

# SAMRÅDSREDOGÖRELSE

## E12 Röbäck-Norra Länken

Umeå Kommun, Västerbottens län

Vägplan, 2016-02-02

Projektnummer: 135178





**Trafikverket**

Postadress: 903 30 Umeå, Storgatan 60

E-post: trafikverket@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921

Dokumenttitel: Samrådsredogörelse

Dokumentdatum: 2016-02-02

Ärendenummer: TRV 2015/5999

Version: 1.0

Kontaktperson: Urban Larsson

# Innehåll

<b>SAMRÅD INFÖR UMEÅPROJEKTET, VÄSTRA LÄNKEN.</b>	<b>5</b>
<b>SAMMANFATTNING AV SAMRÅDSPROCESSEN</b>	<b>5</b>
<b>PLANLÄGGNINGSBESKRIVNING</b>	<b>6</b>
<b>SAMRÅD VAL AV LOKALISERING</b>	<b>7</b>
<b>Samråd med myndigheter, organisationer och företag</b>	<b>7</b>
Länsstyrelsen Västerbotten	7
Umeå Kommun	7
Myndigheter och organisationer	8
Ledningsägare	11
Rennäringen	12
Näringsliv	12
<b>Samråd med allmänheten</b>	<b>14</b>
Generellt	14
Synpunkter med argumentation mot den östra korridoren/inre alternativen	16
Natur- och kulturvärden	16
Rekreation och friluftsliv	16
Boendemiljö, buller och barriäreffekter	17
Långsiktig funktionalitet och stadsutveckling	17
Investeringskostnad	17
Synpunkter med argumentation mot den västra korridoren, vid Prästsjön	18
Natur- och kulturmiljö	18
Rekreation och friluftsliv	18
Boendemiljö, buller och barriäreffekter	18
Luftmiljö och klimateffekter	18
Långsiktig funktionalitet och stadsutveckling	18
<b>SAMRÅD PLANFÖRSLAG OCH MILJÖKONSEKVENSBESKRIVNING</b>	<b>20</b>
<b>Samråd med myndigheter, organisationer och företag</b>	<b>20</b>
Länsstyrelsen Västerbotten	20
Umeå kommun	20
Myndigheter och organisationer	21
Rennäringen	22
Ledningsägare	23
Näringsliv	23
<b>Samråd med de enskilda som kan antas bli särskilt berörda samt allmänheten</b>	<b>23</b>
Synpunkter på Plan och MKB	24
Utformning av planförslaget	24
Natur- och kulturmiljö	25
Rekreation och friluftsliv	25

Boendemiljö, buller och barriäreffekter	25
Luftmiljö och climateffekter	26
Övriga synpunkter	27
Synpunkter på val av lokalisering	28
Länsstyrelsens synpunkter vid godkännande av MKB	29

## Samråd inför Umeåprojektet, Västra länken.

I samrådsredogörelsen sammanställs och sammanfattas hur samrådet bedrivits, vilka synpunkter som kommit in från enskilda, myndigheter och organisationer samt var yttrandena, minnesanteckningar och protokoll från samrådet finns i sin helhet. I samrådsredogörelsen kommenterar Trafikverket de inkomna synpunkterna.

Trafikverket kommenterar inte varje enskilt yttrande i samrådsredogörelsen, redovisningen är en sammanfattning av de synpunkter som inkommit under samrådet vilka kommenterats av Trafikverket. För att ta del av hela innehållet i skrivelserna hänvisas till Trafikverkets diarium.

## Sammanfattning av samrådsprocessen

Planläggningen påbörjades, enligt tidigare regler i väglagen, med en förstudie år 2000. Arbetet med förstudien innebar bland annat kontinuerligt samråd med Länsstyrelsen i Västerbottens län och Umeå kommun. Samrådet beskrivs närmare i förstudiens beslutshandling samt dess samrådsredogörelse vilka återfinns i Trafikverkets diarium. Länsstyrelsen beslutade 2000-09-29 att projektet kan antas medföra en betydande miljöpåverkan. Beslutet om att projektet kan antas medföra betydande miljöpåverkan innebär att samråd också ska ske med övriga statliga myndigheter samt den allmänhet och de organisationer som kan antas bli berörda.

Tidigare upprättade arbetsplaner återförvisades i december 2014. Med anledning av återförvisningen gjordes ett omtag i planlägningsprocessen och arbetet med vägplanens lokaliseringsutredning påbörjades enligt nu gällande lagregler (väglagen (SFS 1971:948)). Samrådshandling E12 Röbbäck-Norra länken, vägplan val av lokaliseringsalternativ, 2015-06-03 upprättades för att utgöra underlag för samråd samt för Trafikverkets ställningstagande.

Löpande samråd har skett underhand med Umeå kommun och Länsstyrelsen i Västerbottens län. De har fått särskild begäran om samlade yttranden inför val av lokaliseringsalternativ.

Trafikverket tog i slutet på augusti 2015 ställning för att projektet ska drivas vidare och att samrådshandlingens alternativ öster Prästsjön ska ligga till grund för den fortsatta planeringen. Därefter har en samrådshandling avseende utformning av planförslag och miljökonsekvensbeskrivning upprättats.

Samrådsrets för vägplanens samrådshandling har avseende myndigheter och organisationer, identifierats vid samråd med Umeå kommun och Länsstyrelsen i Västerbottens län. Samråd med de identifierade myndigheterna och organisationerna har skett i form av utskick där Trafikverket frågade efter synpunkter på respektive samrådshandling beroende på skede i samrådsprocessen. I några fall har samrådet skett i form av särskilda möten.

Samråden har skett genom att underlag har hållits tillgängligt på Trafikverkets lokalkontor i Umeå och Luleå samt hos Detaljplanering på Umeå kommun, vidare har underlaget vart publicerat på Trafikverkets hemsida, skriftliga synpunkter har efterfrågats. Annonser om

detta har varit publicerade i lokalpress och via Post och Inrikes tidningar enligt gängse ordning. Därigenom har man nått både de enskilda som kan antas bli särskilt berörda och allmänheten. Trafikverket har under arbetets gång, där så efterfrågats, också haft samråd med enskilda som kan antas bli särskilt berörda angående utformning av skyddsåtgärder. Skriftliga svar från samråden redogörs för i detta dokument.

Planläggningsreglerna innebär att man kan anpassa samrådsaktiviteterna till bedömt behov. Eftersom Trafikverket sedan tidigare gjort både vägutredning och arbetsplaner för denna sträckning samt hållit samråd runt dessa är synpunkterna från allmänheten väl kända varför det inte bedömdes finnas behov för ett allmänt samrådsmöte. Samrådsmöte på orten har dock hållits för de som riskerar att få mark eller utrymme inlösta, dvs. fastighetsägare, innehavare av samfälligheter, arrendatorer m fl. Dessa har blivit inbjudna till samrådsmöte på orten via brev. Samrådsmötena har dessutom kungjorts via Post och Inrikes tidningar vilket är det organ som myndigheter använder för kungöranden.

Under arbetet med lokaliseringsutredningen kom det in cirka 200 brev och e-postmeddelanden från allmänheten och enskilda, vilka sammanfattas i detta dokument. I många fall har det varit fråga om skrivelser med i stort sett lika lydelse och i ett antal fall har samma avsändare skickat flera sådana.

Under arbetet med att upprätta planförslag och miljökonsekvensbeskrivning har drygt 50 skrivelser inkommit. Inför granskningshandlingens färdigställande har ytterligare samråd skett.

Av samrådsredogörelsen framgår hur de inkomna synpunkterna beaktats i vägplanen.

Efter Trafikverkets ställningstagande gällande val av lokalisering har ett antal frågor inkommit gällande vägplanprocessen, tidplan och trafikprognoser samt begäran av allmänna handlingar. Dessa har diarieförts (TRV 2015/5982) och hanterats i sedvanlig ordning genom att brev besvarats och handlingar översänts.

Underlag till samrådsredogörelsen såsom tjänsteanteckningar, brev, protokoll mm finns att tillgå via Trafikverkets diarium, ärendenummer TRV 2015/5999.

## **Planläggningsbeskrivning**

I planläggningsbeskrivningen klarläggs syftet med samråd, vilka samrådsformer som planeras, när samråd är tänkt att genomföras och vilken samrådskrets är tänkt att vara. Planläggningsbeskrivningen ska användas som stöd för styrning och genomförande av kommunikationen som sker med både interna och externa intressenter. Syftet är att redan i ett tidigt skede av planläggningsprocessen tydliggöra vad arbetet innebär och vilka ytterligare samråds- och beslutstillfällen som är att förvänta.

Planläggningsbeskrivningen för just det här projektet finns på projektets hemsida och har uppdateras löpande, senaste uppdateringen är utförd 2016-02-02.

# Samråd val av lokalisering

## Samråd med myndigheter, organisationer och företag

### Länsstyrelsen Västerbotten

Länsstyrelsen anser att ett nytt vägnät i form av en ringled är en viktig lösning på problemen med dålig framkomlighet, luftkvalité, stadsmiljö och trafiksäkerhet.

