



VÄXJÖ TINGSRÄTT
Mark- och miljödomstolen

DOM
2017-08-23
meddelad i
Växjö

Mål nr M 2253-16

SÖKANDE

Staten genom Trafikverket, 202100-6297
781 89 Borlänge

Ombud: Verksjurist Ulf Edling
c/o Trafikverket
Juridik och planprovning
781 89 Borlänge

SAKEN

Tillstånd till bortledande av grundvatten samt omgrävning av Alnarpsån för ombyggnad av Södra Stambanan mellan Flackarp och Arlov, Burlövs och Staffanstorps kommuner

Avrinningsområde: 109 Alnarpsån N: 6169621 E: 381014 SWEREF99 TM

DOMSLUT

Tillstånd till vattenverksamhet

Mark- och miljödomstolen lämnar Trafikverket tillstånd enligt miljöbalken till vattenverksamhet i samband med ombyggnad av Södra Stambanan mellan Flackarp och Arlov enligt följande.

1. Anlägga och bibehålla i ansökan redovisade anordningar för bortledande av grundvatten från schakt i jord på en sträcka av cirka 5400 m (km 604+840 – 610+240 m i järnvägens längdmätning).
2. Under byggtiden bortleda erforderlig mängd grundvatten för att temporärt avsänka grundvattennivån till som lägst
 - a) + 12,7 m vid km 605+600
 - b) + 8,7 m vid km 607+450
 - c) – 0,8 m vid km 608+500
 - d) – 3,2 m vid km 609+250

Dok.Id 400576

Postadress	Besöksadress	Telefon	Telefax	Expeditionstid
Box 81 351 03 Växjö	Kungsgatan 8	0470-560 100 E-post: mmd.vaxjo@dom.se www.vaxjotingsratt.domstol.se	0470-560 125	måndag – fredag 08:00-16:00

- e) + 12,0 m vid km 605+590 (Vragerupsvägen)
 - f) + 13,0 m vid km 606+300 (Hjärup stationsbro)
 - g) + 8,0 m vid km 607+050 (Lommavägen i Hjärup)
 - h) + 1,0 m vid km 608+000 (Gränsvägen)
 - i) – 1,0 m vid km 609+050 (E6)
 - j) – 2,0 m vid km 610+860 (Kronetorpsvägen)
 - k) + 0,0 m vid km 611+290 (Burlövs station)
 - l) – 6,0 m vid km 612+370 (Lommavägen i Arlöv)
3. Under drifttiden bortleda erforderlig mängd grundvatten för att permanent avsänka grundvattennivån till lägst
- a) + 12,7 m vid km 605+600
 - b) + 8,7 m vid km 607+450
 - c) – 0,8 m vid km 608+500
 - d) – 3,2 m vid km 609+250
 - e) + 1,3 m vid km 611+290 (Burlövs station).
4. Utriva befintlig vägbro över Alnarpsån vid Stationsvägen.
5. Utriva befintligt överfall i Åkarpsdammens utlopp.
6. Uppföra ett nytt överfall med krönnivå +4,60 och bredd 8 m vid Åkarpsdammens framtida utlopp.
7. Under byggtiden tillfälligt skärma av och fylla ut delar av Åkarpsdammen på en sträcka av cirka 150 m för anläggande av en Järnvägsbank.
8. Gräva om Alnarpsån på en sträcka av cirka 1300 m varav högst 530 m kulverteras under byggtiden och högst 460 m kulverteras under drifttiden.

Tillstånd till miljöfarlig verksamhet

Mark- och miljödomstolen lämnar Trafikverket tillstånd enligt miljöbalken till miljöfarlig verksamhet att under byggtiden släppa ut länshållningsvatten, samt under drifttiden släppa ut inläckande grundvatten till Alnarpsån och till vägdike längs Vragerupsvägen.

Villkor

För tillstånden ska följande villkor gälla.

