

Avgränsningssamråd Natura 2000-område Tullgarn

OLP4-04-025-40000-0_0-0030

Ostlänken, delen Gerstaberg-Sillekrog

Trosa kommun, Södermanlands län

Samrådsunderlag

2018-05-28



Trafikverket

Postadress: Trafikverket, 172 90 Sundbyberg

E-post: trafikverket@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921

Dokumenttitel: Avgränsningssamråd Natura 2000-område Tullgarn

Författare: Johan Allmér, Per Collinder (Ekologigruppen AB)

Dokumentdatum: 2018-05-28

Projektnummer:

Ärendenummer: TRV 2018/31331

Version: __.3

Kontaktperson Trafikverket: Ulf Broberg (projektledare), Helen Boström (miljöspecialist)

Foto: Ekologigruppen AB

Illustration: Ekologigruppen AB

Innehållsförteckning

1. Sammanfattning	4
2. Inledning	5
2.1. Introduktion till projekt Ostlänken	5
2.2. Syfte	5
2.3. Natura 2000-område Tullgarn – Västra	5
2.4. Geografisk avgränsning	5
3. Påverkan på Natura 2000-området	6
3.1. Anläggningen	6
3.2. Påverkan under byggskede	6
3.3. Påverkan under driftskede	7
4. Miljökonsekvensbeskrivningens innehåll	8
5. Referenser	8
Bilaga 1, Sammanfattande påverkanskarta	

1. Sammanfattning

Ostlänken utgör en första utbyggnadsetapp av det höghastighetsnät för järnväg som ska förbinda Stockholm med Göteborg och Malmö. Natura 2000-område Tullgarn finns inom delsträckan Långsjön – Sillekrog i Trosa kommun, Södermanlands län. Den föreslagna järnvägssträckningen kommer till större delen att gå i tunnel genom Natura 2000-område Tullgarn, endast drygt 200 meter kommer gå ovan mark inom Natura 2000-områdets södra del.

Detta dokument utgör underlag för avgränsningssamråd för den påverkan som projektet bedöms kunna medföra inom Natura 2000-område Tullgarn i Södermanlands län. Här beskrivs de risker som har identifierats och som kan tänkas påverka Natura 2000-området i någon utsträckning. De identifierade riskerna kommer att hanteras i den miljökonsekvensbeskrivning som tas fram för Natura 2000-område Tullgarn.

Flera risker för påverkan under byggskedet har identifierats. Direkt påverkan kan uppstå om mark inom Natura 2000-naturtyper av misstag tas i anspråk eller om anläggningsarbetet leder till minskat betestryck genom störningar och avspärrningar. Påverkan på omgivande vattenmiljöer från länsvattenhållning och förhöjd kvävebelastning genom kvävehaltigt damm från sprängarbeten och transporter bedöms också utgöra en risk. Bullerstörning på typiska arter av fjärilar är en annan risk som bedöms kunna uppstå.

En ökad dödlighet av typiska arter knutna till kalkgräsmarken intill tunnelpåslaget bedöms kunna uppstå till följd av påkörning/vinddrag från tågtrafiken. Det bedöms även finnas risk för bullerstörningar på viktiga pollinatörer och betesdjur i den kalkgräsmarken. Påverkan bedöms dock kunna begränsas genom uppförande av bullerskydd vid tunnelmynningen.

2. Inledning

2.1. Introduktion till projekt Ostlänken

Ostlänken är den första delen i ett framtida höghastighetsnät mellan Stockholm – Göteborg och Stockholm – Malmö. Vi planerar för en successiv byggstart under åren 2017 – 2021. Ostlänken beräknas vara färdig mellan år 2033 och 2035. När vi är klara har vi byggt cirka 15 mil ny höghastighetsjärnväg, 200 broar och 20 kilometer tunnlar.

Ostlänken går genom Södertälje, Trosa, Nyköping, Norrköping och Linköpings kommuner. Vid Järna ansluter Ostlänken till Västra stambanan mot Stockholm. I Norrköping och Linköping ansluter Ostlänken till Södra stambanan för resor till Malmö och till Jönköping via anslutning till Jönköpingsbanan. Från Linköping kommer tågen att fortsätta på Södra stambanan mot Malmö fram tills att det finns ny höghastighetsjärnväg utbyggd söderut.