Länsstyrelsen bedömer att en skärning i landskapet såsom ett inre alternativ i öppen schakt skulle medföra betydande negativa stads- och upplevelsemässiga konsekvenser. Vidare framförs att vägområdet kommer att framstå som en kraftig barriär genom den yttre stadsdelen genom Backenområdet.

Avseende kulturmiljö framförs att en lokalisering i det inre alternativet innebär ett stort intrång i det kulturhistoriskt värdefulla landskapet kring Umeås första läge, där staden grundlades. Det inre alternativet är ur kulturmiljöhänseende till vida större skada jämfört med alternativet öster Prästsjön. Länsstyrelsen framför att en öppen schaktlösning skulle vara förödande och ett alternativ med tunnel enbart marginellt bättre. Intrång i odlingslandskapet väster Prästsjön medför stora konsekvenser för riksintresset Norrfors – Klabböle AC11.

Länsstyrelsen anser att bron över Umeå älv ska dimensioneras för ett 1000-årsflöde.

I länsstyrelsens samrådsyttrande noteras ett antal aspekter att beakta i den fortsatta planläggningsprocessen och vid upprättande av miljökonsekvensbeskrivning.

- ✓ Kulturmiljö
- ✓ Naturmiljö
- ✓ Miljö- och hälsoskydd
- ✓ Samhällsskydd och beredskap
- ✓ Stad- och landskapsbild

### Trafikverkets kommentar

*Länsstyrelsen har pekat på viktiga konsekvenser som det ingår att bedöma i den slutliga utvärderingen av lokaliseringalternativen. Samråd med länsstyrelsen kommer att ske i det kommande planerings- och projekteringsarbetet så att goda förutsättningar för den fortsatta processen grundläggs. Trafikverket noterar synpunkterna inför framtagandet av miljökonsekvensbeskrivningen - speciell omsorg kommer att läggas vid de utpekade aspekterna.*

### Umeå Kommun

Umeå kommun betonar vikten av ett färdigställande av Västra länken för att förbättra luftmiljön i centrala Umeå och att skapa en långsiktigt hållbar stadsutveckling. Tillkomsten av Västra länken får inte äventyras då en effektiv trafikavlastning av centrala staden är en nyckelfråga för kommunen och en förutsättning för hållbar stadsutveckling. Västra länken skapar helt nödvändiga förutsättningar att säkerställa en god luftmiljö och en fortsatt hållbar stadsutveckling enligt översiktsplanens intentioner.

Kommunen motsätter sig bestämt ett inre läge i skärning som de anser helt saknar stöd i kommunens översiktsplan samt i tidigare avtal, överenskommelser och utredningar.

Kommunen förordar ett alternativ i respektive korridor. I första hand förordas lokalisering enligt alternativ Öster om Prästsjön. Kommunen är också positiv till ett inre alternativ i tunnel under förutsättning att erforderlig finansiering möjliggörs så att ett genomförande kan garanteras.

Ställningstagandet baseras på Umeå kommuns översiktsplan, åtgärdsprogrammet för luft, upprättade avtal mellan Umeå kommun och Trafikverket för Umeåprojektet samt samrådshandlingen. Översiktsplanen tar avstamp i tillväxtmålet om 200 000 invånare år 2050, Aalborggätan och antagna mål för hållbar stadsutveckling. Strategierna i de fördjupade översiktsplanerna syftar till att uppnå en hållbar stadsutveckling inom den s.k. femkilometersstaden med särskilt fokus på komplettering av befintlig stadsstruktur, hög täthet i nya stadsdelar, omvandling av befintliga trafikleder i centrala Umeå, samt förtätning längs kollektivtrafikens stomstråk. Umeå kommun förutsätter att utformningen av en tunnelloösning stöttar och samspelar med stadens långsiktiga utveckling i enlighet med översiktsplanen.

Umeå kommun anser att konsekvenserna av en dragning väster om Prästsjön avseende riksintresset för kulturmiljö samt stads- och landskapsbild blir stora. Vidare anser Umeå kommun att intrångseffekterna i en dragning öster om Prästsjön är mindre jämfört med en lokalisering väster om Prästsjön.

Inre korridoren ligger inom femkilometersstaden som pekas ut i översiktsplanen, i detta område planeras huvuddelen av Umeås framtida bebyggelse tillkomma. En öppen schaktlösning skulle driva en kil genom den etablerade stadsmiljön i västra Umeå och en jämförelse görs med "Tegsdiket", det vill säga nuvarande väg 503 som delar stadsdelen Teg i två delar.

Umeå kommun anser att en öppen schaktlösning i det inre läget får stora konsekvenser med avseende på jordbrukslandskapet, barriäreffekter, intrång, stadsmiljö, rekreation och friluftsliv. Norr och söder om tunneln blir konsekvenserna likvärdiga som för alternativet i öppen schakt. Vidare anses att nyttan av en tunnelloösning i det inre läget ökar i takt med Umeås utveckling, detta då tunnelalternativet relativt sett medför mindre barriär- och intrångseffekter.

Umeå kommun anser att Backenområdet är unikt i Umeå med sitt stadsnära läge, sammanhängande yta, historiska kontinuitet, välbevarade landskap, höga naturvärden och tystnad.

### **Trafikverkets kommentar**

*Ändamålet med Västra länken är att förbättra luft- och trafikmiljön i de centrala delarna av Umeå samt att öka framkomligheten och trafiksäkerheten på europavägnätet.*

*Förbättring av luftmiljön i centrala Umeå och hållbar stadsutveckling är därför viktiga aspekter vid Trafikverkets ställningstagande.*

*Vid val av lokaliseringalternativ kommer Trafikverket att beakta Umeå kommuns värderingar avseende effekter och konsekvenser samt översiktsplanens intentioner.*

### **Myndigheter och organisationer**

Nedanstående yttranden från myndigheter och organisationer pekar på flera faktorer som kommer att ingå i den slutliga utvärderingen av alternativet. Många synpunkter rör detaljutformningen av vägen och kommer att beaktas i det kommande planerings- och projekteringskedet.



**Polismyndigheten** anser att ur tillgänglighetsperspektiv och för högre efterlevnad av förbud för tung trafik kan det vara bättre med det inre alternativet. Trafiksäkerhetsmässigt anses alternativen lika. Polismyndigheten har framfört att myndigheten önskar delta vid samråd om kontrollplatser vid den slutliga utformningen.

**Trafikverkets kommentar**

*Trafikverket har noterat synpunkterna. Polismyndigheten kommer att kallas till samrådsmöte när valet av alternativ är gjort.*

**Svenska kyrkan** avråder från det inre alternativet, öppen schakt samt tunnel med hänvisning till det kulturhistoriska värdet samt kyrkogårdens nutida betydelse.

**Trafikverkets kommentar**

*Trafikverket har noterat synpunkterna.*

**Transportstyrelsen** påpekar att Västra länken i form av ny väg E12 ingår i TEN-T-vägnätet och då ska en trafiksäkerhetsanalys och trafiksäkerhetsgranskning göras.

**Trafikverkets kommentar**

*Trafikverket är medvetet om dessa krav och en trafiksäkerhetsanalys är utförd enligt föreskrift.*

**Västerbottens läns landsting** har inga synpunkter på lokaliseringen men avser återkomma när ställningstagande till lokalisering finns.

**Trafikverkets kommentar**

*Västerbottens läns landsting kommer att bjudas in till samråd när Trafikverket har valt alternativ.*

**Västerbottens Museum** framför att området kring Backens kyrka och Umeås första stadsbebyggelse har ett mycket stort värde för stadens historia och anser att en placering av bro och väg i inre läge är oacceptabelt. Kulturmiljöns värdekärnor såsom stads- och älvsnära området med höga kultur- och naturvärden går förlorade. Stora negativa konsekvenser uppkommer för landskapsbilden med splittring av odlingslandskap, bullerstörningar samt att upplevelsevärdet förstörs. En lokalisering öster Prästsjön är att föredra då öppna odlingslandskap inte berörs och bullerstörningar kan begränsas med jordvallar och skogsridåer.

**Trafikverkets kommentar**

*Trafikverket har noterat synpunkterna.*

**Naturskyddsföreningen** är kritiska till att någon ny väg byggs. Om det ska byggas är inre alternativet med tunnel bäst. De anser att bron är till nytta för cyklister och fotgängare och öppnar för nya busslinjer. Förutsätter att Trafikverket gör sitt yttersta för att minimera skador på nyckelbiotoper.

**Trafikverkets kommentar**

*Trafikverket har noterat synpunkterna.*

**Naturvårdsverket** har tagit del av de remitterade handlingarna men har efter förlängd samråd tid valt att avstå från att lämna yttrande.

**Försvarsmakten** framför att tunga transporter för totalvikt 100ton, boggitryck 28 ton samt fri bredd 4,2meter måste kunna framföras.

#### **Trafikverkets kommentar**

*Trafikverket beaktar synpunkterna.*

**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. Ur brukningssynpunkt är det främst skogen väster om travbanan som blir svår att bruka på grund av vägens lokalisering. Inre sträckning kommer också att påverka nyckelbiotoper men i mindre utsträckning. För skogens sociala värde är det främst området söder om T3 arena/Tegstunet som påverkas negativt vilket gäller alla alternativ. För skogsbruksändamål är inre alternativet minst negativt.

