



Trafikverket
781 89 Borlänge
trafikverket@trafikverket.se

Tillstånd enligt 7 kap. 28 a § miljöbalken till passage av ny järnväg genom Natura 2000-området Tullgarn Södra, SE 0220034, Trosa kommun

Ert ärendenummer: TRV 2014/4761

BESLUT

1. Länsstyrelsen godkänner miljökonsekvensbeskrivningen till tillståndansökan för prövning enligt 7 kap 28 a § miljöbalken.
2. Länsstyrelsen lämnar Trafikverket tillstånd enligt 7 kap. 28 a § miljöbalken för passage av ny järnväg genom Natura 2000-området Tullgarn Södra, SE 0220034, i Trosa kommun, i enlighet med de i miljökonsekvensbeskrivningen redovisade sträckningsalternativen för järnvägspassage, grön 21, röd 31O, röd 31U, röd 33O, röd 33U och röd 34.

Tillståndet förenas med följande villkor:

Allmänt villkor

Byggnationen och driften av Ostlänken inom Natura 2000-området Tullgarn Södra ska bedrivas huvudsakligen i överensstämmelse med ansökan och därtill bifogade handlingar och kartor (1-14), om inte annat framgår av nedanstående villkor.

De för de enskilda sträckningarna utpekade och berörda Natura 2000-naturtyperna kommer nedan benämnas *områden*, (område 1-13 samt område 14, som idag inte är en utpekad Natura 2000-naturtyp), i överensstämmelse med benämningarna i miljökonsekvensbeskrivningen.

Generella villkor för bygg-och driftskede avseende samtliga sträckningar:

1. Inga intrång i utpekade Natura 2000-naturtyper får ske varken under bygg- eller under driftskedet.
2. Förändrade grundvattennivåer får inte skada Natura 2000-naturtyper.
3. Kemiska bekämpningsmedel får inte användas inom Natura 2000-området.

4. Nya vägbroar som anläggs ska göras tillgängliga för spridning av landlevande djur, till exempel genom ekodukter eller faunapassager.
5. Åtgärds- och kontrollprogram ska upprättas för att följa förändringar i grundvattennivån i Natura 2000-naturtyper och att normala grundvattennivåer upprätthålls.
6. Åtgärds- och kontrollprogram ska även upprättas för verifiering och uppföljning av funktion avseende utförda bullerskyddsåtgärder, viltstängsel, banvallar och faunapassager liksom för ekologisk kontroll, kemikaliehantering, avfallshantering, buller, damning, masshantering och nödlägesberedskap.

Villkor för byggskede

Mark:

7. Markeringar i terräng ska göras av det i järnvägsplan fastställda arbetsområdet inom Natura 2000-området utanför vilka arbeten eller anordningar inte får utföras.
8. Stängsel ska anordnas mot alla Natura 2000-naturtyper som ligger inom 100 meter från det i järnvägsplan fastställda arbetsområdet.
9. Krossning av berg ska ske utanför Natura 2000-området eller i tunnel.
10. Tillfälliga upplag ska antingen förläggas inom arbetsområdet eller utanför Natura 2000-området.

Buller:

11. Ytsprängning, spontning, borrar ska inte ske under häkningsperiod (1 april till och med 30 juni).
12. Bullerskärmar ska sättas upp under byggskedet längs arbetsområdet för att minska bullerbelastning på omgivande habitat. Bullerskydden ska ge en bullerdämpning på minst 10 dB(A) på 20 meters avstånd.
13. Hydrauldrivna borrar ska användas.
14. Spontning får inte utföras med fallhejare.

Vatten:

15. Länshållningsvatten får inte ledas till Norasjön.
16. Åtgärds- och kontrollprogram för att följa förändringar i vattenkvaliteten vid passage av bäcken mot Norasjön ska upprättas.
17. Grumlande arbeten i ån som leder till Norasjön får inte utföras under maj-september.

18. Grumlände arbeten ska utföras inom avskärmande geotextilfilter.
19. Beredskap för infiltration av vatten ska finnas vid risk för påverkan med avsänkta grundvattenytor i Natura 2000-naturtyper.
20. Beredskap i form av oljeläns och absorberande material ska alltid finnas hos entreprenören på arbetsplatsen.
21. Förslag på åtgärds- och kontrollprogram för att följa påverkan på rödlistade arter, Natura 2000-arter samt arter som omfattas av artskyddsförordningen och Natura 2000-naturtyper ska lämnas till tillsynsmyndigheten senast tre månader innan arbeten påbörjas inom Natura 2000-området.
22. Förslag på övervakningsprogram för byggskedet för att registrera förändringar i vattenflöde, vattenstånd eller markfuktighet ska lämnas till tillsynsmyndigheten senast tre månader innan arbeten påbörjas inom Natura 2000-området.

Villkor för driftskedet

23. Bullret från järnvägen ska begränsas så att det vid 80 meter från spårmitte inte ger upphov till:

högre ekvivalent ljudnivå än 55 dBA
högre maximal ljudnivå än 75 dBA

- Ovan angivna begränsningsvärden ska kontrolleras genom beräkningar. Resultaten ska redovisas som frifältsvärden. Ekvivalentvärdena ska beräknas utifrån den mest bullrande timmen om bullernivån varierar under tidsperioden.
 - Kontroll ska ske senast ett år efter det att verksamheten startats samt så snart det skett förändringar i verksamheten som kan medföra ökade bullernivåer eller om tillsynsmyndigheten begär det. Kontroll ska dock alltid ske minst vart tredje år. Resultaten av kontrollerna ska omgående redovisas till tillsynsmyndigheten.
24. Bullerskydd ska sättas upp längs järnvägen där den inte går i tunnel. Bullerskydden ska ge en bullerdämpning på minst 10 dB(A) på 20 meters avstånd från spårmitte.
 25. Bullerskydd ska sättas upp längs befintlig järnväg vid Långsjön och utmed dalgången vid Nora gård. Bullerskydden ska ge en bullerdämpning på minst 10 dB(A) på 20 meters avstånd från spårmitte.
 26. Bullerskydd ska sättas upp längs E4 norr om trafikplats Vagnhärad, utmed dalgången i Natura 2000-områdets södra del. Bullerskydden ska ge en bullerdämpning på minst 10 dB(A) på 20 meters avstånd från spårmitte.

