

REDOGÖRELSE FÖR AVGRÄNSNINGSSAMRÅD
VATTENVERKSAMHET

Ostlänken, delen Stavsjö-Loddby

Norrköpings kommun, Östergötlands län

Diarienummer 2017/112658, 2021-06-09



Trafikverket

Postadress: 781 89 Borlänge

E-post: trafikverket@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921

Delprojektledare Trafikverket: Fay Scafe

Samordnare tillstånd: Charlotta Karlsson

Dokumenttitel: Redogörelse för avgränsningssamråd vattenverksamhet, delen Stavsjö-Loddby

Diarienummer 2017/112658

Författare: Eva Lindahl, Linnea Näsman, Sweco

Dokumentdatum: 2021-06-09

DokumentID: OLP2-01-075-21-0_0-3805

Version: _.12

Innehåll

| | | |
|------|---|----|
| 1. | INLEDNING | 4 |
| 1.1. | Syfte med samråd | 4 |
| 1.2. | Samrådsrets | 4 |
| 2. | SAMRÅDSAKTIVITETER 2019 | 5 |
| 2.1. | Samråd med Länsstyrelsen | 5 |
| 2.2. | Samråd med Norrköpings kommun | 6 |
| 2.3. | Samråd med SGU, Sveriges Geologiska Undersökning | 7 |
| 2.4. | Samråd med enskilda, allmänhet och organisationer..... | 9 |
| 2.5. | Myndigheter som har valt att inte yttra sig..... | 10 |
| 2.6. | Underlag | 10 |
| 3. | SAMRÅDSAKTIVITETER 2021 | 11 |
| 3.1. | Samråd med Länsstyrelsen i Östergötland (som samordnar Östergötland och Sörmland) | 11 |
| 3.2. | Samråd med Norrköpings kommun | 13 |
| 3.3. | Samråd med Nyköpings kommun | 13 |
| 3.4. | Samråd med SGU, Sveriges Geologiska Undersökning | 14 |
| 3.5. | Samråd med Naturvårdsverket | 14 |
| 3.6. | Samråd med enskilda, allmänhet och organisationer..... | 15 |
| 3.7. | Myndigheter som har valt att inte yttra sig..... | 19 |

1. Inledning

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

Samrådet har genomförts under två perioder, hösten 2019 och våren 2021, då järnvägsplanen, och därmed vattenverksamheten förändrades, och kompletterande samråd krävdes.

1.1. Syfte med samråd

Enligt 6 kapitlet 30 § miljöbalken ska avgränsningssamråd 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, 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 utredningsområden för yt- och grundvatten och kommer att bifogas som bilaga till ansökan. Utredningsområdena baseras på maximalt bedömt område som kan komma att påverkas.

Inom området 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.

Utredningsområdets storlek för ytvatten har tagits fram genom en preliminär bedömning av vilka områden som bedöms kunna påverkas av sökt vattenverksamhet. I vattendrag och sjöar har sträckor nedströms och uppströms tagits med. För verksamheter kring sjöar har hela sjöns yta tagits med. Vid markavvattningsföretag ingår hela båtlandsområdet 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 och tunnel längs sträckningen. Utredningsområdet har anpassats efter naturliga begränsningar av förekommande grundvattenmagasin i området som till exempel sjöar och höjdområden.

2. Samrådsaktiviteter 2019

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

2.1. Samråd med Länsstyrelsen

Ett samrådsmöte ägde rum med Länsstyrelsen 2019-10-21 avseende det samrådsunderlag Vattenverksamhet som skickats till myndigheten 2019-10-01. Protokoll från genomfört möte kommer att bifogas som bilaga till samrådsredogörelsen vid inlämnande av ansökan. Länsstyrelsens yttrande avseende vattenverksamheten kommer att bifogas som bilaga.

Länsstyrelsen anser att

- miljökvalitetsnormerna för vatten bör ingå i miljöprövningens miljökonsekvensbeskrivning likväl som i järnvägsplanens. Miljöprövningen och järnvägsplanen är inte fullt överlappande i vad som prövas och därför måste MKN ingå i båda prövningarna.
- det är viktigt att det görs en samlad bedömning av Kolmårdentunnelns och arbetstunnlarnas påverkan på grundvattnet.
- där större mängder grundvatten kommer ledas bort bör det framgå hur höga halter av ämnen som detta vatten får innehålla vid utsläppspunkterna och att det finns krav på rening om dessa halter inte uppnås. Detta gäller framförallt Kolmårdstunneln, både under byggskedet och i drift.

Länsstyrelsen bedömer att bedömningen om miljöpåverkan bör justeras upp från måttlig till stor avseende våtmarkerna vid länsgränsen, från liten till måttlig vid jordskärningarna vid Böksjötorp samt från måttlig till stor vid skärningarna norr om och genom Bådatorp.

Trafikverkets svar:

Trafikverket ser över hur MKN ingår i Miljöprövningen respektive Järnvägsplanen, så att viktig information hanteras på rätt sätt.