1. Verksamheten – inbegripet åtgärder för att begränsa skador eller olägenheter för människors hälsa eller miljön – ska bedrivas i huvudsak på det sätt som Trafikverket angett eller åtagit sig i målet, om inte annat framgår av denna dom.
2. Hydraulvätskor/oljor som används ska uppfylla miljöegenskapskraven i Svensk standard SS 155434. Tillsynsmyndigheten får medge undantag från detta krav för specialmaskiner som inte kan använda sådana hydrauloljor, och där alternativ saknas.
3. Allt spill och läckage från uppställda maskiner, material och drivmedel ska samlas upp och får inte nå yt- eller grundvatten.
4. Buller från byggarbetsplatsen ska begränsas så att den ekvivalenta ljudnivån inomhus som riktvärde¹ inte överstiger
45 dB (A) i bostäder och arbetslokaler med tyst verksamhet helgfri måndag-fredag kl. 07.00-19.00
40 dB (A) i skolor helgfri måndag-fredag kl. 07.00-19.00
35 dB (A) i bostäder helgfri måndag-fredag kl. 19.00-22.00
35 dB (A) i bostäder lördag, söndag och helgdagar, kl. 07.00-19.00
30 dB (A) i bostäder lördag, söndag och helgdagar, kl. 19.00-22.00
30 dB (A) i bostäder alla dagar kl. 22.00-07.00
Om bulleremissionen är intermittent eller föränderlig ska den ekvivalenta ljudnivån beräknas för varje tidsperiod under vilken stabil byggaktivitet pågår.
Ovanstående riktvärden får under helgfri måndag-fredag kl. 07.00-19.00 överskridas tillfälligt under högst fem minuter per timme.
 1. Med riktvärde avses ett värde som, om det överskrids, medför en skyldighet att vidta åtgärder så att villkoret hålls.
5. Kontrollprogram ska finnas med angivande av mätmetod, mätfrekvens och utvärderingsmetod och omfatta såväl bygg- som driftskede.

Delegation

Mark- och miljödomstolen överlåter enligt 22 kap. 25 § miljöbalken åt ansvarig tillsynsmyndighet att fastställa ytterligare villkor om

- åtgärder till skydd mot spridning av klorerade alifater till vatten och luft
- åtgärder till skydd mot spridning av partiklar i luft,
- åtgärder för att begränsa grumling i ytvatten,
- åtgärder för att begränsa markvibrationer,
- kontroll

Miljökonsekvensbeskrivning

Mark- och miljödomstolen godkänner den i målet upprättade miljökonsekvensbeskrivningen.

Arbetstid

De genom denna dom tillståndgivna arbetena avseende vattenverksamhet ska vara utförda inom tio (10) år efter lagakraftvunnen dom.

Oförutsedd skada

Anspraak enligt 24 kap. 13 § tredje stycket miljöbalken på grund av oförutsedd skada ska för att få tas upp till prövning framställas till mark- och miljödomstolen senast fem (5) år efter arbetstidens utgång.

Igångsättningstid

Den tillståndgivna miljöfarliga verksamheten ska ha satts igång inom fem (5) år efter lagakraftvunnen dom.

Prövningsavgift

Mark- och miljödomstolen ändrar inte den i beslut den 30 maj 2016 fastställda prövningsavgiften om 270 758 kronor.

Rättegångskostnader

Trafikverket ska utge ersättning för rättegångskostnader till Länsstyrelsen i Skåne län med 9 200 kronor och till Burlövs kommun med 45 159 kronor, jämte ränta därå enligt 6 § räntelagen från denna dag.

Mark- och miljödomstolen avslår Burlövs kommuns yrkande om rättegångskostnader i den del som avser utredningskostnader.

Verkställighet

Tillstånden får tas i anspråk även om domen inte har vunnit laga kraft.

BAKGRUND

Järnvägssträckan Lund-Malmö är del av Södra stambanan mellan Stockholm och Malmö. All persontrafik på sträckorna Göteborg-Malmö-Köpenhamn och Stockholm-Malmö-Köpenhamn liksom en stor del av den regionala tågpendlings-
trafiken passerar sträckan. Sträckan Lund-Malmö är ur regionalt, nationellt och internationellt perspektiv mycket viktig för gods- och persontrafik.

Spårsträckan Lund-Malmö trafikeras dagligen av cirka 460 tåg, vilket är maxkapaciteten för befintlig tvåspårsanläggning. För att öka kapaciteten kommer spårområdet att breddas från två spår till fyra spår. Projektet går under namnet *Flackarp-Arlöv, fyra spår*. Sträckan som breddas är cirka 8 km lång och löper genom orterna Hjärup, Åkarp och Arlöv.

Förutom en ökad kapacitet kommer projektet även att medföra minskad bullerstörning i Åkarp och Hjärup genom att spåren sänks under marknivån längs cirka 5 km. Sänkningen av banan möjliggör samtidigt att järnvägens barriäreffekt kommer att minska påtagligt. I Åkarp finns i dagsläget endast en korsningspunkt för vägfordon, och spåren utgör därför en tydlig barriär genom samhället.

Spåren genom Hjärup kommer att sänkas cirka 4 m under sitt nuvarande läge. I Åkarp sänks de cirka 6 m under nuvarande läge. Längs 400 m i Åkarp kommer spåren att gå i tunnel. I övrigt kommer anläggningen att vara öppen.

För att inte tågtrafiken ska stå stilla under byggtiden kommer tillfällig tvåspårsanläggning att byggas öster om den befintliga järnvägen.