27. 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.
28. Om en oförutsedd grundvattensänkning sker under driftsskede ska tillsynsmyndigheten omedelbart underrättas.
29. En grundvattensänkning som orsakats av tunnel i driftsskede måste återställas inom 1 månad från det att sänkningen upptäckts.
30. Stängsel ska finnas längs hela järnvägen och ska ha finmaskigt nät nederst för att hindra även mindre djur att komma upp på banvallen.
31. Trummor för passage för rävar, grävling och smådjur ska upprättas vid viltväxlar.
32. Befintliga viltpassager där större djur som älg, rådjur och vildsvin kan passera järnvägen och befintlig motorväg ska säkerställas.
33. Förslag på åtgärds- och kontrollprogram för driften av Ostlänken inom Natura 2000-området Tullgarn Södra ska lämnas till tillsynsmyndigheten senast tre månader innan järnvägen tas i drift i Natura 2000-området.

Särskilda villkor

Sträckning Grön 21 (se kartbilagor 3 och 4)

Byggskede

34. Arbetsområdet får inte vara bredare än 25 meter vid område nr 7.
35. Vid järnvägsdragningen i område 14 ska det säkerställas att rödlistade arter kan fortleva med minst samma populationsstorlek som i nollalternativet.

Driftsskede

36. Åtkomst för skötsel av område 14 samt av trädklädda betesmarker, områden nr 10, 11, 13, ska säkerställas.
37. Bullerplank på sträckan från Natura 2000-områdets norra gräns till norra tunnelpåslaget ska förses med absorbent även på den sida som vetter mot motorvägen för att förhindra reflexljud på västra sidan av motorvägen.
38. Viltpassager ska säkerställas så att viltet kan passera nya järnvägen och sedan över eller under motorväg mellan 3000-4500 meter.

Sträckning Röd 31O (se kartbilagor 5 och 6)

Byggskede

39. Arbetsområdet får inte vara bredare än 25 meter vid område nr 7.
40. Vid järnvägsdragningen i område nr 14 ska det säkerställas att rödlistade arter kan fortleva med minst samma populationsstorlek som i nollalternativet.

Driftskede

41. Åtkomst för skötsel av område 14 samt av trädklädda betesmarker, områden nr 10,11, 13, ska säkerställas.
42. Viltpassager ska säkerställas så att viltet kan passera nya järnvägen och sedan över eller under motorväg mellan 3000-4500 meter, enligt bifogad karta, enligt bifogad karta nr 6.

Sträckning Röd 31U (se kartbilagor 7 och 8)*Byggskede*

43. Vid järnvägsdragningen i område nr 14 ska det säkerställas att rödlistade arter kan fortleva med minst samma populationsstorlek som i nollalternativet.

Driftskede

44. Åtkomst för skötsel av område 14 samt av trädklädda betesmarker, områden nr 10,11, 13, ska säkerställas.

Sträckning Röd 33O (se kartbilagor 9 och 10)*Byggskede*

45. Vid järnvägsdragningen i område nr 14 ska det säkerställas att rödlistade arter kan fortleva med minst samma populationsstorlek som i nollalternativet.

Driftskede

46. Åtkomst för skötsel av område 14 samt av trädklädda betesmarker, områden nr 10,11, 13, ska säkerställas.

REDOGÖRELSE FÖR ÄRENDET

Bakgrund

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 år 2017 och den beräknas att tas i drift senast år 2028. Ostlänken blir den första järnvägen i Sverige som planeras för persontåg i hastigheter upp till 320 km/h.

Nuvarande status på Projekt Ostlänken

Planeringsarbetet kring Ostlänken har pågått sedan många år tillbaka. Förstudien och järnvägsutredningen utmynnade under år 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 i juni samma år.

I Ostlänkens förstudie identifierades tre olika korridorsträckningar, blå, grön och röd. 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 infrastrukturproposition som lämnades till riksdagen den 15 oktober 2012. Trafikverket har också tagit med Ostlänken i förslaget till nationell plan för transportsystemet som regeringen fastställde den 8 april 2014.

I samband med framtagandet av miljökonsekvensbeskrivningen för byggande av järnväg genom Natura 2000-området Tullgarn Södra har flera naturinventeringar genomförts och kontinuerligt samråd med Länsstyrelsen har ägt rum. Länsstyrelsen har granskat och lämnat synpunkter på förslag till miljökonsekvensbeskrivning.

Ansökan

Trafikverket har den 30 april 2014 inkommit till Länsstyrelsen med ansökan om tillstånd enligt 7 kap. 28 a § miljöbalken för järnvägspassage genom Natura 2000-området Tullgarn Södra (SE 0220034).

Ansökan avser sträckningsalternativen grön 21, röd 31O, röd 31U, röd 33O, röd 33U och röd 34 som finns redovisade i den till ansökan hörande miljökonsekvensbeskrivningen. Sökanden har anfört att man anser att dessa sträckningsalternativ inte skadar de livsmiljöer eller på ett betydande sätt försvårar bevarandet av de arter som avses att skyddas i Natura 2000-området.

Miljökonsekvensbeskrivning

Till ansökan finns en i april 2014 upprättad miljökonsekvensbeskrivning inkommen den 2 maj 2014. I sammanfattningen anges bl.a. följande:

En MKB togs fram år 2006 som beskrev konsekvenserna av Ostlänken på Tullgarns Natura 2000-område under förutsättning att den gamla järnvägen som går genom området togs bort. Den gamla järnvägen avses nu vara kvar i området och den gamla MKB:n har justerats efter de nya förutsättningarna. Länsstyrelsen tillägger att en skärpning avseende tillämpningen av begreppet risk för betydande påverkan på Natura 2000-områden, liksom prövning av vattenverksamhet enligt 11 kap. miljöbalken bidrar också till behovet av en förnyad tillståndsansökan inklusive MKB.

Syfte med MKB

Ostlänkens samtliga utredningsalternativ enligt genomförd förstudie passerar genom Natura 2000-området Tullgarn och kan innebära en betydande påverkan på områdets naturvärden. En tillståndsprövning enligt 7 kap 28 a § miljöbalken har gjorts för ett tidigare förslag (2006). En justerad miljökonsekvensbeskrivning med anledning av de nya förutsättningarna är upprättad som underlag till tillståndsansökan.

