

Datum  
2005-06-21

Ert datum  
2004-06-30

Vår beteckning  
F04-2550/SA20

Er beteckning  
BRN 00-81/51



BANFÖRVALTNING  
SE-781 85 BORLÄNGE  
Besöksadress:  
Jussi Björlings väg 2

Telefon 0243-44 50 00  
Telefax 0243-44 54 97  
www.banverket.se

Banverket  
Norra banregionen  
Box 43  
971 02 LULEÅ

Kopia till:  
Diariet  
Anders Kers, Botnia  
Alf Karlsson, Botnia  
Peter Stensson, Botnia

## Järnvägsplan för Botniabanan, sträckan Stöcke – Centrala Umeå, (JP74), Umeå kommun, Västerbottens län

Banverket, Norra banregionen, (BRN) har den 30 juni 2004 begärt fastställelse av rubricerad järnvägsplan.

### BESLUT

Banverket beslutar, med stöd av 2 kap 8 § Lagen (1995:1649) om byggande av järnväg att fastställa järnvägsplanen i enlighet med vad som redovisas i planbeskrivning, med de ändringar som framgår av motiven för Banverkets beslut, samt på planritningar och översiktsritningar. Byggande av järnväg med stöd av järnvägsplanen skall därutöver ske i enlighet med vad sökanden har åtagit sig i ärendet enligt vad som framgår av motiveringen till detta beslut.

Beslutet innebär bland annat:

- att Banverket får rätt att lösa mark som inte endast tillfälligt skall användas för järnvägsändamål samt särskild rätt som belastar sådan mark (4 kap. 1 § lagen om byggande av järnväg)
- att man inte utan tillstånd av Banverket får uppföra byggnader, göra tillbyggnader, utföra andra anläggningar eller vidta andra åtgärder som väsentligt kan försvåra området användning för järnvägsändamål (3 kap. 2 § lagen om byggande av järnväg)

De områden som på planritning BB JP74-101 9(17) markerats med röd kantlinje undantas från fastställelsen.

Bullerskyddsåtgärder skall vidtas med strävan att innehålla följande riktvärden i den mån det är tekniskt möjligt och ekonomiskt rimligt:

- 30 dB(A) dygnsekvivalent ljudnivå inomhus
- 45 dB(A) maximal ljudnivå inomhus
- 55 dB(A) dygnsekvivalent ljudnivå vid uteplats

Handläggare:  
Anders Olsson  
Tel. 0243-44 58 18  
anders.olsson@banverket.se

Datum  
2005-06-21

Vår beteckning  
F04-2550/SA20



- 60 dB(A) dygnsekvivalent ljudnivå i bostadsområdet i övrigt
  - 70 dB(A) maximal ljudnivå vid uteplats i anslutning till bostad
- För arbetslokaler är riktvärdet 60 dB(A) maximal ljudnivå inomhus samt för undervisningslokaler 45 dB(A) maximal ljudnivå inomhus.

I samband med byggandet av järnvägen skall åtgärder vidtas så att vibrationsnivån inte överskrider 0,7 mm/s i sovrum nattetid.

BRN uppmärksammas på att tillåtlighetsvillkoren i det fortsatta arbetet gäller i tillämpliga delar.

## BESKRIVNING

### Utredningar och beslut som föregått järnvägsplanen

Ett antal utredningar, vilka är förtecknade i järnvägsplanen, ligger till grund för besluten om utbyggnad av Botniabanan. Den nu aktuella delsträckan har behandlats i en förstudie av sträckan mellan Husum och Umeå 1997 och i järnvägsutredningen Nordmaling - Umeå 1998. Efter järnvägsutredningen beslutade Banverket att ansöka om tillåtlighet för alternativ Öst i järnvägsutredningen. Regeringen beslutade om tillåtlighet enligt 17 kap. miljöbalken (MB) den 12 juni 2003. Regeringen begärde även inför sitt beslut ett yttrande från Europeiska kommissionen med anledning av dragningen genom Natura 2000 områdena vid Umeälven. Kommissionen yttrade sig den 24 april 2003. De tillåtlighetsvillkor som gäller för beslutet redovisas nedan.

### Regeringens beslut om tillåtlighet

Beslutet om tillåtlighet innebär att Banverket fått tillstånd att anlägga en järnväg på sträckan mellan Nordmaling och Umeå enligt regeringens beslut. Järnvägsplanen preciserar anläggningens utformning. När järnvägsutredningen m.fl. handlingar skickades på beredningsremiss inför ansökan om tillåtlighet och senare även till regeringen för tillåtlighetsprövning 1999 ingick en karta i handlingarna som redovisade det valda alternativet från Nordmaling till Umeå, dvs. alternativ Öst. Denna karta visar endast mycket översiktligt det valda alternativet och några detaljer går inte att utläsa. Till denna karta fanns även en karta som visar en utökning av korridoren vid passagen av Umeälven. Denna fördjupning var även beskriven i Banverkets beslut om val av alternativ och fördjupningen har även varit tydligt redovisad för remissinstanserna och regeringen. I regeringens beslut om tillåtlighet anges att järnvägen får anläggas inom den korridor som pekas ut på den mycket översiktliga kartan som visar hela sträckningen från Nordmaling till Umeå. På grund av Botniabanan kommer den befintliga banan mot Holmsund att läggas om. Den mark som behövs för omläggningen ligger som redovisats inom den utökade korridoren. Eftersom det är svårt att utläsa några detaljer från den karta som visar hela sträckningen så går det inte med exakthet avgränsa en korridor på aktuell karta vid passagen av Umeälven. Banverket anser därför omläggningen av Holmsundsbanan är godtagbar.

Regeringen ställer i sitt beslut om tillåtlighet sju villkor. Sex av dessa gäller för den aktuella järnvägsplanen. Villkoret för Kulla - Forslunda vattentäkt gäller inte för JP74. Villkoren anges nedan och kommenteras under rubriken "Tillåtlighetsvillkor" nedan.

Datum  
2005-06-21

Vår beteckning  
F04-2550/SA20



- 1, Villkor för säkerhet  
Botniabanans järnvägssystem i tunnlar skall utformas så att det möjliggör självutrymning vid händelse av en olycka. Banverket skall i samråd med Statens Räddningsverk och Länsstyrelsen i Västernorrlands län utarbeta ett program för det fortsatta säkerhetsarbetet avseende sträckan mellan Nordmaling och Umeå innan järnvägsplan ställs ut.
- 2, Villkor för estetik  
I frågor kring estetisk utformning av Botniabanan mellan Nordmaling Umeå och dess påverkan på landskapsbilden skall Banverket samråda med Länsstyrelsen i Västerbottens län, Nordmalings kommun och Umeå kommun.
- 3, Villkor för hantering av massor  
En plan skall upprättas för användning och eventuell deponering av de jord- och bergmassor som uppkommer vid anläggandet av Botniabanan mellan Nordmaling och Umeå. Planen skall upprättas i samråd med Länsstyrelsen i Västerbottens län samt Nordmalings kommun och Umeå kommun. Planen skall underställas länsstyrelsen för godkännande innan byggnads- och anläggningsåtgärder vidtas.
- 4, Villkor för passagen av Kulla – Forslunda vattentäkt  
Vid passagen av Kulla – Forslunda vattentäkt skall sådana skyddsåtgärder vidtas att hydrologisk påverkan eller förorening av vattentäkten inte uppkommer vid byggande eller drift av järnvägen.
- 5, Villkor för buller  
Bullerskyddsåtgärder längs Botniabanan skall vidtas med strävan att innehålla följande riktvärden i den mån det är tekniskt möjligt och ekonomiskt rimligt:  
30 dB(A) dygnsekvivalent ljudnivå inomhus.  
45 dB(A) maximalnivå inomhus nattetid.  
55 dB(A) dygnsekvivalent ljudnivå vid uteplats.  
60 dB(A) dygnsekvivalent ljudnivå i bostadsområdet i övrigt.  
70 dB(A) maximalnivå vid uteplats i anslutning till bostad  
Ovan redovisade riktvärden bör även tillämpas för fritidsbostäder och vårdlokaler. För arbetslokaler är riktvärdet 60 dB(A) maximal ljudnivå inomhus samt för undervisningslokaler 45 dB(A) maximal ljudnivå inomhus under lektionstid. I rekreationsområden i tätort är riktvärdet 55 dB(A) dygnsekvivalent ljudnivå och i friluftsområden där naturupplevelsen är en viktig faktor 40 dB(A) dygnsekvivalent ljudnivå.
- 6, Villkor för kompensationsåtgärder Umeälvens delta  
Banverket skall, i samråd med Länsstyrelsen i Västerbottens län, upprätta en plan för genomförandet av erforderliga kompensationsåtgärder för Natura 2000-områdena vid Umeälvens delta. Planen skall innehålla:
  - en redovisning av de kompensationsåtgärder som skall genomföras och syftet med dessa,
  - en beskrivning på vilket sätt genomförandet av kompensationsåtgärderna skall ske och under vilken tidsperiod,
  - en förvaltningsplan för området som inkluderar övervakning av områdets status och utveckling liksom uppföljning av företagna åtgärder,
  - en redogörelse för finansieringen av planerade åtgärder.

Datum  
2005-06-21

Vår beteckning  
F04-2550/SA20



Planen skall redovisas till regeringen innan Banverket fastställer järnvägsplan för den del av banan som berör Natura 2000-områdena vid Umeälvens delta.

7. Villkor om tidpunkt för fastställelse  
Järnvägsplan för den planerade verksamheten enligt lagen (1995:149) om byggande av järnväg skall fastställas av Banverket senast den 1 juli 2009. Beslutet om tillåtlighet förfaller beträffande den del av verksamheten för vilken järnvägsplan inte har fastställts vid denna tidpunkt.

#### Den planerade järnvägens utformning

Järnvägsplanen omfattar nybyggnad av enkelspår på en cirka elva km lång sträcka. Järnvägsplanen börjar någon km norr om Stöcke och går på en låg bank genom ett blandat landskap med omväxlande skog och uppodlade marker. Efter drygt en km passeras Degernäsbäcken på en bro och efter knappt två km passeras Obbolavägen där stigningen mot den nästan två km långa bron över Umeälven börjar. Järnvägen passerar älven och ön Storsandskär och innan den går in i en bergsskärning vid Bergsboda på den östra sidan av älven. Banan går sedan vidare in mot Umeå längs med Holmsundsvägen. Den befintliga banan till Holmsund läggs om i samma linje som Botniabanan från ca km 116+400 till strax öster om brofästet i Bergsboda. En förbindelse kommer även att finnas in till Gimonäs timmerterminal från ca km 116+400. När banan kommer fram till Gimonäs sammanfaller den med den befintliga Holmsundsbanan och går i huvudsak i Holmsundsbanans sträckning till centrala Umeå. Järnvägen passerar bl.a. Sofiehem och Norrlands Universitets sjukhus. En mötesbangård, för 750 m långa tåg, byggs strax söder om Gimonäs och plattformar för det nya resecentrumet Umeå Östra byggs i anslutning till sjukhuset. Vid Umeå Östra kommer även 750 m långa tåg att kunna mötas. Umeå kommun, i samverkan med ett flertal intressenter, svarar för planering och utbyggnad av resecentrum vid Umeå Östra.

