

Samrådsunderlag

Planskild korsning vid Ängavångsgatan

Dubbelspår Ängelholm – Helsingborg

Ängelholm och Helsingborgs kommuner, Skåne Län

Miljöprovning vattenverksamhet, 2018-06-15



**Trafikverket**

Postadress: 781 89 Borlänge

E-post: [investeringsprojekt@trafikverket.se](mailto:investeringsprojekt@trafikverket.se)

Telefon: 0771-921 921

Dokumenttitel: 144113-04-007-Tillstånd vattenverksamhet Ängavångsgatan-001

Författare: Karolina Koch, Emil Engvall, Benjamin Andersson, Sweco Environment AB

Granskare: Mats Åkesson, Sweco Environment AB

Dokumentdatum: 2018-06-15

Åtgärdsnummer: BN03007

Ärendenummer: TRV 2018/61514

Uppdragsnummer: 144113

Version: 1.0

Kontaktperson: Åsa Rosberg

# Innehåll

<b>1. INLEDNING</b> .....	<b>4</b>
<b>2. AVGRÄNSNINGAR</b> .....	<b>5</b>
2.1. Influensområde .....	5
2.2. Tid.....	6
<b>3. FÖRUTSÄTTNINGAR</b> .....	<b>6</b>
3.1. Allmänt .....	6
3.2. Områdesskydd .....	7
3.3. Ytvatten.....	8
3.4. Geologi och grundvatten .....	9
3.5. Enskilda brunnar.....	9
3.6. Gällande detaljplaner .....	10
<b>4. PLANERAD VATTENVERKSAMHET</b> .....	<b>10</b>
4.1. Genomförda undersökningar .....	11
4.2. Bedömda influensområden och vattenbortledning.....	12
4.3. Miljöeffekter.....	12
<b>5. SKADEFÖREBYGGANDE ÅTGÄRDER</b> .....	<b>13</b>
<b>6. BEDÖMNING AV ÅTGÄRDENS MILJÖPÅVERKAN</b> .....	<b>14</b>
<b>7. FORTSATT ARBETE</b> .....	<b>14</b>
<b>8. KÄLLOR</b> .....	<b>15</b>

# 1. Inledning

Västkustbanan mellan Göteborg och Lund/Malmö utgör en viktig förbindelse både för regional pendlingstrafik och för längre resor mellan Öresundsregionen och Göteborg/Norge. Mellan Ängelholm och Helsingborg går Västkustbanan idag på enkelspår, men sträckan planeras byggas ut till dubbelspår. I det arbetet ingår även ombyggnation av stationer längs sträckan, ombyggnation av vägar och gator där det behövs, samt stängning och ersättning av befintliga plankorsningar. Utbyggnaden till dubbelspår kommer att medföra ökad kapacitet, kortare restider samt ökad säkerhet och minskad barriäreffekt då nya korsningspunkter ska vara planskilda.

I södra Ödåkra, i höjd med kilometertal 235+860, kommer en planskild korsning konstrueras, se Figur 1. Järnvägen ska gå på en järnvägsbro över Ängavångsgatan, som får en ny sträckning och sänks ner för att gå genom en vägport under järnvägen. Vid anläggning av planskild vägport kommer grundvattnet att sänkas, en åtgärd vilken utgör tillståndspliktig vattenverksamhet enligt 11 kap miljöbalken.

I ett inledande steg i tillståndsprocessen genomförs ett undersökningssamråd, som syftar till att informera och inhämta synpunkter från länsstyrelsen, tillsynsmyndigheten samt enskilda som kan antas bli särskilt berörda. Föreliggande samrådsunderlag utgör underlag för undersökningssamrådet.

En järnvägsplan för utbyggnad av dubbelspår längs sträckan Ängelholm-Helsingborg med tillhörande miljökonsekvensbeskrivning har upprättats. Järnvägsplanen är inte fastställd ännu utan lämnas till planprövning under juni 2018 (Trafikverket, 2018). Miljökonsekvensbeskrivningen blev godkänd i juni 2017 (Trafikverket, 2017). Järnvägsplanen med tillhörande utredningar utgör underlag i arbetet med ansökan om vattenverksamhet.

