

2008-04-15



Vår ref: 2008/492/184

Er ref: F 07 - 896/SA20

Banverket
Investering
Projektdistrikt Nord
Box 43
971 02 LULEÅ

Yttrande över remiss – Norrbotniabanan, Järnvägsutredning 160, Sträckan Södra Gäddvik – Luleå

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 och effektiva person- och 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. Den aktuella sträckningen ligger i tätortsnära miljö vid Luleå.

SMHI tar på nuvarande stadium av utredningen inte ställning till de olika sträckningsalternativen (korridorerna), men ger kommentarer och synpunkter enligt följande. Remissvaret avgränsas till aspekter med anknytning till meteorologi (inklusive luftmiljö och bullerutbredning) och hydrologi (enbart ytvatten).

De väntade klimatförändringarna är ett område som berör såväl meteorologi, hydrologi som oceanografi, något som visas i den statliga Klimat- och sårbarhetsutredningen. Det är viktigt att beakta följderna av en klimatförändring, bl.a. väntade större flöden i vattendrag, i den mån sådana faktorer har relevans inom aktuell sträckning.

Meteorologiska aspekter

- Ur klimatsynpunkt får Norrbotniabanan ses som en viktig investering för att möjliggöra omflyttning av främst vägtrafik till järnväg. Även ur försurnings- och övrig luftföroreningssynpunkt är det gynnsamt med en sådan trafikomflyttning.
- Bullerstörningar kan påverka människors hälsa och välbefinnande, varför SMHI anser att bulleraspekterna bör tillmätas stor betydelse vid val av sträckning. Förutom i boendemiljöer och vid skolor, daghem m.m. bör även bullerpåverkan för friluftslivet ses som betydelsefullt.
- Det är tillfredsställande att erforderliga bullerskyddsåtgärder planeras så att riktvärdena klaras.

Sveriges meteorologiska och hydrologiska institut, 601 76 Norrköping

Växel samtliga kontor 011-495 80 00, Fax 011-495 80 01

SMHI Stockholm
Box 40
SE 190 45 STOCKHOLM-ARLANDA

SMHI Göteborg
Sven Källfelts Gata 15
SE 426 71 VÄSTRA FRÖLUNDA

SMHI Malmö
Hans Michelsensgatan 9
SE 211 20 MALMÖ

SMHI Sundsvall
Universitetsallén 32
SE 851 71 SUNDSVALL

- SMHI förutsätter att det i kommande utökad MKB ges en detaljerad beskrivning av bullerförhållandena, med redovisning av antalet personer som berörs av bullerstörning av olika nivåer, i olika sträckningsalternativ.
- Det är viktigt vid kommande utredning om buller att man beaktar betydelsefulla lokala förhållanden vad gäller bullrets utbredningsförutsättningar, såsom läge i terrängen, markbeklädning i omgivningen (skog, öppen slätt, etc.) och lokalklimatologi där inversionsbenägenhet är en betydelsefull faktor. På så sätt kan det åstadkommas ett gott underlag för att tillse att det inte blir för kraftigt buller vid t.ex. bostäder. I samband med bullerberäkningar bör det redovisas vilka hänsynstaganden som är inkluderade i beräkningsmodellen (och vad av betydelse, som eventuellt inte är det).
- Det bör redovisas huruvida partikelhalter av någon betydelse uppstår t.ex. vid perronger, i samband med att tågen bromsar in och stannar. Samtidigt bör även tas i beaktande minskningen av partikelhalter i närheten av vägar, jämfört med om järnvägen inte byggs, till följd av förväntad överflyttning av trafik från väg till järnväg.

Hydrologiska aspekter

- Enligt utredningen har ännu inte Luleälven blivit översvämningskarterad. En kartering bör göras för att utreda risker för översvämnning av banan och eventuella tunnlar. Vidare bör konsekvenser av eventuella dammbrott belysas.
- Risken för påverkan på vattendrag, sjöar och havsvikar vid olyckor med farligt gods måste utredas och åtgärder vidtas för minimering av konsekvensen av en eventuell olycka.
- Risk för tillfällig grumling av vattendrag, sjöar och havsvikar föreligger under byggtiden. Åtgärder bör vidtas för att minimera risk för grumling.
- Två våtmarksområden av högre naturvärdesklass (klass I och II) kan komma att beröras av banan. Särskilda åtgärder kan behöva vidtas för att tillrinning och avvattning av dessa inte ska störas.

SMHI har också observerat att samtliga studerade järnvägskorridorer passerar genom skyddsområden för grundvattentäkter, hur dessa ska skyddas under såväl byggtiden som vid trafikering av banan bör utredas vidare.

Direktör Bodil Aarhus Andrae har beslutat i detta ärende som beretts av Sven Kindell (meteorologi) och Jonas German (hydrologi).

För SMHI

Bodil Aarhus Andrae
Direktör Avdelning Basverksamhet