Längs en sträcka av järnvägen löper *Alnarps- och Åkarpsäckens avvattningsföretag år 1983*. Ett ökat markanspråk från järnvägsanläggningen kommer att tvinga avvattningsföretaget att flyttas i sidled. Innan sidoflyttningen görs kommer avvattningsföretaget att omprövas, vilket kommer att ske i en separat ansökan. Omprövningen syftar inte till att förändra avvattningsföretagets kapacitet

utan endast dess läge. Trafikverket kommer att gräva den dikesfåran, men vattenanläggningen kommer efter anläggandet att överlämnas till dikningsföretaget. Omprövningsprocessen är initierad, och Trafikverket har sedan 2012 haft flera formella och protokollförda möten med styrelsen för avvattningsföretaget.

Norr om Hjärup finns dikningsföretaget *Flackarp nr 2 och 6 av år 1950* och dikningsföretaget *Flackarp-Svarte Hjerup av år 1937*. De två länkas samman med en stenkulvert under Södra stambanan. Dikningsföretagen kommer att beröras när kulverten under Södra stambanan flyttas, men belastningen kommer inte att förändras. Ingen omprövning av dikningsföretaget bedöms krävas.

Söder om Hjärup finns dikningsföretaget *Vinstorp-Lomma av år 1943*.

Dikningsföretaget kommer att beröras när en ny vägbro för Lommavägen byggs över de nedsänkta spåren. Avrinning från delar av vägbron som ligger inom dikningsföretagets avrinningsområde kommer att ledas till dikningsföretaget. Utjämning kommer att ske innan vattnet leds till dikningsföretaget. Avledande av vägvatten är inte en vattenverksamhet, och Trafikverket anser inte att dikningsföretaget behöver omprövas som en konsekvens av ombyggnaden.

I Åkarpsdammens utlopp finns ett överfall som ägs av Burlövs kommun. Ett ökat markanspråk från järnvägsanläggningen kommer att flytta överfallet i sidled. Trafikverket kommer att utföra rivning och återuppbyggnad av överfallet. Överfallet kommer även efter ombyggnad att ägas av Burlövs kommun.

Burlövs kommun anmälde 2012 hos länsstyrelsen att kommunen kommer att bygga om vägbron vid Stationsvägen. Länsstyrelsen meddelade i beslut daterat den 12 november 2012 att verksamheten kunde genomföras förutsatt att ett antal försiktighetsmått gällande främst minskad risk för grumling vidtogs. Burlövs kommun har inte påbörjat arbetet i väntan på att projektet *Flackarp-Arlöv, fyra spår* ska genomföras. I länsstyrelsens beslut finns inte angivet någon bortre gräns för hur länge beslutet gäller, så Burlövs kommun har fortfarande rätten att bygga om Stationsvägen enligt det sätt som presenterats i anmälan.

Länsstyrelsen har genom beslut den 15 mars 2017 beviljat Trafikverket dispens enligt 14 § artskyddsförordningen för nedtagning av de fem träd som vid inventering pekats ut som potentiella boplatser för de fladdermöss som finns i området.

ANSÖKAN

Yrkande

Trafikverket hemställer att mark- och miljödomstolen lämnar Trafikverket tillstånd enligt 11 kap. miljöbalken att i samband med ombyggnad av Södra Stambanan mellan Flackarp och Arlöv i huvudsaklig överensstämmelse med vad som anges i ansökan och därtill bifogade handlingar

- 1) dels anlägga och bibehålla i ansökan redovisade anordningar för bortledning av grundvatten från schakt i jord på en sträcka av cirka 5400 m (km 604+840 – 610+240 m i järnvägens längdmätning),
- 2) dels under byggtiden bortleda erforderlig mängd grundvatten för att temporärt avsänka grundvattennivån till som lägst cirka
 - a) + 12,7 m vid km 605+600
 - b) + 8,7 m vid 607+450
 - c) – 0,8 m vid km 608+500
 - d) – 3,2 m vid km 609+250
 - e) + 12,0 m vid km 605+590 (Vragerupsvägen)
 - f) + 13,0 m vid km 606+300 (Hjärup stationsbro)
 - g) + 8,0 m vid km 607+050 (Lommavägen i Hjärup)
 - h) + 1,0 m vid km 608+000 (Gränsvägen)
 - i) – 1,0 m vid km 609+050 (E6)
 - j) – 2,0 m vid km 610+860 (Kronetorpsvägen)
 - k) + 0,0 m vid km 611+290 (Burlövs station)
 - l) – 6,0 m vid km 612+370 (Lommavägen i Arlöv)