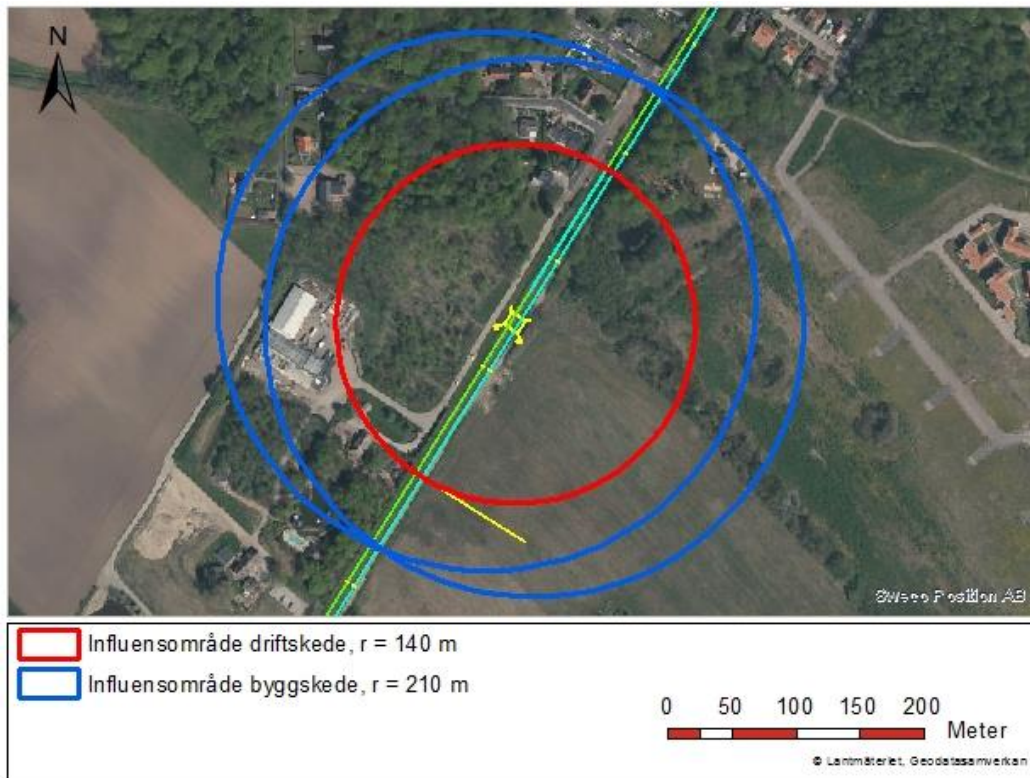


Figur 1. Översiktskarta över projektet (Trafikverket, 2018). Ungefärlig lokalisering av vattenverksamheten är markerad med röd cirkel.

## 2. Avgränsningar

### 2.1. Influensområde

Påverkan som kan uppstå till följd av vattenverksamheterna utreds inom det praktiska influensområdet, se Figur 2. Influensområdet omfattar det område där grundvattenavsänkning är minst 0,3 meter. Risken för påverkan på allmänna eller enskilda intressen utanför det praktiska influensområdet bedöms vara försumbar.



Figur 2. Praktiska influensområden i bygg- och driftskedet för Ängavångsgatan är markerade med blå respektive röd cirkel. Två influensområden för byggskedet har tagits fram eftersom entreprenören kan komma att bygga bron antingen från östra eller västra sidan av järnvägen. Endast en av dessa blå cirklar kommer att utgöra influensområdet under byggskedet i praktiken.

## 2.2. Tid

Påverkan till följd av vattenverksamheterna undersöks under bygg- och driftskedet av utbyggnaden av Väst kustbanan. Byggskedet kommer att starta tidigast 2019 och järnvägen planeras att vara i drift 2023. Väst kustbanan kommer efter utbyggnaden att vara i bruk under överskådlig framtid. Undersökning av miljöeffekter och konsekvenser som kan uppstå till följd av vattenverksamheterna avgränsas i tid till år 2040. Samrådsunderlagets avgränsning i tid är därmed densamma som den tidsmässiga avgränsningen i den godkända miljökonsekvensbeskrivningen för järnvägsplanen för utbyggnad av dubbelspår längs sträckan Ängelholm-Helsingborg (Trafikverket, 2017).

Byggskedet för bron beräknas pågå i ungefär 8 månader och för pumpstationen ungefär 1 månad.

## 3. Förutsättningar

### 3.1. Allmänt

Influensområdet är lokaliserat i den södra utkanten av Ödåkra, vilket är ett mindre samhälle strax norr om Helsingborg, som främst utgörs av bostäder men också skola, kyrka och ett antal verksamheter.

