



Länsstyrelsen
Västerbotten

Beslut

Datum

2017-07-06

Ärendebeteckning

343-5680-2017

1(5)

Trafikverket
Box 809
971 25 Luleå

Miljökonsekvensbeskrivning för järnvägsplan Norrbotniabanan, delen Umeå-Dåva, Umeå kommun, Västerbottens län (projektnummer 151950)

Beslut

Länsstyrelsen beslutar att godkänna miljökonsekvensbeskrivningen för rubricerad järnvägsplan.

Beskrivning av ärendet

Trafikverket begärde 2017-06-02 att Länsstyrelsen skulle godkänna inlämnad miljökonsekvensbeskrivning (MKB) för rubricerat objekt. Med en sträcka på cirka 12 kilometer ingår järnvägsplanen Umeå-Dåva i projektet Norrbotniabanan, som i sin helhet är uppdelad i sju planer mellan Umeå och Skellefteå.

Järnvägen är tänkt att gå i en djup skärning från starten vid Umeå godsbangård och genom den västra delen av I20 skogen. Den övergår senare i en tunnel under Ersmarksberget fram till väg 364. Järnvägen övergår sen på bank mellan Ersmark och Ersboda fram till Dåva industriområde.

Banan är tänkt att utformas med enkelspår och mötesstationer (driftsplatser) vid Ersboda och Dåva. Flera broar anläggs längs sträckan. Förutom vägbroar anläggs bland annat en kombinerad vatten-, led och vägpassage i I20 skogen och tre broar över den meandrande Tavelån.

Motivering till beslutet

Länsstyrelsen prövar om en MKB kan godkännas genom att tillämpa miljöbalkens 6 kapitel där det anges vilka krav som en miljökonsekvensbeskrivning måste uppfylla. Länsstyrelsen anser att MKB är omfattande och håller en hög kvalitet och bedömer att projektets lokalisering, omfattning, utformning och konsekvenser på ett godtagbart sätt redovisas i MKB.

Nedan finns några frågeställningar/generella synpunkter som inte påverkar Länsstyrelsens beslut men som kan behöva förtydligas i kommande järnvägsplan.

Frågeställningar och generella synpunkter

I figur 4.5-1 är Forslunda vattenverk utpekad på fel plats. Enligt Länsstyrelsens kartor ligger vattenverket cirka en kilometer västerut.

Det är otydligt i texten vad som kommer att hända med de diken som finns i anslutning till skärningen genom I20 skogen. Det beskrivs att det kommer att bli ett högre flöde i Djupbäcken och kopplat till kartmaterialet drar Länsstyrelsen slutsatsen att diken kommer att ledas om och anslutas till Djupbäcken. Ingår dikesomledningarna i den kommande prövningen av vattenverksamhet för grundvattensänkningen eller kommer de att ligga utanför den prövningen och anmälas som 11:9a?

I detta tidiga skede är det inte riktigt klargjort hur hantering av grundvattensänkningen kommer att ske på grund av skärningen och tunneln. Detta inlemmar även deponierna på Ersmarksberget, men Länsstyrelsen utgår från att de frågorna hanteras när det är dags för prövning av vattenverksamheten. Länsstyrelsen bedömer att ytterligare utformningsalternativ inte är rimligt att kräva inom ramen för denna MKB eftersom den detaljerade information som behövs kommer att tas fram i tillståndsansökan för vattenverksamheten.

Det finns även ett flertal diken i anslutning till Dåva ca vid km 10 + 000 där det inte framgår av text/ritning vad som ska vidtas för åtgärder. Länsstyrelsen antar att diken leds under järnvägen med hjälp av trummor eller liknande anordningar?

Påverkan på de befintliga sumpskogarna beskrivs mycket översiktligt. Det kommer att bli en grundvattensänkning i området. Vilka effekter kan väntas i sumpskogarna av grundvattensänkningen och omledningen av diken?

När det kommer till befintliga markavvattningsföretag så står det att de inte ska fördjupas men att de anpassas till att möjliggöra en framtida fördjupning till markavvattningsföretagets tillståndsgivna nivå. Går det att tolka det så att samtliga markavvattningsföretag som berörs av projektet idag har ett grundare djup än vad de har i sina beslut?

Kapitlet 6.6.6 *Förslag till åtgärder i senare skeden* (Naturmiljö), innehåller bra förslag på åtgärder kopplat till ytvattenresurser. Detta beskrivs dock inte under kapitlet 6.13.6 *Förslag till åtgärder i senare skeden* (Ytvattenresurser). Åtgärdsförslagen är också intressanta ur ett vattenförvaltningsperspektiv.

Inför kommande skede

Blåljus

Det är positivt att räddningstjänst och ambulanspersonal i samband med uppstarten av tunneln kommer få en orientering på plats för att ge dem bättre förutsättningar vid en eventuell insats. Det är även bra att det i MKB har beskrivits om tunnelsäkerheten och räddningstjänstens förutsättningar vid en eventuell räddningsinsats. I kommande järnvägsplan/bygghandling bör det finnas en beskrivning om utryckningsfordonens förutsättningar före och efter byggskedet för hela sträckan. Kommer till exempel järnvägen att innebära förlängda utryckningsvägar och insatstider för vissa områden och finns det några tillfälliga hinder under byggskedet som bör uppmärksammas?

