

Väghållningsmyndigheten,
Trafikverket Region Nord

Fastställelse av vägplan för väg E12 delen Röbäck – Norra länken, samt indragning av väg från allmänt underhåll, Umeå kommun, Västerbottens län

Beslut

Trafikverket beslutar med stöd av 18 § väglagen (1971:948) att fastställa vägplanen för väg E12, delen Röbäck – Norra länken.

Fastställelsen gäller plankartorna med status fastställelsehandling, betecknade 000To201 – 000To209, samtliga daterade 2016-04-25, med de ändringar som framgår nedan och av bilaga 1 till detta fastställelsebeslut.

Precisering av fastställelsebeslutet:

- På plankartorna är angivet en skyddsåtgärd SK2: "Erbjudande om bullerskyddsåtgärder utanför vägområdet i form av fasad/fönsteråtgärder och/eller lokalt skydd vid uteplats". Skyddsåtgärden SK2 preciseras till att de åtgärder som kommer att erbjudas är de åtgärder som är angivna i bilaga 1 i PM Buller (2016-02-03).

Från fastställelsen undantas:

- På plankartorna är angivet att läget av vissa planskilda korsningar är ungefärligt. Detta undantas från fastställelse vilket innebär att samtliga planskilda korsningar fastställs i de lägen de redovisas på plankartorna.

Följande ändringar fastställs:

- Vägriktens inskränks inom de vägområden som ligger vinkelrätt ut ifrån E12 i anslutning till port under E12, vid broarna med nummer 442, 443, 445, 741 och 742, se bilaga 1.

Rättelse av plankarta:

- Den illustrerade vägen mellan bro 445 och Skravelsjövägen tas bort, se bilaga 1.

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

Trafikverket beslutar att delar av nuvarande vägarna 503, 522, 512, 554, 632, E12 och 631 som inte sammanfaller med den nya vägen dras in från allmänt underhåll. Vilka områden som avses framgår av plankartorna.

Trafikverket beslutar att väg 528, Travbanevägen, dras in från allmänt underhåll.

Indragningen sker när den nya vägen öppnats för trafik.



Sökande

Väghållningsmyndigheten, Trafikverket Region Nord. En liten del av ombyggnaden vid Böleäng berör kommunal allmän väg 512 och Umeå kommun är i den delen medsökande.

Beskrivning

I handlingarna i ärendet redovisar den sökande bland annat nedanstående.

Bakgrund

Väg E12 är ett riksintresse för kommunikation och ingår i det nationella stamvägnätet. Vägen är en viktig förbindelse mellan Umeå vid kusten och inlandet, men även internationellt som en öst-västlig förbindelse mellan Norge, Sverige och Finland. Två tungt trafikerade europavägar, E4 och E12, har tidigare korsat varandra mitt i de centrala delarna av Umeå och hade genom centrum en gemensam sträckning. Detta innebar problem med bland annat luftföroreningar, bristande framkomlighet för alla trafikanter samt bristande trafiksäkerhet. En ringled har sedan lång tid tillbaka planerats och merparten av ringleden, den Norra länken och den Östra länken, är färdigställd och öppnades för trafik för några år sedan. Väg E12 är tillfälligt flyttad till dessa vägar i avvaktan på att ringen ska bli sluten genom en västlig länk.

Sökanden har angett att ändamålen med den sista delen av ringleden, Västra länken, är att

- förbättra luft- och trafikmiljön i de centrala delarna av Umeå
- öka framkomligheten och trafiksäkerheten på europavägnätet.

För att åstadkomma detta har följande projektmål formulerats, vilka relaterar till de transportpolitiska målen, funktionsmålet och hänsynsmålet:

- Trafikavlastning av centrala Umeå, vilken förväntas
 - förbättra luftkvalitet i centrala Umeå
 - förbättra trafiksäkerhet för alla trafikantgrupper i centrala Umeå
 - förbättra framkomligheten för gång-, cykel- och kollektivtrafik i centrala Umeå.
- Ökad framkomlighet och trafiksäkerhet på europavägnätet.
- Långsiktig funktionalitet som möjliggör framtida stadsutveckling.
- I områden med höga natur-, kultur- och rekreationsvärden skall vägen lokaliseras och utformas så att påverkan begränsas.
- Lokaliseras med hänsyn till rekreation och friluftsliv så att negativ påverkan minimeras.
- Lokaliseras med hänsyn till aktiva jordbruk så att negativ påverkan minimeras.
- Inträng i boendemiljöer skall minimeras.

Byggandet av Norra och Östra länken och omlokaliseringen av E4/E12 respektive E12/väg 92 till dessa vägar har bidragit till att luftkvaliteten i centrala Umeå förbättrats. För att miljö kvalitetsnormerna för luftkvalitet ska uppnås fullt ut görs bedömningen att trafikmängden i centrala Umeå måste reduceras ytterligare. För detta krävs både trafikreglering i centrala Umeå samt en alternativ väg som trafiken kan hänvisas till. De båda åtgärderna är beroende av varandra då bedömningen är att inte tillräckligt många trafikanter utan trafikbegränsande åtgärder kommer att välja en omväg, och att trafikregleringen inte kan genomföras i behövlig omfattning om ny alternativ väg saknas.

Lokalisering

Sökanden har genomfört en lokaliseringsutredning där olika alternativ för ny E12 delen Röbbäck – Norra länken utretts och jämförts och därefter tagit ställning till att en vägplan ska upprättas för alternativet

"Öster Prästsjön". Ställningstagandet vilar på den sökandes samlade bedömning av alternativens effekter samt i vilken utsträckning de uppfyller projektets ändamål och projektmål. Motivet till ställningstagandet framgår bland annat av PM "Underlag för ställningstagande angående val av lokaliseringsalternativ för anläggning av väg E12 delen Röbbäck – Norra Länken i Umeå kommun, Västerbottens län" 2015-08-20, som in sin tur utgår från "Samrådshandling Vägplan val av lokaliseringsalternativ" 2016-06-03 och samrådssynpunkter.

Fyra alternativa lokaliseringar har utretts: Väster Prästsjön, Öster Prästsjön, Inre/tunnel och Inre/skärning. Samtliga alternativ går i samma sträckning över Röbbäcksslätten och fram till sydost om travbanan Umåker. Alternativen Öster och Väster Prästsjön har därefter en gemensam sträckning fram till söder om Prästsjön. I dessa två alternativ ingår en ombyggnad av Vännäsvägen, nuvarande E12, från den nya vägens anslutning och fram till befintlig cirkulationsplats med anslutning till Norra länken. Inre alternativ med tunnel respektive Inre alternativ med skärning har en sträckning från i höjd med travbanan norrut genom Backenområdet och slutar i befintlig cirkulationsplats med anslutning till Norra länken. Det som skiljer dessa alternativ från varandra är att i det ena fallet går vägen i tunnel under del av Backenområdet.

Uppfyllelsen av projektmålen har bedömts på en fyrgradig skala: "Mycket god", "God", "Låg" och "Obetydlig/negativ". Målluppfyllelsen har för samtliga alternativ bedömts likvärdiga och "God" vad gäller

- trafikavlastning av centrala Umeå
- förbättrad luftkvalitet i centrala Umeå
- förbättrad trafiksäkerhet för alla trafikantgrupper i centrala Umeå
- förbättrad framkomlighet för gång-, cykel och kollektivtrafik i centrala Umeå.

likvärdiga och "Mycket god" för samtliga alternativ vad gäller

- ökad framkomlighet och trafiksäkerhet på europavägnätet.

Uppfyllelsen av projektmålet

- långsiktig funktionalitet som möjliggör framtida stadsutveckling

har bedömts "Mycket god" för alternativen Väster och Öster Prästsjön samt "God" för Inre/tunnel och "Låg" för Inre/skärning.

Ytterligare projektmål är, som redovisats ovan, att minimera olika typer av intrång. Dessa projektmål är delvis samstämmiga med de faktorer som tas upp i effektbedömningen. Intrång och olägenheter har klassificerats utifrån en fyrgradig skala: "Liten negativ", "Måttlig negativ", "Stor negativ" och "Mycket negativ". Av effektbedömningen framgår att enligt sökanden är de negativa effekterna för alternativen Väster Prästsjön och Inre/skärning betydligt större för flertalet faktorer än för de två övriga alternativen. Bland annat medför Inre/skärning "Mycket negativ" effekt för stads- och landskapsbild samt barriäreffekter och intrång. Alternativet Väster Prästsjön medför "Stor negativ" effekt för stads- och landskapsbild samt påverkar riksintresset för kulturmiljö mer än övriga alternativ.

De redovisade negativa effekterna av alternativen Öster Prästsjön och Inre/tunnel är mindre. Den sökande har bedömt att naturmiljön samt rekreation och friluftsliv påverkas något mer av Inre/tunnel-alternativet; naturmiljön då den bedöms mer trivial i alternativet Öster Prästsjön och rekreation och friluftsliv främst på grund av att det är fler människor som nyttjar de områden som berörs i det inre läget än i alternativet Öster Prästsjön. Jord- och skogsbruket anses påverkas något mindre av alternativet Öster Prästsjön då vägen går genom mindre arealer jordbruksmark norr om Prästsjön än i övriga

alternativ. I övrigt har alternativen Öster Prästsjön och Inre/tunnel bedömts likvärdiga av sökanden vad gäller de negativa effekterna.