Markanvändningen inom influensområdet utgörs till viss del av järnvägsspår och banvall. På västra sidan om järnvägen finns ett skogsområde, bostäder/gårdar, åkermark samt Duvestubbes naturreservat, som delvis ligger inom influensområdet. På östra sidan av järnvägen finns åkermark, mindre träd- och buskklungor samt ett småvatten/våtmark och en stenmur.

### 3.2. Områdesskydd

#### *Riksintressen och Natura 2000*

Järnvägen omfattas av riksintresse för kommunikationer. Sträckan mellan Ängelholm och Helsingborg är av betydelse både för personresor och godstågstrafik. Sträckningen utgör en del av det järnvägsnät som EU anser ha internationell betydelse, Trans European Network (TEN-T nätet) (Trafikverket, 2017).

Det finns inga Natura 2000-områden i eller i närheten av influensområdet.

#### *Natur- och kulturmiljö*

Duvestubbe naturreservat är lokaliserat på västra sidan av järnvägen (se Figur 3). Avståndet från den planerade planskilda vägporten och naturreservatet är cirka 100 meter och en mindre del av naturreservatet ligger inom influensområdet under både bygg- och driftsskede. Vegetationen i naturreservatet utgörs av ädellövskog som domineras av bok med inslag av ek och lind. Området hyser rik flora, med arter som gulsippa och hässleklocka. Det finns en bäckravin samt rester av en damm till en vattenmølla i den nordöstra delen av reservatet. Jordarterna består av blockfattig lerig/sandig morän (Länsstyrelsen Skåne, u.å) (Helsingborgs stad, 2008a).

Naturreservatet utgör en viktig tillflyktsplats för djurlivet i området och nyttjas även för rekreation och friluftsliv. 2015 genomfördes en fladdermusinventering som bland annat omfattade Duvestubbe naturreservat, och fem arter av fladdermöss upptäcktes. Samtliga fladdermusarter är fridlysta (Trafikverket, 2017).



Figur 3. Influensoområdenas lokalisering i förhållande till Duvestubbe naturreservat (grön markering), Skavebäcken (mörkblå linje) och småvatten/våtmarker (ljusblå, A-C) är markerade. (Sweco, 2018)

Det finns tre småvatten/våtmarker i närheten av den planerade vägporten, se Figur 3. Småvattnet A ligger inom influensområde både för bygg- och driftsfas, småvattnet B ligger inom influensområde för byggfas, utanför influensområdet för driftfas och småvattnet C ligger utanför influensområdet. Dessa småvatten/våtmarker klassas inte som vattenförekomster och är inte namngivna (VISS, 2018c).

Småvattnet A är omgivet av buskar och träd och utgör en sannolik lekplats för groddjur och vattenödlor (Rana Konsult, 2016) och kommer att utredas vidare med avseende på groddjur inför kommande miljökonsekvensbeskrivning. Småvattnet/våtmarken ligger inom influensområdet och skulle således kunna påverkas av grundvattensänkningen. I närheten av småvattnet A finns en stenmur som omfattas av generellt biotopskydd (Trafikverket, 2017).

Det finns inga kulturvärden eller kända fornlämningar inom eller i anslutning till influensområdet.

### 3.3. Ytvatten

Skavebäck (även kallad Skavebäcken) rinner på västra sidan av järnvägen genom Duvestubbe naturreservat (se Figur 3). Vattendraget är lokaliserat utanför influensområdet och ungefär 300 meter från den planerade vägporten. Skavebäckens aktuella status klassas som dålig ekologisk status och ej god kemisk status. Miljökvalitetsnormerna för vattendraget är god ekologisk status år 2027 samt god kemisk ytvattenstatus (VISS, 2018a).



### 3.4. Geologi och grundvatten

Enligt utförda undersökningar består de naturliga jordlagren i området i huvudsak av lermorän, emellanåt med inslag av sand och silt. Moränen överlagras ofta av fyllnadsmaterial med varierande mäktighet (1 till 2 m). Moränen underlagras av sedimentärt berg (lersten/sandsten). Enligt utförda skruvborrningar varierar jordlagermäktigheten mellan ca 5 och 10 m. Dock kan det vara svårt att särskilja det sedimentära berget från jordlagren, varför denna uppgift är osäker.