#### **Trafikverkets kommentar**

*Trafikverket beaktar synpunkterna.*

**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. SMHI anser att översvämningensrisken i en eventuell tunnel måste beaktas.

#### **Trafikverkets kommentar**

*Trafikverket beaktar synpunkterna.*

**Sjöfartsverket** förutsätter att vid ett inre alternativ ska segelfria höjden för båttrafiken inte reduceras jämfört med befintliga broar nedströms. Påpekar att fria passager för båttrafik kommer att behöva stängas under byggnadstiden och då bör båtägare informeras i tid om vilka restriktioner som gäller.

#### **Trafikverkets kommentar**

*Trafikverket har noterat synpunkterna.*

**Vännäs Kommun** är positiva till en utbyggnad av Västra länken som främjar transporter i väst-östlig riktning. Förordar något av de västliga alternativen vid Prästsjön.

#### **Trafikverkets kommentar**

*Trafikverket har noterat synpunkterna.*

**SGU** (Sveriges geologiska undersökning) tar inte ställning i vilket av alternativen som är bäst ur geologisk och hydrologisk synvinkel. Alla ger mer eller mindre negativ påverkan. SGU vill lyfta grundvatten/grundläggning som en viktig fråga som bör få hög dignitet i projektet. Även hantering av sulfidjordar ska beaktas.

### **Trafikverkets kommentar**

*Trafikverket beaktar synpunkterna och avser att hantera detta i kommande skede.*

**SGI** (Sveriges geotekniska institut) bedömer att inget av alternativen är ogenomförbara ur geotekniska och geohydrologiska synpunkter. Grundvattenförekomster måste skyddas vid händelse av olycka.

De geohydrologiska förhållandena bör utredas mer i detalj och influensområden tas fram och att stabilitetsförutsättningarna klarläggs i vägplanen.

### **Trafikverkets kommentar**

*Trafikverket beaktar synpunkterna och avser att hantera detta i kommande skede.*

**Kollektivtrafikmyndigheten i Västerbottens län genom region Västerbotten** har ingen synpunkt på den faktiska lokaliseringen. Kollektivtrafiken detaljplaneras för den sträckning som antas.

### **Trafikverkets kommentar**

*Trafikverket har noterat synpunkterna. Samråd kommer att ske i kommande skeden.*

**SLU** (Sveriges lantbruksuniversitet) framför att den i tidigare arbetsplanen föreslagna Tegsrondden slopas och i stället används den nybyggda rondellen vid IKEA:s infart. Detta för att minska intrånget på SLU:s mark.

### **Trafikverkets kommentar**

*Trafikverket har noterat synpunkterna.*

**Vattenfall** har sedan tidigare lämnat synpunkter på en broplacering i det yttre läget, beträffande det inre läget avvaktas ytterligare information.

### **Trafikverkets kommentar**

*Trafikverket har noterat synpunkterna.*

**Västerhiske sportfiskeklubb** motsätter sig en dragning i det inre alternativet. Broläget är en av dom bästa fiskeplatserna och möjligheter till harlingfiske och notfiske försvinner.

### **Trafikverkets kommentar**

*Trafikverket har noterat synpunkterna.*

**Riksantikvarieämbetet** avstår från att lämna synpunkter och hänvisar i stället till Länsstyrelsen i Västerbottens län.

**Havs- och vattenmyndigheten** lämnar inga synpunkter.

### **Ledningsägare**

Samrådssynpunkter har inkommit från ett flertal ledningsägare om att kablar, luftledningarna samt VA-ledningar finns i alla alternativen. UMEVA påpekar att största problemet avseende

deras ledningsnät kan bli i inre alternativet där två huvudspillvattenledningar ”skärs” av. UMEVA lämnar även synpunkten att oavsett val av korridor måste grundvattnet skyddas. Gemensamt är att alla ledningsägare vill ha ett tidigt startmöte när ställningstagandet för val av alternativ är taget och utformningen av anläggningen ska ske.

#### **Trafikverkets kommentar**

*Trafikverket har noterat synpunkterna. Grundvattenresurserna ska beaktas i det fortsatta planerings- och projekteringsarbetet. Anläggningsägarna kommer att kallas till samordningsmöten när ställning till alternativ är taget.*

#### **Rennäringen**

**Rans sameby** förordar inre alternativet. De befarar ökad trafik på väg 631 om något av de yttre alternativen vid Prästsjön väljs, detta i sin tur skulle innebära ökade störningar inom renbetesområdet. Om yttre alternativ väljs krävs att hastigheten sänks och att vägen inte saltas när renskötsel bedrivs inom området.

**Sametinget** ger en allmän beskrivning om renskötselrätten och lämnar generella riktlinjer hur samråd ska ske för att det ska anses att samerna har deltagit effektivt i samrådet.

#### **Trafikverkets kommentar**

*Trafikverket noterar synpunkterna om alternativen. Företrädare för rennäringen kommer att inbjudas till samråd i det fortsatta planerings- och projekteringsarbetet.*

#### **Näringsliv**

En tydlig majoritet av representanter från näringslivet förordar det inre alternativet med motiveringarna att det blir kortare körsträckor till och från framförallt godsbangården på Västerslätt. Detta medför mindre utsläpp, kortare transportsträckor och ger mindre bränsleförbrukning samt bättre företagsekonomi. Sammanfattat ger detta mindre klimat- och omgivningspåverkan samt bättre ekonomi.

Synpunkter framförs även om tillgängligheten till Umeås logistiska funktioner som har en koncentration till Umeås västra delar med Klockarbäcken, godsterminalen på Västerslätt samt Volvo Lastvagnar. En dragning i den inre korridoren tillgodoser näringslivets behov avsevärt bättre än en yttre dragning vid Prästsjön.

**Axlagård Umeå Hospice AB**, framför att med tanke på Axlagårdens verksamhet så är inre alternativet olyckligt. Vacker vy och låg ljudnivå är något som uppskattas av människor i livets slutskede och även deras anhöriga uppskattar den rogivande omgivningen.

**Schenker AB** förordar i första hand inre med tunnel och i andra hand inre i schakt.

**Företagarna** förordar inre alternativet.

**Sveriges åkeriföretag Norr** förordar en dragning i inre korridoren och anser att en tunnellsättning är bättre än öppen schakt.

**Volvo Lastvagnar AB** förordar inre alternativet i tunnel.

**Umeå Airport** har inget att erinra mot något av förslagen.

**Norrmejerier** bedömer att för Norrmejerier är ett inre alternativ det miljömässigt bästa.

**Umeå Taxi** förordar inre alternativet.



**Handelskammaren** förordar en dragning i den inre korridoren och i första hand tunnelalternativet.

**Trafikverkets kommentar**

*Näringslivet har pekat på viktiga aspekter som Trafikverket har att bedöma i den slutliga utvärderingen av lokaliseringsalternativen. Vid de beräkningar och bedömningar som ligger till grund för samrådshandlingen och ställningstagandet beaktas bland annat faktorer som trafikarbete, utsläpp, bränslekostnader, bebyggelseutveckling och trafikomfördelning. Trafikverket gör en samlad bedömning av måluppfyllelse där effekter och konsekvenser ingår som en del av underlaget.*

## Samråd med allmänheten

En stor del av de synpunkter som inkommit från allmänheten förordar något av alternativen med en argumentation för det och mot något annat alternativ.

Trafikverket konstaterar att de argument som framförs för eller emot de olika alternativen i huvudsak rör sakfrågor som kommer att innefattas i Trafikverkets bedömningar. Ingen ny information har inkommit om exempelvis sakförhållanden, förekomst av intressen eller konsekvenser av vägprojektet. Vissa yttranden behandlar den formella planeringsprocessen och dess underlag.

I flera fall handlar synpunkterna om frågor som rör detaljutformningen av vägen. Sådana frågor behandlas inte förrän efter val av alternativ, i den fas då vägplanen utformas.

### Generellt

Många enskilda samrådssynpunkter relaterar till gamla utredningar och gammalt material som inte är en del av det samrådsunderlag som presenteras av Trafikverket.

### Trafikverkets kommentar

*Med anledning av att det nu görs ett omtag enligt den nya formaliserade fysiska planprocessen gällande från 2013-01-01 (Väglagen 1971:948) så är det samrådshandling och denna samrådsredogörelse som ligger till grund för ställningstagandet. Samrådshandlingen ersätter tidigare vägutredning och arbetsplaner.*

Det har inkommit synpunkter om att samrådshandlingen saknar fokus på barnen från förespråkare för respektive korridorer.

### Trafikverkets kommentar

*En barnkonsekvensanalys är utförd. Trafikverket kommer att ta denna i beaktande. Barnkonsekvensanalysen kommer att bearbetas och fördjupas för det valda alternativet under det fortsatta arbetet.*

Förespråkare för det inre alternativen efterlyser effekter av ombyggnad av det statliga vägnätet till stadsgator i centrum och hänvisningar sker till tidigare samhällsekonomiska beräkningar från 2012. Dessa visade att nyttan ökade mer för det inre alternativet relativt öster Prästsjön när framkomlighetsbegränsande åtgärder för fordonstrafik utförs i centrala Umeå. Därför förordas de inre alternativen.

