

Barnkonsekvensanalys

Vägplan E12 Röbäck–Norra länken

Umeå kommun, Västerbottens län

Datum: 2016-01-20

Projektnummer: 135178



Förord

Trafikverket vill rikta ett tack till elever och personal på Böleängsskolan, Röbäcksskolan, Linneaskolan, Linblomman, Västangårds skola och Waldorfskolan som medverkat i utredningen. Även personal på Tegs Centralskola, Östtegs skola, förskolan Passaren, förskolan Kragen och Stall 10b har bidragit med underlag. Tack till er! Barnens kunskaper om sin närmiljö hjälper oss att planera och utforma med ett barnperspektiv.

Dokumenttitel: Barnkonsekvensanalys, Vägplan E12 Röbäck – Norra länken, Umeå kommun, Västerbottens län

Skapat av: Sweco

Dokumentdatum: 2016-01-20

Dokumenttyp: Rapport

Projektnummer: 135178

Ärendenummer: TRV 2015/5999

Utgivare: Trafikverket

Kontaktperson: Urban Larsson, Trafikverket

Uppdragsansvarig: Thomas Sällström, Sweco

Distributör: Trafikverket, Box 3057, 903 02 Umeå, telefon: 0771-921 921

Innehåll

Sammanfattning	4
Inledning.....	5
Syfte och avgränsning	5
Bakgrund.....	5
Val av lokalisering	6
Beskrivning av projektet	8
Metod.....	8
Kartläggning och beskrivning med barnens perspektiv	9
Bölekläppen.....	9
Röbäcksslätten	11
Sandtaget/Grop 42.....	11
Bron över älven	13
Umedalen-Baggböle	14
Umedalen-Prästsjön.....	14
Vännäsvägen	15
Föreslagna åtgärder	16
Nollalternativet	16
Åtgärdsförslag	16
Passager	16
Gång- och cykelvägar.....	17
Allmän väg och allmän väg med begränsningar	17
Enskilda vägar	17
Rekreation och friluftsliv.....	17
Busshållplatser	18
Viltstängsel och bulleråtgärder	18
Byggskedet	18
Omledningar och brutna rörelsemönster.....	18
Etableringsområden	18
Information	19
Analys av konsekvenser	19
Konsekvenser under byggskedet.....	23
Samlad bedömning	23
Utvärdering och fortsatt arbete	23
Källor och underlag.....	24

Sammanfattning

Trafikverket upprättar vägplan för ny E12, Västra länken, i utkanten av Umeå centralort. Vägplanen startar vid väg 503 på Söderslätt, går västerut på ny bro över Umeälven och ansluter till Vännäsvägen som breddas fram till cirkulationsplatsen vid Norra länken. Den nya vägen passerar flera stadsdelar och byar: Teg, Böleäng, Röbbäck, Backen, Baggböle och Umedalen. För att utveckla barnperspektivet i vägplanen har Trafikverket tagit fram detta dokument som benämns barnkonsekvensanalys (BKA). Denna har utförts parallellt med vägplanen och miljökonsekvensbeskrivningen och utgör ett fristående dokument.

Här hanteras konsekvenser för barns rörelsemönster till skola och fritidsaktiviteter samt närmiljö och lekområden både under byggtid och när projektet är färdigställt.

Enligt FN:s barnkonvention har barn rätt till inflytande och yttrandefrihet i frågor som rör dem. Syftet är att kartlägga barnens rörelsemönster genom dialoger och informera barn och unga om projektet och på så sätt göra dem delaktiga i samhällsbyggnaden. Kartläggningen ger även beslutsfattare ett utökat beslutsunderlag med ytterligare ett perspektiv i frågan.

Trafikverkets konsulter har diskuterat och kartlagt området tillsammans med elever på skolor och företrädare för barn från skolor och förskolor samt fritidsanläggningar.

Inledning

Riksdagen godkände den 1 december 2010 en strategi för att stärka barns rättigheter i Sverige. Den utgår från Barnkonventionen och har för avsikt att vara en utgångspunkt för offentliga aktörer på statlig och kommunal nivå som i sina verksamheter ska säkerställa de rättigheter som barn har. (Regeringens proposition 2009/10:232). En målsättning bör vara att göra en barnkonsekvensanalys vid varje beslut som rör barn. Barnens rätt som medborgare och brukare ska stärkas.

Syfte och avgränsning

Barnkonsekvensanalysen (BKA) görs för att utveckla barnens perspektiv i planeringsprocessen och därmed förbättra beslutsunderlaget till vägplanen. Analysen är ett viktigt underlag för projektet.

Syftet med denna BKA är att belysa hur barn och unga påverkas av projektet och att pröva, inarbeta och beskriva vilka åtgärder och utformningar inom vägplanen som är bäst för barn. Metoden syftar också till att informera och göra barn och unga som berörs av projektet delaktiga.

Denna BKA hanterar konsekvenser för barns rörelsemönster till skola, fritidsaktiviteter, närmiljö och lekområden, både under byggtid och när projektet är färdigställt. Bedömningarna gäller aktuell sträcka och vald utformning inom vägplanen. För konsekvenser av buller och luft hänvisas till miljökonsekvensbeskrivningen.

Bakgrund

Två tungt trafikerade Europavägar har tidigare korsat varandra i Umeå centrum och hade då en gemensam sträckning genom tätorten. Detta ledde till ett antal problem i de centrala delarna av Umeå. De allvarligaste var luftföroreningar, bristande framkomlighet för alla trafikantslag samt bristande trafiksäkerhet.

Trafikverket (dåvarande Vägverket) har sedan 1980-talet arbetat med systemlösningar för att långsiktigt förbättra trafikmiljön i centrala Umeå. En utbyggnad av Umeås övergripande vägnät till en ringled med en ny bro i västligt läge har ansetts nödvändig för att avlasta trafik från centrum och därmed ge utvecklingsmöjligheter för centrala staden. Tunga trafikleder kan omvandlas till attraktiv stadsmiljö och därmed uppnås en bättre miljösituation i centrala Umeå.

En utbyggnad av delar av det nya vägsystemet påbörjades 1998 med bland annat ombyggnad av dåvarande väg 527 (Obbolavägen) till ny E12 och ny bro över Umeälven i Kolbäcksvägens förlängning, dvs norra och östra länken av ringleden.

För tidigare utredningar och beslut se projektets miljökonsekvensbeskrivning och planbeskrivning. 2009-2010 gjordes arbetsplaner i olika etapper för aktuell väg. I samband med några av dessa utfördes då även barnkonsekvensanalyser. Dessa barnkonsekvensanalyser har utgjort ett underlag och har uppdaterats med nya dialoger och samråd i denna vägplan.

Val av lokalisering

I juni 2015 tog Trafikverket fram vägplanens samrådshandling för val av lokaliseringsalternativ. Utredning och prövning av lokaliseringen har gjorts utifrån reglerna i väglagen och motsvarande regler i 2 kap. 6–7 §§ miljöbalken. Reglerna innebär sammanfattningsvis att en väg ska ges ett sådant läge och utformas så att ändamålet uppnås med minsta intrång och olägenhet utan att kostnaden blir oskälig.

Studerade alternativ var:

- Yttre alternativet med sträckning väster om Prästsjön (I detta alternativ inkluderas ombyggnad av Vännäsvägen mellan Prästsjön och anslutningen till Norra Länken)
- Yttre alternativet med sträckning öster om Prästsjön (I detta alternativ inkluderas ombyggnad av Vännäsvägen mellan Prästsjön och anslutningen till Norra Länken)
- Inre alternativet med tunnel
- Inre alternativet utan tunnel (i skärning)

En barnkonsekvensanalys som baserades på underlag från tidigare arbetsplaner gjordes i samband med samrådshandlingen för val av lokalisering. Den visade på att alla alternativ påverkar barns rörelsemönster, säkerhet och rekreation.

Slutsatsen från *BKA val av lokalisering* var att alternativet *Väster om Prästsjön* skulle innebära positiva säkerhetshöjande effekter för barns skolvägar samtidigt som det skulle innebära färre negativa effekter på barns lek, rekreation och fria rörlighet än övriga alternativ. Alternativet *Väster om Prästsjön* bedömdes därför vara det bästa alternativet för ny väg ur ett barnperspektiv.