Arbetstunnlarna kommer ingå i bedömningen av Kolmårdstunnelns påverkan på grundvattnet.

Trafikverket utreder möjligheterna att leda länshållningsvattnet som pumpas ut vid de olika arbetstunnelmynningarna till spillvattennätet. Samtidigt utreds förutsättningarna att kunna släppa på recipient utan att riskera försämrade möjligheterna att uppnå god kemisk och ekologisk status. De preliminära bedömningarna av konsekvenserna på våtmarker, sättningskänsliga anläggningar samt grundvattenkänslig naturmiljö, som redovisades i samrådsunderlaget, kommer att ses över i kommande miljökonsekvensbeskrivning.

2.2. Samråd med Norrköpings kommun

Samrådsunderlaget presenterades på ett möte 2019-11-05 och skickades sedan till kommunen samtidigt med övriga samrådet 2019-11-25.

Kommunen önskar samråda med Trafikverket avseende Torshagsån och Åksjöbäcken, på samma sätt som tidigare gjorts med Pjältån. Kommunen är gärna även diskussionspart i val av andra korsningar av vattendrag där kulvertar ska bytas ut.

Den ekologiska statusen i vattendragen får inte försämrats, avseende exempelvis miljö-kvalitetsfaktorerna hydromorfologi och svämplan. Svämplan och passager vid vattendrag bör utformas för att kunna fungera för större klövvilt, med undantag för platser där det är olämpligt.

Det finns en reglerdamm i Lilla Älgsjöns mynning med riskklass 1, vilket innebär att det finns risk för mänskligt liv om dammen skulle haverera. Det pågår upprustning men till det är klart bör den dammen beaktas vid dimensionering och lösningar vid förträngningar i åsystemet nerströms.

Det är av yttersta vikt att de ektominerade ädellövmiljöer som blir kvar vid Bådstorp inte får försämrade förutsättningar till överlevnad på lång sikt, exempelvis på grund av grundvattensänkningar.

Även vattendrag/våtmarksområden/diken som inte är klassade vattenförekomster bör beaktas, såsom Rödmossebäcken som leder till Getåravinen eller diket på Malmölandet med recipient Loddbyviken. Förändringar i vatten, oavsett vattenförekomst eller inte, bör utformas med en högre ambition än att inte försämma statusklassningen, utan om möjligt förbättra eller åtminstone i MKB:n tydligt utreda om åtgärderna påverkar nedströms belägna vattenförekomster.

Trafikverkets svar:

Trafikverket har en pågående mötesserie med kommunen.

Trafikverket har krav på sig att inte försämma möjligheten att god ekologisk och kemisk status uppnås i vattenförekomsterna. Passager vid vattendrag projekteras till att anpassas för rådjurspassage, men inte älg.

Reglerdammen vid Lilla Älgsjön betraktas som fungerande befintlig damm och TRV anser att det är dammägarens ansvar att dammen är säker. Dammen kommer sannolikt vara åtgärdad före Ostlänkens byggstart i området.

Det finns ektominerade ädellövmiljöer söder om Bådstorp där det anläggs ett tråg för att kunna anlägga järnvägen. I byggskedet finns det därför risk för grundvattensänkning som kan påverka ekarna negativt. Detta kommer att utredas, och åtgärder föreslås, i syfte att minimera de negativa konsekvenserna av järnvägsanläggningen.

Kommunen önskar en högre ambitionsnivå av återställandegrad i vattendragen än icke-försämring. Trafikverket noterar detta och ser ett behov av ytterligare dialog med kommunen angående återställandegraden.

2.3. Samråd med SGU, Sveriges Geologiska Undersökning

2.3.1. Sammanfattning av minnesanteckningar vid möte 2019-12-06

1. Utgår ni från det senast beslutade eller arbetsmaterialet för kommande förvaltningscykel vid bedömning av påverkan på MKN?
2. Vilket tidsperspektiv avses när ni bedömer äventyrandet av MKN?
3. Finns det någon risk att vatten kan rinna in från dalgången vid sjön Gullvagnen till skärningen söderut?
4. Finns det kontakt mellan Gullvagnen och isälvs materialet norr om sjön?
5. Hur ligger grundvattennivån i Getåravinen i förhållande till anläggningens dräneringsnivå?

Trafikverkets svar:

1. *Vi använder det senaste materialet som finns tillgängligt, dvs vi beaktar arbetsmaterialet.*
2. *Vi tittar på de åtgärder som omnämns i åtgärdsprogrammen och bedömer om Ostlänken försvårar dessa på något sätt. Utgångspunkten är att det endast är permanent påverkan som kan leda till försämring, men att eventuell permanent påverkan som kan uppkomma i byggskedet behöver beaktas. Till exempel bedöms länshållning vid grundläggning av brostöd inte medföra försämring av kvantitativ status då påverkan är tillfällig.*
3. *Skärningens inledning vid Gullvagnen kommer att ha en sådan nivå att det inte bedöms finnas risk för en dränering av våtmarken. Vattenverksamheten kommer att endast innebära en liten miljöpåverkan då det är ett begränsat område som berörs. Riskobjekt är enstaka brunnar som kommer att försvinna på grund av anläggningen.*
4. *Ett visst utbyte mellan sjön och isälvsavlagringen är troligt men där vattentäkten är belägen är grundvattenströmningen nordlig, bort från sjön och en vattendelare bedöms finnas mellan täkten och sjön.*
5. *Generellt ligger grundvattenytan ett par meter under markytan, det vill säga betydligt högre än tunnelns dräneringsnivå.*

