

Samrådsunderlag till ansökan om ändring av tillstånd
för vattenverksamhet

Undersökningssamråd för E4 Förbifart Stockholm, Akallatunneln (längdmätning 27/720 - 29/000)

Inom E4 Förbifart Stockholm
Stockholm, Stockholms län
2025-06-17



Trafikverket

Postadress: Trafikverket, Box 810, 781 28 Borlänge.

E-post: trafikverket@trafikverket.se

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

Konfidentialitetsnivå: 1 Ej känslig

Dokumenttitel: Undersökningssamråd för E4 Förbifart Stockholm, Akallatunneln
(längdmätning 27/720 - 29/000)

Författare: Ingrid Olofsson

Dokumentdatum: 2025-06-17

Ärendenummer: TRV 2025/56399

Kontaktperson: Ingrid Olofsson

Innehåll

1 Inledning	6
1.1 Vattenverksamhet.....	7
1.2 Samråd.....	7
1.3 Rådighet.....	8
2 Bergtunneln och dess omgivning	8
2.1 Geologiska och hydrogeologiska förhållanden.....	8
3 Bakgrund till ökat inläckage	9
3.1 Bakgrund, tidslinje	9
3.2 Orsaker	13
3.3 Effekter av inläckagen	14
4 Övriga förutsättningar.....	14
4.1 Angränsande anläggningar.....	14
4.2 Planförhållanden.....	15
4.3 Ytvatten	16
4.4 Naturmiljö	17
4.5 Kulturmiljö.....	18
4.6 Förorenade områden.....	19
5 Vattenverksamhetens förutsedda miljökonsekvenser	19
5.1 Ytvatten	19
5.2 Naturmiljö	19
5.3 Kulturmiljö.....	20
5.4 Markföroreningar	20
6 Skyddsåtgärder och kontrollprogram.....	20
6.1 Skyddsåtgärder	20
6.2 Kontrollprogram.....	20

7 Undersökningssamråd.....	21
7.1 Samrådsrets	21
7.2 Avgränsningar	21
7.3 Trafikverkets bedömning av betydande miljöpåverkan.....	21
8 Fortsatt arbete	22

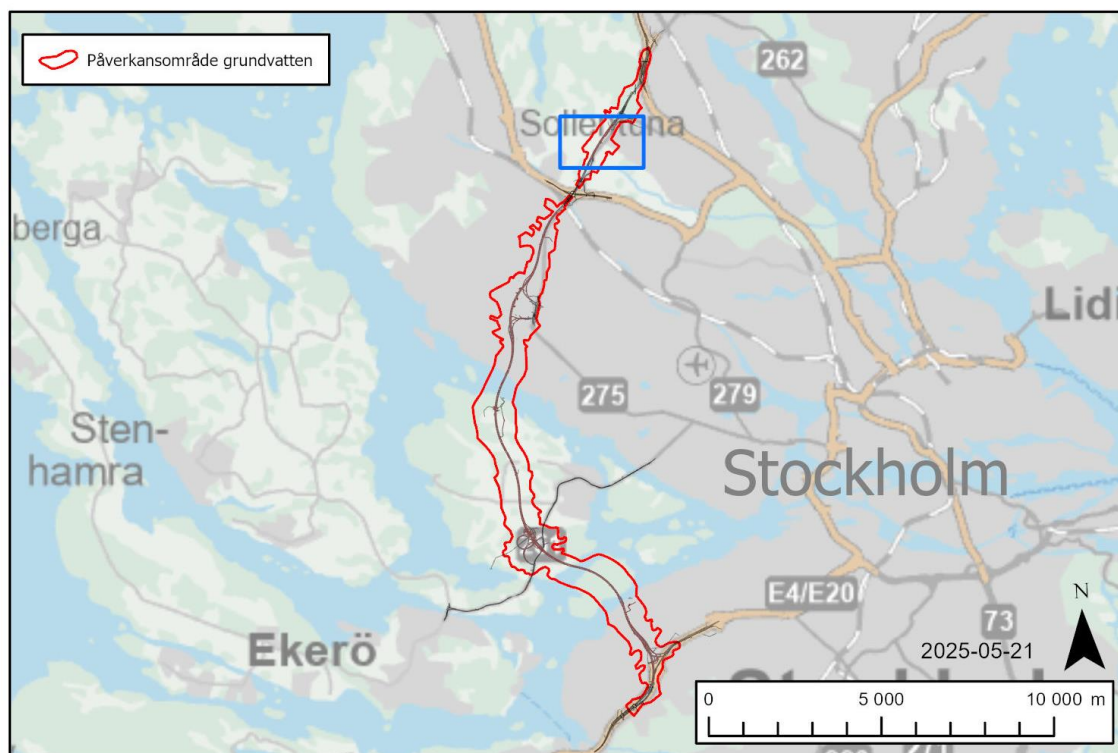
Administrativa uppgifter

Sökande	Trafikverket
Organisationsnummer	202100-6297
Postadress	Box 810 781 28 Borlänge
Kontakt	forbifartstockholm@trafikverket.se
Lämna synpunkter	
Per post	Trafikverket Ärendemottagningen E4 Förbifart Stockholm Box 810 781 28 Borlänge <u>Ange ärendenummer:</u> TRV 2025/56399
Per e-post	investeringsprojekt@trafikverket.se <u>Ange ärendenummer:</u> TRV 2025/56399