Förespråkare för de yttre alternativen efterlyser effekter på ombyggnad av det statliga vägnätet till stadsgator i centrum, det vill säga att Trafikverket måste redovisa trafikprognoser som innefattar Umeå kommuns planerade åtgärder i centrala Umeå. Detta då skillnader i trafikavlastning sannolikt blir mindre mellan korridorerna i praktiken vilket skulle minska differenserna i trafikmängd mellan alternativen, inre kontra yttre.

### Trafikverkets kommentar

*Fysiska åtgärder i centrala Umeå kommer att genomföras med Umeå kommun som huvudman och ingår inte i projektet. Tillkomsten av Västra länken är en grundförutsättning för att kommunen ska kunna förverkliga stadsomvandlingen och genomföra åtgärdsprogrammet för luft i dessa delar. Det är strikt reglerat vilka poster som ska ingå i de samhällsekonomiska kalkyler Trafikverket upprättar. Fysiska åtgärder*

*som inte ligger inom projektets ramar eller inte är initierade ska inte inkluderas i de samhällsekonomiska kalkylerna.*

Ett antal förespråkare för de inre alternativen saknar målet minimering av trafikarbete från vägutredningen 2002. Vidare anses att de olika alternativens miljöpåverkan avseende utsläpp och klimat inte redovisas vilket anses som en brist. Man anser att om minimering av trafikarbetet är ett mål så är det inre alternativet bäst.

#### **Trafikverkets kommentar**

*Trafikverket har valt att vid lokaliseringsprövningen se över de mål som uttrycktes i förstudie och vägutredning, för att uppdatera och precisera dem i syfte att tydliggöra utvärderingen inför ställningstagandet. Trafikarbetet beräknas vid framtagandet av de samhällsekonomiska beräkningarna och ingår på det sättet i den samlade bedömningen, således är målet från vägutredningen om minimering av trafikarbete borttaget.*

Ett antal förespråkare för de inre alternativen tycker att vägdragning vid Prästsjön är lika den arbetsplan som regeringen upphävde 1999. Det borde ha nämnts i samrådshandlingen då de anser att nuvarande föreslagen dragning är sämre än 1999 då Umedalen expanderat kraftigt på senare år, detta medför att fler människor påverkas av vägens intrång och olägenheter. Vidare anses att samrådshandlingen borde behandlat de år 2014 återförvisade arbetsplanerna.

#### **Trafikverkets kommentar**

*Anledningen till att regeringen biföll besvären 1999 var bland annat att projektet skulle medföra omfattande intrång i områden med stor betydelse för jordbruket och i känslig naturmiljö. I denna lokaliseringsprövning har Trafikverket tagit fasta på detta och valt att utreda möjliga alternativ i samrådshandlingen. Korridoren över Röbbäckslätten har därför en annan sträckning än i den upphävda arbetsplanen.*

Ett antal samrådssynpunkter innehåller personliga bedömningar och värderingar av effekter, konsekvenser och måluppfyllnad presenterade i samrådshandlingen där slutsatsen pekar mot antingen de inre eller de yttre alternativen.

#### **Trafikverkets kommentar**

*Bedömningar av effekter och konsekvenser i samrådshandlingen har gjorts av specialister inom respektive ämnesområden och Trafikverket anser att bedömningarna är relevanta.*

## Synpunkter med argumentation mot den östra korridoren/inre alternativen

Nedan sammanfattas de inkomna synpunkterna som utgår från en argumentation mot en lokalisering i de inre alternativen med Trafikverkets kommentarer sist i avsnittet.

### *Natur- och kulturvärden*

- Synpunkter framförs utifrån Boverkets synsätt att vid förtätning måste hänsyn tas till befintliga värden i både natur- och kulturmiljöer, men att här tas ingen hänsyn, särskilt avseende kulturvärdena.
- Med hänvisning till samrådshandlingens skrivning om att "Transporter och transportanläggningar ska lokaliseras och utformas så att skadliga intrång i stads- eller kulturmiljön begränsas och så att de inte utgör hälso- och säkerhetsrisker eller i övrigt är störande för miljön" ställs följande frågor: Vad blir det om europaväg 12 går genom Backenområdet och vad händer när den vinterväg som Grubbe-Västerhiske har laglig rätt till just där bropelarna planeras blir omöjlig att nyttja?
- Att bygga en bro som spolierar notvarpet vore att begå ett svek mot våra förfäder och mödrar, som avstod en summa pengar mot att behålla den exklusiva not- och fiskerätten för sina barn, barnbarn och barnbarnsbarn. Det är ett fiske som pågått dokumenterat sedan 1556. Denna långa kedja vore det närmast brottsligt att bryta.
- Området kring Backens kyrka och där Umeås första stadsbebyggelse grundlades 1588 har ett mycket stort värde för stadens historia. En placering av bro och väg i inre korridoren är oacceptabelt då kulturmiljöns värdekärnor i det stads- och älvsnära området med höga kulturvärden går förlorat, det vill säga Umeås vagga.
- Bropelarna kommer sannolikt att påverka strömmarna i älven. Den stora rasbenägenhet som finns i södra älvssidan, vilket stora ras mittemot Gran vittnar om, kan aktiveras på nya ställen. En av bropelarna förändrad strömföring riskerar att hota bebyggelse, vägar och installationer på södra älvssidan.

### *Rekreation och friluftsliv*

- Yttranden hänvisar till Umeå kommuns antagande av den fördjupade översiktsplanen för ävlslandskapet vilken stärker Backenområdets ställning som ett värdefullt område som ska bevaras och utvecklas för friluftsliv och rekreation. Vidare nämns Backen som ett av fem utvecklingsområden för besöksnäring. För området föreslås att nya verksamheter kan utvecklas med anknytning till Backenområdets historia samt kultur- och naturvärden.
- Backenområdet och älvområdet är ett mycket speciellt, lugnt, tyst (<40dBA), naturskönt, stadsnära område där 1000-tals Umeåbor vistas. Från tidig morgon intill sen kväll nyttjas området av flanörer, motionärer, hundrastare, cyklister, gamla som unga och inte bara från närområdet, en turistattraktion. Därför bör Backenområdet bevaras. Grönområden kommer att gå förlorade och med den kommer livskvalitén för de som utnyttjar "stadens lunga" att minska. Att bygga en europaväg genom detta område får därför anses stå i strid mot miljöbalkens mål.
- Låt staden svälla och låt människor få fortsätta kraftsamla, motionera, kontempera, bada och njuta med havd fikakorg i Backens vackra ävlslandskap. Låt människans verkliga behov stå i centrum för Trafikverkets beslut.
- Näringsidkare i området likväl som medborgare skulle drabbas negativt av att miljön förstörs vid en inre lokalisering. Som exempel på detta nämns notfisket, musikfestivaler,



restaurang/café-verksamhet, ekologisk odling vilka alla skulle få en kraftig negativ påverkan om en europaväg anläggs genom området.

#### *Boendemiljö, buller och barriäreffekter*

- Synpunkter framförs att inre alternativ i öppen schakt är obegripligt och skulle driva en kil genom den etablerade stadsmiljön i västra Umeå och jämförelser görs med "Tegsdiket".
- Boendemiljön påverkas oerhört negativt i synnerhet under byggtiden. Känns väldigt kortsiktigt att förlägga en europaväg som skär genom ett bostadsområde och som delar två stadsdelar. En vägdragning får stor påverkan på skolans verksamhet.
- Kyrkogården och Axlagården ligger inom influensområdet där Axlagården är ett boende för människor i livets slutskede och det vore mycket olyckligt om en väg som mycket negativt påverkar omgivningen skulle anläggas genom området.

#### *Långsiktig funktionalitet och stadsutveckling*

- Tillväxtmålet är 200 000 invånare och sträckningen ligger inom 5-kilometersstaden där folk ska bo. Vägen ska dras så långt från centrum som möjligt, barriäreffekten som en europaväg genom Backenområdet skulle tillskapa är enorm med hänvisning till kraftiga och långsiktiga kvarstående intrång. Klockarbäcken får med en dragning i den västliga korridoren en bra förutsättning att expandera.
- Den långsiktiga funktionaliteten är bättre i de västliga korridorerna då Umeås framtida tillväxt och utveckling inte skulle hindras av en europaväg. Områden som idag inte är tillgängliga länkas samman med övriga staden och nya områden kan bebyggas.
- Ett yttre alternativ är rätta lösningen, all tung trafik leds utanför staden och Västra länken får en bra lokalisering för vad väg E12:an är avsedd för, det vill säga öst-västlig kommunikation samt att knyta ihop väg E4 med väg E12 i ett syd-västligt perspektiv. Vännäsvägen är hårt trafikerad, alternativet vid Prästsjön måste vara bäst för väst/östlig och väst/sydlig trafik och därför även bäst för boende och miljö. Nord/sydlig trafik tar Kolbäcksvägen hand om.

