

Ostlänken

Samrådsredogörelse för vattenverksamhet

Delområde Klinga-Vänningen, Vänningen-Norsskogen, Göta kanal, Rosenlund-Bäckeby

Norrköpings kommun, Östergötlands län
Bilaga D.3 till miljökonsekvensbeskrivning

2023-06-21



Dokumenttitel: Samrådsredogörelse för vattenverksamhet, Delområde Klinga-Vänningen,
Vänningen-Norsskogen, Göta kanal, Rosenlund-Bäckeby

Författare: Sweco

Dokumentdatum: 2023-06-21

Ärendenummer: TRV 2017/112660

Namn i PDBi: OLP2-01-075-23-0_0-3803

Version i PDBi: _

Innehåll

1.	INLEDNING.....	4
1.1.	Syfte med samråd.....	4
1.2.	Samrådsrets.....	4
2.	SAMRÅDSAKTIVITETER.....	5
2.1.	Samråd med Länsstyrelsen i Östergötlands län.....	5
2.2.	Samråd med Norrköpings kommun	7
2.3.	Samråd med Sveriges meteorologiska och hydrologiska institut (SMHI).....	8
2.4.	Samråd med Sveriges Geologiska Undersökning (SGU).....	8
2.5.	Samråd med Nodra.....	9
2.6.	Samråd med Göta kanalbolaget.....	9
2.7.	Samråd med Skogsstyrelsen	10
2.8.	Samråd med Region Östergötland	10
2.9.	Samråd med enskilda, allmänhet och organisationer	10
2.10.	Myndigheter och föreningar som har valt att inte yttra sig.....	11
2.11.	Underlag.....	11

BILAGOR

Bilaga D.3.1 Sändlista samråd vattenverksamhet

1. Inledning

I denna samrådsredogörelse sammanställs och sammanfattas hur samrådsprocessen för vattenverksamheten inom Ostlänken, delprojekt Norrköping, sträckan Klinga-Bäckeby har bedrivits. Nedan redovisas en sammanfattning av inkomna synpunkter från myndigheter, allmänheten, enskilda särskilt berörda samt övriga berörda myndigheter och organisationer samt hur synpunkterna behandlats av Trafikverket.

I samrådet avseende vattenverksamhet har det ingått samrådsmöten med Länsstyrelsen i Östergötlands län och Norrköpings kommun, två kvällar med öppet hus-samråd i Kimstad utanför Norrköping samt inbjudan till skriftligt samråd via Trafikverkets hemsida och tidningar.

1.1. Syfte med samråd

Syftet med samrådet är dels att samla in den kunskap som finns om det aktuella området, dels att identifiera de synpunkter och intressen som är viktiga för planeringsarbetet.

Syftet är även att uppfylla kraven enligt 6 kapitlet 30 § miljöbalken om att avgränsningssamråd ska ske med länsstyrelsen, tillsynsmyndigheten och de enskilda som kan antas bli särskilt berörda samt med de övriga statliga myndigheter, de kommuner och den allmänhet som kan antas bli berörda av verksamheten.

1.2. Samrådsrets

Det har genomförts samråd med Länsstyrelsen i Östergötlands län, Norrköpings kommun, de enskilda som särskilt berörs och berörda regionala kollektivtrafikmyndigheter samt även de övriga statliga myndigheter, den allmänhet och de organisationer som kan antas bli berörda.

Samrådsretsen har avgränsats utifrån utredningsområdena för yt- och grundvatten. Utredningsområdena beskrivs närmare i ansökan. Utredningsområdet avgränsar det område som inventeringar, undersökningar och utredningar utförs inom för att utreda påverkan av planerade vattenverksamheter. Utredningsområdena baseras på maximalt bedömt område som kan komma att påverkas.

Inom utredningsområdet har det utförts utredningar med avseende på mark-, vatten- och bergförhållanden för att förstå hur yt- och grundvatten förekommer och rinner i landskapet samt inventeringar av yt- och grundvattenberoende objekt och områden som kan påverkas av en vattenverksamhet.

Utredningsområdet för ytvatten har tagits fram genom en preliminär bedömning av vilka områden som bedöms kunna påverkas av sökt vattenverksamhet. I vattendrag har sträckor cirka 200 meter uppströms spårlinjen tagits med och nedströms har vattendraget tagits med till nedströms liggande recipient. För verksamheter kring sjöar har hela sjöns yta tagits med. Vid markavvattningsföretag ingår hela båtnadsområdet i samrådsretsen för att säkerställa att information når alla delägare. För våtmarker som bedöms beröras av arbete i vatten har hela den identifierade våtmarksytan tagit med utredningsområdet.