Banan byggs med planskilda korsningar. Sträckningen får ett antal nya planskilda korsningar med väg samt några planskilda passager för oskyddade trafikanter samtidigt stängs vissa befintliga korsningar i plan som idag finns med Holmsundsbanan. Till följd av ändrat läge för Tegelbruksvägens passage med järnvägen kommer Tegelbruksvägen samt anslutningen till Holmsundsvägen att läggas om. Ändringarna av Holmsundsvägen regleras genom arbetsplan som tas fram av Vägverket. Köpcentret Strömpilen får även en ny infart med planskild passage över järnvägen.

Bullerskyddsåtgärder kommer att vidtas i form av spårnära bullerskärmar, bullerskärmar på bro, bullerplank på stödmur, bullervall samt bullervall kombinerad med bullerskärm på någon sträcka. Utöver dessa spårnära åtgärder kommer fasad/fönsteråtgärder såväl som uteplatsåtgärder att utföras.

Den planerade järnvägens dimensioneras för en största tillåtna hastighet på 250 km/h för snabbtåg och 200 km/h för konventionella tåg. På bron över Umeälven och genom Umeå blir dock hastigheten lägre. Största tillåtna axellast är 25 ton.

Anläggningskostnaderna för hela Botniabanan beräknas till 13,2 miljarder kronor, i prisnivå januari 2003, enligt den av regeringen fastställda

Datum  
2005-06-21

Vår beteckning  
F04-2550/SA20



Delar av Umeå centrum är av riksintresse för kulturmiljövården och järnvägen gränsar till nordöstra delen av detta område. Värdena i riksintresset bedöms inte påverkas.

Väg E12, som passeras på en bro, samt reservatet för en eventuell E4 förbifart är av riksintresse för kommunikation. Av riksintresse för kommunikation är även Umeå flygplats med anslutande väg till flygplatsen samt Umeälven upp till Umeå (sjöfart). Flygplatsen påverkas inte direkt och järnvägen utgör enligt handlingarna inget hinder för flyget.

Riksintresset för sjöfart berörs i och med bron över Umeälven. BRN har underhand meddelat att samma segelfria höjd råder för bron över Umeälven som för bron över älven i Holmsund, dvs. 10,8 m över älvens vattenyta vid medelhögvattenstånd. Bron i Holmsund blir därmed dimensionerade och sjöfarten påverkas inte av järnvägsbron. Den befintliga järnvägen Vännäs - Holmsund, Holmsundsbanan, och planerad Botniabana är även dessa av riksintresse för kommunikation.

#### **Natura 2000**

Botniabanan går igenom Natura 2000-områdena Umeälvens delta och slätter, som är utpekade enligt fågeldirektivet, och Umeälvens delta, som är utpekade enligt art- och habitatdirektivet. Området Umeälvens delta ligger helt inom området för Umeälvens delta och slätter. Järnvägssträckningen passerar på en 3,5 km lång sträcka genom dessa områden och passagen ligger i skärningen mellan deltat och slättilandskapet. Deltats front med stora grundområden och produktiva bottenar berörs inte. Det gör inte heller det stora vida slättilandskapet. Som grund för området Umeälvens delta och slätter pekades ett 40-tal olika fågelarter ut och som grund för Umeälvens delta pekades sju olika habitat plus en växt ut. Häri ingår även de fågelarter som pekades ut enligt fågeldirektivet.

Fåglarna kommer att störas i både bygg- och driftskedet då banan ger intrång i värdefulla rast- och häckningsmiljöer. Vid Skäret påverkas åkermark som är en av slättilandskapets viktigaste rastlokaler för flera arter. Banan både fragmenterar och tar delar av den värdefulla rastlokalen i anspråk. Där järnvägen går igenom skogsmark påverkas även viktiga häckningsmiljöer för flera arter. Särskilt Storsandskär har många häckande arter. För habitatet som pekades ut enligt art- och habitat direktivet kommer framförallt naturliga primärskogar i landhöjningskust att påverkas. Av övriga habitat som påverkas passeras två på bro medan ett habitat ligger vid sidan av bansträckningen och berörs inte direkt av banan. Återstående tre habitat ligger skilda från järnvägen. Den växt som också pekades ut enligt art- och habitatdirektivet bedöms i dagsläget inte påverkas av järnvägen. För att kompensera för de intrång som görs har en plan för erforderliga kompensationsåtgärder tagits fram i enlighet med regeringens tillåtlighetsvillkor, se även nedan under rubriken "Tillåtlighetsvillkor" nedan. Planen redovisar olika typer av kompensationsåtgärder bl.a. anläggande av nya våtmarker, födosöksplatser och restaurering/skötsel av framförallt skogar. Vissa skogsområden ska även få utvecklas fritt. Områdena för kompensationsåtgärderna kommer att skyddas genom naturreservat med undantag av födosöksplatserna där spridning eller odling av spannmål, som fågelmat, kommer att ske.

Datum  
2005-06-21

Vår beteckning  
F04-2550/SA20



framtidspanen för perioden 2004 – 2015. Ett särskilt bolag, Botniabanan AB, skall ansvara för finansiering och byggande av järnvägen.

#### **Anspråktagande av mark**

Mark behöver tas i anspråk med äganderätt, servitutsrätt och tillfällig nyttjanderätt. Planhandlingarna anger att mark som tas i anspråk med tillfällig nyttjanderätt behövs upp till fyra år efter trafikeringstart.

På planritningarna BB JP74-101 01 – 17 och översiktsritning BB JP 74-001 01-04 har närmare angetts den mark och de särskilda rättigheter som enligt planen behöver tas i anspråk för järnvägen och för byggandet av denna.

#### **Kommunala planer**

Järnvägssträckningen omfattas av en fördjupad översiktsplan för Umeå kommun (Öpl98) som antogs av kommunen i maj 1998. I översiktsplanen finns även en fördjupning för området kring tätorten. Översiktsplanen anger också riktlinjer för planeringen av Botniabanan. I riktlinjerna anges att en fördjupad översiktsplan för Botniabanan ska upprättas och Översiktsplan Umeå kommun – fördjupning av Botniabanan är antagen av kommunen 6 april 1999. Av planhandlingarna framgår att ett flertal detaljplaner berörs av järnvägsplanen. Följande detaljplaner kommer att upphävas i den del som behövs för järnvägsmark:

- Strömpilen 1 m.m., 1997
- Strömpilen 1 m.m., 1992
- Gimonäs södra industriområde, 1990
- Ålidbacken, Holmsundsvägen, Lasarettområdet, 1987
- Östermalmsleden etapp 2 och 3, 1986
- Gimonäs industriområde, 1978
- Holmsundsvägen m.m., 1964
- Lasarettområdet, 1958
- Ålidbacken, Sofiehem, Lasarettområdet m.m., 1956
- Relingen m.m., 1939

Enligt en skrivelse från Umeå kommun daterad den 3 juni 2005 framgår att upphävande eller ändring av samtliga de detaljplaner som berör JP74 har antagits av byggnadsnämnden i Umeå kommun den 23 maj 2005. Även översända justerade protokoll visar detta. Järnvägsplanen strider därmed inte mot några detaljplaner.

#### **Riksintressen**

Järnvägsplanen berör områden som är av riksintresse för naturvården, kulturmiljövården samt för kommunikation. Natura 2000 områdena, se vidare nedan, är även av riksintresse enligt 4 kap. 8§ MB.

Huvuddelen av Umeälvens deltaområde är av riksintresse för naturvården. Riksintresseområdet sammanfaller med ett område som är utpekad som internationellt värdefullt våtmarksområde enligt våtmarkskonventionen, den s.k. Ramsarkonventionen. Järnvägssträckningen går dock utanför själva riksintresseområdet. För påverkan på naturvårderna för dragningen genom deltaområdet, se nedan under rubriken "Natura 2000".

Datum  
2005-06-21

Vår beteckning  
F04-2550/SA20



Eftersom det bedömts att järnvägen på den aktuella sträckan på ett betydande sätt kan påverka miljön i Natura 2000-områdena krävs tillstånd enligt 7 kap. MB för byggnation av järnvägen. BRN ingav den 2 juli 2004 till Länsstyrelsen i Västerbottens län en tillståndsansökan enligt 7 kap. MB om att bygga järnvägen inom Natura 2000-områdena Umeälvens delta och slätter och Umeälvens delta. Länsstyrelsens prövning omfattade inte tillstånd för alla delar av båda de Natura 2000-områden som berörs av denna järnvägsplan och den angränsande järnvägsplanen, JP73. Tillstånd för att gå igenom Natura 2000 områdena inom vissa delar av JP74 ska prövas av miljödomstolen i samband med prövningen av vattenverksamheten vilket följer av 7 kap. 29b § miljöbalken. BRN ingav en tillståndsansökan för dessa delar till miljödomstolen i Umeå den 12 december 2003.

Under länsstyrelsens tillståndsprövning av Natura 2000 frågan begärde länsstyrelsen att ansökan borde kompletteras med en bullerutredning för hur Stöcke strandängar och fågellivet vid Västerfjärden kommer att påverkas av buller från mötesbangården strax söder om Degernässlätten. Även vissa justeringar i texten av miljökonsekvensbeskrivningen till tillståndsansökan begärdes. Tillståndsansökan kompletterades i dessa delar och BRN beslutade, enligt skrivelse daterad den 22 september 2004, att förlänga den spårnära bullerskärmen vid Skäret att sträckan mellan km 109+500 och 110+980 utformas med spårnära bullerskärm. Länsstyrelsen meddelade den 14 oktober 2004 tillstånd med stöd av 7 kap. 28a § och 7 kap. 29 § MB att anlägga Botniabanan inom Natura 2000 områdena Umeälvens delta och slätter samt Umeälvens delta i enlighet med ansökan. Beslutet förenades med ett antal villkor bl.a att bullerdämpning ska ske genom en spårnära bullerskärm mellan km 109+500 och 110+980. Länsstyrelsens beslut överklagades till miljödomstolen.

