

Banverket
Investering
Projektdistrikt Nord
Box 43
971 02 LULEÅ

Yttrande över Remiss – Järnvägsutredningar, Norrbotniabanan, samrådshandling

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.

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

SMHI ger följande kommentarer och synpunkter.

Meteorologiska aspekter

- Det är tillfredsställande att erforderliga bullerskyddsåtgärder planeras så att riktvärdena klaras.
- Särskild hänsyn bör tas till naturområden av vikt för bl.a. friluftsliv, så att t.ex. upplevt störande buller så långt möjligt undviks.
- SMHI noterar med tillfredsställelse att avsnittet om hälsa, miljö och naturresurser kommer att vidareutvecklas i en kommande MKB-handling och att specifikt bullerfrågan kommer att utredas vidare. Det är viktigt vid de fortsatta bullerberäkningarna att man beaktar alla betydelsefulla lokala förhållanden vad gäller bullrets utbredningsförutsättningar – såsom lokalklimatologi där t.ex. inversionsbenägenhet är en betydelsefull faktor – så att bullerdämpande åtgärder blir tillräckligt dimensionerade. Det bör redovisas i den kommande MKB:n vilka hänsynstaganden som är inkluderade i beräkningsmodellen.
- Ett påpekande gällande tabellen med miljö kvalitetsnormer i avsnitt 3.9 (figur 3.9:1): Normvärdet $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$ för partiklar (PM_{10}) avser årsmedelvärde.
- Något som bör belysas ytterligare är partikelföroreningar från tågtrafiken. Det vore intressant att få belyst vilka halter som uppstår i en eventuell underjordsstation, och även vilka halter som är aktuella på perronger i öppen dag. Samtidigt bör beaktas minskning av

partikelhalter från vägtrafik, jämfört med om järnvägen inte byggs, till följd av förväntad överflyttning av trafik till järnvägen.

Hydrologiska aspekter

- Det är tillfredsställande att naturinventeringar av flera sjöar och vattendrag har utförts eller pågår.
- Passager av Pite älv och skyddsvärda älvar måste utformas omsorgsfullt så att de naturliga hydrologiska förhållandena inte påverkas.
- Såsom påpekats i tidigare remissvar måste risken för påverkan på vattentäkter, sjöar, vattendrag och eventuellt havsvikar vid olyckor med farligt gods utredas och åtgärder vidtas för att minimera konsekvenserna av eventuella utsläpp. I samrådshandlingarna för utredningssträckorna Robertsfors – Skellefteå – Ostvik samt länsgränsen - Piteå, kap. 11.7, anges att Banverket kommer att ordna ersättningsvatten om påverkan inte går att undvika på befintliga vattentäkter. Det måste tydligt anges för vilka platser risk för påverkan finns och hur ersättningsvatten där kommer att ordnas.
- Under byggtiden finns risk för tillfällig grumling av vattendrag, sjöar och havsvikar. Åtgärder bör vidtas för att minimera grumling och spridning av föroreningar, exempelvis kan fångdammar anläggas.
- I de fall våtmarksområden riskerar att påverkas av den planerade järnvägssträckningen bör åtgärder vidtas för att tillrinning och avvattning av våtmarksområdena inte ska störas. Särskilt viktigt är detta för våtmarker av högre naturvärdesklasser (klass I och II).
- I enlighet med tidigare remissvar vill vi understryka vikten av att utreda konsekvenser av eventuella dammbrott och översvämningar.

I övrigt hänvisas till tidigare remissvar (bilaga).

Tf direktör Ilmar Karro har beslutat i detta ärende som beretts av Sven Kindell (meteorologi) och Karin Jacobsson (hydrologi).

För SMHI

Ilmar Karro
Tf Direktör