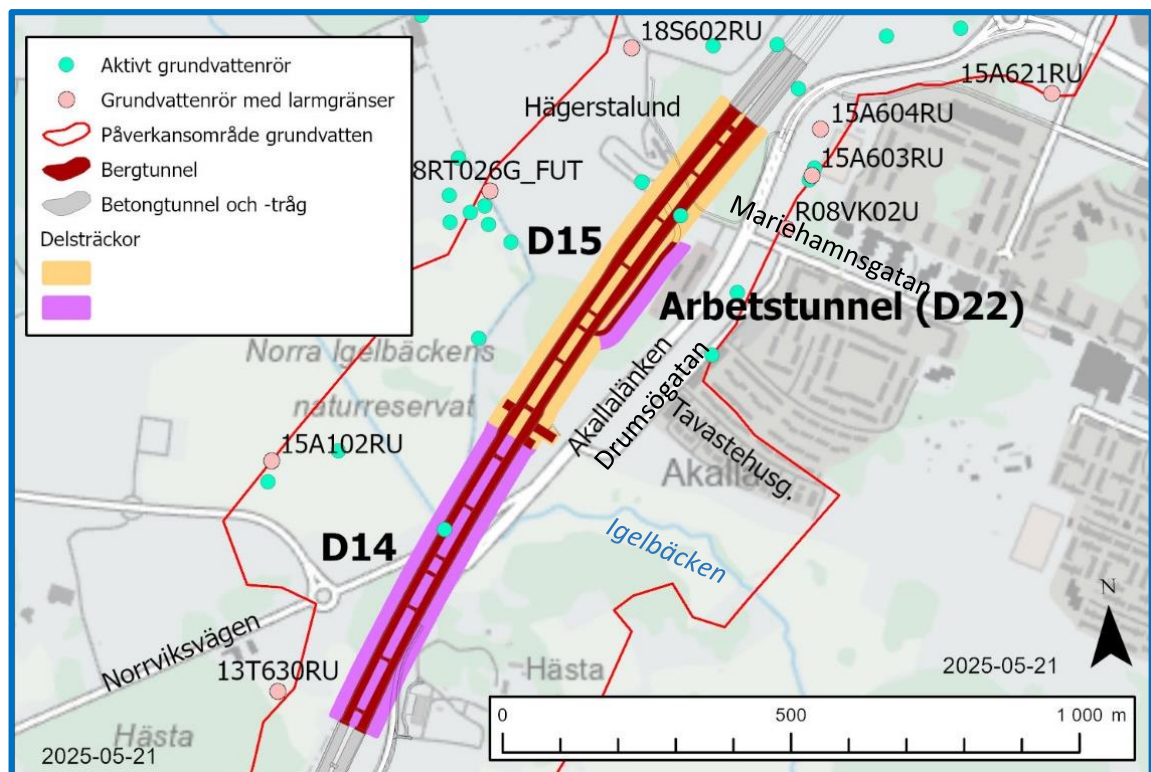
1 Inledning

Förbifart Stockholm har i miljödom om vattenverksamhet, som meddelades den 17 december 2014 i mål M 3346-11, fått tillstånd att från tunnlar och övriga anläggningar i berg under bygg- och driftskede leda bort allt inläckande grundvatten. I enlighet med villkor 7 i miljödomen finns begränsningsvillkor på hur mycket grundvatten som får läcka in för de olika delsträckorna längs Förbifart Stockholm.

Ansökan avser Akallatunneln, i Förbifart Stockholms norra anläggningsdelar, som består av de två delsträckorna D14 och D15 (längdmätning (27/720–28/300 och 28/300 – 29/000), se Figur 1 och Figur 2. Begränsningsvillkoren kopplade till driftskedet för dessa delsträckor uppgår till ett inläckage om 65 l/min för D14 respektive 90 l/min för D15, som ska uppfyllas minst 9 av 12 uppmätta månadsmedelvärden under en 12-månadersperiod.



Figur 1. Översikt över E4 Förbifart Stockholm, röd markering i bild. Inom markerad blå ruta ligger Akallatunneln.



Figur 2. Läge för Akallatunneln med delsträckorna D14 och D15. Bergtunnlarna övergår i tråg och betongtunnlar.

1.1 Vattenverksamhet

Den planerade vattenverksamheten avser en ändring av befintligt villkor 7 för delsträckorna 27/720 till 29/000 (D14-D15) i mål M 3346–11. Trafikverket planerar att ansöka om att villkoren för de båda delsträckorna ska tas bort, då det inte har någon funktion längre. Inlägget har vid de tillfällen som villkoret överskrids ingen påverkan på varken grundvattennivåer eller omgivningen. Resterande villkor och åtaganden för de båda delsträckorna i befintlig miljödom kvarstår. I kapitel 3 redovisas bakgrund och orsak till förändringen av vattenverksamheten.

1.2 Samråd

Undersökningssamråd är det första steget i prövningsprocessen för ansökan om ändring av befintligt tillstånd för vattenverksamhet. Syftet med undersökningssamrådet är att i ett tidigt skede klargöra problemställningar och att ta in kunskap om kända eller befarade omständigheter som kan utgöra hinder. Samrådsprocessen ger även berörda samrådsparter tidig kunskap om planerad verksamhet.

1.3 Rådighet

Trafikverket har rådighet för vattenverksamhet enligt 2 kap. 4 § 4 punkten Lag (1998:812) med särskilda bestämmelser för vattenverksamhet, eftersom verksamheten behövs för byggande och drift av allmän väg.

2 Bergtunneln och dess omgivning

Tillståndet gäller för bergtunneldelen av Akallatunneln (fortsatt kallad Akallatunneln i samrådsunderlaget), se Figur 2. Hela Akallatunneln består av en bergtunnel uppdelad i två delsträckor (D14 och D5) med anslutande betongtunnlar och tråg. Den 1250 m långa bergtunneln går mellan två mindre höjder, från Hägerstalund i nordost till Hästa gård i sydväst. En anslutande arbetstunnel (D22) går från Hägerstalund ner till tunnelnivån i den södra delen av D15. Arbeten med att plugga igen och vattenfylla arbetstunneln pågår.

Akallatunneln går under ett sparsamt bebyggt område. En kommunal väg (Akallalänken) följer tunneln längs med dess östra kant och passerar i södra delen tvärs över tunneln, se Figur 2. Marken är i huvudsak naturmark och jordbruksmark. I anslutning till vägarna utgörs marken av bevuxna vägrenar och trädridåer.

Inom det teoretiska påverkansområdet¹ för grundvatten, markerad med röd linje i Figur 2, finns få byggnader. Enstaka byggnader finns bland annat vid Hägerstalund i norr, nära det norra bergpåslaget. Mitt i området på östra sidan finns ett radhusområde vid Tavastehusgatan, delvis grundlagt på berg, delvis grundlagt på lera. I norra delen, öster om tunneln utanför påverkansområdet, ligger flerfamiljshusen i Akalla. Husen ligger på en höjd och är grundlagda på berg. Andra anläggningar i området är kommunala vägar. Akallalänken går parallellt med hela tunneln och förgrenar sig i söder till Norrviksvägen. Några mindre vägar ansluter till Akallalänken, såsom Drumsögatan och Mariehamngatan.

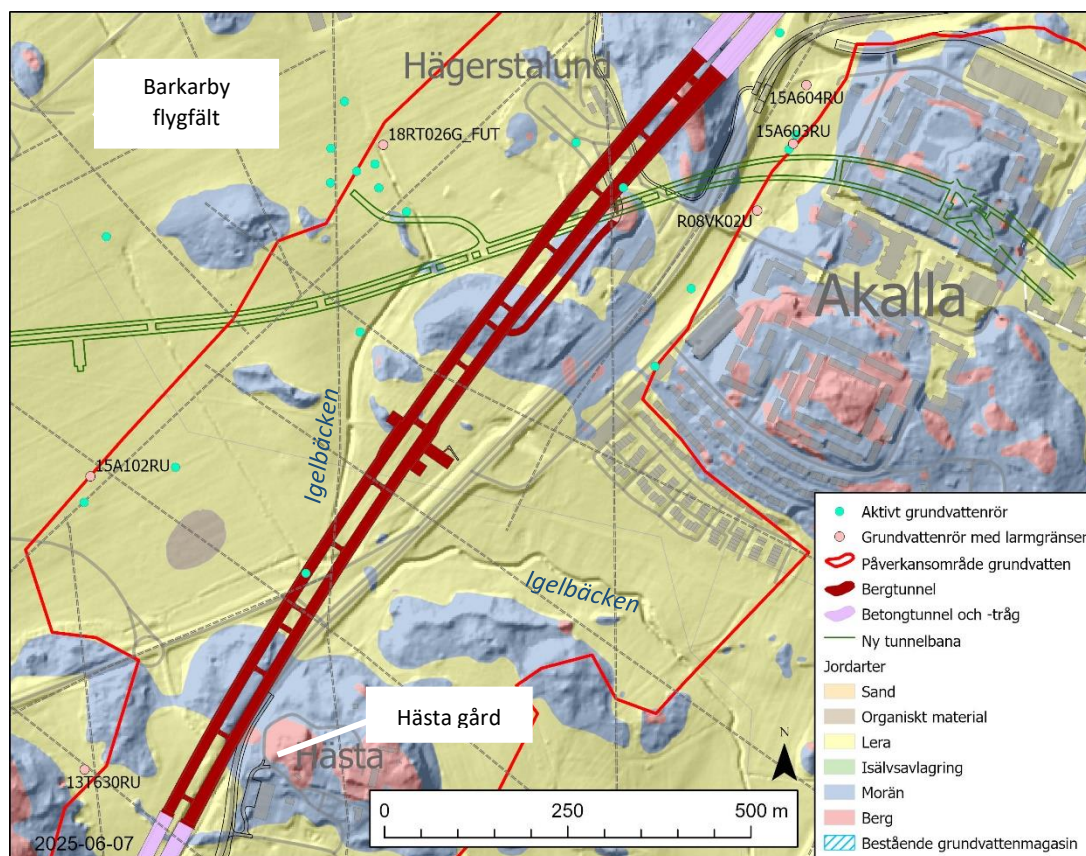
2.1 Geologiska och hydrogeologiska förhållanden

Området karaktäriseras av större lerområden, se Figur 3 (vid Barkarby flygfält och kring Igelbäcken) och mindre höjder med berg och morän. Lerområdena har marknivå kring +10 till +15 medan höjdområdena Hästa klack och Granholmstoppen (före detta deponi) når upp till cirka +45 som mest, dvs ca 30 meter över kringliggande mark.