Miljödomstolen meddelade i dom den 24 maj 2005 tillstånd enligt 11 kap. MB (vattenverksamhet) att anlägga en järnvägsbro över Umeälven vid Storsandskär med tillhörande åtgärder för att bygga bron och tillstånd enligt 7 kap. 29 § MB (Natura 2000) för dessa delar. Miljödomstolen meddelade i två domar den 13 juni 2005 tillstånd enligt 11 kap. MB dels för anläggande av broar över Degernäsbäcken med erosionsskydd och tillhörande åtgärder för att bygga dessa och dels för bortledning av grundvatten från ägoportsväg samt utföra anläggningar för detta ändamål. Tillstånd enligt 7:28a MB (Natura 2000) gavs också för dessa åtgärder. Domstolen meddelade även i dom den 13 juni 2005, av länsstyrelsens överklagade tillståndsbeslut för Natura 2000, tillstånd enligt 7:28a och 7:29b MB att anlägga Botniabanan inom Natura 2000 områdena Umeälvens delta och slätter och Umeälvens delta.

Tillstånd enligt 7 kap. MB för hela den sträcka som omfattas av JP74. Att tillstånd har meddelats gör att kravet från Länsstyrelsen i Västerbottens län att innan järnvägsplanen fastställs ska tillstånd ha utfärdats enligt 7 kap. 28a § MB för Natura 2000 områdena nu är uppfyllt.

**Miljökonsekvensbeskrivning, allmänna hänsynsregler och miljö kvalitetsmål**

Järnvägsplanen innehåller en miljökonsekvensbeskrivning vilken godkänts av Länsstyrelsen i Västerbottens län den 6 februari 2004.

I den miljökonsekvensbeskrivning som hör till planen redovisas hur de allmänna hänsynsreglerna tillämpats eller avses tillämpas under arbetet med

Datum  
2005-06-21

Vår beteckning  
F04-2550/SA20



järnvägsplanen. Vidare redovisas hur de nationella miljö kvalitetsmålen, som antagits av riksdagen 1999, påverkas av projektet.

#### Miljö kvalitetsnormer

Miljö kvalitetsnormerna för utomhusluft gäller i hela landet. I miljökonsekvensbeskrivningen framgår att utbyggnaden av Botniabanan inte medför att några gällande miljö kvalitetsnormer åsidosätts. BRN har dessutom i en skrivelse daterad den 3 september 2004 redogjort för att miljö kvalitetsnormerna för kvävedioxid, kolmonoxid, svaveldioxid, bensen, bly och partiklar (PM 10) inte överskrids i området i dagsläget och kommer inte heller att överskridas i bygg- eller driftskedet av banan. Denna bedömning delar, efter kontakt, även Länsstyrelsen i Västerbottens län och Umeå kommun. Banverket gör även samma bedömning. Angående normen för kväveoxid gör Banverket bedömningen, efter kontakt med länsstyrelse och kommun, att den inte överskrids i området i dagsläget och kommer inte heller att överskridas i bygg- eller driftskedet av banan till följd av järnvägsprojektet. Normen för kväveoxid gäller enbart där det är minst 20 km till närmaste storstad eller 5 km till annat bebyggt område, industriell anläggning eller motorväg enligt förordning om miljö kvalitetsnormer för utomhusluft. Det betyder att denna norm inte gäller för stora delar av sträckningen som ingår i JP74.

Umeälven mellan mynningen och Vännäs omfattas av miljö kvalitetsnormerna för fisk- och musselvatten. Bedömningen i miljökonsekvensbeskrivningen att utbyggnaden av Botniabanan inte medför att några gällande miljö kvalitetsnormer åsidosätts gäller även normen för fisk- och musselvatten. Umeälven berörs i form av att en bro anläggs över Umeälven samt att en viss utfyllnad kommer att göras i älven inom Umeå tätort. BRN har dessutom i en skrivelse daterad den 18 november 2004 redogjort för hanteringen av normerna. I den framgår att normerna skall uppfyllas under byggtiden. Detta har även angivits i ansökningshandlingarna för prövningar hos miljödomstolen enligt 7 och 11 kap. MB. BRN anger även i skrivelsen att prover av vattenkvaliteten före, under och efter byggtiden kommer att göras för att säkerställa att normerna dels kan och dels uppfylls under byggtiden. BRN pekar också på att årstidsvariationer påverkar den naturliga variationen av ämnen i älven. Under drift tiden kommer bron över Umeälven inte att påverka vattenkvaliteten på ett sådant sätt som innebär att normerna inte uppfylls. Umeå kommun och Länsstyrelsen i Västerbottens län har efter kontakt inte haft något att erinra mot skrivningen. Banverket konstaterar även att som ett villkor i Miljödomstolens dom den 24 maj 2005 anges att byggnadsarbetet för bron över Umeälven skall ske på ett sätt att det inte medverkar att dessa normer överträds. Banverket anser därmed att redovisningen kring miljö kvalitetsnormerna för fisk- och musselvatten är godtagbar.

#### ÄRENDETS HANDLÄGGNING

##### Allmänt

Planen har upprättats av sökanden.

Samråd enligt lagen om byggande av järnväg har skett i form av offentliga samrådsmöten, referensgruppsmöten och direkta kontakter med berörda sakägare. Referensgruppen har utgjorts av representanter för Länsstyrelsen i Västerbottens län, Umeå kommun, Luftfartsverket, Vägverket Region Norr, Green Cargo, Botniabanan AB och BRN.

Datum  
2005-06-21

Vår beteckning  
F04-2550/SA20



Järnvägsplanen inklusive miljökonsekvensbeskrivning har varit utställd på Stadsbiblioteket i Umeå och på BRN:s regionkontor i Luleå under tiden 12 februari till 5 mars 2004. Kungörelse om utställelse har varit införd i ortstidningarna. Underrättelse om utställelse har skickats i rekommenderad försändelse till sakägare m.fl. Under utställelsen inkom 35 yttranden som sammanfattas och kommenteras under rubriken "Synpunkter under utställelsen" i bilagan till detta beslut. Utöver dessa yttranden kom även två stycken begäran om anstånd med att lämna synpunkter som resulterade i yttranden som ingår i de 35 som kom in. BRN har upprättat en PM Yttrande daterat den 3 juni 2004 i vilken BRN ger sina kommentarer till framförda synpunkter.

BRN redovisar i handlingen "Sammanställning över ändringar i planen" daterad den 25 maj 2004 vilka ändringar som gjorts i järnvägsplanen efter det att utställningen har genomförts. Ändringarna som gjorts har fått till följd att områden för äganderätt, servitut och tillfällig nyttjanderätt har justerats. Ändringarna har till stor del gjorts till följd av bl.a. flyttning av Holmsundsbanan, ändrad anslutning till väg och förlängning av stödmur. Vissa ändringar som gjordes efter utställelsen är genomförandefrågor och omfattas inte av fastställelsen. Samtliga sakägare som berörs av ändringarna har beretts möjlighet att lämna synpunkter. Elva synpunkter inkom som sammanfattas och kommenteras under rubriken "Synpunkter under utställelsen" i bilag 1 till detta beslut. Synpunkterna behandlas även i BRN:s PM Yttrande.

Även andra textmässiga ändringar som gjordes i järnvägsplanehandlingarna bedömer Banverket vara av redaktionell art. En fullständig redogörelse av de ändringar som gjorts finns i handlingen "Sammanställning över ändringar i planen". BRN bedömde att ändringarna i järnvägsplanen var av begränsad betydelse och saknade allmänt intresse varför någon ny utställelse inte har krävts.

För några fastighetsägare som inte fått möjlighet att lämna synpunkter under utställelsen och med anledning av ändringar efter utställelsen har kompletteringar gjorts under fastställelseprövningen, se nedan under rubriken "Kompletteringar och förtydliganden".

Till följd av att ett antal ändringar har gjorts i järnvägsplanen under fastställelseprövningen har flera planritningar och en översiktsritning ändrats. Ändringarna har även lett till att vissa avsnitt som finns i Del 1 av planhandlingarna "Planbeskrivning och miljökonsekvensbeskrivning km 110+000 – 121+257" samt i Tekniskt PM Geohydrologi inte stämde överens med den utformning som nu gäller. Även berörda illustrationsritningar, en förslagsritning-bro och några tvärsektioner stämde inte överens med gällande utformning men dessa är endast illustrationer och fastställs inte. Detta gäller även Tekniskt PM Geohydrologi. Berörda illustrationsritningar har dock justerats. Ändringarna som gjorts till vissa avsnitt i Del 1 inte stämde överens med nuvarande utformning är framförallt utformningen av och kring Tegelbruksvägen samt förlängningen av den spårnära skärmen vid Skäret. Av övriga ändringar påverkas, förutom planritningarna, endast vissa illustrationsritningar och några illustrationer i miljökonsekvensbeskrivningen marginellt. De ändringar som berör planbeskrivningen eller inarbetade åtgärder i miljökonsekvensbeskrivningen som kommer att fastställas tas upp under "Motiv för Banverkets beslut" nedan. Under inarbetade åtgärder i miljökonsekvensbeskrivningen redovisas de åtgärder som enligt planbeskrivningen utgör ett åtagande från BRN att genomföra. Dessa åtgärder fastställs således. Inga delar som tas upp under

Datum  
2005-06-21

Vår beteckning  
F04-2550/SA20



planerade åtgärder i miljökonsekvensbeskrivningen berörs, dvs åtgärder som ska inarbetas i kommande skeden. De delar i miljökonsekvensbeskrivningen i övrigt som berörs, men endast utgör ett underlagsmaterial, och där vissa avsnitt inte stämmer överens med den utformning som nu gäller behandlas inte särskilt i detta beslut. Detta gäller även övriga handlingar som inte fastställs. Samtliga justeringar återfinns dock i den PM "Ändringar gjorda under fastställelseprövningen" daterat den 9 juni 2005 och reviderat den 13 juni 2005 som BRN tagit fram för att förtydliga vilka justeringar som berör planhandlingarna. PM:en bifogas detta beslut som bilaga 2. Samtliga som berörts av ändringar gällande markanspråk samt de som haft synpunkter på Tegelbruksvägens utformning under utställelsen har beretts möjlighet att lämna synpunkter. Se vidare under rubriken "Kompletteringar och förtydliganden" och under rubriken "Synpunkter med anledning av kompletteringar" i bilaga 1 till detta beslut. Ändringarna har varit av begränsad betydelse och saknat allmänt intresse. Enligt Banverket har inte ändringarna vare sig runt Tegelbruksvägen eller övriga ändringar föranlett några andra miljökonsekvenser än de som redovisas i järnvägsplanhandlingarna.