Utredningsområdets storlek för grundvatten är baserat på beräkningar av den grundvattenavsänkning som kan uppstå vid grundvattenbortledning från skärningar längs sträckningen. Utredningsområdet

har anpassats efter naturliga begränsningar av förekommande grundvattenmagasin i området som till exempel sjöar och höjdområden.

2. Samrådsaktiviteter

2.1. Samråd med Länsstyrelsen i Östergötlands län

I april 2019 skickades en samrådsremiss inom ramen för järnvägsplanen avseende förslag till spårlinje till Länsstyrelsen i Östergötlands län och den 3 juni 2019 yttrade länsstyrelsen följande berörande vattenverksamheterna:

- Spårlinjen berör tre vattenförekomster, Motala ström, Ålbäcken och Göta kanal. Det är viktigt att passagen av Ålbäcken utformas så att den ekologiska statusen i bäcken inte riskerar att försämrats, vilket behöver utredas vidare i det fortsatta planeringsarbetet. Länsstyrelsen anser även att en biotopkartering behöver göras av samtliga vattendrag som passerar.

Trafikverkets svar:

Biotopkartering av Ålbäcken har utförts under 2018 och utformning av passager av vattendrag studeras vidare i kommande utredningar för delsträckan Loddby-Klinga. Ålbäcken nämns i ansökan för delsträckan Klinga-Bäckeby då vatten avrinner dit, men passagen över Ålbäcken sker norrut inom delsträckan Loddby-Klinga. Motala ström ligger utanför delsträckan. Biotopkartering av Göta kanal bedömdes inte motiverad bland annat utifrån att kanalen är kraftigt modifierat och vattenståndet blir längre under vintern när det inte går någon trafik på kanalen.

Ett samrådsmöte ägde rum med Länsstyrelsen i Östergötlands län 2020-01-17 avseende det samrådsunderlag Vattenverksamhet som skickats till myndigheten 2019-12-11. Protokoll från genomfört möte och länsstyrelsens yttrande avseende vattenverksamheten kommer att biläggas samrådsredogörelsen vid inlämnande av kommande tillståndsansökan.

Länsstyrelsen ville särskilt trycka på följande:

- Påverkan på miljökvalitetsnormerna för vatten (MKN) bör ingå i miljöprovningens miljökonsekvensbeskrivning likväl som i järnvägsplanens. Miljöprovningen och järnvägsplanen är inte fullt överlappande i vad som provas och därför måste MKN ingå i båda provningarna.
- Länsstyrelsen har fått kännedom om att Statens historiska Museer utfört en inventering av våtmarksområden utmed Ostlänkens sträckning. Detta borde nyttjas i det fortsatta arbetet i kartredovisning och vid påverkansbedömning.
- Vid behov kan andra typer av undersökningar och utredningar, t.ex. modelleringar, behövas än de som omnämns som planerade i remissmaterialet.

Länsstyrelsen framför att bedömningen om miljöpåverkan bör justeras upp från liten till måttlig påverkan avseende jord- och bergskärning på sträcka 122+450 – 123+660. Detta på grund av närhet till bergbore brunnar, torvmark, våtmarksområden och E4.

Vidare håller länsstyrelsen med om att åtgärden vid 125+100 har liten miljöpåverkan under förutsättning att alléträden inte påverkas av dikesomgrävningar, om träden påverkas bör bedömningen höjas till måttlig.

Jordskärning vid 125+290 – 125+560 anges att den blir ovan grundvattenytan vid ett grundvattenmagasin. Om grundvattenpåverkan skulle ske borde delsträckan bedömas som måttlig påverkan men hänsyn till grundvattenmagasinets värde.

Trafikverkets svar:

Trafikverket kommer att beakta länsstyrelsens synpunkt angående MKN och säkerställa att relevant information framgår av MKB Järnvägsplan respektive MKB Vattenverksamhet.

Trafikverket utreder vidare resultatet av inventeringen av våtmarker och ser över hur det kan användas i det fortsatta arbetet.