¹ Ett teoretiskt påverkansområde beräknas inför arbetenas start för att projektet ska veta var kontroller behöver ske. Det faktiska påverkansområdet från Akallatunneln är mindre.

Det undre friktionsjordlagret vid Hästa gård utgörs av en lerig sandmorän, dvs en relativt tät jordart. Vid Igelbäckens dalgång förekommer sand eller grusig sand (med bedömd god vattengenomsläpplighet) under leran.

Grundvatten förekommer såväl som slutna magasin under leran som i berggrunden. Grundvattensystemen är överlag småskaliga med liten magasininskapacitet. Berggrunden utgörs av hårda kristallina bergarter (gnejs och granit) som är relativt täta, men spricksystem med hög vattenföring förekommer (se Figur 3).



Figur 3. Jordarter, grundvattenmagasin och grundvattenrör kring Akallatunneln

3 Bakgrund till ökat inläckage

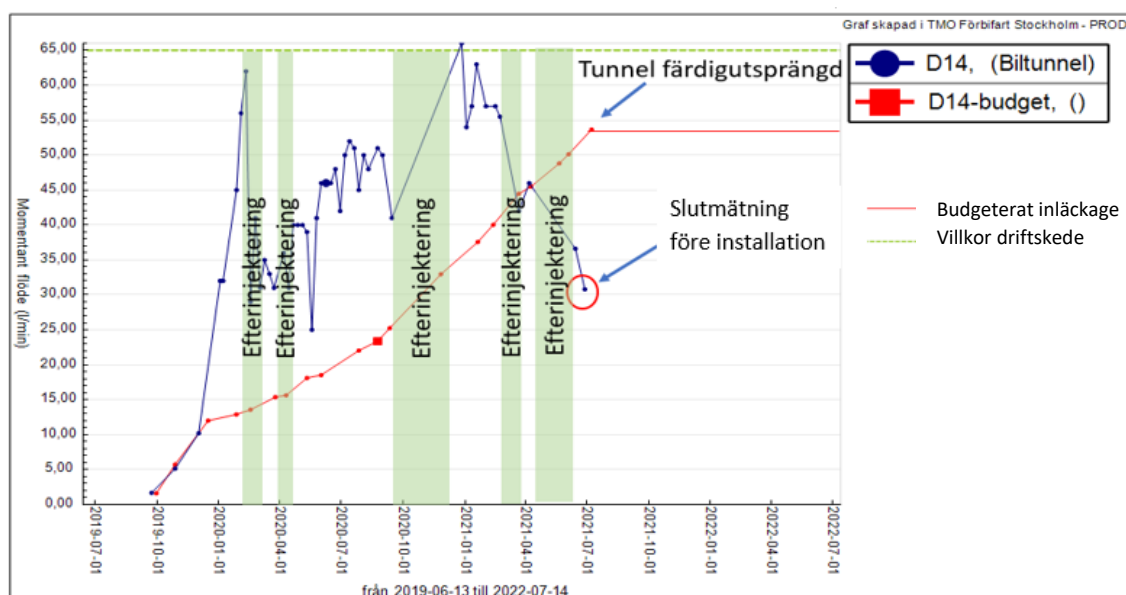
3.1 Bakgrund, tidslinje

Akallatunneln (delsträckorna D14-D15) är färdigutdriven, vilket innebär att alla arbeten med sprängning och tätning är klara. Tunnelarbetena är genomförda på konventionell väg, alltså genom en cykel av förinjektering, sprängning och skrotning. Efterinjektering har genomförts där inläckaget av grundvatten har varit större än beräknat och ytterligare tätning har behövts. När sprängnings- och tätningsarbetena var klara genomfördes en slutmätning av inläckaget för att kontrollera att begränsningsvärdena innehålls. En slutmätning är en mätning som

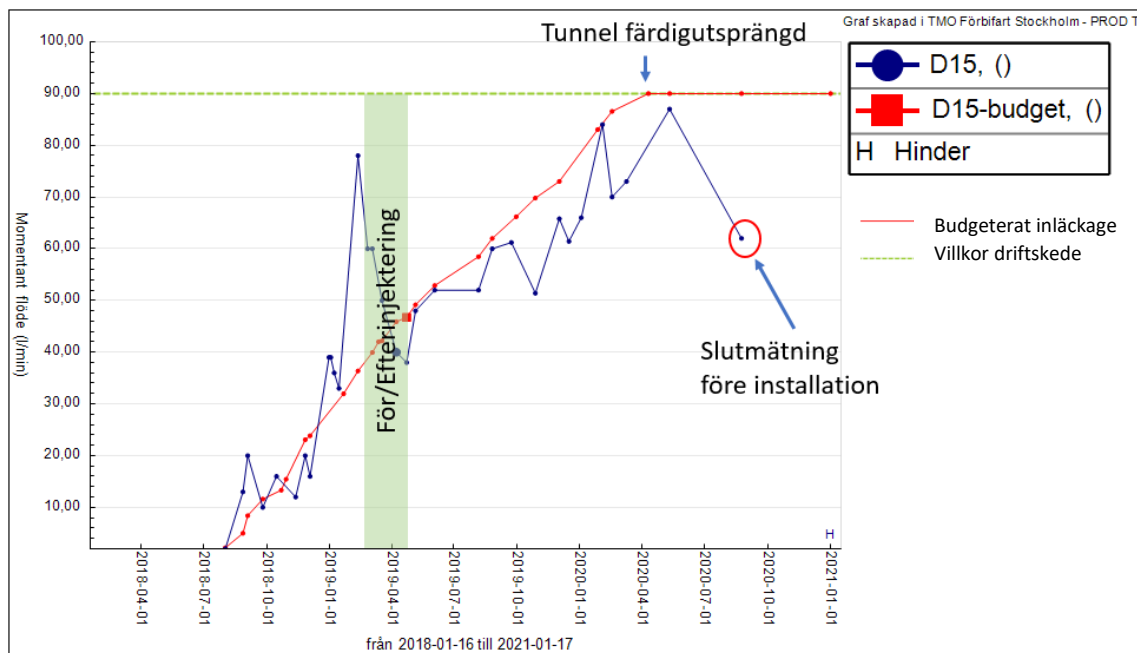
görs i slutet av fasen med tunneldrivning och -tätning för att avgöra om marginalen till villkorsvärdet är tillräcklig för att kunna påbörja nästa fas med anläggnings-, inklädnads- och installationsarbeten. Under den senare fasen är det inte längre möjligt att genomföra ytterligare tätning.

