



Länsstyrelsen i Södermanlands län
611 86 Nyköping

Kopia till:
Diariet
Trosa kommun

Ansökan om att bedriva verksamhet inom Natura 2000-området Tullgarn Södra (SE 0220034), i Södermanlands län

Begäran om tillstånd

Trafikverket begär härmed om tillstånd enligt 7 kap. 28 a § miljöbalken för Ostlänkens passage genom aktuellt Natura 2000-område i enlighet med de i miljökonsekvensbeskrivningen redovisade sträckningsalternativen för järnvägspassage, grön 21, röd 31O, röd 31U, röd 33O, röd 33U och röd 34.

Bakgrund

Inledning

Ostlänken planeras som en helt ny dubbelspårig järnväg från Järna i Stockholms län till Linköping i Östergötlands län, en sträckning på ca 15 mil. Stationslägen med tillhörande resecentrum planeras i Vagnhärad, Nyköping, vid Skavsta flygplats och i Norrköping samt Linköping. Byggnationen av banan bedöms kunna påbörjas tidigast 2017 och den beräknas att tas i drift senast 2028. Kostnaden är uppskattad till ca 30 miljarder kronor.

Ostlänken blir den första järnvägen i Sverige som planeras för persontåg i hastigheter upp till 320 km/h. Den nya bansträckningen innebär också nära nog en fördubbling av antalet järnvägsspår mellan Mälardalen och Östergötland. När persontågen således flyttar över till Ostlänken frigörs kapacitet på befintliga stambanor för både ökad godstågstrafik och lokalt pendeltågsresande.

Ostlänken är Sveriges största samhällsutvecklingsprojekt. Satsningen syftar till en regionförstoring och en utveckling av Östergötland, Södermanland och Mälardalen. Detta blir i första hand möjligt genom snabbare resor mellan storstadsregionerna och smidigare lokal arbetspendling. Den nya järnvägen bidrar också till en förbättrad tillförlitlighet i järnvägssystemet. Ostlänken skall, som sagt, bli en del av det befintliga järnvägsnätet, men banan utgör också en inledande del av en möjlig framtida höghastighetsjärnväg - Götalandsbanan – från Stockholm till Göteborg via Jönköping.

Nuvarande status på Projekt Ostlänken

Planeringsarbetet kring Ostlänken har pågått sedan många år tillbaka. Förstudien och järnvägsutredningen utmynnade under 2010 i två slutrapporter. En första rapport presenterades av det dåvarande Banverket i mars 2010. Denna avsåg sträckningen från Järna till Norrköping. Den andra rapporten, som avsåg sträckningen från Norrköping till Linköping, presenterades av det nybildade Trafikverket under juni samma år.

Ostlänkens förstudie identifierade tre olika korridorsträckningar. I järnvägsutredningen har de olika sträckningarna värderats gentemot varandra. Trafikverket och det dåvarande

Banverket har i de båda ovannämnda slutrapporterna också tagit ställning till vilka korridoralternativ som ska ligga till grund för den fortsatta planeringen.

Regeringen har därefter pekat ut Ostlänken som en av satsningarna i den infrastrukturpropositionen som lämnades till riksdagen den 15 oktober 2012. Trafikverket har också tagit med Ostlänken i förslaget till nationell plan för transportsystemet för 2014-2025. Denna nationella plan lämnades till regeringen i juni 2013. Den 8 april 2014 fastställde regeringen den nationella planen.

För tillfället förbereder Trafikverket en ansökan hos Regeringen om tillåtlighet för projektet enligt miljöbalken. Inom ramen för denna prövning om tillåtlighet kommer Ostlänkens järnvägskorridor slutligen att fastställas. Projektet förbereder nu även utformandet av Ostlänkens alla olika järnvägsplaner. Det är genom detta planarbete som den faktiska järnvägsanläggningens sträckning slutligen bestäms inom den korridor som fått Regeringens tillåtlighet. Denna ansökan har därför utformats med hänsyn till alternativa järnvägssträckningar.

Järnvägsutredningar, miljökonsekvensbeskrivningar och kartor för Ostlänken finns tillgängliga på <http://www.trafikverket.se/Privat/Projekt/Sodermanland/Ostlanken/Dokument-Ostlanken/>

Påverkan Natura 2000

Inledning

Eftersom Ostlänken passerar genom Natura 2000-området Tullgarn Södra har Trafikverket gjort den bedömningen att ett Natura 2000 tillstånd är nödvändigt för byggnation och drift av en ny järnväg i området. Länsstyrelsen i Södermanlands län har dock redan i december 2006 beviljat det dåvarande Banverket ett sådant tillstånd. Då gjordes bedömningen att de då aktuella sträckningsalternativen inte skadade de livsmiljöer eller på ett betydande sätt försvårade bevarandet av de arter som avses att skyddas i Natura 2000-området Tullgarn Södra.