BRN har även i tre skrivelser gjort förtydliganden avseende buller och områden utlagda med tillfällig nyttjanderätt. Se vidare nedan under rubrikerna "Buller" och "Mark mellan Strömpilen och Umeå Östra" nedan.

Länsstyrelsen i Västerbottens län har även tagit del av ovan beskrivna PM, justerade ritningar och skrivelser med förtydliganden. Även inkomna yttranden med anledning av ändringar har länsstyrelsen tagit del av. Yttrandet sammanfattas nedan.

#### Länsstyrelsens yttrande

Länsstyrelsen i Västerbottens län har den 21 juni 2004 yttrat sig över järnvägsplanen enligt 5 § förordningen om byggande av järnväg och tillstyrker fastställelse av järnvägsplanen för Botniabanan delen Stöcke – Centrala Umeå.

Innan planen fastställs ska tillstånd ha utfärdats enligt 7 kap. 28a § miljöbalken (MB) rörande direkt och indirekt påverkan på Natura 2000 området Umeälvens delta och slätter.

Länsstyrelsen har tagit del av under utställningen inkomna yttranden med Banverkets bedömningar och kommentarer och finner ingen anledning att hävda ytterligare ändringar i järnvägsplanen till följd av lämnade synpunkter.

Botniabanan är ett riksintresse enligt MB som ska skyddas mot åtgärder som påtagligt kan försvåra tillkomsten eller nyttjandet av anläggningarna. Det är angeläget att markresurserna nära resecentrum kan nyttjas effektivt.

Umeå Ö måste utformas med bekväm och säker tillgänglighet för alla resande kategorier. Passager till bussangöring/terminal och cykel- och bilparkering ska ha hög funktionalitet. Från många stadsdelar finns möjlighet att ordna goda förbindelser. Plattformtillgängligheten är viktig. Slutligt val av huvudplattform för persontrafik bör övervägas noga och vara väl motiverat.

Länsstyrelsen noterar Banverkets och kommunens skilda uppfattningar om planeringsförutsättningarna för bostadsområdet Öbacka II.

Datum  
2005-06-21

Vår beteckning  
F04-2550/SA20



Länsstyrelsen betonar vikten av att, med utgångspunkt från järnvägsplanen, överenskommelse kan träffas mellan Umeå kommun och Banverket så att planering av Botniabanan och resecentrum kan genomföras och stå färdigt samtidigt med Botniabanan. Det är även angeläget att Botniabanans samverkan med miljöerna kring resecentrum sker i en anda av samförstånd.

Helhetslösningarna vid Spjutgränd och Hyvlargränd blir mindre goda men utformningen medger senare kompletteringar. Det är angeläget att berörda parter i det fortsatta arbetet kan enas om samfinansiering av lämplig lösning.

Länsstyrelsen anser att Banverkets beskrivning i järnvägsplanen hur regeringens villkor ska uppfyllas ger erforderliga förutsättningar för att i det fortsatta arbetet uppnå syftet med ställda villkor.

Natura 2000 frågan hanteras i kommande tillståndsprövning och ska vara avgjord innan järnvägsplanen fastställs.

Kommunens arbete med att upphäva berörda detaljplaner pågår och kan förväntas ha vunnit laga kraft före byggstart.

Länsstyrelsen anser det angeläget att Banverket fullföljer de åtaganden om genomförande som görs i järnvägsplanen för såväl inarbetade som planerade skyddsåtgärder. De fäster stor vikt att dessa följs upp och säkerställs i det fortsatta arbetet. Program och dokument som tagits fram ska utgöra utgångspunkt för det fortsatta arbetet som omfattar detaljprojektering, upphandling och byggande. Länsstyrelsen gör även bedömningen att järnvägsplanen utgör en god grund för fortsatt arbete.

Ett slutförande av påbörjat program för styrning av gestaltningen i detaljprojekteringsskedet är angeläget. Det blir vägledande för det fortsatta arbetet. Anläggningen kräver stor omsorg ifråga om gestaltning.

Då bygget sker i tätbebyggt område är det angeläget att genomförandefrågor skall ägnas särskild uppmärksamhet i det fortsatta arbetet.

Masshanteringsplaner som krävs enligt tillåtighetsbeslutet bör sändas till länsstyrelsen i god tid innan byggnads- och anläggningsåtgärder vidtas.

Länsstyrelsen i Västerbottens län har i ett kompletterande yttrande den 17 juni 2005 anfört att de tagit del av PM "Ändringar gjorda under fastställelseprövningen", justerade ritningar, utskickade brev om ändringar och inkomna synpunkter samt skrivelserna med förtydliganden från BRN. Länsstyrelsen tillstyrker fastställelse av järnvägsplanen med dessa ändringar.

Länsstyrelsen skriver att från gestaltningssynpunkt hade en vägport varit att föredra framför bro för Tegelbruksvägen. Vid fortsatt projektering av Tegelbruksvägen bör en lång bro istället för två korta med hög bank emellan övervägas då det är ett gestaltningssmässigt bättre alternativ.

#### **Kommunikation**

De som yttrat sig under utställningen av järnvägsplanen har underrättats om vad som därefter tillförts ärendet och beretts möjlighet att inkomma med ytterligare synpunkter. Vid denna kommunikation inkom åtta yttranden vilka sammanfattas

Datum  
2005-06-21

Vår beteckning  
F04-2550/SA20



och kommenteras under rubriken "Synpunkter under kommunikationen" i bilaga 1 till detta beslut.

#### **Kompletteringar och förtydliganden**

Under fastställelseprövningen uppmärksammades att ett antal personer som skrivit på yttranden med synpunkter som inkommit vid utställelsen inte fått ta del av tillkommande handlingar under den s.k. kommunikationen. De handlingar som tillkommit skickades tillsammans med brev daterade den 15 och den 22 oktober 2004. Vederbörande fick tre veckor på sig att komma med synpunkter men inga synpunkter inkom under den tiden.

Det uppmärksammades också under fastställelseprövningen att två personer som finns upptagna i fastighetsförteckningen inte fått underrättelse om utställelse i rekommenderad försändelse. Brev daterade den 11 november 2004 översändes med rekommenderad försändelse till dessa med meddelande om att dessa finns upptagna i fastighetsförteckningen. Vederbörande fick tre veckor på sig att inkomma med synpunkter men inga synpunkter inkom under den tiden. I ett senare sked av fastställelseprövningen uppmärksammades även att några fastighetsägare inte fått underrättelse om utställelsen i rekommenderad försändelse. Brev daterade den 17 mars 2005 översändes med rekommenderad försändelse till dessa vilka fick tre veckor på sig att inkomma med synpunkter. Inga synpunkter inkom under den tiden.

Umeå Energi hade inkommit med ett yttrande till följd av att ändringar som genomfördes efter utställelsen skickades till berörda. Under fastställelseprövningen uppmärksammades att Umeå Energi inte fått ta del av tillkommande handlingar under den s.k. kommunikationen. Umeå Energi kontaktades och inkom med en skrivelse daterad den 10 november 2004. Denna sammanfattas och kommenteras i bilaga 1 till detta beslut under rubriken "Synpunkter med anledning av kompletteringar".

Efter utställelsen ändrades järnvägsplanen så tillvida att Holmundsbanan rätades ut och flyttades längre från älven i Bergsboda. Under fastställelseprövningen uppmärksammades dock att vissa markanspråk låg utanför den utökade korridoren vid Umeälven. Berörd planritning, BB JP74-101 04(17) justerades och de fastighetsägare som berördes av ändringarna meddelades i brev daterade den 12 november 2004 om vilken ändring som gjorts och gavs möjligheter att komma in med synpunkter med anledning av ändringen. En fastighetsägare inkom med en skrivelse daterad den 17 november 2004 där denne ansåg att förslaget var bra och bör användas. Synpunkterna sammanfattas och kommenteras under rubriken "Synpunkter med anledning av kompletteringar" i bilaga 1 till detta beslut.

Under fastställelseprövningen och i samråd med kommunen ändrades gränsen för järnvägsmark på fastigheten Öbackaåsen 2, planritning BBJP74-101 13(17), så att JP74 inte gör intrång på mark enligt den föreslagna detaljplanen för det nya bostadsområdet Öbackastrand. Ett brev daterat den 22 november sändes till kommunen med information om ändringarna. Umeå kommun inkom med en skrivelse daterad den 22 november 2004. Skrivelsen sammanfattas och kommenteras under rubriken "Synpunkter med anledning av kompletteringar" i bilaga 1 till detta beslut.

Datum  
2005-06-21

Vår beteckning  
F04-2550/SA20



Under fastställelseprövningen uppmärksammades att det på planritningen stod att några markområden kommer att nyttjas tio år efter byggstart. Denna angivelse skilde sig från genomförandebeskrivningen som anger att tid för tillfällig nyttjanderätt behövs upp till fyra år efter trafikeringsstart. Det är det senare som gäller. Planritningarna BB JP74-101 01(17) och 02(17) reviderades och berörda fastighetsägare underrättas i ett brev daterade den 25 november 2004 och den 4 april 2005 där de gavs möjligheter att inkomma med synpunkter. Inga synpunkter inkom under den tiden.

Vid järnvägens passage i skärning vid Bergsboda framgår det av miljökonsekvensbeskrivningen som en inarbetad åtgärd att den djupa skärningen utformas delvis med flacka slänter. Länsstyrelsen har i en skrivelse daterad den 26 november 2004 bedömt att en flack lutning är motiverat av landskapsbildsmässiga skäl. Länsstyrelsen anger även sina motiv för detta. Se vidare under rubriken "Flacka slänter" nedan.

Under Länsstyrelsen i Västerbottens läns tillståndsprövning av Natura 2000 begärde länsstyrelsen att tillståndsansökan borde kompletteras med en bullerutredning för hur Stöcke strandängar och fågellivet vid Västerfjärden kommer att påverkas av buller från mötesbangården strax söder om Degernässlätten. Ansökan kompletterades och BRN beslutade enligt en skrivelse daterad den 22 september 2004 att förlänga den spårnära bullerskärmen vid Skäret. Förlängningen berör både den angränsande järnvägsplanen, JP73, och JP74. Berörd planritning BB JP74-101 01(17) justerades. Se även under rubrikerna "Natura 2000" och "Förlängning av spårnära bullerskärm".

Under fastställelseprövningen uppmärksammades att ett antal ändringar skett efter utställelsen, både direkt efter utställelsen och innan ansökan om fastställelsen inkom, som berört Umeå kommuns mark. Emellertid hade inte alla dessa ändringar kommunicerats med kommunen. Kontakt togs med kommunen och en sammanställning redovisades på de områden där det skett justeringar i järnvägsplanen och som inte funnits med i brev till kommunen med underrättelse om ändringar. Kommunen inkom med en skrivelse daterad den 23 februari 2005. Skrivelsen sammanfattas och kommenteras i bilaga 1 till detta beslut under rubriken "Synpunkter med anledning av kompletteringar".

