

Trafikverket
Investering Distrikt Nord
Box 809
971 25 Luleå

Datum: 2011-09-05
Vår referens: 2011/1313/184
Er referens: TRV 2010/26810

Yttrande över Norrbotniabanan Utställning av Järnvägsutredning inklusive godkänd MKB Järnvägsutredning 110, sträckan Umeå-Robertsfors

Byggandet av Norrbotniabanan innebär av allt att döma att man skapar en järnväg med utmärkta möjligheter att ta betydande transportandelar från vägtrafiken, genom att erbjuda mycket snabba person- och effektiva godstransporter. Norrbotniabanan får därmed ses som ett viktigt, miljömässigt positivt inslag i regionen Umeå-Luleå. Samtidigt uppstår naturligtvis störningar av olika slag i närmiljön till järnvägen och det är viktigt att begränsa dessa.

Remissvaret avgränsas till aspekter med anknytning till meteorologi (inklusive luftmiljö och bullerutbredning) och hydrologi (enbart ytvatten).

Vid fortsatt planering av Norrbotniabanan bör hänsyn tas till effekter av det framtida klimatet. Ett lämpligt första underlag för detta är "Översiktlig klimat- och sårbarhetsanalys –Naturoluckykor" som SGI och SMHI tagit fram på uppdrag av Länsstyrelsen i Västerbottens län. I nästa steg kan detaljerade analyser behövas.

SMHI förordar korridor Ö2 av följande orsaker:

- Färre orörda våtmarker tas i anspråk.
- Passagen över Sävarån sker längs en sträcka där ån redan är påverkad av bebyggelse och väg E4.
- Järnvägen passerar samhällen som Sävar och Bygdeå vilket möjliggör att fler bilister kan utnyttja järnvägen vilket därmed innebär minskade utsläpp av luftföroreningar och växthusgaser i området.
- Järnvägens sträckning utmed E4:an innebär inte att nya områden påverkas av buller.

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

Det är viktigt att dimensionera broar och trummor med tanke på översvämning. Inför nästa skede, arbetet med järnvägsplanen, krävs en detaljerad kartering av översvämningens riskerna. Vid en sådan kartering bör hänsyn även tas till ändrade förutsättningar i framtida klimat. Även konsekvenser av ett dammbrott bör beaktas.

I de fall Norrbotniabanan berör våtmarker kan särskilda åtgärder behöva vidtas för att tillrinning och avvattnings av dessa inte ska störas.

Det är positivt att Trafikverket i samarbete med räddningstjänsten planerar att ta fram en beredskapsplan för olyckor med farligt gods.

Luftmiljö

Det är ur luftmiljösynpunkt positivt att fler transporter överförs från vägtrafik till järnväg, eftersom utsläppsmängderna av trafikavgaser minskar och därmed föroreningshalterna. Utsläppen av växthusgaser är också mindre från järnväg jämfört med vägtrafik. Risken är dessutom mindre att en olycka sker vid järnvägstransport, vilket är speciellt viktigt vid transporter av farligt gods.

Det är positivt om järnvägen passerar flera mindre samhällen mellan de större tätorterna. Detta ger förutsättningar för lokaltåg så att bilpendlare har möjlighet att välja den mer miljövänliga järnvägen.

För buller är det en fördel om järnvägen förläggs längs en redan bullerstörd sträcka som i det aktuella fallet E4:an. Nya områden störs ej av nya ljud. Mer järnvägstrafik kan dock innebära mer buller för närboende. Därför är det viktigt att säkerställa att gällande riktlinjer för buller klaras. Vid risk för överskridande bör bullersänkande åtgärder vidtas.

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

Bodil Aarhus Andrae
Chef Avdelning Basverksamhet