Samhällsekonomiska bedömningar har gjorts för de olika sträckningsalternativen och samtliga visar på en positiv samhällsnytta.

Den planerade vägen

Vägplanen omfattar en ny sträckning av E12 väster om Umeå, från Röback till Norra länken. Vägplanen börjar ca 500 meter norr om Söderslättsrondellen där vägen viker av västerut från väg 503. Därefter går den över Röbacksdalen och passerar norr om SLU och vidare västerut där den korsar väg 522 söder om Böleäng. Norr om Röback löper den nya vägen parallellt med nuvarande väg 512 innan den viker av mot nordväst genom sandtag, genom skogen väster om travbanan och befintlig grustäkt för att strax före älven passera över väg 554. Över Umeälven byggs en ca 500 meter lång bro som får sitt norra landfäste mellan Baggböle och Backen. Därefter går vägen vidare norrut och passerar mellan Umedalen och Prästsjön för att sedan ansluta i en cirkulationsplats vid Vännäsvägen (befintlig E12). Vännäsvägen österut byggs om och vägplanen avslutas strax väster om befintlig cirkulationsplats vid anslutning till Norra länken. Längden är ca 11 kilometer. E12 utformas som mötesfri landsväg där de olika körriktningarna separeras med räcke. Den nybyggda delen blir trefältig (2+1) medan den ombyggda delen av Vännäsvägen samt första delen av vägen fram till Tegsrondellen blir fyrfältig (2+2).

Tre trafikplatser, Röback, Klabböle och Klockarbäcken, samt tre cirkulationsplatser, Tegsrondellen, Böleängsrondellen och Prästsjörrondellen, byggs för att ansluta det befintliga vägnätet till E12. Över Sockenvägen (väg 632) går E12 på bro. 13 planskilda passager för gång- och cykeltrafik samt jordbruksfordon byggs över eller under E12. Gång- och cykelvägen mellan Böleäng och Röback flyttas till nytt läge och det blir möjligt att via en gång- och cykelbro över E12 nå Travbanevägen. På bron över älven anläggs en gång- och cykelbana. Trafikplats Klockarbäcken kompletteras med ny anslutning för gång- och cykeltrafik. Ytterligare gång- och cykelvägar planeras inom projektet Västra länken men med annan huvudman varför de inte ingår i vägplanen och inte är föremål för fastställelseprövning.

Mark som kommer att tas i anspråk

Mark samt särskilda rättigheter som belastar marken kommer att tas i anspråk för vägen på det sätt som redovisas på plankartorna med beaktande av de ändringar Trafikverket här beslutar om.

Sammanlagt kommer cirka 56 hektar mark att tas i anspråk med vägrätt. Inom område med detaljplan kommer cirka 7 hektar att tas i anspråk. Huvuddelen av marken utgörs av skogsmark men även ca 14 ha åker och ängsmark tas i anspråk för vägen.

Vägrätten inskränks inom ett område på cirka 4 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 eller utrymmet.

Detta innebär att fastighetsägaren får fortsätta att använda marken för jord- och skogsbruk så länge användningen inte äventyrar vägens funktion. För vilket ändamål de på plankartorna angivna områdena ska användas framgår av vägplanens beskrivning, avsnitt 8.1.3, bland annat rensning och justering av diken samt för driftåtgärder bakom bullerskyddsplank. Trafikverket har dessutom genom detta beslut inskränkt vägrätten inom ytterligare områden.

Cirka 19 hektar mark, som behövs för att bygga vägen, får tas i anspråk under en viss tid (tillfällig nyttjanderätt). Arealen utgörs i huvudsak av jord- och skogsbruksmark. Nyttjanderätten gäller under den tid som anges på plankartan.

Indragning av väg från allmänt underhåll.

Den nya vägen sammanfaller delvis med befintliga allmänna vägar. I vissa avsnitt uppkommer överblivna vägområden. Dessa dras in från allmänt underhåll och marken återgår till fastighetsägaren. Den sökande har i dessa fall föreslagit att vägområdena rivs upp och att marken återställs till liknande omgivande mark.

Väg 528, Travbanevägen utgår ur allmänt underhåll. Här rivs inte vägen upp utan föreslås övergå till enskild väghållning. Väghållningsmyndigheten ansöker om och bekostar lantmäteriförrättning för bildande av gemensamhetsanläggning för vägen.

Buller och vibrationer

För att minska trafikens bullerstörningar på omgivningen anläggs bullervallar, i vissa fall i kombination med bullerskyddsplank, där så är tekniskt möjligt och ekonomiskt rimligt. Bullervallar/plank anläggs inom vägområdet som skydd för bebyggelsen söder om vägen vid Röbbäcksdalen, vid Röbbäck och öster om vägen mot bebyggelsen i Umedalen. Därutöver kommer så kallade fastighetsnära åtgärder att erbjudas fastighetsägare. Det är åtgärder som utförs utanför vägområdet och i överenskommelse med fastighetens ägare. Det är frågan om lokala skärmar, åtgärder på fasad och fönster samt bullerskydd för uteplatser. Närmare uppgifter om dessa erbjudanden framgår av plankartorna där de angivits som skyddsåtgärder, samt av underlaget till planen.

Den sökande har också redovisat att en bullerskyddsvall kommer att anläggas väster om vägen för att skydda området kring Prästsjön mot bullerstörningar. Vallen ingår inte i vägplanen och kommer således inte att utgöra en väganordning.

Markförhållandena på Röbbäcksslätten är dåliga med avseende på vibrationer. Här förekommer lösa sedimentförhållanden. Vägen dimensioneras och byggs upp med hänsyn till rådande markförhållanden och den framtida trafiken. Konsekvenserna av vibrationer i boendemiljöer när vägen är i drift bedöms som små.

Vattenskydd

Vägdagvattnet ska i första hand tas omhand genom översilning av gräsklädda vägslänter och i diken. I de delar där vägen korsar Vindelälvsåsen kommer vägdagvattenhanteringen att ske på ett sådant sätt att vägdagvattnet inte kontaminerar åsen. För att minska risken för föroreningar vid olyckor kommer skyddsåtgärder att vidtas. Längs vägsträckor där Vindelälvsåsen saknar naturligt skydd från täta jordar konstrueras som skyddsåtgärd täta diken. Kantsten och rännstensbrunnar för avledning av ytvatten anläggs där så erfordras. Bortledning av ytvatten sker i ledningssystem till avskiljningsdamm.

Masshantering

I projektet kommer stora mängder sulfidjordar att hanteras. Dessa kommer att handhas enligt Trafikverkets och kommunens riktlinjer.

Kommunala planer

Vägplanen överensstämmer med kommunens översiktsplan och förslaget till fördjupad översiktsplan för Röbbäck.

Den nya vägen går i huvudsak inom områden som inte är detaljplanelagda eller omfattas av områdesbestämmelser. I vissa fall berör vägen med anordningar gällande detaljplaner och områdesbestämmelser. Vilka dessa detaljplaner är och på vilket sätt de berörs framgår av sammanställning i vägplanens beskrivning, avsnitt 3.3.5. I huvudsak är det allmän platsmark som

berörs. Sökanden redovisar som sin bedömning att det är frågan om mindre avvikelser som inte motverkar syftet med detaljplanerna eller områdesbestämmelserna.

För två områden inom vägplanens avgränsningsområde pågår framtagande av nya detaljplaner; detaljplan för trafikplats Röbbäck är färdig för antagande och detaljplan för cirkulationsplats Klockarbäckens handelsområde har påbörjats. Detaljplanerna har anpassats efter vägplanen.

Natura 2000, riksintressen, annan reglering av markanvändningen och miljö kvalitetsnormer

Vid Röbbäcksslätten går vägen i utkanten av Natura 2000-området Umeälvens delta och slätter. Den berörda delen av Röbbäcksslätten är även djur- och växtskyddsområde enligt 7 kap 12 § miljöbalken. Länsstyrelsen gav i oktober 2011 tillstånd enligt 7 kap 28 a § miljöbalken att anlägga Västra länken inom området. Länsstyrelsen bedömde att verksamheten inte på ett betydande sätt kommer att påverka miljön eller bevarandet av utpekade arter inom Natura 2000-området. I beslutet ställdes krav på kompensationsåtgärder för intrång i allmänna intressen. Dessa är utförda. De små förändringar i Degernäsbäckens flöde och vattenkvalitet som blir följden av vägprojektet bedöms inte påverka miljön i Natura 2000-området på ett betydande sätt. Sökanden bedömer att anläggandet av vägen är förenligt med bestämmelserna om Natura 2000.

Befintlig och planerad E12 samt befintlig E4 är av riksintresse för kommunikationer. Vägplanen är positiv för riksintresset.

Umeälven mellan Storsandskär och Stornorrfors utgör riksintresse för yrkesfiske. Brostöd kommer att byggas i älven. Detta bedöms inte medföra påtaglig skada på riksintresset för yrkesfiske. Riksintresset kommer också att behandlas i kommande tillståndsprövning för vattenverksamhet.

Området väster om Prästsjön ingår i ett större riksintresseområde för kulturmiljö, Norrfors-Klabböle. Västra länken går strax utanför riksintresseområdet och kan indirekt komma att påverka bymiljö och odlingslandskap, som är ett av uttrycken för riksintresset. Påtaglig skada bedöms inte uppkomma.