Grundvattenförekomsten Ängelholm-Ljungbyhed täcker en stor yta nordost om Helsingborg och omfattar således även influensområdet. Grundvattenförekomsten är av god kemisk och kvantitativ status (VISS, 2018b).

Ett grundvattenrör är installerat i moränen, i detta rör varierar grundvattennivån mellan 0,5–2 meter under markytan. Övriga 7 grundvattenrör är installerade i sandstensberggrunden, där varierar nivån mellan 1–4 meter under markytan. För grundvattenrör installerade i berggrunden baseras nivåerna på mätningar i april-maj 2018.

### 3.5. Enskilda brunnar

Det finns en brunn på fastigheten Björka 2:22, som är lokaliserad ungefär 180 meter sydväst om vägporten, se Figur 4. Brunnen är lokaliserad inom influensområdet för byggskedet, men inte inom influensområdet för driftskedet. Brunnens användning är okänd.



Figur 4. Enskild brunn sydväst om den planerade passagen (blå markering). (Sweco, 2018)

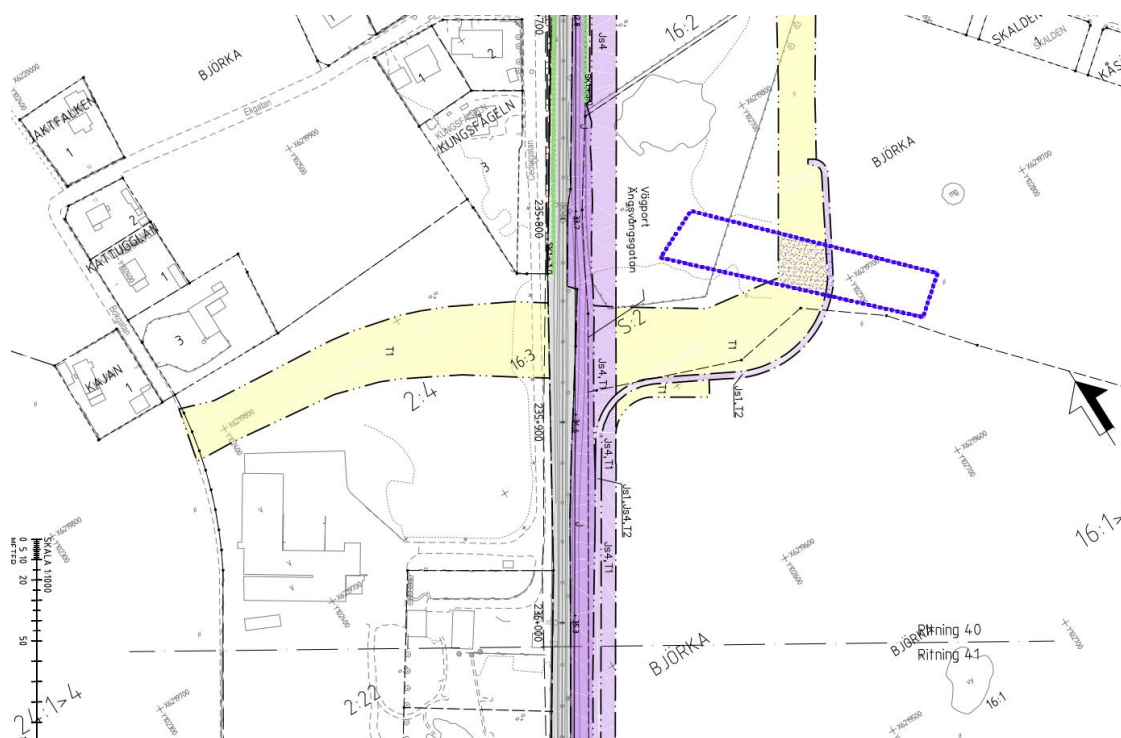
### 3.6. Gällande detaljplaner

En ny detaljplan som omfattar området för den nya planskilda korsningen är under framtagning. Detaljplanen tas fram för att möjliggöra järnvägsplanen, vilken bland annat omfattar dubbelspåret och stationsläget i Ödåkra. I den nya detaljplanen är den specifika ytan som korsningen kommer att uppta planlagt för just ny planskild gata, samt planskild gång- och cykelväg (Helsingborgs stad, 2017).

