

ANSÖKAN OM TILLSTÅND TILL VATTENVERKSAMHET

Grundvattenbortledning och anläggning av trummor vid förlängning av mötesspår i Attarp Hässleholms kommun, Skåne län

Ansökan 2021-10-12

TRV 2020/129518



Trafikverket

Postadress: 781 89 Borlänge

E-post: trafikverket@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921

Dokumenttitel: ANSÖKAN OM TILLSTÅND TILL VATTENVERKSAMHET

Grundvattenbortledning och anläggning av trummor vid förlängning av mötesspår i Attarp

Skapat av: Atkins/Tyréns

Version: 1.0

Dokumentdatum: 2021-10-12

Dokumenttyp: Rapport

Ärendenummer: TRV 2020/129518

Uppdragsnummer: 149066

Fastställt av: Fredrik Niord, ombud

Innehållsförteckning

1	Sökande	5
2	Ombud	5
3	Saken	5
4	Yrkanden	6
5	Villkorsförslag	6
6	Rådighet	6
7	Orientering om företaget	7
8	Prövning i annan ordning	8
9	Nuvarande förhållanden, tillstånd mm	8
9.1.	Befintlig anläggning	8
9.2.	Tillstånd för befintliga anläggningar	8
9.3.	Andra vattenrättsliga tillstånd i området	8
10	Fysiska planer	9
10.1.	Översikts- och detaljplaner	9
10.2.	Riksintressen och områdesskydd	9
11	Teknisk beskrivning av ansökt verksamhet	9
11.1.	Höjd- och koordinatsystem	9
11.2.	Hydrologiska uppgifter	9
11.3.	Geologiska och hydrogeologiska förhållanden	10
11.4.	Den nya anläggningen	10
11.4.1.	Grundvattenbortledning för ny sträckning av väg 2023	10
11.4.2.	Nya trummor under väg 2023	11
11.4.3.	Ny trumma under järnvägen	11
12	Miljökonsekvenser	11
13	Miljö kvalitetsnormer	12
14	Övervakning och kontroll	12
15	Skyddsåtgärder	13
16	Samråd	13
16.1.	Genomfört samråd	13
16.2.	Beslut om betydande miljöpåverkan	14
17	Berörda fastigheter och sakägarförteckning	14
18	Ersättningsanspråk	14

19	Arbetstid	14
20	Oförutsedd skada	14
21	Verkställighetsförordnande	14
22	Underlag för prövningsavgift	15
23	Aktförvarare	15
24	Sammanträdeslokal	15
25	Övrigt	15

Bilagor

1. Karta över berört område
2. Fastställelsebeslut för väg- eller järnvägsplan
3. Teknisk beskrivning grundvatten inkl. tolkad geologisk profil och sektioner
4. Teknisk beskrivning ytvatten inkl. hydrologiska uppgifter
5. Ritning Fjälövsån profil och sektioner
6. Miljökonsekvensbeskrivning inkl. samrådsredogörelse
7. Länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan
8. Förslag till kontrollprogram
9. Sakägarförteckning
10. Fastighetskarta