Vägen ligger inom vinterbetesmark för Rans och Ubmeje Tjeälddie samebyar.

På södra sidan om älven finns ett trivselland dit renarna naturligt söker sig för bete och vila. Området är även ett reservvinterbete. Området ligger ett par kilometer från Västra länken inom Ubmeje Tjeälddie sameby och del av området är av riksintresse för rennäringen. Även norr om Västra länken finns ett vidsträckt trivselland för renar som till viss del är riksintresse. Området ligger inom Rans sameby och rymmer mycket viktiga lavmarker. Området ligger dryga kilometern från Västra länken, befintlig väg E12, och norr om järnvägen. Markerna vid vägen bedöms på grund av det stadsnära läget vara av begränsat intresse. Västra länken berör inte direkt trivsellanden eller riksintresseområdena och bedöms medföra små konsekvenser för rennäringen.

När Västra länken byggs bedöms trafiken på Kullavägen, väg 631, öka från ca 700 fordon per dygn till ca 1500. Ökad trafikmängd kan innebära risk för renpåkörning. Det kan också finnas risk för att markerna nära Kullavägen inte kan nyttjas som de gör idag vilket kan komma att innebära merarbete för samebyn. Störningen i kärnområde av riksintresse ökar men i begränsad omfattning då markerna fortfarande kan nyttjas. Sökanden bedömer att effekterna av att Västra länken byggs ger en indirekt måttlig konsekvens men inte av den omfattningen att det påtagligt försvårar rennäringens bedrivande i riksintresseområdet.

Den berörda delen av Umeälven omfattas av miljö kvalitetsnormer för såväl yt- och grundvatten som fiskvatten.

Vägen ligger från Röbbäck och norrut till stor del inom eller nära grundvattenförekomsten Vindelälvsåsen Umeåområdet, som omfattas av miljö kvalitetsnormer för grundvatten. Denna del av åsen ligger inte inom något vattenskyddsområde men omfattas av vattendirektivets artikel 7, vilket innebär att

förekomsten ska skyddas för att garantera tillgången på vatten av god kvalitet. Projektet bedöms inte försvåra uppfyllandet av miljökvalitetsnormerna för grund- och ytvatten eller för fiskvatten.

Miljökvalitetsnormer gäller för luftkvalitet. Inga miljökvalitetsnormer för luftkvalitet riskerar att överskridas längs Västra länken. Projektet bedöms bidra till att miljökvalitetsnormerna för luftkvalitet uppfylls i centrala Umeå.

Generellt biotopskydd gäller för två alléer som berörs av vägplanen: Röbbäcksdalen vid Verkstadsvägen och mellan Böleäng och Röbbäck längs väg 512. Generellt biotopskydd gäller också för tre öppna diken i odlingsmark: Degernäsbäcken och diken väster och öster om denna.

Prästsjön och Umeälven omfattas av strandskydd 100 meter från strandkant.

Övrig påverkan på natur- och kulturmiljön

Vägen går genom värdefulla naturområden. Vid Bölekläppens skogsområde uppkommer negativa konsekvenser. Negativa konsekvenser uppkommer också där vägen passerar genom sandtag med höga naturvärden norr om Röbbäck. Konsekvenserna för naturmiljön på norra och södra sidan om älven bedöms som stora trots inarbetade skyddsåtgärder. Grundvattensänkningar kan ge negativa konsekvenser på växtligheten i bäckraviner och väganläggningen gör stora intrång i nyckelbiotoper med rödlistade arter på båda sidor om älven. Naturmiljön vid Prästsjön med dess fågelliv påverkas negativt av vägen och dess trafik. Konsekvenserna för fågellivet på Röbbäcksslätten hanteras inom ramen för Natura 2000-tillståndet.

Vägen berör miljöer med kulturhistoriska värden på Röbbäcksslätten och kring älven. Fornlämningar berörs kring trafikplats Klabböle och strax norr om Umeälven. Fornminnen som påverkas kommer att hanteras enligt reglerna i kulturminneslagen, exempelvis om tillstånd för slutundersökning.

Rekreation och friluftsliv

Vägens intrång och barriäreffekter medför negativa konsekvenser i närrekreationsområdena på Bölekläppen, Röbbäcksliden och vid Prästsjön. I dessa områden berörs också barns närmiljö i hög grad. Trafiken på bron kommer att orsaka störningar i rekreativmiljöer vid älven.

Samhällsekonomisk bedömning

En samlad effektbedömning (SEB) har gjorts enligt Trafikverkets metodik. I den sammanvägs beräkningsbara effekter med icke beräkningsbara. Den samlade bedömningen är att Västra länken är samhällsekonomiskt lönsam.

Projektets aktualitet

Kostnaden för projektet har beräknats till cirka 1 200 miljoner kronor i prisnivå 2013 varav 250 miljoner kronor utgör kommunens åtagande i projektet. Statens del finansieras med medel ur Nationell plan för transportinfrastruktur, 2014-2025. Byggstart planeras ske 2018.

Tidigare utredningar och beslut

Den sökande har i vägplanens beskrivning redogjort för tidigare utredningar och ställningstaganden. Ett trafikavlastande övergripande vägnät har ända sedan 1980-talet varit en av de stora planeringsfrågorna för Umeå kommun och Trafikverket. I enlighet med dåvarande lagstiftning har vägghållningsmyndigheten tagit fram såväl förstudie som vägutredning och kompletterande vägutredningar för det så kallade Umeåprojektet. Uppfattningen om vilket systemalternativ som skulle väljas och vilka sträckningar som de olika vägavsnitten skulle ha har skiftat genom åren. Östra länken och Norra länken har byggts ut och Västra länken är den sista delen för att få en sammanhängande ringled kring Umeå. Den sökande

beskriver att tidigare framtagna arbetsplaner för en Västra länk har varit föremål för fastställelseprövning men att Trafikverket Juridik och planprövning återförvisade dessa i december 2014, med motivet att det arbete som genomförts under åren 2009 till 2012 är att betrakta som en fördjupad vägutredning.

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

Den sökandes handläggning av vägplanen

Allmänt

Efter att tidigare framtagna arbetsplaner för Västra länken återförvisats till väghållningsmyndigheten påbörjade sökanden arbetet med en vägplan i enlighet med väglagens bestämmelser i dess lydelse från den 1 januari 2013. Dessa innebär bland annat att en plan ska tas fram i en sammanhållen process utan krav på de tidigare formella stegen förstudie och vägutredning.

Under planarbetet har den sökande genomfört samråd och kungjort planförslaget med miljökonsekvensbeskrivning och övrigt underlag och låtit det granskas. Planen hölls tillgänglig för granskning under perioden 2016-02-06 – 2016-03-04.

Framförda synpunkter inför val av lokalisering

Väghållningsmyndigheten tog inledningsvis fram en samrådshandling "Vägplan val av lokaliseringalternativ" (2015-06-03) som underlag för valet av lokalisering av Västra länken kring vilket särskilt samråd genomfördes. Hur samråden har genomförts och vilka synpunkter som har lämnats samt Trafikverkets hantering av synpunkterna framgår av samrådsredogörelsen. Sammanfattningsvis har nedanstående synpunkter framförts vad gäller lokaliseringen.

Länsstyrelsen anser att ett färdigställande av ringleden kring Umeå är angeläget på grund av problemen med dålig framkomlighet, luftkvalitet, stadsmiljö och trafiksäkerhet. Länsstyrelsen anser att båda de inre alternativen, med eller utan tunnel, innebär ett stort intrång i det kulturhistoriskt värdefulla landskapet kring Umeå stads första läge. Alternativet i tunnel är ur kulturmiljösynpunkt endast aningen bättre. Alternativet Väster Prästsjön innebär intrång i odlingslandskapet och medför stora konsekvenser för riksintresset kulturmiljövård, Norrfors-Klabböle. Samtliga alternativ bedöms medföra stora negativa konsekvenser för naturmiljön genom intrång i nyckelbiotoper med höga naturvärden vid älven.

Umeå kommun förordar i första hand alternativet Öster Prästsjön men ställer sig också positiv till ett inre alternativ i tunnel under förutsättning att erforderlig finansiering möjliggörs så att genomförandet kan garanteras. Tunnelalternativet förutsätter också att utformningen stöttar och samspelar med stadens långsiktiga utveckling i enlighet med översiktsplanen. Båda de förordade alternativen är i överensstämmelse med översiktsplanens intentioner. Kommunen motsätter sig bestämt ett inre läge i skärning som den anser helt saknar stöd i kommunens översiktsplan. En öppen schaktlösning skulle driva en kil genom den etablerade stadsmiljön i västra Umeå. Det skulle få stora konsekvenser med avseende på jordbrukslandskapet, barriäreffekter, intrång, stadsmiljö, rekreation och friluftsliv. Backenområdet är enligt kommunen unikt i Umeå med sitt stadsnära läge, sammanhängande yta, historiska kontinuitet, välbevarade landskap, höga naturvärden och tystnad. Konsekvenserna av en dragning väster om Prästsjön blir enligt kommunen stora, avseende riksintresset för kulturmiljön samt stads- och landskapsbilden.