Slutmätningen som genomfördes den 14 juni 2021 visade att delsträcka D14 uppnått en tillräcklig täthet för att fasen med tunneldrivning och -tätning kunde avslutas och nästa fas kunde starta, se Figur 4. Anläggnings-, inklädnads- och installationsarbeten har genomförts mellan 2021–2022. Under den perioden har det inte varit möjligt att genomföra inläckagemätningar eftersom mätddammar revs för att möjliggöra byggnation av bland annat ledningar och vägunderbyggnad i tunneln.

Samma procedur gjordes för D15. Efter genomförda tätningar med både injektering och efterinjektering gjordes en slutmätning av inläckaget den 24 augusti 2020, se Figur 5.

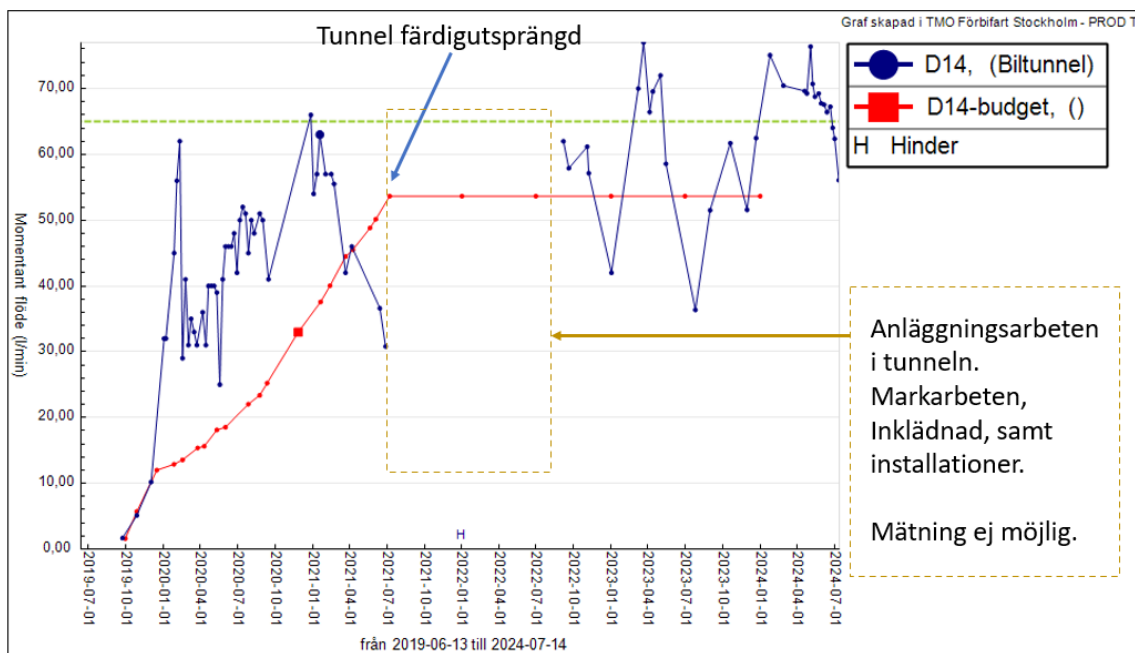


Figur 4. D14: Blå linje – uppmätt inläckage under tunneldrivningen. Röd linje – beräknat inläckageflöde (budget) per meter utsprängd tunnel. Budgeten tas fram inför tunneldrivningen. Grön linje – villkorsvärde för driftskede.

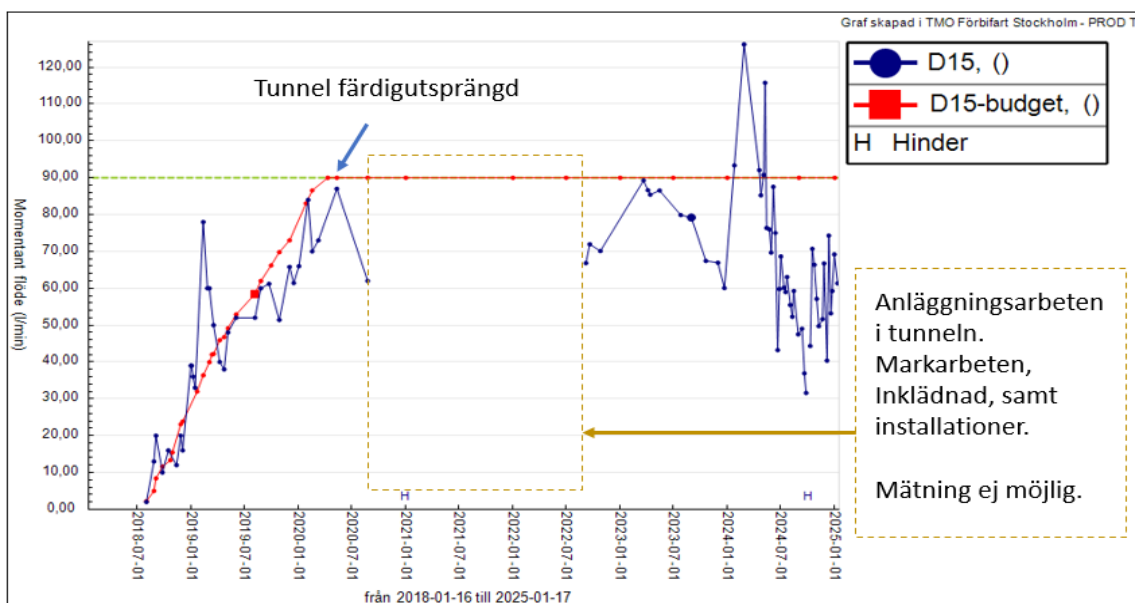


Figur 5. D15: Blå linje – uppmätt inläckage under tunneldrivningen. Röd linje –beräknat inläckageflöde (budget) per meter sprängd tunnel. Budgeten tas fram inför tunneldrivningen. Grön linje – villkorsvärde för driftskede.

Efter cirka ett respektive två år, när majoriteten av anläggnings-, inklädnads- och installationsarbeten i tunnelarna var klara, kunde inläckagemätningarna återupptas. Mätningarna visade då att inläckaget ökat och nu överskred villkorsvärdena på båda delsträckorna (D14 och D15). Inläckagemätningarna visade på en fördubbling mellan högsta och lägsta noterade värden, se Figur 6 och Figur 7.



Figur 6. Inläckage i D14 under hela byggtiden inkl. perioden då inläckagemätningar ej kunde utföras. Anläggningsarbeten pågick mellan 2021 och 2022. Den röda linjen redovisar den inläckageprognos som togs fram före tunneldrivningen påbörjades. Den gröna linjen visar begränsningsvärdet.



Figur 7. Inläckage i D15 under hela byggtiden inkl. perioden då inläckagemätningar ej kunde utföras. Anläggningsarbeten pågick mellan 2020 och 2022. Den röda linjen redovisar den inläckageprognos som togs fram före tunneldrivningen påbörjades. Den gröna linjen visar begränsningsvärdet.

Inläckagen i Akallatunneln har jämförts med villkor för driftskedet.

