

Trafikverket
Juridik och planprovning
Planprovning
781 89 Borlänge

Datum: 2010-12-01
Vår referens: 2010/2069/184
Er referens: TRV 2010/48255

Yttrande över Godsstråket genom Bergslagen - ombyggnad till dubbelspår av delen Stenkumla-Dunsjö. Fråga om avstående från tillåtlighetsprovning

SMHI har tidigare, 2007-04-26, lämnat yttrande över remiss järnvägsutredning Hallsberg – Degerön (bifogas). SMHIs synpunkter om skydd av grundvatten och bullerskyddande åtgärder omnämns i Trafikverkets beslut över val av alternativ (2010-10-29) och anges ligga till grund för fortsatt planering.

Föreliggande remiss avser endast sträckan Stenkumla - Dunsjö. SMHI har inga ytterligare synpunkter för denna sträcka.

SMHI yttrar sig inom kompetensområdena meteorologi och hydrologi. SMHI har inga synpunkter angående frågan om tillåtlighetsprovning då den är av juridisk karaktär.

Avdelningschef Bodil Aarhus Andrae har beslutat i detta ärende som beretts av Gunn Persson.

För SMHI

Bodil Aarhus Andrae
Chef Avdelning Basverksamhet

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

2007-04-26



Vår ref: 2007/772/184
Er ref: F07-2156/SA20

Banverket
Klostergatan 23
703 61 ÖREBRO

Yttrande över Remiss, järnvägsutredning Hallsberg – Degerön

Sammanfattning

SMHIs yttrande avgränsas till miljöaspekter och då i första hand till de av SMHIs kompetensområden som berörs, dvs. meteorologi (inklusive luftmiljö och buller) och hydrologi.

SMHI anser att utbyggnad av den aktuella järnvägssträckan till större kapacitet är bra ur miljösynpunkt. En utbyggnad skapar förutsättningar för att järnvägen ska kunna ta över en del vägtrafik, jämfört med om ingen utbyggnad görs. Därmed får satsningen ses som i grunden miljömässigt positiv genom begränsning av vägtrafikens utsläpp av klimatpåverkande koldioxid liksom av hälso- och miljöskadliga ämnen.

SMHI anser att risken för nivåsenkningar och föroreningar av grundvattnet i de berörda isälvsavlagringarna måste beaktas noggrant. I annat fall finns risk för allvarliga skador.

Risken för allvarlig påverkan på grundvattnet bedöms betydande för UA2. På grund av den förhållandevis stora risken för allvarlig grundvattenpåverkan anser SMHI att alternativ UA2 **inte** bör genomföras.

SMHI anser att det bästa utbyggnadsalternativet ur miljösynpunkt är alternativ UA1 kombinerat med alternativ UA5 öst.

Utredningsalternativen

På sträckan Hallsberg - Åsbro redovisar järnvägsutredningen 4 alternativa dragningar benämnda UA1, UA2, UA3 och UA4. På sträckan Åsbro - Degerön redovisar utredningen 3 alternativa dragningar benämnda UA5, UA5 öst och UA6. Något av alternativen UA1 till UA4 ska kombineras med något av alternativen UA5, UA5 öst eller UA6.

Delar av sträckningarna för alternativen UA1 till UA4 går i tunnlar, varav tunnarna för UA1 och UA2 passerar indikationer på sprickzoner i berget. Bergtunnlarna för UA2 till UA4 går under ett område med isälvsavlagringar. Bergtunneln för UA2 övergår i söder i en 2,4 km lång betongtunnel alternativt djupskärning genom området med isälvsavlagringar. Det alternativ som tar mest tidigare opåverkad mark i anspråk är UA1, men det är också det alternativ där järnvägen ger minst störningar i tätortsbebyggelsen i Åsbro.

Alternativen UA5 och UA5 öst innebär viss uträtning av den befintliga järnvägen och utbyggnad till dubbelspår på sträckan Åsbro - Degerön. I alternativ UA5 öst avviker den nya järnvägen från den gamla på en cirka 3 km lång sträcka och går därmed utanför en del av sprickdalen norr om Godegård. Denna sträckning har ett par korta tunnlar. Alternativ 6 innebär befintligt enkelspår men utbyggnad med en mötesstation.