En viktig förutsättning vid prövningen av det ovannämnda tillståndet var att befintlig järnvägssträckning, Nyköpingsbanan, genom Tullgarn Södra skulle läggas ned. Trafikverket har dock nu gjort den bedömningen att Nyköpingsbanan kommer att behövas framförallt för framtida godstrafik. Ostlänken planeras nu i huvudsak för persontågsbefordran. Vissa förändringar har också skett vad gäller naturtyper i Natura 2000-området. Trafikverket har därför valt att inte ta detta äldre tillstånd i anspråk utan istället söka ett nytt tillstånd. En reviderad miljökonsekvensbeskrivning, se bilaga 1, har därför upprättats och nya samråd har genomförts under perioden januari – april 2014, se redogörelse från samråd, bilaga 2.

Ostlänkens påverkan på aktuellt Natura 2000-område

En beskrivning av Ostlänkens konsekvenser för Natura 2000-värden i Tullgarn Södra redovisas i aktuell miljökonsekvensbeskrivning. Här konstateras att de nu aktuella alternativa järnvägssträckningarna i det närmaste är identiska med de sträckningar som presenterades i den tidigare miljökonsekvensbeskrivningen från 2006. De skiljer sig dock i höjded eftersom järnvägen nu måste gå antingen över eller under den befintliga järnvägen i området. Den hastighet som Ostlänken planeras och byggs för medför att relativt små förändringar av spårens exakta placering får långtgående följder för banans placering. Krav

på stora spårradier och raka partier för placering av spårväxlar medför att små förändringar kan innebära att banans placering behöver korrigeras på långa sträckor. För att möjliggöra anpassning av sträckningen mot andra intressen norr och söder om Tullgarn Södra, t.ex. kulturmiljövärden i Trosaåns dalgång behövs därför flera alternativ att välja mellan inför den slutgiltiga placeringen.

I den nuvarande miljökonsekvensbeskrivningen görs följande bedömningar för de olika sträckningsalternativens konsekvenser för naturvärden i Natura 2000-område Tullgarn Södra.

Sträckningsalternativ Grön 21

Detta alternativ innebär en förhållandevis kort byggtid och liten omflyttning av massor. Rödlistade arter utanför habitat klarar sig förutsatt att skyddsåtgärder vidtas. Alternativet bedöms inte skada livsmiljöer eller på ett betydande sätt försvåra bevarandet av arter som avses skyddas.

Sträckningsalternativ Röd 31 O

Denna sträckning kan eventuellt påverka Tullgarnsområdets helhet om sträckningen förläggs i tråg i åkermark. Rödlistade arter utanför habitat klarar sig förutsatt att skyddsåtgärder vidtas. Alternativet bedöms i miljökonsekvensbeskrivningen inte skada livsmiljöer eller på ett betydande sätt försvåra bevarandet av arter som avses skyddas.

Sträckningsalternativ Röd 31 U

Järnvägen byggs här i långa tunnelsträckningar. Genom ett utförande med tätade tunnlar kopplat till ett särskilt kontroll- och åtgärdsprogram bedöms eventuell påverkan på Natura-naturtypsområde med utflödande grundvatten kunna motverkas. Sträckningen kan eventuellt påverka Tullgarnsområdets helhet om sträckningen förläggs i tråg i åkermark. Alternativet bedöms inte skada livsmiljöer eller på ett betydande sätt försvåra bevarandet av arter som avses skyddas.

Sträckningsalternativ Röd 33 O

Genom alternativets långa tunnelsträckor undviks till stor del barriäreffekter. Rödlistade arter utanför habitat klarar sig förutsatt att skyddsåtgärder vidtas. Långa tunnlar och konstruktion av bro över dalgången i söder medför lång byggtid. Alternativet bedöms inte skada livsmiljöer eller på ett betydande sätt försvåra bevarandet av arter som avses skyddas.