2.3.2. *Sammanfattning av skriftligt yttrande från Sveriges Geologiska Undersökning (SGU) samt Trafikverkets bemötande*

SGU anser att underlaget för ansökan bör kompletteras med tydligare bedömning av påverkan på miljökvalitetsnormer (MKN) på grundvatten. Som stöd för arbetet rekommenderas SGU:s checklista för beskrivning av påverkan på grundvattenförekomster.

SGU vill särskilt trycka på vikten av att bedöma hur mycket grundvatten som behöver pumpas bort vid byggskede respektive driftskede i områden som kan komma att påverka angränsande grundvattenförekomster.

När det gäller bedömningar av påverkan på grundvattnets kemi och risk för påverkan på MKN så bör underlaget belysa eventuella effekter på grundvattnets kemi till följd av olika byggmaterialval. I det fall det anses erforderligt bör underlaget också tydliggöra vilka krav som behöver ställas kopplat till materialval i syfte att säkerställa en god grundvattenkvalitet.

SGU vill inför Trafikverkets upphandling av totalentreprenad poängtera vikten av tydlighet. På flera områden kan tydliga villkor behövas i syfte att inte riskera en försämring av den kemiska respektive den kvantitativa statusen för berörda grundvattenförekomster.

Trafikverkets svar:

Trafikverket kommer att följa upp synpunkter avseende påverkan på miljökvalitetsnormerna gällande grundvatten i den fortsatta projekteringen och tillståndsprocessen. För aktuell delsträcka förekommer dock inga direkta konflikter med någon grundvattenförekomst. Närmast är Stubbetorp, den isälvsavlagring norr om sjön Gullvagnen som tidigare nämnts.

Trafikverket noterar och håller med SGU om att byggmaterialval och tydlig styrning av entreprenören vid en totalentreprenad är viktigt. Trafikverket utreder exempelvis om markstabilisering med kalk-cementpelare kan tillåtas inom området för en grundvattenförekomst.

2.4. Samråd med enskilda, allmänhet och organisationer

Inbjudan genomfördes genom kallelse till enskilda inom ett område enligt karta för samråds-krets, se kapitel 1.2. Samråds-kretsen bedömdes bestå av 226 enskilda fastighetsägare. Samtliga fick inbjudan till samråd inklusive en karta som beskrev avgränsningsområdet. Sändlista kommer att bifogas ansökan. Kungörelseannons publicerades i Post- och inrikestidningar 2019-11-25.

Det hölls ett samrådsmöte i form av Öppet Hus i Åby Folkets Hus 4 och 5 december 2019.

Samrådsunderlag Vattenverksamhet var tillgängligt på Trafikverkets hemsida från den 25 november 2019 och det har varit möjligt att inkomma med synpunkter fram till den 5 januari 2020.

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

Trafikverket har tagit emot 13 skriftliga synpunkter från enskilda berörda, allmänheten och organisationer.

De allra flesta synpunkterna handlade om oro för dricksvattenkvalitet och -kvantitet i den egna brunnen samt i Skiren och Böksjön.

En person lyfte att det finns bäckforell i bäcken som passerar Tyskatorpet, sydväst om Strömsfors.

En person uttrycker oro för Skiren som dricksvattentäkt och Rönnängens vattenavrinningsystem samt hur brobygget vid Malmölandet riskerar att påverka markpackning och strukturskador i mark. Vidare anser personen att Pjältån bör dras om nära Ostlänken, så att den naturliga utformningen bevaras utan att odlingsbar markytta offras och att omdragningen bör ske så att den inte påverkar den platta brukningsbara ytan.

Böksjö vägsamfällighet anser att vattensystemen från Lilla Älgsjön via Åksjön och Böksjön samt sjöarna Gullvagnen och Strålen har stora skyddsvärden som inte får åsidosättas. Vidare förefaller det vara stor risk att vattengenomströmningen mellan sjöarna Gullvagnen-Strålen-Böksjön kommer att påverkas negativt, framförallt genom utdikning och dammar i söder och sydost.

Friluftsförbundet lyfter fram att Skiren är ett riksintresse, att det är särskilt viktigt att behålla dess relikta arter. Grundvattennivån inte får skadas och läckage måste förhindras. Pjältån och Torshagsån har stora biologiska värden som måste bevaras och det ses som positivt om det går att efterlikna Pjältåns ursprungliga meandring. Övriga känsliga områden att ta hänsyn till är Getåbäcken och Åksjöbäcken.