Bild 1. Översiktsbild över Umeåprojektet.

I slutet av augusti 2015 tog Trafikverket ställning till att projektet ska drivas vidare och samrådshandlingens alternativ *öster Prästsjön* ska ligga till grund för den fortsatta planeringen och därmed denna BKA.

Ställningstagandet att projektet ska drivas vidare med samrådshandlingens alternativ *öster Prästsjön* vilar på Trafikverkets samlade bedömning av alternativens effekter samt i vilken utsträckning de uppfyller projektets ändamål och projektmål (se planbeskrivning och miljökonsekvensbeskrivning).

En väg i det yttre alternativet med sträckning öster om Prästsjön säkerställer en långsiktig funktionalitet för E12 och skapar förutsättning för trafikavlastning i centrala Umeå. En dragning i det yttre alternativet möjliggör framtida stadsutveckling såsom en hållbar förtätning inom femkilometersstaden.

En förtätning ger en möjlighet till tillväxt i de centrala delarna av staden vilket innebär kortare avstånd som gynnar gång- och cykeltrafik. Även kollektivtrafiken kan få en gynnsam utveckling med en förtätad stad.

Sträckningen väster om Prästsjön går genom jordbrukslandskap och ett område av riksintresse för kulturmiljö. Alternativet öster om Prästsjön går utanför riksintresset samt ger mindre konsekvenser än de övriga alternativen vad gäller jordbrukslandskap och naturmiljö då större delen av sträckan går genom mer triviala miljöer än de andra alternativen.

De inre alternativen påverkar kulturlandskapet på Backen samt möjligheterna till stadsnära rekreation. Alternativet öster om Prästsjön bedöms bäst uppfylla ändamålet med minsta intrång och olägenhet utan oskäligen kostnad. Alternativet bedöms vidare ta störst hänsyn till jordbruk, natur-, kultur- och rekreationsvärden samt stads- och landskapsbild. Alternativet öster om Prästsjön är i överensstämmelse med Umeå kommuns översiktsplan och dess intentioner.

Samrådshandlingen för val av lokaliseringsalternativ innehåller en mer detaljerad beskrivning av förutsättningar och konsekvenser för de olika alternativen.

Beskrivning av projektet

Vägplanen omfattar ny E12, Västra länken, som går västerut från väg 503 på Söderslätt, förbi Böleäng och Röbbäck, mot nordväst genom Röbbäcksliden till en ny bro över Umeälven. Vägen fortsätter sen mellan Backen och Baggböle, vidare norrut mellan Umedalen och Prästsjön och ansluter i en cirkulationsplats till Vännäsvägen (befintlig E12). Vännäsvägen österut byggs om och vägplanen avslutas vid cirkulationsplatsen vid Norra länken. Längden är ca 11 kilometer.

E12 utformas som en mötesfri landsväg med mitträcke. Den nybyggda delen blir trefältig (2+1) och den ombyggda Vännäsvägen blir fyrfältig (2+2). Tre trafikplatser, Röbbäck, Klabböle och Klockarbäcken, samt tre cirkulationsplatser, Tegsrandellen, Böleängsrandellen och Prästsjörandellen, byggs för att ansluta det befintliga vägnätet till väg E12.

En bro över Sockenvägen byggs och tretton passager för gång- och cykeltrafik samt jordbruksfordon korsar över eller under E12. På bron över älven finns en gång- och cykelbana.

Hastigheten på vägen planeras till 100 km/h för större delen av sträckan. I cirkulationsplatserna gäller 60 km/h.

Vägen och vägområdet utformas för att minska visuell/upplevd barriäreffekt.

Metod

Metoden utgår från Barnombudsmannens modell för barnkonsekvensanalys. Kartläggning, beskrivning och analys ingår i denna BKA.

För att se vilka effekter beslutet får, följer man upp och utvärderar om effekterna stämmer med de antaganden som konsekvensanalysen byggde på. Utvärdering bör göras under och efter byggskedet.

En kartläggning av närområdet för aktuell del av ny E12 har gjorts tillsammans med barn och företrädare för barn. Barnkonsekvensanalysen från val av lokalisering har använts som underlag. De nya samråden med barn och unga uppdaterar Trafikverkets tidigare kunskaper om närområdet.

Ett antal av de större skolorna i den planerade vägens närområde valdes ut och dialoger med barn och unga utfördes i fokusgrupper. 4-10 elever från olika klasser eller elevråd valdes ut av skolorna till de olika fokusgrupperna.

I nedanstående tabell visas deltagande skolor hösten 2015.

Tabell 1. Förteckning över besökta skolor och elevdeltagande.

Skola	Böleängs-skolan	Röbbäcks-skolan	Linnea-skolan	Linblomman	Västangårds-skola	Waldorf-skolan
Antal elever	300-350	130	141	160	Ca 300	206
Antal deltagande elever	22 elever klass F-6 samt 1 pedagog	20 elever klass F-6	Elevrådet klass 7-9	Klass F, 2, 4,6 samt 1 pedagog	20 elever klass 5, 7, 9	14 elever klass 3-5 samt elevrådet 7-9

Genom dialoger med elever på ovanstående skolor har barnens närmiljö som kan komma att påverkas av ny E12 kartlagts. Även telefonsamtal med personal (barnföreträdare) på skolor och förskolor i närheten har genomförts. Barnföreträdare har intervjuats vid förskolorna samt Tegs centralskola, Östtegs skola och Montessori-skolan.

Dialogerna inleddes med information och frågestund om projektet anpassat efter ålder. De äldre eleverna informerades om hur de lämnar skriftliga synpunkter till samrådet.

Vid dialogerna fick eleverna markera på karta, antingen på papper eller digitalt, var de bor och hur de använder det aktuella området. De fick också rita in de vägar de går och cyklar till skolan samt till fritidsaktiviteter. Särskilt bra lekområden, skolskogar och utflyktsområden vid den nya vägens närhet ringades in.

De synpunkter och frågor som framkom vid samråd med barn och unga sammanfattas även i vägplanens samrådsredogörelse.

Återkoppling till medverkande skolor är en viktig del i arbetet med BKA och ingår i projektet. Återkopplingen sker i form av att skolledare får information om vägplanen och detta BKA-dokument skickas ut till skolorna i samband med granskning av vägplan.

Kartläggning och beskrivning med barnens perspektiv

Skolornas elever bor främst i respektive närområde och byarna intill men även i andra stadsdelar och kommuner. Många barn har dubbelt boende och bor även hos en förälder i en annan stadsdel eller kommun. De flesta barnen går, cyklar eller åker buss till skolan.

Nedan beskrivs det som kom fram vid samråden och dialogerna med fokus på området vid den nya vägen.

Bölekläppen

I skogsområdet finns flera olika skolskogar med grillplatser, kojor och möjlighet till fri lek för barnen. De används av flertalet skolor och förskolor, exempelvis för naturskola och idrottslektioner. Att skogen minskas och förstörs i samband med Västra länken oroar dem och de tycker att det känns tråkigt. Oro finns för ökat buller som kan leda till att det inte är roligt att vara i den del av skogen som blir kvar. Både barn från Böleängsskolan och Tegs Centralskola vistas ofta i denna del av skogen. Barn från förskolorna Passaren, Linjalen och Pennan vistas vanligtvis i den del av skogen som är närmast ishallen.



Bild 2. Grillplats på Bölekläppen



Bild 3. Äventyrsbana på Bölekläppen

Några barn tränar på fotbollsplanerna vid isladan. De undrar om de kommer att bli störda av buller från den nya vägen.

Elev, årskurs 6: *Vad dåligt att de ska lägga vägen där, då blir våran skog mindre.*

Några barn uttrycker att det känns otryggt att passera Riksvägen, väg 512. Denna väg passeras av de allra flesta på skolans utflykter och idrottslektioner samt på fritiden, antingen på väg till skogsområdet, fotbollsplaner, hockey, slätten eller till Röbäck. Endast vissa barn passerar vägen på väg till skolan. Till fotbollsträning går ett cykeltåg från Böleängsskolan över Riksvägen till fotbollsplanen vid T3 Arena. Från årskurs 4 och uppåt cyklar barnen från Böleäng till Röbäck där de har både kompisar och träningar. Riksvägen passeras främst vid iordningställda, belysta passager vid Bölekläppen, vid cirkulationsplatsen vid Statoil, samt i Röbäck.