1 Sökande

Staten genom Trafikverket, 781 89 BORLÄNGE

Org.nr: 202100-6297

2 Ombud

Verksjurist Fredrik Niord

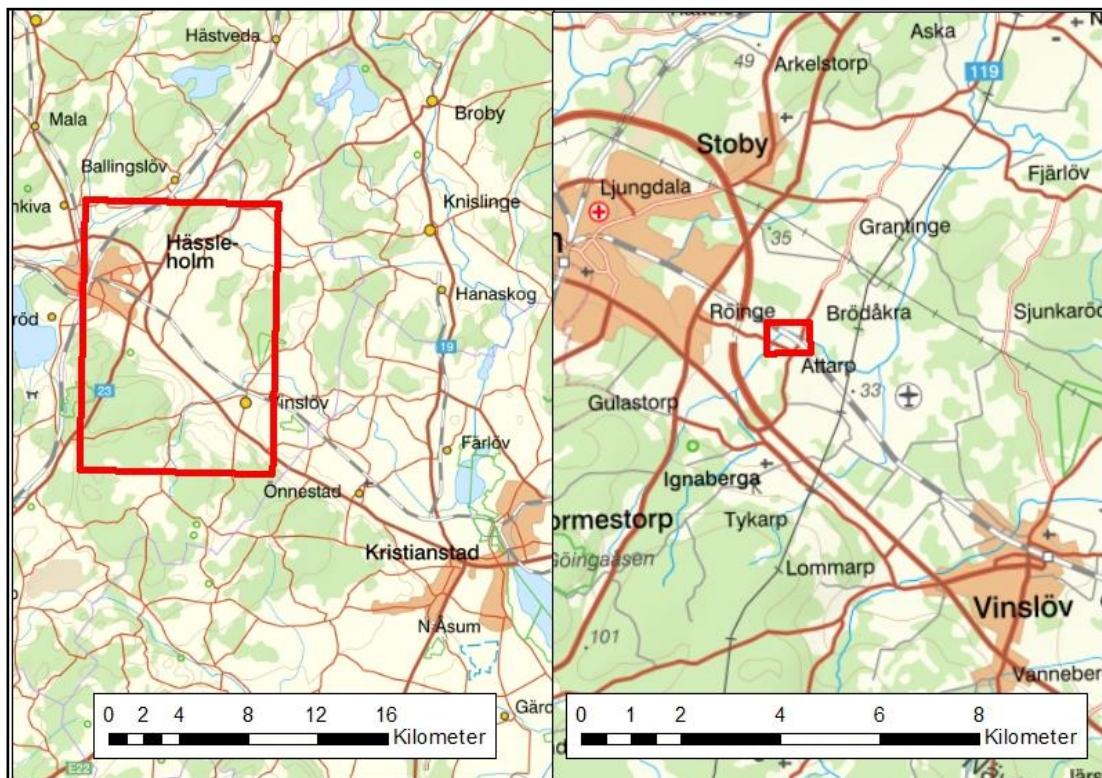
Adress som ovan.

Tel: 070-724 58 09, vxl: 0771-921 921

Epost: fredrik.niord@trafikverket.se

3 Saken

Tillstånd enligt 11 kap. miljöbalken att bortleda grundvatten samt att anlägga och bibehålla trummor i Fjärlövsån vid nytt mötesspår och ny sträckning av väg 2023 under järnväg i Attarp, Skånebanan, delen Hässleholm-Kristianstad, inom Hässleholms kommun, Skåne län. Läget framgår av Figur 1.



Figur 1. Geografiskt läge för sökt vattenverksamhet i anslutning till Skånebanan i Attarp mellan Hässleholm och Kristianstad.

4 Yrkanden

Trafikverket yrkar att mark- och miljödomstolen lämnar Trafikverket tillstånd enligt 11 kap. miljöbalken:

- att under byggtiden leda bort grundvatten för att temporärt sänka grundvattennivån under schaktbotten för anläggande av järnvägsbro och anslutande vägskränning,
- att under driftskedet leda bort till vägskränningen inläckande grundvatten,
- att anlägga nya trummor i Fjärlövsån under ny sträckning av väg 2023
- att leda om vattendraget till en ny trumma i Fjärlövsån under järnvägen
- att riva befintlig trumma under järnvägen och fylla igen befintlig åfåra i anslutning till trumman
- att anlägga erforderliga erosionsskydd.

Trafikverket hemställer vidare att mark- och miljödomstolen:

- fastställer arbetstiden för vattenverksamheten till fyra år från det att dom i målet vunnit laga kraft,
- fastställer tiden för framställande av anspråk i anledning av oförutsedd skada till följd av vattenverksamheten till fem år, räknat från arbetstidens utgång samt
- att tillståndet får tas i anspråk även om domen inte vunnit laga kraft.

5 Villkorsförslag

- Verksamheten ska bedrivas i huvudsaklig överensstämmelse med vad som anges i ansökan jämte bilagor samt vad Trafikverket i övrigt åtagit sig i målet.
- Arbeten som innebär risk för grumling i Fjärlövsån ska ske under 15 juni till 15 september för att minimera risken för påverkan på öring, grönling och andra strömvattenlevande arter.
- Länshållningsvatten och övrigt byggvatten ska passera genom sedimentationsanläggning eller översila vegetationsbeklädd yta innan det släpps till recipient.
- Trafikverket ska upprätta ett kontrollprogram som ska ges in till tillsynsmyndigheten senast två månader innan de tillståndspliktiga arbetena påbörjas.