Polismyndigheten anser att ur tillgänglighetsperspektiv och för högre efterlevnad av förbud för tung trafik, kan det vara bättre med det inre alternativet.

Svenska kyrkan avråder från de inre alternativen med hänvisning till det kulturhistoriska värdet samt kyrkogårdens nutida betydelse.

Västerbottens Museum anser att en placering av bro och väg i ett inre läge är oacceptabel. Kulturmiljöns värdekärnor såsom stads- och älvnära områden med höga kultur- och naturvärden går förlorade. Stora negativa konsekvenser uppkommer med en splittring av odlingslandskap, bullerstörningar samt att upplevelsevärdet förstörs. En lokalisering öster om Prästsjön är att föredra då öppna odlingslandskap inte berörs och bullerstörningar kan begränsas med jordvallar och skogsridåer.

Naturskyddsföreningen är kritisk till att någon ny väg byggs. Om det ska byggas är inre alternativet med tunnel bäst. En bro över älven är till nytta för cyklister och fotgängare och öppnar för nya busslinjer.

Naturvårdsverket har avstått från att lämna yttrande.

Skogsstyrelsen anser att alternativen vid Prästsjön kommer att skära genom nyckelbiotoper med stora värden och skapa en barriär för arters möjlighet att sprida sig i området. För skogsbruksändamål är det inre alternativet minst negativt.

SMHI förordar det inre alternativet då det är kortare och bedöms ge mindre totala utsläppsmängder av luftföroreningar och växthusgaser. Vidare påverkas inte Prästsjön om den inre korridoren väljs.

Vännäs kommun är positiv till en utbyggnad som främjar transporter i väst-östlig riktning och förordar något av de västliga alternativen vid Prästsjön.

Riksentikvarieämbetet lämnar inget eget yttrande utan hänvisar till länsstyrelsen.

Västerhiske sportfiskeklubb motsätter sig det inre alternativet. Det broläget är en av de bästa fiskeplatserna och möjligheterna till harlingfiske och notfiske skulle försvinna.

Rans sameby förordar det inre alternativet. Om något av de yttre alternativen väljs befaras ökad trafik på väg 631 vilket skulle innebära större störningar inom renbetesområdet. Om ett yttre alternativ väljs krävs att hastigheten sänks på väg 631 och att vägen inte saltas när renskötsel bedrivs inom området.

Flera representanter från näringslivet förordar det inre alternativet med motiveringen att det blir kortare körsträckor till och från framförallt godsbangården på Västerslätt. Detta medför mindre utsläpp, kortare transportsträckor och mindre bränsleförbrukning samt bättre företagsekonomi. Sammanfattat anser dessa att det ger mindre klimat- och omgivningspåverkan samt bättre ekonomi. *Schenker AB* förordar i första hand inre med tunnel och i andra hand inre i schakt. *Företagarna* förordar inre alternativen. *Sveriges åkeriföretag Norr* förordar en dragning i inre korridoren och anser att en tunnellsnör är bättre än öppet schakt. *Volvo Lastvagnar AB* förordar inre alternativet i tunnel. *Norrmejerier* bedömer att för dess del är de inre alternativen det miljömässigt bästa. *Umeå Taxi* förordar inre alternativen. *Handelskammaren* förordar en dragning i den inre korridoren och i första hand tunnelalternativet.

Umeå Airport har inget att erinra mot något av förslagen.

Axlagård Umeå Hospice AB anser att med tanke på dess verksamhet, vård i livets slutskede, så är de inre alternativen olyckliga då en vacker och rogivande omgivning uppskattas.

Samråd med allmänheten, generella synpunkter

- Fokus saknas på barnen.

- De tidigare samhällsekonomiska beräkningarna (från 2012) som visade på effekter av ombyggnad av det statliga vägnätet till stadsgator saknas. Dessa visade att nyttan ökade mer för det inre alternativet relativt Öster Prästsjön när framkomlighetsbegränsande åtgärder utförs i Umeå centrum.
- Förespråkare för de yttre alternativen efterlyser en redovisning av effekter när framkomlighetsbegränsande åtgärder utförs. Skillnaden i trafikavlastning mellan korridorerna kommer sannolikt i praktiken då bli mindre.
- Det anses att de olika alternativens miljöpåverkan avseende utsläpp och klimat inte redovisas vilket anses som en brist. Man anser att om en minimering av trafikarbetet är ett mål så är det inre alternativet bäst.
- Alternativet Öster Prästsjön liknar den arbetsplan som upphävdes av regeringen 1999. Nuvarande föreslagen dragning är sämre än 1999 eftersom bostadsområdet Umedalen expanderat kraftigt på senare år.

Några argument allmänheten framfört mot de inre/östliga alternativen

- Bristande hänsyn till kulturvärden.
- Backenområdet bör bevaras för friluftsliv och rekreation samt kultur.
- Delar befintliga stadsdelar. Särskilt förslaget om schakt är obegripligt.
- Boendemiljön påverkas oerhört negativt, särskilt under byggtiden.
- Vägen ska dras så långt ut från centrum som möjligt. Inre korridoren ligger inom 5-km zonen.
- Handelsområdet Klockarbäcken får med en västlig dragning en bra förutsättning för att expandera.
- Vad blir det om E12 går genom Backenområdet och vad händer med vintervägen som Grubbe-Västerhiske har laglig rätt till då bropelarna gör den omöjlig att nyttja?
- Fiske som pågått sedan år 1556 spolieras.
- Spara pengar och bygg i den yttre korridoren och miljömålen kommer att nås.

Några argument allmänheten framfört mot de yttre/västliga alternativen

- Ta hänsyn till befintliga fornlämningar i de yttre alternativen.
- Inre alternativen ger mindre intrång på natur, rekreation, fågel- och djurliv.
- Rekreatjonsområdet/skolskogen förstörs vid en lokalisering vid Prästsjön.
- Längre körsträckor vid yttre alternativen. Kortare körsträcka leder till mindre klimatbelastning och mindre buller, högre trafiksäkerhet och avlastar centrum bättre.
- Inga barriäreffekter med inre alternativet i tunnel.
- Endast det inre alternativet kan motiveras utifrån miljö- och samhällsnytta. Klimatmålet är överordnat alla andra frågor då det rör infrastruktur.
- Planen på "5 km staden" har större möjlighet att förverkligas med det inre alternativet.
- Norra länken nyttjas bättre då det blir en direkt anslutning.
- De inre alternativen är 3 km kortare och högre initiala kostnader för en tunnel betalar sig i längden.
- Nyttan som en ombyggnad av Vännäsvägen genererar borde även läggas på det inre alternativet.
- Yttre alternativen är sämre för godstransporter i västra Umeå och sämre för transporter över älven till nya godsbangården på Västerslätt och medför längre körsträckor för en stor del av trafiken från de västra stadsdelarna över älven till nya Ikea/Ikano på Söderslätt.

- Om yttre alternativet väljs måste väg 631 (Kullavägen) rustas upp och den kostnaden borde ha varit med men är inte det. Dessutom ökar olycksrisken och bullerstörningarna på den delvis krokiga och smala vägen som passerar förbi Hissjö skola, Piparbölesjön och Vindelälvsåsens vattenskyddsområde.

Synpunkter vid granskningen av vägplanen

Efter ställningstagandet fortsatte arbetet med framtagande av vägplanen, den närmare placeringen och den huvudsakliga utformningen av vägen. Vid granskningen av vägplanen kom det in 119 yttranden. Den sökande har bemött synpunkterna i ett granskningsutlåtande. Synpunkterna vid granskningen handlar huvudsakligen om:

- Utsläpp och klimat
- Trafikavlastning av centrumkärnan
- Att regeringen har upphävt en liknande plan år 1999
- Barriäreffekter
- Låg samhällsekonomisk nytta
- Brister i samrådsprocessen
- Lågt stöd i opinionsundersökningar
- Barnkonsekvenser
- Risker med grundvattensänkningar, vibrationer och dålig stabilitet
- Stora intrång i känsliga naturmiljöer
- Intrång i miljöer med höga kulturvärden
- Dålig måluppfyllelse
- Stora intrång i boendemiljöer

I många av yttrandena framförs att en eller flera av ovanstående faktorer visar att ett annat sträckningsalternativ borde ha valts. I stort sett är det samma synpunkter som tidigare framförts under samrådet inför valet av lokalisering. Flera synpunktslämnare framhåller att Trafikverket borde ha redovisat en klimatkalkyl. Ett större trafikarbete orsakat av en längre väg orsakar större utsläpp av växthusgaser. Trafikverket nonchalerar det av Sverige år 2015 tecknade klimatavtalet. Vidare framförs att Trafikverket borde tagit hänsyn till de trafikreglerande åtgärder som kommunen planerar i centrala Umeå, vid framtagandet av de samhällsekonomiska beräkningarna.

Den sökande har bemött synpunkterna i ett granskningsutlåtande.

Länsstyrelsens beslut

Länsstyrelsen i Västerbottens län har tillstyrkt att vägplanen fastställs. Länsstyrelsen hänvisar i sin tillstyrkan till sitt yttrande angående lokaliseringalternativen där ett av de västliga alternativen förordades.