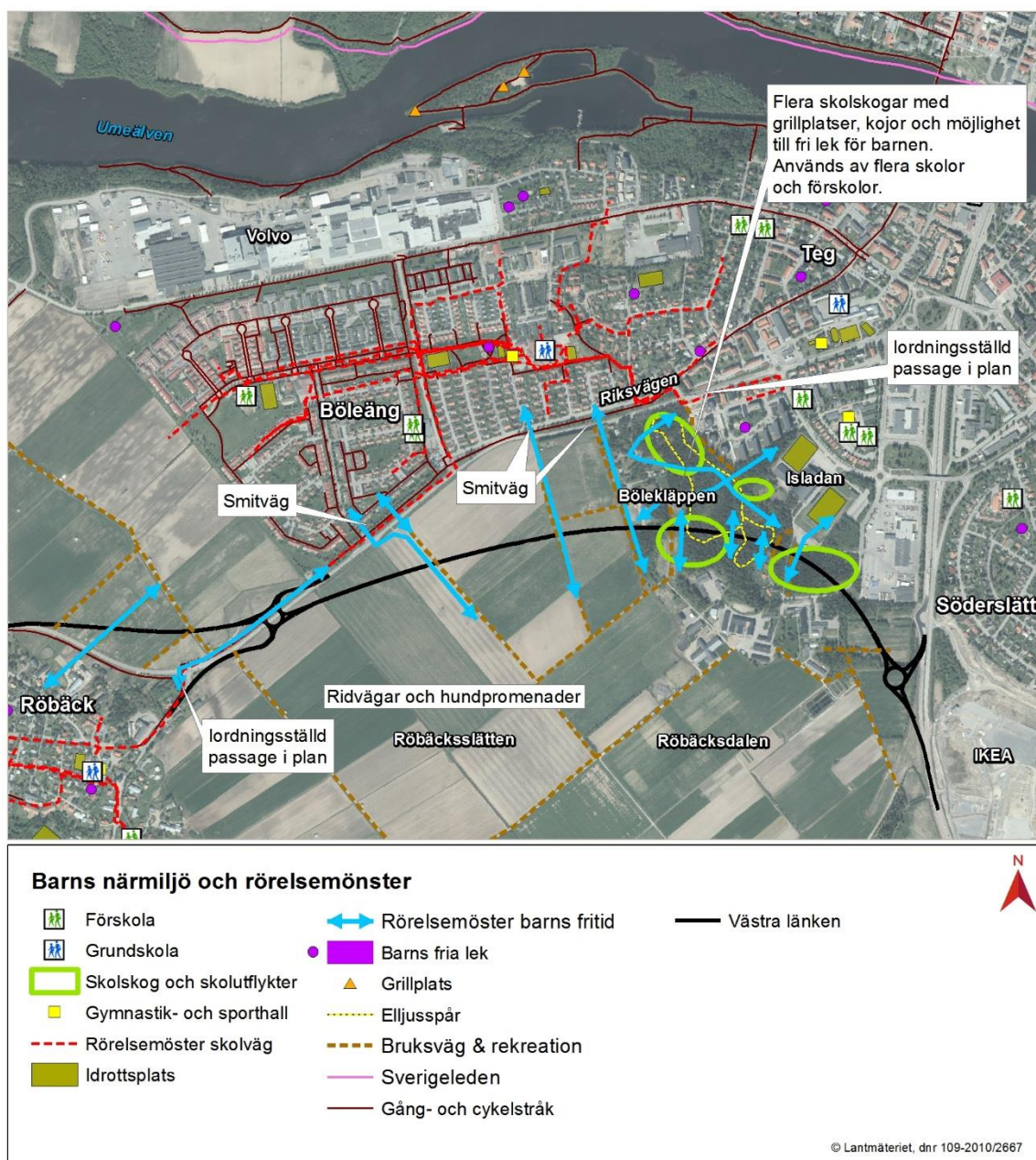


Bild 4. Barns närmiljö och rörelsemönster Böleäng.

Röbäcksslätten

Barnen går hundpromenader på slätten. Där finns höbalar som de brukar leka på. Barnen leker på åkrarna på båda sidorna av Riksvägen. Då genar barnen över Riksvägen på ej iordningställda passager, så kallade smitvägar. Oro finns att E12 ska förstöra den fina hundpromenaden på Röbäcksslätten.

Barn, främst boende i östra delarna av Röbäck, visar på ridvägar och hundpromenader på Röbäcksslätten, samt hur de genar över slätten till Teg och isladan.

”Bra att man kan köra bil till IKEA, men vi kan inte cykla. Alla familjer har inte bil.”

Behovet att cykla till IKEA från Röbäck lyftes och äldre elever tycker att det ska finnas en gång- och cykelväg parallellt med ny väg mellan Röbäck och IKEA och sen hela vägen till flygplatsen. Det skulle bli mycket enklare och snabbare än att cykla via Söderslätt/Östteg.

Elever från högstadiet i Röbäck presenterade förslag på alternativ sträckning av E12 närmare Böleäng för att undvika intrång i sandtaget.



Bild 5. Röbäcksslätten

Sandtaget/Grop 42

Grop 42, som barnen kallar *Sandtaget*, är ett frekvent använt område både för spontanlek och skolornas och förskolornas utflykter. I sandtagets branta delar hoppar barnen i sanden, åker skrana (åkmadrass), pulka och snowboard samt har sommar- och vinterskidträning i backarna nära Umåker skidstadion. På övriga ytor i sandtaget motionerar barnen, går hundpromenader, kör cross och cykel, rider, och plockar hallon. *”- det är ett härligt lekområde... som en öken”*. Det finns en port under väg 522, Nya Skravelsjövägen, från gång- och cykelväg i Röbäck och direkt till sandtaget på andra sidan vägen.



Bild 6. Spår av lek i sandtaget.



Bild 7. Pulkabacke skymtar mellan småtallarna.

Oro finns bland barnen att de bästa branta delarna av sandbackarna försvinner. De undrar också hur de ska kunna gå/cykla genom Röbbäcks trafikplats för att komma till andra sidan sandtaget. De äldre barnen tror inte att de kommer att ta omvägen via planerade bron över E12 vid Travbanevägen. Viss oro finns att ljudet från vägen ska störa. Barn boende vid Travbanevägen visar på att de ofta genar över sandtaget för att nå västra delarna av Röbbäck och den befintliga planskilda passagen av Nya Skravelsjövägen.

Ridskolans stall 10B finns vid travbanan. Det finns både ridskola och ungdomsstall på Umåker och många barn och ungdomar rör sig i området. Ridskolan besöks av ca 60 elever samt 15 skötare per vecka. Stall 10b är under utveckling och ökning av antalet barn och unga väntas.

Ridvägen från travet längs älven, rakbanan samt de andra ridvägarna travet har används även av ridskolan. De rider även i sandtaget. Ridspåren och motionsspåren vid Umåkers skidstadion används för barn- och ungdomsträning.

Viktigt för ridskolan är att det blir säkra passager för barnen och hästarna, helst under den nya vägen, så att de även fortsättningsvis kan nå alla travbanans slingor och ridvägar.