#### *Investeringskostnad*

- Enligt Trafikverkets prognos skiljer det drygt 220 miljoner kronor mellan inre i tunnel och de yttre alternativen. Spara pengarna, bygg i den yttre korridoren och miljömålen kommer att uppnås.
- Differensen i nytta mellan alla alternativen är inte ens 3%. En tunnel genom Backenområdet är inte ekonomiskt försvarbar och en öppen schakt är inträngsmässigt förkastlig.

#### **Trafikverkets kommentar**

*De värden, intressen och aspekter som beskrivs i yttrandena är sedan tidigare kända av Trafikverket. I arbetet med utvärdering av alternativen ingår att beakta sådant som vägens påverkan på olika typer av intressen och de konsekvenser av olika slag som vägen för med sig.*

## Synpunkter med argumentation mot den västra korridoren, vid Prästsjön

Nedan sammanfattas de inkomna synpunkterna som utgår från en argumentation mot en lokalisering i de yttre alternativen med Trafikverkets kommentarer sist i avsnittet.

### *Natur- och kulturmiljö*

- Synpunkter framförs att fornlämningar finns vid Prästsjön och att det måste vägas in i valet av lokalisering samt att det skulle medföra omfattande arkeologiska undersökningar.
- Västra länken ska byggas i ett inre alternativ då det ger mindre intrång på natur, rekreation, fågelliv och djurliv. Prästsjön som fågelsjö förstörs samt att älvslandskapets nivor, flora och fauna skadas.
- De dåliga markförhållandena vid en yttre lokalisering framförs och frågan ställs om kostnader för att stabilisera vägen finns med.

### *Rekreation och friluftsliv*

- Rekreationsområdet/skolskogen förstörs vid en dragning öster om Prästsjön. En lokalisering vid Prästsjön skulle vara ett stort ingrepp i de boendes rekreations- och lek område.

### *Boendemiljö, buller och barriäreffekter*

- Längre körsträckor för yttre dragningar via Prästsjön ger bullerstörningar över större områden än inre alternativen. Fördelar för det inre alternativet framförs, såsom att störningarna blir mindre för de närboende, har lägre underhållskostnader, att man kan bygga bostäder ovanpå tunneltaket och att med en tunnellsöning blir det inga tillkommande barriäreffekter.
- Synpunkter framförs om att samrådshandlingen brister i beskrivning av bullerpåverkan på älvslandskapet mellan Backen och Baggböle, där ett av Umeås få närliggande sommarstugeområden är beläget. De anser att det i nuläget är en tyst miljö vilket inte framgår av samrådshandlingen.

### *Luftmiljö och climateffekter*

- Det är endast de inre alternativen som kan motiveras utifrån miljö- och samhällsnytta samt påpekar att 2002 och 2005 förordades tunnellsöning av Umeå kommun, Länsstyrelsen och Vägverket. Synpunkter finns om att klimatmålen är överordnande alla andra frågor då det rör infrastruktur. Dessutom ifrågasätts om Trafikverket har kännedom om de klimatförändringar forskning visar på, där nederbördsmängderna kan öka med 50 % vilket medför risk för översvämning vid Prästsjön och raserad vägbank.

### *Långsiktig funktionalitet och stadsutveckling*

- Umeå kommuns översiktsplan med 5-kilometersstaden har större möjlighet att förverkligas vid en lokalisering i det inre alternativet och nyttan blir större. Om inre alternativet väljs utnyttjas Norra länken bättre då Västra länken skulle ansluta direkt till den. Dessutom är det inre 3 kilometer kortare i relation väg E4 och Norra länken samt det blir kortare sträcka för vägbygget. Höga initiala byggkostnader i form av en tunnel i det inre läget betalar sig i längden och nyttan som Vännäsvägen genererar borde även läggas på det inre.
- Yttre alternativen är sämre för lastbilstransporter över älven till/från nya godsbangården på Västerslätt samt i anslutning mot väg 363. De yttre alternativen är betydligt sämre än inre alternativen ur logistiksynpunkt för lastbilstrafiken i västra Umeå, yttre alternativen

ger längre körsträckor för en stor del av trafiken från västra stadsdelarna över älven till nya IKEA/IKANO på Söderslätt.

- Den långsiktiga funktionaliteten är bättre i det inre alternativet då de längre körsträckorna i de västliga korridorerna leder till ökad klimatbelastning och buller. Kortare körsträcka ger mindre emissioner, högre trafiksäkerhet och avlastar centrum bättre.
- Om alternativ vid Prästsjön väljs så måste Kullavägen (väg 631) rustas upp och den kostnaden finns inte med. Dessutom ökar olycksrisken och bullerstörningar på den delvis krokiga och smala vägen som passerar Hissjö skola, Piparbölesjön och Vindelälvsåsens vattenskyddsområde. Vidare anses att influensområdet i samrådshandlingen även borde omfattat denna sträcka.
- Flera samrådssynpunkter drar slutsatsen att endast de inre alternativen kan motiveras utifrån väglagens krav.

#### **Trafikverkets kommentar**

*De värden, intressen och aspekter som beskrivs i yttrandena är sedan tidigare kända av Trafikverket. I arbetet med utvärdering av alternativen ingår att beakta sådant som vägens påverkan på olika typer av intressen och de konsekvenser av olika slag som vägen för med sig.*

# Samråd planförslag och miljökonsekvensbeskrivning

## Samråd med myndigheter, organisationer och företag

### Länsstyrelsen Västerbotten

Under skedet utforma planförslag och miljökonsekvensbeskrivning har ett antal möten hållits med Länsstyrelsen i Västerbotten avseende de synpunkter som länsstyrelsen lämnat i samrådet runt val av lokalisering. Mötena har även behandlat hur planförslaget och miljökonsekvensbeskrivning ska arbetas fram för att få rätt inriktning och omfattning som behövs för prövningen av vägplanen. Trafikverket har beskrivit vilket material som kommer att redovisas inför godkännandet av miljökonsekvensbeskrivningen och vad som kommer att vara ett underlag till planen när den går ut på granskning. Generellt kan sägas att huvuddragen från gestaltungsprogram, barnkonsekvensanalys, PM Risk med mera ska redovisas i miljökonsekvensbeskrivningen men först vid granskningen publiceras i sin helhet.

Trafikverket har beskrivit hur arbetet med vägplanen kommer att utföras då det för sträckan sedan tidigare finns framtaget tre av länsstyrelsen godkända miljökonsekvensbeskrivningar och arbetsplaner.

Vid samråden med länsstyrelsen har specifika frågeställningar såsom åtgärder för att minska fragmentering i nyckelbiotoper, dispenser, tillståndsprövningar, inriktning på PM Risk, bullerpåverkan, masshantering, sulfidjordar, dimensioneringen av erosionsskydden för bron över Umeå älv mm behandlats. Länsstyrelsen har inkommit med synpunkt att "bron över Umeå älv" bör dimensioneras för ett vattenflöde med återkomsttiden 1000 år och inte för ett 100-årsflöde. Farhågorna ligger enligt länsstyrelsen på erosionsskyddens dimensionering och inte brokonstruktionen i sig.

### Trafikverkets kommentar

*Länsstyrelsen har pekat på viktiga aspekter som ska behandlas i miljökonsekvensbeskrivningen samt planhandlingen. Trafikverket har beaktat länsstyrelsens synpunkter vid framtagandet av miljökonsekvensbeskrivningen. Samråd med länsstyrelsen fortsätter i det kommande planerings- och projekteringsarbetet för att ge goda förutsättningar för den fortsatta processen.*

### Umeå kommun

Under skedet utforma planförslag och miljökonsekvensbeskrivning har ett antal möten hållits med Umeå kommun där specifika frågeställningar behandlats såsom utredning avseende kapacitet, framkomlighet, miljökonsekvenser, bullerskyddsåtgärder, gestaltning, sulfidjordshantering, avtal och tillståndsärenden etcetera. Vidare har samrådet behandlat samordningen mellan vägplan och detaljplaner så god funktion kan uppnås mellan statlig och kommunal infrastruktur samt säkerställt att planerna inte är i strid mot varandra.

Umeå kommun anser att det remitterade planförslaget överensstämmer med intentionerna i Umeå kommuns översiktsplan.

Umeå kommun framför att det är viktigt att Västra Länken utformas med god framkomlighet så trafikavlastningen av vägsystemet i centrala Umeå möjliggörs och vägen blir en naturlig förbifart för genomfartstrafik. Umeå kommun anser att vägplanen som Trafikverket presenterar garanterar en hög framkomlighet längs Västra Länken, samtidigt som tillgängligheten stärks i gång- och cykelvägnätet genom en ny broförbindelse över älven och planerade planskildheter längs befintlig europaväg 12.



Som en del i att minska Västra länkens intrångseffekter är det önskvärt att befintliga värden och funktioner i rekreationsområdena kring Umeå älvdal och Prästsjön ska vara tillgängliga under byggtiden i så stor utsträckning som möjligt. Dessutom bör berörda rekreationsområdets funktion bevaras efter anläggning av europaväg 12 med en god standard.