2.2. Syfte

I avgränsningssamrådet ska frågor om miljökonsekvensbeskrivningens avgränsning behandlas. Avgränsningssamrådet ska behandla sådana miljöeffekter som verksamheten eller åtgärden kan antas medföra i sig själv eller till följd av yttre händelser.

Detta dokument utgör underlag för avgränsningssamråd för den påverkan som projektet bedöms kunna medföra inom Natura 2000-område Tullgarn i Södermanlands län. Här beskrivs de risker som har identifierats och som kan tänkas påverka Natura 2000-området i någon utsträckning samt åtgärder för att förebygga och mildra negativa miljöeffekter. De identifierade riskerna kommer att hanteras i den miljökonsekvensbeskrivning (MKB) som tas fram för Natura 2000-område Tullgarn.

2.3. Natura 2000-område Tullgarn – Västra

Natura 2000-områden behandlas som särskilda bevarandeområden enligt 7 kapitlet 27 – 29 § miljöbalken. Alla av regeringen beslutade Natura 2000 områden har från och med 1 juli 2001 status av riksintresse. Det är inte tillåtet att utan tillstånd bedriva verksamhet eller vidta åtgärder som på ett betydande sätt kan påverka miljön i ett Natura 2000-område negativt. Detta regleras i miljöbalken. Tillståndsplikten gäller även för verksamheter som bedrivs eller vidtas utanför Natura 2000-området. Det viktiga är alltså inte var verksamheten är lokaliserad utan den effekt den har på Natura 2000-området.

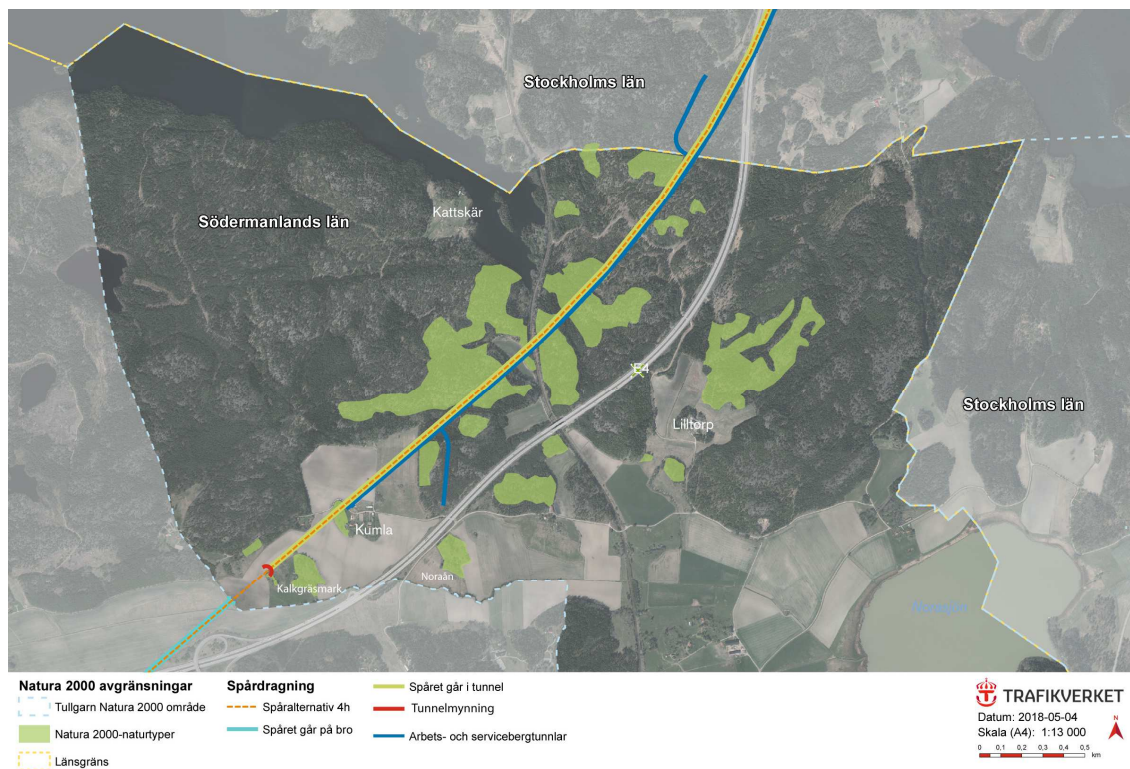
Natura 2000-område Tullgarn – Västra (SE0220034) ligger nordost om Vagnhärad och sträcker sig upp till länsgränsen mot Stockholms län. Syftet med Natura 2000-området Tullgarn västra är att bevara ett skogs- och jordbrukslandskap med höga naturvärden med hotade och ovanliga arter samt ett rikt växt och djurliv knutet till både de öppna, halvöppna och mer slutna naturtyperna.