Skälen för Trafikverkets beslut

Allmänt

Ändamålet med vägplanen är dels att förbättra luft- och trafikmiljön i de centrala delarna av Umeå och dels att öka framkomligheten och trafiksäkerheten på europavägnätet. I handlingarna redovisas tydligt att det är kombinationen av en ny väg väster om Umeå tätort, den sista länken i en ring runt Umeå, och en trafikreglering i centrala Umeå som gör att ändamålen kan uppnås. I detta ärende är det endast begäran om fastställelse av vägplanen som kan prövas.

Inkomna synpunkter under fastställelseprövningen gällande behovet av vägen och valet av sträckning

De som framfört synpunkter under granskningen har fått se det som tillkommit i ärendet och som har betydelse för ärendets prövning. De har också fått möjlighet att lämna ytterligare synpunkter. Under denna kommunikering kom det in 31 yttranden från dem som kommunikationen riktade sig till. Därutöver har ytterligare skrivelser inkommit i ärendet.

En övervägande del av yttrandena rör lokaliseringen. Synpunkterna handlar dels om att nyttan inte överstiger intrånget och/eller att det inre alternativet i tunnel är ett bättre val och dels om den sökandes hantering av ärendet. Sammanfattningsvis framförs följande.

- Måluppfyllelsen är dålig
- Projektmålet minimering av trafikarbetet som tidigare funnits med i projektet är borttaget
- Nyttan av projektet överväger inte intrånget
- Bristande saklighet vid bedömning av miljökonsekvenser och effekter
- Intrånget är stort och i flera fall större med valt alternativ, bland annat med hänsyn till
 - Barriäreffekter
 - Buller vid bostäder och i rekreatiomsområden
 - Naturmiljön vid Prästsjön
 - Överskridande av riktvärden för buller vid Prästsjön och Umedalen
 - Intrång i kulturmiljöer, gamla boplatser
 - Att Kullavägen påverkas negativt genom ökande trafik
 - Att renarnas vinterbetesmarker kan komma att påverkas
 - Påverkan på skogsmiljöer
 - Risker med grundvattensänkningar
 - Dålig stabilitet i niporna vid älven
 - Att rödlistade och fridlysta arter inte beaktas på ett tillfredsställande sätt
- Klimat och luftföroreningar
 - En större trafikmängd alstras när ett alternativ med längre sträcka väljs
 - Väsentligt fler människor kommer att exponeras för luftföroreningarna än om trafiken går i tunnel
 - Projektet följer inte det av Sverige ingångna klimatavtalet
 - En klimatkalkyl skulle ha upprättats
- Trafikprognoser och därmed de samhällsekonomiska beräkningarna är missvisande
 - Hänsyn tas inte till de trafikbegränsande åtgärder kommunen planerar att genomföra i centrala Umeå
 - Nyttan av ombyggnaden av Vännäsvägen som räknas in i de yttre alternativen gör att alternativen inte blir jämförbara
 - Trafikverket har inte haft ambitionen att hitta en så kostnadseffektiv lösning som möjligt
- Stora brister i samrådsprocessen
 - Följer inte Trafikverkets egna riktlinjer
- På vilket sätt är denna nya plan bättre än den som upphävdes av regeringen 1999?

Flertalet av ovanstående synpunkter har framförts redan under granskningen av vägplanen. Den sökande har sammanfattat och kommenterat bland annat dessa synpunkter i ett granskningsutlåtande. Trafikverket delar i allt väsentligt den sökandes uppfattning. Trafikverket återkommer till vissa av frågeställningarna i det följande.

Behovet av vägen och val av lokalisering

Utgångspunkter vid fastställelseprövningen

Vid fastställelseprövningen har Trafikverket att bedöma om den sökta åtgärden överensstämmer med reglerna i väglagen. Av 10 § väglagen framgår att en ny väg får anläggas, om vägen behövs för allmän samfärdsl eller annars kan antas få synnerlig betydelse för det allmänna. En väg får byggas om, när det är motiverat från allmän synpunkt. Vidare ska vägen enligt 13 § väglagen ges ett sådant läge att ändamålet med vägen uppnås med minsta intrång och olägenhet utan oskälig kostnad. Hänsyn ska tas till stads- och landskapsbilden och till natur- och kulturvärden. När planen tar mark i anspråk ska vägen utformas så att de fördelar som kan uppnås med den överväger de olägenheter som planen orsakar enskilda. Enligt hänvisning i väglagen ska även miljöbalken 2 kap. 6 och 7 §§ tillämpas vid val av lokalisering. Vägen ska lokaliseras till en plats som är lämplig med hänsyn till att ändamålet ska kunna uppnås med minsta intrång och olägenhet för människors hälsa och miljön. En rimlighetsavvägning ska alltid göras.

I fastställelseprövningen ingår således att avgöra om den nytta som uppkommer till följd av den sökta åtgärden är större än den skada den åstadkommer, både med beaktande av intrång i allmänna och enskilda intressen och med beaktande av människors hälsa och miljön. Däremot ingår det inte att bedöma om sökandens ändamål med åtgärden och projektmål är rätt formulerade och inte heller att avgöra vilket alternativ som ger mesta möjliga nytta. Det ligger i sökandens eget intresse att välja ett så samhällseffektivt alternativ som möjligt. Däremot är det ett lagkrav att skadan ska begränsas så långt det är möjligt.

I fastställelseprövningen, som är en rättslig prövning, ingår inte att pröva om sökandens egna riktlinjer eller åtaganden har uppfyllts eller om den sökande uppfyller åtaganden som gjorts på nationell nivå, t. ex avtal om klimatåtgärder.

Trafikverkets bedömning av behovet av vägen

Ett av de angivna ändamålen är att förbättra luft- och trafikmiljön i centrala Umeå. Detta har varit ett uttalat mål ända sedan utredningarna om en lokalisering av E4 och E12 vid Umeå påbörjades. På senare år har luftkvaliteten i centrala Umeå förbättrats, bland annat beroende på öppnandet av Norra och Östra länken och införandet av genomfartsförbud för tung trafik. Miljökvalitetsnormens högsta tillåtna årsmedelvärde för kvävedioxid underskrids numera. Fortfarande överskrids dock högsta tillåtna timmedelvärde och dygnsmedelvärde. Trafikverkets bedömning är att för att kunna innehålla normen krävs ytterligare minskning av antalet fordon i centrala Umeå. Väg E12 är som riksintresse av stor nationell betydelse och det är på sikt inte hållbart att begränsa trafiken ytterligare och tvinga trafikanter längs denna väg att köra den längre sträckan öster och norr om Umeå för att komma söder respektive väster ut. Även för den lokala trafiken är det av vikt att, beroende av målpunkter, kunna åka både öster och väster om centrala Umeå när framkomligheten genom centrala Umeå begränsas. Därtill kommer trafiksäkerheten för samtliga trafikantgrupper. Det är inte lämpligt att blanda lokaltrafik, inklusive oskyddade trafikanter, med genomfartstrafik av den omfattning som hittills varit fallet. Det är därför ett berättigat önskemål från Umeå kommun att kunna utveckla centrala Umeå utan att ha en genomgående europaväg att ta hänsyn till.

Trafikverket delar den sökandes samt länsstyrelsens och kommunens uppfattning, att det från allmän synpunkt är motiverat att bygga en ny väg väster om Umeå centrum och 10 § väglagen är därmed uppfylld. Den så kallade "Västra länken" kommer att fullborda en ringled kring Umeå vilket gör det möjligt att innehålla miljökvalitetsnormen för utomhusluft och förbättra säkerheten för alla trafikantgrupper både på E12 och i centrala Umeå samtidigt som kravet på framkomlighet på europavägen upprätthålls.

Trafikverkets bedömning av vald lokalisering av vägen

Av underlaget till planen (se bland annat "Underlag för ställningstagande angående val av lokaliseringsalternativ för anläggning av väg E12 delen Röback – Norra Länken i Umeå kommun, Västerbottens län" 2015-08-20, tabell 1 "Effektbedömningar för respektive alternativ") framgår att de negativa effekterna för samtliga alternativ är betydande. Både länsstyrelsen och Umeå kommun har motsatt sig alternativen Väster Prästsjön och Inre/skäring och få i övrigt har förespråkat någon av dessa dragningar. Sökandens val har därmed i praktiken begränsats till att väga alternativen Öster Prästsjön och Inre/tunnel mot varandra.

Det som skiljer dessa alternativ från varandra i bedömningen av projektmålen är att måluppfyllelsen för "Långsiktig funktionalitet som möjliggör framtida stadsutveckling" bedöms "mycket god" för alternativet Öster Prästsjön och "god" för Inre/tunnel. Trafikverket konstaterar att både sträckningsalternativen Inre/tunnel och Öster Prästsjön är i överensstämmelse med kommunens översiktsplan. Reservat för ny vägdragning är utlagda för båda alternativen. I den redovisade effektbedömningen anses båda alternativen mycket positiva för "lokalsamhälle och regional utveckling". Detta, samt kommunens yttrande över vägplanen, visar enligt Trafikverkets uppfattning att båda alternativen möjliggör en framtida stadsutveckling.

Vad gäller effekterna av de olika alternativen har de samhällsekonomiska bedömningarna ifrågasatts i flera yttranden. Det gäller främst den sökandes tillvägagångssätt att räkna på framtida trafikflöden utan att kommunens planerade åtgärder för centrala Umeå finns med i jämförelsen. Kritik har även riktats mot det faktum att nyttan av att bygga om Vännäsvägen (befintlig väg mellan Prästsjörondellen och rondellen vid anslutning till Norra länken) beaktats i de yttre alternativen men inte i de inre.