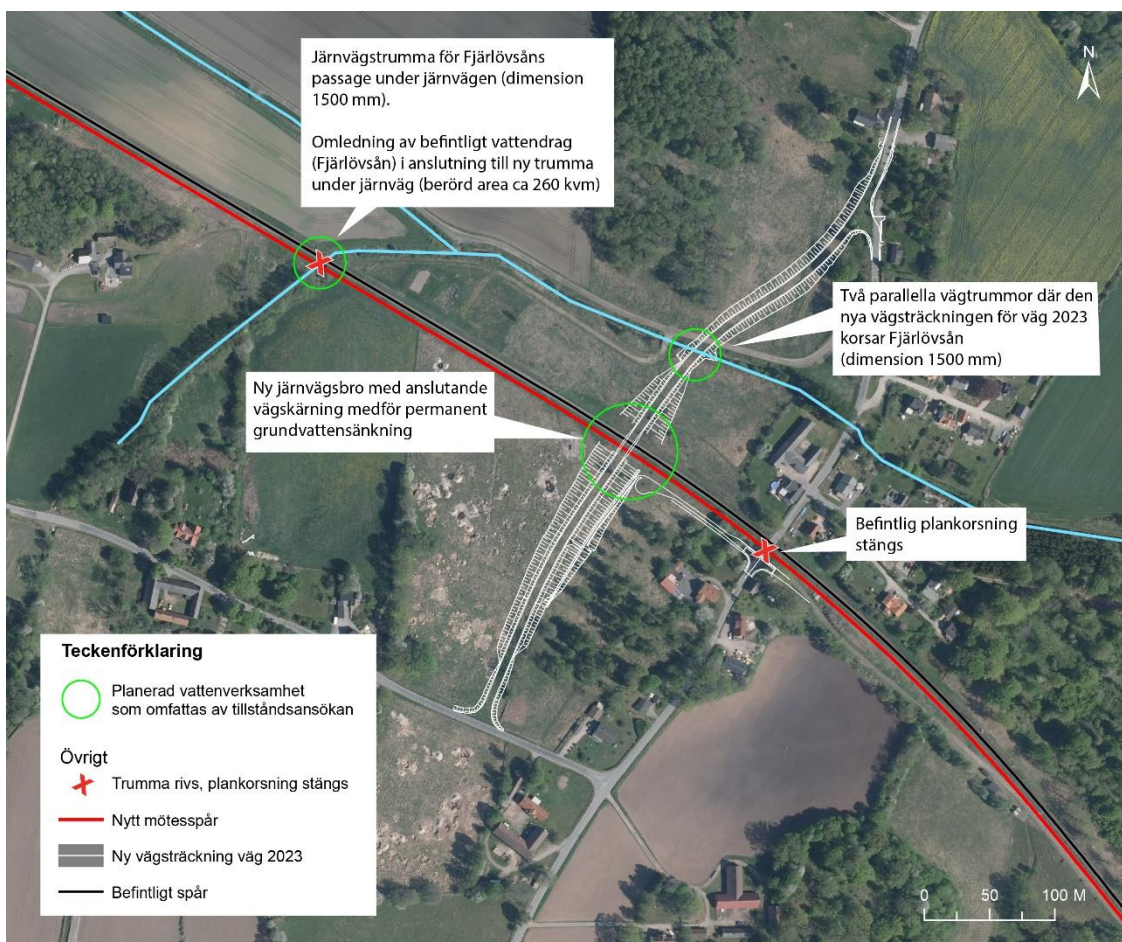
6 Rådighet

Trafikverket har som väghållare och banförvaltare rådighet att bedriva vattenverksamhet som behövs för allmän väg eller järnväg enligt 2 kap. 4 § lagen (1998:812) med särskilda bestämmelser för vattenverksamhet m.m.

7 Orientering om företaget

Trafikverket planerar att förlänga befintligt mötesspår längs Skånebanan i Attarp mellan Hässleholm och Kristianstad. Samtidigt planeras befintlig plankorsning med väg 2023 ersättas med en planskild passage där vägen får en ny sträckning under järnvägen. Syftet är att öka kapaciteten på järnvägen och minska känsligheten för störningar i trafiken. Syftet med planskildheten är att bibehålla passage av järnvägen i Attarp för alla trafikslag när plankorsningen stängs av säkerhetsskäl.

Där den nya vägen ska passera under järnvägen kommer vägens profil att hamna under nuvarande grundvattenyta. Det blir därför nödvändigt att sänka grundvattennivån vid läget för vägens passage under järnvägen och därmed bortleda grundvatten. Fjälrlövsån passerar järnvägen och rinner sedan parallellt med järnvägen på dess norra sida. Ån kommer att ledas genom två parallella trummor under den nya vägsträckningen. Vid åns passage under järnvägen kommer en befintlig trumma att ersättas med en ny trumma. Planerad vattenverksamhet visas översiktligt i Figur 1 samt i större format i Bilaga 1.



