

RAPPORT

Samrådsunderlag E4 Planskild korsning Tomtebo

Umeå kommun, Västerbottens län
2025-12-16



Trafikverket

Postadress: Storgatan 60, 903 30 Umeå

E-post: trafikverket@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 010-123 50 00

Konfidentialitetsnivå: 1 Ej känslig

Dokumenttitel: SAMRÅDSUNDERLAG - E4 Planskild korsning, Tomtebo

Författare: Ramboll Sverige AB

Dokumentdatum: 2025-09-29

Ärendenummer: TRV 2025/135545

Åtgärdsnummer: SSP136836

Uppdragsnummer: 190399

Version: 2

Kontaktperson: Jens Engberg, Trafikverket

Innehåll

1 Inledning	1
1.1 Bakgrund	1
1.2 Tidigare utredningar och val av utformning	2
1.3 Planläggningsprocessen	2
1.4 Transportpolitiska mål, ändamål och projektmål	3
2 Avgränsningar	4
2.1 Utrednings- och influensområde	4
2.2 Tid	5
3 Förutsättningarna i utrednings- och influensområdet.....	6
3.1 Samhället och boendemiljön.....	6
3.1.1 Stadens form och struktur.....	6
3.1.2 Buller	8
3.1.3 Kommunala planer.....	8
3.1.4 Markanvändning	10
3.2 Befintlig väganläggning.....	12
3.2.1 Väg	12
3.2.2 Trafik	14
3.2.3 Ledningar	15
3.3 Riksintressen	16
3.4 Miljögeoteknik - jord och berg och vatten.....	17
3.4.1 Geoteknik	17
3.4.2 Markmiljö	19
3.4.3 Hydrologi och hydrogeologi	21
3.4.4 Vattenkvalitet	24
3.4.5 Klimatanpassning och reducering	24
3.5 Kulturmiljö.....	24
3.6 Naturmiljö	25
3.6.1 Naturvärdesinventering.....	25
3.7 Naturresurser	27
3.7.1 Områden för skogs- och jordbruk.....	27
3.7.2 Områden för rennärning	27
3.7.3 Områden för rekreation och friluftsliv	28

4 Projektets lokalisering, utformning, omfattning och utmärkande egenskaper	29
4.1 Val av lokalisering.....	29
4.2 Utformning och utmärkande egenskaper	29
4.3 De möjliga miljöeffekternas typ och utmärkande egenskaper.	32
5 Åtgärder	37
5.1 Skyddsåtgärder och försiktighetsmått	37
6 Bedömning av åtgärdens miljöpåverkan	38
7 Fortsatt arbete	39
7.1 Planläggning.....	39
7.2 Viktiga frågeställningar	39
8 Källor	40

Sammanfattning

Umeå kommun planerar att uppföra ett antal nybyggnadsområden i Umeå. Ett nytt bostadsområde är planerat direkt öster om E4 vid Tomtebo. I dagsläget finns en cirkulationsplats, Tomteborondellen, som förbinder Europaväg 4 (E4) med lokala gator i Tomtebo. Anslutning sker mot både Ålidhem och Tomtebo. Det är idag begränsad framkomlighet vid cirkulationen på grund av väjningsplikt mot anslutande lokalgator. Dagens cirkulationsplats kommer att bli överbelastad i samband med framtida exploatering. De framtida prognoserna för trafiken visar att cirkulationens kapacitet inte räcker till.

Umeå kommun har tidigare utrett hur kommande exploateringar påverkar det övergripande trafiksystemet. För att öka trafiksäkerheten och förbättra framkomligheten planerar Trafikverket att bygga om dagens cirkulationsplats till en planskild korsning för biltrafik inklusive gång- och cykelvägar.

Den nya vägplanen innebär att samråd kommer att hållas inför ett beslut om betydande miljöpåverkan. Trafikverket har gjort bedömningen att projektet inte antas medföra någon betydande miljöpåverkan.

Kommunen har i samråd med Trafikverket genomfört utredningar om alternativa korsningslösningar. Trafikverket utreder i samband med vägplanen lämplig utformning av den nya korsningen.

Projektet innebär att den befintliga cirkulationsplatsen ska rivas och ersättas med en planskild korsning som knyter samman Tomtebo strand med centrala Umeå. Den planskilda korsningen ska vara utformad med väg som är minst 8 meter bredd och en gång- och cykelväg som är minst fyra meter bred. Utformning av korsningen ska ge god framkomlighet för gång- och cykeltrafiken. Anslutningar till E4:an ska utformas efter trafikbehov och på ett trafiksäkersätt.

1 Inledning

1.1 Bakgrund

E4 går i Sverige från Helsingborg till Haparanda och passerar genom östra Umeå, se figur 1. Tomteborondellen förbinder E4 med väg 642 (Tomtebovägen mot öster och Ålidbacken mot väster), se figur 3. Korsningen har idag begränsad framkomlighet.

År 2024 antog kommunfullmäktige i Umeå en ny detaljplan för en ny stadsdel, Tomtebo strand, som ligger norr om Tomtebo. (Umeå kommun, 2025a)

Trafikprognoser visar att kapaciteten i korsningen inte kommer att räcka till. Framkomligheten vid Tomteborondellen bedöms bli ännu lägre med tillkommande trafik, som kommer av exploateringen, med köbildning som följd. Trängsel och köer vid korsningen utgör en trafiksäkerhetsrisk. Trafikverket ser att en åtgärd behövs för att öka kapaciteten. En planskild korsning ökar trafiksäkerheten och förbättrar framkomligheten i området.



Figur 1. Orienteringskarta.

1.2 Tidigare utredningar och val av utformning

I samband med planarbetet för Tomtebo strand utredde Umeå kommun framtida trafikflöden, framkomlighet och kapacitet i vägnätet. (Trivector, Trafikutredning Tomtebo strand, 2021) (Trivector, Kapacitetsutredning Tomteborondellen, 2022) Kommunen utredde tillsammans med Trafikverket hur kommande exploateringar, specifikt kapacitet i cirkulationsplatserna ut med E4 i området, påverkar det övergripande trafiksystemet.

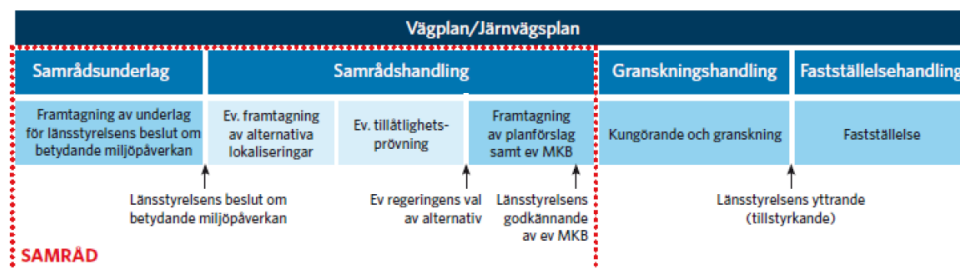
Umeå kommun har tidigare studerat olika korsningslösningar där ett alternativ har valts ut som förslag. Under arbetet med vägplanen analyserar Trafikverket byggbarheten i kommunens förslag.

1.3 Planläggningsprocessen

Ett vägprojekt ska planeras enligt en särskild planläggningsprocess som styrs av väglagen (1971:948) och som slutligen leder fram till en vägplan. I början av planläggningen tar vi fram ett underlag som beskriver hur projektet kan påverka miljön. Underlaget ligger till grund för Länsstyrelsens beslut om projektet kan antas medföra en betydande miljöpåverkan.

Samråd är viktigt under hela planläggningen. Vi utbyter information med och inhämtar synpunkter från myndigheter, organisationer, enskilda som kan antas bli särskilt berörda och allmänheten. Synpunkterna som kommer in under samråd sammanställs i en samrådsredogörelse.

Inom planläggningsprocessen utreder vi var och hur projektet ska byggas. Hur lång tid det tar att få fram svaren beror på projektets storlek, hur många och vilka undersökningar som krävs, om det finns alternativa sträckningar och vad de berörda tycker. För att underlätta kommunikation och för att veta var i processen vi befinner oss har vi identifierat statusbegrepp som visar de olika stegen, se figur 2.



Figur 2. Planläggningsprocessen i översikt.

1.4 Transportpolitiska mål, ändamål och projektmål

De transportpolitiska målen består av ett övergripande mål samt de sinsemellan jämbördiga funktions- och hänsynsmålen. Det övergripande transportpolitiska målet är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet. Funktionsmålet handlar om hur tillgängligheten ska utvecklas för medborgare och näringsliv. Hänsynsmålet beskriver hur transportsystemet ska utvecklas med avseende på trafiksäkerhet, miljö och hälsa.

Vårt ändamål med projektet är att öka trafiksäkerhet, framkomlighet och tillgänglighet för trafikanter utmed E4, längs Ålidbacken och Tomtebovägen samt för trafikanter till och från den nya stadsdelen Tomtebo strand. En grundläggande utgångspunkt är att när en väg eller gång- och cykelväg byggs ska den ges ett sådant läge och utformas så, att ändamålet med vägen uppnås med minsta intrång och olägenhet utan oskälig kostnad. Vi ska ta hänsyn till stads- och landskapsbilden och till natur- och kulturvärden. Till projektet har vi utformat ett antal projektmål:

- Inga allvarliga arbetsrelaterade olyckor sker under projekttiden.
- Konsultens leveranser färdigställs i enlighet med kontraktets deltider.
- Minimera störningar för tredje man under byggtiden.
- Väl fungerande dialog och samordning med berörda intressenter.
- Projektet uppnår ställda klimatkrav enligt TDOK 2015:0480.

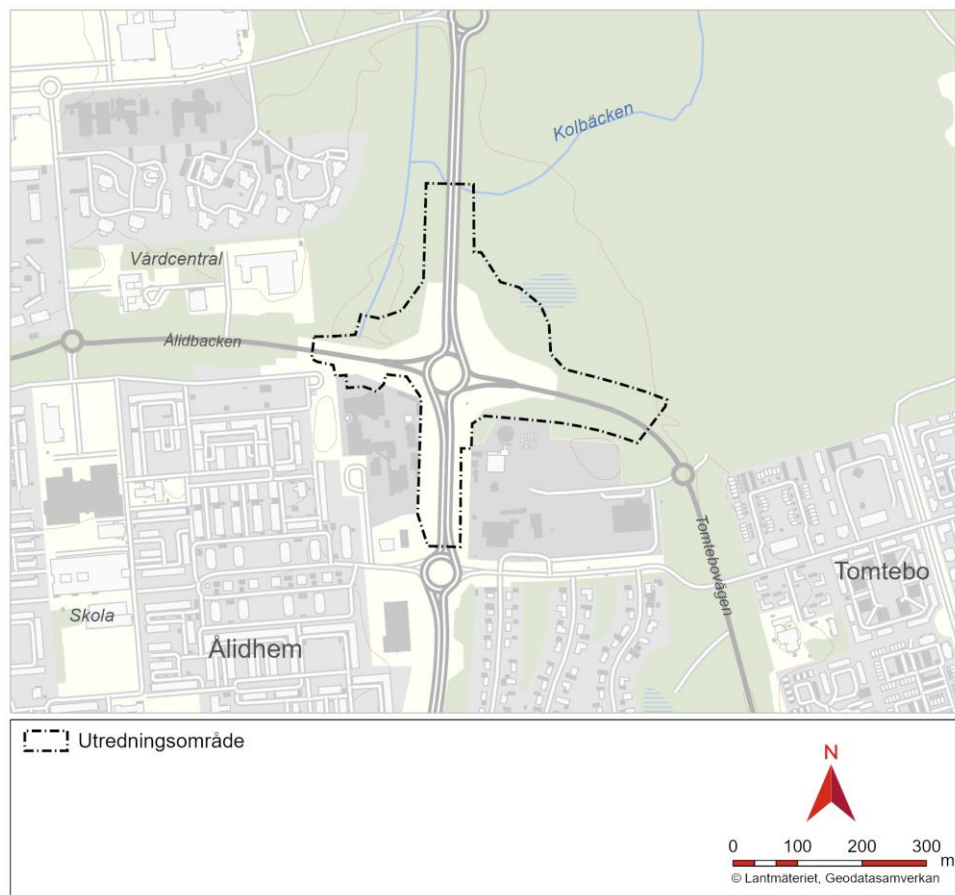
Till projektet hör också effektmål som ska förbättra framkomlighet och säkerhet på E4 vid Tomteborondellen:

- Ökad trafiksäkerhet (olyckor)
- Förändring i restid (personbil)
- Förändring i restid (lastbil)

2 Avgränsningar

2.1 Utrednings- och influensområde

Det studerade området ligger i höjd med Tomtebo öster om Umeå och berör Umeå kommun. Projektet sträcker sig längs E4 öster om Ålidhemsområdet med start norr om korsning Mineralvägen—Magistervägen, och slut strax norr om Tomteborondellen och del av anslutande vägar Tomtebovägen och Ålidbacken, se figur 3.