Delar av vägområdet är beläget längs grundvattenförekomsten vid Vindelälvsåsen. Umeå kommun ser positivt på att Trafikverket beaktar åtgärder som syftar till att minska risken för påverkad vattenkvalitet vid olyckstillbud.

#### **Trafikverkets kommentar**

*Trafikverket har haft en god löpande dialog med kommunen och bedömer att detta har medfört att kommunens synpunkter har inarbetats kontinuerligt. Samråd med kommunen avseende planen, dess utformning och funktion har skett. Samråd avseende framtida drift och underhållsansvar sker fortlöpande.*

#### **Myndigheter och organisationer**

Nedanstående yttranden från myndigheter och organisationer pekar på flera faktorer som kommer att ingå i arbetet med framtagande av planförslag och miljökonsekvensbeskrivning.

**Försvarsmakten** har i samrådsskedet för val av alternativ ställt krav på att infrastrukturen måste uppfylla vissa kriterier. Trafikverket har med anledning av detta översänt begäran om uppgifter som är behövliga för dimensionering av anläggningen. Försvarsmakten har inte besvarat detta.

#### **Trafikverkets kommentar**

*Trafikverket avser att ta förnyad kontakt med Försvarsmakten för att utreda dimensioneringsförutsättningar.*

**Regionala kollektivtrafikmyndigheten** anser att det finns ett mindre behov av hållplatslägen i anslutning till Böleängsrondellen. Det finns däremot ett större behov av dessa hållplatser vid Trafikplats Röbäck beroende på att dessa ger bättre tillgänglighet för flertalet resenärer. Om Trafikverket väljer att inte bygga hållplatser vid trafikplats Röbäck vill Kollektivtrafikmyndigheten emellertid att hållplatserna vid Böleängsrondellen kvarstår.

#### **Trafikverkets kommentar**

*Trafikverket har haft fortsatt dialog med kollektivtrafikmyndigheten gällande nyttan med busshållplatser längs ny E12. Resultatet av det fortsatta samrådet utmynnade i att inga busshållplatser anläggs längs europaväg 12 vid Röbäck.*

**Räddningstjänsten och ambulans** har i samband med separata samrådsmöten framfört att de gärna ser att vägrenen förses med räfflor, "varselspår", för att minska risken för avakning. Skriftligt har ambulansen framfört att det vore önskvärt att enfältsdelen är så bred att en långtradare kan passeras. Vändmöjligheter finns inom rimliga avstånd.

#### **Trafikverkets kommentar**

*Trafikverket följer regler i enlighet med Vägar och gators utformning (VGU) vid utformning av väganläggningen.*

**Polisen** har vid möte framförs att det är önskvärt med kontrollplatser antingen på Vännäsvägen eller söder Prästsjön.

#### **Trafikverkets kommentar**

*Trafikverket har utrett lämpliga placeringar för eventuell kontrollplats men inte kunnat motivera lämplig placering vilket meddelats Polismyndigheten.*

**Sveriges Lantbruksuniversitet SLU** vill att den föreslagna Tegsrondellen flyttas till den nybyggda rondellen vid infarten till IKEA/IKANO för att intrånget med deras påverkan på dessa försöksytor ska minska. Vidare framför SLU att det även är viktiga försöksytor som förstörs med en vägdragning över Röbbäcksslätten och kravet är att vägen dras genom Böleskläppen för att ansluta till väg 512 vid Böleäng.

#### **Trafikverkets kommentar**

*Det är ansevärd trafikmängder som dagligen beräknas åka till och från handelsområdet IKEA/IKANO via de två anslutningsvägar som finns. En flyttning av Tegsrondellen dit, enligt SLU:s förslag, skulle sammantaget ge så stora trafikmängder att kapaciteten i cirkulationsplatsen riskerar att inte räcka till, med köbildning på E12 som följd. Detta är inte acceptabelt från trafiksäkerhets- och framkomlighetssynpunkt. För att begränsa intrånget av den nya vägen anser Trafikverket att korsningen Tegsrondellen ska utformas som en cirkulationsplats, och inte som en så omfattande trafikplats som skulle krävas med SLU:s förslag.*

*Vägkorridoren, bl.a. över Röbbäcksslätten, har tagits fram genom en lokaliseringsutredning, där avvägningar har gjorts mellan behovet av god funktionalitet för riksintresset ny E12 och behoven av att ta hänsyn till andra allmänna intressen och enskilda intressen. Med detta underlag som grund har Trafikverket tagit ställning till att projektet rörande byggande av ny E12, ska drivas vidare med en vägplan i denna vägkorridor. Korridoren överensstämmer med Umeå kommuns översiktsplanering. En vägdragning genom Böleskläppen såsom SLU föreslår innebär en dålig linjeföring med snäva kurvor som skulle ge lägre hastighetsstandard och därmed försämrad framkomlighet. Av trafiksäkerhetsskäl skulle också infarterna till Böleängsområdet från nuvarande Riksvägen behöva stängas och ersättas av en ny korsningspunkt vilken också skulle påverka trafikföringen negativt. Sammantaget skulle en lösning enligt SLU:s förslag ge försämrad framkomlighet, sämre nyttor och sämre funktionalitet.*

*Trafikverket har inte för avsikt att ändra vägdragningen enligt det förslag utanför vägkorridoren som SLU visar på.*

#### **Rennäringen**

**Sametinget** redogör för renskötselns funktionella samband, samernas rättsliga skydd, allmänt om renskötselrätten, riksintresse, konsekvensbeskrivning och Sveriges mål. Sametinget har även gjort en allmän beskrivning kring renskötsel samt hur samråd bör bedrivas med rennäringen. Vid samrådsmöte har Sametinget framfört att rennäringen ska betraktas ur en helhetsbild för ökad förståelse. I kompletterande skrivelse från Sametinget framförs att mötet inte uppfyller miljöbalkens samrådskrav 6 kap 4§ och att kapitlen om rennäringen i miljökonsekvensbeskrivningen i samråd med samebyarna behöver utvecklas.

**Rans sameby** vidhåller vid samrådsmöte synpunkter de lämnat vid lokaliseringsprövningen, de undrar även om Trafikverket har tagit fram en rennäringanalys i samband med miljökonsekvensbeskrivningen. I ett skriftligt yttrande framförs att de befärs ökad trafik på Kullavägen som kantas av ett bra betesområde för ren. De önskar sänkt hastighet vintertid och att ingen saltning sker.

#### **Trafikverkets kommentar**

*Trafikverket konstaterar att samrådsprocessen har skett i enlighet med reglerna i väglagen och anser att kraven på samråd och underlagsmaterial är uppfyllda.*

*Eventuella åtgärder till följd av ökad trafik på Kullavägen måste övervägas av Väghållningsmyndigheten, Trafikverket Region Nord. Synpunkterna om behovet av sådana åtgärder är framförda till Trafikverket Region Nord Planering.*

#### **Ledningsägare**

Samråd har hållits med samtliga ledningsägare där framdriften i planarbetet har beskrivits. Konfliktpunkter mellan väg och ledningar som särskilt måste beaktas vid projektering och produktion har identifierats.

**UMEVA** har i skriftliga synpunkter framfört att de av Trafikverket föreslagna grundvattenskyddsåtgärderna är helt tillfyllest.

#### **Trafikverkets kommentar**

*Samarbete och informationsutbyte med ledningsägarna kommer att utvecklas allt eftersom arbetet med vägplanen och framtagande av bygghandlingar fortskrider.*

#### **Näringsliv**

**Umåkers travbana** har vid samrådsmöte med Trafikverket kommit överens om skyddsåtgärder mellan ny väg E12 och rakbana. Den gamla rakbanan får en upprustning så att hästar kan tränas under tiden för byggandet av vägen. Inget skriftligt yttrande har inkommit från Umåker.

**Vattenfall** har inga synpunkter och återkommer i samrådet om vattenverksamheten.

**3G** har framfört oro för närhet till en mast.

#### **Trafikverkets kommentar**

*Trafikverket har utrett att masten inte påverkas.*

### **Samråd med de enskilda som kan antas bli särskilt berörda samt allmänheten**

Nedan sammanfattas de inkomna synpunkterna på planförslaget med Trafikverkets kommentarer infogade. Samråden har skett genom att underlag har hållits tillgängligt på Trafikverkets lokalkontor i Umeå och Luleå samt hos Detaljplanering på Umeå kommun, vidare har underlaget vart publicerat på Trafikverkets hemsida, skriftliga synpunkter har efterfrågats. Annonser om detta har varit publicerade i lokalpress och via Post och Inrikes tidningar enligt gängse ordning.

Samrådsmöte på orten har hållits för de som riskerar att få mark eller utrymme inlösta, dvs. fastighetsägare, innehavare av samfälligheter, arrendatorer m fl. Dessa har blivit inbjudna till samrådsmöte på orten via brev. Samrådsmötena har dessutom kungjorts via Post och Inrikes tidningar. Trafikverket har under arbetets gång, där så efterfrågats, också haft enskilda samråd med de som kan antas bli särskilt berörda angående utformning av skyddsåtgärder.