Figur 2. Översikt över Attarp samt planerade åtgärder på väg- och järnvägssystemet i järnvägsplan Skånebanan, Attarp – förlängning av mötesspår.

8 Prövning i annan ordning

Enligt 11 kap. 23 § miljöbalken ska tillstånd lämnas för anläggande av broar och annan vattenverksamhet för väg, järnväg, tunnelbana eller spårväg vars anläggande har prövats i annan ordning. I detta fall har byggprojektet prövats i enlighet med järnvägslagen (2004:519) och väglagen (1971:498). Järnvägsplanen fastställdes 2021-09-30, se bilaga 2.

Projektet har därvid bedömts vara förenlig med miljöbalkens allmänna hänsynsregler, hushållningsbestämmelser och bestämmelser om miljö kvalitetsnormer samt även i övrigt bedömts innebära en lämplig användning av mark- och vattenområden och innebära en lämplig avvägning mellan allmänna och enskilda intressen.

9 Nuvarande förhållanden, tillstånd mm

9.1. Befintlig anläggning

Vid passagen för järnvägen leds Fjärlövsån idag genom en trumma under järnvägsbanken. Trumman har en längd av 25,9 meter och en diameter på 1400 mm. Trumman anlades som ersättning för en stenbro över vattnet. Ån fick en ny sträckning, åfåran under bron fylldes och bron byggdes om till en kreatursport.

Den nuvarande kreatursporten anlades som en bro över Fjärlövsån redan 1864 och byggdes om på 1960-talet samtidigt som ån fördjupades.

Cirka 20 meter uppströms det planerade läget för nya vägtrummor under den nya sträckningen av väg 2023 finns två parallella trummor för en markväg till en avloppsreningsanläggning. Dessa båda trummor har innerdiameter 1,6 meter. Liknande trummor finns även där Fjärlövsån passerar befintlig väg 2023 i Attarp cirka 100 meter nerströms planerat läge för de nya trummorna.

9.2. Tillstånd för befintliga anläggningar

Nerströms trumman under järnvägen ingår vattendraget i Almaåns och Fjärlövsåns torrlägningsföretag av 1948. Enligt förrättningsakten (11-KLS-1488) ska bottenbredden vara 1,0 m, släntlutning 1:1,5 och bottenlutningen 1,1:1000. Järnvägsbron ligger utanför markavvattningens anläggning. Inte heller de nuvarande trummorna för enskild väg eller befintlig väg 2023 finns med i akten utan dessa har tillkommit senare.

9.3. Andra vattenrättsliga tillstånd i området

Inga andra vattenrättsliga tillstånd är kända i området.

10 Fysiska planer

10.1. Översikts- och detaljplaner

I det aktuella området finns inga gällande detaljplaner eller områdesbestämmelser. I miljökonsekvensbeskrivningen (Bilaga 6) beskrivs planförhållandena enligt kommunens översiktsplan som antogs 2007. Den planerade verksamheten är förenlig med översiktsplanen.

10.2. Riksintressen och områdesskydd

Skånebanan mellan Hässleholm och Kristianstad är ett riksintresse för kommunikation. Riksintresset består av befintlig järnväg. Planerad vattenverksamhet ligger i linje med riksintressets intentioner. I övrigt finns inga riksintressen inom området.

Aktuell sträcka av Fjärlövsån omfattas inte av strandskydd. I området finns stenmurar, stenrösen och diken som omfattas av generellt biotopskydd. Dessa påverkas dock inte av den planerade vattenverksamheten utan har prövats i järnvägsplanen. Inga andra områdesskydd förekommer.

11 Teknisk beskrivning av ansökt verksamhet

11.1. Höjd- och koordinatsystem

Projektet tillämpar koordinatsystem SWEREF99 13 30 och höjdsystem RH2000.

11.2. Hydrologiska uppgifter

Berört vattendrag Fjärlövsån med alternativa benämningar Kanalen och Rörån ingår i Helgeås huvudavrinningsområde. Källflödena finns främst i höjdområden sydväst om utredningsområdet och vattendraget mynnar i Almaån i riktning mot nordöst. Ett biflöde ansluter nerströms passagen under järnvägen. Avrinningsområdet har baserat på topografin beräknats till 19,4 km² vid passagen för 2023 och 16,2 km² vid passagen av järnvägen,

Karaktäristiska vattenföring har beräknats genom skalning av SMHI:s flödesuppgifter för ett närliggande delavrinningsområde med liknande markanvändning och storlek (ID40290) i förhållande till delavrinningsområdenas storlek. Flödena har därefter räknats upp med hänsyn till framtida klimatförändring med faktor 1,25. Flöden och tillhörande vattenstånd redovisas i tabell 1 respektive tabell 2 för de planerade passagerna.