SMHIs synpunkter

- Den aktuella utbyggnaden av sträckan Hallsberg – Degerön till dubbelspår (UA6 endast mötesstation) skapar förutsättningar för en ökning av både gods- och persontrafik. Därmed torde järnvägen ta över en del vägtrafik, jämfört med om ingen utbyggnad görs (nollalternativet). Därmed får satsningen ses som i grunden miljömässigt positiv genom begränsning av vägtrafikens utsläpp av klimatpåverkande koldioxid liksom av hälso- och miljöskadliga ämnen som t.ex. kväveoxider. UA6 torde ge mindre överflyttning av vägtrafik än de andra utbyggnadsalternativen i den södra delen (UA5 och UA5 öst) på grund av att järnvägens kapacitet och konkurrenskraft inte förstärks lika mycket.
- Järnvägssträckningen berör isälvavlagringar med potentiellt viktiga vattentillgångar, varifrån bland annat Åsbro har sin försörjning av konsumtionsvatten. SMHI anser att risken för nivåsenkningar och föroreningar av grundvattnet i de berörda isälvsavlagringarna måste beaktas noggrant. I annat fall finns risk för allvarliga skador. Om exempelvis tunnlar får god hydraulisk kontakt med isälvsavlagringen kan påverkan på grundvattennivån bli omfattande och svår att bemästra.
- Risken för allvarlig påverkan på grundvattnet bedöms betydande för UA2. Om alternativet utförs med en djup skärning söder om bergtunneln kan en permanent grundvattensenkning med stor utsträckning bli följden. Om alternativet utförs med en vattentät betongtunnel blir det stor påverkan under byggtiden, men även permanent påverkan bedöms som sannolik genom att strömningsförhållandena i isälvsavlagringen förändras. På grund av den förhållandevis stora risken för allvarlig grundvattenpåverkan anser SMHI att alternativ UA2 **inte** bör genomföras.
- Alternativ UA1 passerar längst från tätortsbebyggelse och ger därför mindre boendestörningar. Under förutsättning att en tågstation inte är aktuell i Åsbro är ju detta en stor fördel jämfört med alternativ UA3 och UA4. Det förutsätts att tunnelpassagen för UA1 genom sprickzonerna kan tätas så att det inte blir stort permanent läckage av grundvatten. Alternativet tar mest opåverkad naturmark i anspråk och kommer söder om tunneln att skapa en barriär i naturmarken.
- Alternativ UA5 öst ger jämfört med UA5 mindre påverkan på den geologiskt intressanta sprickdalen norr om Godegård.
- Totalt ur miljösynpunkt anser SMHI att det bästa utbyggnadsalternativet är alternativ UA1 kombinerat med alternativ UA5 öst. Denna kombination tar visserligen mest opåverkad mark i anspråk, men skadorna bedöms bli lokalt begränsade och de totala miljöstörningarna för natur och bebyggelse bedöms bli mindre än i de andra alternativen.

- I huvudrapporten anges antal bullerstörda bostadshus (före bullerdämpande åtgärder). I Bilaga 4 däremot anges antal invånare mantalsskrivna på aktuella adresser. Det senare är ett intressantare mått, varför detta hade varit lämpligt att redovisa i huvudrapporten.
- Det är av intresse att få uppgifter om bullerförhållanden inklusive bullerdämpande åtgärder, för att få en uppfattning om de verkliga förhållandena efter utbyggnad. De bullerdämpande åtgärderna torde verka utjämnande på de olika alternativen.
- Det är viktigt att man i bullerberäkningar tar hänsyn till eventuella betydelsefulla lokala förhållanden vad gäller bullrets utbredningsförutsättningar – såsom lokalklimatologi varvid inversionsbenägenhet är en betydelsefull faktor – så att bullerdämpande åtgärder blir tillräckligt dimensionerade. Kommande mer detaljerade bullerberäkningar för järnvägsplanen bör ta fasta på detta.
- SMHI ser det som viktigt att erforderliga bullerskyddsåtgärder kommer till utförande, så att relevanta bullerriktvärden klaras.

Detta ärende har beslutats av direktör Tord Kwick. Ärendet har beretts av Sven Kindell (meteorologi) och Martin Häggström (hydrologi).

För SMHI

Tord Kwick
Direktör