

Rapport

TRANSPORTUTREDNING TILL DETALJPLAN HOLMSUND 2:65



1 BAKGRUND OCH SYFTE

Denna transportutredning är framtagen för att utgöra underlag för ny detaljplan med tillhörande MKB, för den nordvästra delen av Umeå hamn (etapp 1), på fastigheten Holmsund 2:65. Föreliggande rapport är omarbetad jämfört med den transportutredning (daterad 2022-02-09) som togs fram till samrådet för detaljplan för hela Umeå hamn. Rapporten är framtagen av Tyréns på uppdrag av Umeå kommun.

Utredningen syftar till att sammanställa transportsiffror och prognoser för nuvarande och framtida transportmängder i två etapper. Rapporten ska utgöra underlag för bedömning av konsekvenser av trafikens påverkan på luftföroreningar och buller mm, vilka tas upp i MKB för detaljplanen.

2 SCENARIER

Nuläge är de förhållanden som gäller nu, alltså uppmätta, beräknade eller uppskattade antal under de senaste åren från 2019 och framåt.

Nollalternativet är den troliga utvecklingen om nya detaljplaner inte antas och befintliga planer fortsätter gälla. Ökningen av fartygsanlöp och hanterade godsmängder kommer att begränsas till det som går att genomföra med befintliga detaljplaner.

Prognos 2050 beskriver förväntad utveckling om nya detaljplaner antas.

3 NYA DETALJPLANER

Etapp 1 avser genomförandet av ny detaljplan för norra och södra kajen och energipiren, i den nordvästra delen av Umeå hamnområde.

Etapp 2 avser full utbyggnad av Umeå hamn i enlighet med den målbild som finns för hamnen år 2050. Genomförande av etapp 2 förutsätter godkännande både av ny detaljplan för etapp 1 och ny detaljplan för resterade del av hamnområdet, inklusive utfyllnad av nya områden i södra lagunen.

4 FÖRUTSÄTTNINGAR

4.1 TRAFIKDATA

Data om generella trafikflöden från mätningar i området är hämtade från Trafikverkets Vägtrafikflödeskarta <https://vtf.trafikverket.se/SeTrafikinformation>. Trafikdata för Holmsundsvägen är hämtade från Trafikia.se.

4.2 PLANERAD ÖKNING AV HAMNVERKSAMHET, KVARKEN PORTS

I samrådsunderlag (2021-01-08) för ansökan om tillstånd till fortsatt och utökad hamnverksamhet, beskrivs planerad framtida verksamhet inom bolaget Kvarken Ports, vilka ansvarar för hamnverksamheten i Umeå hamn. Av samrådsunderlaget framgår att

verksamheten idag har en omfattning av 2,4 Mn ton gods/år. Tillståndsgiven mängd är idag 3 Mn ton/ år och kommande tillståndsansökan ska omfatta 5 Mn ton/ år. Produktionsökningen vid Obbola planeras stå för 475 000 ton av denna ökning. Kvarken Port planerar alltså för en fördubbling av mängden hanterat gods jämfört med nuläget.

4.3 TRAFIKFLÖDESMÄTNINGAR

Uppmätta trafikflöden på E12 i kontrollpunkterna A och B (figur 1) enligt Trafikverkets vägtrafikflödeskarta (TIKK) samt på Holmsundsvägen, kontrollpunkt C enligt Trafikia.se, framgår av Tabell 1.

Tabell 1. Sammanställning av Trafikverkets mätningar av ÅDT (årsdygnstrafik) i mätpunkterna A och B samt Holmsundsvägen (C) enligt Trafikia. Siffrorna är summan av båda köriktningarna.

	Tung trafik (ÅDT)	Personbilar (ÅDT, beräknat)	Samtliga fordon (ÅDT)
Mätpunkt A (2019)	600	3820	4420
Mätpunkt B (2019)	360	690	1050
Mätpunkt C (2021)	142	1724	1866



Figur 1. Karta från Trafikverkets verktyg trafikflödeskartan (TIKK) som visar de tre mätpunkterna från vilket information om trafikflöden inhämtats.

4.4 TÅGTRAFIK

I centrala Holmsund växlas tågen om till de spår som går till Umeå hamn. Det finns ett äldre spår för dieseldrivna lok samt ett nyare, elektrifierat spår. Fördelningen av tågvarnarna med gods till hamnen är ca 50 % vardera på nya respektive gamla spåret. Det går fler, men kortare tåg på det gamla spåret, då dieselloken som går på det gamla

spåret tar färre vagnar per tåg. I nuläget går i genomsnitt 6 tåg per dag på det gamla spåret och 3 tåg per dag på det nya.

5 ANTAGANDEN OCH BERÄKNINGAR

Framtidsspaningar är alltid behäftade med osäkerheter. Umeå kommun har valt att för dessa trafikprognoser göra antaganden i överkant, för att säkerställa att bullerberäkningar och övriga miljökonsekvenser utgår från ett "värsta fall" (worst case scenario). Det bedöms som mer troligt att prognoserna är överskattade än underskattade.