Nollalternativ

Nollalternativet innebär att Ostlänken inte byggs ut och att den befintliga järnvägen är kvar. Prognosår är år 2030, motsvarande den tidpunkt då Götalandsbanan förutsätts vara utbyggd i sin helhet. Trafiken bedöms vara ca 32 tåg/vardagsmedeldygn vilket är nära kapacitetstaket för den enkelspåriga banan.

Bedömningarna i miljökonsekvensbeskrivningen har gjorts med utgångspunkt i Länsstyrelsens bevarandeplan för Tullgarnsområdet. Vid beskrivningen av konsekvenser i både byggskede och driftskede har vissa skadeförebyggande åtgärder förutsatts.

Konsekvenser

Sex olika alternativ har utretts. Dessa har benämnts: Grön 21, Röd 31O (över befintlig järnväg), Röd 31U (under befintlig järnväg), Röd 33O (över befintlig järnväg), Röd 33U under befintlig järnväg) och Röd 34. Sträckningarna i plan är nästan identiska med de sträckningar som presenterades i MKB 2006. De skiljer sig dock från dem i höjddled genom att sträckningarna nu måste gå antingen över eller under den befintliga järnvägen.

Byggtiden för Ostlänken genom Tullgarn bedöms bli totalt ca 5 år varav 3-4 år markarbeten. Arbetena planeras att drivas från två håll och begränsas till en bredd av ca 25-50 meter beroende på vilken typ av arbeten som ska utföras på platsen. Huvuddelen av transporterna, såsom masstransporter, planeras att ske i linjen för den nya järnvägen. De arbetsmoment som kommer att påverka omgivningen mest under byggskedet är tunneldrivning med tunnelborrning och sprängningar. Dessa märks mest vid arbeten med tunnelpåslagen. Pålning och schaktning samt slagning av sponter bullrar och stör omgivningen.

Planeringen utgår från att de antagna trafikmålen för järnvägen kan uppnås med en banstandard som medger trafik i 320 km/h vilket bl.a. innebär en minsta kurvradie på 4700 meter. Normal bredd på spåret (dubbelspår) är 15 meter plus slänter eller skärningar. Per vardagsmedeldygn räknar Trafikverket med ca 7 tåg i timmen i vardera riktningen år 2030 som är det år som satts som jämförelseår mot nollalternativet. Ostlänken planeras i första hand för persontåg. Befintlig järnväg kommer att trafikeras med ca 10 godståg per dygn när Ostlänken är i drift.

Ytsprängning, pålning av spont, pålning av KC-pelare och övriga arbeten med liknande störningspotential kommer inte utföras under häckningstiden april-juni. Risker för eventuell grundvattensänkning i samband med tunnelbyggnation bedöms kunna hanteras. Utförande och åtgärder förutsätts säkerställa att sådana sänkningar inte inträffar. Vidare bedömer Trafikverket att ingen ökad närsaltbelastning på Sörsjön i Stockholms län, eller Norasjön i Natura 2000-området Tullgarn Södra, kommer att ske. Bullerskärmar kommer att sättas upp under byggskedet längs arbetsområdet för att minska bullerbelastningen på omgivande habitat. Dämpningen av byggbullret ska i typfallet vara 5-10 dB(A) på 50-100 meters avstånd. Förslag till kontrollåtgärder finns beskrivna i miljökonsekvensbeskrivningen. Dessa ska preciseras i kontrollprogram.

MKB pekar på att befintlig viltpassage förbi motorvägen ska säkerställas så djur kan ta sig över järnvägstunneln vid Lugnet. I MKB bedöms fragmentering av landskapet/naturtyper inte bli så stor, eller kan åtgärdas, så att det inte har en betydande miljöpåverkan.

Kungörelse av ansökan

Ansökan och miljökonsekvensbeskrivningen har kungjorts i enlighet med 23 § förordningen (1998:1252) om områdesskydd enligt miljöbalken m.m. Kungörelsen har införts i Post-och Inrikes Tidningar samt i ortstidningarna Sörmlands Nyheter, Eskilstuna-kuriren med Strängnäs tidning,

Sörmlandsbygden, Folket och Länstidningen i Södertälje. Inga yttranden över ansökan har härefter inkommit till Länsstyrelsen.

SKÄL FÖR BESLUT

Tillämpliga bestämmelser

Enligt 7 kap. 28 a § miljöbalken krävs tillstånd för att bedriva verksamheter eller vidta åtgärder som på ett betydande sätt kan påverka miljön i ett naturområde som har förtecknats enligt 7 kap. 27 § första stycket 1 eller 2 miljöbalken (Natura 2000-område i form av ett särskilt skyddsområde enligt fågeldirektivet eller ett särskilt bevarandeområde enligt art- och habitatdirektivet). Av 7 kap. 28 b § miljöbalken framgår att sådant tillstånd får lämnas endast om verksamheten eller åtgärden ensam eller tillsammans med andra pågående eller planerade verksamheter eller åtgärder inte kan skada den eller de livsmiljöer i området som avses att skyddas och inte heller medför att den art eller de arter som avses att skyddas utsätts för en störning som på ett betydande sätt kan försvåra bevarandet i området av arten eller arterna. Vid ansökan om tillstånd enligt 7 kap. 28 a § miljöbalken ska enligt 6 kap. 1 § miljöbalken en miljökonsekvensbeskrivning ingå i ansökan.

Myndigheter som meddelar ett beslut som kan påverka miljön i ett naturområde som avses i 7 kap. 27 § första stycket 1 eller 2 miljöbalken ska enligt 19 § förordningen om områdesskydd enligt miljöbalken m.m. särskilt bevaka att en gynnsam bevarandestatus upprätthålls för de livsmiljöer och arter som behöver skyddas i området. Innan ett sådant beslut meddelas, ska myndigheten enligt samma bestämmelse ha gjort en bedömning av beslutets konsekvenser för det nämnda naturområdet.

Länsstyrelsen har den 20 oktober 2005 fastställt en bevarandeplan för Tullgarnsområdet. Området är skyddat som pSCI-område enligt art- och habitatdirektivet samt utgör ett särskilt skyddsområde, SPA-område, enligt fågeldirektivet, enligt 4 kap. miljöbalken (MB). Området är tillika naturreservat. Området är dessutom av riksintresse för naturvård och friluftsliv enligt 3 kap. 6 § MB, samt av riksintresse för det rörliga friluftslivet, enligt 4 kap 2 § MB, och obruten kust enligt 4 kap. 3 § MB.