Figur 3. Karta över utredningsområdet.

Projektets närområde (influensområde) inkluderar ett större område än utredningsområdet. Influensområdet omfattar området där miljöeffekter som buller, hydrologisk påverkan med mera kan uppstå.

Den påverkan på respektive miljöaspekt som idag kan förutses redovisar vi i det här samrådsunderlaget. Vi bedömer i nuläget att trafikförhållanden tillsammans med omgivande målpunkter och det lokala vägnätet, buller och hydrogeologisk påverkan är av vikt för detta projekt.

2.2 Tid

Vi planerar att arbeta med framtagande av vägplan och bygghandlingar mellan 2025–2027. Vägplanen förväntas bli fastställd i slutet av 2027 och bygghandling är planerad att tas fram under 2027. Uppskattad tid för byggstart är 2029.

3 Förutsättningarna i utrednings- och influensområdet

3.1 Samhället och boendemiljön

Umeå är en tätort i Umeå kommun belägen i Västerbottens län. E4 går från Helsingborg i söder till Haparanda i norr, genom Umeås östra stadsdelar.

3.1.1 Stadens form och struktur

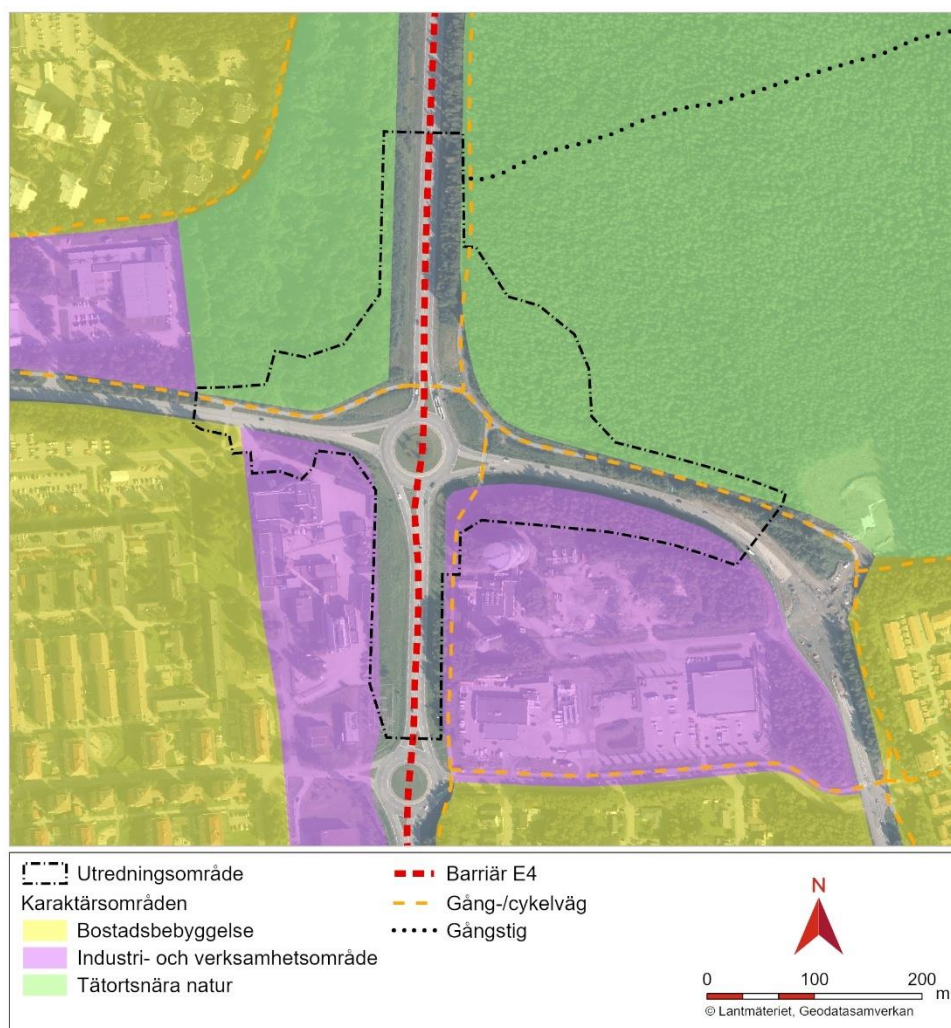
Den aktuella vägsträckan passerar genom ett urbant landskap. Stora delar av befintlig bebyggelse och infrastruktur uppfördes mellan åren 1960–80. Då hade Umeå en stark tillväxt, band annat till följd av att Umeås universitet grundades. Genomförandet av en detaljplan, Tomtebo strand, pågår nordost om utredningsområdet. Genomförandet av detaljplan Tomtebo strand innebär att en ny blandad stadsdel kommer att byggas i stället för den skog som finns där idag.

Landskapet

Befintliga landskapskaraktärer i anslutning till utredningsområdet är bostadsbebyggelse, industri- och verksamhetsområde och bostadsnära natur, se figur 4. Området är starkt påverkat av infrastruktur.

Trafiklandskapet runt E4 består, förutom av bilvägar av gång- och cykelvägar med tillhörande diken.

Naturen består av löv och barrskog. En planterad björkallé finns i den sydvästra delen av utredningsområdet. Kolbäcken rinner ytligt från nordost in i utredningsområdet för att norr om Ålidbacken rinna i kulvert vidare söderut mot Umeå älv. Skogen öster om E4 är viktig för möjlighet till rekreation och som spridningskorridor för växter och djur.



Figur 4. Karta över landskapets/stadsbildens, karaktärer och rörelsemönster.

Bebyggelse

Sydväst om Tomteborondellen ligger Ålidhem, ett bostadsområde med i huvudsak flerbostadshus som byggdes under 1960-talet. Mellan bostadsområdet och Tomteborondellen ligger Ålidhems värmeverk som stod färdigt i början av 1970-talet. Norr om Ålidhem ligger Ålidhöjd, ett bostadsområde till stor del bestående av punkthus som tillkom i slutet av 1900-talet. (Umeå kommun, 2025b)

Sydväst om Tomteborondellen ligger ett verksamhetsområde med bland andra Umeå Energi. Söder om verksamhetsområdet ligger stadsdelen Carlslid som består av småhus som tillkom under 1970-talet. Tomtebovägen går österut mot stadsdelarna Tomtebo och Tavleliden som uppfördes mellan 1980-talet och fram till 2000-talet. (Umeå kommun, 2025b)

Norr om Tomteborondellen finns idag, på båda sidor om E4, skogsområden. Det västra skogsområdet bildar en grön korridor mellan E4 och stadsdelen Ålindhöjd. Det östra skogsområdet angränsar Nydalsjön med friluftsstråk, möjlighet till rekreation och till aktiviteter. Vid det östra skogsområdet ska den nya stadsdelen Tomtebo strand byggas. Det pågår ett arbete för att möjliggöra ny bebyggelse även vid det västra skogsområdet.

Stråk och samband

E4 bildar en barriär mellan stadsdelarna Ålindhöjd och Ålidhem i väster och Carlslid och Tomtebo i öster. Ålidbacken, väster om E4 och Tomtebovägen Öster E4 är en viktig koppling mellan stadsdelarna. Längs Tomtebovägen och Ålidbacken går en gång- och cykelväg som även ansluts av gång- och cykel söderifrån. Två passager kopplar samman de båda skogsområdena väster och öster om E4, dels via gång- och cykelvägen under E4 längs med Ålidbacken och Tomtebovägen och via en gång- och cykeltunnel lite längre norrut.

Målpunkter

Inom utredningsområdet finns inga strategiska målpunkter. Stadsdelarna Tomtebo och Tavleliden öster om utredningsområdet, vars bostäder kompletteras med service som förskolor, skolor och handel genererar en del trafik genom utredningsområdet. Tomtebo och Tavleliden ligger alldeles vid Nydalsjön sydspets vilken lockar till sig många Umebor för utevistelse och friluftsliv. Nydalsjöns strandområden nås även via det östra skogsområdet.

3.1.2 Buller

Vi kommer att ta fram en bullerutredning längre fram i projektet. Buller från E4 och Tomtebovägen ger redan idag höga ljudnivåer i närheten av vägarna. I arbetet med vägplanen kommer buller att studeras för utbyggnaden och redovisas i ett PM-Buller. I detta arbete studeras och redovisas vilken bullerpåverkan ombyggnad till planskildhet innebär och om skyddsåtgärder för att skydda närliggande bebyggelse behöver göras.

3.1.3 Kommunala planer

Översiktsplan

I Umeå kommuns översiktsplan beskrivs en tid med stark tillväxt i Umeå och utbyggnad av nya bostadskvarter som medför behov av förbättrad

infrastruktur. (Umeå kommun, 2025c) Enligt riktlinjer för bebyggelse ska bebyggelsemiljöer planeras så att möjligheten att gå, cykla och åka kollektivt underlättas.

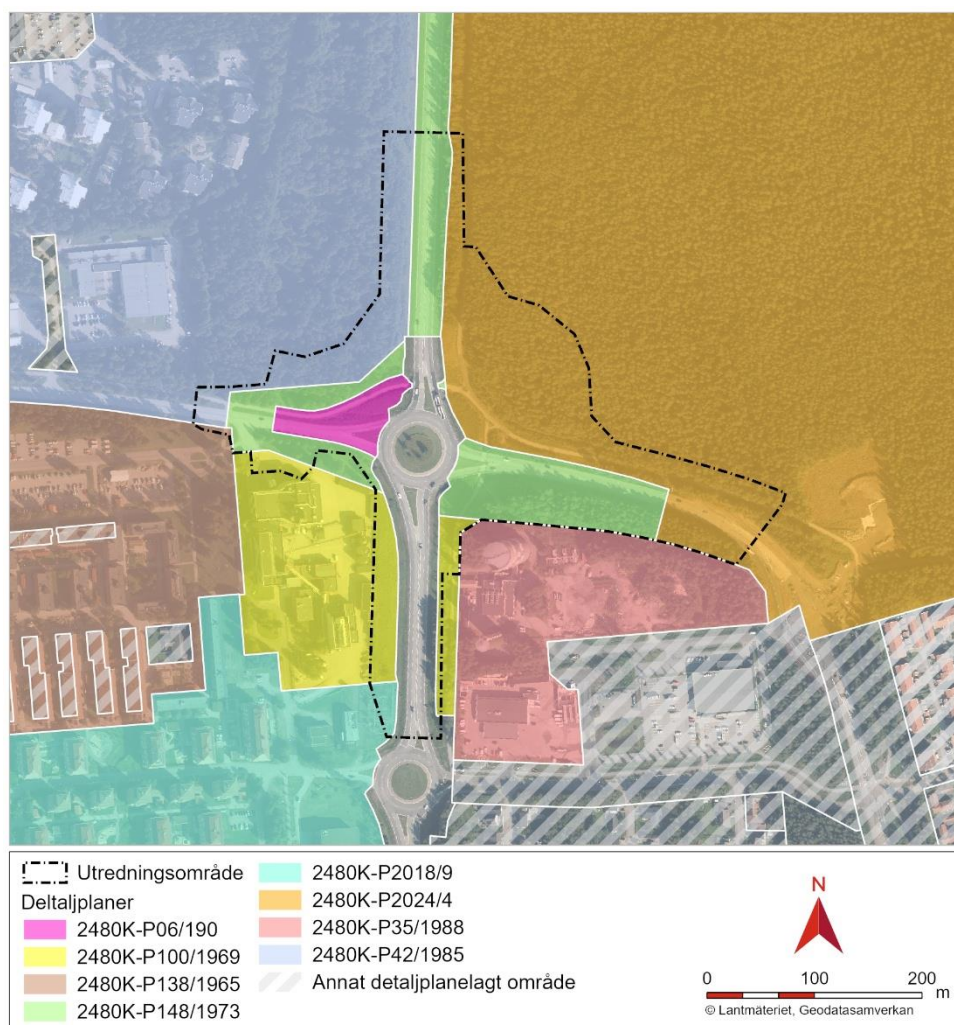
En fördjupning av översiktsplanen för Universitetsstaden redovisar förslag på markanvändning norr om Tomteborondellen. (Umeå kommun, 2024) Ny bebyggelse utmed E4 föreslås rymma stadsbebyggelse med blandat innehåll och byggas enligt principen kvartersstad. Umeå kommun arbetar nu med att ta fram ett planprogram för Ålidbacken. Kommunens kommande planläggning av marken tillsammans med befintligt och planerat huvudnät för gång och cykel ska beaktas i vägplanen.