Sträckningsalternativ Röd 33 U

Genom långa tunnelsträckor undviks till stor del barriäreffekter. Långa tunnlar medför lång byggtid. Alternativet bedöms inte skada livsmiljöer eller på ett betydande sätt försvåra bevarandet av arter som avses skyddas.

Sträckningsalternativ Röd 34

Genom lång tunnelsträckning undviks till stor del störningar och barriäreffekter i norr. Långa tunnlar och konstruktion av bro över dalgången i söder medför lång byggtid. Alternativet bedöms inte skada livsmiljöer eller på ett betydande sätt försvåra bevarandet av arter som avses skyddas.

Sammanfattningsvis kan således konstateras att ingen av Ostlänkens alternativa järnvägssträckningar bedöms skada livsmiljöer eller på ett betydande sätt försvåra bevarandet av arter som avses att skyddas i området. För vissa sträckningar blir dock skyddsåtgärder

nödvändiga. Vad gäller miljökonsekvenserna i övrigt hänvisas till miljökonsekvensbeskrivningen.

Skyddsåtgärder

Trafikverket planerar att vidta de skadeförebyggande åtgärder som krävs för att de aktuella livsmiljöerna inom området inte ska skadas. Skyddsåtgärderna ska också säkerställa att byggnationen och driften av Ostlänken i Tullgarn Södra inte på ett betydande sätt försvårar bevarandet av de arter som avses att skyddas inom området. Trafikverket förslår därför egenvillkor för skyddsåtgärder framförallt avseende dämpning av buller. Förslag på skyddsåtgärder redovisas nedan.

I planering av entreprenadarbeten ska hänsyn även tas till behov av bullerskyddsåtgärder under byggskedet. Inför byggskedet kommer även en tydlig utmärkning av arbetsområdet att göras samt även markeringar i terräng av de områden inom vilka arbeten eller anordningar inte får utföras. Stängsel mot alla Natura 2000 naturtyper inom 100 meter från arbetsområdet kommer att sättas upp.

Byggarbeten kommer i huvudsak att ske i linjen för den nya järnvägen. Arbeten kommer att drivas från två håll och begränsas till en bredd av ca 25-50 meter beroende på typ av arbete och omgivande naturtyper. Genom område 14 kommer arbeten begränsas till max 25 meter. Krossning av berg kommer att ske utanför Natura 2000-området eller i tunnel. Inga upplägg av massor kommer att förläggas inom Natura 2000-området.

Bullerplank på sträckan Natura 2000-områdets norra gräns till norra tunnelpåslaget kommer att förses med absorbent även på den sida som vetter mot motorvägen för att förhindra reflexljud på västra sidan motorvägen. Banvallarnas sidor utanför bullerskydd ska täckas med finkornigt näringsfattigt material exempelvis sand för att skapa miljöer för värdefulla jordbrukslandskapsarter.

Kontrollprogram

Nödvändig kontroll och uppföljning av byggnation och drift av Ostlänken i Natura 2000-området Tullgarn Södra kommer att ske genom kontrollprogram. Dessa ska upprättas i samråd med länsstyrelsen och andra berörda tillsynsmyndigheter innan byggarbeten påbörjas. Programmen ska hantera och precisera den reglering, verifiering och uppföljning av verksamheten som är nödvändig. Det kan här vara frågor kring ekologisk kontroll, kemikaliehantering, avfallshantering, buller, damning, masshantering, nödlägesberedskap m.m. Även verifiering och uppföljning av funktion avseende utförda bullerskyddsåtgärder, viltstängsel, banvallar och faunapassager kommer att hanteras i kontrollprogram efter ibruktagandet av anläggningen.

Vattenverksamhet

Eventuell tillståndspliktig vattenverksamhet kommer att regleras med egna villkor inom ramen för tillståndet. Kontrollprogram för yt- och grundvatten kommer att upprättas i samråd med länsstyrelsen. Dessa kontrollprogram kommer att precisera reglering, verifiering och uppföljning av olika verksamheter och aktiviteter i anslutning till vatten. Det kan t.ex. handla om upprätthållande av grundvattennivåer, infiltration, hantering av läshållningsvatten, pH-justering, förändringar i vattenkvalitet och närsaltbelastning av sjöar. Berg- och geotekniska undersökningar kommer att genomföras i det fortsatta planarbetet liksom insamling av referensdata om grundvattennivåns variation i området. Risken för grundvattensänkning kommer också att utredas i samband med de geohydrologiska undersökningar som utförs inom projektet. Utifrån detta kommer anläggningen att

konstrueras samt åtgärder vidtas för att minimera risken för förändrade grundvattennivåer.