Länsstyrelsens bedömning

Allmänt (kopplat till de allmänna villkoren)

Länsstyrelsen anser att miljökonsekvensbeskrivningen uppfyller kraven i 6 kap. miljöbalken och att ansökan och tillhörande utredningar kan ligga till grund för ett ställningstagande i sak.

Natura 2000-området Tullgarn består idag av en mängd olika Natura 2000-habitat, som ligger utspridda och uppblandade med mer trivial natur, där rationellt jord- och skogsbruk bedrivs. I några delar av området förekommer större sammanhängande områden med habitat enligt bevarandeplanen. Där de aktuella järnvägssträckningarna är utlagda är det längre avstånd till och glesare mellan de värdefulla habitaterna än i övriga delar av Natura 2000-området. Samtliga sex sträckningsalternativ inom röd korridor ligger relativt nära varandra och i anslutning till befintlig motorväg.

Vad gäller den sökta åtgärden att anlägga ny järnväg enligt något av sträckningsalternativen grön 21, röd 31O, röd 31U, röd 33O, röd 33U, och röd 34 gör Länsstyrelsen följande bedömning. Inget av sträckningsalternativen inkräktar direkt i någon Natura 2000-naturtyp, enligt bifogad karta. Inga andra djurarter än fågelarter utpekade som särskilt värdefulla i bevarandeplanen. De utpekade Natura 2000 naturtyperna nr 1-14 ligger inom det område som har naturinventerats av Ekologigruppen. Av dessa är 13 utpekade Natura 2000-naturtyper. Område nr 14 är i dagsläget inte klassat som Natura 2000-naturtyp, men har värden i form av strukturer och förekomster av rödlistade arter som kräver hänsyn.

Länsstyrelsen instämmer i den bedömning som gjorts i MKB att påverkan bedöms bli obetydlig på de utpekade Natura 2000-naturtyperna inom det berörda området av Natura 2000-området Tullgarn. Av dessa utpekade områden har nr 14 flera rödlistade arter, som till exempel gulröd blankbock, grön aspvedbock samt veckticka, men ingen av arterna bedöms kunna påverkas av en järnvägsdragning, med de villkor som meddelas beslutet.

Länsstyrelsen bedömer att bevarandemålen, enligt den gällande bevarandeplanen för Tullgarnsområdet, kommer att kunna uppnås även om tillstånd lämnas till den sökta åtgärden. Samtliga alternativ bedöms medföra ingen eller obetydlig skada, varken på de utpekade Natura 2000-naturtyperna, eller Natura 2000-områdets helhet, innefattande de målsättningar som området avsatts för, dess del av det internationella nätverket av skyddade områden samt områdets självläkningsförmåga.

Arter

På uppdrag av Trafikverket har en naturinventering genomförts som nämnts ovan. Vid inventeringen upptäcktes ett värdefullt naturområde, område 14, som inte klassats som Natura 2000-naturtyp. Vid inventeringen hittades ett flertal rödlistade arter. Länsstyrelsen bedömer att det är viktigt att säkerställa att rödlistade arter kan fortleva med minst samma populationsstorlek som i nollalternativet vid järnvägsdragning, särskilt i område 14 (se bifogad tjänsteanteckning rörande Länsstyrelsens hantering av detta område). Eftersom område 14 har höga värden knutna till äldre träd, som exempelvis gammal asp, ska hänsyn tas till naturmiljön och de rödlistade arterna knutna till främst äldre och grova träd. Med anledning av risken att ett träd faller över spåranläggningen kan Trafikverket vilja avverka träd i området. Inför avverkning/trädfällning ska en individuell bedömning av varje träd som ska tas bort göras. Om träd måste tas bort bör högstubbar lämnas. En annan hänsynsåtgärd kan vara att gynna aspsuccessionen på platsen. Genom att bevara miljön kan man undvika att de rödlistade arterna påverkas negativt.

Grundvatten

Under förutsättning att projektet genomförs med en god planering och med ett väl utformat kontrollprogram bedömer Länsstyrelsen att sträckningarna med tunnlar kan byggas under, eller i nära anslutning till Natura 2000-området utan att utpekade livsmiljöer skadas, eller att de arter som avses skyddas här utsätts för en störning som på ett betydande sätt kan försvåra deras bevarande. Åtgärds- och kontrollprogram ska upprättas för att följa förändringar i grundvattennivån i Natura 2000-naturtyper och att normala grundvattennivåer upprätthålls.

Länsstyrelsen bedömer dock att i de sträckningsalternativ som innebär ett byggande med tunnlar och tråg kan finnas en risk för påverkan på Natura 2000-naturtyper. Vid en kraftigt

sänkt grundvattenyta skulle en påverkan eventuellt kunna ske på utpekade naturvärden i de Natura 2000-naturtyper med västlig taiga (områden nr 2, 3, 6, 7, 9 och 12). Tillstånd kan medges under förutsättning att förändrade grundvattennivåer inte riskerar att skada Natura 2000-naturtyper, och därmed inte riskerar att skada Natura 2000-området Tullgarn som helhet. En kontroll- och åtgärdsplan ska upprättas särskilt för grundvatten, enligt de generella villkoren. Kontrollprogram för byggnationen av Ostlänken inom Natura 2000-området Tullgarn Södra ska upprättas i samråd med tillsynsmyndigheten. Grundvattenbortledning kopplat till byggande av tunnlar prövas av mark- och miljödomstol enligt 11 kap. miljöbalken.

Norasjön är en mycket näringsrik sjö som ligger helt inom Natura 2000-området Tullgarn Södra. Länshållningsvatten får därför inte ledas till Norasjön eller dess tillrinningsområde. Utsläpp av länshållningsvatten till övriga vattendrag och sjöar i närområdet klassas som vattenverksamhet och prövas av mark- och miljödomstol enligt 11 kap. miljöbalken. Länsstyrelsen hänskjuter därmed de delar av beslutet som rör vattenverksamhet till Mark- och miljödomstolens kommande prövning i den frågan.

Kontrollprogram

Kontroll och uppföljning av byggnation och drift av Ostlänken i Natura 2000-området Tullgarn Södra ska ske genom kontrollprogram. Dessa upprättas, med fördel, 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 av betydelse beträffande ekologisk kontroll, kemikaliehantering, avfallshantering, buller, damning, masshantering, nödlägesberedskap m.m. Även verifiering och uppföljning av funktion avseende utförda bullerskyddsåtgärder, viltstängsel, banvallar och faunapassager ska hanteras i kontrollprogram efter ibruktagandet av anläggningen.