Detaljplaner

Utredningsområdet berör sju detaljplaner, se Figur 5: (Umeå kommun, 2025a)

1. Ålidhem, P138/1965
2. Doktorn och graniten, P100/1969
3. Kolbäcksvägen, södra delen, P148/1973
4. Ålidhöjden, del av sjukhus och universitetsområdet, P42/1985
5. Tomtebo strand, P2024/4
6. Delar av kvarteret Doktorn och fastigheten Sofiehem 5:2, P06/190
7. Magistern, P2018/9.

För detaljplan P42024/4 gäller genomförandetid fram till år 2033. För resterande detaljplaner har genomförandetid gått ut. Utöver gällande detaljplaner pågår ett planarbete för del av detaljplan 2/1985. Trafikverket har löpande dialog med kommunen för gemensam anpassning.



Figur 5. Karta över berörda detaljplaner.

3.1.4 Markanvändning

Utredningsområdet sträcker sig genom en urban miljö med verksamheter, industri, infrastruktur med intilliggande grönytor och tätortsnära natur.

Söder om Tomteborondellen används marken inom utredningsområdet till verksamhet och industri. Längs E4:ans västra sida ligger ett område till för högspänningsledning. Längs E4:ans östra sida ligger ett område planlagt för park eller plantering. Marken vid E4 i höjd med Tomteborondellen och vidare söderut är inte planlagd.

Nordväst om Tomteborondellen används marken som tätortsnära natur, och är planlagd för allmän plats. Marken nordost om rondellen är nyligen planlagd för blandstad men inom utredningsområdet är marken planlagd för väg och natur. Längs gator i öst-västlig riktning är marken planlagd för gata, trafikändamål samt park eller gatuplantering.

Markanspråk

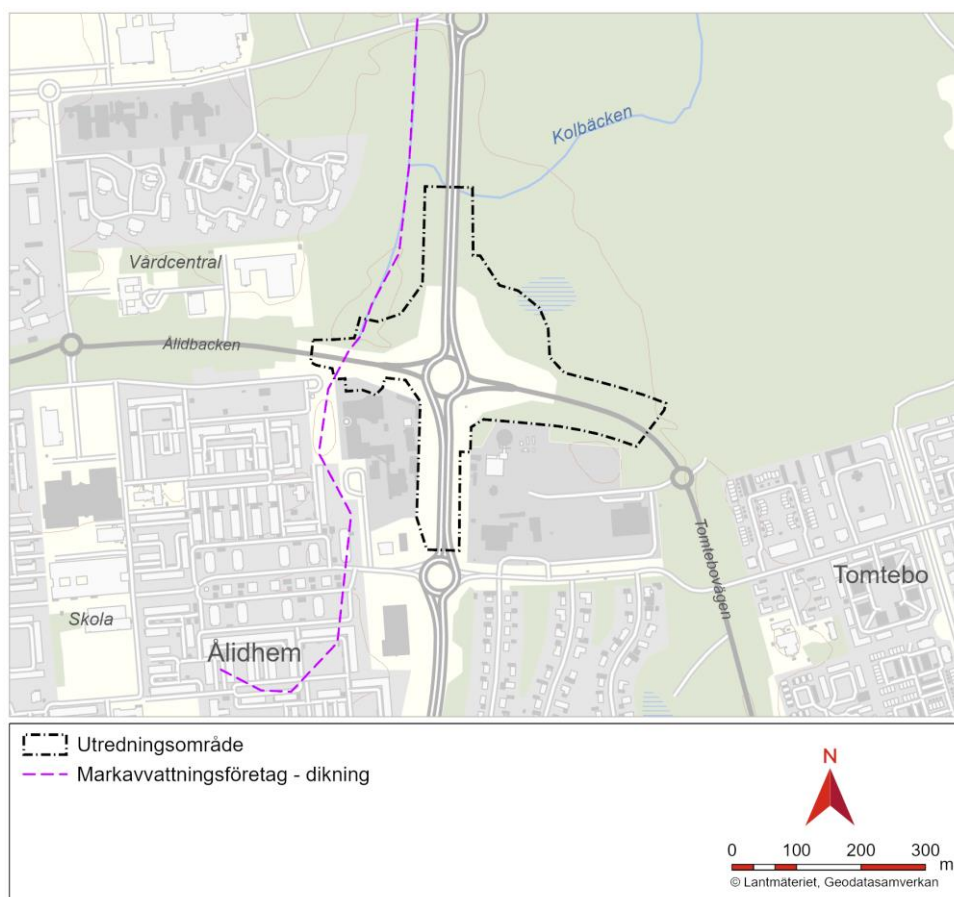
När en ny vägsträcka ska anläggas kan vi behöva ta mark i anspråk med vägrätt för den mark som behövs för vägens utbredning.

Marken inom utredningsområdet ägs huvudsakligen av Umeå kommun. Övrig markägare som kan komma att bli berörda är Umeå Energi AB, Region Västerbotten och Rikshem Umeåhus AB.

Under samrådsförfarandet kan även fler aspekter gällande markanspråk synliggöras. Dessa kommer att hanteras vidare i planlägningsprocessen. Vi kommer att samråda med fastighetsägare och andra berörda när mer detaljerade vätgårdar är framtagna.

Markavvattningsföretag

Ett dikningsföretag berörs av utredningsområdet (Västerteg nr 8 df 1933) som är kopplat till Kolbäcken, se figur 6.



Figur 6. Kartbild visar befintligt markavvattningsföretag.

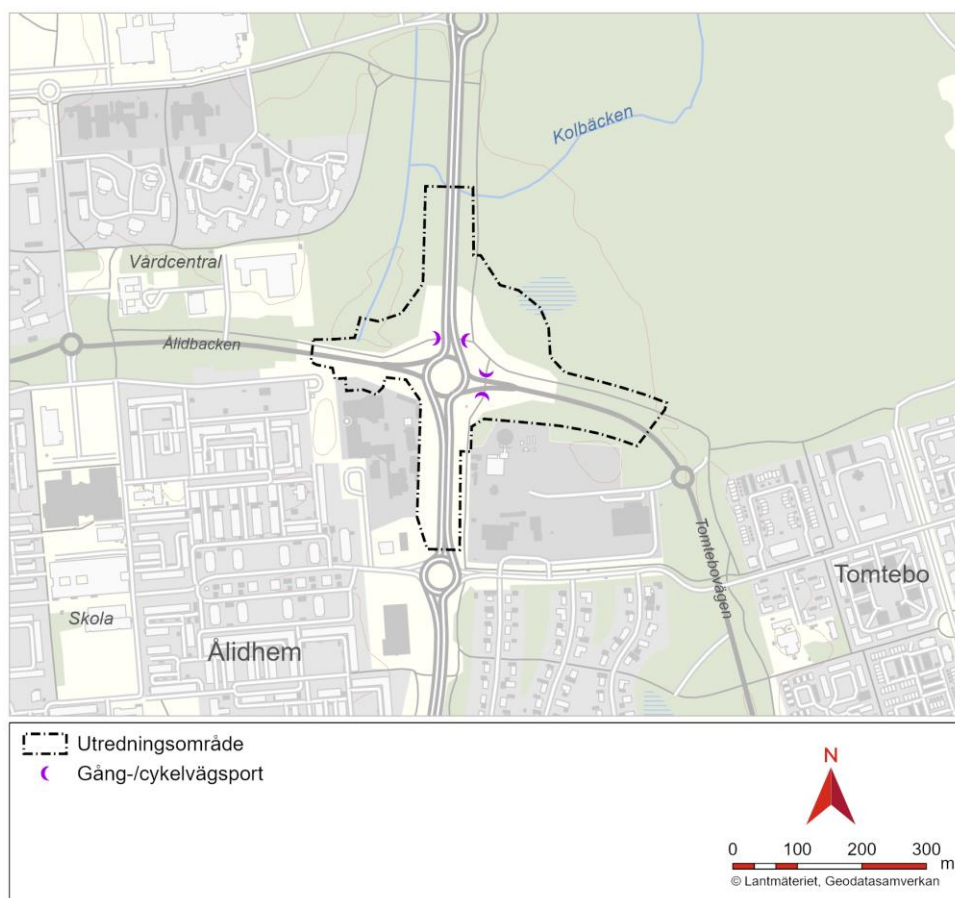
3.2 Befintlig väganläggning

3.2.1 Väg

Byggnadsverk

Byggnadsverk i form av två befintliga broar berörs av projektet, se figur 7. Den ena bron ligger norr om cirkulationsplatsen och leder trafik på E4 i nord-sydlig riktning. Den andra bron ligger öster om cirkulationsplatsen och leder trafik på Tomtebovägen i syd-västlig riktning. Båda broarna är plattrambroar i betong och ska rivas.

Bron på E4 ska ersättas med en ny bro med betydligt bredare öppning som ska inrymma trafik både för motordrivna fordon i två riktningar och för gång- och cykel. För passagen under Tomtebovägen ska en ny bro uppföras längre öster ut på Tomtebovägen. Vi kommer att utreda broalternativ för båda platserna, med möjligheten att använda plattrambroar eller rörbroar.



Figur 7. Kartan visar befintliga portar enbart för gång- och cykeltrafik.

Funktion och standard

Den aktuella delen av E4 som berörs har en korsningspunkt med kommunala vägarna Tomtebovägen i öster och Ålidbacken i väster. Korsningen är idag utformad som en cirkulationsplats med planskild gång- och cykelväg. Cirkulationsplatsen är tvåfältig och har en yttre radie på 36 meter och en rondellradie på 25 meter. Skyltad hastighet längs aktuell del av E4 är 80 km per timme. Norr och söder om cirkulationsplatsen är vägen mötesseparerad och har en vägbredd cirka 17 meter samt 4 körfält. De kommunala vägarna Tomtebovägen och Ålidbacken är cirka 10,5 meter breda och är skyltade med hastigheten 60 km per timme.

E4:an ingår i TEN-T vägnätet (Trans-European Transport Network), som är EU:s gemensamma plan för att skapa ett sammanhängande, effektivt och hållbart transportsystem. E4 ingår också i funktionellt prioriterat vägnät där aktuell del är utpekad för dagliga personresor, godstransporter och kollektivtrafik samt långväga personresor. Sträckan är även prioriterad väg för farligt gods. Bärigheten på E4:an klassad för BK4 och medan de kommunala vägarna är klassade för BK1. E4:an är ett utpekat riksintresse.