Samhällsekonomiska bedömningar måste av förklarliga skäl innehålla ett flertal val och en begränsning av vilka faktorer som ska tas med i den enskilda kalkylen. Hade de begränsningar för fordonstrafiken i centrum som Umeå kommun planerar beaktats, och som även är en förutsättning för att fullt ut nå ändamålet att förbättra luft- och trafikmiljön i de centrala delarna av Umeå, hade resultatet av kalkylerna sett annorlunda ut. Det inses lätt att om fler fordon åker en längre väg ökar trafikarbetet och därmed torde även exempelvis utsläppen totalt öka. Det är också riktigt att alternativen inte är helt jämförbara. Det är olika sträckningsalternativ med olika typer av földeffekter som jämförts. Att så sker är i de flesta fall oundvikligt. Den samhällsekonomiska bedömningen är en del i underlaget när en lokalisering väljs. Som angivits ovan ingår det inte i prövningen av vägplanen att avgöra vilken sträckning som medför störst nytta, så länge nyttan är större än de intrång och olägenheter som planen medför. Det finns inget lagkrav på att den mest samhällsekonomiskt effektiva lösningen ska väljas. Samtliga alternativ visar på en lönsamhet med god marginal och samtliga alternativ uppfyller enligt Trafikverkets bedömning ändamålen med projektet. För prövningen av begäran om fastställelse av vägplanen finns därmed inget behov av att komplettera de samhällsekonomiska kalkylerna. Den redovisade skillnaden i uppfyllelse av projektmålen har inte varit avgörande för Trafikverkets samlade bedömning av vald lokalisering.

När det gäller de negativa effekterna är de klassificerade med måtten liten-, måttlig-, stor- och mycket negativ effekt. Skillnaden mellan de redovisade negativa effekterna av alternativen Öster Prästsjön och Inre/tunnel är sammantaget liten.

I yttranden över planförslaget har kritik framförts mot bristande saklighet vid bedömningen av miljökonsekvenser och effekter. Det ligger i sakens natur att en bedömning av en grupp experter, hur kompetenta de än är inom sitt verksamhetsområde, kan ställas mot en avvikande uppfattning. Därtill kommer att de miljöer som vägen går igenom i de olika alternativen har olika kvaliteter vilket försvårar jämförelsen. Det är fullt naturligt att man kan göra olika bedömningar av om exempelvis ett intrång i en naturtyp är större än i en annan naturtyp och att man kan ha olika uppfattning om vilken som är mest bevarandevärd. Några absoluta mått går därför inte att hitta. Därtill kommer att det i den redovisade

effektbedömningen inte gjorts någon viktning av de olika faktorer som bedömts. Exempelvis, är intrång i gamla kulturmiljöer värre än intrång i barns lekområden? I detta fall är dock bristen på redovisad viktning av faktorerna av mindre betydelse eftersom det endast är ett fåtal faktorer som bedömts ge olika effekter i alternativen Öster Prästsjön och Inre/tunnel. Skalan i effektbedömningen, från mycket negativ till mycket positiv, är tämligen grov vilket också kan försvåra bedömningen. Detta sätt att beskriva effekter är emellertid det gängse. Trafikverket är medvetet om svårigheten i bedömningen.

Den sökande har redovisat som sin bedömning att de negativa effekterna är något större i alternativet Inre/tunnel men skillnaden mellan dessa två alternativ är inte stor. Noteras kan att effektbedömningen luftkvalitet avser effekten lokalt längs den nya vägen, inte i ett globalt perspektiv och inte för centrala Umeå.

Länsstyrelsen har för sin del betonat att projektet är angeläget trots att det oavsett lokalisering kommer att medföra stora intrång och har i sin tillstyrkan angivit att den vid tidigare samråd om lokalisering förordat något av de västliga alternativen. Kommunen har förordat alternativet Öster Prästsjön men kan även tänka sig alternativet Inre/tunnel om finansieringen kan garanteras.

Trafikverket anser att det vid val av läget bör fästas stort avseende vid länsstyrelsens och kommunens uppfattning om hur angeläget det är att sista delen av ringleden färdigställs. Det är i det sammanhanget inte oväsentligt att den beräknade investeringskostnaden för Inre/tunnel är ca 250 miljoner kronor högre än den för alternativet Öster Prästsjön.

Under förutsättning att ändamålet med projektet uppfylls anser Trafikverket att det vid fastställelseprövningen är tillräckligt att konstatera att det inte finns något annat alternativ än det för fastställelse begärda som medför mindre intrång och olägenhet. I det här fallet delar Trafikverket den sökandes uppfattning att en sträckning öster om Prästsjön är det alternativ som medför minsta intrång och olägenhet (väglagen 13 §) och den lokalisering som medför minsta intrång och olägenhet för människors hälsa och miljön (miljöbalken 2 kap.6 §). Trafikverkets uppfattning är att nyttan av vägen överväger de olägenheter som planen orsakar enskilda.

I yttranden över planförslaget har också framförts att föreslagen vägplan är snarlik den arbetsplan för ny sträckning av väg E12 som upphävdes av regeringen 1999. Trafikverket kan konstatera att det finns två avgörande skillnader. Vägen har fått en annan dragning över Röbbäckslätt som medför ett mindre intrång i jordbruksmark. Den plan som upphävdes var dessutom en enskild åtgärd som regeringen inte ansåg hade tillräckligt stor effekt på trafiksituationen i Umeå med hänsyn till intrånget. Nu aktuell vägplan utgör den sista delen i en större ombyggnad av trafiksystemet i och kring Umeå. När Västra länken är utbyggd, och i kombination med de trafikbegränsningar som då kan genomföras, kommer luftkvaliteten i centrala Umeå att ligga på sådana nivåer att miljö kvalitetsnormerna för luftkvalitet kan innehållas.

Sammantaget finner Trafikverket att det av sökanden valda läget av ny dragning av E12 väster om Umeå kan fastställas.

Under fastställelseprövningen har också frågor inkommit gällande den beredning av tillåtighetsansökan som pågick under åren 2002-2007. Dåvarande Vägverket genomförde efter framställan från väghållningsmyndigheten ett remissförfarande men någon begäran om så kallad förbehållsprövning enligt 17 kap 3 § miljöbalken lämnades aldrig in till regeringen. Vägverket, Region Norr, återkallade i februari 2007 sin framställan till Vägverket om att inge en begäran till regeringen. I februari 2010 avvisade regeringen några privatpersoners begäran om förbehållsprövning enligt 17 kap. MB. Denna fråga saknar dock betydelse för detta fastställelsebeslut.

Trafikverkets bedömning av genomförandet av samrådsprocessen

Hur samrådet inför val av lokalisering har genomförts har ifrågasatts. Regler om samråd finns i 14 b-15 c §§ väglagen och i 3 kap. 4-7 §§ vägförordningen. Av reglerna framgår att samråd för en väg som kan antas få betydande miljöpåverkan bland annat ska ske med länsstyrelsen, berörda kommuner, enskilda som särskilt berörs, övriga statliga myndigheter samt den allmänhet och de organisationer som kan antas bli berörda. Samrådet ska anpassas efter behovet i det enskilda fallet både vad gäller antalet tillfällen och formerna. Inbjudan till samråd ska ske genom brev, kungörelse i ortstidning eller på annat lämpligt sätt.

Inbjudan till allmänheten om samråd inför val av lokalisering skedde genom kungörelse i Västerbottenskuriren och Folkbladet. Skriftliga synpunkter efterfrågades och handlingarna hölls tillgängliga 4-29 juni 2015 på Trafikverkets kontor i Umeå och Luleå, hos Umeå kommun och på Trafikverkets sida på internet. Som framgår ovan finns inga formella krav på hur samrådet ska gå till utan det finns betydande utrymme att göra en bedömning av vad som är lämpligt i det enskilda fallet. Trafikverkets bedömning är att samrådsprocessen uppfyller lagkraven.

Inkomna synpunkter under fastställelseprövningen rörande intrång och olägenheter på enskilda fastigheter

Vid kommunikeringen under fastställelseprövningen har det kommit in ett par skrivelser som berör preciserade intrång på den egna fastigheten.

Ägaren till Fröhuset 85, Göran Olsson (1/2), håller fast vid vad de båda delägarna gemensamt tidigare påtalat vad gäller sammanvägt buller från statliga och kommunala vägar samt flygtrafik. Det sammanlagda bullret blir så högt att det motiverar ett plank även längs deras fastighetsgräns.

Trafikverket instämmer med den sökandes svar i granskningsyttrandet. Verksamhetsutövaren, i detta fall Trafikverket Region Nord, har skyldighet att skydda omgivningen mot det buller som alstras vid användandet av den egna anläggningen. Enligt redovisade beräkningar kommer Fröhuset 85 att år 2030 ha en ekvivalent bullernivå utomhus vid fasad om 53 dB(A) och en maximal bullernivå om 62 dB(A). Därmed ligger bullernivåerna under de av riksdagen beslutade bullernivåerna och det saknas skyldighet att utföra bullerskyddsåtgärder för fastigheten.