Trafikverkets svar:

I regeringens tillåtlighetsbeslut, som Trafikverket har att följa, finns villkor gällande yt- och grundvatten med särskilt fokus på befintliga eller potentiella dricksvattentäkter samt villkor gällande specifikt sjön Skiren.

Vid sjön Skiren går järnvägen i tunnel där behovet och utförandet av tunneltätning för att säkerställa att vattenmiljön inte påverkas studeras vidare. Inga arbetsområden förläggs inom Skirens avrinningsområde för att begränsa påverkan. Trafikverket har låtit göra utredningar avseende Skirens omsättningstid, bergets egenskaper, klimatscenarior i framtiden, bergsprickors vattenföring, batymetri, avrinningsområde, injekteringskoncept med mera för att säkerställa att sjön inte påverkas negativt.

Trafikverket säkerställer i sin projektering att dagvattenflödena från anläggningen är dimensionerande på så sätt att recipient i form av sjö, bäck eller dike inte påverkas negativt.

Gällande enskilda brunnar och ledningar har Trafikverket ansvaret att åtgärda eventuella skador som uppstår till följd av projektet. En brunnsinventering har gjorts och kommer att uppdateras med tillkommande brunnar fram till byggstart. Brunnarna ingår sedan i ett kontrollprogram där vattennivåer mäts före, under och efter byggnation för att kunna bestämma om och hur stor påverkan som uppkommit. Brunnar för vattenförsörjning prövas även avseende vattenkvaliteten.

Kontrollprogrammet kommer att tas fram i samråd med ett flertal myndigheter och enligt de villkor som fastställs i Mark- och miljödomstolens dom avseende vattenverksamhet.

2.5. Myndigheter som har valt att inte yttra sig

Sjöfartsverket, Skogsstyrelsen och Statens geotekniska institut har meddelat att de avstår från att yttra sig.

2.6. Underlag

Minnesanteckningar, tjänsteanteckningar och yttranden från samråd inom processen för miljöprövningen återfinns under diarienummer TRV 2017/112658.

3. Samrådsaktiviteter 2021

Samrådsaktiviteten avsåg ett kompletterande samråd gällande anläggningens utformning för Ostlänken på delen Stavsjö-Loddbys i Norrköpings kommun (samrådsmaterial daterat 2021-02-02). Trafikverket informerade om anläggningens utformning samt tillkommande vattenverksamheter genom brevutskick och annonsering i dagspress med hänvisning till ytterligare information på projektets webbplats. Där presenterades förslaget och det gavs möjlighet att lämna synpunkter. I samrådskretsen ingick fastighetsägare upp till 200 meter utanför de planerade spåren eller som bedömdes påverkade av tillfälliga nyttjanderätter, fastighetsägare inom bedömda påverkansområden för vattenverksamheter samt de myndigheter och organisationer som antogs vara berörda. En samrådsremiss lämnades även till Länsstyrelsen i Östergötlands län och Länsstyrelsen i Södermanlands län. Totalt erbjöds cirka 400 berörda hushåll att ta del av samrådsmaterialet genom personligt brev. Synpunkter önskades skriftligen senast 2021-02-23. På grund av pandemin hölls inga öppna hus, däremot fanns möjlighet till personligt möte på orten.

Samrådsmaterialet innehöll en digital portal där det fanns möjlighet att i text och kartor läsa om anläggningen, byggtiden och vilka förändringar som skett sedan förra samrådet.

3.1. *Samråd med Länsstyrelsen i Östergötland (som samordnar Östergötland och Sörmland)*

Etableringsytor vid Rödmosse

Området kring Rödmosse hyser flera sedan länge kända höga naturvärden på vissa platser. Med anledning av att Trafikverket äger fastigheten Algutsbo 1:2 har diskussioner inletts för att utreda vad som är skyddsvärt och hur området kan nyttjas för skydds- och kompensationsåtgärder som följd till de exploateringar som Ostlänken medför i trakten.

Eftersom samrådsunderlaget inte redovisar vilka specifika åtgärder som planeras kan Länsstyrelsen inte yttra sig på fullgod detaljnivå. Fortsatt dialog kring anpassningar, skyddsåtgärder och försiktighetsmått är nödvändig. Det är särskilt angeläget med tanke på närheten till ravinen som hyser känsliga naturvärden och vars vattendrag är tänkt att återmeandras som en del i Trafikverkets kompensationsarbete.

Länsstyrelsen är positiv till Trafikverkets förslag till att återmeandra Rödmossebäcken och tillskapa svämplan. Enligt Länsstyrelsens preliminära bedömning finns förutsättningarna för våtmarksrestaurering på ytterligare delar av jordbruksmarken. Mot den kunskap som Länsstyrelsen har i dagsläget ser vi helst att området fortsätter att delvis brukas som jordbruksmark. Även om det är bra med lövbårder runt vattendraget ställer sig Länsstyrelsen frågande till Trafikverkets resonemang kopplat till generellt biotopskydd och att ta jordbruksmark ur produktion. Fortsatt dialog kring återmeandringen och eventuell våtmarksanläggning sker lämpligen såväl i diskussionerna om framtida områdesskydd såväl som i tillståndsprövning för vattenverksamhet.