Barn och unga som berörs av vägprojektet har deltagit i arbetet med projektets barnkonsekvensanalys. Samråd med barn har genomförts av Trafikverkets konsult. Samråden har skett i dialogform med fokusgrupper på 5 grundskolor i de stadsdelar som angränsar till vägprojektet. Dialog med barnföreträdare som pedagoger, rektorer och förskolechefer har också genomförts på grundskolor och förskolor.

De yttranden som har inkommit till länsstyrelsen har överförts till Trafikverket och behandlas nedan.

## Synpunkter på Plan och MKB

### Utformning av planförslaget

- Synpunkter framförs gällande vägens placering i höjd- och sidled, bland annat för att minska bullerspridning, barriäreffekter och intrång. Vidare har synpunkt om vägens dragning förbi Röbbäck och travet, utformningen av korsningen E12/väg 631 samt önskemål om annan placering av utfart från egen fastighet inkommit. Några efterfrågar ritningar för att se hur egna fastigheten påverkas av bygget och att hänsyn måste tas till dålig mark och vibrationer.
- Synpunkter gällande planerad hastighet på Västra länken och önskemål om hastighetskameror vid Röbbäck framförs.
- Synpunkt framförs gällande placering av bro för gång- och cykeltrafik, förslag om träbro för gång- och cykelvägen vid Röbbäck samt synpunkt att cykelvägen över älven även borde anslutas västerut längs Baggbölevägen och Åraningsvägen.
- Gestaltningsprogram efterfrågas för beskrivning av utformning. Har synpunkter på utformning av belysning för oskyddade trafikanter, utformning för attraktivitet och trygghet, landskapsbild och kulturlandskap.
- Önskemål framförs om att behålla vegetation för att minska insyn vid specifik fastighet samt återplantering av skog.
- Information önskas inför byggtiden gällande störningar och hur dessa kan minimeras. En markägare förutsätter att tillfälligt nyttjande inte medför någon skada på skog, markvegetation och mark.

## Trafikverkets kommentar

*Västra länken byggs för att vara en förbifart av europavägsclass där hög framkomlighet prioriteras. Det är därför inte möjligt att i alla delar tillgodose detaljsynpunkterna på vägens utformning. Trafikverket bedömer dock att den föreslagna dragningen och utformningen sammantaget medför minst intrång och påverkan på omgivningarna och uppfyller samtidigt kraven på god funktion. Vägen utformas för en hög framkomlighet varför hastigheten anpassas till detta. Gång- och cykelvägarna planeras för att*

*komplettera det kommunala vägnätet. Gestaltungsprogram kommer att redovisas i planhandlingen.*

*Trafikverket kommer att ha fortsatt kontakt med de markägare som kommer att beröras under byggtiden. Områden som tas i anspråk med tillfälligt nyttjande kommer att återställas så långt det är möjligt.*

#### *Natur- och kulturmiljö*

- Synpunkt framförs gällande påverkan på den biologiska mångfalden avseende till exempel djur- och fågelliv vid Prästsjön.
- Synpunkter framförs om att grundvattennivån är ett känt problem. En vill att Trafikverket kontrollerar grundvattennivån vid specifik fastighet.
- Synpunkt på att ett område i älvsnipan är klassad som nyckelbiotop och att området är skredbenäget. Synpunkt framförs om att vägsträckningen berör arkeologiska fynd från brons- och tidig järnålder.

#### **Trafikverkets kommentar**

*Trafikverket har beaktat och konsekvensbeskrivit påverkan på naturmiljö och djurliv i miljökonsekvensbeskrivningen.*

*Trafikverket känner till och beaktar grundvattenförutsättningar, arkeologiska fynd, nyckelbiotoper och geotekniska förutsättningar i planering och projektering. Trafikverket bedömer att den föreslagna dragningen sammantaget medför minst intrång och påverkan på omgivningarna i dessa avseenden.*

#### *Rekreation och friluftsliv*

- Frågor gällande tillgänglighet till naturområde vid Prästsjön och älvslandskapet framförs. Vidare anses att vägen blir en barriär som påverkar rekreation och friluftsliv. Synpunkter finns på att miljökonsekvensbeskrivningen bör belysa barriäreffekter och påverkan av rekreationsområdet Prästsjön för barnen.

#### **Trafikverkets kommentar**

*Trafikverket kommer att säkerställa tillgängligheten till naturområden vid Prästsjön genom planskild passage av ny väg E12. Likaså kommer området utmed älven fortsatt vara tillgängligt för rekreation. Konsekvenser för barn belyses i miljökonsekvensbeskrivningen samt i barnkonsekvensanalysen som kommer att bli ett underlag till planen.*

#### *Boendemiljö, buller och barriäreffekter*

- Flera synpunkter har inkommit gällande utformning och placering av bullerskyddsåtgärder, särskilt gäller det skillnader i illustration av bullerskydd mot Umedalen och Prästsjön jämfört med tidigare arbetsplaner. Vidare efterfrågas nya fönster och inglasning av uteplatser. Flera yttranden efterfrågar analys av hur barn påverkas av buller.
- Det har inkommit frågor om hur bullerberäkningar görs och om hur dessa hanterar acceleration och retardation. Flera synpunkter berör Trafikverkets hantering av de nya riktvärdena för buller (förordning 2015:216) och frågor hur inomhus- respektive utomhusnivåer klaras.

- Synpunkt rörande bullernivåer i älvslandskapet, vid Klabböle samt Kullaskogen har inkommit.
- Synpunkter framförs gällande felaktig beräkning av trafikmängd då kommunens åtgärder på Västra Esplanaden inte ingår och befarar därför att skyddsåtgärder i samrådshandlingen inte är tillräckliga.
- Synpunkt på att nyligen byggt bostadsområde på Umedalen berörs av vägen.

### **Trafikverkets kommentar**

*I Samrådshandlingen redovisas bullerutbredningskartor utan åtgärd, i samband med att planförslaget färdigställs utreds och fastställs de skyddsåtgärder som föreslås utföras för att innehålla riktvärdena. I det fortsatta arbetet med upprättande av vägplanen kommer vägnära skyddsåtgärder att utredas. Fastigheter som inte går att skyddas via vägnära skyddsåtgärder kommer att inventeras och erbjudas exempelvis fasadåtgärder.*

*Trafikverket är medvetna om att barnens villkor förändras i flera avseenden och det beskrivs i miljökonsekvensbeskrivningen. Konsekvenser för barn belyses särskilt i barnkonsekvensanalysen som kommer att bli ett underlag till planen.*

*Regeringsförordningen 2015:216 om trafikbuller vid bostadsbyggnader gäller vid detaljplaner och bygglov och avser nybyggnation av bostäder, således är den inte tillämplig vid upprättande av vägplan. Trafikverkets bullerberäkningar utförs i enlighet med den nordiska beräkningsmodellen som är vedertagen i Trafikverkets samtliga projekt.*

*Trafikverket planerar skyddsåtgärder utifrån försiktighetsprincipen och dessa bedöms därför klara en ökning av trafikmängden. Påtagliga ökning av trafikmängden medför endast marginell ökning av behovet av skyddsåtgärder. Fysiska åtgärder vars omfattning inte är klarlagd och som inte är initierade ska inte inkluderas i beräkningen av trafikmängder.*

*I detaljplanen (2480K-P03/180) för det bostadsområde på Umedalen som ligger närmast ny väg E12 finns den planerade vägen illustrerad. Den framtida vägen var därmed en känd förutsättning då bostadsområdet uppfördes.*

#### *Luftmiljö och climateffekter*

- I samrådshandlingen säger Trafikverket att global uppvärmning är en icke relevant miljökonsekvens.
- Vägdragningens effekter på miljökvalitetsmålen samt beskrivning av åtgärder för att minimera påverkan måste förtydligas i miljökonsekvensbeskrivningen.
- Synpunkt framförs på hur trafikberäkningar och miljöbedömningar tar hänsyn till överflyttning av trafik med anledning av Umeå kommuns planerade ombyggnation av Västra Esplanaden.

### **Trafikverkets kommentar**

*Formuleringarna i miljökonsekvensbeskrivningen kommer att utvecklas och förtydligas med avseende på frågor om climateffekter.*

*Klimatgaser finns medräknade i de nettonuvärdeskvoter Trafikverket presenterat i samrådshandlingen daterad 2015-06-03. Klimatgaser särskiljs inte från kalkylerna utan är en del av en helhet vid framtagandet av dessa.*

*Fysiska åtgärder i centrala Umeå kommer att genomföras med Umeå kommun som huvudman och ingår inte i projektet. Tillkomsten av Västra länken är en grundförutsättning för att kommunen ska kunna förverkliga stadsomvandlingen och genomföra*



*åtgärdsprogrammet för luft i dessa delar. Det är strikt reglerat vilka poster som ska ingå i de samhällsekonomiska kalkyler Trafikverket upprättar. Fysiska åtgärder som inte ligger inom projektets ramar eller inte är initierade ska inte inkluderas i de samhällsekonomiska kalkylerna.*

### **Övriga synpunkter**

- Synpunkter framförs på brister i samrådsprocessen, till exempel avsaknad av informationsmöte inför val av lokalisering och informationsmöte innan framtagande av miljökonsekvensbeskrivning. Synpunkter framförs även att handlingarna är bristfälliga.
- Synpunkter framförs gällande dialog runt ersättningsvägars sträckningar, inträngsersättning, minskat fastighetsvärde och önskemål om kostnadsersättning för juridiskt ombud.
- Synpunkter framförs gällande åtgärder för att begränsa smittrafik längs Riksvägen (väg 522) genom Röbäck samt önskemål om fartdämpande åtgärder på cykelbanan vid väg 522 för att förhindra kollisioner samt ordna till avrinningen från cykelbanan.
- Synpunkter framförs där risken för ökad trafik på Kullavägen påtalas, vilket påverkar säkerheten vid Hissjö skola och för boende längs vägen samt för rennärningen. Risker för förorening vid Vindelälvsäns vattenskyddsområde till följd av ökad trafik genom känsliga delar av skyddsområdet måste beaktas.
- Synpunkt på indragning av väg 528 (väg förbi travbanan) framförs med hänvisning till att cykelled kommer att gå på enskild väg.
- Umeå kommun bör bygga om VA-ledningarna på Böleslätten.

