

Trafikverket (Borlänge)

781 89 BORLÄNGE

Samråd – Norrbotniabanan Umeå-Dåva, TRV 2015/93875

Trafikverket har järnvägsplanen för sträckan Umeå-Dåva ute på remiss. Remisstiden sträcker sig till den 10/1 2017. Följande yttrande är samordnat mellan Umeå kommun, Infrastruktur i Umeå AB (INAB), Umeå Energi och Dåva Deponi och Avfallscenter i Umeå AB (Dåva DAC).

Remissyttrande

Under våren 2016 påbörjade Trafikverket arbetet med Järnvägsplan för sträckan Umeå-Dåva Företagspark. Byggstart för sträckan är planerad till 2018. Den forcerade tidsplanen ställer krav på en effektiv planeringsprocess.

Sammantaget ställer sig Umeå kommun/INAB bakom Trafikverkets förslag till linjesträckning som nu remitteras. Bedömningen är att de intrång som berör människa och miljö är möjliga att hantera på ett acceptabelt sätt samtidigt som förslaget ger möjligheter till positiva samhällseffekter.

Följande synpunkter lämnas att beakta i den fortsatta processen:

- Det är angeläget att det slås fast principer för gränssnitt där ansvars- och kostnadsfördelningen mellan Trafikverket och kommunerna i Norrbotniabanestråket tydliggörs. Det gäller bland annat gränssnitt till industrianslutningar och resecentrum, kostnader för upphävande av detaljplaner, nya detaljplaner, ledningsomläggningar, ägande och framtida drift och underhåll av konstbyggnader. Dessa principer bör ligga i linje med principerna för andra projekt i landet.
- Med erfarenhet av de kapacitetsfrågor som uppstått på Botniabanan genom Umeå så ser Umeå kommun/INAB det som mycket angeläget att särskild vikt läggs vid dessa frågor i planeringsprocessen för Norrbotniabanan. Trafikverket har

genomfört kapacitetsberäkningar för sträckan Umeå-Luleå. Trafikverket har vidare tagit fram ett förslag på hur Godsbangården kan utvecklas för att kompensera för de intrång och kapacitetsbehov Norrbotniabanan innebär. Umeå kommun/INAB anser att funktionen och kapaciteten vid Godsbangården inte får försämrats och att det är angeläget att förslaget att kompensera för detta förankras i kommande handlingar. Trafikverket har också konstaterat behovet av ett framtida triangelspår som förbinder Norrbotniabanan med Stambanan mot Vännäs. Även detta behov är viktigt att dokumentera i kommande handlingar. Umeå kommun har på eget initiativ nämnt detta triangelspår i gällande fördjupade översiktsplan.

Kapacitetsutredningen visar vidare att det kan komma att fordras en mötesstation vid Ersboda/Ersmark den dag hela Norrbotniabanan är utbyggd till Luleå och trafiken har uppfyllt Trafikverkets prognos. Situationen vid andra större järnvägsnoder har visat att uppkomna kapacitetsproblem bäst löses i närhet till noden. Umeå kommun/INAB föreslår att passagen under Norra länken vid utgången från Godsbangården förbereds för dubbelspår.

- Ambitioner vad gäller utformning och gestaltning. Den nya järnvägsanläggningen har lång livslängd och kommer att göra avtryck i de städer, samhällen och landskapet som den passerar under oöverskådlig framtid. Gestaltungsfrågorna ägnades stor vikt vid planeringen och genomförandet av Botniabanan. Detta resulterade i många goda lösningar. Det är angeläget att gestaltungsfrågorna sätts i fokus när planeringsprocessen går vidare in i mer detaljerade skeden förslagsvis enligt liknande modell som Botniabanan.
- Dagvattenfrågorna måste ägnas särskild uppmärksamhet. Sandbäcken och Djupbäcken förorsakar vid höga flöden översvämningar inne i Umeå tätort. Detta bör särskilt beaktas vid avledande av dagvatten från spårområdet.
- Linjeförslaget passerar området mellan Ersboda och Ersmark samt genom området vid Tavelån. Sträckan pekas ut som "grön korridor" i kommunens översiktsplan och planen lyfter fram vikten av att säkerställa sociala och ekologiska funktioner vid planering som rör den gröna korridoren. Området vid Åkroken bedöms ha särskilda värden med avseende på närrekreation. Längs sträckan bör utformning väljas med hänsyn till fortsatt goda

rekreationsmöjligheter. Exempelvis bör broar utformas så att både vattendrag, djur och människor kan passera under och att åtgärder vidtas för att minimera bullerpåverkan.