- 3) dels under drifttiden bortleda erforderlig mängd grundvatten för att permanent
avsänka grundvattennivån till lägst cirka
- a) + 12,7 m vid km 605+600
 - b) + 8,7 m vid 607+450
 - c) – 0,8 m vid km 608+500
 - d) – 3,2 m vid km 609+250
 - e) + 1,3 m vid km 611+290 (Burlövs station),
- 4) dels utriva befintlig vägbro över Alnarpsån vid Stationsvägen,
- 5) dels utriva befintligt överfall i Åkarpsdammens utlopp,
- 6) dels uppföra ett nytt överfall med krönnivå +4,60 och bredd 8 m vid
Åkarpsdammens framtida utlopp,
- 7) dels under byggtiden tillfälligt skärma av och fylla ut delar av Åkarpsdammen på
en sträcka av cirka 150 m för anläggande av en Järnvägsbank,
- 8) dels gräva om Alnarpsån på en sträcka av cirka 1300 m varav högst cirka 530 m
kulverteras under byggtiden och högst cirka 460 m kulverteras under drifttiden.

Trafikverket hemställer även att mark- och miljödomstolen lämnar verket tillstånd
enligt 9 kap. miljöbalken att under byggtiden utsläppa länshållningsvatten samt
under drifttiden utsläppa inläckande grundvatten till Alnarpsån och till vägdike
längs Vragerupsvägen.

Vidare hemställs att mark- och miljödomstolen förordnar att tillståndet enligt
22 kap. 28 § miljöbalken får tas i anspråk även om domen inte har vunnit laga kraft.

Förslag till villkor

- Verksamheten ska bedrivas i huvudsaklig överensstämmelse med vad Trafikverket har åtagit sig i målet, såvitt avser frågor som är av betydelse för att begränsa påverkan på människors hälsa och miljö.
- Grävnings-, fyllnings- och anläggningsarbeten i Alnarpsån och Åkarpsdammen ska så långt möjligt utföras i torrhet för att undvika grumling.
- Hydraulvätskor/oljor som används ska så långt möjligt uppfylla miljöegenskapskraven i Svensk standard SS 155434. Tillsynsmyndigheten får medge undantag från detta krav för specialmaskiner som inte kan använda sådana hydrauloljor, och där alternativ saknas.
- Uppställningsytor för material och drivmedel ska planeras så att spill och läckage inte når yt- eller grundvatten.
- Buller från vattenverksamheterna ska begränsas så att den ekvivalenta ljudnivån inomhus som riktvärde inte överstiger (NFS 2004:15)
45 dB (A) i bostäder och arbetslokaler med tyst verksamhet helgfri måndag-fredag kl. 07.00-19.00
40 dB (A) i skolor helgfri måndag-fredag kl. 07.00-19.00
35 dB (A) i bostäder helgfri måndag-fredag kl. 19.00-22.00
35 dB (A) i bostäder lördag, söndag och helgdagar, kl. 07.00-19.00
30 dB (A) i bostäder lördag, söndag och helgdagar, kl. 19.00-22.00
30 dB (A) i bostäder alla dagar kl. 22.00-07.00

I samråd med tillsynsmyndigheten får arbeten som medför överskridande av angivna värden ske helgfri måndag-fredag kl. 07.00-22.00. Andra avvikelser får, om det finns särskilda skäl, ske efter tillsynsmyndighetens godkännande.

Arbetstid

Trafikverket föreslår att arbetstiden fastslås till tio (10) år från det att domen vinner laga kraft.

Oförutsedd skada

Trafikverket föreslår att tiden för förutsedd skada fastställs till fem (5) år efter arbetstidens utgång.

Igångsättningstid

Trafikverket föreslår att mark- och miljödomstolen förordnar att den miljöfarliga verksamheten ska ha satts igång inom fem (5) år från det att tillståndsdomen vann laga kraft.

Rådighet

Trafikverket har rådighet att bedriva vattenverksamhet som behövs för allmän väg eller järnväg enligt 2 kap. 4 och 6 §§ lagen (1998:812) med särskilda bestämmelser för vattenverksamhet m.m.

I de delar markåtkomsten för beskrivna verksamheter inte garanteras av järnvägsplanen kommer markåtkomsten att lösas dels genom detaljplaneläggning, dels genom avtal med fastighetsägare.

Regerings tillåtlighetsprövning

Regeringen har genom beslut den 16 april 2014 tillåtit, enligt 17 kap. miljöbalken, att järnvägen Södra Stambanan byggs ut från två till fyra spår i befintlig sträckning på delen Flackarp-Arlöv. I beslutet har regeringen förreskrivit villkor om buller-skyddsåtgärder avseende buller från trafikeringen på järnvägen.

Järnvägsplan

Trafikverket har genom beslut den 12 maj 2016 fastställt järnvägsplanen för utbyggnad av Södra Stambanan, delen Flackarp-Arlöv, från två till fyra spår.