Det uppmärksammades även under fastställelseprövningen att ett dikningsföretag inte fått underrättelse om utställelse i rekommenderad försändelse. Brev daterat den 21 mars 2005 översändes med rekommenderad försändelse och företaget fick drygt tre veckor på sig att inkomma med synpunkter. Inga synpunkter inkom under den tiden.

I samband med fastställelseprövningen uppmärksammades att i samband med att järnvägsplanen ändrades efter utställelsen så hade bara en av delägarna till en fastighet som berördes underrättats om vilka ändringar som gjorts efter utställelsen. Detta p.g.a. att de synpunkter som inkom vid utställelsen stod att dessa kom från samtliga delägare genom en av delägarna. För att säkerställa att alla delägare fått möjligheten att lämna synpunkter underrättades därför de i brev daterade den 4 april 2005 där de gavs två veckors möjlighet att komma med synpunkter på ändringarna. En delägare inkom med en skrivelse daterad den 9 april 2005. Skrivelsen sammanfattas och kommenteras under rubriken "Synpunkter med anledning av kompletteringar" i bilaga 1 till detta beslut.

Datum  
2005-06-21

Vår beteckning  
F04-2550/SA20



SCA som inte hade blivit underrättade om att ett område med tillfällig nyttjanderätt minskats på mark som SCA haft servitut på. SCA underrättades om detta i brev daterat den 4 april 2005. En skrivelse inkom från SCA daterad den 11 april 2005 som sammanfattas och kommenteras under rubriken "Synpunkter med anledning av kompletteringar" i bilaga 1 till detta beslut.

Under fastställelseprövningen ändrades utformningen av Tegelbruksvägens passage av järnvägen från en tunnel under järnvägen till en bro över densamma. Till följd av den ändrade utformningen justerades berörd planritning. De illustrerade dragningarna av Tegelbruksvägen och anslutningen till Holmsundsvägen, vilka inte fastställs, ändrades också. I samband med dessa ändringar justerades även läget för spåranslutningen till Gimonäs timmerterminal något. Vissa justeringar av områden med tillfällig nyttjanderätt gjordes också på berörda planritningar. De ritningar som berörs av justeringarna är planritningar BB JP74-101 06-08(17) och översiktsritning BB JP74-001 03(04). Berörda markägare dvs. Umeå kommun och SCA underrättades om ändringarna i brev daterat den 4 maj 2005, tillsammans med ändrade ritningar, och fick två veckor på sig att komma med synpunkter. Synpunkter inkom i skrivelser daterade den 11 maj 2005 från Umeå kommun och den 13 maj 2005 från SCA. Synpunkterna sammanfattas och kommenteras under rubriken "Synpunkter med anledning av kompletteringar" i bilagan till detta beslut. Vägverket, Umeå kommun och övriga som lämnat synpunkter under utställelsen på Tegelbruksvägens utformning underrättades i brev daterade den 24 maj 2005 om den nya illustrerade utformningen av Tegelbruksvägen där de gavs två veckors möjlighet att komma med synpunkter på ändringarna. Synpunkter som inkom sammanfattas och kommenteras under rubriken "Synpunkter med anledning av kompletteringar" i bilaga 1 till detta beslut.

Under fastställelseprövningen uppmärksammades att det vid järnvägens passage av Degernäsbacken lagts ut områden med servitut för tryckbankar i bäcken. Berörd planritning, BB JP74-101 02(17) justerades så att tryckbankarna ej berör vattenområdet. Detta område tas nu i istället i anspråk med tillfällig nyttjanderätt. Utskick gjordes till i brev daterat den 20 maj 2005 till berörda där de gavs två veckors möjlighet att komma med synpunkter på ändringarna. Inga synpunkter inkom. Brevet var adresserat till Degernäs byamän istället för Degernäs samfällighetsförening som dock har samma adress. Berörda får anses vara underrättade. Dessutom innebär ändringen en minskad belastning.

Under fastställelseprövningen uppmärksammades också att trafikhusvudmannen, Länstrafiken i Västerbotten, och en berörd myndighet, Luftfartsstyrelsen (tidigare delar av Luftfartsverket) inte fått underrättelse om utställelsen i vederbörlig ordning. Dessa har kontaktats och ombetts att inkomma med synpunkter på järnvägsplanen. Länstrafiken i Västerbotten inkom den 20 december 2004 med en skrivelse där det framgår att trafikhusvudmannen inte har något att erinra. Luftfartsstyrelsen inkom den 20 april med en skrivelse. Synpunkterna sammanfattas och kommenteras under rubriken "Synpunkter med anledning av kompletteringar" i bilaga 1 till detta beslut.

Även Luftfartsverket, Umeå flygplats, kontaktades för att kontrollera om de hade några andra synpunkter än de som Luftfartsstyrelsen lämnat. Umeå flygplats meddelade att de instämmer i de synpunkter som Luftfartsstyrelsen lämnat.

Datum  
2005-06-21

Vår beteckning  
F04-2550/SA20



I planbeskrivningen står att UMDAC (Umeå universitets datorcentral) eventuellt berörs i form av att deras ledningar korsar järnvägen. UMDAC har enligt BRN verifierats som ägare till de korsande kablarna. UMDAC hade inte underrättats om utställelsen i vederbörlig ordning. UMDAC kontaktades och en skrivelse daterad den 16 juni 2005 inkom från IT-enheten Umeå universitet. Skrivelsen sammanfattas och kommenteras under rubriken "Synpunkter med anledning av kompletteringar" i bilaga 1 till detta beslut.

Fastigheterna Umeå 7:6 och Umeå 7:1 som berörs av järnvägen finns inte upptagna i fastighetsförteckningen. Dessa har blivit avregistrerade till Umeå 2:1 respektive Umeå 3:1 vilka ägs av Umeå kommun och Banverket och som är underrättade. Detta bekräftas även genom kontroll i fastighetsdatasystemet och får enligt Banverkets mening vara godtagbart.

Fastigheten Umeå 7:4 ligger inom järnvägsplaneområdet och berörs av järnvägen. Fastigheten finns inte med i fastighetsförteckningen men har ägts av Jernhusen AB. Fastigheten har sedermera genom fastighetsreglering i november 2003 förts över till fastigheten Umeå 3:1 vilken ägs av Banverket. Detta bekräftas genom kontroll i fastighetsdatasystemet.

Samfälligheten Teg S:32 berörs av järnvägen i form av bron över Umeälven. I samfälligheten ingår ett stort antal delägande fastigheter. Samfälligheten har en ordnad förvaltning i form av Västertegs-, Östertegs och Öns samfällighetsförening. I fastighetsförteckningen redovisas samtliga delägande fastigheter. Ett flertal av dessa delägande fastigheter har inte underrättats om utställelsen men eftersom samfälligheten förvaltas av en samfällighetsförening som har underrättats i vederbörlig ordning så är kravet på underrättelse för samfälligheten uppfyllt. Detta får enligt Banverkets mening anses vara godtagbart.

För samfälligheten Degernäs S:9 så finns i fastighetsförteckningen dels samfällighetsföreningen upptagen och dels de taxerade ägare som berörs av intrång eller blir bullerstörda. På den stora samfälligheten finns även ett antal andra taxerade ägare som inte berörs av Botniabanan och därmed inte är medtagna i fastighetsförteckningen. Detta får enligt Banverkets mening anses vara godtagbart.

## **MOTIV FÖR BANVERKETS BESLUT**

### **Allmänt**

Järnvägstrafiken mellan Sundsvall och Umeå går idag via Ånge, Bräcke och Vännäs på Stambanan genom övre Norrland. Stambanan är hårt kapacitetsbelastad och innehåller många stigningar och kurvor. Detta begränsar tågkapaciteten och tågshastigheten, vilket medför en betydande nackdel för trafikföringen.

Syftet med Botniabanan är att skapa en kustnära järnväg av nationell betydelse genom Norrland av samma standard som i övriga Sverige. Tillkomsten av Botniabanan innebär att trafiksystemet till och från Norrland effektiviseras och gör järnvägsalternativet attraktivt och konkurrenskraftigt. Banan bidrar till att skapa bättre förutsättningar för näringslivet i Norrland och till en ökad samverkan och regional balans. En av grundstenarna för banan är således att öka samspelet inbördes mellan norrlandsorterna. Miljömässigt kan vinsterna bli

Datum  
2005-06-21

Vår beteckning  
F04-2550/SA20



betydande genom den avlastning av vägtrafiken som blir möjlig genom järnvägsutbyggnaden både i fråga om person- och godstransporter.

Det nu aktuella projektet utgör en deletapp av utbyggnaden av Botniabanan och tillgodoser således ett stort allmänt intresse.

#### **Tillåttinghetsvillkor**

Kommentarer till villkoren i regeringens beslut om tillåttinghet.

#### **Villkor för säkerhet**

Banverket har i samråd med Statens Räddningsverk och Länsstyrelsen i Västerbottens län upprättat ett sådant program som villkoret föreskriver, Program för säkerheten – JP 74. Statens Räddningsverk har den 22 december 2003 tillstyrkt programmet för säkerhet. Eftersom inga tunnlar anläggs på sträckan Stöcke – Centrala Umeå är den del av villkoret som rör utformningen av sådana inte aktuellt.

#### **Villkor för estetik**

Arbetet med järnvägsplanen har bedrivits med en referensgrupp för estetik. Den särskilda referensgrupp för det fortsatta arbetet med estetiska frågor, i enlighet med villkoret för estetik, som bildades i augusti 2001 vars mandat avsåg Botniabanan sträckning genom Västernorrlands län har sedermera under hösten 2002 vidgats till att omfatta hela sträckningen. I gruppen ingår länsstyrelserna i Västernorrlands- och Västerbottens län, samtliga kommuner längs sträckan, Botniabanan AB och BRN.

#### **Villkor för hantering av massor**

Villkoret ska vara uppfyllt när byggnads- och anläggningsåtgärder vidtas och kommenteras därför inte.

#### **Villkor för buller**

Järnvägsplanen har utformats i enlighet med villkoret. Buller behandlas vidare nedan under rubriken "Buller".

#### **Villkor om Umeälvens delta**

Den plan för kompensationsåtgärder som villkoret föreskriver har tagits fram i samråd med länsstyrelsen i Västerbottens län och tillsänts regeringen den 30 juni 2004.

#### **Villkor om tidpunkt för fastställelse**

Villkoret uppfylls i och med detta beslut.