Framkomlighet och barriärverkan

Cirkulationsplatsen, Tomteborondellen, påverkar framkomligheten för E4 negativt då nuvarande utformning innebär väjningsplikt för trafik som ankommer till korsningen. Väjningsplikt ger restidsfördröjning oavsett trafik då fordon måste anpassa sin hastighet. Planerade exploateringar kommer att alstra mer trafik och trafikanalyser visar att korsningen under dygnets mest trafikerade timmar kommer att bli överbelastad. I de kommunala anslutningarna längs Ålidbacken och Tomtebovägen beräknas trafikmängderna att vara höga i förhållande till kapaciteten.

Det finns separata gång- och cykelvägar inklusive planskilda passager under E4 och Tomtebovägen. Antalet gående och cyklande kommer att öka på grund av exploateringarna men tidigare trafikanalyser visar att de planskilda passager som finns är tillräckliga kapacitetsmässigt. Gång- och cykeltrafik vid Tomteborondellen påverkas inte heller av de ökade biltrafikflöden då de passerar helt avskilt från dessa.

3.2.2 Trafik

Trafikflöden och trafikprognos

I figur 7 visas årsmedeldygnstrafik (ÅDT) för väganslutningarna till Tomteborondellen. Längs E4 uppmättes trafikmängden 2023 till mellan 16 000–17 000 fordon per dygn varav cirka 5 % är tung trafik. Längs Ålidbacken är trafikmängden 8 900 fordon/dygn och längs Tomtebovägen är trafikmängden 10 400 fordon per dygn, se figur 8.

För gång- och cykeltrafik visas flöden under maxtimmen som både uppmätta och prognosticerade flöden år 2050 (inom parentes).



Figur 8. Årsmedeldygnstrafik längs E4 och kommunala anslutande vägar. ÅDT för E4 är uppmätt 2023 och andel tung trafik är 5 %. Gång- och cykeltrafik under maxtimmen enligt mätningar och prognos år 2050 inom parentes.

Trafiksäkerhet

Enligt Trafikverkets trafiksäkerhetsklassificering, där statlig infrastruktur bedöms, har aktuell del av E4 inklusive korsning mycket god standard och infrastruktur för gång- och cykel bedöms ha god standard.

Då anslutningarna längs E4 är mötesseparerade med räcken och att sidoområdena är anpassade efter sträckans beskaffenhet blir trafiksäkerhetsklassificeringen mycket god. Tomteborondellen har god trafiksäkerhetsklass då cirkulationsplatser är en trafiksäker lösning men då skyltad hastighet är 80 km per timme uppnås inte mycket god standard. Gång- och cykelinfrastrukturen är säker genom fullständig separering från biltrafiken. Mycket god trafiksäkerhetsklass tillämpas dock för närvarande inte på gång- och cykelinfrastruktur så standarden kan inte bli högre än god.

Kollektivtrafik

Länsbuss, linje 118, mot Innertavle, Täfteå och Sävar passerar Tomteborondellen. Närmaste hållplats är Mineralvägen cirka 300 m söder om Tomtebovägen. Mineralvägen trafikeras av linje 8 och 75. Hållplatsen Carlslid längs E4, cirka 400 meter söder om rondellen, angörs av linje 5.

Det finns planer på att utöka busstrafiken med bland annat ny stombuss när Tomtebo strand har exploaterats.

Gång- och cykeltrafik

Öster om E4 finns en gång och cykelväg som passerar Tomtebovägen planskilt. Norr om Tomtebovägen och Ålidbacken finns en gång- och cykelväg som passerar E4 planskilt. Båda förbindelserna ingår i Umeå kommuns huvudnät för cykling. Förutsättningarna för att gå eller cykla bedöms vara goda i den direkta anslutningen till Tomteborondellen. Lösningen kan dock upplevas att otrygg då den är ensligt belägen omgiven av skog och även något otillgänglig avseende lutningar.

3.2.3 Ledningar

Det finns ett flertal ledningar och kablar i området. Befintliga ledningar utreds och samråds om längre fram i planprocessen. I samband med exploatering av detaljplan Tomtebo strand så byggs även ett nytt ledningsstråk för vatten och avlopp ut med byggstart 2025. Vi kommer att ta hänsyn till det nya ledningsstråket under utredningen och under kommande projektering.

Markförlagda el- och teleledningar korsar och löper längs med väg E4 och Tomtebovägen samt längs med Ålidbacken. Fjärrvärmeledningar förekommer genom hela utredningsområdet och kommer att påverkas av projektet. De korsar och löper längs med väg E4 samt Ålidbacken. Ledningar för fjärrkyla följer samma sträcka som fjärrvärmen. Optokablar korsar och förekommer längs med E4:an samt att den korsar Ålidbacken i

västra delen av utredningsområdet. De följer även med fjärrvärmen som korsar väg E4 i södra delen av utredningsområdet.

Vägbelysning

Väg E4 har vägbelysning och Ålidbacken samt Tomtebovägen har vägbelysning. Längs gång- och cykelvägar finns också belysning.

Det finns tre belysningscentraler längs sträckan, dessa är sammanbyggda anläggningar. Trafikverket äger belysningsanläggningen samt tunnelbelysningen under Tomtebovägen.

Umeå kommun äger en belysningscentral och belysningen längsmed Ålidbacken och Tomtebovägen i öst-västlig riktning samt tunnelbelysningen under väg E4. Exakta lägen för ledningarna kommer att utredas vidare.

3.3 Riksintressen

Utredningsområdet berörs av två riksintressen för kommunikation enligt miljöbalkens 3 kap. 9§, se figur 9. E4 i sin helhet utgör ett riksintresse för väg. Utredningsområdet omfattas även av riksintresse för flyg med ett påverkansområde som begränsar flyghinder.

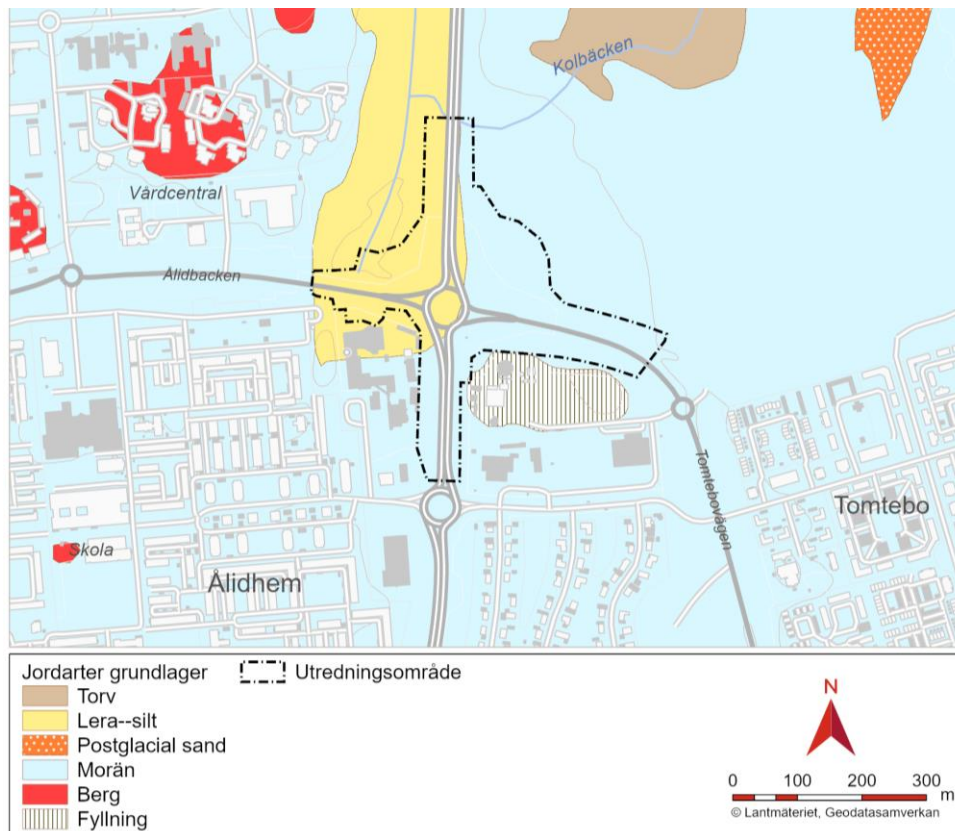


Figur 9. Kartbild visar E4 och område för flyghinder som utgör riksintresse för kommunikation.

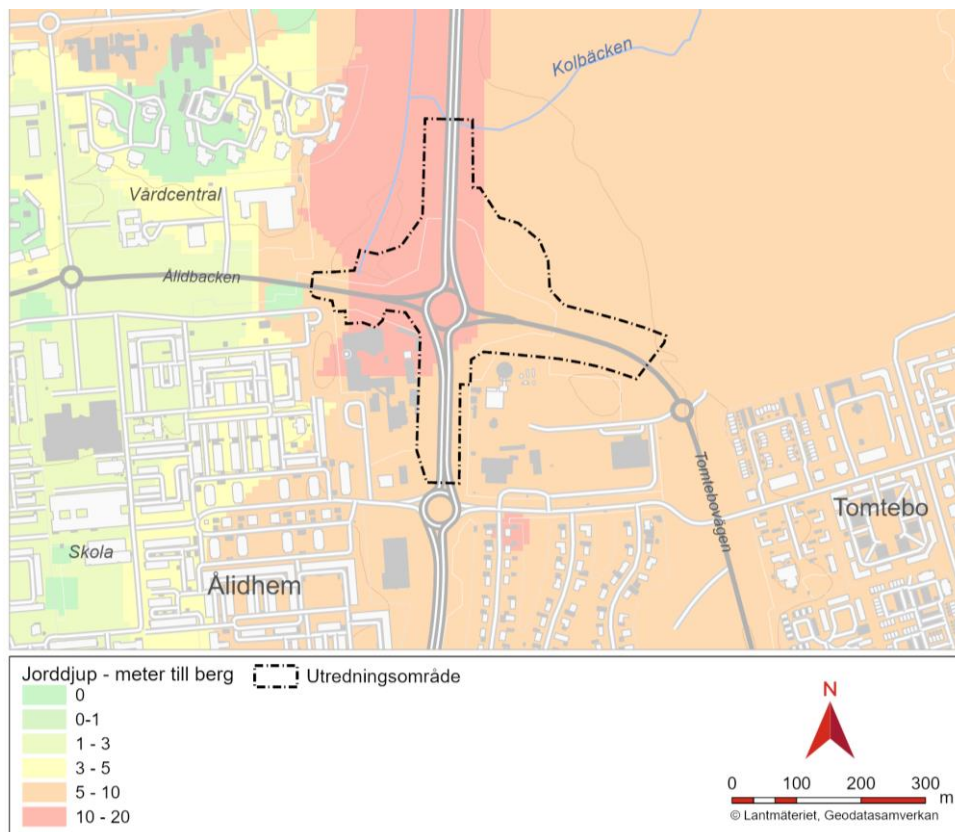
3.4 Miljögeoteknik - jord och berg och vatten

3.4.1 Geoteknik

Marken nordväst och nordost om utredningsområdet består av skogs- och moränmark. Jordarterna domineras av siltig sandig morän i utredningsområdets östra del och lera-silt i den västra delen, med tunna överliggande lager av torv, se figur 10. (SGU, 2023b)



Figur 10. Kartbild med jordarter. Uppgifter kommer från SGU.



Figur 11. Kartbild med jorddjup. Uppgifter kommer från SGU.

Jorddjupet varierar mellan 5 och 20 meter, se figur 11. Enligt gjorda geotekniska undersökningar, inom ramen för arbetet med detaljplan Tomtebo strand, består detta område överst av cirka 0,5–1,5 meter torv ovan cirka 1 meter svallsand som underlagras av cirka 0,5–1,5 meter lera och silt på morän. (WSP, 2019b) Det leriga och siltiga jordlagret har bedömts vara potentiell sur sulfatjord, det vill säga sulfidjord under grundvattenytan.