- Det valda alternativet ger minst störningar för befintlig och planerad bebyggelse. Den kommande mötesstationen vid Ersboda bör dock utformas för att minimera negativa buller- och barriäreffekter.
- Gång- och cykelvägen mellan Ersboda och Ersmark är ett huvudcykelstråk och utpekad i kommunens översiktsplan. Huvudnätet för gång- och cykeltrafik ska vara kontinuerligt, gent, väl underhållet och ge cyklister och fotgängare klara konkurrensfördelar gentemot bil. Vid Ersmark tillkommer ett stort antal bostäder i och med ett nytt planprogram för östra Ersmark och ytterligare utbyggnad är möjlig. Föreslagen dragning av gång- och cykelvägen via väg 364 bedöms inte acceptabel. Cykelvägen har getts en sämre utformning i både plan och profil och skapar en omväg. Utformningen innebär att det finns en stor risk att gående och cyklister fortsätter längs 364 då de väl blivit ledda dit. Umeå kommun anser denna fråga angelägen och ser fram emot en fortsatt dialog för att hitta andra lösningar.
- För linjesträckningen vid Dåva Företagspark hade Umeå kommun och berörda bolag önskat ett läge samordnat mellan järnväg och E4. Utformningskraven på Norrboniabanan medgav inte detta. Föreslagen linjesträckning bedöms ändå skapa bra förutsättningar för anslutning till en framtida järnvägsterminal i området. Det är dock nödvändigt att med denna valda linjestäckning skapa god tillgänglighet till de områden som skapas på båda sidor av järnvägen så att de kan nås på ett funktionellt sätt. Området angörs med många tunga transporter vilket måste beaktas vid utformning av väganslutningar och utformning av lösning för Hjoggmarksvägen.

Flytt och omläggning av ledningar kring Dávamyrans Kraftvärmeverk kan endast ske vid kortvariga stopp, max 36h total stopptid. Tidsperioden när det är möjligt att utföra dessa stopp är 15/5 till 15/9. Då är endast ett av kraftvärmeverken i drift.

- Anslutningen av Hjoggmarksvägen till E4 är periodvis mycket besvärlig. Problemen består både av kapacitetsproblem och påföljande säkerhetsproblem. Umeå kommun och verksamheterna vid Företagsparken har länge påtalat behovet av en planskild

trafikplats. Denna fråga har lyfts inom planeringsprocessen för Norrbotniabanan men Trafikverket har med föreslagen linjesträckning av Norrbotniabanan meddelat att frågan inte kommer att hanteras inom projektet.

Vi anser det dock angeläget att ett reservat för en framtida trafikplats arbetas fram som underlag till fortsatt planering av Dåva Företagsparks utveckling.

- Byggandet av järnvägen kommer att medföra överskott av berg- och jordmassor. Trafikverket har påbörjat arbetet med en masshanteringsplan. Masshanteringen, särskilt omhändertagandet av sulfidjordar, bör med fördel kunna samordnas med projektet västra Länken. Umeå kommun och berörda bolag avser i möjligaste mån bistå i denna utmanande fråga. Det är troligt att det inte kommer att finnas avsättning för hela överskottet i byggskedet. De massor som inte kan användas bör ses som en resurs i framtiden. Vid uppläggnen av dessa massor bör Trafikverket beakta möjligheten att placera massorna för att underlätta kommande nyttjande.
- Avslutningsvis så ser Umeå kommun/INAB positivt på att linjevalet öppnar upp för ett läge i södra delen av korridoren genom Sävar. Det möjliggör att samla E4 och järnväg nära varandra för att minimera barriäreffekter och "döda" ytor, samtidigt som det skapar bästa förutsättningar för den fortsatta utvecklingen av Sävar med god tillgänglighet till resecentrum för befintliga och tillkommande Sävarbor.

Hans Lindberg
Kommunstyrelsens ordförande

Jonas Jonsson
Stadsdirektör