Tabell 1. Beräknade karaktäristiska vattenflöden i Fjärlövsån. Flödena är klimatkompenserade med en faktor av 1,25.

Scenario	Beräknat flöde vid passage av järnväg (m ³ /s)	Beräknat flöde vid passage av väg 2023 (m ³ /s)
MQ – medelvattenföring	0,21	0,25
MHQ – medelhögvattenföring	1,33	1,61
HQ50 – högsta vattenföring med återkomsttid 50 år	2,67	3,21
HQ200 – högsta vattenföring med återkomsttid 200 år	3,21	4,01

Tabell 2. Beräknade vattennivåer vid olika flöden i Fjärlövsån vid befintlig trumma under järnvägen och för ny passage av väg 2023.

Scenario	Uppströms passage av järnväg	I befintlig trumma under järnväg	Plats för ny passage av väg 2023
MQ	+31,86	+31,74	+30,92
MHQ	+32,45	+32,11	+31,35
HQ50	+32,92	+32,37	+31,67
HQ200	+33,13	+32,48	+31,80

11.3. Geologiska och hydrogeologiska förhållanden

Jordlagren består till största delen av morän som överlagras av postglacial sand. Sanden saknas på höjdområden. Sandlagret är upp till 3 meter mäktigt och ligger till stor del över grundvattenytan. Moränens sammansättning är mestadels sandig men även mera finkorning morän förekommer. Inom området förekommer även rester av Kristianstadslättens kalkstenar som blivit omlagrade i området. Berggrunden utgörs av gnejs som är vittrad i ytan. Lagerföljden är komplex i området och de olika geologiska enheterna har varierande genomsläpplighet. Längs den östra kanten av planerad vägskärning är djupet till fast berg cirka 6 meter medan det är närmare 15 meter ner till fast berg vid den västra kanten. Lokalt i närheten av ån förekommer svämsediment i markytan. Organisk jord i form av torv förekommer inte i närheten av planerad skärning men i liten omfattning 70-150 meter västerut. Fyllning förekommer i järnvägsbanken och lokalt i anslutning till befintliga vägar. Mer utförlig beskrivning av förhållandena framgår av Teknisk beskrivning grundvatten (Bilaga 3).

11.4. Den nya anläggningen

11.4.1. Grundvattenbortledning för ny sträckning av väg 2023

En ny planskild korsning mellan järnvägen och väg 2023 planeras väster om befintlig plankorsning. Vägförslaget är projekterat med lägsta punkt cirka 4-5 meter under nuvarande markyta vilket innebär 2-2,5 meter under grundvattenytan. Anläggningens utformning redovisas i Teknisk beskrivning grundvatten med tillhörande ritningar, Bilaga 3.

Anläggningen innebär behov att leda bort grundvatten under byggtiden ner till under schaktbotten för järnvägsbron och intilliggande pumpstation. I driftskedet kommer grundvatten att läcka in i skärningen och via vägdkilen samlas i pumpstationen. Bortlett grundvatten kommer att ledas till Fjärlövsån.

Grundvattenvolymen som behöver pumpas bort från schaktområdet byggskedet beräknas i genomsnitt ligga inom intervallet 2-4 l/s men inledningsvis kan flödet bli betydligt större. Hur stort volymen blir beror framförallt på jordlagrens genomsläpplighet och grundvattenbildningen i området. Generellt kan sägas att när grundvattenbildningen är lägre, d.v.s. under torrare delar av året, blir också volymen som behöver pumpas bort lägre och vice versa.

11.4.2. Nya trummor under väg 2023

Den nya vägsträckningen korsar Fjärlövsån på två nya vägtrummor, med diameter 1,5 meter. Den valda principlösningen finns redan på två närliggande vattenpassager, uppströms ca 20 meter (se figur 1) och nedströms ca 100 meter från det nya trumläget. Trummorna ges en längd på ca 18 meter och dimensioneras och utformas med hänsyn tagen till flödeskapacitet, erosion, vandringshinder och trumrensning. Trummorna har dimensionerats med hänsyn till att vattenföringen vid högvatten kan förväntas öka i framtiden beroende på klimatförändringar. Beskrivning av hydrologiska och hydrauliska förutsättningar, utformning och genomförande beskrivs i Bilaga 4, Teknisk beskrivning ytvatten. Trummornas placering framgår av profil och sektion i Bilaga 5.

