

Trafikverket
Box 1333
701 13 ÖREBRO

Datum: 2012-06-12
Vår referens: 2012/966/10.1
Er referens: TRV 2012/30648

Yttrande över Remiss, förstudie Hallsberg-Åsbro

SMHI har tagit del av rubricerade remiss och har följande synpunkter. Yttrandet avgränsas till SMHIs kompetensområden hydrologi (enbart ytvatten) och meteorologi (inklusive luftmiljö och buller).

Luftmiljö

Det är ur luftmiljösynpunkt positivt att fler transporter förläggs till järnväg jämfört med vägtrafik, eftersom utsläppsmängderna av vägtrafikavgaser minskar och därmed föroreningshalterna. Även utsläppen av växthusgaser är mindre från järnvägstransporter. Risken är dessutom mindre att en olycka sker vid järnvägstransport, vilket är speciellt viktigt vid transporter av farliga kemikalier som kan spridas till omgivningen. När den nu aktuella sträckningen mellan Hallsberg och Åsbro blir till dubbelspår finns möjligheten att överföra fler vägtransporter till järnväg.

En emissionsinventering bör göras i den kommande miljökonsekvensbeskrivningen (MKB). Det bör således framgå i utredningen hur stora de totala utsläppen av växthusgaser (koldioxid m.m.) och av luftföroreningar (kväveoxider, partiklar m.m.) kommer att vara i området för de olika framtida alternativen, i förhållande till nuläget. Vilket av utredningsalternativen (UA) ger det minsta totala utsläppet från järnväg och väg tillsammans?

Buller

Det är ur bullersynpunkt en fördel om UA1 väljs, som innebär att det nya spåret läggs bredvid det befintliga järnvägsspåret. Nya ostörda områden drabbas därmed inte av buller.

Bullret från järnvägen kommer att öka i området då fler tåg trafikerar sträckningen samtidigt som bullret från vägtrafiken kommer att minska. I den kommande MKBn bör en beskrivning göras av bullernivåer längs sträckan Hallsberg och Åsbro, dels för nuläget med enkelspår och dels för framtiden med ytterligare spår. Om det finns risk för överskridande av bullernormer bör även bullersänkande åtgärder presenteras och vilka effekter dessa får för bullernivån. Innebär det nya spåret att belastningen ökar på anslutningsvägar till järnvägen så bör även bullernivån studeras längs dessa vägar och jämföras med gällande bullernormer.

SMHI – Sveriges meteorologiska och hydrologiska institut

601 76 Norrköping Besök Folkborgsvägen 1 Tel 011-495 80 00 Fax 011-495 80 01

SMHI
Box 40
190 45 Stockholm/Arlanda

SMHI
Sven Källfelts Gata 15
426 71 Västra Frölunda

SMHI
Hans Michelsensgatan 9
211 20 Malmö

SMHI
Universitetsallén 32
851 71 Sundsvall

Hydrologi

Även ur hydrologisk synvinkel förordas alternativ UA1. Det alternativet innebär att det nya järnvägsspåret byggs i ett redan exploaterat område. De övriga utredningsalternativen ger en större påverkan på våtmarker, sjöar och vattendrag. Alternativen med tunnel innebär dessutom en risk för grundvattensänkning som även kan påverka ytvattnet.

I det fortsatta arbetet måste risken för nivåsenkningar och föroreningar av grundvatten utredas noggrant. Även konsekvenser och åtgärder vid olyckor med farligt gods måste utredas.

Det framtida klimatet

Vid planering bör hänsyn tas till det framtida klimatet. Exempelvis förväntas lufttemperaturen att stiga, risken för skyfall öka, havsvattenståndet öka och flödena i våra vattendrag förändras med ändrade nederbördsförhållanden och snötillgångar. Förändrade risker för översvämningar bör också tas hänsyn till. Mer information finns att hämta på SMHIs hemsida www.smhi.se och klimatanpassningsportalen www.smhi.se/klimatanpassningsportalen.

Avdelningschef Bodil Aarhus Andrae har beslutat i detta ärende som beretts av Anna Eklund (hydrologi) och Lennart Wern (meteorologi)

För SMHI

Bodil Aarhus Andrae
Chef Avdelning Basverksamhet