Utbildning m.m.

Den personal som kommer att arbeta inom Natura 2000-området kommer även att genomgå särskild miljöutbildning. För att säkerställa att formulerade miljökrav följs under byggskedets olika faser kommer löpande miljökontroll och miljöuppföljning att genomföras av särskilt ansvarig under hela byggskedet. För hela projekt Ostlänken gäller grundkraven i Trafikverkets generella miljökrav för entreprenadupphandling. Utöver dessa tas även projektspecifika krav fram. Nödlägesberedskap som t.ex. av oljelänsar och absorberande material kommer att finnas tillgängligt vid entreprenadarbeten. Risk för upphörd hävd och därmed negativa effekter på hävdberoende Natura 2000-naturtyper inom Natura 2000-området kommer att beaktas i det fortsatta planarbetet.

Förslag på villkor

Allmänt villkor

1. Byggnationen och driften av Ostlänken inom Natura 2000-området Tullgarn Södra kommer att bedrivas huvudsakligen i överensstämmelse med ansökan och därtill bifogade handlingar.

Villkor för byggskedet

2. Inga intrång i utpekade Natura 2000-naturtyper får ske under byggskedet.
3. Bullrande arbeten som t.ex. ytsprängning, spontning och pålning och övriga arbeten med liknande störningspotential ska inte utföras under häckningstid från april till juni.
4. Grumlande arbeten som kan orsaka sedimentationsspridning till Norasjön bör undvikas från maj till september. För det fall grumlande arbeten måste genomföras under aktuell tidsperiod kommer skyddsåtgärder att vidtas som hindrar spridning av sediment.
5. Kontrollprogram för byggnationen av Ostlänken inom Natura 2000-området Tullgarn Södra kommer att upprättas i samråd med tillsynsmyndigheten

Villkor för driftskedet

6. Inga intrång i utpekade Natura 2000-naturtyper får ske under driftskedet.
7. Bullerskydd ska sättas upp längs järnvägen där den inte går i tunnel. Bullerskydden skall ge en bullerdämpning på ca 10 dB(A).
8. Bullerskydd ska sättas upp längs befintlig järnväg vid Långsjön och utmed dalgången vid Nora gård. Bullerskydden skall ge en bullerdämpning på ca 10 dB(A).
9. Bullerskydd ska sättas upp längs E4 norr om trafikplats Vagnhärad, utmed dalgången i Natura 2000-områdets södra del. Bullerskydden skall ge en bullerdämpning på ca 10 dB(A).
10. Banvallar ska inte besprutas med kemiska bekämpningsmedel.
11. Stängsel längs hela järnvägen ska ha finmaskigt nät nederst för att hindra mindre djur att komma upp på banvallen.



12. Trummor för räv, grävling, smådjur ska upprättas vid kända viltväxlar. Befintliga viltpassager där större djur som älg, rådjur och vildsvin kan passera järnvägen och befintlig motorväg ska säkerställas.
13. Broar över bäcken som leder till Norasjön ska utformas så att det blir landstränder på ömse sidor i anslutning till bron. Detta för att underlätta spridning av landlevande djur.
14. Förändrade grundvattennivåer får inte riskera att skada Natura 2000 naturtyper.
15. Kontrollprogram för driften av Ostlänken inom Natura 2000-området Tullgarn Södra kommer att upprättas i samråd med tillsynsmyndigheten.

Avslutning

Utifrån de bedömningar som gjorts i miljökonsekvensbeskrivningen till denna ansökan kommer varken byggnationen eller driften av Ostlänken inom Natura 2000-området Tullgarn Södra att skada livsmiljöer eller på ett betydande sätt försvåra bevarandet av arter som avses skyddas inom området. För vissa av de planerade järnvägssträckningarna blir dock skyddsåtgärder nödvändiga. Trafikverket har i ansökan föreslagit egenvillkor för sådana skyddsåtgärder. Med hänsyn till detta kan således konstateras att byggnationen och driften av Ostlänken i området inte kommer att skada de naturvärden som avses att skyddas inom Natura 2000-området Tullgarn Södra. Trafikverket hemställer därför att länsstyrelsen beviljar det aktuella tillståndet.

Med vänlig hälsning

Ali Sadeghi
Projektchef Ostlänken

Bilagor

- Bilaga 1: Miljökonsekvensbeskrivning
- Bilaga 2: Samrådsredogörelse