11.4.3. Ny trumma under järnvägen

En ny trumma under järnvägen kommer anläggas i torrhet parallellt med befintlig trumma och en ny sträckning av vattendraget anläggs i anslutning till trumman. Den nya trumman blir 1,5 meter i diameter vilket är något större än den befintliga trumman. När den nya sträckningen har försetts med erosionsskydd leds vattnet om till den nya trumman och den nya sträckningen av ån.

Efter genomförd omledning av Fjärlövsån kan nuvarande trumma med tillhörande kulvertering torrläggas och därefter rivs. Platsen återställs till järnvägsbank och marken vid nuvarande åfåra utanför järnvägen återfylls med sand till motsvarande höjd som intilliggande mark fram till och med anslutningspunkterna för föreslagna åfåra.

Parallellt med den nya trumman men något högre läggs en trumma med diameter 0,6 meter. Trumman kommer att vara torr och ska fungera som säker passage under järnvägen för uter och andra djur.

Trummornas placering framgår av profil och sektion i Bilaga 5.

12 Miljökonsekvenser

Miljöbedömningsprocessen har genomförts i två steg varav det första skedde inom ramen för järnvägsplanen och det andra inom ramen för prövning enligt kapitel 11 i miljöbalken. En liten miljökonsekvensbeskrivning (MKB) har tagits fram för tillståndsprövningen, se Bilaga 6.

En sammanfattning av påverkan, effekter och konsekvenser redovisas här:

MKB:n beskriver den ansökta vattenverksamhetens konsekvenser, d.v.s. konsekvenser av de förändrade grundvattenförhållanden som anläggandet av nya sträckning för väg 2023 kan generera, samt konsekvensen av åtgärder i Fjärlövsån. MKB:n ger också förslag till en rad skyddsåtgärder för att undvika negativ påverkan, se vidare avsnitt 15 Skyddsåtgärder.

Där grundvattenbortledningen leder till en påverkan på den enskilda vattenförsörjningen kommer de berörda att ersättas så att den fortsatta vattenförsörjningen är tryggad. Beredskap kommer även att finnas under byggskedet för att säkerställa vattenförsörjningen i de fall där problem inte har kunnat förutses och förebyggas. Skyddsåtgärder kommer att vidtas så att inte groddjur eller deras ägg, rom och larver dödas eller skadas.

Grundvattenavsänkning kommer att medföra påverkan, sänkta grundvattennivåer i dricksvattenbrunnar inom påverkansområdet. Effekterna för den enskilda vattenförsörjningen är tillfälliga och lokala, med utförda skyddsåtgärder bedöms konsekvenserna bli ringa.

Grundvattensänkningens påverkan på naturmiljön i påverkansområdet bedöms sammantaget som ringa eftersom varken vegetation eller de djurarter som noterats i området är direkt beroende av grundvatten.

För att minska risken för påverkan på vattenkvalitet och naturmiljö i Fjärlövsån kommer anläggningsarbetet i huvudsak ske i torrhet och att arbeten i vatten utförs vid tidpunkt när risken för påverkan på örings och grönlings ägg- och tidiga livsstadier är låg. Fjärlövsåns vattenkvalitet och bottenstruktur bedöms inte påverkas långsiktigt negativt av åtgärderna i och kring vattendraget. Åtgärdernas negativa påverkan i byggskedet bedöms vara liten och i driftskedet bedöms inga negativa effekter uppstå. Sammantaget bedöms konsekvenserna för ytvattnet bli ringa.

Nollalternativet innebär att den sökta vattenverksamheten inte kommer till stånd och medför därför inga negativa miljökonsekvenser. Av nollalternativet följer att kapacitetsökningen på Skånebanan (riksintresse för kommunikation) inte uppnås. Förutsättningarna för befintlig plankorsning är osäker, antingen stängs korsningen med försämrad framkomlighet som följd eller blir den kvar vilket medför att den höjda trafiksäkerheten uteblir.

Uppfyllande av de allmänna hänsynsreglerna beskrivs i avsnitt 6.2 i MKB:n och påverkan på miljö kvalitetsmålen redovisas i avsnitt 6.3 i MKB:n.

13 Miljö kvalitetsnormer

Åtgärder i Fjärlövsån kommer inte försämra möjligheterna att uppfylla miljö kvalitetsnormen för ytvattenförekomsten Fjärlövsån. Planerad grundvattenbortledning kommer inte försämra möjligheten att uppfylla miljö kvalitetsnormen för grundvattenförekomsten Norra Kristianstadslätten.