Buller

De kumulativa effekterna av järnväg, motorväg, väg och rationellt jord- och skogsbruk bedöms bli obetydliga under förutsättning att villkoren uppfylls. Bullernivåerna från järnvägen är lägre än från den närliggande motorvägen. Byggskedet innebär visserligen bullerstörning och störning genom mänsklig närvaro. Genom att bullerskärmar uppförs och då särskilt bullrande arbeten inte är tillåtna under häckningstid bedöms emellertid inga störningskänsliga arter påverkas negativt.

Länsstyrelsen anser att det är viktigt att bullernivåerna från tågtrafiken på järnvägen i driftskedet begränsas för att inte störa känsliga arter. Länsstyrelsen bedömer att villkor för ekvivalent och maximal ljudnivå därför behövs. Begränsningsvärden ska kontrolleras genom beräkningar. Resultaten ska redovisas som frifältsvärden. Ekvivalentvärdena ska beräknas utifrån den mest bullrande timmen om bullernivån varierar under tidsperioden.

Länsstyrelsen anser att kontroll av bullernivåerna ska ske senast ett år efter det att järnvägen har tagits i drift. Därutöver bör kontroll ske vid förändringar i verksamheten som kan medföra ökade bullernivåer eller om tillsynsmyndigheten begär det. Kontroll ska dock alltid ske minst vart tredje år. Resultaten av kontrollerna ska omgående redovisas till tillsynsmyndigheten.

Barriärer

MKB pekar på att befintlig viltpassage under motorvägen ska säkerställas så djur kan ta sig över järnvägstunneln vid Lugnet. Länsstyrelsen menar att det är förutsättningen för en, eller flera, passager för viltet som ska säkerställas. Viltet måste kunna passera förbi den nya järnvägen samt över eller under motorvägen. Länsstyrelsen bedömer att passagerna ska skapas väst - nordväst om Lugnet, eller mellan 3000 och 4 500 meter, enligt bifogad karta. Exakt hur lösningen eller lösningarna för detta kommer att utformas får avgöras i fortsatt arbete och vid prövning av järnvägsplanen.

Likaså ska tillfälliga eller permanenta nya broar byggas som ekodukter för spridning av landlevande djur. Följs villkoren kopplade till identifierade kommande barriärer, bedömer Länsstyrelsen att barriäreffekterna inte har en negativ påverkan på naturvärden i habitatet.

Fragmentering av landskapet/naturtyper

Fragmentering av åkermark och tillgänglighet till jordbruksmark är troligen de viktigaste aspekterna vad gäller jordbrukets intressen i området. Att mark tas i anspråk är svårt att undvika, även om det går att minska påverkan genom korridorsval och bevarande av åkermark under broar. Redan idag korsas dalgången av E4 och den gamla järnvägen och det är viktigt att ytterligare påverkan minimeras. I Jordbruksverkets "Översyn av det generella biotopskyddet" (Rapport 2013:10, Jordbruksverket) konstaterar man att den största rationaliseringsvinsten sker när sammanhängande fältstorlek ökar från 1 till 2 ha. Man bör därmed undvika uppdelningar där skiften mellan 0,5-2 ha bildas, då de riskerar att tas ur produktion.

För de Natura 2000-naturtyper som kräver skötsel i form av bete eller slåtter (trädklädda betesmarker) ska åtkomsten säkras. Markägare eller brukare måste kunna transportera betesdjur, alternativt en slåtterbalk. Den lokala grusväg som finns vid Spårtoorp ska säkerställas för detta ändamål. Under förutsättning att detta villkor uppfylls, bedöms inte heller fragmenteringen av jordbrukslandskapet leda till en indirekt påverkan på naturtyperna.

Bedömning av de enskilda sträckningsalternativen

Sträckning Grön 21 (se kartbilagor 3 och 4)

Grön 21 utmärks av att den har lång ytsträckning och att den korsar befintlig järnväg via en bro samt att den är dragen så nära motorvägen som möjligt. Konsekvenserna innebär förhållandevis kort byggtid och liten omflyttning av massor.

Länsstyrelsen bedömer att, under förutsättningen att inga ingrepp sker vid utpekade Natura 2000-naturtyper kan sträckningen grön 21 tillåtas. Under byggskedet får inte grundvattennivån sänkas så att följden blir att Natura 2000-naturtyper påverkas negativt.

Vidare bedömer Länsstyrelsen att för att kunna genomföra denna sträckning så ska skyddsåtgärder vidtas för att rödlistade arter utanför habitat ska klara sig. Trafikverket åläggs att vid järnvägsdragningen i område nr 14 säkerställa att rödlistade arter kan fortleva med minst samma populationsstorlek som i nollalternativet. Eftersom område 14 har höga

värden knutna till äldre träd, som exempelvis gammal asp, ska hänsyn tas till naturmiljön och de rödlistade arterna knutna till främst äldre och grova träd. Med anledning av risken att ett träd faller över spåranläggningen kan Trafikverket vilja avverka träd i området. Inför avverkning/trädfällning ska en individuell bedömning av varje träd som ska tas bort göras. Om träd måste tas bort bör högstubbar lämnas. En annan hänsynsåtgärd kan vara att gynna aspsuccessionen på platsen. Genom att bevara miljön kan man undvika att de rödlistade arterna påverkas negativt.

Område nr 7 får inte påverkas, och därmed får arbetsområdet inte vara bredare än 25 meter vid området.

Länsstyrelsen ställer sig bakom bedömningen i MKB att utpekade Natura 2000-naturtyper kommer att påverkas av buller från arbetena, som kommer att vara max 75 dB(A) under tiden för arbete med spontning och arbete med kalkcement-pelare. Då alla Natura 2000-naturtyper längs motorvägen till stor del redan är bullerpåverkade på grund av E4-an, bedöms detta inte förändra faunan på något avgörande sätt. Byggarbetsplatsen ska dock avskärmas från Natura 2000-naturtyperna med bullerskärmar. Vidare ska föreskrivna villkor avseende buller följas.