Begränsningsvärdena för inläckage överskreds i samband med perioder av höga nederbördsmängder. Samtidigt sågs ingen negativ påverkan på grundvattennivåer

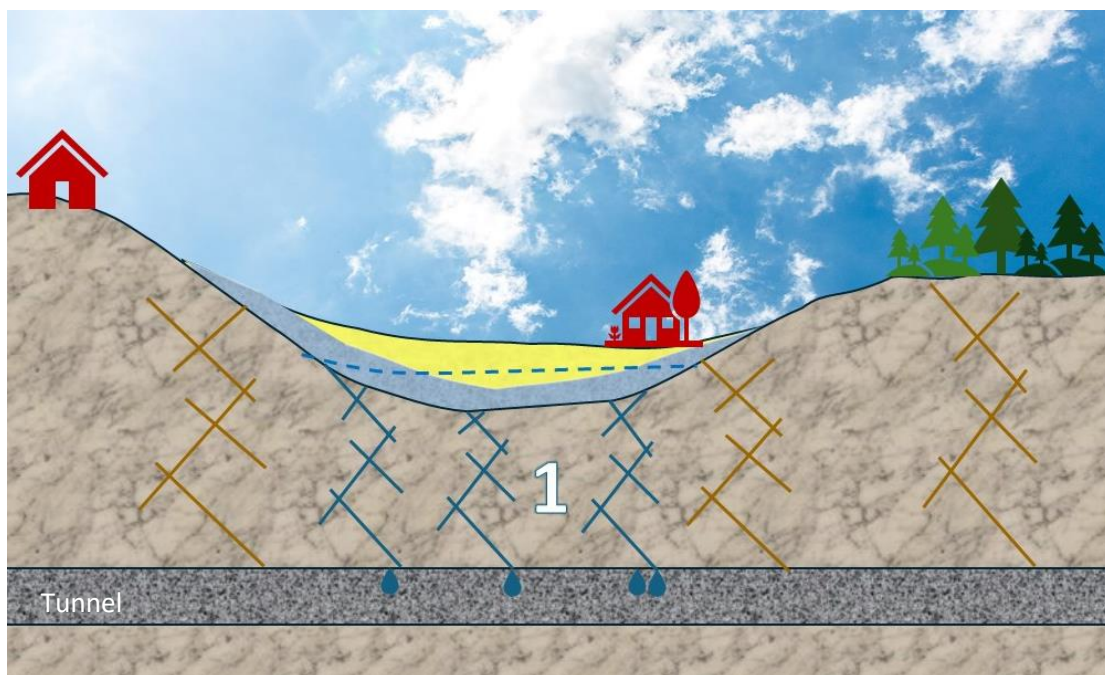
inom påverkansområdet. Högre nederbörd har således lett till höjda vattennivåer i grundvattenmagasin i omgivande mark, vilket i sin tur resulterar i ett ökat inläckage till tunneln.

3.2 Orsaker

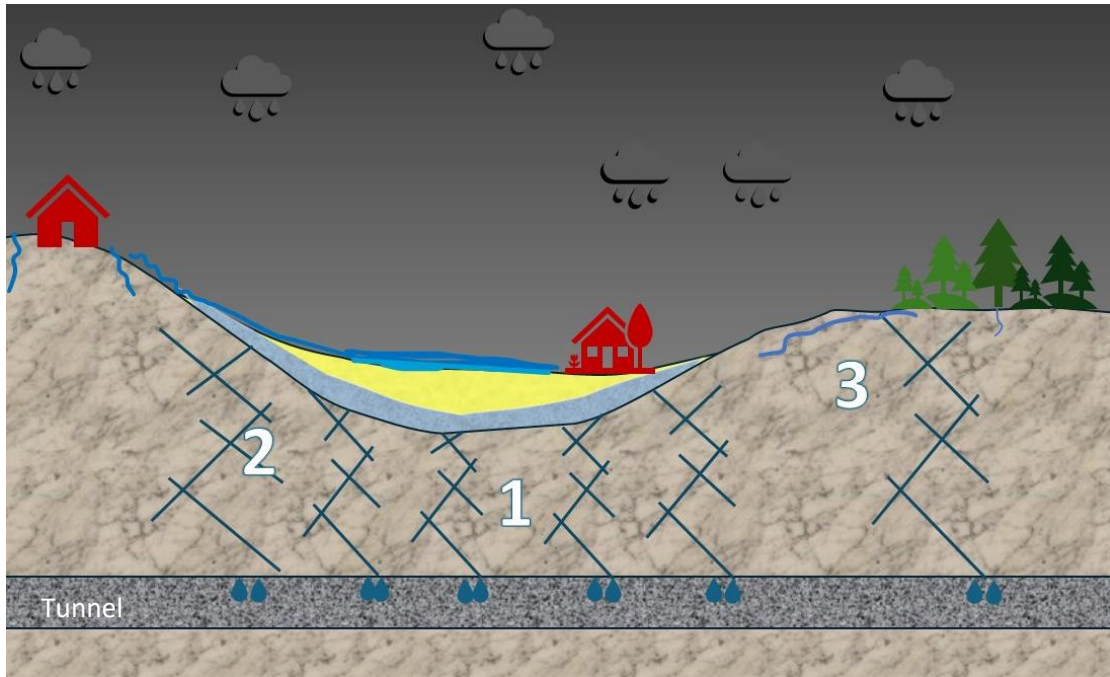
Variationen i inläckage till följd av väder och årstid drivs av flera fysiska processer, se Figur 8 och Figur 9 nedan. I både D14 och D15 varierar inläckaget stort under året.

Ökade grundvattennivåer i grundvattenmagasinet ökar grundvattentrycket kring tunneln. Detta leder i sin tur till ett ökat inläckage, se 1 i Figur 8. Vid normala förhållanden är grundvattennivåerna stabila och trycket i grundvattenmagasinet gör att sprickor i berget vattenfylls.

Vid ökad nederbörd ökar de permanenta magasinens utbredning i sidled, vilket kan skapa nya flöden i bergssprickor i magasinens ytterkanter (2 i Figur 9). Tillflödet ökar även från områden med ytligt berg. I dessa områden saknas permanent grundvatten helt under torra perioder, då observeras inget inläckage på sträckorna. Under perioder med ökad nederbörd kan tillgången på vatten i berget öka på flera ställen och därmed kan inläckagets omfattning öka mångfalt (3 i Figur 9).



Figur 8. Inläckage till tunneln vid normala förhållanden. Blå kryss visar vattenförande sprickor, bruna visar torra sprickor. Blå streckad linje visar grundvattennivån.



Figur 9. Inläckage till tunneln vid ökade regnmängder. De vattenförande sprickorna (blå kryss i berget) ökar i antal och grundvattennivån höjs.

3.3 Effekter av inläckagen

Under perioder med ökad nederbörd finns mer vatten i omlopp i omgivande natur och grundvattenmagasin. Genom grundvattennivåmätningar har det visat sig att det periodvis ökade inläckaget inte har påverkat grundvattennivåerna i området. Alltså finns ingen effekt av ett ökat inläckage.

Ansökan avser därför att driftvillkoren för inläckage tas bort för delsträckorna D14 och D15, (27/720–28/300 och 28/300 – 29/000).