Regeringen har genom beslut den 17 november 2016, efter överklagande av enskilda, ändrat järnvägsplanen beträffande servitutsrätt för en fastighet, men avslagit överklagandena i övrigt.

Detaljplaner

Följande detalj- eller stadsplaner kommer att påverkas av beskrivna verksamheter.

Gränsvägen i Åkarp, nr 199

Centrala Åkarp, nr 91

Tågarp 1:15 m.fl. i Arlöv, nr 82T

Åkarp 1:68 m.fl. Södra stambanan genom Åkarp

Tågarp 1:15 m.fl. Södra stambanan genom Arlöv

Burlövs kommun arbetar med en ny detaljplan för Sockervägen, Åkarp 8:1 m.fl. Sockervägen (Bilaga C2). Syftet med detaljplanen är bland annat att Alnarpsån ska kunna ledas om. Den nya detaljplanen kommer att ersätta delar av befintliga detaljplaner Åkarp 1:5 m.fl. (nr 108T), Åkarp 8:1 m.fl. (nr 99), Åkarp 7:25 och Sockerbruksjorden 8:1 (nr 71), Åkarp 7:25 och Sockerbruksjorden 8:1 (nr 76). Beskrivna verksamheter ligger inte i strid med ovan beskrivna detaljplaner.

Riksintressen och områdesskydd

Den planerade anläggningsverksamheten kommer att bedrivas inom område som utgör riksintresse som järnväg, riksintresse kustzon och riksintresse för kulturmiljövård. Ansökta vattenverksamheter kommer inte i sig att påverka något av de värden som berörs av riksintressena, men de är en förutsättning för utbyggnaden av Södra stambana, vilket i sin tur gynnar riksintresset för järnväg. Vattenverksamheterna kommer inte att ha någon påverkan på övriga riksintressen.

Cirka 2,5 km nedströms de vattenområden som berörs av ansökan finns naturreservat och Natura 2000-områden enligt habitat- och fågeldirektiven. Vare sig de värden som skyddas inom naturreservatet eller Natura 2000-områdena kommer att påverkas av anläggningsarbetena. Länsstyrelsen Skåne delar Trafikverkets uppfattning att något tillstånd enligt 7 kap. 28 a § miljöbalken inte krävs.

I Hjärup finns en betongdamm som fungerar som utjämningsmagasin för dagvatten. Efter samtal med Länsstyrelsen Skåne har det fastslagits att dammen omfattas av

det generella biotopskyddet. Dispens från biotopskyddet hanteras inom ramen för projektets järnvägsplan.

Höjdsystem

Samtliga höjder redovisas i RH70, om inte annat särskilt anges.

Hydrologiska uppgifter

Den dominerande ytvattenförekomsten längs spåren är Alnarpsån. Alnarpsån är ett cirka 10 km långt grävt dike och dess avrinningsområde är knappt 25 km² stort. Merparten av avrinningsområdet består av åkermark, men cirka 5 km² består av urbana områden (tätort). I Åkarp och Arlöv finns ett 20-tal dagvattenutlopp med dimensioner varierande från 225 mm till 1 200 mm. Dagvattenbelastningen från Åkarp och Arlöv är högre än vad gällande dikesförrättning medger. Uppströms Hjärup är diket kulverterat på en sträcka av cirka 900 m. Närmast dikets mynning i Öresund finns ett hedområde med höga naturvärden. I övrigt saknar diket generellt sett särskilda skyddsvärden.

För Alnarpsån saknas statistiskt säkerställda karakteristisk flödesdata, men flödet karakteriseras av ett mycket lågt basflöde varvat med mestadels kortvariga flödestoppar i samband med regn. Vid tillfällen då åkermarken är helt eller delvis mättad kan relativt begränsade regn leda till stora översvämningar längs diket. Diket har de senaste åren drabbats av översvämningar 2007, 2010 och 2014.

Geotekniska förhållanden

Geologin inom det berörda området är komplex och karaktäriseras av mäktiga jordlager (upp emot 100 m). Den dominerande geologiska strukturen är den så kallade Alnarpsänkan, en 5 km bred dalgång nedskuren i berget i NV-SO riktning som är igenfylld med jordlager. Jordens vattenförande förmåga är generellt sett liten i de ytliga jordlagren och högre i de djupare liggande lagren. Områdets komplexa geologi ger upphov till fler grundvattenmagasin, åtskilda av relativt täta barriärer. Trycknivån inom de olika magasinens varierar generellt enligt nedan.