5.1.1 NOLLALTRENTATIVET

Om inga nya detaljplaner träder i kraft förväntas hamnverksamheten fortsätta att utvecklas inom de förutsättningar som ges av befintliga planer. Mängden hanterat gods bedöms inte kunna uppgå till de mängder som Kvarken Port söker tillstånd för. Mängden hanterat gods förväntas öka med 50 % fram till 2050 inom hamnen som helhet.

Även transportererna antas öka med 50 % i nollalternativet. Tillsammans med förväntat ökning av andra trafikflöden i samhället, ger det en förväntad ökning med 50 % på aktuella vägar som ansluter till hamnen. Även tågtrafiken antas öka med 50 % .

5.1.2 ETAPP 1

Vid genomförande av aktuell detaljplan, etapp 1, antas att nya kajer kommer till stånd och mängden hanterad gods inom detta område ökar starkt. Inom övriga delar av hamnområdet väntas en långsammare ökningstakt, motsvarande vad som förväntas i nollalternativet. Sammantaget antas genomförande av DP etapp 1 leda till en ökning av mängd hanterat gods med 85 % till 2050.

Trafikmängderna på vägnätet i anslutning till hamnen väntas öka i samma takt som mängden hanterat gods, dvs med 85 % till 2050. Denna prognos för trafikökningen innefattar även förväntad trafikökning till följd av andra faktorer såsom utbyggnad av bostäder och verksamheter i Holmsund. Antagandet om ökning med 85 % gäller även tågtrafiken.

5.1.3 ETAPP 2

Genomförande av etapp 2 innebär att hela hamnområdet får förutsättningar att utvecklas enligt de planer som Kvarken Port söker tillstånd för. För att det ska kunna genomföras krävs en ny detaljplan även för den del av hamnområdet som inte omfattas av DP etapp 1. Prognos för mängd hanterat gods är 5 Mn ton 2050, dvs en fördubbling jämfört med idag.

Både mängden gods och trafikmängder på väg och järnväg antas öka med 100% jämfört med nuläget. Allmän trafikökning och befolkningsökning ingår i prognosen.

5.2 ÖVRIGA ANTAGANDEN

Av sammanlagd tung trafik på Holmsundsvägen plus E12 antas 90 % ha destination hamnen.

Av tung trafik med destination hamnen antas 46 % köra via entré Norr, 27 % via infart Mitt och 27 % via infart Syd, se karta i Figur 2.

Trafikmängd via infart Mitt och infart Syd erhålls ur trafikmätning läge B (Tabell 1).

6 TRAFIKPROGNOS

I Tabell 3 och Tabell 4 nedan redovisas en sammanställning av trafikmängder med utgångspunkt i ingångsdata och antaganden enligt ovan. De vägvagnitt och infarter som nämns i tabellen förklaras i Figur 2 och Tabell 2.



Figur 2. Placering vägvagnitt och infarter.

Tabell 2. Förklaring av markerade vägvagnitt i figur 3.

Vägvagnitt	
Holmsundsvägen, orange markering	Mellan Storgatan i norr och E12 i söder.
E12 sjöstaden, grön markering	Från Obbolabron ned till infarten till Hamnen entré Norr
E12 Patholmsviken, blå markering	Från infart till Hamnen entré Norr till Hamnen infart Mitt.
E12 Sydligaste, rosa markering	Från Hamnen infart Mitt till Hamnen infart Syd och Färjeterminalen.

Tabell 3. Prognos vägtrafik och tåg (ÅDT båda riktningarna)

Trafikrörelser	Nuläge	Noll-alternativ 2050	Prognos 2050 Etapp 1	Prognos 2050 Etapp 2
Holmsundsvägen (v 531)	1 866	2 799	3 452	3 732
E12 Sjöstaden	4 420	6 630	8 177	8 840
E12 Patholmsviken	1 050	1 575	1 943	2 100
E12 Sydligaste	870	1 305	1 609	1 740
Tågrörelser				
Gimonäs -Holmsund	6	9	11	12
Holmsund-hamnen	12	18	22	24

Tabell 4. Prognos tung trafik (ÅDT båda riktningarna).

Tung trafik	Nuläge	Noll-alternativ 2050	Prognos 2050 Etapp 1	Prognos 2050 Etapp 2
Holmsundsvägen (v 531)	141	213	262	284
E12 Sjöstaden	600	900	1 112	1 200
Tung trafik med destination hamnen ¹ (90 %)	668	1 001	1 235	1 335
Entré norr	307	461	568	614
Infart mitt	180	270	333	361
Infart syd	180	270	333	361

Denna rapport är sammanställd av Johanna Thurdin, Tyréns, på uppdrag av Umeå kommun. Kontaktperson Umeå kommun är Johanna Söderholm

¹ Inkommande trafik från Holmsundsvägen (v 531) och E12 Sjöstaden