I Natura 2000-områden avgränsas delområden av natura-naturtyper. Dessa får inte minska i yta eller på annat sätt skadas. En skada kan även uppstå på natura-naturtypen om naturtypens typiska arter påverkas negativt.

Flera naturvärdes- och artinventeringar har genomförts i området vilka ligger till grund för bedömningar av projekt Ostlänkens påverkan på Natura 2000-område Tullgarn.

2.4. Geografisk avgränsning

Detta dokument utgör avgränsningssamråd för Natura 2000-området Tullgarn inom Södermanlands län och är kopplat till delsträckan Långsjön – Sillekrog i Trosa kommun, Södermanlands län.



Figur 1. Karta över spårlinje (4h), Natura 2000-området Tullgarn Västra samt de för projektet relevanta natura-naturtyperna. (Övriga naturtyper visas inte i kartan.)

3. Påverkan på Natura 2000-området

3.1. Anläggningen

Den föreslagna järnvägssträckningen kommer till större delen att gå i en tunnel genom Natura 2000-område Tullgarn. Tunneln mynnar i den sydligaste delen av Natura 2000-området och endast drygt 200 meter kommer gå ovan mark inom själva Natura 2000-området. Intill tunnelpåslaget för huvudtunneln ligger en natura-naturtyp, kalkgräsmarker, som riskerar att påverkas om hänsyn inte tas till miljön under byggskedet (Figur 1). De olika typerna av påverkan som riskerar att påverka Natura 2000-området Tullgarn beskrivs kortfattat nedan.

3.2. Påverkan under byggskede

Den påverkan som under byggskedet bedöms kunna bli aktuell är:

- Byggbuller
- Etablering av järnvägstunnel, servicetunnel, byggtunnel och arbetsvägar
- Påverkan på naturtyper och arter av vattenhantering
- Transporter
- Grundvattenavsänkning
- Ianspråktagande av mark
- Påverkan på natura-naturtyp

Under byggskedet kommer bullrande anläggningsarbeten utföras. Inom Natura 2000-området bedöms dessa framför allt bli begränsade till arbeten med påslag för arbetstunnel och huvudtunnel i områdets sydvästra del samt transporter kopplade till den verksamheten (Figur 1). Från arbetstunneln kommer en arbetsväg att anläggas, denna kommer inom Natura 2000-området gå tätt intill E4. Dessa arbeten kommer att utföras förhållandevis nära E4 vilket gör att det buller som uppstår under byggskedet till stor del ligger inom den bullerutbredning E4 genererar. Om det blir aktuellt med etablering av ventilationsschakt inom Natura 2000-området kan det komma att generera byggbuller i andra delar av Natura 2000-området, framför allt under byggskedet. Ventilationsschakt kan behövas för att ombesörja luftkvalitet, tryckutjämning samt evakuering av brandrökgaser vid brand i tunnarna. Där ventilationsschakten mynnar i markplan byggs de upp som små torn på några meter ovan mark. En förutsättning för att undvika negativ påverkan på Natura 2000-området är att ventilationsschakt inte placeras inom natura-naturtyper. Om möjligt används befintliga skogsbilvägar inom Natura 2000-området som arbetsvägar. Om arbeten under byggskedet bedöms kunna medföra kraftiga bullerökningar i vissa områden föreslås att man sätter upp tillfälliga bullerplank.