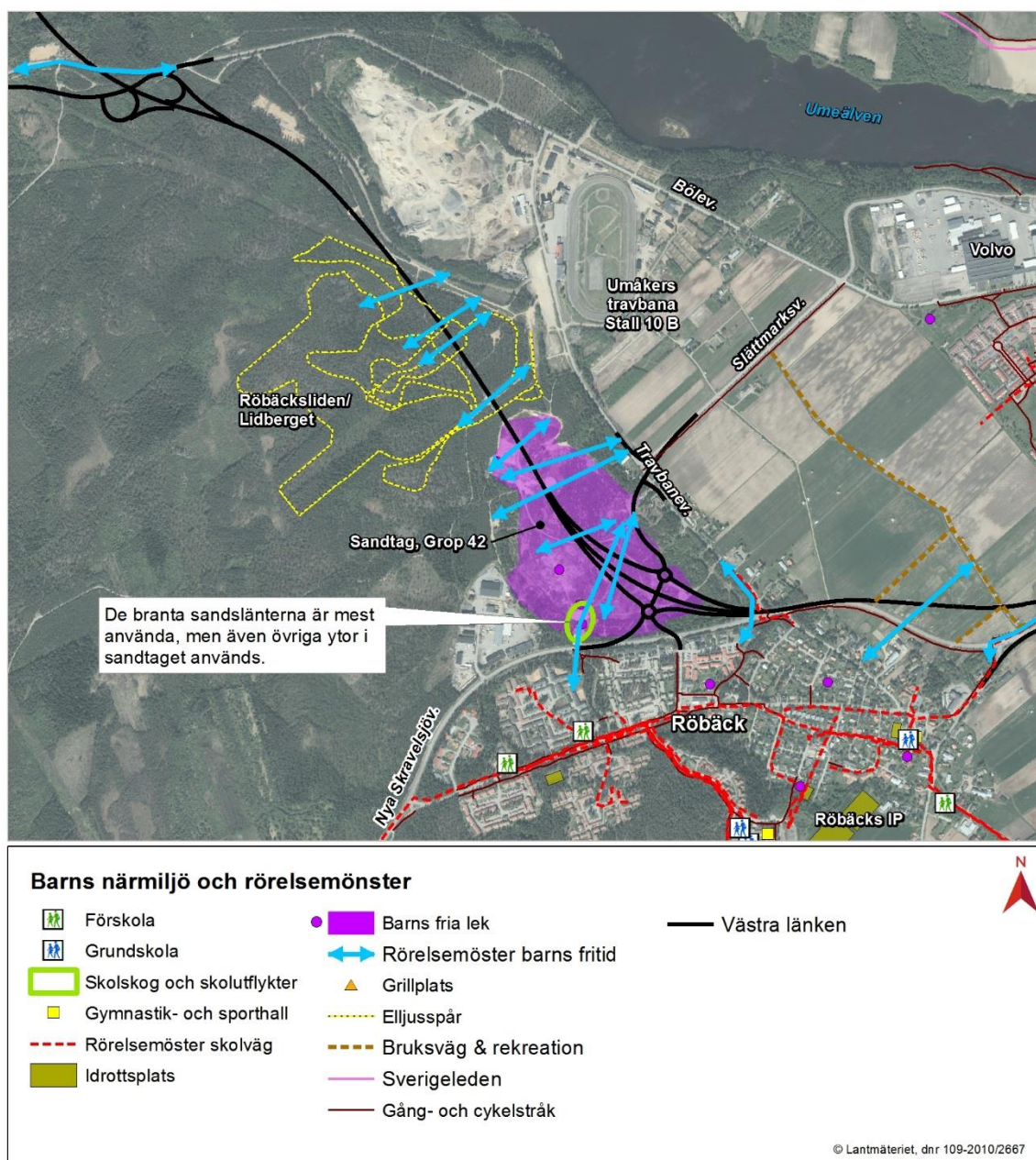


Bild 8. Barns närmiljö och rörelsemönster Röbäck.

Bron över älven

Barnen tycker att det är bra att det kommer att gå att cykla på bron över älven, exempelvis till orientering på Teg och Röbäck. De refererar också till den olycka där tre ungdomar blev påkörda på Tegsbron i centrala Umeå tidigare under 2015 och föreslår att det ska finnas ett räcke mellan cyklisterna och bilarna på bron. Vissa barn rör sig längs med älven och oroar sig för störande ljud och buller från vägen. De föreslår att det borde vara lägre hastighet på bron för att minska bullret över älven.

Många barn uppger att de joggar på strandpromenaden längs älven. "Skoljoggen" för Waldorfskolan och Västangårdsskolan går på strandpromenaden och Umeleden upp till Notvarpsbron vid Baggböle.

Umedalen-Baggböle

Barn boende i Baggböle cyklar till skola och fritidsaktiviteter på Umedalen via en jordbruksväg. Barnen tycker att det är bra att en port under E12 planeras där. På vintern brukar det finnas skidspår från Baggböle till Prästsjön, runt sjön.

Umedalen-Prästsjön

Barnen är oroliga för att det ska bli mycket ljud och buller. *"Idag hör vi ju Vännäsvägen ända från Videvägen, hur kommer det då låta med en väg mycket närmare?"*

Många barn uppger att de brukar vara vid Prästsjön på fritiden, t.ex. för att rasta hundar eller leka med småsyskon. Främst mindre barn brukar bygga kojor där.

Barn som bor vid kvarteren närmast Prästsjön gör promenader i skogen vid sjön. Där finns "djupa gropar av lera" som hunden tycker det är roligt att leka i.



Bild 9. Prästsjön.



Bild 10. Fågeltornet vid Prästsjön.

"Det här gör ju att det blir mindre avgaser i stan, men det blir ju dumt för djuren vid Prästsjön". Barnen oroar sig för att djur, t.ex. rådjur i skogsområdet körs på. Barnen föreslår att fågeltornet vid Prästsjön flyttas mer söderut så att det inte känns som att det står så nära den nya vägen och hoppas på att det ska göras bulleråtgärder så att det fortfarande går att vara vid sjön.

Umeå Montessoriskola har sin skolskog vid Prästsjön, i närheten av fågeltornet och Scouterna från Hedlundakyrkan brukar vara vid Prästsjön när de ska spåra.

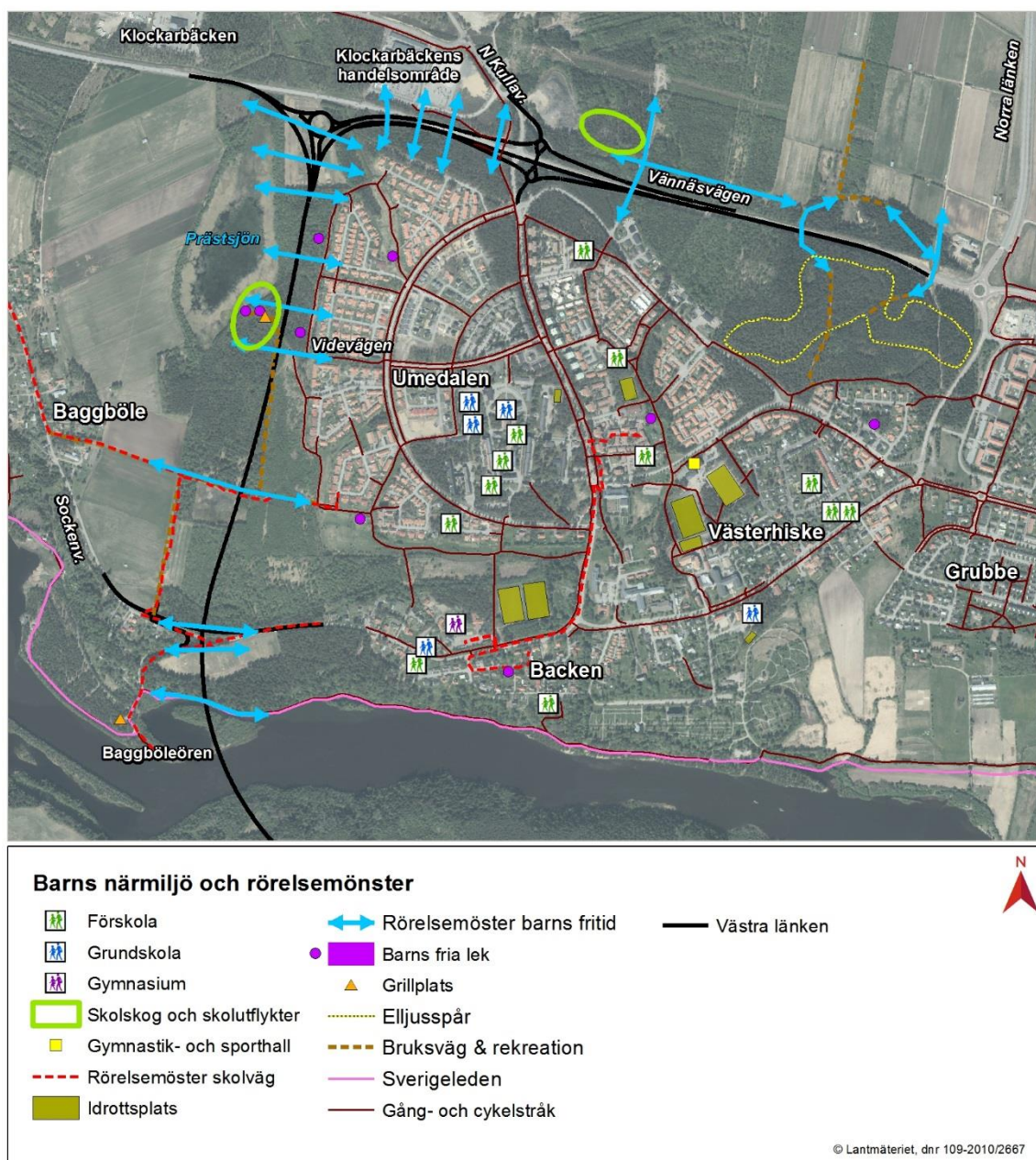


Bild 11. Barns närmiljö och rörelsemönster Umedalen.