- Övre sedimenten: Grundvattennivån ligger normalt sett 1-2 m under markytan och följer markens topografi. Lokala avvikelser är vanliga till följd av jordlagerheterogenitet eller dräneringar.
- Vid vattendrag och andra utströmningsområden: Grundvattennivån ligger nära marknivån. De övre sedimenten har god hydraulisk kontakt med Alnarpsån vilket möjliggör lokal påverkan på grundvattennivåer vid höga vattenstånd i vattendragen.
- Övre morän: Grundvattennivån ligger normalt sett nära eller något under nivåerna i de övre sedimenten.
- Intermoräna sediment: Grundvattennivån har konstaterats ligga såväl över som under nivåerna i överliggande magasin, men avvikelserna bedöms vara små.
- Undre morän: Grundvattennivån ligger normalt under eller nära grundvattennivån i överliggande magasin. I sydvästra Åkarp är förhållandena dock omvända.
- Undre delarna av Alnarpsänken: Grundvattennivån har varierat mycket med uttag av grundvatten. År 1912, när uttag påbörjades vid Uppåkra, låg nivån kring +10. I början av 70-talet var nivån nere kring -0,5. Uttagen har sedermera minskat, och 2012 låg nivån kring +6,5.

Den nya anläggningen

Den nya fyrspårsanläggningen kommer att ligga i samma linje som dagens tvåspårsanläggning, men tar större markområde i anspråk. Banan kommer att vara nedsänkt under marknivå längs en sträcka av cirka 5 km. Nedsänkningen kommer att vara 4 m under dagens spår i Hjärup och 6 m under dagens spår i Åkarp.

Anläggningen kommer mestadels att utföras som en öppen anläggning utan tätande åtgärder. I Åkarp kommer en tät konstruktion att anläggas genom samhället på sätt redovisas i bilaga B Teknisk beskrivning. Längs cirka 400 m kommer en tunnelkonstruktion att anläggas. I Hjärup kommer stödmur eller liknande att anläggas på sätt som redovisas i bilaga B Teknisk beskrivning.

Schaktnings- och anläggningsarbeten kommer mestadels att ske i linjen i syfte att minimera påverkan på kringliggande vägnät.

Anläggningen kommer att avvattnas via dränledningar längs spårens sida. I de fall anläggningen ligger under marknivå kommer dränledningarna även att ta hand om inläckande grundvatten. Dag- och grundvatten kommer när nödvändigt att ledas till pumpstationer som lyfter vattnet till utjämningsdammar i marknivå. Dammarna medger både utjämning och viss rening. Från dammarna leds vattnet antingen till Alnarpsån eller till vägdike längs med Vragerupsvägen i Hjärup.

Längs sänkta spårsträckor kommer vertikala flödesbarriärer att byggas in i bankroppen i syfte att förhindra att allt vatten ansamlas i anläggningens lågpunkter. Detta gör att vatten sprids jämnare längs hela anläggningen och att risken för översvämning minskar. Vidare utformas anläggningen så att vatten från kringliggande områden inte ska kunna rinna ner till det sänkta spårområdet. Endast regn som faller över de sänkta spåren hanteras av avvattningssystemet. Anläggningen har dimensionerats för ett 100-årsregn, och i sänkta delar har avrinningskoefficient 1,0 använts.

Anläggningen anpassas till förväntade klimatförändringar genom att ett robust system anläggs där vatten förhindras från att ansamlas i lågpunkter och genom att använda konservativa antaganden i dimensionering av avvattningssystemet. Kombinationen av konservativa beräkningar och spridningen av vatten över stora områden gör att anläggningen blir okänslig mot förändringar i förväntad nederbörd.

Alnarpsåns nya dragning kommer huvudsakligen att ligga öster om nuvarande läge, se bilaga A1. Alnarpsån kommer att kulverteras förbi delar av Sockervägen i Åkarp. Totalt kommer cirka 530 m att kulverteras under byggskedet, varav cirka 60-70 m kommer att öppnas upp i driftskedet. I norra Arlöv kommer dikets korsningspunkt under Södra stambanan att flyttas något mot nordost, och en ny dikesfåra kommer

att grävas på västra sidan spår. Den nya dikesfåran kommer att utformas som ett tvåstegsdike.

Alnarpsåns korsning under Stationsvägen, Alnarpsvägen/Sockervägen, E6/E20 och Södra stambanan kommer att byggas om. Alla nya korsningar kommer att utformas så att översvämningsrisken inte ökar.

Förhållanden under byggtiden

Under byggtiden kommer spårtrafiken att ledas på tillfälliga spår öster om nuvarande anläggning. Tät spont eller motsvarande kommer att användas i Åkarp i syfte att minska inläckage av grundvatten till schaktområdena. På så sätt minskas även influensområdets utbredning under byggtiden, se bilaga B Teknisk beskrivning för detaljer.

Under byggtiden kommer halva Åkarpsdammen att fyllas ut för att ge möjlighet att anlägga tillfälliga spår. Utfyllnads- och anläggningsarbetet kommer i möjligaste mån att utföras i torrhet.