Grumling i samband med nygrävning/omgrävning av diken

I flera fall ska diken grävas om/trummor ska läggas ner där grumlingen antas sedimentera i nedströms liggande sjö (Gullvagnen, Strålen samt Böksjön). I miljökonsekvens-

beskrivningen bör det framgå hur omfattande grumlingen kommer att bli i respektive sjö. Det bör också framgå i ansökan vilka åtgärder som planeras för att minska spridningen av grumlingen alternativt ett gränsvärde för grumlingen om Trafikverket inte vill binda upp sig i vilka skyddsåtgärder som ska användas utan vill lämna det till entreprenör. Särskilt i Gullvagnen är det viktigt att begränsa och minimera grumlingen då det förekommer bred kärrtrollslända (*Leucorrhinia caudalis*) vars larvutveckling är beroende av opåverkade vattenmiljöer. Arten är fridlyst enligt 4 och 5 §§ artskyddsförordningen och omfattas av bilaga 4 till art- och habitatdirektivet.

Processvatten

I samrådet har det framgått att ni planerar att använda vatten från Nodra i produktionsfasen för tunneln och att vattnet sedan kommer ledas till Slotthagens avloppsreningsverk. Det framgår inte i samrådsunderlaget i vilken ordning detta avses att prövas. Länsstyrelsen anser att Trafikverket bör klargöra detta. De alternativ som övervägts för vattenförsörjningen bör redovisas då man så långt som möjligt bör undvika att använda dricksvatten till processvatten.

Vidare kan blandning med annat vatten än avloppsvatten in i ett reningsverk vara problematiskt beroende på vattnets kvalitet och kvantitet. Ett avloppsreningsverk är normalt sett specialiserat på att rena näringsämnen i huvudsak. För att det ska vara möjligt att bedöma om det här är det bästa alternativet så behöver Trafikverket utreda:

- Vilka volymer vatten kommer det att handla om?
- Vilka halter av föroreningar kan man förvänta sig i vattnet?
- Vad innebär det för avloppsreningsverket att ta emot det här vattnet?
- Vilka andra möjliga alternativ finns det?

Länsstyrelsen deltar gärna på ett möte tillsammans med Trafikverket och Nodra när förutsättningarna klargjorts ytterligare. Länsstyrelsens deltagande skulle dels vara som samrådspart i Ostlänken-arbetet, dels som tillsynsmyndighet för Slotthagens avloppsreningsverk. Länsstyrelsen tycker att det är bra att Trafikverket inte tänker släppa processvattnet orenat ut i en recipient.

Trafikverkets svar:

Trafikverket har gärna en fortsatt dialog avseende återmeandring, biotopskydd och vattenverksamheter vid Rödmosse.

Trafikverket kommer att ha med grumling som en av flera aspekter att följa upp i kontrollprogrammet.

Trafikverket har låtit göra beräkningar av volym och föroreningshalter. Det pågår dels en dialog med Nodra och dels en utredning om alternativ hantering.

3.2. Samråd med Norrköpings kommun

Kommunens yttrande avser endast järnvägsplanen, inte någon vattenverksamhet.

3.3. Samråd med Nyköpings kommun

Påverkan på vattenförekomster

I handlingarna står ”Längst österut, ungefär vid plangränsens slut, sker avrinningen i området österut mot sjön Skiren, vidare till Stavsjön och därefter vidare norrut mot Vretaån.” Nyköpings kommun vill ha garantier för att projektet säkerställer att ytvatten från arbets- och massupplagsytor inte påverkar sjön Skiren i Nyköpings kommun som är vattentäkt. Vidare måste redovisas lösning på att säkerställa att påverkan på Stavsjön inte innebär risk för att vattenkvaliteten försämras och att bad fortsatt ska vara möjligt i sjön. Eftersom massupplagsområdet utgör en betydande del av belastningen från Stavsjöns avrinningsområde förutsätter kommunen en tydlig beskrivning av hur det kommer påverka Stavsjön och i slutänden Kilaåsystemet.

I tillåtligheten för Ostlänken anges att ”Trafikverket ska vidta skyddsåtgärder och försiktighetsmått i den omfattning som krävs för att skydda yt- och grundvatten från föroreningar från byggnads- och anläggningsarbetena samt tågtrafiken. Särskilt fokus ska läggas på de yt- och grundvattenförekomster som idag utnyttjas som dricksvattentäkter...” Kommunen har svårt att utläsa vilka försiktighetsmått som anges för att förebygga skada på miljön, särskilt gäller detta Stavsjön med avrinning i Natura 2000-området Vretaån. Försiktighetsmått för att minska kväveutsläpp borde lämnas i t ex MKB:n, vilken inte är uppdaterad för att kunna göra en rimlighetsavvägning.