Vännäsvägen

Många barn, särskilt de äldre ungdomarna, genar över Vännäsvägen från de västra delarna av Umedalen till handelsområdet Klockarbäcken, de visade flera stigar som leder över vägen. De ser positivt på en ny passage under Vännäsvägen vid Prästsjöondellen för att det blir säkrare men tycker samtidigt att det blir en omväg. Vägen breddas och kompletteras med ett mitträcke, men eleverna tror ändå att risken att många unga fortsätter gena kvarstår. De ser en risk att många kommer att gena även över nya vägen för att komma till Prästsjön.

En skolskog finns norr om Vännäsvägen öster om Kullavägen. Eleverna går i porten öster om korsningen till Umedalsallén på sin väg till skolskogen. Oro finns, särskilt bland pedagoger, att vägen till skolskogen inte ska kunna nyttjas under byggtiden eller att barn lockas in i byggområdet under tiden porten öster om korsningen Umedalsallén görs om.

Många barn använder skogsområdet med elljusspåret som angränsar mot Vännäsvägen. Både på skolidrotten, utflykter och på fritiden. För längre promenader och idrott används de tre portarna under Vännäsvägen mellan korsningen till Umedalsallén och cirkulationsplatsen vid ICA Kvantum. Flera barn säger att de inte tycker om att Trafikverket ska ta bort en av portarna. Då måste de gå en omväg och hitta andra stråk när de tränar/promenerar.

Några barn använder busshållplatsen vid Vännäsvägen, korsningen Umedalsallén som sin hållplats till och från skolan. Porten under Vännäsvägen tas bort. Barns rörelser till busshållplatser och handelsområdet påverkas och det finns funderingar hur tryggt det kommer att kännas när man färdas som gående eller cyklist på bron över trafikplatsen.

Föreslagna åtgärder

Nollalternativet

Nollalternativet innebär att ingen ny väg byggs. Befintlig situation kvarstår. Därmed uppstår det inga barriäreffekter eller intrång på Teg, Böleäng, Röback, Backen och Umedalen. Barriäreffekterna i de centrala delarna av Umeå kvarstår och eventuellt förstärks i och med förväntad ökad biltrafik.

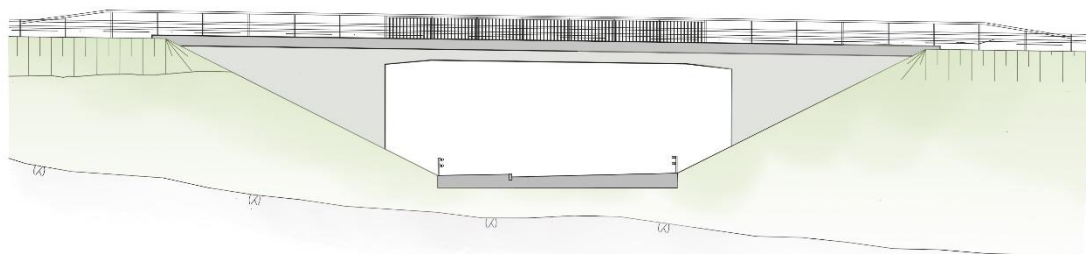
Åtgärdsförslag

Här beskrivs inarbetade eller föreslagna åtgärder till senare skede som påverkar barn och ungas rörelsemönster och närmiljö. Åtgärder inarbetas för att mildra vägens barriäreffekter och minska intrång i närmiljön.

Passager

Trafiksäkra passager tvärs den nya vägen byggs i form av planskilda broar eller portar. Vissa passager är anpassade för gång- och cykeltrafik, andra för enskilda vägar och jordbruksfordon, medan andra innebär möjlighet till passage för oskyddade trafikanter i blandtrafik.

Två broar över föreslagen väg vid Umåker anpassas särskilt för ridning med högre broräcken. Passagerna anpassade för gång- och cykeltrafik får belysning för att öka tryggheten.



12. Så kan den nya gång- och cykelpassagen vid T3 Arena och SLU Röbäcksdalen se ut.

Gång- och cykelvägar

Gång- och cykelvägen mellan Böleäng och Röbäck flyttas till nytt läge för att ge plats för Böleängsrondellen. En port, med belysning, anläggs väster om Böleängsrondellen för planskild passage under Västra länken.

Gång- och cykelväg längs Slättmarksvägen justeras något på grund av vägens nya anslutning mot trafikplats Röbäck.

Bron över Umeälven kommer att ha en separat gång- och cykelbana. Gång- och cykelbanan blir 3,9 meter bred och avskiljs mot körbanan med räcke. På räcket föreslås belysning mot gång- och cykelbanan. Broräcken ska utföras så att sikten från bron ut över landskapet inte skärmas av. Nya gång- och cykelvägar byggs som ansluter till bron från Klabbölevägen och Sockenvägen.

En gång- och cykelväg mellan Umedalen och Prästsjön med planskild passage i port under Västra länken planeras. Denna ansluts till befintligt gångvägssystem söder om Videvägen och befintligt stigsystem vid Prästsjön.

En ny gång- och cykelväg med port under Vännäsvägen anläggs mellan Gullrisvägen på Umedalen och Handelsvägen på Klockarbäcken.

Vid trafikplats Klockarbäcken anläggs en kantstensbunden gång- och cykelbana på brons västra sida och separat gc-väg planeras till busshållplatserna i båda riktningarna.

Belysning planeras längs alla gång- och cykelvägar.

Allmän väg och allmän väg med begränsningar

Under den planerade bron över Sockenvägen lämnas utrymme för en eventuell framtida gång- och cykelväg till Baggböle.

Befintlig gång- och cykelväg längs Nya Skravelsjövägen tas bort och återgår till fastighetsmark. Nuvarande körbana smalnas av för att användas av gång- och cykeltrafik samt jordbruksfordon. Travbanevägens nuvarande anslutning mot ny väg E12 stängs. För gång- och cykeltrafiken samt jordbruksfordon anläggs en väg parallellt med Travbanevägen som via en planskild passage, bro över E12, ansluter till befintlig väg på södra sidan.

Enskilda vägar

En bro för södra delen av Travbanevägen till Röbäck byggs över Västra länken. Mellan grustäkterna, planeras en ägoväg på bro över Västra länken som också nyttjas av travet och för friluftsliv/skidspår.

Befintliga direktanslutningar från enskilda vägar mot Vännäsvägen stängs. Nya enskilda vägar och förändringar av befintliga enskilda vägar föreslås men ingår inte i vägplanen.

Den jordbruksväg som många barn använder som skolväg från Baggböle får en port under nya vägen.

Rekreation och friluftsliv

Planskilda korsningar ger säkra och trygga passager som kan användas vid rekreation och friluftsliv, se avsnitt *passager* ovan.

Ny väg E12 har anpassats i plan och profil för att intrånget i skogsområdet Bölekläppen skall bli så litet som möjligt. Vägen går i skärning genom skogen, med smal sektion och sidoräcken.

Elljusspåret vid Bölekläppen läggs om för att bibehålla sin funktion.

På Röbacksslätten ska den nya vägens visuella och fysiska barriärverkan minimeras. För att bevara karaktären av öppet landskap med utblickar läggs inga massor upp över befintlig marknivå vid sidan om vägen.