4 Övriga förutsättningar

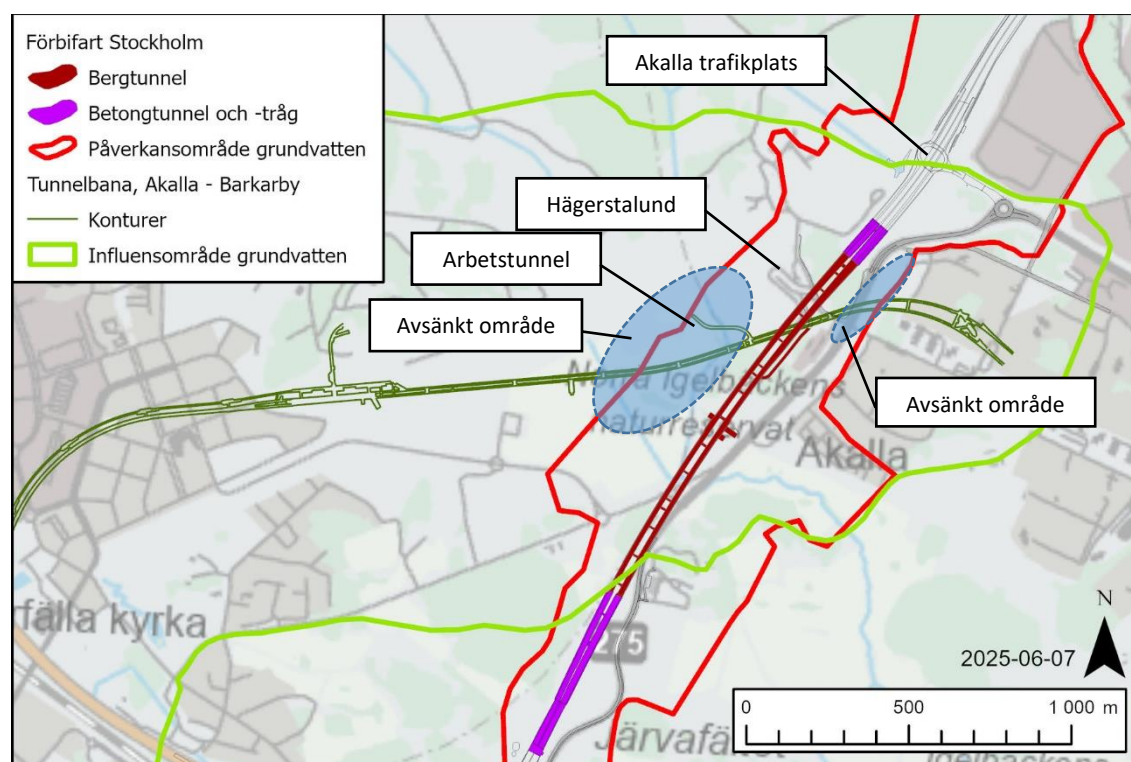
4.1 Angränsande anläggningar

I norr passerar Nya tunnelbanan under Akallatunneln (gröna linjer i Figur 10). Förvaltningen av utbyggnaden av tunnelbanan (FUT) har byggt tunnelbanetunneln under tiden som, samt efter det att Akallatunneln utfördes.

Strax väster om Akallatunneln, kring FUT:s arbetstunnel, är grundvattennivåerna avsänkta. Avsänkningen sträcker sig delvis in i Förbifart Stockholms påverkansområde. Utifrån tidssamband för dessa avsänkningar och grundvattengradienternas riktning är det tydligt att omgivningspåverkan i huvudsak uppkommit till följd av FUT:s aktiviteter. Tillåten påverkan regleras inom FUT:s miljödom (M 7039-15) och kontrollprogram.

Öster om Akallatunneln är grundvattennivåerna avsänkta i dalgången vid Akallalänken. Även här är avsänkningen i huvudsak orsakad av arbeten med Nya Tunnelbanan som går tvärs under dalgången och under Förbifart Stockholms tunnlar (se Figur 10). Eventuella skyddsåtgärder för området hanteras inom projektens befintliga tillstånd och diskuteras mellan parterna på gemensamma möten. En åtgärd med permanent skyddsinfiltration diskuteras.

Norrut övergår tunneln till betongtunnel och öppna tråg inom Akalla trafikplats. Under anläggandet av trafikplatsen fanns en påverkan på grundvattennivåerna. Efteråt har nivåerna inte helt återställts, på grund av de många andra arbetena i området. Den skyddsinfiltration som FUT genomför förebygger skador i omgivningarna.



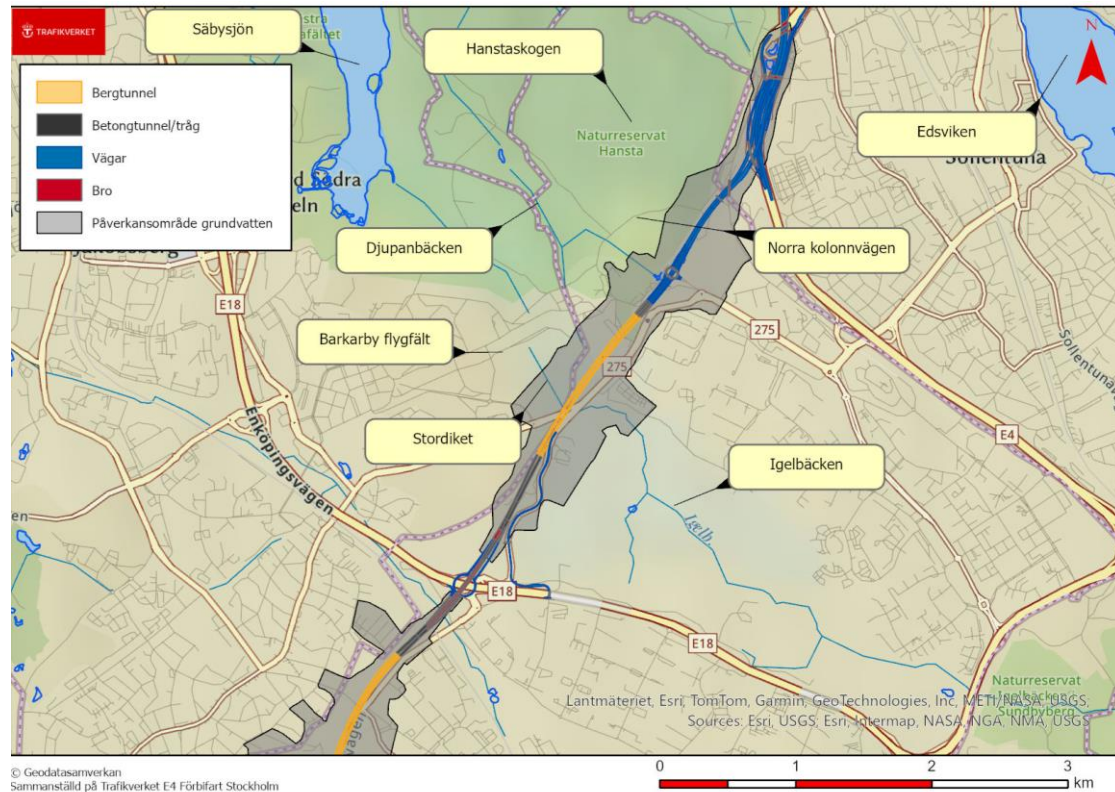
Figur 10. Karta över Akallatunneln och Tunnelbana Akalla – Barkarby. Påverkansområde grundvatten för Akallatunneln och influensområde (motsvarande påverkansområde inom projekt E4 förbifart Stockholm) grundvatten för tunnelbanan sammanfaller delvis. Utbredningen av de avsänkta områdena är ungefärliga.

4.2 Planförhållanden

Området är detaljplanlagt och omfattas av detaljplanen för Förbifart Stockholm Tunnel Hästa (Dp 2010-00804-54), som vann laga kraft i september 2015.