Trafikverket (dåvarande Vägverket) lät utreda aktuellt område, förutom nordväst om Tomteborondellen, som en del av uppdraget E4 Östra Länken, Porfyrvägen-Nuvarande E4. (WSP, 2007) Geotekniska förhållanden längs E4 utgörs av ett lager av fyllning av sandigt grus och naturligt lagrad siltig sand eller sandig silt med en mäktighet varierande mellan 0,5–2 meter som underlagras av siltig sandmorän eller sandig siltig morän med en medelhög till mycket hög lagringstäthet. Torv påträffades som översta lagret i undersökningspunkter som utfördes i skogsområdet. Torven har en begränsad mäktighet upp till 1 meter och överlagrar morän.

Vi kommer att utföra geotekniska undersökningar för att klargöra de rådande geotekniska förutsättningarna för utformning av planskildkorsning E4 över Tomtebovägen med tillhörande ramper och gång- och cykelvägar.

3.4.2 Markmiljö

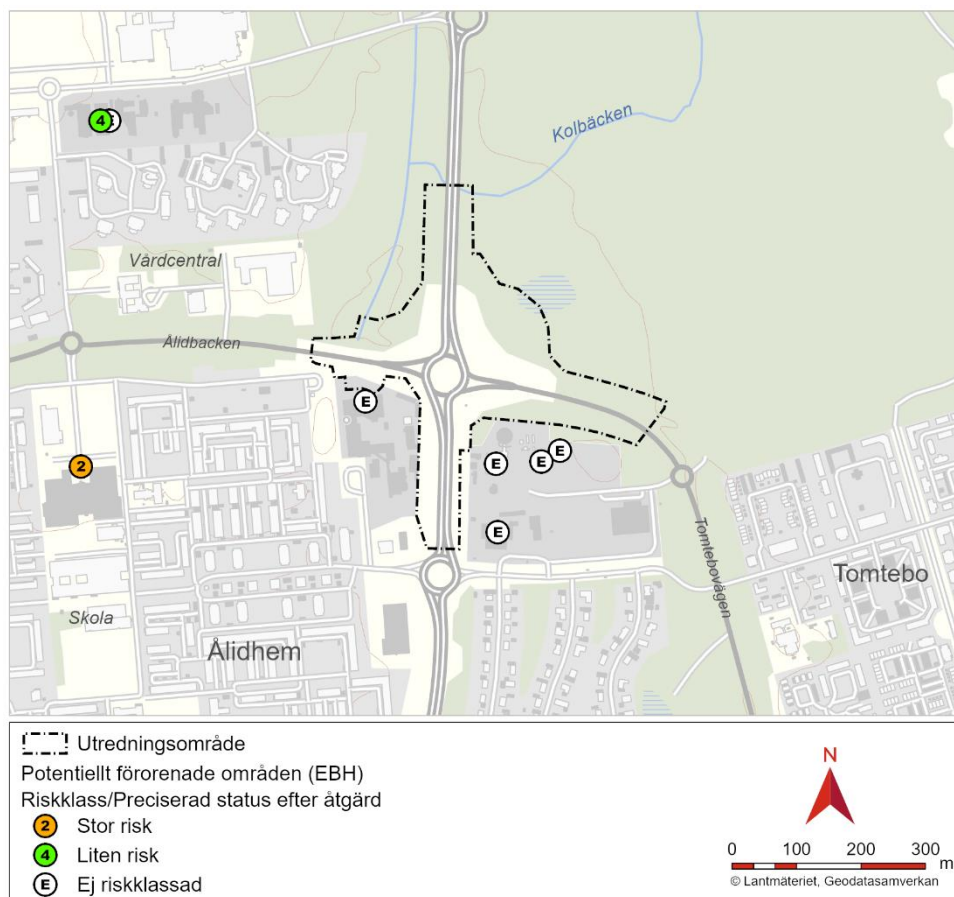
I närområdet finns fem industrier som har identifierats som potentiellt förorenade objekt utan riskklassning, se figur 12. Dessa verksamheter är

1. ålidhemsanläggningen, värmeverk
2. ackumulatortank och värmepumpanläggning
3. mellanlagring och sorteringsstation avfall
4. betong- och cementindustri
5. mellanlagring och sorteringsstation avfall; Bilvårdsanläggning, bilverkstad samt åkeri.

Tidigare utredningar, gjorda av Umeå kommun, visar en liten risk för människors miljö och hälsa kopplat till verksamheterna. Rapporterade olyckor med spill och föroreningar har skett i små mängder, på hårdgjorda ytor där det omhändertagits med absol. Det har tidigare gjorts en delvis sanering av fogar innehållande PCB på Ålidhemsanläggningen.

En preliminär markmiljöundersökning och provtagning utförs under hösten 2025 och färdigställs efter årsskiftet. Syftet med undersökningen är att identifiera potentiella föroreningar i området samt kartlägga utsträckningen av sulfidjord i området, detta för att kunna föreslå anpassningar, åtgärder och bedöma konsekvenser av det planerade projektet. Resultatet av markmiljöundersökningen kommer även ligga till grund för den masshanteringsplan som i ett senare skede upprättas.

Vid förändringar i vägutformningen kan nya provtagningar bli aktuella under våren 2026. Under vår fortsatta planläggning kommer vi ta hänsyn föroreningsrisken. Områden med föroreningar kommer att undvikas i så stor utsträckning som möjligt. Om markanspråk behöver göras i anslutning till kända föroreningar kommer vi överväga ytterligare undersökningar.



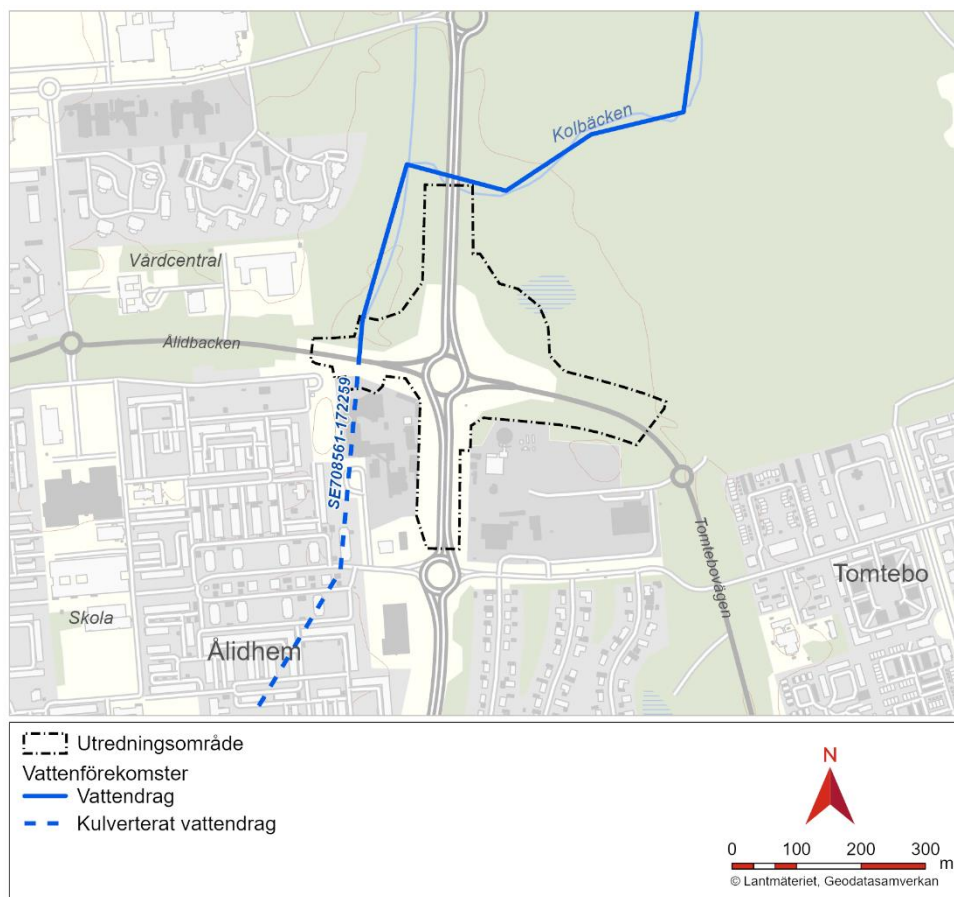
Figur 12. Kartbild visar platser med potentiellt förorenade områden.

3.4.3 Hydrologi och hydrogeologi

Ytvattenförekomster

Kolbäcken (WA96847200) rinner genom utredningsområdet, se figur 13. Den rinner ytligt från nordost in i utredningsområdet. Bäckens rinner sedan via trumma under Ålidbacken och vidare i en kulvert mot Umeå älv.

I tidigare undersökningar (WSP, 2019a) över utredningsområdets nordöstra del har Kolbäckens vattenföring bedömts inte vara beroende av grundvattennivåer eftersom Kolbäcken är Nydalasjöns utlopp och nivåerna i sjön är styrande för vattenföringen.



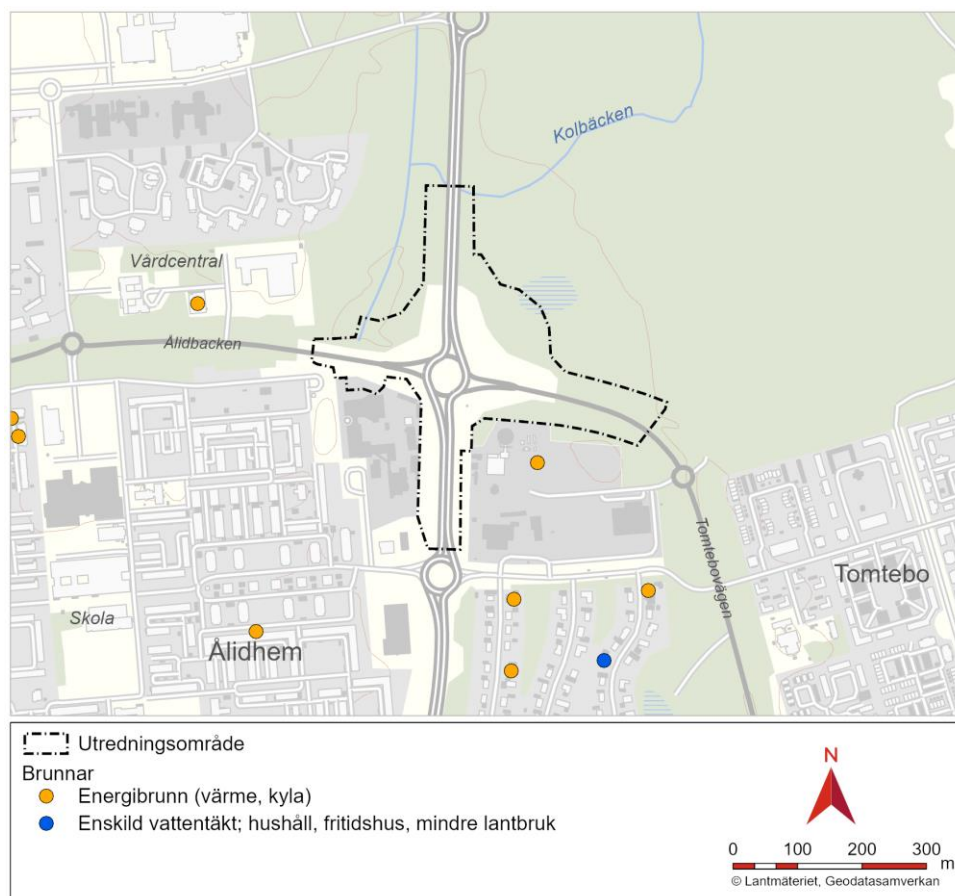
Figur 13. Kolbeckens ytliga avrinning fram till kulvertering norr om Ålidbacken.

Grundvatten

Enligt tidigare undersökningar inom ramen för detaljplan Tomtebo strand (WSP, 2019a) ligger grundvattennivån i nordöstra delen av utredningsområdet mellan 0,5 meter och 1 meter under markytan. Markens genomsläpplighet i moränjordar har bedömts som låg.