De i remissmaterialet omnämnda planerade undersökningarna och utredningarna visar vad som var aktuellt vid samrådsskedet och kan komma att justeras vid behov.

Länsstyrelsens synpunkter på justering av bedömning av miljöpåverkan vid tre platser har tagits i beaktande vid det fortsatta arbetet och vid planering av kommande undersökningar och utredningar fram tills tillståndsansökan färdigställs.

Ytterligare ett samrådsmöte ägde rum med länsstyrelsen 2020-10-28. Under mötet presenterades bland annat förändringar i markanspråk, inklusive ny placering av område för planerad fördröjningsdamm vid Vänningen (km 123+930 – km 123+830).

I februari 2020 skickades en samrådsremiss, avseende utformning av järnvägsanläggningen, ut till Länsstyrelsen i Östergötlands län och Norrköpings kommun för yttrande. Den 7 maj 2020 inkom länsstyrelsen med följande yttrande rörande vattenverksamheten:

- Det finns goda möjligheter att genomföra den aktuella järnvägsplanen utan hinder av gällande miljö kvalitetsnormer för vatten, men länsstyrelsen påpekar att noggrannhet krävs i det fortsatta arbetet.

Trafikverkets svar:

Trafikverket är medvetna om de höga krav som gäller utifrån miljö kvalitetsnormerna. Utöver information som inhämtas från VISS är bedömningarna av Ostlänkens påverkan på vattenförekomster i utredningarna baserade på ett antal fördjupade utredningar med fokus på miljö kvalitetsnormer, biotopkarteringar av vattendrag samt recipientprovtagningar. Inom ett referensprovtagningsprogram för hela Ostlänken togs prover i syfte att öka kunskapen om och undersöka känsligheten hos de recipienter som bedöms kunna påverkas. Syftet var inte att samla underlag för statusklassning av vattenförekomster enligt miljö kvalitetsnormer men underlaget har kunnat användas för att utreda Ostlänkens eventuella påverkan på närliggande recipienter och för att säkerhetsställa att Ostlänken inte försämrar status eller enskilda kvalitetsfaktorer i kringliggande vattenförekomster. På sträckan Klinga-Bäckeby togs prover i Lövstadsjön, Ålbäcken, Göta kanal samt Eggebybäcken och täckte här in relevanta parametrar enligt miljö kvalitetsnormer för vatten.

Den 2021-04-28 anordnades samrådsmöte fokuserat på MKB för Klinga-Bäckeby. Under det mötet presenterades ytterligare justering av planerat fördröjningslösning vid Vänningen (km 123+930 – km 123+830). Fördröjningsdammen nämnd ovan meddelades vara ersatt av dikeslösning för fördröjning av dagvatten. Länsstyrelsen reagerade på att Trafikverket uppgav att man inte längre kommer att pröva alla vattenverksamheter utan kommer att agera på undantaget för några av verksamheterna som berör grundvatten.

2.2. Samråd med Norrköpings kommun

Samrådsunderlaget presenterades på ett möte 2020-02-04 och inbjudan till samråd skickades till kommunen 2020-02-21.

Frågor som diskuterades vid mötet var om Trafikverket ansöker om miljöprövning för samtliga vattenverksamheter och får ett domstolsbeslut på samtliga? Hur hanteras det som klassats som ”utreds vidare”?

Hur tänker Trafikverket kring utformning av trummor?

Finns det någon plats där Trafikverket kommer pumpa ut grundvatten permanent?

Är Göta kanal klassad som en vattenförekomst?

Trafikverkets svar:

I samrådskedet hade inte alla utredningar färdigställt kring vilka vattenverksamheter som skulle inkluderas i ansökan. Trafikverket ansöker om tillstånd för samtliga vattenverksamheter i Ostlänken

Trummor utformas enligt Trafikverkets dokument, 'Avvattningsteknisk dimensionering och utformning - MB 310' (TDOK 2014:0051).

Permanent grundvattenbortledning kommer att ske vid några platser, dessa ingår i tillståndsansökan.

Göta kanal är ett vattendrag med konstgjord tillkomst. Vattenförekomsten har bedömts ha en måttlig potential med okänd tillförlitlighet.

Trafikverket vill gärna få in kompletteringar från kommunen, om det finns kunskapsbrist i det presenterade underlaget.