### **Trafikverkets kommentar**

*Trafikverket konstaterar att samrådsprocessen har skett i enlighet med reglerna i väglagen och anser att kraven på samråd och underlagsmaterial är uppfyllda, för närmare beskrivning se avsnitt Sammanfattning av samrådsprocessen.*

*I den fortsatta processen kommer fortsatt kontakt att hållas med berörda fastighetsägare om intrång, utformning av bullerskydd, inträngsersättningar och information om byggskedet. En part har alltid en rätt att företrädas av ett ombud, det föreligger dock ingen skyldighet för Trafikverket att stå kostnaden för ett sådant ombud.*

*Eventuella åtgärder till följd av ökad trafik på Kullavägen måste övervägas av Vaghållningsmyndigheten, Trafikverket Region Nord. Synpunkterna om behov av sådana åtgärder är framförda till Trafikverket Region Nord Planering.*

*Trafikverket planerar en gång- och cykelväg längs väg 522 mellan Stöcksjö och Röbäck, med syftet att förbättra trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter. Synpunkterna angående åtgärder för att minska smittrafik vidarebefordras till den vägplanen.*

*Väg 528 förbi travbanan bedöms med anledning av ombyggnationerna av vägnätet vid Röbäck/Klabböle inte längre behövas för allmän samfärdsel.*

*Trafikverket är inte huvudman för VA-ledningar men dialog förs med ledningsägaren UMEVA.*

## Synpunkter på val av lokalisering

- Flera synpunkter framförs gällande Trafikverkets val av sträckning av Västra länken, där det inre alternativet förespråkas. Frågor ställs gällande skillnader jämfört med gammalt utredningsmaterial. Vissa anser att vald sträckning kommer att påverka Umeås utveckling negativt samt att en inre dragning hade varit bättre för gång- och cykeltrafik samt kollektivtrafik. De anser att det finns felaktigheter i trafikprognosen eftersom Umeå kommuns förflyttning av trafiken i centrum inte är med. Vidare framför vissa att dragningen medför ökning av utsläpp av klimatgaser i förhållande till nollalternativet och i förhållande till det kortare inre alternativet
- Synpunkt framförs att Trafikverkets förslag varken innebär minsta möjliga intrång eller olägenheter för människors hälsa eller miljön, vidare hävdas att ändamålet med vägen uppnås därtill bättre vid en inre lokalisering. Denne anser att Trafikverkets förslag inte uppfyller 2 kap. 6 § i miljöbalken.
- Frågor ställs gällande bedömning av samhällsekonomiska effekterna på åtgärder för begränsning av trafik i centrum.
- Frågor ställs om hur Trafikverket utvärderar det tidigare projektmalet "Minimering av trafikarbete" för Västra länkens lokaliseringalternativ.
- Fråga ställs om skillnaden i trafikarbete mellan de olika lokaliseringalternativen då Umeå kommuns översiktsplan genomförs. Det efterfrågas även känslighetsanalys gällande genomförande av den kommunala översiktsplaneringen.
- Synpunkt framförs på bedömningar av konsekvenser jämfört med tidigare framtagen miljökonsekvensbeskrivning och hur nuvarande vägförslag öster Prästsjön förbättrar trafiksituationen i Umeå jämfört med den arbetsplan som upphävdes av regeringen 1999.

## Trafikverkets kommentar

*Med anledning av att upprättade arbetsplaner återförvisades gjordes ett omtag i planläggningsprocessen enligt nu gällande lagregler (väglagen (SFS 1971:948)). Nya handlingar, Samrådshandling för val av lokaliseringalternativ och Samrådshandling för utformning av vägförslag och miljökonsekvensbeskrivning, har därför upprättats. Dessa handlingar och innehållet i dem ersätter tidigare vägutredning, miljökonsekvensbeskrivningar och arbetsplaner*

*Trafikverkets generaldirektör tog i slutet på augusti 2015 ställning för att projektet ska drivas vidare och att samrådshandlingens alternativ öster Prästsjön ska ligga till grund för den fortsatta planeringen. Utredning och prövning av lokaliseringen har gjorts utifrån reglerna i väglagen och motsvarande regler i 2 kap. 6-7 §§ miljöbalken.*

*Trafikverket har vid lokaliseringprövningen sett över de mål som uttrycktes i förstudie och vägutredning, för att uppdatera och precisera dem i syfte att tydliggöra utvärderingen inför ställningstagandet. Trafikarbetet beräknas vid framtagandet av de samhällsekonomiska beräkningarna och ingår på det sättet i den samlade bedömningen, således är det separata målet från vägutredningen om minimering av trafikarbete borttaget.*

*Ett viktigt skäl till att regeringen biföll besvären 1999 var att projektet skulle medföra omfattande intrång i områden med stor betydelse för jordbruket och i känslig naturmiljö. I*

*lokaliseringsprövningen har Trafikverket tagit fasta på detta, varför korridoren över Röbbäcksslätten har en annan sträckning jämfört med 1999.*

*Den andra aspekten var att vägbyggnadsprojektet, trots dessa stora intrång, inte på ett avgörande sätt skulle förbättra trafiksituationen i Umeå. I dag är stora delar av ringleden byggd, trots detta överskrids miljö kvalitetsnormen för luft.*

*Tillkomsten av Västra länken är en grundförutsättning för att Umeå kommun ska kunna förverkliga stadsomvandlingen och genomföra de åtgärdsprogram som krävs för att på ett avgörande sätt förändra trafiksituationen i centrala Umeå. Den valda sträckningen innebär minst intrång samtidigt som den ger nödvändiga förutsättningar för att lösa problem relaterade till trafik i centrala Umeå.*

*Motiven för val av lokalisering beskrivs närmare i Underlag för ställningstagande angående val av lokalisering.*

## **Länsstyrelsens synpunkter vid godkännande av MKB**

Länsstyrelsen godkände miljökonsekvensbeskrivningen 2015-12-11.

Inför kommande vägplan vill Länsstyrelsen uppmärksamma Trafikverket om följande.

### **Bullerskyddsåtgärder**

Länsstyrelsen ser som mycket positivt på anläggandet av bullervall mot Prästsjön för att minska störningarna och anser att övriga föreslagna bullerskyddsåtgärder är angelägna för att minska störningar och ohälsa hos allmänheten i anslutning till vägdragningen.

### **Trafikverkets kommentar**

*Trafikverket kommer i vägplanen att redovisa en bullervall mot Prästsjön för att minska störningseffekten mot sjön och omgivande rekreationsområde, dels visuellt och dels för att minska ljudnivån.*

### **Vattenverksamhet**

Miljöpåverkan och dimensionering av bron kommer att utredas närmare i tillståndsprövningen för vattenverksamhet i Mark- och miljödomstolen.

### **Trafikverkets kommentar**

*Separata handlingar kommer att upprättas inför mark och miljödomstolens tillståndsprövning av bron över Ume älv.*

### **Oskyddade trafikanter**

Det är av stort intresse att bibehålla en koppling för gångare och cyklister mellan Röbbäck och centrala Umeå. Föreslagna åtgärder för cykelvägar bör så långt möjligt planeras för pendlingstrafik. Det är mycket positivt att det planeras en GC-väg på bron över Umeälven. Det ökar förutsättningarna för att öka det rörliga friluftslivet samt pendling till arbete.

### **Trafikverkets kommentar**

*Trafikverket anser att förbindelsen Röbbäck – Böleäng, med bland annat planskild passage med E12, och som ansluter till Umeå kommuns huvudnät för GC- förbindelser medverkar bra till ökad cykelpendling. Västra länkens gång och cykelbanors samverkan med kommunens huvudnät är tydliggjord i planbeskrivningen.*

### **Rennäring**

Inför kommande vägplan bör rennäringsen beskrivas mer utifrån det lokala perspektivet, framförallt vad gäller området norr Kullavägen.

### **Trafikverkets kommentar**

*Trafikverket har utvecklat kapitlet om rennäring i planbeskrivningen.*



Urban Larsson

projektledare



**TRAFIKVERKET**

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

[www.trafikverket.se](http://www.trafikverket.se)