Vi kommer att utföra hydrogeologiska undersökningar med installation av nya grundvattenrör för att beskriva grundvattenförhållanden genom hela området, markens genomsläpplighet och eventuell hydraulisk koppling med ytvattenförekomster.

Inom utredningsområdet finns ingen inventerad grundvattenförekomst, se figur 14. Det närmaste, av SGU inventerat, grundvattenmagasinet ligger i Umeälven och är ett magasin huvudsakligen i jord. Det finns inga noterade dricksvattenbrunnar inom utredningsområdet. Den närmaste potentiella dricksvattenbrunnen är belägen cirka 500 m sydost från befintliga korsningen mellan E4 och Tomtebovägen. (SGU, 2023a)



Figur 14. Visar typ av brunnar och des ungefärliga placering.

Eventuell grundvattenbortledning samt förändring av grundvattenförhållande till följd av projektet under bygg-och driftskede kommer att undersökas i kommande skeden av projekteringen.

Avvattning

Utredningsområdet ligger inom huvudavrinningsområdet Umeälven. Två delavrinningsområden berör utredningsområdet, Umeälven och Kolbäcken.

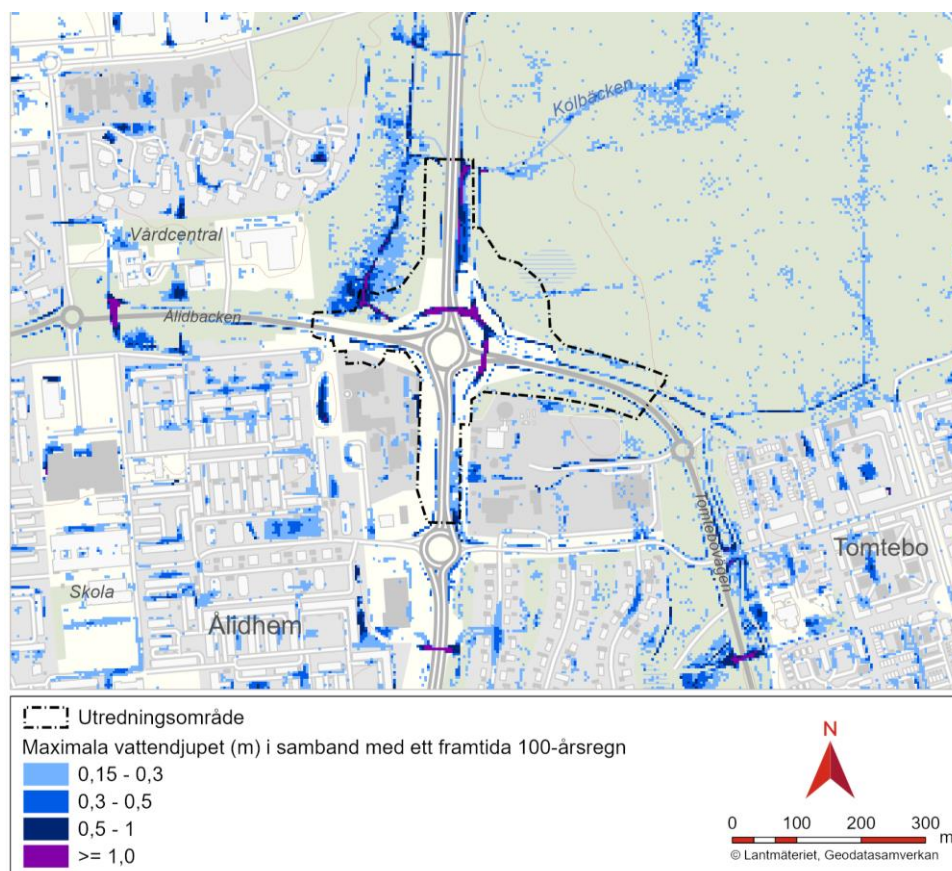
Trafikplatsen avrinner i riktning mot Kolbäcken. Nordöstra sidan av trafikplatsen avvattnas idag till vägdike och sedan norrut till Kolbäcken som leds genom gång- och cykelväg och väg E4 via trummor.

Vägdagvatten på den Östra sidan av trafikplatsen och befintliga gång- och cykelportar avvattnas via diken, dräneringar och dagvattenbrunnar till dagvattenpumpstation och vidare till Kolbäcken via ledningsnät.

Vägdagvatten på den sydvästra sidan avleds via trumma och ledningsnät till Kolbäcken.

Skyfall och översvämning

Det finns risk att utredningsområdet översvämmas till följd av stigande vattennivåer från sjöar och vattendrag, se figur 15. Skyfallskartering visar vilka ytor som kan översvämmas vid ett givet extremt regn. Kartbilden visar vattendjup vid 100 års-regn med klimatfaktor 1,3.



Figur 15. Kartbild visar riskområden för översvämning. Uppgifter från Länsstyrelsen i Västerbottens skyfallskartering.

I nästa skede kommer vi att identifiera hur avrinningsvägarna påverkas av vägombyggnaden och se över om det kan förbättra höjdsättning inom ramarna för projektet där behov finns.

3.4.4 Vattenkvalitet

Kolbäckens ekologiska status bedöms som måttlig och dess kemiska status bedöms ej vara god (VISS, 2025). Enligt angivna miljökvalitetsnormer ska bäcken bibehålla måttlig ekologisk status och uppnå god kemisk status till 2027, med undantag från bromerad difenyleter och Kvicksilver och kvicksilverföreningar som överskrids i samtliga vattenförekomster.

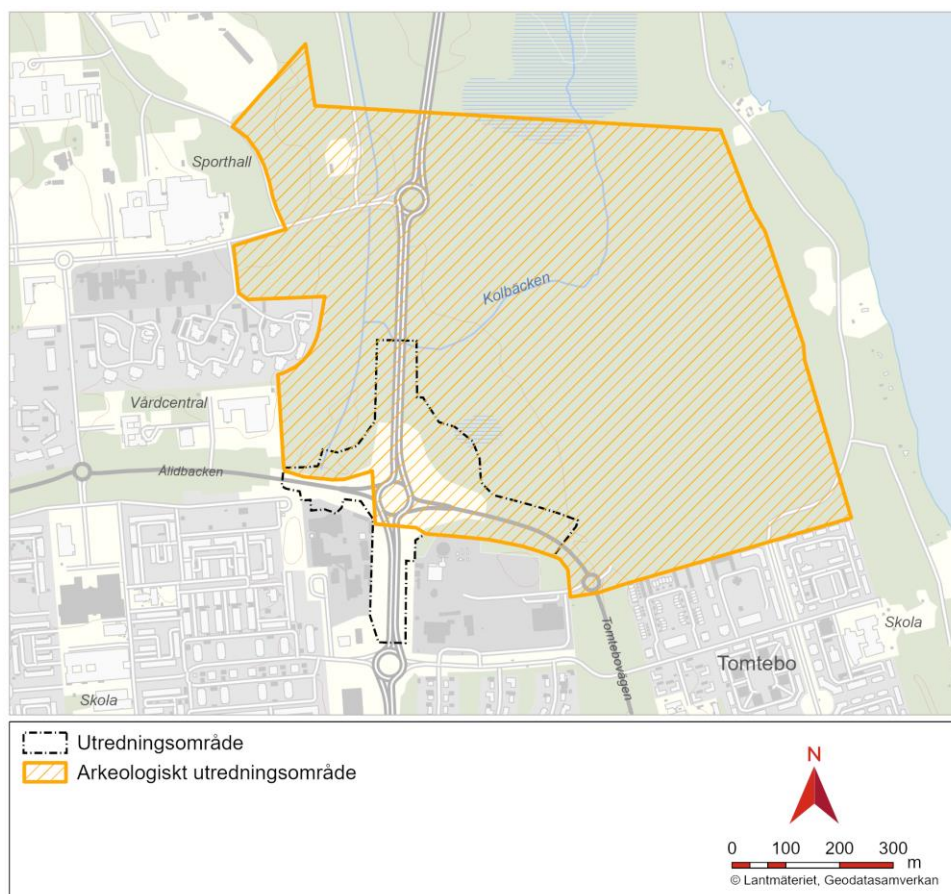
3.4.5 Klimatanpassning och reducering

Klimatet påverkas både globalt och lokalt i form av temperaturförändring, skyfall och väderförändringar. Det är viktigt att se till att åtgärderna i projektet anpassas till ett framtida klimat med ökade risker för skyfall och översvämningar. Vi kommer arbeta med åtgärder i samband med vägombyggnaden som ökar områdets robusthet i förhållande till klimatförändring.

Vi kommer att vidta klimatreducerande åtgärder för att uppnå ställda klimatkrav för projektet. Tidigt i ett projekt kan klimatreducerande åtgärder handla om exempelvis val av övergripande teknisk lösning, för att i senare skeden beröra design, utformning och materialval.

3.5 Kulturmiljö

Det finns inga kända fornlämningar eller andra kulturhistoriska lämningar inom utredningsområdet. En arkeologisk utredning gjordes 2018 i samband med planläggning av Tomtebo strand. Avgränsningen omfattar stora delar av utredningsområdet, se figur 16.



Figur 16. Kartbild visar avgränsning för arkeologisk utredning.

3.6 Naturmiljö

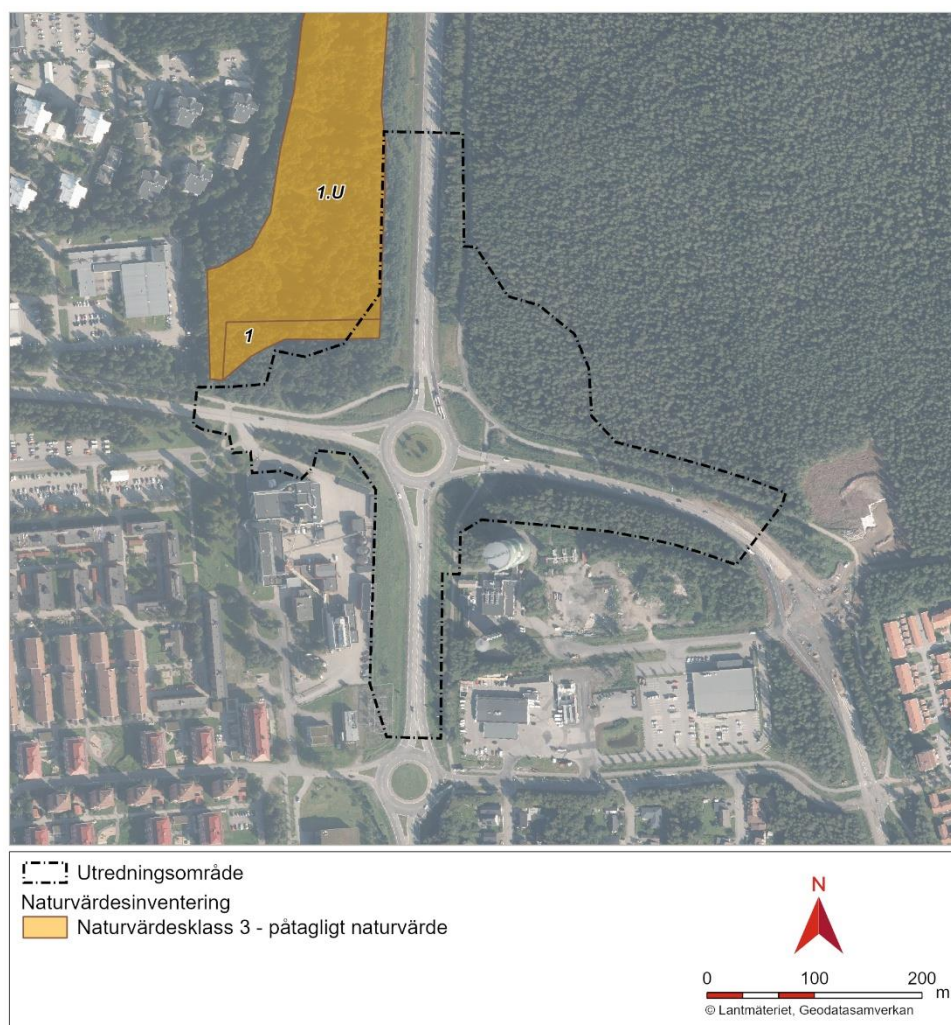
Området för planerade åtgärder som ingår i vägplanen är exploaterat av E4. I de södra delarna av utredningsområdet finns bostads- och verksamhetsområden. I den norra delen av utredningsområdet finns skogsområden.

