill ha hållplatser omöjliggör inte vägplanen att hållplatser med eller utan planskild korsning ordnas. Bullerskyddsåtgärderna innebär att riktvärdena för buller klaras, i den mån det är tekniskt möjligt och ekonomiskt rimligt. Vissa fastigheter får dock en bullerskyddad uteplats istället för att klara riktvärdet utomhus på hela fastigheten.

Robertsfors kommun. Det behövs en busshållplats i Klintsjön. Många från Klintsjön tar bilen till Sikeå för att nyttja kollektivtrafiken. Vägplanen saknar framtidsperspektiv. Det är även viktigt att riktvärdena för buller klaras.

Trafikverkets kommentar. Under fastställelseprövningen har möjligheten till busshållplats i Klintsjön undersökts på nytt. Svaret från projektet har kommunicerats till kommunen. Om ingen vill trafikera hållplatserna kan inte heller markanspråk och kostnader motiveras. Även om linjetrafik skulle stanna i Klintsjön är resandeunderlaget mycket lågt och inget tyder på någon väsentlig ökning framöver. Det går att ta sig till exempelvis hållplatserna i Gumboda utan att använda väg E4, även



om det blir längre sträcka då. Färdtjänst och skolskjuts etc. kan använda öglorna för av- och påstigning. Enligt svaret från projektet är kostnaden för enklare hållplatser där väg E4 passerar i plan cirka 3 miljoner kronor. Kostnaderna beror på anpassningar av väg E4. För en planskild passage tillkommer cirka 9 miljoner kronor (utan att närmare undersökningar av mark med mera har gjorts). Sammantaget är det inte möjligt att motivera byggandet av busshållplatser i Klintsjön. Riktvärdena för buller klaras – i enlighet med vad som är tekniskt möjligt och ekonomiskt rimligt.

Sara och Magnus Forsberg, Gumboda 12:21. Bullerskyddsåtgärderna är inte tillräckliga och väg E4 borde få en annan sträckning. Det är fastighetsägarna som bäst kan avgöra om en uteplats ska bullerskyddas. Den beräknade ljudnivån tar inte hänsyn till långtradare som kör utan ljuddämpare etc. Prognosåret 2035 kan inte heller användas eftersom det är mindre än 20 år framåt i tiden.

Trafikverkets kommentar. Det krävs mycket starka skäl för att välja en annan lokalisering för en befintlig väg. Bland annat måste det finnas projektmål som inte kan uppnås på annat sätt. Eftersom målen med vägätgårderna går att nå genom ombyggnad i befintlig sträckning kan annan lokalisering inte motiveras. Prognosåret som används är 2040. Riktvärdena för buller utgår från att beräknade värden används och då blir trafiken "standardiserad". Fordon som kör olagligt är en polisiär fråga och påverkar därför inte bullerskyddsåtgärderna. På Gumboda 12:21 klaras riktvärdena inomhus men det finns ett mindre överskridande av utomhusvärdena. Den totala bullersituationen blir (även för prognosåret) bättre än idag. Under fastställelseprövningen har projektet ändrat sig avseende erbjudande om bullerskyddad uteplats vilket innebär att en sådan kommer att erbjudas. Därmed kommer de bullerskyddsåtgärder som är tekniskt möjliga och ekonomiskt rimliga att genomföras eller erbjudas (avseende de fastighetsnära åtgärderna).

Motiv till villkor

Under fastställelseprövningen har projektet ändrat sig avseende erbjudande av bullerskyddad uteplats på fastigheten Gumboda 12:21. För att göra erbjudandet bindande har ett villkor om sådant erbjudande skrivits in i fastställelsebeslutet. Berörda fastighetsägare har informerats.

Skäl

Väg E4 är en viktig kommunikationslänk och av riksintresse för kommunikationer. En hög transportkvalitet måste därför ses som ett prioriterat mål. Den aktuella delen mellan Sikeå och Gumboda har endast bebyggelse i form av några mindre byar. En ombyggnad i befintlig sträckning framstår då som rimlig eftersom det går att nå en bra utformning utan omdragning vilket minskar miljöpåverkan, påverkan på jord- och skogsbruk och kostnader. Dagens väg har så hög trafikmängd att den utgör en påtaglig barriär. Den effekten förstärks dock när vägen breddas och förses med faunastängsel. Rennäringens intressen av tillräckliga korsningsmöjligheter har dock beaktats. Nya planskilda korsningar underlättar för oskyddade trafikanter i Sikeå och Gumboda. Sammantaget är den ökade barriäreffekten en godtagbar konsekvens.

Biotopskyddade objekt

Åkerholmen som tas bort är en godtagbar konsekvens av vägombyggnaden. De diken och vattendrag som berörs påverkas endast i mindre omfattning i direkt anslutning där väg E4 korsas. Sammantaget är projektets påverkan på biotopskyddade objekt godtagbar.