Ägaren till Röbbäcksdalen 1:1, SLU, avstyrker den aktuella vägdragningen och därmed den aktuella vägplanen. Skälet synes vara att SLU anser sig under sommaren 2004 ha kommit överens om att acceptera den föreslagna sträckningen mot att väganslutningen till dess verksamhet skulle utformas på ett visst sätt. SLU har i skrivelse begärt att Trafikverkets avdelning Juridik och planprövning tillskapar en egen infart till SLU Röbbäcksdalen från E 12.

Trafikverket konstaterar att framtagandet av en vägplan sker genom en lagstadgad demokratisk process som slutligen utmynnar i ett myndighetsbeslut. Det är inte möjligt att avtala om en specifik lösning. Trafikverket tolkar därför SLU:s yttrande på så sätt att eftersom den lösning som diskuterats mellan SLU och dåvarande Vägverket inte kommer tillstånd anser SLU att intrånget på fastigheten och verksamheten blir för stort för att kunna accepteras. Den sökande har i granskningsyttrandet redogjort för skälen till utformningen av den nya vägen över SLU:s marker. Trafikverket bedömer att vägplanen så långt det är möjligt har anpassats för att orsaka minsta möjliga intrång på fastigheten.

Trafikverkets bedömning av vägplanens förenlighet med kommunala planer

Sökanden anser att avvikelserna från detaljplanerna är mindre och att de inte strider mot planernas syfte. Umeå kommun delar den bedömningen. Trafikverket har ingen annan uppfattning.

Trafikverkets bedömning av vägplanens påverkan på riksintressen, Natura 2000, och miljökvalitetsnormer.

Flera riksintressen berörs direkt eller indirekt av vägplanen; för kommunikation, för yrkesfiske, för kulturmiljö och Natura 2000-området Umeälvens delta och slätter. Riksintresset för rennärigen påverkas indirekt genom att trafiken på anslutande väg 631 bedöms öka. Området väster om Prästsjön ingår i ett större riksintresseområde för kulturmiljö, Norrfors-Klabböle. I vägplanen har angivits att Västra länken går strax utanför riksintresseområdet. Möjligen kan en mindre del av planen som omfattar en ombyggnad (parallellförskjutning) av väg 632, Sockenvägen, direkt beröra riksintresseområdet om man studerar kartredovisningen i miljökonsekvensbeskrivningen. Gränserna för riksintressen redovisas dock inte exakt. En bedömning av påverkan på riksintresset har gjorts av den sökande utifrån förutsättningen att även väg 632 byggs om där ny väg E12 korsar vägen. Länsstyrelsen har tillstyrkt planen med denna förutsättning. Den sökandes bedömning är att vägplanen kan komma att indirekt påverka bymiljö och odlingslandskap, som är ett av uttrycken för riksintresset. De andra uttrycken, fornlämningarna i området och anläggningarna i älven, påverkas inte. Påtaglig skada har inte bedömts uppkomma. Trafikverket delar sökandens uppfattning att någon påtaglig skada inte sker på något av riksintressena i området.

Tillstånd finns för att anlägga vägen inom Natura 2000-området.

Trafikverket bedömer att projektet inte medför att miljökvalitetsnormer för utomhusluft längs Västra länken överskrids. Projektet kommer inte heller att försvåra möjligheterna att uppnå miljökvalitetsnormerna för de berörda vattenförekomsterna eller för berörda laxfiskevatten.

Trafikverkets bedömning av vägplanens skyddsåtgärder mot buller m.m

Riksdagen har i proposition 96/97:53 angett riktvärden för bostadsbebyggelse. Riktvärden för andra miljöer saknas.

Trafikverket bedömer att de åtgärder som vidtas för att skydda befintliga bostäder mot buller är tekniskt möjliga och ekonomiskt rimliga. I de fall inte samtliga riktvärden för bostäder kan uppnås kommer åtgärder på de enskilda fastigheterna att erbjudas fastighetsägarna. En första inventering av bostadshusen har gjorts. Trafikverket delar den sökandes bedömning att i den mån fastighetsägarna antar erbjudandena kommer riktvärdena för såväl inomhus som vid befintlig uteplats att kunna innehållas för samtliga bostäder.

Även i omgivningarna i övrigt kommer bullernivåerna att öka. Detta finns beskrivet i bland annat miljökonsekvensbeskrivningen. Bedömningen av om dessa olägenheter kan accepteras görs inom ramen för bestämmelserna i väglagen och de allmänna hänsynsreglerna i miljöbalken. Av underlaget till planen framgår att den sökande även kommer att anlägga en bullerskyddsvall omedelbart väster om E12 mot Prästsjön. Länsstyrelsen anger i sitt beslut om att tillstyrka vägplanen att "Utifrån handlingarna i befintligt artskyddsärende är det troligt att en bullervall kommer att krävas för att minimera bullerpåverkan vid fågelhäckningen". Den i underlaget beskrivna bullerskyddsvallen är placerad på Umeå kommuns fastighet. Trafikverket förutsätter att vallen som avser att reducera bullernivåerna i området kring Prästsjön kommer till stånd. Särskilt samråd med länsstyrelsen enligt miljöbalken 12 kap 6 § krävs för denna åtgärd.

Trafikverket anser att redovisade beskrivningar av bullersituationen före och efter byggandet av vägen samt planerade skyddsåtgärder är tillräckliga.

Precisering, undantag, ändringar och rättelse vid fastställelse

På plankartorna är angivet en skyddsåtgärd SK2: "Erbjudande om bullerskyddsåtgärder utanför vägområdet i form av fasad/fönsteråtgärder och/eller lokalt skydd vid uteplats". Trafikverket anser att

det klart ska framgå vilka fastighetsägare som kommer att erbjudas fasadåtgärder och vilka som kommer att erbjudas skyddad uteplats. En hänvisning görs därför till bilaga 1 i PM buller.

På plankartorna är angivet att läget av vissa planskilda korsningar är ungefärligt. I underlaget saknas skäl för yrkandet. Skrivningen om ungefärligt läge ska därför undantas från fastställelse.

Vid flera av de planskilda korsningarna omfattar vägrätten även delar av de enskilda vägar som är tänkta att gå igenom en port under E12. Behov av utrymme finns för att möjliggöra byggandet av tråg under E12. Trafikverket anser att det är tillräckligt om denna mark ianspråk tas med inskränkt vägrätt. Det är då möjligt för enskild väghållare att anlägga väg eller stig genom porten om denne så önskar. Det är väghållaren för E12 som ansvarar för anläggandet och vidmakthållandet av vägportens konstruktion men inte för passagen där igenom eller dess drift.

Mellan bro 445 och Skravelsjövägen är det inom det tillkommande vägområdet på plankartan inritat en mindre väg. Det framgår tydligt av underlaget att detta är en föreslagen ny enskild väg. Läget av enskilda vägar hanteras inte i fastställelsebeslutet. Detta är uppenbarligen ett förbiseende vid framtagandet av plankartan varför plankartan rättas.

Trafikverkets samlade bedömning

Trafikverket bedömer att en utbyggnad 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. Den planerade vägen motverkar inte syftet med gällande detaljplaner och områdesbestämmelser.

Den föreslagna utbyggnaden medför att väg E12 dras utanför centrala Umeå och det blir möjligt att avlasta innerstaden från viss trafik vilket är en förutsättning för att miljö kvalitetsnormerna ska kunna innehållas i centrum. Trafiksäkerheten förbättras för samtliga trafikantgrupper, både på den nya vägen och på den gamla genomfartsleden i centrala Umeå. Det innebär att vägen får ett lämpligt läge och utförande.

Oavsett var vägen förläggs kommer den att medföra stora intrång i natur- och kulturvärden, friluftsliv och boendemiljöer. Detta är ofrånkomligt för att tillgodose ändamålet med vägen. Trafikverket anser att planerad väg medför minsta intrång och olägenhet utan att det medför oskälig kostnad.

Trafikverket bedömer att väganläggningen är förenlig med miljöbalkens allmänna hänsynsregler, hushållningsbestämmelser och bestämmelser om miljö kvalitetsnormer. Anläggningen innebär även i övrigt en lämplig användning av mark- och vattenresurser.

Trafikverket bedömer att de fördelar som planen medför överväger de olägenheter som planen orsakar enskilda när den sökande får ta mark och särskilda rättigheter i anspråk.

Trafikverket bedömer att det behov och den omfattning av tillfällig nyttjanderätt som har redovisats i vägplanen är skäliga.

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

Delar av nuvarande vägarna 503, 522, 512, 554, 632, E12 och 631 som inte sammanfaller med den nya allmänna vägen blir obehövliga efter att vägnätet byggts om. Väg 528, Travbanevägen, behövs inte längre som allmän väg när den nya vägen är byggd.

Indragningen innebär ingen olägenhet för bygden.



Överklagande

Detta beslut får överklagas hos regeringen, se bilaga.

Beslutande i detta ärende har varit chefsjuristen Charlotta Lindmark med planprövaren Gudrun Jonsson-Glans som föredragande. I den slutliga handläggningen har även planprövaren Anders Wernfeldt och expeditionschefen Johan Barkelius deltagit.