Beträffande barriäreffekter så beskrivs i MKB att tunnelsträckning från 4200 meter till 4500 meter innebär en bred ekodukt. Vid vägporten under motorvägen mellan Kattnäs och Lilltorp löper järnvägssträckningen på bro. Sträckningen mellan 5000 meter och Natura 2000-områdets södra kant utförs som bro och som övergår i uppbyggda slänter. Område nr 13 kommer att ligga mellan motorväg och järnväg. Länsstyrelsen bedömer att en, eller flera, passager för viltet måste säkerställas. Viltet måste kunna passera förbi den nya järnvägen samt över eller under motorväg. Länsstyrelsen bedömer att passagera ska skapas väst - nordväst om Lugnet, eller mellan 3000 meter och 4 500 meter, enligt bifogad karta. Exakt hur lösningen eller lösningarna för detta ska utformas får avgöras i fortsatt arbete och vid prövning av järnvägsplanen. Likaså ska tillfälliga eller permanenta nya broar byggas som ekodukter för spridning av landlevande djur. Följs villkoren kopplade till identifierade kommande barriärer, bedömer Länsstyrelsen att barriäreffekterna inte har en negativ påverkan på naturvärden i habitatet.

I alternativet Grön 21 tas mer åkermark i anspråk än i exempelvis röd 33U eller röd 34. För att säkerställa den framtida skötseln av de trädklädda betesmarkerna i områden nr 10,11, 13 samt område nr 14, till följd av en fragmentering av landskapet, ska åtkomsten till dessa marker säkerställas.

Sträckning Röd 310 (se kartbilagor 5 och 6)

Röd 310 utmärks av att den har en lång och ca 16 meter hög brosträckning i södra delen av området. Likt Grön 21 går den förhållandevis nära E4.

Länsstyrelsen bedömer att, under förutsättningen att inga ingrepp sker vid utpekade Natura 2000-naturtyper kan sträckningen röd 310 genomföras utan påverkan. Denna sträckning är dock en av de som kräver flest villkor för att kunna tillåtas med tanke på att sträckningen förläggs i åkermark. Under byggskedet får inte grundvattennivån sänkas så att följden blir att Natura 2000-naturtyper påverkas negativt. Genom ett utförande med ett särskilt kontroll-

och åtgärdsprogram bedöms eventuell påverkan på Natura 2000-naturtyper utflödande grundvatten kunna motverkas, enligt de generella villkoren.

Söder om tunnelöppningen byggs järnvägen i ett tråg från 4100 meter till ca 5000 meter. Länsstyrelsen bedömer att för att kunna genomföra denna sträckning så ska skyddsåtgärder vidtas för att rödlistade arter utanför habitat ska klara sig. Trafikverket åläggs att vid järnvägsdragningen i område nr 13, samt område nr 14 säkerställa att rödlistade arter kan fortleva med minst samma populationsstorlek som i nollalternativet. Eftersom område 14 har höga värden knutna till äldre träd, som exempelvis gammal asp, ska hänsyn tas till naturmiljön och de rödlistade arterna knutna till främst äldre och grova träd. Med anledning av risken att ett träd faller över spåranläggningen kan Trafikverket vilja avverka träd i området. Inför avverkning/trädfällning ska en individuell bedömning av varje träd som ska tas bort göras. Om träd måste tas bort bör högstubbar lämnas. En annan hänsynsåtgärd kan vara att gynna aspsuccessionen på platsen. Genom att bevara miljön kan man undvika att de rödlistade arterna påverkas negativt.

Länsstyrelsen bedömer att område nr 7 inte får påverkas, och därmed får arbetsområdet inte vara bredare än 25 meter på denna plats. Ett kontroll- och åtgärdsprogram ska upprättas och genomföras i samband med eventuellt genomförande.

Järnvägen planeras i norra delen av Natura 2000-området intill motorvägen. Järnvägen passerar i två tunnlar, sedan på järnvägsbroar. Området mellan järnväg och motorväg blir bullerstört från två håll. Den största bullerpåverkan från byggskedet är från ytsprängningar då tunnlar ska anläggas. Det är en process som varar i ca tre månader. I områden nr 9 och 12 har den typiska arten spillkråka noterats. Enligt MKB så har dessa så stora revir (100-1000 ha) att påverkan på artens förmåga att häcka framgångsrikt i området blir obetydlig. Byggarbetsplatsen ska dock avskärmas från Natura 2000-naturtyperna med bullerskärmar enligt förslagen i MKB för att undvika påverkan på Natura 2000-naturtyper. Vidare ska föreskrivna villkor avseende buller följas.

Ett resonemang kring barriäreffekterna förs i MKB och underlaget pekar på att vilt kan få svårt att ta sig över den nybyggda järnvägsvallen för att nyttja befintlig undergång under motorvägen. De måste då passera över någon av tunnlar och gå mellan motorväg och ny järnväg för att nå undergången. Länsstyrelsen bedömer att en, eller flera, passager för viltet måste säkerställas. Viltet måste kunna passera förbi den nya järnvägen samt över eller under motorväg. Länsstyrelsen bedömer att passagerna ska skapas väst - nordväst om Lugnet, eller mellan 3000 meter och 4 500 meter, enligt bifogad karta. Exakt hur lösningen eller lösningarna för detta ska utformas får avgöras i fortsatt arbete och vid prövning av järnvägsplanen. Likaså ska tillfälliga eller permanenta nya broar byggas som ekodukter för spridning av landlevande djur. Följs villkoren kopplade till identifierade kommande barriärer, bedömer Länsstyrelsen att barriäreffekterna inte har en negativ påverkan på naturvärden i habitatet.

I alternativen Röd 31O tas mer mark i anspråk i förhållande till röd 33U och röd 34. I söder går järnvägen på bro över åkermark och område nr 13 kommer att ligga mellan motorväg och järnvägsbro. För att undvika att denna del av järnvägen innebär en fragmentering av landskapet, ska åtkomsten till samtliga trädklädda betesmarker inom järnvägsområdet, för

områdena nr 10,11, 13 samt område nr 14, säkerställas. Anledningen till denna åtgärd är att markägare/förvaltare ska kunna sköta markerna genom bete eller slätter. Det är också för att garantera att järnvägen inte ska innebära någon påverkan på spridningsmöjligheter för djur och växter till och från detta område som skulle kunna vara av betydelse för områdets naturvärden.

Sträckning Röd 31U (se kartbilagor 7 och 8)

Röd 31U utmärks av att den har en lång tunnelsträckning i norra delen av området och en mindre bro över vattendraget i södra delen, vilket innebär långa tunnelsträckningar genom Natura 2000-området.