2.3. Samråd med Sveriges meteorologiska och hydrologiska institut (SMHI)

SMHI bedriver kontinuerliga vattenföringsmätningar sedan 1976 i en hydrologisk mätstation vid Ryttaarbacken. Föreslagna järnväg kan påverka vattenflödet vid stationen både i bygg- och driftskedet. SMHI vill påpeka vikten av att de hålls underrättade om planering och arbete i området.

SMHI betonar även vikten av att ta hänsyn till det framtida klimatet vid planering av samhället. Exempelvis förväntas lufttemperaturen stiga, risken för skyfall öka och flödena i vattendrag förändras med ändrade nederbördsförhållanden och snötilgång.

Trafikverkets svar:

Mätstationen vid Ryttaarbacken och dess avrinningsområde ligger utanför planerad sträckning för järnvägen och bedöms inte påverkas av någon förändrad avrinning.

Av tillåtighetsbeslutet framgår att Trafikverket, efter samråd med berörda myndigheter, ska utarbeta riktlinjer för hur projektet utformas för att minimera risken för översvämningar. Risken för översvämningar hanteras genom dimensioneringsförutsättningar, skyfallsutredning och Kostnad-Nytto-analys.

2.4. Samråd med Sveriges Geologiska Undersökning (SGU)

SGU konstaterar att järnvägsutbyggnaden inte berör några grundvattenförekomster enligt Vattenförvaltningen. Däremot passerar spåret ett mindre grundvattenmagasin vid Melby. Magasinet är till stor del slutet (överlagrat av leror). I den fortsatta planeringen bör hänsyn tas så att inte en yttlig grundvattenbortledning eller bortdränering medför att trycknivåerna i magasinet nedströms påverkas.

Även i det söder om liggande grundvattenmagasinet vid Norskogen kan en dränering av grundvattenbildningen i höjdområdet medföra att möjligheterna till uttag minskar nedströms. I detta område saknas dock överlagrade lerskikt, vilket medför att magasinet möjligtvis inte är så känsligt som magasinet vid Melby.

Trafikverkets svar:

Trafikverket kommer att följa upp synpunkten avseende risk för påverkan på grundvattenmagasinen i den fortsatta projekteringen och tillståndsprocessen. För aktuell delsträcka förekommer dock inga direkta konflikter med någon grundvattenförekomst.

2.5. Samråd med Nodra

Nodra är ett kommunalt bolag som bland annat verkar inom områdena dricksvatten, spillvatten och dagvatten i Norrköpings kommun.

Nodra betonar vikten av att vattenskyddsområden och potentiella dricksvattentäkter måste skyddas från eventuell påverkan från Ostlänken. Vattenskyddsområde är inrättat kring sjön Glan och innefattar även tillflöden. Motala ström nedströms Roxen samt sjön Roxen är potentiell dricksvattentäkt för Norrköpings kommun och bör hanteras därefter. Om dagvatten från järnvägsanläggningen blir aktuellt att leda till Nodras anläggning ska det säkerställas att kapacitet finns.

Trafikverkets svar:

Inom denna delsträcka utförs inga fysiska åtgärder inom Glans vattenskyddsområde. Dagvattnet har låga föroreningshalter och kommer fördröjas och renas innan de når recipienterna. Innan vattnet sedan når Glan kommer ytterligare utspädning ske. Det blir därför inte någon påverkan på Glan. Därmed blir det inte några konsekvenser för dricksvattenförsörjningen.”

I järnvägsplanen kan hänsyn inte tas till eventuella kommande förändringar av vattenskyddsområden som inte är beslutade.

2.6. Samråd med Göta kanalbolaget

AB Göta kanalbolag är idag ett helägt statligt bolag. Det statliga uppdraget innebär att bevara och återställa det kulturhistoriska byggnadsverket och att skapa förutsättningar för turism.

2021-02-21 hade Trafikverket ett samrådsmöte med Göta kanalbolaget där man bland annat diskuterade VA-lösningar kring kanalen. Där förklarades att den naturliga avrinningen norr om kanalen skärs av och en infiltrationsdamm anläggs för att omhänderta vattnet. Det noterades att om Göta kanal blir en vattenförekomst kommer den omfattas av miljökvalitetsnormer.

Trafikverkets svar:

Trafikverket har noterat att Göta kanal är ett vattendrag med konstgjord tillkomst. Vattenförekomsten har bedömts ha en måttlig potential med okänd tillförlitlighet.