Det sökta alternativet i sig, grundvattensänkning samt åtgärder i vattendraget bedöms inte bidra till försämringar av luftmiljön och miljö kvalitetsnormen för luft kommer även fortsättningsvis att uppfyllas.

Det sökta alternativet i sig, grundvattensänkning samt åtgärder i vattendraget bedöms inte bidra till försämringar av bullernivåerna i området miljö kvalitetsnormen för buller kommer även fortsättningsvis att uppfyllas.

En mera ingående redogörelse för gällande miljö kvalitetsnormer och vattenverksamhetens påverkan på dessa finns i avsnitt 6.4 i MKB:n.

14 Övervakning och kontroll

Kontrollprogrammet är ett levande dokument som efter samråd med tillsynsmyndigheten tas fram och revideras allteftersom byggnationen fortskrider och mer mätresultat erhålls.

Kontroller under förskedet, det vill säga de kontroller som görs innan byggskedet, syftar till att inhämta kunskaper om rådande förhållanden i omgivningen innan byggnationen påbörjas.

Ett förslag till kontrollprogram har upprättats, se Bilaga 8. Kontrollprogrammet beskriver när åtgärder ska vidtas och hur resultat ska redovisas och kommuniceras med tillsynsmyndigheterna.

Förslag till kontrollprogram omfattar kontroll av följande:

- Registrering av flöde och volym av bortlett grundvatten under byggtiden
- Mätning av grundvattennivåer i brunnar och observationsrör inom och i nära anslutning till beräknat påverkansområde före, under och efter byggtiden. Mätprogrammet inkluderar mätning av vattennivå i ån.
- Vattenkvalitet i brunnar inom påverkansområdet.
- Kvalitetskontroll av utgående vatten till Fjärlövsån under byggtiden (så länge utsläpp av länshållningsvatten pågår)
- Kontroll av pH och grumling i Fjärlövsån före, under och efter arbeten i vattendraget.

15 Skyddsåtgärder

Som ett led i att utföra planerade åtgärder med minsta möjliga negativa påverkan på Fjärlövsån och dess naturvärden föreslås under byggtiden följande generella skyddsåtgärder och försiktighetsmått för projektet som helhet.

- Tidpunkt för arbeten i vatten, såsom spontning och liknande, anpassas med avseende på lämplighet utifrån förväntade flöden i Fjärlövsån.
- Rivning av befintliga anläggningar görs i största möjliga mån i torrhet.
- Planerade trummor med tillhörande konstruktioner, åfåra och erosionsskydd byggs i huvudsak i torrhet.
- Påsläpp av ytvatten igenom nya sektioner sker varsamt, borttagning av spont eller motsvarande dämning sker först på nedströms sida och därefter uppströms.
- Erosionsskydd utförs med naturgrus.
- För att minska risken för erosion vid utsläpp av dagvatten till Fjärlövsån begränsas flödes hastigheten genom att låta dagvattnet passera en mottagningsbrunn. Därefter leds dagvattnet via självfallsledning mot Fjärlövsån.
- En torrtrumma med markeringsstenar för utter anläggs i nära anslutning till vattentrumman under järnvägen för att skapa en trygg passage för de uttrar som rör sig längs vattendraget. Passagen anpassas för utter men annat småvilt bedöms också kunna utnyttja den.

16 Samråd

16.1. Genomfört samråd

Samråd med allmänhet och berörda fastighetsägare för rubricerad vattenverksamhet bedrevs 7 december 2020 till 10 januari 2021. Informationsbrev skickades hem till enskilda som kunde antas bli särskilt berörda. I brevet hänvisades till samrådsunderlag som hölls tillgängligt på Trafikverkets hemsida. På grund av pandemi kunde inget fysiskt samrådsmöte anordnas. Samrådet omfattade även berörda myndigheter: Länsstyrelsen, kommunens miljömyndighet, Sveriges Geologiska Undersökning, och Statens Geotekniska Institut.

En mera utförlig beskrivning av samrådets genomförande och inkomna yttranden från finns redovisade i samrådsredogörelsen som bifogas som bilaga till miljökonsekvensbeskrivningen. En kort sammanfattning av inkomna synpunkter finns i avsnitt 1.6 i miljökonsekvensbeskrivningen.

16.2. Beslut om betydande miljöpåverkan

Länsstyrelsens har 2021-04-30 fattat beslut om att den sökta vattenverksamheten inte förväntas medföra en betydande miljöpåverkan. Beslutet biläggs, se Bilaga 7.