Enligt MKB kan byggskedet komma att påverka områdena nr 7 och 8 om det innebär att hydrologin påverkas vid tunneldrivningen. För att säkerställa att detta inte sker ska ett övervakningsprogram för byggskedet upprättas, enligt de generella villkoren.

Länsstyrelsen bedömer att, under förutsättningen att inga ingrepp sker i utpekade Natura 2000-naturtyper kan sträckningen röd 31U tillåtas. Denna sträckning är dock en av de som kräver flest villkor för att kunna tillåtas, eftersom sträckningen förläggs i åkermark. Grundvattennivån får inte sänkas så att följden blir att Natura 2000-naturtyper påverkas negativt, enligt de föreskrivna generella villkoren. Genom ett utförande med ett särskilt kontroll- och åtgärdsprogram bedöms eventuell påverkan på exempelvis områdena nr 6, 7 och 8, med utflödande grundvatten kunna motverkas. Ett kontroll- och åtgärdsprogram ska upprättas och genomföras i samband med eventuellt genomförande, enligt de föreskrivna generella villkoren.

MKB tar upp att den största bullerpåverkan från byggskedet är från ytsprängningar då tunnarna ska anläggas. Det är en process som varar i ca tre månader. I områdena nr 9 och 12 har den typiska arten spillkråka noterats. Enligt MKB så har dessa så stora revir (100-1000 ha) att påverkan på artens förmåga att häcka framgångsrikt i området blir obetydlig. Inga övriga naturvetenskapligt värdefulla störningskänsliga arter har påträffats längs alternativets sträckning i detta habitat. För att undvika påverkan på utpekade Natura 2000-naturtyper ska bullerskydd anordnas. Vidare ska föreskrivna villkor avseende buller följas.

Eftersom område 14 har höga värden knutna till äldre träd, som exempelvis gammal asp, ska hänsyn tas till naturmiljön och de rödlistade arterna knutna till främst äldre och grova träd. Med anledning av risken att ett träd faller över spåranläggningen kan Trafikverket vilja avverka träd i området. Inför avverkning/trädfällning ska en individuell bedömning av varje träd som ska tas bort göras. Om träd måste tas bort bör högstubbar lämnas. En annan hänsynsåtgärd kan vara att gynna aspsuccessionen på platsen. Genom att bevara miljön kan man undvika att de rödlistade arterna påverkas negativt.

Länsstyrelsen bedömer att förutsättningen för en, eller flera, passager för vilt ska säkerställas. Viltet måste kunna passera förbi den nya järnvägen samt över eller under motorvägen. Länsstyrelsen bedömer att passagerna ska skapas väst - nordväst om Lugnet, eller mellan 3000 meter och 4 500 meter, enligt bifogad karta. Exakt hur lösningen eller lösningarna för detta ska utformas får avgöras i fortsatt arbete och vid prövning av järnvägsplanen. Likaså ska tillfälliga eller permanenta nya broar byggas som ekodukter för

spridning av landlevande djur. Följs villkoren kopplade till identifierade kommande barriärer, bedömer Länsstyrelsen att barriäreffekterna inte har en negativ påverkan på naturvärden i habitatet.

I söder går järnvägen på bro över åkermark och område nr 13 kommer att ligga mellan motorväg och järnvägsbro. I alternativ 31U bildas ca 8 nya block med areal mellan 0,5-2 ha. All åkermark skulle dock mellan nya och gamla järnvägen bestå av små block, vilket ökar risken för att brukandet upphör i hela den ”kilen” om ca 10 ha. För att undvika att denna del av järnvägen innebär en fragmentering av landskapet, ska åtkomsten till samtliga trädklädda betesmarker inom järnvägsområdet, områdena nr 10, 11, 13 samt område 14, säkerställas. Anledningen till denna åtgärd är att markägare/förvaltare ska kunna sköta markerna genom bete eller slåtter. Det är också för att garantera att järnvägen inte ska innebära någon påverkan på spridningsmöjligheter för djur och växter till och från detta område som skulle kunna vara av betydelse för områdets naturvärden.

Sträckning Röd 330 (se kartbilagor 9 och 10)

Röd 330 utmärks av att den ligger på västra sidan av motorvägen i norr där den har långa tunnelsträckningar genom skogsområdena. Den passerar E4 i tunnel. I söder löper den över dalgången på en lång bro öster om E4. Genom långa tunnelsträckor undviks till stor del barriäreffekter.

Enligt MKB inkräktar inte den föreslagna sträckningen direkt i något habitat. Kritiska passager av habitat och biotoper sker vid 3100 meter, 3300 meter, 4800 meter och 5100 meter, områdena nr 2b, 3, och 12. Järnvägen passerar i tunnel under område nr 2b och i tunnel vid sidan av nr 3. Järnvägen passerar på bro över område nr 12. Tunnelsträckning under ett habitat innebär alltid risk för hydrologiska förändringar i habitatet. Dock finns inga grundvattenberoende värdefulla miljöer ovanför tunnlar i områdena nr 1 eller 2. Vid den södra tunnelmynningen är järnvägen belägen ca 50 meter från biotopen. Järnvägen går sedan i dagen ca 200 m innan den går in i en nästan 800 meter lång tunnel. Länsstyrelsen ställer sig bakom MKB i bedömningen att under förutsättning att villkoren följs kommer påverkan på naturvärdena i Tullgarnsområdet bli obetydliga.

Vidare bedömer Länsstyrelsen att, under förutsättningen att inga ingrepp sker vid utpekade Natura 2000-naturtyper kan sträckningen röd 330 tillåtas. Grundvattennivån får inte sänkas så att följderna blir att Natura 2000-naturtyper påverkas negativt, enligt de föreskrivna generella villkoren. Genom upprättande av ett särskilt kontroll- och åtgärdsprogram bedömer Länsstyrelsen att eventuell påverkan på Natura 2000-naturtyper kan motverkas.

MKB tar upp att viss bullerpåverkan och risk för störning genom mänsklig närvaro finns på naturtypen västlig taiga. Den största bullerpåverkan från byggskedet är från ytsprängningar då tunnlar ska anläggas. För att undvika påverkan på Natura 2000-naturtyper ska bullerskydd placeras vid sidan om järnvägssträckningen under byggtid. Vidare ska föreskrivna villkor avseende buller följas.