Det finns även tre stycken gällande detaljplaner som omfattar delar av influensområdet, men inte den specifika platsen där plankorsningen kommer att lokaliseras. Enligt dessa detaljplaner är områdena som angränsar till detaljplanen för dubbelspår och nytt stationsläge planlagda för bl a bostäder och jordbruksmark. (Helsingborgs stad, 2007) (Helsingborgs stad, 2008b) (Helsingborgs stad, 1963)

## 4. Planerad vattenverksamhet

Vattenverksamheten utgörs av sänkning av grundvattennivån för att möjliggöra konstruktionen av en planskild korsning i samband med utbyggnad av järnvägen Ängelholm-Helsingborg från enkelspår till dubbelspår. Järnvägen ska gå på en järnvägsbro över Ängavångsgatan, som får en ny sträckning och sänks ner för att gå genom en vägport under järnvägen, se Figur 5. I samband med att den nya planskilda korsningen konstrueras kommer befintlig planskild korsning vid Häggatan, ca 250 meter norr om den nya korsningen, att rivas (Trafikverket, 2017).



Figur 5. Plankarta över den planerade korsningen (Trafikverket, 2018). Den blå markeringen avser en biotopskyddad stenmur.

Grundläggning för vägen kommer innebära en grundvattensänkning till cirka 8 meter under markytan (+25 m, Rh70) under byggskedet av bron. I samband med byggnationen för den nya vägen kommer även en pumpstation anläggas vid den nya planskildheten. Vid anläggandet av pumpstationen kommer grundvattenavsänkningen i byggskedet vara till cirka 10 meter under markytan (+23 m, Rh70). I driftskede kommer avsänkning ske ned till cirka 7 meter under markytan (+26 m, Rh70).

Byggskedet för bron beräknas pågå cirka 8 månader och för pumpstationen cirka 1 månad.

#### 4.1. Genomförda undersökningar

I området har totalt 7 stycken nya grundvattenrör installerats. Samtliga rör installerade i sandstensberggrunden har sluttest genomförts i syfte att beräkna genomsläpplighet. Bedömt värde för den hydrauliska konduktiviteten (K) är  $2 \cdot 10^{-5}$  m/s.

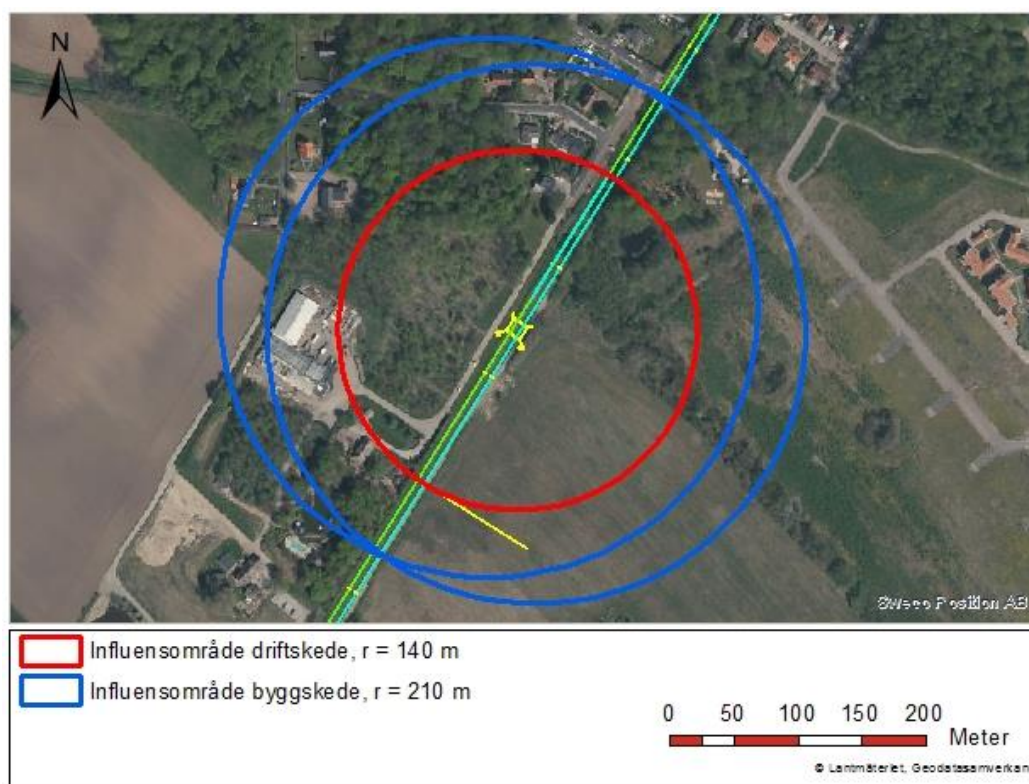
Jordlagrens genomsläpplighet har inte undersökts. Grovt intervall för genomsläppligheten (hydraulisk konduktivitet) kan anges utifrån bedömd jordart. Jordarterna vid Ängavångsgatan utgörs i huvudsak av lermorän, emellanåt med visst innehåll av sand och/eller silt. Den hydrauliska konduktiviteten för jordlagren bedöms uppgå till i storleksordningen  $10^{-7}$  -  $10^{-9}$  m/s.