4.3 Ytvatten

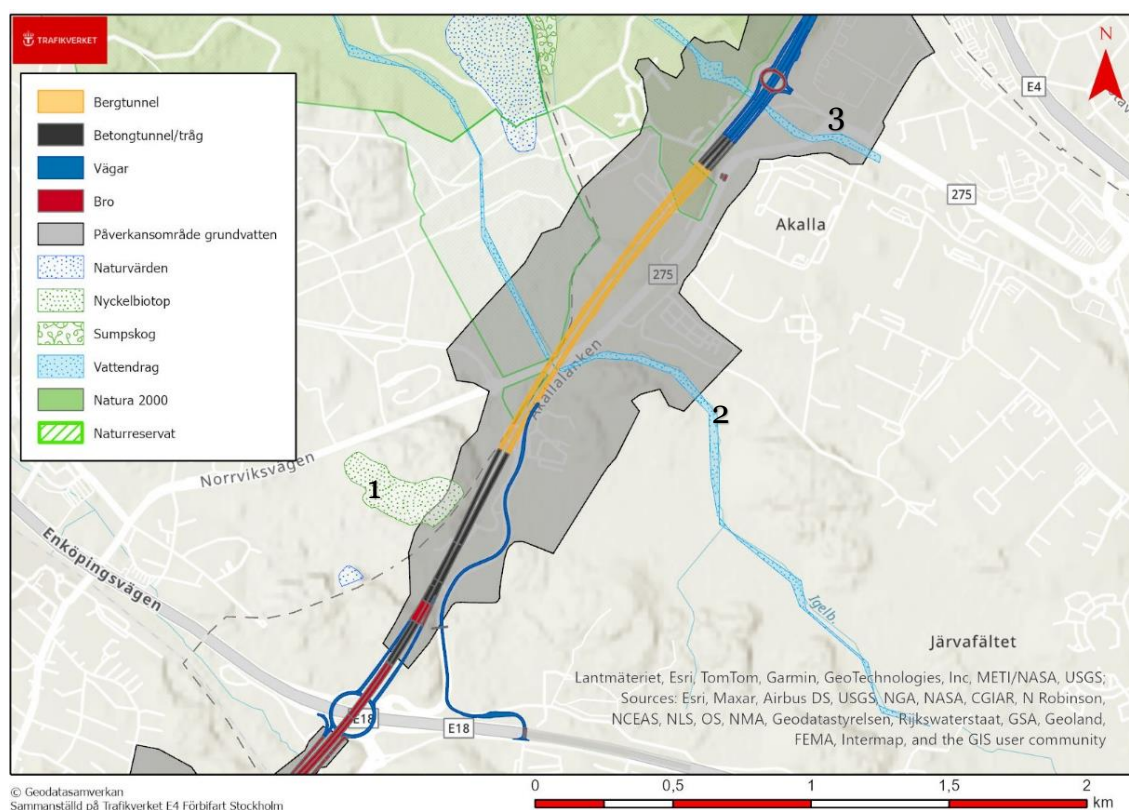
Igelbäcken, se Figur 11 rinner från Säbysjön i Järfälla till Edsviken i Solna och har en total längd på 10 km. Delar av Igelbäcken är förlagd i kulvert, bl.a. under Barkarby flygfält.



Figur 11. Översikt ytvatten

Djupanbäcken som är utpekad i Figur 11 och Figur 12, är ungefär 2 km lång och har sin källa i sjön Djupan i Östra Järvafältets naturreservat. Därifrån rinner den vidare genom Hansta naturreservat för att sedan gå i kulvert under Barkarby flygplats och som öppet dike ned till utloppet i Igelbäcken strax ovanför Akallavägen.

Stordiket börjar i Hanstaskogen (via ett anslutande dike), korsar den befintliga Norra Kolonnvägen och rinner söderut. Därefter viker diket av åt väster vid Akalla, under Akallalänken. Diket går vidare via Hansta hage och ut i Djupanbäcken vid Hägerstalund.



Figur 12. Vattendrag och naturobjekt.

4.4 Naturmiljö

I anslutning till Akallatunneln har tre naturmiljöobjekt identifierats, en nyckelbiotop och två skyddsvärda vattendrag.

I nyckelbiotopen barrnaturskog² (nr 1 i Figur 12) finns rikligt med lågor och grova träd.

I det skyddsvärda vattendraget Igelbäcken (nr 2 i Figur 12) finns höga naturvärden och är ett av Stockholmsområdets mest skyddsvärda vattendrag. I bäcken finns ett bestånd av fisken grönling. Eftersom det omkringliggande området är exploaterat har bäcken fått ett minskat tillflöde, men även höga halter av näringsämnen och metaller vilket påverkar bäcken negativt.

I dammar längs det skyddsvärda vattendraget Stordiket (nr 3 Figur 12) inom Hanstaskogens naturreservat har större vattensalamander påträffats. Inom Akallatunnelns påverkansområde har en utjämningsdamm anlagts, för att säkerställa att flödet i bäcken är konstant. Även i denna damm finns salamandrar. Dricksvatten har tillförts till dammen, men nu leds enbart dränvatten från tunneln till dammen. Dränvatten är inläckande grundvatten och innehåller inte

² Nyckelbiotop från Skogsstyrelsens *Skogens källa*

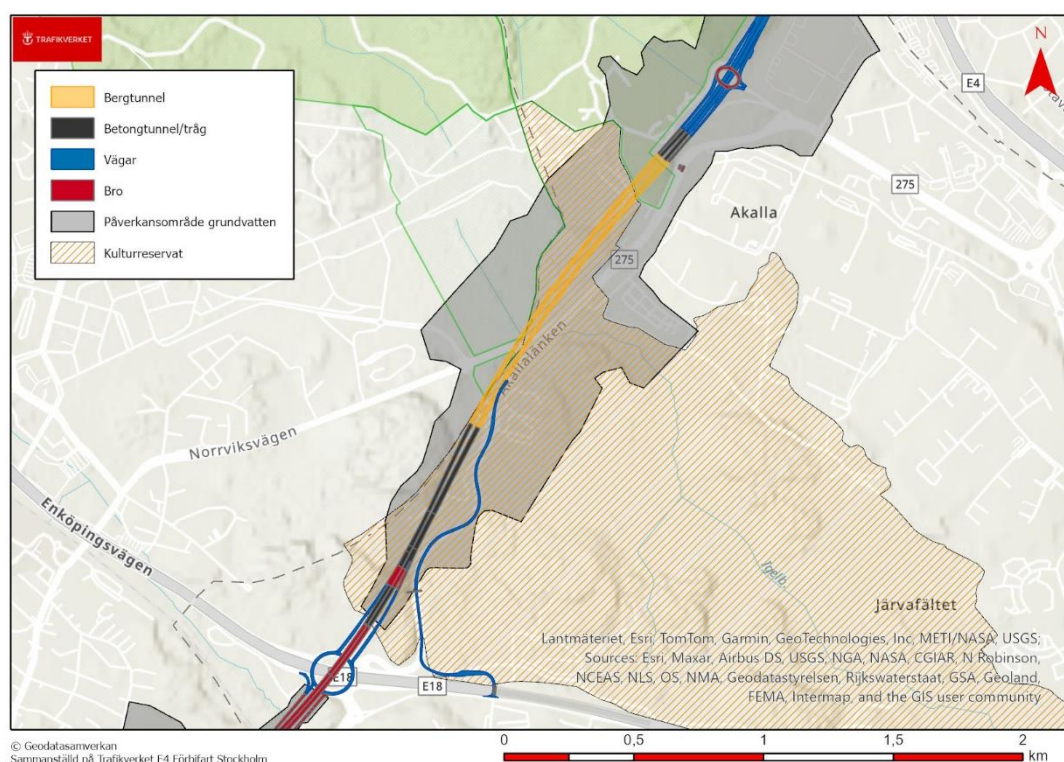
trafikdagvatten, eftersom det hanteras i ett separat system för att undvika inblandning.

Den södra delen av Hanstaskogens naturreservat ligger inom Akallatunnelns påverkansområde. I naturreservatet finns även Natura 2000-området Hansta. Hanstaskogen består av gammal barrskog och ek- och hassellundar med inslag av gamla ekar.

