

# REDOGÖRELSE FÖR AVGRÄNSNINGSSAMRÅD VATTENVERKSAMHET

## Ostlänken, delen Stavsjö-Loddby

Norrköpings kommun, Östergötlands län

Diarienummer 2017/112658, 2020-04-15



**Trafikverket**

Postadress: 781 89 Borlänge

E-post: trafikverket@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921

Delprojektledare Trafikverket: Fay Scafe

Samordnare tillstånd: Anders Berzell

Dokumenttitel: Redogörelse för avgränsningssamråd vattenverksamhet, delen Stavsjö-Loddby

Diarienummer 2017/112658

Författare: Eva Lindahl, Linnea Näsman, Sweco

Dokumentdatum: 2020-04-15

DokumentID: OLP2-01-075-21-0\_0-3803

Version: \_.7

# Innehåll

1.	INLEDNING .....	4
1.1.	Syfte med samråd .....	4
1.2.	Samrådsrets .....	4
2.	SAMRÅDSAKTIVITETER .....	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



# 1. Inledning

I denna samrådsredogörelse sammanställs och sammanfattas hur samrådsprocessen för vattenverksamheten inom Ostlänken, delprojekt Norrköping, sträckan Stavsjö-Loddbys har bedrivits, 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 och kommunen, två kvällar med öppet hus-samråd i Åby utanför Norrköping samt inbjudan till skriftligt samråd via Trafikverkets hemsida och tidningar.

## 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 tagits 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

### 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 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.
- 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 Bådstorp.

#### Trafikverkets svar:

*Trafikverket ser över hur MKN ingår i Miljöprovningen 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 grundvatten-sänkningar.

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 Tysktorpet, sydväst om Strömsfors.

En person uttrycker oro för Skiren som dricksvattentäkt och Rönnängens vattenavrinnings-system 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 markyta offras och att omdragningen bör ske så att den inte påverkar den platta bruksbara 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.

Friluftsfrämjandet 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 tillåtighetsbeslut, 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 provtas 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.





**TRAFIKVERKET**

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

[www.trafikverket.se](http://www.trafikverket.se)