3.6.1 Naturvärdesinventering

Framtagandet av en naturvärdesinventering pågår.

Naturvärdesinventeringen visar generellt inte på några höga naturvärden i området. I den nordvästra delen av utredningsområdet återfinns däremot en naturvärdesbiotop i form av en lövskog med naturvärdesklass 3, lågt artvärde, Se figur 17. Detta skogsområde omfattas av ett pågående detaljplanearbete.

Området mellan område 1 och cykelvägen, i den nordvästra kvadranten i Figur 17, är kalavverkat med undantag för några enskilda träd som sparats närmast cykelvägen.



Figur 17. Kartbild visar område klassat med naturvärde 3. Område 1.U har bedömts preliminärt då det ligger utanför inventeringsområdet.

Längs den befintliga vägen i det sydvästra området står en björkallé, vars stammar har en diameter på cirka 20 cm, se figur 18. Allén faller under biotopskydd enligt miljöbalken (1998:808).

Inom inventeringsområdet finns vattenförekomsten Kolbäcken. Bäckens är inom inventeringsområdet, både omgrävd och uträtad samt nyligen helt exponerad då skogen kalavverkats runt bäcken i det nordvästra området. Till följd av dessa åtgärder är bäcken påverkad av grumling i det nordvästra området. Bäckens är även omgrävd intill kulverten under Ålidbacken. Utifrån dessa förutsättningar bedöms att Kolbäcken inte innehar några avsevärda naturvärden inom utredningsområdet.

De invasiva arter som identifierats via naturvärdesinventeringen är jättebalsamin nordväst om utredningsområdet samt blomsterlupin som återfinns spritt inom området, se figur 18. De låga naturvärdena i området

härleds bland annat till pågående avverkning och entreprenadarbeten i området. Området innefattar inget artskydd.



Figur 18. Kartbild visar björkallé som omfattas av biotopskydd samt två sorters invasiva arter, Jättebalsamin utanför utredningsområdet och Blomsterlupiner innanför utredningsområdet.

3.7 Naturresurser

3.7.1 Områden för skogs- och jordbruk

Utredningsområdet berör varken skogsmark av betydelse för skogsnäringen eller jordbruksmark. Utredningsområdet berörs inte av några värdefulla vatten- eller naturskyddsområden.

3.7.2 Områden för rennäring

Ran sameby är en fjällsameby i Västerbottens län. (Sametinget, 2024) Samebyn har sina vinterbetesmarker bland annat i Umeå kommun. Vid

utredningsområdet är marken markerad som vårvinterland. Trafikverket har erbjudit konsultation men Sametinget har inte ansett att det behövs.

3.7.3 Områden för rekreation och friluftsliv

Skogsområden öster och väster om E4 används av Umeborna för rekreation och friluftsliv. Områdena förbinds via gång- och cykeltunnlar under E4 och bildar ett sammanhängande stråk med tätortsnära natur mellan staden och Nydalasjön. Umeå kommun beskriver att Kolbäcken ska värnas i sin naturliga sträckning, inom detaljplanelagt område för Tomtebo strand, då bäcken är av betydelse för omhändertagandet av dagvatten och som tillför kvaliteter för de kringboende.

4 Projektets lokalisering, utformning, omfattning och utmärkande egenskaper

4.1 Val av lokalisering

I arbetet med vägplanen har ingen annan lokalisering studerats.

4.2 Utformning och utmärkande egenskaper

Trafikverket strävar alltid efter att utforma en anläggning som är tekniskt, miljömässigt och kostnadsmässigt lämpligast. Trafikverket har tagit hänsyn till Umeå kommuns nyligen antagna detaljplan för Tomtebo strand och till kommunens önskemål om att prioritera gång- och cykeltrafik.

Trafikverket har, i avtal med Umeå kommun, tagit fram krav för utformningen av korsningen. Trafikverket har enats om att utforma den nya planskilda korsningen enligt Vägar och gators utformning (VGU) och ha följande funktioner i sitt grundutförande:

- Sammanbinda Ålidbacken och Tomtebovägen med väg E4. Gång- och cykelstråk i nord-sydlig riktning, utmed väg E4, och öst-västlig riktning, utmed Tomtebovägen och Ålidbacken.
- Korsningar dimensionerade för en livslängd på minst 20 år och med önskvärda belastningsgrader enligt Vägar och gators utformning (VGU).
- E4 ska ha fyra genomgående körfält genom korsningen.
- Genomgående körfält på E4 är överordnade anslutande vägar och styrande för vägens geometriska utformning. E4 ska ha god plan- och profilstandard.
- E4 ska vara genomgående primärväg utan väjning för anslutande vägar.
- E4 ska ha referenshastighet 80 km per timme eller högre.
- E4 och de anslutande vägarnas gång- och cykelbanor ska ha god säkerhet för oskyddade trafikanter.
- Korsningen ska ha en god landskapsanpassning och det ska tas hänsyn till stadsbilden.

Vägförslaget

Den befintliga cirkulationsplatsen ska rivas och ersättas med en planskild korsning som knyter samman Tomtebo strand med centrala Umeå. Den planskilda korsningen ska vara utformad med väg som är minst åtta meter bred och en gång- och cykelväg som är minst fyra meter bred. Utformning av korsningen ska ge god framkomlighet för gång- och cykeltrafiken.

Två alternativ studeras, en lösning där anslutningar till E4:an utformas efter befintligt utrymme, trafikbehov och trafiksäkerhet, se figur 19. En lösning där anslutning till E4 i norrgående riktning utesluts, se figur 20.



Figur 19. Skiss 1 över möjlig placering och utbredning av planskild korsning för trafik längs E4 över Tomtebovägen.



Figur 20. Skiss 2 över möjlig placering och utbredning av planskild korsning för trafik längs E4 över Tomtebovägen.

Trafik

Under byggskedet kommer trafik på Ålidbacken och Tomtebovägen att stängas av. Själva vägarnas förlängning kommer inte påverkas. Vi bedömer att omledning av trafik kan göras utan stora förluster i tid för resenärerna. För uttryckningstrafik kommer möjlighet fortsatt att finnas för påfart till E4 i både nord och sydlig riktning.

Geotekniska och hydrogeologiska åtgärder

Vi kommer att utföra geotekniska och hydrogeologiska undersökningar i nästa skede. En mer detaljerad bild över de befintliga förhållandena avgör vilka eventuella geotekniska och hydrogeologiska åtgärder som krävs för genomförande, byggskedet och drift. I nästa skede kommer vi identifiera hur avrinningsvägarna påverkas av trafikplatsombyggnaden och se över

om det kan förbättra höjdsättning inom ramarna för projektet där behov finns.

Geotekniska åtgärder som kan bli aktuella är urgrävning eller utskiftning av torv och lösa sedimentjordar (såsom silt längs vägen) och permanent stöd (typ stödmur i nordöstra delar gränsen mellan skogen, framtida Tomtebo strand och väg och gång- och cykelvägen).

Grundvattennivåerna i området är höga och vi bedömer att länshållning av schakt under byggskede kan komma att bli nödvändigt, vilket innebär temporär grundvattenbortledning. Om vi bedömer i nästa skede att grundvattenbortledningen kan påverka allmänna eller enskilda intressen i området kan åtgärder som tätspons vid schakt, skyddsinfiltration för att upprätthålla grundvattennivåer utanför arbetsområdet samt rening av länshållet vatten innan utsläpp till recipient bli aktuella.

Avvattningen av den nya trafikplatsen ska utföras likt befintligt genom att lågpunkter avvattnas via brunnar och ledningar till ny pumpstation och vidare till Kolbäcken och via dike och trummor som leds till Kolbäcken.

Detaljplaner

Berörda kommunala planer antas inte komma i konflikt med tillkommande vägområde så stridighet mellan markanvändning uppstår. Det antas heller inte bli konflikt med gällande kommunal översiktsplan.

Markanspråk

Ett visst markanspråk kommer att krävas för genomförandet av den nya korsningen. Vi för dialog med berörda löpande under planläggningsprocessen. Ett visst tillfälligt markanspråk kommer även att krävas under byggtiden för arbetsområde samt upplags- och etableringsytor. Umeå kommun planlägger för närvarande den tänkta marken för upplags- och etableringsytor inför en kommande exploatering. Trafikverket och Umeå kommun för dialog framåt kring möjlighet till tillfälligt nyttjande av marken.

4.3 De möjliga miljöeffekternas typ och utmärkande egenskaper.

I detta kapitel redovisas de möjliga miljöeffekter som kan uppkomma av projektet. Miljöeffekterna bedöms utifrån:

- Effekternas storlek, utbredning, karaktär, intensitet och komplexitet.

- Sannolikheten för att effekterna uppkommer, hur de uppkommer, vilken varaktighet och frekvens de har och hur reversibla de är.
- Hur gränsöverskridande effekterna är.
- Effekternas kumulativa verkan tillsammans med effekterna av andra verksamheter som bedrivs, som har fått tillstånd eller som har anmälts eller fått påbörjats.
- Möjligheten att begränsa effekterna på ett effektivt sätt.

Miljöeffekterna i detta skede är preliminära och vi kommer att analysera dessa djupare i senare skeden av processen, det vill säga i samband med att miljökonsekvensbeskrivningen eller miljöbeskrivningen tas fram. Den samlade bedömningen av effekterna beskrivs i slutet av detta kapitel.

Tillgänglighet

Åtgärden skapar förutsättningar att förbinda det nya bostadsområdet Tomtebo strand med gång och cykel. Vi kommer även att ta hänsyn till Umeå kommuns planering av kommande exploatering av naturmarken nordväst om cirkulationsplatsen, där ytterligare en gång- och cykelväg diskuteras att förbindas med det befintliga gång- och cykelnätet.

Trafikanter

Framkomligheten och trafiksäkerheten kommer att höjas och transportkvaliteten kommer förbättras för biltrafikanter.

Buller

Bullerberäkning kommer att tas fram under fortsatt arbete. Eventuell påverkan av projektet kommer att utredas inom ramen för vägplanen. Om det vid bullerberäkningar framkommer att riktvärden inte klaras kommer vi överväga bullerskyddsåtgärder. Om nya bullerskydd i form av vägnära bullerskyddsskärm eller dylikt, planeras ska dessa utformas för att passa in i landskapet och miljön.

Luftkvalitet

Trafiken, som är den största lokala källan till luftföroreningar för planområdet, förväntas öka i framtiden. Kommande bostadsområde Tomtebo strand förväntas ge något högre trafikmängd än den annars väntade trafikökningen för E4. Om föreslagna åtgärder genomförs väntas kapaciteten öka vid trafikplatsen och bidra till bättre trafikflöden. Den ökade trafikmängden i kombination med bättre trafikflöden väntas försumbar till liten negativ effekt för luftkvaliteten.

Riksintressen

Riksintressen för kommunikation, i form av väg och flyg bedöms inte påverkas negativt efter vägplanens genomförande. Framkomligheten på E4 kommer under byggtiden att vara något sämre.

Naturvärden

Björkallén längs Ålidbacken faller under biotopskydd. Nuvarande föreslagen åtgärd innebär att några av träden i allén måste avverkas eller flyttas. Åtgärderna ska försöka anpassas så att så få träd som möjligt påverkas och att så många träd som möjligt bevaras. Återplantering kan bli aktuellt som kompensationsåtgärd för borttagandet av träden. Dispens ska sökas hos Länsstyrelsen för påverkan på allén. Vi kommer att ta hänsyn till eventuell villkorad återplantering av träden. Då ett begränsat antal träd i allén väntas påverkas, samt att kompensationsåtgärder vidtas väntar vi effekten på biotopen preliminärt bli liten negativ.