#### **Buller**

Till grund för Banverkets bedömning ifråga om bullerskyddsåtgärder ligger i första hand regeringens bullervillkor i tillåttinghetsbeslutet, vilka överensstämmer med de riktlinjer för buller- och vibrationsbegränsande åtgärder för spårburen trafik som har beslutats gemensamt av Banverket och Naturvårdsverket 1997. Järnvägsplanen är utformad i enlighet med regeringens bullervillkor i tillåttinghetsbeslutet.

Av planhandlingarna framgår att bullerskyddsåtgärder kommer att vidtas i form av spårnära bullerskärmar vid Degernäs (som förlängts, se nedan), Sofiehörn

Datum  
2005-06-21

Vår beteckning  
F04-2550/SA20



och Fridhem/Haga. Förbi Bergsboda kommer bullerskärm och bullervall att uppföras. Bullerplank på stödmur kommer att utföras vid Haga/Hemvägen och förbi Gimonäs anläggs en bullerskärm på en del av sträckan, en kombinerad bullervall/plank på en annan del av sträckan och enbart en bullervall på den sista delen av sträckan. För bron över Umeälven och bron över Östra Kyrkogatan kommer bullerskärmar på broarna att uppföras. I centrala Umeå anläggs dessutom mindre bullerskydd i form av en bullervall och ett bullerplank vid sidan av järnvägen. Utöver dessa spårnära åtgärder kommer bullerskydd i form av fasad/fönsteråtgärder och lokala skärmar vid utsatta uteplatser att erbjudas ett antal fastigheter. Med dessa åtgärder så kommer bullernivån inomhus och på uteplats enligt regeringens tillåtlighetsvillkor för buller att uppfyllas. Av miljökonsekvensbeskrivningen framgår det att innehålla riktvärdet för buller utomhus vid fasad i centrala Umeå, främst våningsplan ovanför marknivå, inte är tekniskt och ekonomiskt rimligt. Här avses riktvärdet för ekvivalent ljudnivå på 60 dB(A). Banverket delar denna bedömning.

Den angivna höjden på bullerskydden i Gimonäs skiljer sig mellan de höjder som anges på planritningarna och de höjder som anges i miljökonsekvensbeskrivningen. BRN har meddelat att det är de höjder som anges på planritningarna som gäller och att bullerberäkningarna grundar sig på dessa. På en 130 m lång sträcka kommer en bullerdämpande vall kombinerat med ett plank med en höjd på 6,5 m att anläggas. Det höga bullerskyddet kommer dels att tjäna som bullerskydd för järnvägsbullret men kommer även att skydda bebyggelse i Gimonäs från bullret från en industri som ligger på andra sidan järnvägen sett från bebyggelsen (Umeälvs sidan). Bullerskyddet har således en kombinerad användning och skyddar alltså inte bara från järnvägsbullret. BRN har i en skrivelse daterad den 1 juni 2005 meddelat att Botniabanan AB kommer att utföra skyddet med en medfinansiering från industrin som även bidrar till framtida underhåll. Det framgår att ett avtal som reglerar drift och förvaltning kommer att upprättas i ett senare skede. Bullerskyddet ligger helt inom mark som redan idag ägs av Banverket och de fastigheter i Gimonäs som ligger närmast detta område ligger innanför en skogsridå. Eftersom påverkan för intilliggande fastigheter bedöms bli begränsad och mot bakgrund av att ingen ny mark behöver tas i anspråk anser Banverket att utformningen är godtagbar. De höjdangivelser för bullerskydd som anges under inarbetade åtgärder i miljökonsekvensbeskrivning på s. 80, där de bullerskyddsåtgärder redovisas som utgör ett åtagande från BRN att genomföra enligt planbeskrivningen, stämmer inte överens med de längder som redovisas på planritningarna förbi Gimonäs. Längdangivelsen stämmer inte heller helt. En sträcka på 50 m saknar bullerskydd men på den sträckan finns redan ett befintligt bullerskydd för vägtrafiken. BRN har i en skrivelse daterad den 3 juni meddelat att det är höjdangivelserna på planritningarna som gäller och att bullerberäkningarna gjorts utifrån dessa. BRN har även meddelat att detsamma gäller angående längdangivelserna på planritningarna. De längder och höjder som gäller och fastställs för bullerskydd, i enlighet med planritningarna, förbi Gimonäs blir följande istället för vad som står i tabellen på s. 80:

Gimonäs:

Km 116+500 – 116+640 Östra sidan, mellan järnväg och Holmsundsvägen

Bullerskärm, RÖK +2,1 m

Km 116+640 – 116+820 Östra sidan, mellan järnväg och Holmsundsvägen

Bullerskärm, RÖK +2,5 m

Datum  
2005-06-21

Vår beteckning  
F04-2550/SA20



Km 116+820 – 116+950 Östra sidan, mellan järnväg och Holmsundsvägen  
Bullervall + skärm, RÖK +6,5 m  
Km 117+000 – 117+100 Östra sidan, mellan järnväg och Holmsundsvägen  
Bullervall, RÖK +2,5 m

Förbi Bergsboda och Sofiehem anläggs bullerskydd längs järnvägen. De längder för bullerskydd som anges under inarbetade åtgärder i miljökonsekvensbeskrivning på s. 80, där de bullerskyddsåtgärder redovisas som utgör ett åtagande från BRN att genomföra enligt planbeskrivningen, stämmer inte överens med de längder som redovisas på planritningarna. Vid sidan av järnvägen i stadsdelen Öst på stan vid ca km 120+430 - 120+515 samt vid ca km 121+043 - 121+116 anläggs en bullervall respektive ett bullerplank. Dessa bullerskydd redovisas inte heller på s. 80 men finns med på planritningarna. BRN har meddelat att det är redovisningen på planritningarna som gäller. Nedanstående längder på bullerskydden utgör dessutom ett utökat bullerskydd gentemot redovisningen i under inarbetade åtgärder i miljökonsekvensbeskrivning på s. 80. De längder som gäller och fastställs för bullerskydden, i enlighet med planritningarna, längs järnvägen förbi Bergsboda och Sofiehem samt vid bullerskydden vid sidan av järnvägen blir följande istället för vad som står i tabellen på s. 80:

Bergsboda:

Km 113+950,5 – 114+120 Västra sidan Bullerskärm, RÖK +1,8 m

Km 114+120 – 114+600 Västra sidan Bullerskärm, höjd +1,5 m

Sofiehem:

Km 117+900 – 119+442 Västra sidan (mot älven) Spårnära skärm, RÖK +0,8 m

Öst på stan (Vid sidan av järnvägen mot älven):

Km 120+430 - 120+515 Västra sidan Bullervall, RÖK +0,7 m

Km 121+043 - 121+116 Västra sidan Bullerplank, längd 73 m, Höjd 2,7 m över befintlig mark

Av bullerutbredningskartorna i miljökonsekvensbeskrivningen framgår det vilka områden där de maximala ljudnivåerna är sådana att åtgärder i form av fasad/fönsteråtgärder behöver vidtas. Det framgår även var någonstans lokala skärmar vid utsatta uteplatser kan behövas beroende var på fastigheten uteplatsen är belägen. Det framgår emellertid inte exakt vilka åtgärder olika fastigheter omfattas av. Någon redovisning av vilka ekvivalenta bullernivåer som uppkommer till följd av Botniabanan finns inte heller. Det står dock i miljökonsekvensbeskrivningen att bullertillskottet från tågtrafiken till den ekvivalenta ljudnivån är litet då vägtrafiken är dimensionerande för ekvivalentnivåerna. Alla bullerskydd längs järnvägen, som redovisas på planritningarna och som ska anläggas, finns inte heller med på bullerutbredningskartorna. Fastställelsebeslutet har därför förenats med villkor, i enlighet med regeringens tillåtlighetsvillkor, att åtgärder skall vidtas med strävan att innehålla följande riktvärden i den mån det är tekniskt möjligt och ekonomiskt rimligt:

- 30 dB(A) dygnsekvivalent ljudnivå inomhus
- 45 dB(A) maximal ljudnivå inomhus
- 55 dB(A) dygnsekvivalent ljudnivå vid uteplats
- 60 dB(A) dygnsekvivalent ljudnivå i bostadsområdet i övrigt
- 70 dB(A) maximal ljudnivå vid uteplats i anslutning till bostad

För arbetslokaler är riktvärdet 60 dB(A) maximalljudnivå inomhus samt för undervisningslokaler 45 dB(A) maximalljudnivå inomhus. Ovanstående

Datum  
2005-06-21

Vår beteckning  
F04-2550/SA20



riktvärden för permanent bostäder skall även tillämpas för fritidsbostäder och vårdlokaler vilket framgår av järnvägsplanehandlingarna.

Utöver de åtgärder som redovisats framgår det av järnvägsplanens miljökonsekvensbeskrivning att BRN, som en planerad åtgärd, kommer att utföra mätningar när banan har färdigställts för att verifiera att några riktvärden inte överskrids. Banverket förutsätter att dessa mätningar genomförs. I BRN:s PM över yttranden vid utställelsen står att om mätningarna visar att riktvärdena överskrids kommer kompletterande åtgärder att vidtas. Åtgärderna ska vidtas inom ramen för vad som är tekniskt möjligt och ekonomiskt rimligt. Detta framgår även av villkoren i detta beslut angående buller.

Som framgår av sidan 18, i Banverkets riktlinjer för buller- och vibrationsbegränsande åtgärder från spårburen trafik som beslutats gemensamt av Banverket och Naturvårdsverket 1997, bör inglasning av balkonger komma att ske endast i undantagsfall. Om det är möjligt bör man istället anordna gemensamma bullerskyddade uteplatser för hyresgästerna. I en tabell under rubriken "Buller" i miljökonsekvensbeskrivningen anges att ett antal balkonger ska åtgärdas.

Banverket förutsätter att verkets riktlinjer för buller- och vibrationsbegränsande åtgärder från spårburen trafik som beslutats gemensamt av Banverket och Naturvårdsverket 1997 tillämpas.