2.7. Samråd med Skogsstyrelsen

Skogsstyrelsen hänvisar till tidigare lämnat yttrande från maj 2019 där Skogsstyrelsen upplyser Trafikverket om att det finns två naturvårdsavtal inom tillåtlighetskorridoren. Åtgärder inom naturvårdsavtal, som inte är att betrakta som skogsbruksåtgärder, ska anmälas för samråd med länsstyrelsen.

Trafikverkets svar:

Den föreslagna spårlinjen ger ingen direkt påverkan på områdena med naturvårdsavtal.

2.8. Samråd med Region Östergötland

Region Östergötland ser mycket positivt på att arbetet med utformningen av Ostlänken och utredningen av dess miljökonsekvenser fortsätter.

Trafikverkets svar:

Trafikverket noterar synpunkten.

2.9. Samråd med enskilda, allmänhet och organisationer

Inbjudan till samråd genomfördes genom kallelse till enskilda inom ett område enligt karta för samrådsrets, se kapitel 1.2. Samrådsretsen bedömdes bestå av 240 enskilda fastighetsägare, arrendatorer, föreningar, ledningsägare, trafikbolag och branschorganisationer. Samtliga fick inbjudan till samråd inklusive en karta som beskrev avgränsningsområdet. Sändlista kommer att bifogas tillståndsansökan. Kungörelseannons publicerades 2020-02-21 i Post- och Inrikes Tidningar, Norrköpings Tidningar, Östgöta Correspondenten och Folkbladet.

Det hölls samrådsmöten i form av Öppet Hus i Grebyskolan i Kimstad 4 och 5 mars 2020.

Samrådsunderlag Vattenverksamhet var tillgängligt på Trafikverkets hemsida och på Norrköpings stadsbibliotek från den 21 februari 2020 och det har varit möjligt att inkomma med synpunkter fram till den 2 april 2020.

2.9.1. *Sammanfattning av inkomna skriftliga synpunkter från enskilda berörda, allmänheten och organisationer samt Trafikverkets bemötande*

Trafikverket har tagit emot fyra skriftliga synpunkter från enskilda berörda, allmänheten och organisationer.

Synpunkter har inkommit avseende placering av diken längs sträckan samt påverkan på vatten under och efter byggtid, till exempel att nytt vatten från järnvägen kommer att belasta diken som inte har tillräcklig kapacitet, hur Trafikverket kommer att ta ansvar för att sköta om dikena och om dricksvatten kommer att påverkas. Synpunkt har även inkommit att det inte framgår hur dagvattenavrinning hanteras där järnvägen går nära E4. Vidare har synpunkter inkommit om att vattennivån i Ålbäcken, där den rinner ut i Lövsstadsjön, är avgörande för odlingsbetingelserna uppströms samt att om det blir mer vatten vid Lillkyrkakärret kan det påverka åkermarken i det området.

Trafikverkets svar:

Trafikverket har efter samrådet sett över avvattningen av Ostlänken på sträckan vid Landsjö. Översynen har på vissa ställen lett till ändringar i föreslagen anläggning. Trafikverket har i förekommande fall dialog med berörda fastighetsägare.

Passagen av Ostlänken över Ålbäcken ingår inte i delsträckan Klinga-Bäckeby utan hänskjuts till kommande samråd för intilliggande delsträcka. Avvattningen från spårområdet kommer delvis att ske till Ålbäckens avrinningsområde respektive till Lillkyrkakärret. Trafikverket säkerställer i sin projektering att dagvattenflödena från anläggningen är dimensionerade på så sätt att recipient i form av sjö, bäck eller dike inte påverkas negativt. Om det mot förmodan skulle uppstå skador på grund av Ostlänken är Trafikverket ersättningsskyldiga.

2.10. Myndigheter och föreningar som har valt att inte yttra sig

Jordbruksverket, Kemikalieinspektionen, Länsstyrelsen i Södermanlands län, Region Sörmland, Tillväxtverket, Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB), Försvarsmakten och STF Bråvalla har meddelat att de avstår från att yttra sig eller att de har inga synpunkter.

2.11. Underlag

Minnesanteckningar, tjänsteanteckningar och yttranden från samråd inom processen för miljöprövningen återfinns under diarienummer TRV 2017/112660.



TRAFIKVERKET

Trafikverket, 172 90 Sundbyberg. Besöksadress: Solna Strandväg 98
Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 010-123 50 00

www.trafikverket.se