Merparten av Alnarpsåns permanenta omledning kommer att vara genomförd innan anläggningsarbetena för den permanenta fyrspårsanläggningen kan påbörjas. För Alnarpsån kommer förhållandena under byggtiden därför huvudsakligen att vara samma som förhållandena under fyrspårsanläggningens driftskede.

Miljökonsekvensbeskrivning

Projektet kommer att leda till viss negativ miljöpåverkan när Alnarpsån grävs om och delvis kulverteras. Dikets naturvärden är generellt sett små, men enstaka ålar har konstaterats. En kulvertering av diket bedöms inte påverka ålens möjlighet att vandra i vattendraget, då den inte är känslig för att vandra i mörka utrymmen. Sett till dagens begränsade naturvärden bedöms naturvärdesförlusterna av att kulvertera en delsträcka av diket bli små. Tvåstegsdike kommer att anläggas för att kompensera för den morfologiska påverkan av kulvertering. Tvåstegsdiken bedöms

ha större potential att hysa naturvärden än dagens dikesfåra, vilket torde gynna naturvärdena i diket.

Projektet kommer att leda till avsänkning av grundvattenytan längs spåren. Grundvattensänkningens influensområde håller sig mestadels nära spåren, men i Hjärup kommer områdets geologi och valda anläggningsmetoder att leda till ett något större influensområde, se Bilaga A5. Totalt riskerar 13 brunnar att påverkas permanent av grundvattenavsänkningen, se Bilaga A6. Två av brunnarna riskerar att skadas så att de inte längre kan användas, men båda brunnarna saknar känd användning. Ingen av de 13 brunnarna används för dricksvattenförsörjning. Fyra av brunnarna används inte alls. I den mån övriga brunnar nyttjas är det för privat bevattning eller som energibrunnar. Ytterligare en brunn kommer att påverkas i byggskedet, men då av en tillfälligt höjd grundvattenyta cirka 0,5 m. Brunnen används för bevattning. Att en bevattningsbrunn tillfälligt får en något högre vattennivå bedöms inte medföra någon negativ påverkan.

Risken för sättningar till följd grundvattensänkning har studerats och bedöms vara mycket låg, eftersom marken vid senaste istiden förbelastades av tryck som är betydligt större än vad det ökade jordtrycket vid en grundvattensänkning kommer att vara. Konservativa beräkningar visar att grundvattenavsänkning med 2 m kan leda till sättningar av i storleksordningen 8 mm. Inom merparten av grundvattenavsänkningens influensområde kommer avsänkningen att vara mindre eller betydligt mindre än 2 m.

Under järnvägen löper grundvattentäkten Alnarpsströmmen, som tidigare i stor utsträckning använts för grundvattenuttag. Risken för föroreningsspridning till Alnarpsströmmen till följd av järnvägens sänkning bedöms som mycket låg eftersom Alnarpsströmmen skyddas av täta jordlager som gör att eventuellt vattenutbyte sker mycket långsamt. Sänkningen av spåren gör dessutom att flödesgradienten riktas in i schaktområdet och inte ut från det. Inläckande grundvatten kommer att förhindra ytvatten från att infiltrera och röra sig ned mot Alnarpsströmmen.

Dagvatten och inläckande grundvatten kommer huvudsakligen att avledas till Alnarpsån. Någon påverkan på Alnarpsåns vattenkvalitet är inte att vänta eftersom den diffusa föroreningsspridningen från en modern järnvägsanläggning är låg. Allt dag- och grundvatten som leds till Alnarpsån kommer att passera utjämningsdammar med goda sedimenteringsmöjligheter, exempelvis sedimentationsfickor vid dammens inlopp, för att minska risken för partikelspridning.

Längs en sträcka i Åkarp har klorerade alifater konstaterats i grundvattnet, bland annat trikloreten (TCE). Schakt i samband med sänkning av spåren kan medföra att grundvatten innehållande TCE läcker in i schaktområdet och leds vidare till Alnarpsån. Beräkningar med mycket konservativa beräkningsantaganden har genomförts för att bedöma effekten av ett sådant scenario. Trafikverket kan inte anses ha verksamhetsutövaransvar för den påträffade föroreningen av klorerade alifater i grundvattnet och kan därför inte åläggas att utföra fullständiga avhjälpandeåtgärder. Som en försiktighetsåtgärd utför Trafikverket i samråd med Burlövs kommun kompletterande undersökningar för att utreda möjliga avhjälpandeåtgärder och kostnader för dessa. Trafikverket anser med hänvisning till skälighetsprövningen enligt 2 kap. 7 § miljöbalken att det inte vore rimligt att ålägga Trafikverket oskäligen kostnader för avhjälpandeåtgärder, eftersom de konservativa beräkningar som har genomförts visar att skaderisken i ett scenario där inga åtgärder vidtas är mycket låg. Trafikverket kommer löpande att övervaka halten klorerade alifater i Alnarpsån för att säkerställa att ämnehalten inte ökar på ett sätt som medför risk för skadlig påverkan. Skulle risk för skadlig påverkan påvisas kommer skadeförebyggande åtgärder, såsom rening av vatten innan det släpps vidare till Alnarpsån, att vidtas.