#### Vibrationer

I miljökonsekvensbeskrivningen redovisas ett antal förslag till åtgärder vid byggandet så att riktvärdet för vibrationer på 0,4 mm/s ska innehållas i samtliga berörda fastigheter efter att åtgärderna har utförts. Någon redovisning av vilka vibrationsnivåer som beräkningsmässigt uppkommer till följd av järnvägen finns inte. Fastställelsebeslutet har därför förenats med villkor om att åtgärder skall vidtas i samband med byggandet av järnvägen så att vibrationsnivån inte överskrider högsta acceptabla värde på 0,7 mm/s i sovrum nattetid vid nybyggnad av bana enligt de riktlinjer för buller- och vibrationsbegränsande åtgärder för spårburen trafik som har beslutats gemensamt av Banverket och Naturvårdsverket 1997. BRN har meddelat att villkoret inte kommer att medföra någon kostnadsökning för projektet. Banverket förutsätter att BRN i enlighet med riktlinjerna kommer att överväga åtgärder för att klara 0,4 mm/s i sovrum nattetid om nivån överskrids. Med anledning av att vibrationsåtgärder är förhållandevis kostsamma att vidta när anläggningen är färdigställd förutsätter Banverket att BRN utreder och överväger åtgärder i detaljprojekteringsskedet.

Banverket förutsätter att verkets riktlinjer för buller- och vibrationsbegränsande åtgärder från spårburen trafik som beslutats gemensamt av Banverket och Naturvårdsverket 1997 tillämpas.

#### Tegelbruksvägen

Under fastställelseprövningen ändrades utformningen av Tegelbruksvägens passage av järnvägen från en tunnel under järnvägen till en bro över densamma. Detta medförde även att de illustrerade förslagen till omläggning av Tegelbruksvägen och anslutningen av Holmsundsvägen fick ändras. Dragningen av vägarna är endast illustrationer och utformningen av vägarna fastställs inte. Det som står klart att det blir en bro över järnvägen. För justeringarna av Holmsundsvägen kommer Vägverket att upprätta en arbetsplan. I samband med

Datum  
2005-06-21

Vår beteckning  
F04-2550/SA20



dess ändringar justerades även läget för spåranslutningen till Gimonäs timmerterminal något med justering av området med äganderätt som följd. Några mindre justeringar av områden med tillfällig nyttjanderätt gjordes också på berörda planritningar. Berörda planritningar, BB JP74-101 06-08(17) och översiktsritning BB JP74-001 03(04) har justerats. Ändringarna medförde att vissa avsnitt i planbeskrivning och inarbetade åtgärder i miljökonsekvensbeskrivningen, där de åtgärder redovisas som utgör ett åtagande från BRN att genomföra enligt planbeskrivningen, inte stämde överens med den utformning som nu gäller. För nedanstående avsnitt i planbeskrivningen och inarbetade åtgärder gäller nu följande.

Planbeskrivningen s. 14 under rubriken Vägomläggningar:

Väg över järnväg vid Tegelbruksvägen, km 116+320

Planbeskrivningen s. 21 tabellen under rubriken Konstbyggnader:

B6 skall vara Vägbro över järnväg. Ny beskrivning: Km 116+320, Brotyp Plattramsbro. Bron grundläggs med plattor och pålar. Fri bredd: 8 meter.

Inarbetade åtgärder i miljökonsekvensbeskrivningen s. 89 i tabellen under rubriken Barriäreffekter:

Tegelbruksvägen (bef. Plankorsning) 116+320 Ny bro över banan.

Övriga avsnitt i miljökonsekvensbeskrivningen samt övriga handlingar som inte fastställs där nuvarande utformning inte stämmer överens med redovisningen redovisas i den PM som BRN tagit fram vilket bifogas detta beslut i bilaga 2. Se även ovan under rubriken "Ärendets handläggning".

#### **Förlängning av spårnära bullerskärm**

Länsstyrelsen i Västerbottens län begärde under tillståndsprövningen av Natura 2000 att tillståndsansökan borde kompletteras med en bullerutredning för hur Stöcke strandängar och fågellivet vid Västerfjärden kommer att påverkas av buller från mötesbangården strax söder om Degernässlätten. Till följd av denna begäran beslutade BRN, enligt skrivelse daterad den 22 september 2004, att förlänga den spårnära bullerskärmen vid Skäret från km 109+500 (inom den angränsande järnvägsplanen, JP73) till 110+380 så att sträckan mellan km 109+500 och 110+980 utformas med spårnära bullerskärm. I länsstyrelsens tillståndsbeslut den 14 oktober 2004 angående Natura 2000 finns även ett villkor att bullerdämpning ska ske genom en spårnära bullerskärm mellan km 109+500 och 110+980. Förlängningen berör både JP73 och JP74 och innebär att en 0,8 m hög spårnära skärm uppförs längs spåret på den östra sidan av järnvägen. Efter ändringen stämmer inte redovisningen av bullerskydd med vad som redovisas i tabellen på s. 80 under inarbetade åtgärder i miljökonsekvensbeskrivningen, där de bullerskyddsåtgärder redovisas som utgör ett åtagande från BRN att genomföra enligt planbeskrivningen.

Den förlängda skärmen på delen förbi Degernäs som fastställs, istället för vad som står i tabellen på 80, har följande sträckning:

Konnektionen till JP73 (km 110+000) till km 110+980 Östra sidan, Spårnära skärm, RÖK 0,8 m.

Den aktuella planritningen, BB JP74-101 01(17) har reviderats och fastställs med denna ändring. Övriga avsnitt i miljökonsekvensbeskrivningen samt övriga

Datum  
2005-06-21

Vår beteckning  
F04-2550/SA20



handlingar som inte fastställs där nuvarande utformning av bullerskyddet inte stämmer framgår av den kompletterade PM som tagits fram av BRN och bifogas detta beslut i bilaga 2, se även ovan under rubriken "Ärendets handläggning".

I och med förlängningen kommer ett större område av Västerfjärden, Åkermarken vid Stranden och delar av blivande Stöcke strandängar att få lägre bullernivåer. I och med att länsstyrelsen begärde en kompletterande bullerutredning och sedan gett tillstånd, den 14 oktober 2004, till att bygga järnvägen genom Natura 2000 områdena så får länsstyrelsen anses ha accepterat det förlängda bullerskyddet. Den spårnära bullerskärmen ingår dessutom som ett villkor i länsstyrelsens tillståndsbeslut. Umeå kommun har i ett yttrande daterat den 22 november 2004 (likalydande för JP73) angett att kommunen tagit del av bullerstudien och BRN:s beslut att förlänga bullerskärmen. Kommunen finner inte anledning att avstyrka BRN:s vilja att reducera bullret för häckande och rastande fåglar. Umeå kommun skriver i yttrandet att beslutsunderlaget borde ha innehållit en konsekvensbeskrivning av de negativa effekterna som en låg bullerskärm har. Kommunen skriver att järnvägens barriäreffekt för människor och vilt torde öka samt att ett resonemang utifrån gällande riktvärden enligt infrastrukturpropositionen borde ha funnits med. Banverket konstaterar att ingen ny mark tas i anspråk och då området för förlängningen av skärmen i huvudsak går igenom skogsmark och till en viss del inom JP73 även i en skärning bedöms den visuella barriäreffekten för människor bli begränsad. Människor får dessutom inte passera över spåret utan det kan göras t.ex. vid passagera, vägbro och undergång, på ca km 109+000 (inom JP73) och på ca km 110+680 (inom JP74). Vad gäller barriärer för viltet anser Banverket att den spårnära skärmen inte hindrar större vilt att röra sig i området. Nyttan av en låg bullerskärm för att skydda fåglarna bedöms också vara större än den eventuella risken för att populationer av mindre däggdjur påverkas negativt. Järnvägsplanens miljökonsekvensbeskrivning visar att en grod- och kräldjursinventering gjorts i två områden inom JP74 som bedömts vara värdefulla för grod- och kräldjur. Dessa områden berörs inte av den spårnära skärmen. Förlängningen av bullerskärmen har gjorts för att skydda området vid Västerfjärden där det finns en viktig natrastplats för fåglarna. Området bullerskyddas enbart till följd av fåglarna och något krav på bullerskydd enligt regeringens tillåtlighetsvillkor om buller finns således inte. Banverket konstaterar även att kunskaperna om hur fåglar störs av järnvägar är begränsade och att effekterna för fåglarna av den spårnära skärmen är osäker. Den spårnära bullerskärmen får i sammanhanget ses som en försiktighetsåtgärd.

I och med att länsstyrelsen i form av sitt tillståndsbeslut och Umeå kommuns yttrande samt att inga enskilda markägare påverkas anser Banverket att förändringen i form av ökat bullerskydd inte behöver kommuniceras separat. De allmänna intressena får anses ha bevakats av Länsstyrelsen i Västerbottens län och Umeå kommun.

#### **Övriga ändringar under fastställelseprövningen**

Under fastställelseprövningen har även ändringar gjorts på planritningarna BB JP74-101 01-02, 04 och 13(17) och översiktsritning BB JP74-001 03(04) utöver de ändringar, som redovisas ovan, vilka berört området kring Tegelbruksvägen och förlängningen av den spårnära skärmen. Ritningarna fastställs med dessa ändringar. Dessa ändringar har varit av begränsad omfattning och utöver ovanstående ritningar påverkas endast vissa illustrationsritningar samt några

Datum  
2005-06-21

Vår beteckning  
F04-2550/SA20



illustrationer i miljökonsekvensbeskrivningen marginellt. Samtliga ändringar framgår av den kompletterade PM som BRN tagit fram som biläggs detta beslut, se även ovan under rubriken "Ärendets handläggning".

#### Område undantaget från fastställelse

På planritning BB JP74-101 9(17) vid Strömpilen framgår att ett en gång- och cykelbro (GC-bro) är tänkt att anläggas över spåret. Till bron finns områden utlagda med tillfällig nyttjanderätt för att bygga anslutande GC-vägar. GC-vägarnas läge kan inte fastställas i järnvägsplanen utan har enbart illustrerats. Det är inte heller möjligt att ta mark i anspråk med tillfällig nyttjanderätt för att bygga GC-vägarna eftersom det är ett tillfälligt anspråk där syftet är att lämna tillbaka marken i återställt skick när den nyttjats klart. I de här fallen blir resultatet att en permanent anläggning blir kvar efter att markområdena nyttjats tillfälligt för byggnation av GC-vägarna. Dessa behövs dessutom inte för järnvägsändamål och mark kan således inte tas i anspråk för att anlägga vägarna. GC-vägarna regleras genom detaljplaneläggning. Områdena har därför markerats med röd linje och undantas från fastställelsen.