## 4.2. Bedömda influensområden och vattenbortledning

Influensområdet bedöms i byggskedet omfatta ett område med radie på ungefär 210 meter. I byggskedet är influensområdet beräknat både för schaktarbeten avseende byggschakten, samt avseende schaktarbeten för pumpstation. Influensområdet är beräknat från schaktens centrum. I driftskedet bedöms influensområdets radie vara ungefär 140 meter.

Totalt har tre influensområden beräknats, ett för driftskede samt två för byggskede, se Figur 6. I byggskedet kommer endast ett av de två alternativen realiserats, beroende på från vilken sida om järnvägen den nya bron kommer att anläggas.

Mängden grundvatten som behöver bortledas bedöms under byggtiden till cirka 210 l/min, och under driftskedet till cirka 140 l/min. Bortpumpat vatten kommer att ledas till det kommunala dagvattennätet.



Figur 6. Influensområden i bygg- respektive driftskede för Ängavångsgatan. I byggskedet kommer bron att anläggas antingen från den östra eller västra sidan om spåret, således kommer endast ett av influensområdena i byggskedet att bli aktuellt.

## 4.3. Miljöeffekter

### Naturmiljö

Vattenverksamheten kommer att ge upphov till viss grundvattensänkning i utkanten av Duvestubbe naturreservat (se Figur 3), eftersom naturreservatet delvis är lokaliserat inom influensområdet i både bygg- och driftskede. Influensområdet berör dock endast en liten yta i naturreservatets sydöstra del. I denna del av reservatet finns inget fuktigt område och vegetationen är snarare beroende av regnvatten än grundvatten. Varken

naturvärdena eller friluftslivet i naturreservatet bedöms därmed påverkas negativt av grundvattensänkningen.

Småvattnet/våtmarken öster om järnvägen (A i Figur 3) ligger inom influensområdet för såväl bygg- som driftsfas. Det är i dagsläget inte känt om småvattnet/våtmarken försörjs av grundvatten eller inte, vilket innebär att det inte kan uteslutas att småvattnet/våtmarken påverkas negativt av grundvattensänkningen. Eftersom dammen sannolikt utgör en lekplats för groddjur och vattenödlor (Rana Konsult, 2016) kommer eventuell förekomst av dessa djurgrupper att utredas inför kommande miljökonsekvensbeskrivning. Separat biotopsskyddsansökan upprättas för biotopskyddad stenmur som är belägen i närheten av småvattnet (se Figur 5).

Påverkan på småvattnet/våtmarken väster om järnvägen (B i Figur 3), som ligger inom influensområdet för byggskedet men inte inom influensområdet för driftskedet, bedöms inte bli betydande eftersom eventuell negativ påverkan som kan uppstå endast gäller under en begränsad tid. Även för detta småvatten/våtmark är det osäkert om det är grundvattnet som står för vattentillförseln eller inte. Eftersom värdena vid småvattnet bedöms vara begränsade bedöms effekterna endast medföra små miljökonsekvenser.

#### *Ytvatten*

Skavebäck är belägen rinner inte genom influensområdet (se Figur 3). Bäckens bedöms således inte påverkas av den planerade vattenverksamheten och vattenverksamheten förväntas inte heller påverka möjligheterna att Skavebäck uppnår fastställda miljö kvalitetsnormer.