17 Berörda fastigheter och sakägarförteckning

Sakägare är fastighetsägare med enskilda brunnar inom bedömt påverkansområde. En förteckning med fastigheter, fastighetsägare samt innehavare av särskild rätt t ex servitut och nyttjanderätt i området bifogas (se Bilaga 9). Fastighetskarta redovisas i Bilaga 10.

18 Ersättningsanspråk

Trafikverket har för avsikt att i förväg ersätta fastighetsägare vars vattenförsörjning risker att påverkas på ett betydande sätt av den planerade grundvattenbortledningen. Ersättningen sker genom anläggande av nya borrade brunnar.

Genom ett kontrollprogram för grundvatten kommer Trafikverket noga följa påverkan på grundvattenförhållandena och enskilda brunnar med mindre risk att påverkas. Om betydande påverkan uppkommer som innebär risk för störning i vattenförsörjningen kommer Trafikverket att anordna såväl tillfällig som permanent vattenförsörjning.

Trafikverket bedömer därför att den planerade vattenverksamheten inte kommer att föranleda några ersättningsgilla skador som behöver prövas i målet. Skulle sådana skador mot förmodan ändå uppkomma föreslås att reglering sker i den ordning som gäller för oförutsedda skador.

19 Arbetstid

Trafikverket föreslår att den tid inom vilken arbetena ska vara färdigställda fastställs till fyra år. Trafikverket är angelägna om att arbetet ska komma igång så snart som möjligt men upphandling av entreprenör och detaljprojektering kan ta tid och därför behövs viss marginal för genomförandet.

20 Oförutsedd skada

Trafikverket föreslår att tid för förutsedd skada fastställs till fem år efter arbetstidens utgång.

21 Verkställighetsförordnande

Trafikverket yrkar att mark- och miljödomstolen ska medge att tillståndet får tas i anspråk även om domen inte vunnit laga kraft. Eftersom delar av den planerade verksamheten endast kan

göras när järnvägen tillfälligt tas ur drift och att sådant driftstopp planeras mycket långt i förväg är det av stor vikt att tidplanen kan hållas. Om inte måste nya tider för tågstopp planeras in vilket kan försena projektet med minst ett år.

Verksamhetens lokalisering och tillåtlighet har vidare prövats i annan ordning genom antagandet av järnvägsplanen för projektet (MB 23:11). Den tillståndssökta vattenverksamheten kan inte heller leda till sådana irreparabla miljöskador som skulle kunna utgöra ett hinder mot att ett s.k. verkställighetsförordnande meddelas (NJA 2012 s. 623).

22 Underlag för prövningsavgift

Kostnad för järnvägsbro, ny vägsträckning samt arbeten i Fjälövsån ligger inom intervallet 10-50 miljoner kronor.

23 Aktförvarare

Lämplig som aktförvarare är Aktförvararen vid kommunledningsförvaltningen i Hässleholms kommun.

Adress: Hässleholms kommun
Att: Aktförvararen
Kommunledningsförvaltningen
281 80 HÄSSLEHOLM
Telefon: vxl 0451-26 70 00.

24 Sammanträdeslokal

Utifrån målets omfattning kan det finnas möjlighet att avgöra målet utan att sammanträde hållits.

I annat fall finns lämplig sammanträdeslokal i Ignaberga medborgarhus, adress Ignaberga 7131, 281 92 Hässleholm. Bokning kan ske via hemsida: <https://bygdegardarna.se/ignaberga/boka-bygdegard/>

25 Övrigt

Ansökan översänds i 16 exemplar varav 10 st. på usbminne och 6 st. i pärm.

Vid fakturering av domstolens kostnader för annonsering m.m. är adressen: Trafikverket, FE851, 838 26 FRÖSÖN. Ange referens EF 130099.

Fredrik Niord

Bilagor

1. Karta över berört område
2. Fastställelsebeslut för väg- eller järnvägsplan
3. Teknisk beskrivning grundvatten
4. Teknisk beskrivning ytvatten inkl. hydrologiska uppgifter
5. Ritning Fjälövsån profil och sektioner
6. Miljökonsekvensbeskrivning inkl. samrådsredogörelse
7. Länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan
8. Förslag till kontrollprogram
9. Sakägarförteckning
10. Fastighetskarta



TRAFIKVERKET

Trafikverket, 291 54 Kristianstad. Besöksadress: Björkhemsvägen 17

Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 020-600 650