Befintlig vegetationsridå mellan Nya Skravelsjövägen och sandtaget sparas, så långt det är möjligt, för att bevara den visuella skärmen mellan bostäder och trafikplats.

För att bevara skogsmarken mellan vägen och bostadskvarteren, samt för att bevara avgränsande vegetation mot elljusspåret på Umedalen, kommer Vännäsvägen att breddas på den norra sidan.

Busshållplatser

Busshållplatserna vid korsningen Kullavägen/Umedalsallén flyttas till ramper för trafikplats Klockarbäcken. Det ska vara möjligt för resenärer att även fortsättningsvis ta sig dit och därifrån på gång- och cykelbana.

Viltstängsel och bulleråtgärder

Viltstängsel sätts upp på västra sidan av vägen, sträckan mellan trafikplats Röback och bron över älven samt på båda sidor av vägen längs Vännäsvägen från trafikplats Klockarbäcken till objektets slutpunkt. Mot bebyggelsen på Umedalen anläggs bullerskydd i form av vallar som täcks med avbaningsmassor och som på sikt ska bli skogsbevuxna. På vägens västra sida vid Prästsjön anläggs en skyddsvall för att minska ljudnivån och den visuella kontakten med nya E12 från friluftsområdet.

Byggskedet

Omledningar och brutna rörelsemönster

Vid planering och byggande av omledningar skall tillgängligheten för grupper med särskilda behov beaktas. Särskild hänsyn ska tas till fotgängare och cyklister som måste korsa arbetsområdet.

Flera av barnens utpekade skol- och fritidsvägar kommer att ledas om under byggskedet. Byggskedet ska planeras utifrån ett barnperspektiv. Barn är extra känsliga för omvägar och barnens färdvägar bör omledas så lite som möjligt.

För att minska barriäreffekten måste gena, trygga och säkra passagemöjligheter finnas. Tillfälliga lösningar för trafiksäkerheten och barriäreffekten för de som måste färdas eller vistas i närheten av byggandet måste planeras i god tid. Detta gäller i synnerhet för barnen.

Ridvägarna i området kring travet ska i möjligaste mån gå att använda under hela byggtiden. Väg 554 ska vara öppen för biltrafik under byggnadstiden och gående, cyklister samt hästar och ryttare ska ta sig fram.

Etableringsområden

Etableringsområden anges i vägplanen som ytor med tillfällig nyttjanderätt. Sådana finns vid de flesta broarna, vid trafikplatserna och på några ställen i övrigt längs sträckan. Där etableringsområden angränsar till områden som är populära för barns fria lek eller

utpekade skolskogar bör behov av stängslade etableringsområden beaktas i byggskedet. Etableringsytan närmast den slänt som används för skolornas utflykter i sandtaget har anpassats för att minska intrånget i barnens lekområde.

Byggtransporterna och byggupplag ska planeras så att de inte stör barnens vägar. Passager för barnen ska anordnas på lämpliga ställen där barnen rör sig.

Byggandet av vägen medför att farliga platser uppstår där byggtrafik med tunga fordon färdas, det uppstår djupa schakt med fallrisk och upplag av material kan locka till lekar med olycksrisk. Det gör att vägarbetsområdet måste stänga ute barn och unga, vilket i sin tur innebär att vägarbetsplatsen blir en barriär.

Känsliga områden där särskild hänsyn ska tas till barn på södra sidan älven är framför allt stigar och elljusspår vid Bölekläppen, enskilda vägar på slätten, befintliga gång- och cykelvägar mellan Röbäck och Böleäng, sandtaget, ridvägarna, travbanan, rakbanan, skidstadion och elljusspåret vid Röbäcksliden. På norra sidan älven måste planering av byggnationerna ske med hänsyn till barn som rör sig till och från Baggböle, i området kring Prästsjön samt till skolskogen norr om Vännäsvägen.

Vid tillståndsansökan för eventuell täktverksamhet med ökad fordonstrafik längs Nya Skravelsjövägen bör barnperspektivet beaktas. Idag cyklar barn längs vägen och ökad tung trafik under byggskedet kan ge konsekvenser på barns rörelsefrihet.

Information

Riktad information till barn är extra viktigt under byggskedet. Här är det viktigt att nå ut till alla barn som passerar byggområdet på sin väg till skolan och fritidsaktiviteter. Ett brett angreppssätt krävs med information till alla skolor, förskolor och fritidsanläggningar i de västra stadsdelarna samt till ridskolan och de som nyttjar skidspåren vid Umåker.

Analys av konsekvenser

Den nya vägen innebär ett stort intrång i flera lekområden och barns närmiljö. En högtrafikerad, mittseparerad E12 kommer att utgöra en barriär för barnen vid stora delar av sträckan, en stor negativ konsekvens för berörda barn.

Områden där lek, skol- och fritidsvärden går förlorade är Bölekläppen, sandtaget vid Röbäck och Umedalen vid Prästsjön. Flest barn berörs vid Bölekläppen och Prästsjön.

På Bölekläppen försvinner en skolskog medan elljusspåret byggs om för att inte passera vägområdet. Detta är den enda stadsdelsskog som barn vid Bölekläppen har tillgång till och den del som främst förskolebarnen vistas i kommer att hamna inom vägområdet eller på södra sidan av vägen. Den del av stadsdelsskogen som är belägen närmast bebyggelsen kommer dock att finnas kvar.

Två passager anläggs under väg E12 för att det ska vara möjligt att ta sig från Böleäng till Röbäcksslätten. Brukningsvägarna på slätten blir fortsatt möjliga att använda, men det kan eventuellt upplevas som mindre tryggt att passera i en passage under E12 som inte är belyst då vägen ovanför är mycket bred.