Påverkan på våtmarker

Det är oklart från handlingarna om de två våtmarkerna som ingår i massupplagsområdet kommer påverkas eller inte, men kommunen utgår från att de kommer att försvinna. Nyköpings kommun bedömer att i stort sett alla ekosystemtjänster som ytan levererar idag kommer att upphöra eftersom skogsmarken försvinner och myrmarkerna/våtmarkerna ska grävas ut och försvinna. Kommunen förutsätter också en presentation för hur dessa ekosystemtjänster kan kompenseras på ett sätt så att en påverkan blir så liten som möjligt. Kommunen anser också det viktigt att de långsiktiga konsekvenserna utreds eftersom det finns risk att ett så pass stort upplag av bergkross kommer att vara kvar under lång tid och sannolikt inte kommer att kunna återställas efteråt. Kommunen anser också att det är viktigt att tydligt redovisa hur man ska hantera massorna från de utgrävda myrarna/våtmarkerna utan påverkan på nya områden.

Trafikverkets svar:

Massupplagsytan vid länsgränsen, med avrinning i förlängningen mot Kilaån, som redovisades i samrådet, är borttagen ur järnvägsplanen och därmed blir det ingen vattenverksamhet relaterad till massupplagsytan i det området.

3.4. Samråd med SGU, Sveriges Geologiska Undersökning

SGU har inga ytterligare platsspecifika synpunkter förutom den eventuella georiskn med sur sulfatjord.

3.5. Samråd med Naturvårdsverket

Naturvårdsverket avstår från att yttra sig, men noterar att Trafikverket föreslår en masshantering med långsam infiltrering av lakvatten med kväve, som vi [Naturvårdsverket] inte uppfattar följa gängse metod. Vi uppfattar osäkerheter med metoden och vi kan inte utläsa vilken bedömning som ligger till grund för val av åtgärd eller vilka/vilket vattendrag som är berörda. Vi ser att det är angeläget att expertis på området deltar i det fortsatta arbetet och att Länsstyrelsen kopplas in i frågan, om så inte redan gjorts.

Trafikverkets svar:

Massupplagsytorna som redovisades i samrådet är borttagna ur järnvägsplanen och därmed blir det inga vattenverksamheter relaterade till massupplagsytorna. Det pågår utredningar avseende hantering av kväveinnehållande vatten, kopplat till miljö kvalitetsnormerna.

3.6. Samråd med enskilda, allmänhet och organisationer

3.6.1. Sammanställning av inkomna skriftliga synpunkter från enskilda berörda, allmänheten och organisationer samt Trafikverkets bemötande

Trafikverket har tagit emot 16 (enskilda) skriftliga synpunkter från enskilda berörda, allmänheten och organisationer.

Svenska Turistföreningen Brävalla

Inga synpunkter

Lantbrukarnas Riksförbund

I samrådsunderlaget framkommer inga uppgifter om storleken på de kvävemängder det är frågan om. Detta anser vi är en allvarlig brist, som försvårar möjligheten att bedöma konsekvenserna av dessa utsläpp. Det är också en brist att inte denna information finns under miljöprövningsavsnittet.

I samrådsunderlaget påtalas att de omfattande gräv- och schaktningsarbetena kommer att påverka såväl grundvatten som ytvatten på olika sätt. Därigenom kan man inte utesluta påverkan på enskilda brunnar, risker för sättningar av vägar och byggnader, ändringar av markfukt mm. Men av underlaget framgår inte tydligt inom hur stora avstånd en sådan påverkan är trolig eller möjlig.

Det omfattande tunnelbygget medför en sänkning av grundvattennivåerna i berget ovanför tunneln. Detta kan i sin tur påverka mängden växttillgängligt vatten, enskilda brunnar, vattensamlingar och vattendrag i omgivningarna runt tunnelbygget. Sammantaget kan vattenförsörjningen till såväl hushåll som betesdjur och grödor/skog komma att påverkas. Av underlaget framgår att berget ovanför tunneln har begränsad sprickbildning, men det framgår inte om några tätningsåtgärder planeras.

Eftersom effekterna av de omfattande arbetena på vattensituationen är svåra att bedöma, vill LRF betona vikten av att ha beredskap för olika scenarier. Bygget kommer pågå under många år vilket gör att det är viktigt att ha en långsiktig beredskap för påverkan på vattnet hos boende och företag i området. Behovet av att tillgodose enskilda fastigheters vattenförsörjning måste klassas som ett viktigt allmänt intresse av högsta prioritet.

Ett kontrollprogram för att regelbundet övervaka vattenkvalitet och vattenflöde i brunnar, ytvatten, jordlager samt berggrund är en förutsättning för att följa upp järnvägsbyggets påverkan på vattenförhållandena i området. Ett sådant kontrollprogram skulle också vara viktigt för att förebygga skada på allmänna eller enskilda intressen. Det framgår dock inte av samrådsunderlaget om något sådant är planerat.

