

Trafikverket
Projekt Mälarbanan
172 90 SUNDBYBERG

Datum: 2010-11-18
Vår referens: 2009/1297/184
Er referens: TRV 2010/32686

Yttrande över järnvägsplan med miljökonse- kvensbeskrivning för Mälarbanan, sträckan Barkarby – Kallhäll, Järfälla kommun

SMHI har tagit del av rubricerade järnvägsplan och har inga synpunkter i ärendet.

SMHIs tidigare yttranden, 2009-08-17 och 2008-12-08 bifogas.

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

För SMHI

Bodil Aarhus Andrae
Chef Avdelning Basverksamhet

2009-08-17



Vår ref: 2009/1297/184

Er ref: F09-8422/SA20

Banverket
Expert och utveckling
Mark & Fastighet
781 85 BORLÄNGE

Yttrande över Remiss inför regeringens tillåtlighetsprövning enligt 17 kap. miljöbalken – Utbyggnad till fyrspår på Mälarbanan, delen Barkarby – Kallhäll

SMHI har inga synpunkter på Banverkets beslut angående tillåtlighetsprövning för delen Barkaby – Kallhäll.

För övriga synpunkter hänvisas till SMHIs yttrande för delen Tomtebodavägen – Kallhäll, SMHI dnr 2008/2058/184, er referens F08-4382/SA20.

Avdelningschef Bodil Aarhus Andrae har beslutat i detta ärende som beretts av Håkan Olsson och Mikael Magnusson.

För SMHI

Bodil Aarhus Andrae
Chef Avdelning Basverksamhet

2008-12-08



Vår ref: 2008/2058/184
Er ref: F08-4382/SA20

Banverket
Investeringsdivisionen
Distrikt Mitt
Box 1070
172 22 SUNDBYBERG

Yttrande över Remiss, järnvägsutredning Mälarbanan, delen Tomtebodavägen - Kallhäll

SMHI har tagit del av utställningshandling, miljökonsekvensbeskrivning (MKB) samt broschyr (Mälarbanan delen Tomtebodavägen - Kallhäll).

En utbyggnad till fyra spår på sträckan mellan Tomtebodavägen och Kallhäll innebär av allt att döma, att man skapar goda möjligheter att flytta över persontransporter från vägtrafik till järnväg, vilket är miljömässigt positivt.

I alternativet "Kista korridor inre" tas en del av Igelbäckens naturreservat i anspråk. Risk för dränering av Igelbäcken och påverkan på dess fiskbestånd finns. Vid val av detta alternativ är det mycket viktigt att skyddsåtgärder vidtas. Det är angeläget att vattenföringen inte ändras, grumling av vattnet inte sker samt att vandringsvägar ej blockeras. Vidare hydrogeologiska utredningar bör genomföras för att klargöra hur järnvägstunnlar i Kista-området påverkar Igelbäcken.

Skadeförebyggande åtgärder mot utsläpp i Bällstaån/Spångaån bör vidtas. Bällstaån kan översvämmas vid kraftiga regn, vilket kan påverka järnvägens funktion. Översvämnings- och skredrisker bör studeras mer ingående. I miljökonsekvensbeskrivningen anges att järnvägsanläggningarna bör dimensioneras för ett 100-årsregn. SMHI förmodar att det är ett 100-årsflöde som avses. Eftersom Bällstaån rinner mycket nära järnvägen på ett flertal ställen och järnvägen är kraftigt trafikerad, anser SMHI att man bör överväga att dimensionera järnvägsanläggningen för ett större flöde än 100-årsflödet.

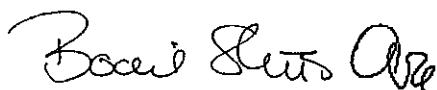
Risk för påverkan på ytvatten- och grundvatten genom utsläpp av farligt gods finns. Görvåln fungerar som ytvattentäkt för dricksvatten och är en del av det vattenskyddsområde som föreslagits för östra Mälaren. Järnvägen löper inom den yttre skyddszonen för det föreslagna skyddsområdet. Utredning bör ske över möjliga åtgärder för att minimera risken för påverkan på ytvattentäkten.

För samtliga tänkta dragningar av Mälarbanan kommer en ökad ljudnivå (i form av buller) att noteras för boende längs dessa sträckningar. Det är därför viktigt att noggrann analys av

bullernivåer görs, för att kunna identifiera i vilken omfattning som bullerstörningarna kommer att öka. I denna studie bör den atmosfäriska stabilitetens inflytande på ljudutbredning beaktas, eftersom det är framförallt vid stabil skiktning (då inversioner skapas) höga ljudnivåer kan erhållas. Vidare bör resultat från det arbetet användas för att identifiera vilka lämpliga åtgärder som kan vidtas för att minimera ökade bullernivåer. De alternativ som inbegriper tunnellsnöringar är positiva ur bullersynpunkt, men om det i dessa tunnlar kommer att byggas perronger där människor kommer att exponeras för slitagepartiklar från tåg och räls, bör en noggrann studie genomföras av dessa konsekvenser.

Avdelningschef Bodil Aarhus Andrae har beslutat i detta ärende som beretts av Marie Bergstrand och Mikael Magnusson.

För SMHI



Bodil Aarhus Andrae
Chef Avdelning Basverksamhet