Jord- och skogsbruk

Brukningsvärd jordbruksmark berörs vid bland annat Sikeå och Gumboda. Sådan mark får endast tas i anspråk om det tillgodoser ett väsentligt samhällsintresse och annan lokalisering saknas. Ombyggnaden av väg E4 tillgodoser otvivelaktigt ett väsentligt samhällsintresse. Vägen är även av riksintresse samt en TEN-T väg. Breddning av vägområdet sker i befintligt sträckning vilket innebär att annan lokalisering inte är aktuell. Sammantaget är intrången på jordbruksmark godtagbara.

Skogsmark är skyddad från påverkan som försvårar ett rationellt skogsbruk. Eftersom breddning sker i befintlig sträckning påverkas inte skogsbruket av vägplanen.

Buller

Vägplanens åtgärder, tillsammans med det villkor som beslutet förenas med, innebär att tillräckliga bullerskyddsåtgärder vidtas. Vägnära åtgärder används i första hand. Där det inte är tekniskt möjligt eller ekonomiskt rimligt att nå riktvärdena med enbart vägnära åtgärder används erbjudanden om kompletterande fastighetsnära bullerskydd. Majoriteten av de fastigheter där 55 dB(A) ekvivalentnivå utomhus inte klaras får endast marginella överskridanden. Sammantaget nås en godtagbar boendemiljö ur bullerhänseende.

Trafikverkets samlade bedömning

Trafikverket bedömer att en ombyggnad enligt vägplanen är motiverad och har tillräcklig aktualitet. Vägplanen har handlagts i enlighet med reglerna i väglagen och vägförordningen. Vägens sträckning strider inte mot kommunens översiktsplan och motverkar inte syftet med gällande detaljplaner.

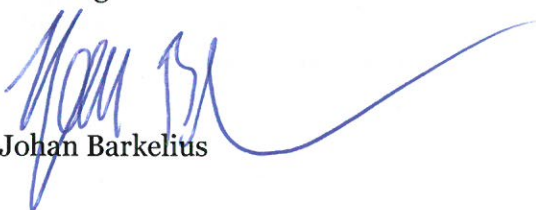
Den föreslagna ombyggnaden i befintlig sträckning medför att framkomligheten och framkomligheten ökar. Det innebär att vägen får ett lämpligt läge och utförande. Ändamålet med vägen tillgodoses med minsta intrång och olägenhet utan att det medför oskälig kostnad. Trafikverket bedömer att väganläggningen, med de villkor som föreslås, är förenlig med miljöbalkens allmänna hänsynsregler, hushållningsbestämmelser och bestämmelser om miljö kvalitetsnormer. Anläggningen innebär även i övrigt en lämplig användning av mark- och vattenresurser. De fördelar som planen medför överväger de olägenheter som planen orsakar enskilda när den sökande får ta mark och särskilda rättigheter i anspråk. Det behov och den omfattning av tillfällig nyttjanderätt som har redovisats i vägplanen är skäligen.

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

Överklagande

Detta beslut får överklagas hos regeringen, se bilaga.

Beslutande i detta ärende har varit expeditionschefen Johan Barkelius med Anders Stoor som föredragande.



Johan Barkelius



Anders Stoor

Bilagor

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

Kopia till:

Länsstyrelsen i Västerbottens län

Lantmäteriet (efter laga kraft)

Regionförbundet i Västerbottens län

Robertsfors kommun

Fastighetsägare och rättighetsinnehavare, m.fl. enligt ärendets fastighetsförteckning

Övriga som yttrat sig skriftligen under granskningen

Hur man överklagar

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

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

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

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

Skrivelsen måste vara hos Trafikverket **senast den 12 mars 2020.**

Allmänna upplysningar, fastställd vägplan

Fastställelsebeslutets giltighetstid

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

Rätt att använda mark

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

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

Undantag från bestämmelser i miljöbalken

Beslutet innebär att:

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

Utgångspunkter för bedömning av buller

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

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

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

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

När man bedömer behovet av skyddsåtgärder gör man normalt först en bedömning av bostadshusens fasaddämpning. Om en sådan bedömning inte har gjorts antas schablonmässigt att fasaden dämpar

ljudnivån inomhus med 25 dB(A). Normalt är fasaddämpningen större. Beräkningar av buller tar bland annat hänsyn till trafikmängder, trafikslag, hastighet, terrängförhållanden och bebyggelse.

Vägen måste stämma med detaljplan och områdesbestämmelser

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

Frågor som inte omfattas av fastställelsebeslutet

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

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

Väg och väganordningar

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

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

Lantmäteriförrättning

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

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

Byggförbud

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