Lövskogsområdet i den nordvästra delen av utredningsområdet, med naturvärdesklass 3, bedömer vi inte påverkas av den nya utformningen av plankorsningen. Rätt hantering av befintliga invasiva arter bidrar till en positiv effekt för ekologin i området. Då området är exploaterat samt att det har låga naturvärden bedömer vi effekten för naturmiljö sammantaget som liten negativ.

Vattenkvalitet

Den vattenförekomst som finns i utredningsområdet, Kolbäcken, påverkas av befintliga vägar och bebyggelse. Kolbäcken rinner, från Ålidbacken, i kulvert genom halva utredningsområdet. Den ytligt rinnande delen av Kolbäcken rinner från nordost om utredningsområdet och fram till Ålidbacken längs med E4 på den västra sidan.

Projektet innebär att Ålidbacken byggs om med nya anslutningar till E4. Inga åtgärder planeras på Kolbäcken. Projektet utformas i enlighet med miljöbalkens 5:e kapitel om miljökvalitetsnormer. Då bäcken redan är påverkad av befintliga vägar och bebyggelse väntar vi försumbara effekter uppstå till följd av projektet. Kolbäckens status bedömer vi kommer inte motverka att miljökvalitetsnormer kan uppnås.

Grundvatten

Påverkan till följd av tillfällig grundvattensänkning kommer vi att bedöma i senare skede när utredning av geohydrologin har genomförts samt när

utformningen av passager är fastställd. Ställningstagande om tillstånd för vattenverksamhet kommer vi att formulera i senare skede.

Markmiljö

Vår initiala bedömning är att aktuella åtgärder inte påverkar markmiljön negativt eller leder till föroreningar i området. Resultaten från provtagningen i oktober 2025 visar på generellt låga halter av analyserade ämnen.

Halter över riktvärdet för känslig mark (KM) påträffas endas avseende tunga alifater i två provpunkter. Ena punkten var ett samlingsprov av ytliga dikesmassor sydväst om cirkulationsplatsen. Den andra punkten uttogs nordost om cirkulationsplatsen i det nu avverkade skogsområdet. Metallhalter över gränsvärdet för mindre än ringa risk (MRR) påträffades i åtta provpunkter. Flera provpunkter innehöll halter av PAH:er och PFAS över gränsvärdet, dock inga halter över aktuella riktvärden. Inget prov översteg Trafikverkets avgränsningsvärden.

Halter över Trafikverkets avgränsningsvärden för hantering av massor påträffades inte. Massor kan därför återanvändas fritt inom projektområdet förutsatt att de uppfyller tekniska krav. Överskottsmassor kan endast återanvändas utanför entreprenad om tillsynsmyndigheten tillåter, eftersom halter över MRR har påträffats. Indikationer på förekomst av sulfidjord observerades inte under fältarbetet.

Vi kommer att utföra schaktarbeten för den nya vägutformningen med underfarter och i samband med arbetet kommer vi att hänsyn till eventuellt läckage från maskiner för att minska föroreningsrisken.

Miljöeffekter under byggskedet

Byggbuller och utsläpp till luft från arbetsmaskiner kan temporärt uppkomma under vissa faser av anläggningsarbetena. Vår ambition är att Naturvårdsverkets allmänna råd om buller från byggplatser följs. Störningar under byggtiden bedömer vi berör relativt få boende.

Under byggskedet kommer arbeten att utföras i anslutning till och i Kolbäcken, varpå grumling kan uppstå i vattendraget. Kolbäcken innehar inga höga naturvärden i utredningsområdet och är i dagsläget påverkad av grumling. För att minimera effekten kommer vi att vidta skyddsåtgärder. Med vidtagna skyddsåtgärder väntar vi att effekten blir försumbar i byggskedet.

Byggskedet bedömer vi inte innebära några betydande miljöeffekter, förutsatt att lämpliga hänsyns- och försiktighetsåtgärder vidtas. För att säkerställa att byggnationen genomförs på ett miljöanpassat sätt kommer vi krav att ställa på utförandet i enlighet med tillämpliga delar i Trafikverkets publikationer om miljökrav under byggtiden.

Samlad bedömning

Vi har sammanfattat preliminära bedömningar av effekter som väntas uppstå till följd av föreslagna åtgärder, se tabell 1.

Tabell 1. Bedömning miljöeffekter

Miljöaspekt	Effekt under byggskedet	Effekt under driftskedet
Tillgänglighet	Liten negativ	Positiv
Trafikanter	Måttlig negativ	Positiv
Buller	-	-
Riksentressen	Måttlig negativ	Försumbar
Naturvärdesobjekt	Liten negativ	Liten negativ
Vattenkvalitet	Liten negativ	Försumbar
Grundvatten	-	-
Markmiljö	Försumbar	Försumbar

Tabell 1. Visar bedömning av miljöeffekter under byggskedet och under driftskedet.

5 Åtgärder

5.1 Skyddsåtgärder och försiktighetsmått

För att minska miljöpåverkan kommer vi att inarbeta skyddsåtgärder och försiktighetsmått i vägplanen och dess miljöbeskrivning eller miljökonsekvensbeskrivning. Sådana åtgärder kan vara:

- Klimatpåverkan beaktas genom hela projektet, tex vid val av material, utformning och placering.
- Gång- och cykelvägar gestaltas för en god anpassning till stadsmiljön.
- Projektet kommer att innefatta åtgärder som förbättrar situationen för resenärer genom att öka trafiksäkerheten, förbättra framkomligheten och därmed minska olycksrisker.
- Avvattningsteknisk dimensionering för dränvatten, dagvatten och genomledning av flöde ska utgå från kriterier, krav och råd, angivna i Trafikverkets Publikation TRVINFRA-00231 Avvattning.
- Massbalans eftersträvas vid projektering. Schaktmassor återanvänds om möjligt inom projektet för en god resurshushållning och en god ekonomi.
- Rätt hantering av invasiva arter ska säkerställas.
- I den fortsatta planläggningsprocessen kommer en bullerutredning för närliggande bostäder att göras. Eventuella bullerskyddsåtgärder utreds under samrådshandlingsskedet.
- Skyddsåtgärder ska formuleras i det fortsatta arbetet för säker omledning av trafik samt för planering inför och i samband med schaktning.
- Ledningar i anslutning till arbetsområdet ska skyddas.
- Vid arbete i närheten av vattendrag ska åtgärder vidtas för att minimera grumling och risken för spridning av föroreningar.
- Avfall och farligt avfall ska omhändertas vid anläggningar för avfallshantering.
- Även okända fornlämningar är skyddade. Om kulturlämningar påträffas ska tillsynsmyndighet kontaktas och arbeten avbrytas.

6 Bedömning av åtgärdens miljöpåverkan

Trafikverket gör bedömningen att projektet inte kan antas medföra en betydande miljöpåverkan. Projektet innebär ett avgränsat markanspråk i en tidigare påverkad och exploaterad miljö. Projektet innefattar åtgärder som förbättrar situationen för trafikanter och minskar olycksrisker. Inga riksintressen bedöms påverkas negativt.

Effekterna bedömer vi sammantaget medföra positiva till försumbara konsekvenser med undantag för effekten på biotopskyddad björkallé som vi bedömer bli liten negativ.

Inom utredningsområdet återfinns inga skyddade arter eller fornlämningar. Den biotopskyddade björkallén hanteras inom ramen för vägplanen, enligt 7 kap 11§ i miljöbalken. Det kan komma att krävas tillstånd för vattenverksamhet för tillfällig grundvattensänkning. Utöver detta bedömer vi att inga ytterligare tillstånd, dispenser eller anmälningar krävs.

7 Fortsatt arbete

7.1 Planläggning

Detta dokument utgör underlag för länsstyrelsens beslut om åtgärden kan antas medföra en betydande miljöpåverkan. Beslutet ger förutsättningarna för hur den fortsatta planeringen av projektet kommer drivas vidare av Trafikverket.

För åtgärder som kan antas medföra en betydande miljöpåverkan ska projektet upprätta en miljökonsekvensbeskrivning som sedan ska godkännas av länsstyrelsen. Dessutom ska Trafikverket samråda med en utökad samrådsrets i den efterföljande planeringen.

För åtgärder som inte kan antas medföra en betydande miljöpåverkan ska projektet upprätta en samrådshandling med miljöbeskrivning. Trafikverket ska samråda med en grundläggande samrådsrets i den efterföljande planeringen.

Samråd som genomförts i samband med detta underlags upprättande finns beskrivna i projektets samrådsredogörelse.

7.2 Viktiga frågeställningar

Vi kommer att fortsatt arbeta vidare med

- hydrologiska och geotekniska åtgärder
- samordning med den kommunala planeringen samt med ledningsägare
- trafikfrågor vad gäller säkerhet och tillgänglighet
- anpassning av vägutformning för god trafiksäkerhet och tillgänglighet för gång- och cykeltrafik
- kompensationsåtgärder för biotopskyddad björkallé.

8 Källor

- Eldrun kulturmiljö AB. (2018). *Arkeologisk utredning av Tomtebo strand*.
- Sametinget. (2024). Hämtat från Ran: <https://sametinget.se/ran>
- SGU. (2023a). Hämtat från Kartvisaren Brunnar: <https://www.sgu.se/produkter-och-tjanster/kartor/kartvisaren/grundvattenkartvisare/brunnar/>
- SGU. (2023b). Hämtat från Kartvisaren Jorddjup: <https://www.sgu.se/produkter-och-tjanster/kartor/kartvisaren/jordkartvisare/jorddjup/#:~:text=Kartvisaren%20Jorddjup%20presenterar%20en%20mycket%20%C3%B6versiktlig%20ytt%C3%A4ckande%20modell,SGU.%20G%C3%A5%20direkt%20till%20kartvisaren%20Jorddjup%20%28nyt>
- SGU. (2023c). Hämtat från Kartvisaren Jordarter1:25 000-1:100 000: <https://www.sgu.se/produkter-och-tjanster/kartor/kartvisaren/jordkartvisare/jordarter-125-000-1100-000/>
- Trafikverket. (2014). *Planläggning av vägar och järnvägar*.
- Trafikverket. (2022). *Miljöbedömning och miljöbeskrivning i väg och järnvägsprojekt Vägledning*.
- Trivector. (2021). *Trafikutredning Tomtebo strand*.
- Trivector. (2022). *Kapacitetsutredning Tomteborondellen*.
- Tyréns. (2023). *Markanspråk Tomtebocirkulationen*.
- Umeå kommun. (2024). Hämtat från Fördjupning för universitetsstaden: <https://www.umea.se/universitetsstaden>
- Umeå kommun. (2025a). Hämtat från Detaljplaner: <https://www.umea.se/detaljplaner>
- Umeå kommun. (2025b). Hämtat från Stadsdelar: <https://www.umea.se/stadsdelar>
- Umeå kommun. (2025c). Hämtat från Översiktsplan: <https://www.umea.se/oversiktsplan>
- VISS. (den 23 10 2025). *Kolbäcken*. Hämtat från <https://viss.lansstyrelsen.se/Waters.aspx?waterMSCD=WA96847200>
- Västerbotten, L. (u.d.). Hämtat från Länskarta Västerbotten: https://ext-webbgis.lansstyrelsen.se/Istac_vasterbotten_lanskarta/
- WSP. (2007). *Umeåprojektet 2, etapp 1, del 2 Östra länken, delen Porfyrvägen-E4 norr AC-112521-E4 Breddning av gc-port i sektion 2/200 Rapport Geoteknik RGEO*. Vägverket Region Norr.
- WSP. (2019a). *Tomtebo strand, dagvattenutredning*.

WSP. (2019b). *Översiktlig geoteknisk undersökning Tomtebostrand.*

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