Charlotta Lindmark

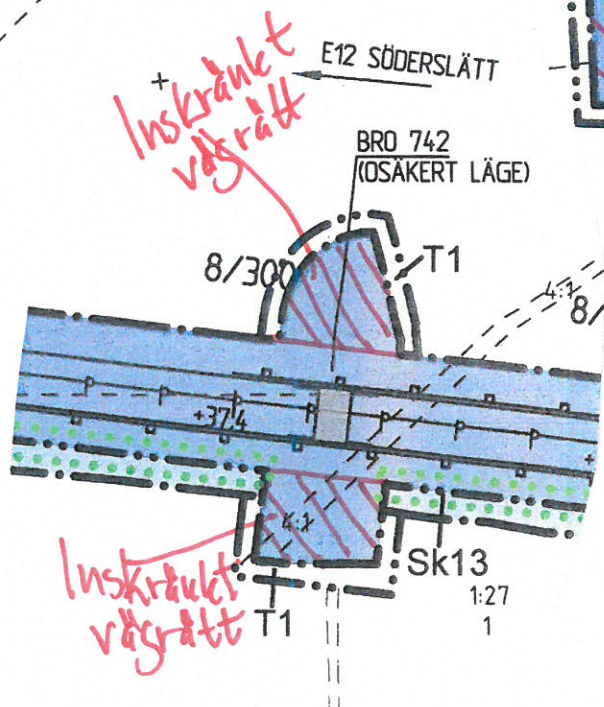
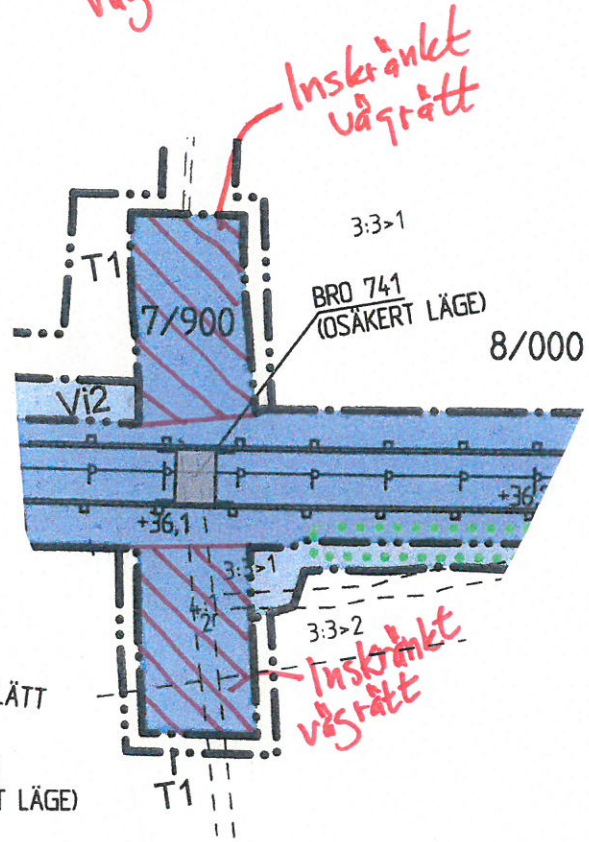
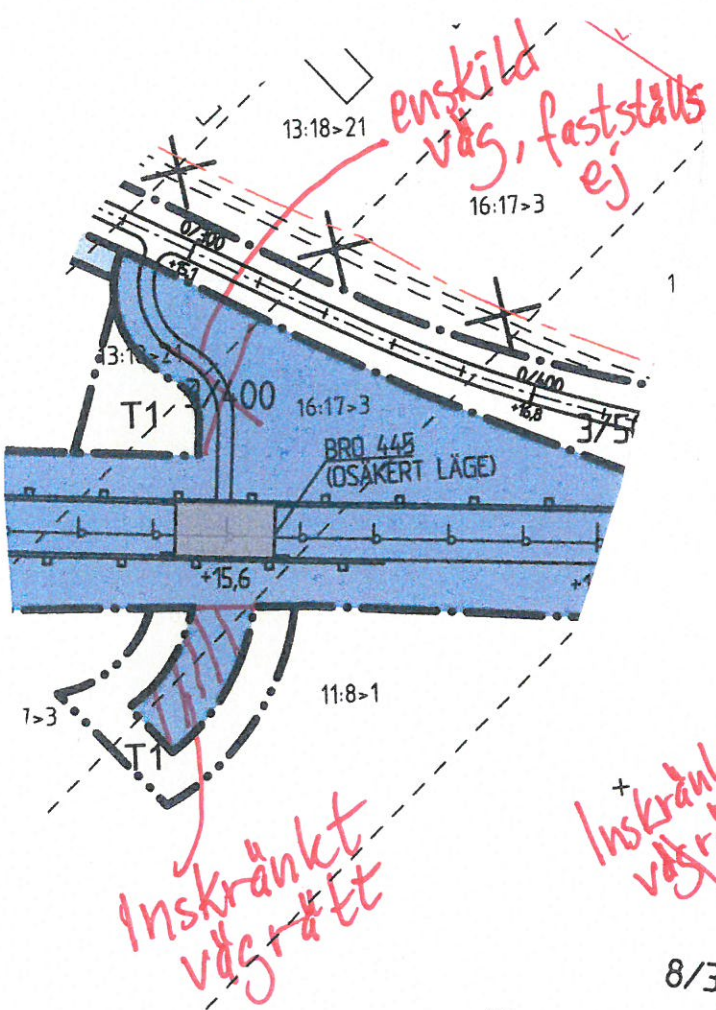
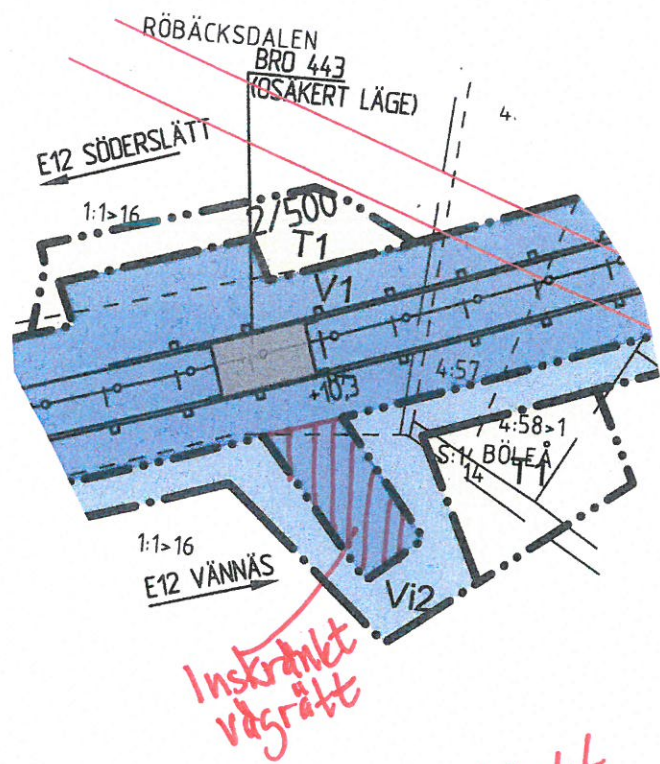
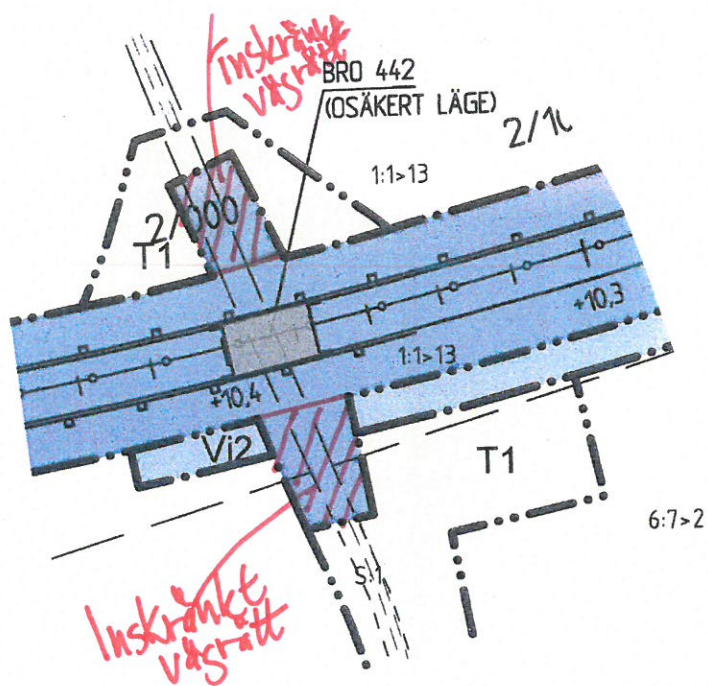
Gudrun Jonsson-Glans

Bilagor

1. Redovisning av ändringar av plankartorna
2. Anvisning "Hur man överklagar"
3. Allmänna upplysningar – fastställd vägplan

Kopia till:

Länsstyrelsen i Västerbottens län
Kollektivtrafikmyndigheten, Region Västerbotten
Region Västerbotten
Umeå kommun
Kommunala lantmäterimyndigheten i Umeå kommun (efter laga kraft)
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, Planprovning, Box 810, 781 28 Borlänge.

Skrivelsen måste vara hos Trafikverket **senast den 1 mars 2017**.

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.

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 vägkropp 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 vägkroppen, 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.