Barriärer

För att minska barriäreffekterna från dels järnvägen, men även väg E4, vill Länsstyrelsen lyfta tanken om en passage på nästa delsträcka norrut. Finns det möjligheter att anlägga en viltpassage som gör det möjligt att korsa bägge dessa barriärer inom rimliga samhällsekonomiska nivåer?

Vattenverksamhet och miljö kvalitetsnormer

Trafikverket har räknat upp ett antal vattenverksamheter som de kommer att söka tillstånd för i Mark- och miljödomstolen. Länsstyrelsen vill uppmärksamma Trafikverket att även grundvattensänkningar i samband med profilsänkning av väg, bro över gamla Ersbodavägen och bro över väg intill Dåva också är en tillståndspliktig vattenverksamhet. Utbredningen av dessa grundvattensänkningar saknas i figur 6.14-1.

Flera vattendrag kommer att grävas om vilket Trafikverket kommer att hantera i separata anmälningar om vattenverksamhet. Länsstyrelsen vill redan nu framföra vår generella inställning om att alla nya fåror som grävs ska utformas så naturligt som möjligt för det specifika vattendraget. Det gäller både formen på vattendraget, bottenstrukturen och strandzonen. Istället för till exempel bara en stenpäl som erosionsskydd ska alternativ med mer vegetation utredas. Det kanske finns möjlighet att ta om hand vissa växter från blivande avbaningsmassor för att sedan återplantera dem vid den nya bäckfåran för att skapa ekologiskt funktionella kantzoner. Detta skulle innebära att vattendraget får en resistent zon som främjar arbetet med att nå miljö kvalitetsnormen. Statens geotekniska institut (SGI, publikation 28) har publicerat en bra guide för dessa åtgärder: <http://www.swedgeo.se/globalassets/publikationer/sgi-publikation/sgi-p28.pdf>. I de fall bäckar sedan tidigare är uträtade och omgrävda kan detta tjäna som en kompensationsåtgärd för övrig påverkan på vattnet.

Flera trummor kommer att anläggas längs sträckan. Det är mycket viktigt att dimensionerna är väl tilltagna och att botten på trumman är nedgrävd ordentligt. Annars kan det uppstå problem med dämningar som påverkar de hydrauliska förhållandena negativt.

Kommande sakprövningar

Under kapitel 9, Kommande sakprövningar, beskrivs vilka prövningar som förväntas längre fram i projektet. Under 9.1 framgår det att strandskydd, biotopskydd och 12:6 samrådsärenden undantas om de finns med i en fastställd järnvägsplan. Detta stämmer delvis, då innebörden egentligen är att det är i planen som Länsstyrelsen prövar dessa undantag via samråd med Trafikverket (och inte via separata dispenser). Om Länsstyrelsen tillstyrker planen innebär det således ett medgivande till intrånget.

Det är önskvärt att ta med dessa undantag i järnvägsplanen och beskriva hur Trafikverket planerar att minimera påverkan. Under 12:6 beskrivs vilka åtgärder det kan röra sig om men det är förbiset att viltstängslen som ska finnas på bägge sidor hör till detta undantag om det finns med på plankartan. Det underlättar för Länsstyrelsen om det i kommande järnvägsplan kan läggas in en illustration för att förtydliga undantagen.

På Detaljkarta 1 framgår det att befintligt dike ska fördjupas. Vad är syftet med fördjupningen och är det något som ska tillståndsprövas (vilket innebär markavvattningsstillstånd hos Länsstyrelsen om det inte redan finns idag)? Det är syftet som styr om diket är tillståndspliktigt eller inte. Syftet ska vara att varaktigt höja en viss fastighets värde för ett visst ändamål. Kräver diket en fördjupning för att det ska gå att genomföra anläggningen av järnvägen som tänkt är det tillståndspliktigt.

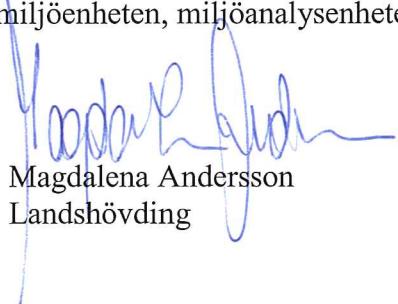
Bestämmelser som beslutet grundas på

I miljöbalkens 6 kap 7 § föreskrivs syftet och vad en MKB ska innehålla. Länsstyrelsen anser att miljökonsekvensbeskrivningen för järnvägsplan Norrbottenabanan, delen Umeå-Dåva, på ett godtagbart sätt uppfyller de krav som miljöbalken föreskriver.

Ett godkännande innebär att Länsstyrelsen bedömer att miljökonsekvensbeskrivningen utgör ett tillräckligt underlag för en samlad bedömning av den planerade anläggningens direkta eller indirekta effekter och konsekvenser på miljö, människors hälsa och hushållning med naturresurser i enlighet med 6 kap 3 § miljöbalken. Godkännandet innebär att kvalitet godkänns men innefattar inget ställningstagande till om miljökonsekvenserna eller inarbetade åtgärder kan godtas. Detta görs i samband med fastställelse av planen av Trafikverkets avdelning Planprövning i Borlänge.

De som deltagit i beslutet

Beslutet har fattats av landshövding Magdalena Andersson med samhällsplanerare Johnny Granström som föredragande. Beredning av ärendet har skett i samråd med företrädare för samhällsutvecklingsenheten, miljöenheten, miljöanalysenheten, naturvårdsenheten och landsbygdsenheten.



Magdalena Andersson
Landshövding



Johnny Granström
Samhällsplanerare