#### *Enskilda brunnar*

Den enskilda brunnen på fastigheten Björka 2:22 (se Figur 4) skulle kunna påverkas negativt av vattenverksamheten, eftersom vattennivån i brunnen sannolikt beror av grundvattennivån. Brunnen är lokaliserad inom influensområdet för byggskedet men inte för driftskedet. Eventuell miljöpåverkan bedöms således bli begränsad till byggskedet. Då brunnens användning är okänd är det svårt att bedöma konsekvenserna mer ingående, och brunnen kommer därför att utredas vidare i samband med framtagande av den kommande miljökonsekvensbeskrivningen.

## 5. Skadeförebyggande åtgärder

För att minska eventuella skador kan till exempel tätspontning användas runt schakterna för broläge och pumpstation. Andra exempel på skadeförebyggande åtgärder är att låta grundvatten som pumpas upp återinfiltrera på platsen. Användningen av brunnen på fastigheten Björka 2:22 behöver klargöras för att kunna avgöra behov av eventuella skadeförebyggande åtgärder. Eventuella skadeförebyggande åtgärder kommer att specificeras i kommande miljökonsekvensbeskrivning.

## 6. Bedömning av åtgärdens miljöpåverkan

Trafikverket bedömer mot bakgrund av ovanstående att den planerade vattenverksamheten *inte* kan antas medföra betydande miljöpåverkan och att en liten miljökonsekvensbeskrivning därför ska tas fram i nästa skede.

## 7. Fortsatt arbete

När undersökningssamrådet är genomfört upprättas en samrådsredogörelse med bemötande av synpunkter som inkommit under samrådstiden. Samrådsunderlaget och samrådsredogörelsen utgör därefter underlag för länsstyrelsens beslut om åtgärden kan antas medföra en betydande miljöpåverkan. En miljökonsekvensbeskrivning kommer att upprättas efter genomfört undersökningssamråd, när beslut om betydande miljöpåverkan har fattats.

## 8. Källor

- Helsingborgs stad. (1963). *1283K-9667: Utdrag ur handlingar angående ändring och utvidgning av byggplanen för västra delen av Ödåkra samhälle i Fleninge socken.*
- Helsingborgs stad. (2007). *1283K-16456: Detaljplan för fastigheten Björka 16:1 m.fl. – Bostäder etapp 1, Ödåkra, Helsingborgs stad.*
- Helsingborgs stad. (2008a). *Skötselplan för Duvestubbe naturreservat.*
- Helsingborgs stad. (2008b). *1283K-16565: Detaljplan för fastigheten Björka 2:21 m.fl. (Duvestubbeskogen) Ödåkra, Helsingborgs stad.*
- Helsingborgs stad. (2017). *Antagandehandling Detaljplan; Ödåkra 1:80 m.fl. Västkustbanan, Diariennr 307/2015, Ödåkra, Helsingborgs stad.*
- Länsstyrelsen Skåne. (u.å). *Duvestubbe*. Hämtat från [http://www.lansstyrelsen.se/skane/Sv/samhallsplanering-och-kulturmiljo/planfragor/planeringsunderlag/naturvardsprogram/landomrade/helsingborg/Pages/8.\\_Duvestubbe.aspx?keyword=duvestubbe](http://www.lansstyrelsen.se/skane/Sv/samhallsplanering-och-kulturmiljo/planfragor/planeringsunderlag/naturvardsprogram/landomrade/helsingborg/Pages/8._Duvestubbe.aspx?keyword=duvestubbe)
- Rana Konsult. (2016). *Groddjursinventering inom planeringsområde för dubbelspår Ängelholm-Helsingborg.*
- Trafikverket. (2017). *Fastställelsehandling. Järnvägsplan. Dubbelspår Ängelholm-Helsingborg, Romares väg. Miljökonsekvensbeskrivning.*
- Trafikverket. (2018). *Fastställelsehandling. Dubbelspår Ängelholm-Helsingborg, Romares väg. Järnvägsplansbeskrivning. Malmö.*
- VISS. (2018a). *Skavebäck*. Hämtat från <http://viss.lansstyrelsen.se/Waters.aspx?waterMSCD=WA39242020>
- VISS. (2018b). *Ängelholm-Ljungbyhed*. Hämtat från <http://viss.lansstyrelsen.se/Waters.aspx?waterMSCD=WA11953057>
- VISS. (2018c). Hämtat från <https://ext-geoportal.lansstyrelsen.se/standard/?appid=3e0dd9145e6e44f298111f47f5b4184d>



Trafikverket, Malmö. Besöksadress: Gibraltargatan 7.  
Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 020-600 650

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