I samband med tunneldrivningen bildas länshållningsvatten som skulle kunna påverka vattenkvaliteten i Norasjön samt diket i Norasjöns dalgång. En förutsättning för projektet är dock att länshållningsvattnet hanteras så att skador inte uppstår på någon recipient inom Natura 2000-området. Förhöjd kvävebelastning genom kvävehaltigt damm från sprängarbeten och transporter kan hypotetiskt riskera att påverka vatten- och landmiljöer inom Natura 2000-området. Risken för spridning av kvävehaltigt damm kommer att förebyggas genom spolning av sprängsten. Länshållningsvatten kommer även att behandlas i tillståndsansökan för vattenverksamhet.

Det finns en risk att en direkt påverkan sker genom att natura-naturtyper av misstag tas i anspråk vid etableringsarbeten, framför allt i natura-naturtypen i den sydvästra delen som ligger intill tunnelpåslaget (Figur 1). Känsliga områden föreslås därför att stängas in. För natura-naturtypen finns även en risk för eventuell bullerstörning på typiska arter av fjärilar i natura-naturtyper intill tunnelmynningen. För att motverka detta föreslås att bullerplank sätts upp intill natura-naturtypen. Dessutom finns en risk för minskat betestryck genom störningar och avspärrningar.

3.3. Påverkan under driftskede

Den påverkan som under drift bedöms kunna bli aktuell är:

- Buller
- Grundvattenavsänkning
- Påverkan på natura-naturtyp

Eventuell bullerpåverkan från Ostlänken och stambanan kommer att utredas utförligt i MKB.

Tunnarna bedöms under driftskede medföra risk för grundvattenavsänkning i området vilket skulle kunna påverka natura-naturtyper som är känsliga för grundvattenförändringar. Det bedöms inte förekomma sådana natura-naturtyper i närheten av föreslaget spåralternativ, men frågan kommer att utredas i MKB för Natura 2000-område Tullgarn.

Även under driftskedet finns en viss risk för påverkan på natura-naturtypen vid tunnelpåslaget genom ökad dödlighet hos typiska arter av fjärilar på grund av påkörning/vinddrag från tågtrafiken. Dessutom bedöms bullerstörningar kunna utgöra en risk för typiska arter av fjärilar och andra arter med viktig pollineringsfunktion.

4. Miljökonsekvensbeskrivningens innehåll

Inför tillståndsprövning enligt 7 kapitlet 28 § miljöbalken kommer en miljökonsekvensbeskrivning (MKB) att upprättas. Denna kommer att redovisa förhållanden och förväntade miljökonsekvenser av projekt Ostlänken inom Natura 2000-område Tullgarn från såväl byggskede som driftskede. Konsekvensernas varaktighet, det vill säga om de är tillfälliga eller permanenta, kommer även att beskrivas.

Följande aspekter bedöms som betydelsefulla att vidare utreda och beskriva i kommande MKB:

Byggskede

- Direkt påverkan genom att mark tas i anspråk av misstag.
- Minskat betetryck genom störningar och avspärrningar.
- Förhöjd kvävebelastning genom kvävehaltigt damm från sprängarbeten och transporter.
- Bullerstörning på typiska arter. (Vid fördjupade inventeringar av fågel har inga Natura 2000-arter noterats med anknytning till naturtypen.)
- Påverkan på miljöer inom Natura 2000-området genom utsläpp av kvävehaltigt länshållningsvatten m.m.

Driftskede

- Ökad dödlighet hos typiska arter på grund av påkörning/vinddrag från tågtrafiken.
- Bullerstörningar av typiska arter.

5. Referenser

Ekologigruppen 2017. Förslag till gränser för utpekade naturtyper i Tullgarns Natura 2000-område. Ett underlag inom projektering av Ostlänken.



TRAFIKVERKET

Trafikverket, 172 90 Sundbyberg

Ort. Besöksadress: Solna Strandväg 98

Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 010-123 50 00

www.trafikverket.se