4.5 Kulturmiljö

Igelbäckens kulturreservat, se Figur 13, sträcker sig längs Igelbäckens dalgång på Järvafältet, genom det gamla odlingslandskapet. Reservatet bildades 2006 med syfte att för framtiden bevara ett rikt kulturlandskap som har ett stort värde för friluftslivet samt en nyckelfunktion i den regionala grönstrukturen för Stockholms biologiska mångfald. Området har anor från bronsåldern.

Det finns även ett stort antal fornlämningar inom området. I de fall där fornlämningar har riskerat att påverkas av byggnationen har de hanterats i enlighet med kulturmiljölagen.



Figur 13. Igelbäckens kulturreservat

4.6 Förorenade områden

Barkarby flygfält har använts för militära ändamål och området har hyst aktiviteter som skjutbanor, tankning av flygplan, förvaring av flygbränslen och uppställning av flygplan som kan ha läckt tungmetaller, oljor och petroleumprodukter.

5 Vattenverksamhetens förutsedda miljökonsekvenser

För kommande ansökan om ändring av tillstånd används det påverkansområde för grundvatten som togs fram i samband med miljödom M 3346-11. De miljökonsekvenser som då beskrevs för Akallatunneln inom ramen för miljöprövningen, har visat sig vara mindre i omfattning. Norr om Akallatunneln har både byggnationen av Nya tunnelbanan och Akalla trafikplats medfört avsänkningar av grundvattennivåerna kring Akallalänken. Situationen är komplex och det går inte att dra några säkra slutsatser om Akallatunneln bidragit till dagens avsänkning av grundvattennivåer kring Akallalänken.

Höga inläckage kan medföra negativa miljökonsekvenser, men utgör inte en fara för miljön i sig. Den primära effekten som kan uppstå är grundvattensänkning och konsekvensen av grundvattensänkning kan till exempel vara sättningar i mark med efterföljande skador på byggnader, eller förändringar i naturmiljö. Om inläckagen är stora kan komplikationer uppstå i tunneln, vilket enbart påverkar tunnelns underhåll och driftsekonomi.

Trafikverket har konstaterat att grundvattennivåerna inom påverkansområdet för den färdigtätade Akallatunneln inte sänkts av vid ökade inläckagevolym. Det ökade inläckaget medför inga negativa miljökonsekvenser på omgivningen.

5.1 Ytvatten

Inga negativa konsekvenser. Inläckaget i tunneln samlas upp och pumpas till Stordiket. Tillförseln av vatten medför att dricksvatten inte behöver tillföras Stordiket för att hålla ett jämnt flöde. Stordiket mynnar i Igelbäcken, som gynnas av tillförseln av vatten.

5.2 Naturmiljö

Det finns inga grundvattenberoende naturvärden inom påverkansområdet som får negativa konsekvenser vid ett ökat inläckage, då ingen påverkan sker på grundvattennivåerna.

5.3 Kulturmiljö

Ett ökat inläckage i tunnlarna har inga negativa konsekvenser på kulturresevat. Fornlämningar inom området får inte heller några negativa konsekvenser, då grundvattennivån ej påverkas.

5.4 Markföroreningar

Ett ökat inläckage skulle kunna mobilisera föroreningar i grundvattnet, vilket skulle visa sig i det inläckande grundvattnet. Provtagning och kemisk analys har hittills inte visat på förhöjda halter av föroreningar, vilket gör att det borttagna villkoret inte ger några negativa konsekvenser.

6 Skyddsåtgärder och kontrollprogram

6.1 Skyddsåtgärder

Vid anläggandet av Akallatunneln har skyddsåtgärder i form av extra tätning av tunneln använts. I norr utför Nya Tunnelbanan infiltration av grundvatten, för att upprätthålla grundvattennivåerna i området. Trafikverket samarbetar med Nya Tunnelbanan i arbetet med infiltrationsanläggningen. Inga ytterligare skydds- eller försiktighetsåtgärder krävs, utöver de som finns angivna i det befintliga tillståndet för vattenverksamhet.

6.2 Kontrollprogram

Trafikverket har upprättat kontrollprogram för vattenverksamheten under byggskedet (diarienummer: TRV2015/85179). Ansökan om ändring av tillstånd kommer ej att påverka kontrollprogrammet. Ett nytt kontrollprogram kommer att tas fram inför driftskedet och kontrollernas omfattning kommer att förankras med tillsynsmyndigheten. Kontrollerna kommer att pågå som längst till den tid som angivet i miljödom M 3346-11 för oförutsedd skada löper ut (20 år från arbetstidens utgång).

Följande moment ingår i kontrollprogrammet för delsträcka D14 – D15:

- Grundvattennivåer - Mätning av grundvattennivåer i befintliga grundvattenrör. Genom så kallade åtgärdsnivåer jämförs uppmätta grundvattennivåer med tidigare uppmätta grundvattennivåer så att eventuella avvikelser upptäcks.
- Beredskap för eventuell skyddsinfiltration om åtgärdsnivåer underskrids.
- Sättningar - Kontroll av sättningsrörelser i mark och byggnader mäts på dubbar monterade på byggnader samt vid markpegel.

- Inläckage till tunnelanläggningen - I tunnlarna samlas inläckande grundvatten upp och mäts vid mätdammar. Flödesmätning sker även på bortpumpat vatten från tunnelanläggningen.

Resultaten av uppföljningen redovisas kontinuerligt till länsstyrelsen i Stockholms län. Se Figur 2 för mätpunkternas utbredning inom och utanför påverkansområdet.

7 Undersökningssamråd

7.1 Samrådsrets

Samrådsretsen för undersökningssamrådet är avgränsad till att genomföras med länsstyrelsen, FUT och miljöenheterna i Stockholm respektive Järfälla kommun, eventuella övriga myndigheter samt fastighet- och ledningsägare inom påverkansområdet för grundvatten.

7.2 Avgränsningar

I samrådsunderlaget redovisas bedömda miljökonsekvenser kopplat till det ökade inläckaget för delsträckorna D14 och D15.

I Figur 2 framgår det påverkansområde för grundvatten som redovisats under miljöprövningen mål M 3346–11. Påverkansområdet bedöms vara oförändrat i ansökan om ändringstillstånd.

Projekt Förbifart E4 Stockholm har tagit fram ett omfattande kontrollprogram för uppföljning av bland annat grundvatten och naturmiljö, som kommer att fortlöpa enligt plan och avstämning med tillsynsmyndighet.

7.3 Trafikverkets bedömning av betydande miljöpåverkan

Trafikverket anser att den sökta verksamheten inte utgör betydande miljöpåverkan, eftersom den sökta förändringen (ökade inläckage) inte medför någon påverkan på grundvattennivåerna i området.

8 Fortsatt arbete

Fastighetsägare och ledningsägare ges i detta undersökningssamråd möjlighet att lämna synpunkter och ställa frågor. Inkomna yttranden sammanställs och besvaras i en samrådsredogörelse.

Vid undersökningssamråd fattar därefter länsstyrelsen beslut om verksamheten kan antas innebära en betydande miljöpåverkan eller inte.

Om länsstyrelsen anser att vattenverksamheten innebär betydande miljöpåverkan kommer även ett avgränsningssamråd att genomföras.

Efter samrådet upprättar Trafikverket en miljökonsekvensbeskrivning samt övriga handlingar som ingår i ansökan om ändring av tillstånd för vattenverksamheten.

Detta är baksidan på rapporten.

Trafikverket, 781 89 Borlänge. Besöksadress: Röda vägen 1

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

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