Eftersom område 14 har höga värden knutna till äldre träd, som exempelvis gammal asp, ska hänsyn tas till naturmiljön och de rödlistade arterna knutna till främst äldre och grova träd. Med anledning av risken att ett träd faller över spåranslagningen kan Trafikverket vilja

avverka träd i området. Inför avverkning/trädfällning ska en individuell bedömning av varje träd som ska tas bort göras. Om träd måste tas bort bör högstubbar lämnas. En annan hänsynsåtgärd kan vara att gynna aspsuccessionen på platsen. Genom att bevara miljön kan man undvika att de rödlistade arterna påverkas negativt.

I södra delen av Tullgarnsområdet går järnvägen på bro på en sträcka av ca 700 meter. Sträckningen går till största del genom åkermark och påverkar inte möjligheterna till spridning mellan habitat. Järnvägsslänter som täckts med sand eller annat finkornigt material kan i sig utgöra spridningsöar eller korridorer för värdefulla odlingslandskapsarter.

För att röd 33O ska kunna genomföras bedömer Länsstyrelsen att en, eller flera, passager för viltet måste säkerställas. Viltet måste kunna passera förbi den nya järnvägen samt över eller under motorvägen. Länsstyrelsen bedömer att passagerna ska skapas väst - nordväst om Lugnet, eller mellan 3000 meter och 4 500 meter, enligt bifogad karta. Exakt hur lösningen eller lösningarna för detta ska utformas får avgöras i fortsatt arbete och vid prövning av järnvägsplanen. Likaså ska tillfälliga eller permanenta nya broar byggas som ekodukter för spridning av landlevande djur. Följs villkoren kopplade till identifierade kommande barriärer, bedömer Länsstyrelsen att barriäreffekterna inte har en negativ påverkan på naturvärden i habitatet.

För att undvika en fragmentering av landskapet vid denna del av järnvägen ska åtkomsten till samtliga trädklädda betesmarker inom järnvägsområdet, områdena nr 10,11, 13 samt område 14, säkerställas för att markägare/förvaltare ska kunna sköta markerna genom bete eller slätter. Det är också för att garantera att järnvägen inte ska innebära någon påverkan på spridningsmöjligheter för djur och växter till och från detta område som skulle kunna vara av betydelse för områdets naturvärden.

Sträckning Röd 33U (se kartbilagor 11 och 12)

Röd 33U utmärks av långa tunnelsträckningar genom större delen av Natura 2000-området, samt att sträckningens norra del ligger väster om E4. Genom långa tunnelsträckor undviks till stor del barriäreffekter. Länsstyrelsen bedömer att, under förutsättningen att villkoren avseende buller och grundvatten följs, denna sträckning kan tillåtas. Länsstyrelsen bedömer att inga Natura 2000-naturtyper påverkas negativt av sträckningen.

Sträckning Röd 34 (se kartbilagor 13 och 14)

Genom lång tunnelsträckning undviks till stor del störningar och barriäreffekter i norr. Länsstyrelsen bedömer att, under förutsättningen att villkoren avseende buller och grundvatten följs, denna sträckning kan tillåtas. Länsstyrelsen bedömer att inga Natura 2000-naturtyper påverkas negativt av sträckningen.

Sammanfattande bedömning

Sammanfattningsvis och med hänsyn till vad som anförts ovan bedöms inget av sträckningsalternativen grön 21, röd 31O, röd 31U, röd 33O, röd 33U och röd 34 kunna skada de livsmiljöer i Natura 2000-området Tullgarn som avses skyddas. Inget av sträckningsalternativen bedöms heller medföra att de arter som avses skyddas utsätts för en störning som på ett betydande sätt kan försvåra bevarandet i Tullgarnsområdet av arterna

som avses i 7 kap. 28 b § miljöbalken. Länsstyrelsen bifaller därför ansökan och lämnar tillstånd till samtliga sökta sträckningsalternativ. Tillståndet förenas med föreskrivna villkor, som i huvudsak stämmer överens med vad sökanden har angett eller åtagit sig i ansökan samt i bifogad miljökonsekvensbeskrivning.

Övriga upplysningar/prövningar

Naturresevat

Länsstyrelsen upplyser om att Natura 2000-området Tullgarn Södra är tillika naturresevat. Dispens ifrån naturresevatföreskrifterna ges inte i detta beslut, utan ska sökas separat.

Artskydd

Länsstyrelsen upplyser om att dispens från artskyddsförordningen kan komma att krävas.

Om planerad verksamhet kan komma att påverka fornlämningar krävs tillstånd enligt lagen (1988:950) om kulturminnen m.m. (KML). Verksamheten får inte påbörjas förrän ni fått ett sådant tillstånd, vilket också kan vara villkorat med krav på arkeologiska insatser.

Ni erinras om anmälningsplikten enligt 2 kap 5 och 10 §§ KML.

- om fornynd eller fornlämning påträffas skall arbetet omedelbart avbrytas vad gäller fyndplatsen eller fornlämningen och dess närmaste omgivning. Anmälan skall omedelbart göras till länsstyrelsen.

Länsstyrelsen vill även erinra om att den som vidtar en åtgärd alltid är skyldig att ta miljöhänsyn så att skador och olägenheter inte uppkommer för människors hälsa eller miljön (2 kap MB).

Hur man överklagar

Detta beslut kan överklagas till Nacka tingsrätt, Mark-och miljödomstolen (se bilaga 1)

Beslutande i detta ärende har varit enhetschef för Natur-och miljöenheten Göran Olsson. I ärendets slutliga handläggning har deltagit länsjuristen Maria Pettersson, enhetschef för Samhällsbyggnadsenheten Patrik Nissen, miljöhandläggare Ola Sundin, landsbygdsrådgivare Jon Wessling, naturvårdshandläggarna Per Flodin och Marie Stafstedt Myhrman (föredragande), samt funktionschef David Aronsson.

Göran Olsson

Marie Stafstedt Myhrman

2014-07-04

521-2932-2014

Kopia till

Naturvårdsverket

Boverket

Riksantikvarieämbetet

Skogsstyrelsen

Havs-och vattenmyndigheten

Fastighetsverket

Länsstyrelsen i Stockholms län

Trosa kommun

Södertälje kommun

Bilagor

- 1 Hur man överklagar
- 2 Kartor (nr 1-14)
- 3 Kungörelsedelgivning
- 4 Tjänsteanteckning