LRF:s utgångspunkter är att exploatören behöver vara mycket välvilligt inställd till att de företag som drabbas av intrång eller indirekt påverkan ska kunna fungera på ett tillfredsställande sätt både under byggtiden och när Ostlänken är klar. Det gäller inte minst tillgången till vatten av god kvalitet.

Slutligen vill LRF betona vikten av att Trafikverket erbjuder sig att bekosta ombudskostnader i de fall det behövs. Risken finns annars att markägare som inte känner sig trygga i processen i slutändan kan komma att överklaga ersättningsbeslut. Det kommer i

sin tur att innebära långa processer i mark- och miljödomstol där Trafikverket är skyldiga att ersätta ombudskostnaderna för de enskilda. Mot bakgrund av detta finns det därför både tidsmässiga och ekonomiska vinningar att göra genom att erbjuda markägare möjligheten till juridisk hjälp vid byggandet av Ostlänken.

Trafikverkets svar:

Det pågår utredningar om vattenverksamheternas påverkan på yt- och grundvatten dess konsekvenser och skyddsåtgärder som behöver vidtas. Det görs beräkningar avseende kvävehalter från sprängning och vilka åtgärder som ska vidtas för att de inte ska försämra möjligheten att uppnå god kemisk status i recipienterna.

Vattendrag kommer att skyddas genom tillfällig kulvertering eller andra skyddsåtgärder då det ska ske gräv- och schaktarbeten i vattenområden. Grundvattennivåer kommer att påverkas av skärningar samt tunnlarna och det kommer att vidtas tättningsåtgärder. Det har gjorts beräkningar för hur långt påverkansområdet sträcker sig avseende både yt- och grundvatten och det utreds hur eventuella risker för negativ påverkan på exempelvis vattenförsörjning, byggnader och markförhållanden kan minimeras.

Resultaten av ovanstående beräkningar och utredningar kommer att presenteras i kommande miljökonsekvensbeskrivning och följas upp i kontrollprogram enligt villkor i kommande dom.

Trafikverket har normalt sett ingen ersättningsmark att erbjuda, utan ersätter den skada som uppkommer för markägaren. Beträffande ombudskostnader är Trafikverket inte skyldiga att betala ersättning till fastighetsägaren för dennes ombud vid frivilliga förhandlingar. Vid särskilda omständigheter kan dock Trafikverket ersätta fastighetsägaren för skäliga ombudskostnader om överenskommelse har träffats.

Boende vid Örstad

Vi är oroliga för vattenkvalitet och kvantitet i vår borrhade brunn.

Stavsjö samfällighetsförening, Örstad

Lakvatten från bergupplagen vid Örstad omfattande 130 000 m² och längre norrut, omfattande en yta om 310 000 m² kommer delvis att rinna till Stavsjön som är en källa till Kilaån och passerar flera Natura 2000-områden även Vretaån. Särskild hänsyn bör tagas för hanteringen av detta lakvatten med tanke på den långa uppläggningsstid som beräknas (10 år efter färdigställande av järnvägen innan återställning av marken kan ske). Finns godkännande för detta upplag från Länsstyrelsen i Södermanland?

Boende vid Krokeks gård

Den plats vid Örstad som planeras för mellanlagring är till stor del sankmark, vattensjuk myrmark. Att placera tunga bergmassor på sådan mark medför konsekvenser: bergmassorna sjunker flera meter djupt innan de når fast mark, vattentrycket i omgivande terräng blir mycket högt med bland annat som följd att närliggande huvudvattenledningen (råvatten) till Krokeks samhälle hotas att förstöras.

Erfarenheter av jordbruket vid Örstad, där stora arealer är täckdikade, har visat att rörledningarna ändrade lägen och i vissa fall brast när vattentrycket blev tillräckligt högt. Dessutom blir det både kostsamt och tidskrävande att gräva upp de i myrmark lagrade bergsmassorna, när de sedan ska transporteras för slutförvaring.

Samtliga boenden har "eget vatten"/brunnar, dvs är ej anslutna till kommunalt vatten och avlopp vilket innebär risk för exponering för främst kväveföroreningar vilket är en känd hälsorisk.

Att lagra stora bergsmassor på angiven plats vid Örstad kommer att ha en mycket negativ påverkan på min och mina grannars fastigheter. En förändring i vattentryck och flöden påverkar möjligheten att odla grönsaker och lantbruksgrödor. Risken för kontaminering av enskilda brunnar är stor, då markvatten från den tänkta platsen för massupplag naturligt trycks ner mot min och mina grannars fastigheter. Den föreslagna platsen för lagring av bergsmassor är därför djupt olämplig då den kan ställa till stor praktisk och ekonomisk skada.

Boende vid Krokek

Vi har egna brunnar, enskilt vatten och avlopp – jag oroar mig för att massupplagorna kommer påverka vårt dricksvatten. Det är alltså eget vatten (4 st) (ej anslutna till Norrköpings kommunala vatten och avlopp). Samtliga ska nu vara registrerade hos sgu.se. Även den nybyggnation som planeras på Krokek 5:1 kommer att ha egen brunn.