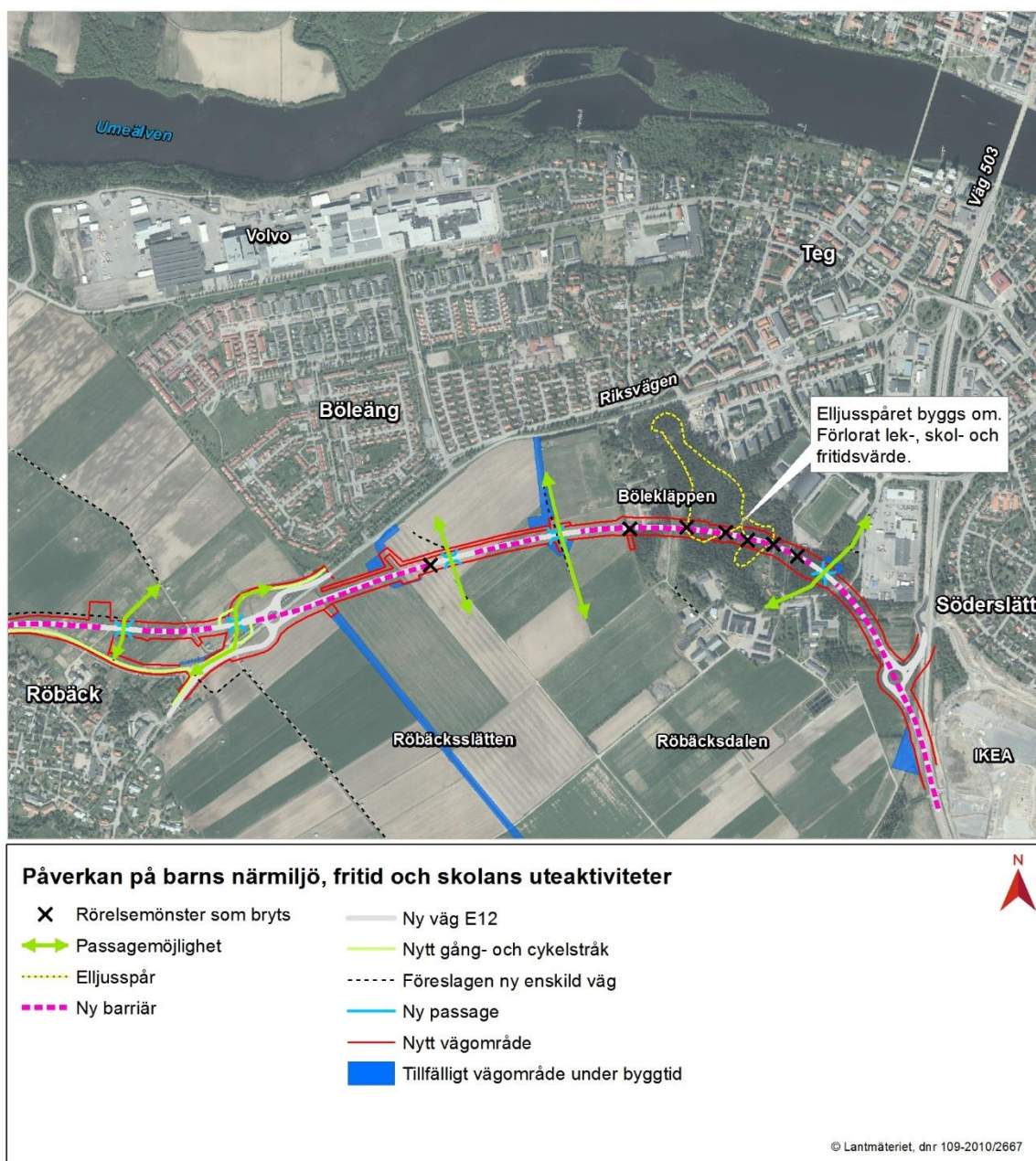


Bild 12. Påverkan på barns rörelsemönster Boleäng.

Separerade passager för gående och cyklister Röbäck – Boleäng och Röbäck – Travbanevägen gör att trafiksäkerheten längs dessa skol- och fritidsvägar höjs och att tillgängligheten förbättras vilket ger positiva konsekvenser.

Söder om byn Röbäck finns natur- och rekreationsmiljöer som inte berörs av detta projekt.

Elljusspåret vid Umåkers skidstadion vid Röbäcksliden förändras, men blir kvar. De två passagerna på bro med högre räcken särskilt anpassade för ridning vid travbanan säkerställer travets och ridskolans möjligheter att även i fortsättningen nyttja de ridvägar som kommer att vara på andra sidan nya vägen.

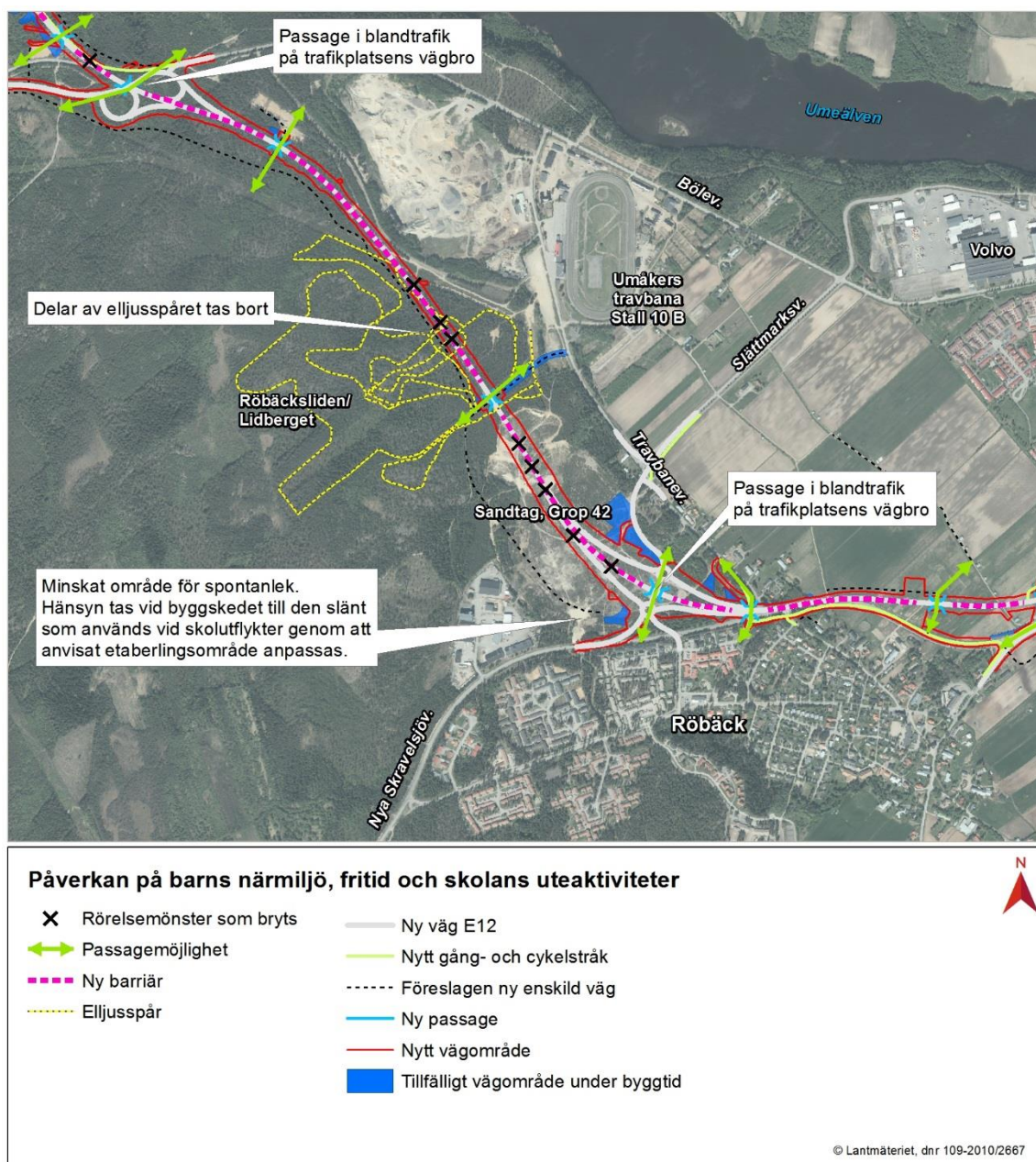


Bild 13. Påverkan på barns rörelsemönster Röbäck.

Bron över Umeälven kommer att skapa ny tillgänglighet för oskyddade trafikanter att nå målpunkter norr och söder om älven, vilket skapar förutsättningar för ökad cykeltrafik och för alternativ till att åka bil. Tillgängligheten för barn och unga boende på norra sidan älven ökar till ridskola och fritidsområdet Umåker. Den nya gång- och cykelförbindelsen över älven avskiljs från vägbanan med räcke med belysning, vilket är ett bra utformningsalternativ ur ett barnperspektiv.