#### Öbacka II

Umeå kommun anser att bullerskyddsåtgärder för det planerade bostads- och verksamhetsområdet Öbacka II ska vidtas längs spåret. Banverket anser att några bullerskyddsåtgärder längs spåret inte ska vidtas innan området uppförts. Redan idag går Holmsundsbanan som är av riksintresse för kommunikation förbi området och utgör redan en förutsättning att ta hänsyn till. Avsikten med riktvärdena för buller är att skydda befintlig bebyggelse vid byggande av ny järnväg. När ny bebyggelse tillkommer kan och ska den utformas och placeras så att bullernivåerna uppfyller de riktlinjer som gäller för bostäder invid järnväg. Banverket anser att det åligger den som kommer att exploatera Öbacka II att planera området och vidta de åtgärder som behövs för att kunna erhålla en bra boendemiljö. Den spårnära skärmen som byggs förbi Sofiehem på sidan mot Umeälven fortsätter in mot Umeå även förbi en del av det planerade området Öbacka II. Denna spårnära skärm har till syfte att skydda bostadsbebyggelsen på Ön från buller. Några bullerskyddsåtgärder speciellt för det planerade bostadsområdet vidtas därför inte.

#### Planskilda passager

För de planskilda passager, både över och under järnvägen, som finns inlagda på planritningarna är det oklart om passagera (korsningspunkterna) ska fastställas eller enbart ska ses som illustrerade. På ritningarna finns det endast markerat med ett tecken som visar om de ska anläggas som en väg- eller järnvägsbro. I teckenförklaringen finns även detta tecken upptaget men det står inte att det är en anläggning som ska fastställas. Som en kommentar på ritningarna står på vissa ställen t.ex. "bro" medan det på andra ställen står t.ex. "föreslagen bro". Under rubriken "Barriäreffekter" i miljökonsekvensbeskrivningen och under inarbetade åtgärder så finns det upptaget ett antal korsningspunkter där det framgår vilka vägar som stängs och var det blir planskilda passager med järnvägen för att minska barriäreffekten. Läget för korsningspunkterna är i de flesta fall inte exakt angivna utan kan ses som ett ungefärligt läge. Åtagandet torde vara att minska barriäreffekterna genom att utföra de uppräknade åtgärderna vid de lägen som anges dock inte med meterprecision. Banverket uppfattar därför redovisningen av planskilda passager som att de exakta lägena för passagera med järnvägen ska ses som illustrerade.

Datum  
2005-06-21

Vår beteckning  
F04-2550/SA20



#### Dagvattenkulvert

En dagvattenkulvert som utgår från spåret vid ca km 116+680 fram till Umeälven är utlagd med servitut på planritning BB JP74-101 10 (17). Ledningen fortsätter dock utanför planritningens gräns men kulverten når Umeälven strax utanför redovisningen på planritningen. Utformning får enligt Banverkets mening anses vara godtagbar.

#### Jordvall

På planritning BB JP74-101 01(17) finns en låg jordvall utlagd som ska hindra att vatten från åkermarken ska dräneras ner i den intilliggande ägovägsponten under järnvägen. Vallen är emellertid inte utlagd så att mark kan tas i anspråk tvångsvis. Jordvallens läge är beroende av brukningsvägens läge och eftersom vägens läge enbart är illustrerat och inte fastställs så skulle läget för jordvallen kunna ändras och därmed kan inte heller ett exakt läge för vallen läggas ut. BRN har underhand meddelat att slänten till brukningsvägen utformas så att erosion undviks om inte marken för vallen kan erhållas genom en överenskommelse.

#### Flacka slänter

Som en inarbetad åtgärd i miljökonsekvensbeskrivningen anges att järnvägens passage i den djupa skärningen vid Bergsboda delvis ska utformas med flacka slänter som föreslås bli jordtäckta med möjlighet till etablering av vegetation. Länsstyrelsen i Västerbottens län bedömer i en skrivelse den 26 november 2004 att detta är motiverat av landskapsbildsmässiga skäl. Skärningen som ligger i ett känsligt läge mellan passagen av Umeälv och Umeå stads början bör enligt länsstyrelsen öppnas och mjukas upp så att den inte blir så vass med stora kontraster mellan berg- och jordskärning. Med viss variation i lutningarna, som nu ryms inom järnvägsplanen, kan skärningen ges en mer bearbetad form. Banverket anser därmed att utformningen i järnvägsplanen är godtagbar.

#### Byggvägar i Bergsboda

I området runt Bergsboda kommer enligt planritningarna BB JP74-101 04(17) och 05(17) omdragning av vägar att ske till följd av Botniabanan. Dragningsarna har illustrerats på planritningarna och mark med tillfällig nyttjanderätt har lagts ut för omdragningarna. Vägar behövs för att fastigheterna i området ska kunna försörjas med väganslutning. Av planritningarna framgår det inte tydligt om dessa vägar även kommer att användas som byggvägar under byggtiden. I miljökonsekvensbeskrivningen framgår det dock på s. 107 att samfälliga vägar i Bergsboda kommer att nyttjas som byggvägar under byggtiden. I och med detta får det anses vara klargjort att vägar ska användas under byggtiden och därmed får markanspråken med tillfällig nyttjanderätt anses vara godtagbara.

#### Mark mellan Strömpilen och Umeå Östra

Mellan Strömpilen och Umeå Östra har mark med tillfällig nyttjanderätt lagts ut på planritningarna. För ritningarna BB JP74-101 11(17) och 12(17) framgår det inte helt tydligt att dessa markanspråk utgör ytor för järnvägens byggande. BRN har i en skrivelse daterad den 18 januari 2005 förtydligat att de ytor som är upptagna för tillfällig nyttjande avser ytor som krävs för att bygga järnvägen. Banverket konstaterar dessutom att endast fastigheter ägda av Umeå kommun berörs av anspråken.

Datum  
2005-06-21

Vår beteckning  
F04-2550/SA20



#### Gränser för tillfällig nyttjanderätt

På planritningarna BB JP74-101 06 - 08(17) saknas gränsmarkering för tillfällig nyttjanderätt på några kortare avsnitt. Det framgår dock tydligt av rasteringen vilken mark där tillfällig nyttjanderätt behövs. De gränsmarkeringar som saknas ansluter dessutom mot befintlig järnvägsmark på fastigheter som Banverket äger. Utformning får enligt Banverkets mening anses vara godtagbar.

#### Kommentarer till Länsstyrelsens yttrande över järnvägsplanen

Länsstyrelsen i Västerbottens län tar i sitt yttrande upp att de åtaganden i form av inarbetade såväl som planerade skyddsåtgärder fullföljs. De inarbetade skyddsåtgärderna utgör ett åtagande enligt järnvägsplanen och omfattas av fastställelsen. Enligt handlingarna skall de planerade åtgärderna inarbetas i kommande skeden såsom detaljprojektering för bygghandling eller under byggskedet. BRN har vidare meddelat att de planerade åtgärderna skall utredas och genomföras så långt det är möjligt och ambitionen är att alla planerade åtgärder skall genomföras. Banverket förutsätter att de planerade åtgärderna genomförs. I de fall Botniabanan AB inte kan genomföra en åtgärd skall detta redovisas och avvikelser skall sedan remissas med Umeå kommun, Länsstyrelsen i Västerbottens län och eventuella sakägare innan BRN kan godkänna avsteget.

De krav som Länsstyrelsen i Västerbottens län framfört angående Natura 2000 området har kommenterats ovan under rubriken "Natura 2000". Länsstyrelsen tar i sitt yttrande även upp ett antal frågor som är genomförandefrågor. Banverket förutsätter att BRN tar hänsyn till dessa i det fortsatta arbetet.

Länsstyrelsens anger i sitt kompletterande yttrande över järnvägsplanen att det ur gestaltningssynpunkt hade varit att föredra en vägport istället för en bro för Tegelbruksvägen. De anger att det vid fortsatt projektering av vägen så bör en lång bro istället för två korta med hög bank emellan övervägas då det är ett gestaltningsmässigt bättre alternativ. Banverket konstaterar att länsstyrelsen skulle föredra en lång bro över både Botniabanan och Holmsundsvägen. Detta är en fråga som inte omfattas av fastställelsen men Banverket förutsätter att BRN eftersträvar en bra lösning ur gestaltningssynpunkt. Banverket konstaterar även att föreslagen dragning av Tegelbruksvägen och anslutningen till Holmsundsvägen enbart är illustrerade och fastställs inte. Det som är klart är att en bro anläggs över järnvägen.

#### Byggbuller

Banverket uppmärksammar BRN på att Naturvårdsverket beslutade om nya allmänna råd om buller från byggplatser (NFS 2004:15) den 9 december 2004. Dessa råd gäller nu istället för de tidigare allmänna råden om byggbuller (SNV 1975:5) och SOU 1993:65, Handlingsplan mot buller. De nya allmänna råden innebär smärre skillnader på bullernivåer nattetid och helgkvällar jämfört med tidigare. Banverket noterar att Miljödomstolen i sin dom den 24 maj 2005 i vilken tillstånd enligt 11 kap. MB gets för att bygga en bro över Umeälven som villkor för byggbuller hänvisat till de tidigare allmänna råden och SOU:n.

#### Sammanfattande bedömning

Banverket gör sammantaget bedömningen att järnvägsplanen innebär att den föreslagna järnvägsutbyggnaden får en lämplig utformning och att de fördelar som kan vinnas med planen överväger de olägenheter som planen orsakar enskilda.

Datum  
2005-06-21

Vår beteckning  
F04-2550/SA20



### ÖVERKLAGANDE

Detta beslut får överklagas till regeringen.

Beslutande i detta ärende har varit avdelningschef Hans Öhman med Anders Olsson som föredragande. I den slutliga handläggningen har även sektionschef Magnus Bengtsson och seniorjurist Leif Aulin deltagit. I vissa delar har även miljöchef Sören Dahlén deltagit.

A handwritten signature in black ink, appearing to be "Hans Öhman".

Hans Öhman

A handwritten signature in black ink, appearing to be "Anders Olsson".

Anders Olsson

Bilaga 1: Synpunkter och kommentarer till inkomna yttranden

Bilaga 2: BRN:s PM Ändringar gjorda under fastställelseprövningen, daterat 050609, reviderat 050613

SAMHÄLLSBYGGNADSKONTORET  
Geografisk information - Planregistrering

**ÄRENDEBLAD**  
**PNR**

Arkivnr: 2480K-P 08/253  
Dnr: 08/351

---

Handläggare:  
Anna Helmersson

Regdatum: 2008-09-29

---

Registrering av åtgärder:  
Järnvägsplan för Botniabanan, sträckan Stöcke - Centrala Umeå (JP74)

---

Information:

Berörda fastigheter:

UMEÅ 2:1  
UMEÅ 3:1  
STADSLIDEN 2:3  
SOFIEHEM 2:1  
ÖBACKASÅGEN 2  
BOTNIABANAN 12:1  
BOTNIABANAN 13:1 mfl

---

#### HÄNDELSER I ÄRENDET

2008-09-25	TR	Tidigaste registreringsdatum
2005-06-21	BD	Beslutsdatum
2007-06-28	LK	Laga kraft
2008-09-25	PB	Inlagd i ACM