Boende vid Tyskatorpet

Gamla Stockholmsvägen förbi Tyskatorpet och uppför Lönnbrobackarna och Blomme-lundsbackarna är ett stort problem. Vägen må se hygglig ut idag eftersom asfaltering skett ganska nyligen. Den är dock dålig i grunden och vid regnigt väder och på våarna sipprar vatten upp ur vägbanan på många ställen.

Den föreslagna nya vägsträckan några meter nordväst från den gamla vägen kan bli problematisk eftersom vatten alltid rinner ner längs det underliggande berget. Längst upp i tänkta kopplingen till den gamla vägen kommer en underjordisk bäck och där finns även en brunn som förser eller har försett bostäderna med vatten.

Boende vid Skiren

Var noga med att inte skada vattentillförseln till den känsliga och ytterst unika sjön Skiren öster om den planerade Ostlänken!

Boende vid Skiren

Vi har vattenledning från Skiren via Villa Fridhem. Den vattenledningen som vi är anslutna till har även fem andra fastigheter anslutna. Den andra vattenledningen, som också utgår från Villa Fridhem, har sju fastigheter anslutna, varav en är Fredgagården. Ett flertal av dessa fastigheter har efterhand borrar efter eget vatten.

Boende vid Skiren

Min fastighet ligger 1 km från Skirens västra strand och har en borrar brunn, vad finns det för risker för brunnen i och med detta projekt? Kommer sjöarna kring Skiren, Glottern, Kyrkgölen samt Toren riskera att bli drabbade? Om så är fallet vad finns det för plan för det? Om vattnet i våra brunnar skulle ta skada, är det på erat ansvar att en

fungerande lösning tillämpas? Kommer det att tas prover på de närliggande fastigheternas vattenkällor innan projektet startas?

Boende vid Torsjön

Nära Torsjön (naturvärde 3) föreslås ett 10-15 m högt massupplag omfattande 150 000 m² som medför kvävebelastning inom våtmarksområden som är tillflöden till Torsjön med risk för att Torsjöns nivå sänks och Torsjön växer igen.

Samtidigt pågår i Torsjöområdet en inventering av enskilda avlopp för att förhindra att vattendrag och sjöar blir övergödda samt att dricksvatten blir förorenat.

Effekterna av åtgärderna för enskilda avlopp motverkas av massupplagets kvävebelastning. När Kolmårdssanatoriet byggdes 1914 hämtades dricksvattnet från Torsjön. Förutsättningar för att använda Torsjön som dricksvattenkälla finns fortfarande och boende runt Torsjön använder också sjöns vatten.

Yttrande utan platshänvisning

Vi önskar få information om på vilket sätt man har utrett kväveöverskottets inverkan på skogsmarken, ytvatten och grundvatten.

Trafikverkets svar:

Trafikverket konstaterar att det har inkommit många synpunkter avseende massupplagsytorna, speciellt vid Torsjön och Örstad. Förutom synpunkter från allmänhet och särskilt berörda, så har det även inkommit synpunkter från myndigheter, kommuner och andra organisationer.

Trafikverket har nu kommit längre i utredningsarbete avseende masshantering och byter nu, med anledning rådande förutsättningar och inkomna synpunkterna, strategi för hantering av överskottsmassor från Kolmårdentunneln. Dessa ska inte längre hanteras inom järnvägsplanen. I och med detta kommer de massupplagsytor (vid länsgränsen söder om E4 och Nyköpingsvägen, Örstad, Vargberget, Torsjön och utökad yta vid Persdal) som redovisades vid samrådet att tas bort.

När det gäller överskottsmassor som inte kommer att återanvändas i produktionen av Ostlänken kommer TRV genom upphandling och samarbete med andra aktörer, få direkt avsättning för massorna genom att lagring kan ske närmare slutanvändaren, exempelvis i andra infrastrukturprojekt eller vid fastighets- och industriexploatering.

De upplag och etableringsområden som redovisats vid Gullvagnen och tunnelpåslagen (Böksjö, Svartgölen, Rödmosse och Persdal) kommer att bli kvar i den omfattning som de redovisades i tidigare samråd. Det kan finnas en möjlighet att dessa, eller andra massupplagsytor, utökas på frivillig väg i samband med byggande av järnvägen. Detta kommer i sådant fall att ske i överenskommelse med markägare och kommer kräva en separat miljöprövning.

Det pågår utredning om Skiren, i syfte att säkerställa att minimera påverkan. Resultatet av den kommer att presenteras i kommande MKB och följas upp i kontrollprogram enligt villkor i kommande dom.

3.7. Myndigheter som har valt att inte yttra sig

Jordbruksverket, MSB, Sjöfartsverket, Skogsstyrelsen (inga ytterligare synpunkter sedan förra samrådet), SMHI och Tillväxtverket har meddelat att de avstår från att yttra sig.



Trafikverket, 781 89 Borlänge. Besöksadress: Röda vägen 1
Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 010-123 50 00

www.trafikverket.se