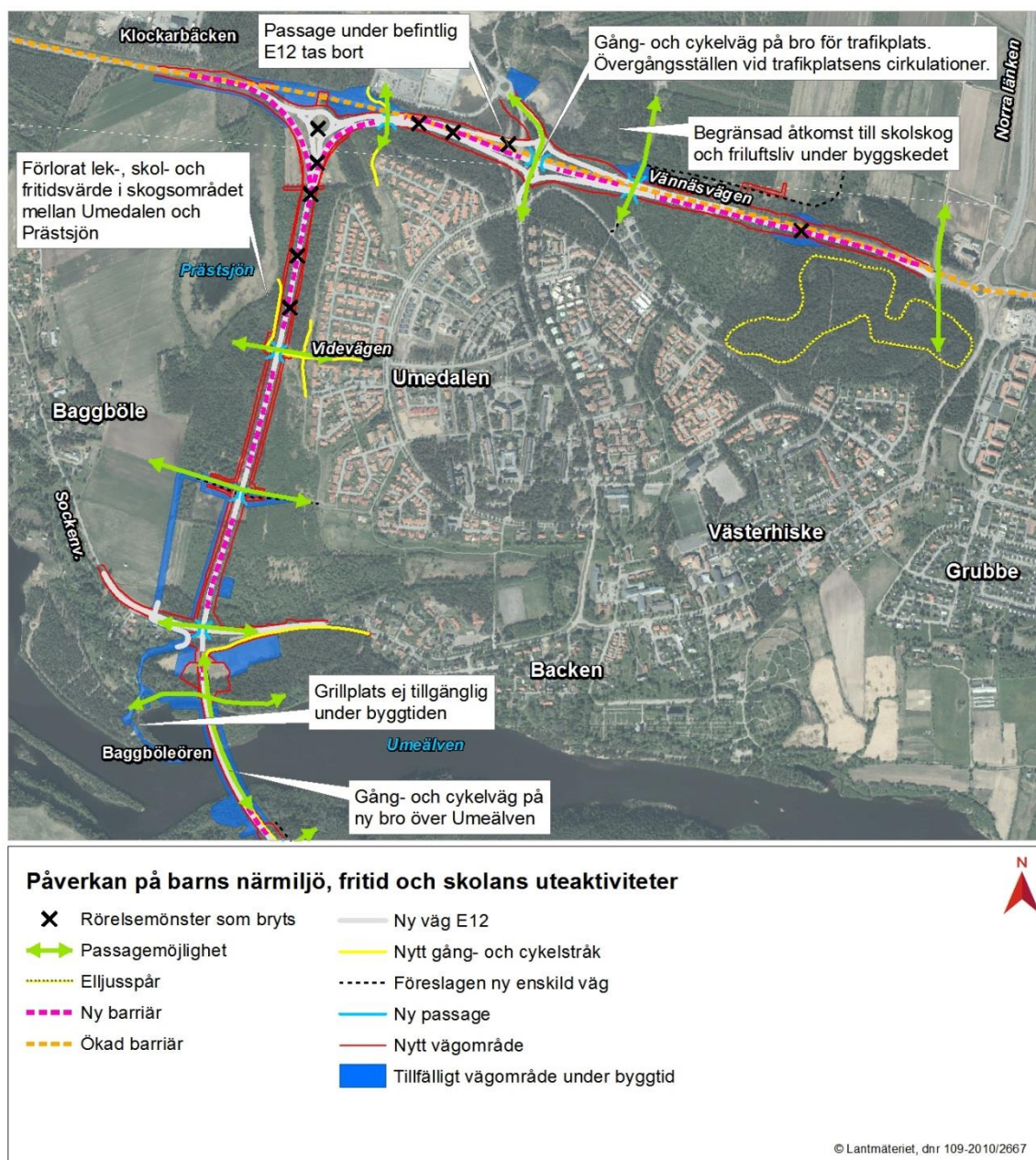


Bild 14. Påverkan på barns rörelsemönster Umedalen.

Även fortsättningsvis kommer det att vara möjligt att färdas på Umeleden längs älven. Då bron kommer att gå så högt upp i förhållande till Umeleden förväntas inte trafikljudet från nya vägen och bron överskrida bullergränsvärden nere i rekreatiomsområdet vid älven.

Den enskilda väg som används som skol- och fritidsväg mellan Baggböle och Umedalen förses med passage under E12 och kan fortsatt nyttjas. Då passagen inte belyses kan den komma att upplevas som otrygg. Separerad passage för gående och cyklister mellan Umedalen och Prästsjön gör att barriäreffekten mellan bostadsområdet och rekreatiomsområdet mildras, även om den nya vägen byggs på en del av det sistnämnda området.

Avsaknaden av passager norr om Videvägen minskar dock tillgängligheten till Prästsjön och skapar en omväg för de barn som bor i norra delen av Umedalen.

Konsekvenser under byggskedet

Stor påverkan sker på barns närmiljö och fritidsområden under byggtiden. Ett större område kring den framtida vägen behöver användas under byggskedet. Under denna period minskar barnens tillgängliga närmiljö och lekområden ytterligare. Under byggtiden sker ytterligare intrång i lek- och fritidsområden i sandtag, utflyktsmålet Baggböleören i närheten av den planerade bron kommer att vara avstängd under större delen av byggtiden.

Väganläggningen kommer att vara en arbetsplats dit inte allmänheten har tillträde. Arbetsområdet blir en barriär för närboende och avstängning eller omledning av gång- och cykelvägar eller andra stråk för rörelser medför också påverkan på människors närmiljö.

Flera områden för skolskogar, skolors utflyktsplatser eller barns fria lek kommer att beröras under byggskedet. Det kommer att innebära omvägar till platserna eller att området inte kan nyttjas under byggskedet. Konsekvenserna för barn bedöms som stora om inte tillgänglighet till dessa områden kan upprätthållas under byggskedet.

Om informationen till barnen under byggskedet inte är tillräcklig kan barnen uppleva osäkerheter om vilken väg de ska färdas. Det kan innebära att barnen inte vill/får ta sig till skola och fritidsaktiviteter själva.

Om vägtrafiken, t.ex. på Vännäsvägen, behöver ledas om på gator genom bostadsområden under byggskedet bedöms konsekvenserna som stora under de tider som det kan bli aktuellt.

Samlad bedömning

Projektet innebär intrång i barns närmiljö och lekområden. För de berörda barnen i de olika delarna blir konsekvenserna stora. Flest barn berörs vid Bölekläppen och vid Prästsjön.

Under byggskedet blir barriären större och många skol- och fritidsvägar för barn kommer att stängas av eller flyttas vilket försvårar för barnens rörelsefrihet. God information till barnen, skolor och föräldrar under byggskedet kan underlätta för barnen.

Utvärdering och fortsatt arbete

Information om byggnationen bör ges kontinuerligt till barn, pedagoger och föräldrar på närliggande skolor och förskolor i närheten. Detta gäller både de medverkande skolorna samt andra skolor i närheten. Detta för att inte skapa onödig oro samt förklara vilka vägar som kan användas för gående och cyklister.

I linje med Trafikverkets modell för barnkonsekvensanalys bör en utvärdering göras för att följa upp vilka effekter besluten har fått.

För att barnens rörelsefrihet, säkerhet och trygghet ska bibehållas och även förbättras är det värdefullt att barnens åsikter tas till vara och att de finns i åtanke vid byggnationen och färdigställandet av vägen, passager och gång- och cykelvägar.

Källor och underlag

Röbäcks skidklubb: <http://www2.idrottonline.se/RobacksSK-Skidor/>

Regeringens proposition 2009/10:232 Strategi för att stärka barnets rättigheter i Sverige VGU, Vågar och gators utformning. VV Publikation 2004:80 <http://www.trafikverket.se/Foretag/Bygga-och-underhalla/Vag/Utformning-av-vagar-och-gator/Vagar-och-gators-utformning/>

Vägverket. Publikation 2005:37. Vägledning för barnkonsekvensanalys i vägplaneringen Vägverket. Publikation 2005:27. Barnen och vägplaneringen. En kunskapsöversikt.

Vägverket. Publikation 2004:200. Barnkonsekvensanalys. Försök och erfarenheter

Vägverket. Publikation 2003:37. Värderingsunderlag för barnkonsekvensanalyser.

Trafikverket 2010. Umeåprojektet, Västra länken del 2, Delen Röbäck-Klockarbäcken-Tvärvägen, Umeå kommun, Barnkonsekvensanalys

Barnkonsekvensanalys Väg E12, Västra länken, delen Röbäck-Vännäsvägen, inre alternativet. Umeåprojektet Västra länken 2012-01-02 Projektnummer: 82 115241

Barnkonsekvensanalys, Umeåprojektet – Västra Länken, entreprenad 9, Väg E12, delen Röbäcksdalen – Röbäck, Umeå kommun, AC-8211524-12

Umeå kommuns hemsida www.umea.se

Information och dialog med elever på Böleängsskolan 15-10-08

Information och dialog med elever på Röbäcksskolan 15-10-21

Information och dialog med elever på Linblomman 15-11-20

Information och dialog med elever på Linneaskolan 15-11-20

Information och dialog med elever på Västangårds skola 15-11-03

Information och dialog med elever på Waldorfskolan 15-11-03

Samråd med Linnea Lundgren, stallchef, Stall 10B Umåker, 201-04-11 samt 2015-12-01.

Telefonsamtal med administratör på Tegs Centralskola 15-11-16

Telefonsamtal med administratör på Östtegs skola 15-11-16

Telefonsamtal med personal på förskolan Passaren, Västteg 15-11-16

Telefonsamtal med personal på Umeå Montessoriskola 15-12-09

Telefonsamtal med scoutkårchef Olle Engqvist på Hedlundakyrkan 15-12-09



TRAFIKVERKET

Trafikverket, Box 3057, 903 02 Umeå. Besöksadress: Storgatan 60, 903 30 Umeå
Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 010-123 50 00

www.trafikverket.se