Vid bedömning har såväl akuttoxisk påverkan som långtidspåverkan studerats. I båda fall har det konstaterats att halterna TCE blir så låga i Alnarpsåns vatten att någon negativ effekt på det akvatiska livet i Alnarpsån inte uppstår.

Grävnings-, fyllnings- och anläggningsarbeten i Alnarpsån och Åkarpsdammen kommer i möjligaste mån att vidtas i torrhet för att minimera risken för grumling. Länshållningsvatten från arbetsområdena kommer att ledas genom försedimentering innan det släpps till recipient, för att ytterligare minska risken för grumling. Viss grumling kommer att vara ofrånkomligt, men det bedöms inte finnas några naturvärden i Alnarpsån som hotas av tillfällig grumling eftersom slänterosion och hög dagvattenbelastning redan i dagsläget leder till återkommande grumling av vattnet i diket.

I driftskedet kommer översvämningsrisken i framförallt östra Åkarp att minska i förhållande till dagsläget. Riskreduktionen beror på en kombination av minskad belastning från det kommunala dagvattennätet, breddning av befintliga trånga sektioner vid vägkorsningar samt ökning av dikets genomsnittliga bottenlutning. Arbetet kommer att utföras på ett sådant sätt att sannolikheten för översvämning inte ökar under byggskedet.

I driftskedet kommer järnvägens barriäreffekt att vara påtagligt mycket mindre än i dagsläget, i och med nya att planskilda korsningar tillkommer, se bilaga A7. Under byggskedet kommer barriäreffekterna tillfälligt att ökas något på grund av att tillfälliga spår ska anläggas ovanpå befintliga gator.

I driftskedet kommer bullersituationen i Åkarp och Hjärup påtagligt att förbättras jämfört med dagsläget till följd av spårens sänkning. Bullerbegränsningar enligt kapitel 15 kommer att råda under byggtiden.

Rekreativvärde i parkmiljön kring Åkarpsdammen bedöms i driftskedet öka till följd av minskad bullerpåverkan. Längs parkens västra del kommer en smal jordremsa att anläggas för att undvika att dammvatten står direkt upp mot den permanenta spåraneläggningens stödkonstruktion, men jordremsan kommer endast att vara några meter bred och bedöms inte påverka parkens rekreativvärde. I parkens sydvästra hörn kommer en nedgång till Åkarps station att anläggas. Marknivån i parken kommer som en konsekvens av detta att höjas i förhållande till

dagsläget. Vid detaljutformning av såväl nedgång till spåren som Alnarpsåns utlopp ur parken, vilket även det kommer att ligga i det sydvästra hörnet, kommer parkens rekreativa nyttjande att värnas.

Längs Sockervägen kommer Alnarpsåns vattenspiegel delvis att försvinna när diket kulverteras, vilket kan vara negativt för rekreativvärde på sträckan. Samtidigt minskar bullerpåverkan från järnvägstrafiken betydligt längs sträckan, vilket torde vara positivt för det rekreativa värdet.

Under byggskedet kommer parkmiljöns rekreativvärde kring Åkarpsdammen tillfälligt att försämrans i och med att tillfälliga spår korsar dammen. Parkmiljön återställs dock i stor utsträckning när anläggningsarbetena avslutas.

De planerade verksamheterna kommer inte att påverka ytvattenkvaliteten i Alnarpsån på ett sådant sätt att vattenförekomstens status riskerar att försämrans.

Kulverteringen av Alnarpsån under Sockervägen får som enskild åtgärd ses som negativ beträffande Alnarpsåns möjlighet att uppnå en naturlig morfologisk utveckling. Alnarpsån är dock redan så kraftigt påverkad och inklämd mellan infrastruktur och bebyggelse att någon naturlig morfologisk utveckling av vattendraget inte bedöms som möjlig, alldeles oavsett kulverteringen under Sockervägen. Vattendraget omfattas vidare av dikningsföretag, med därtill hörande skyldighet till underhållsrensning av dikesfåran. Kulverteringen bedöms således sammantaget inte försvåra för vattenförekomsten att uppnå god ekologisk status, eftersom förutsättningar för god ekologisk status i alla hänseenden saknas. För att främja naturvärden kommer tvåstegsdiken att anläggas längs vissa nya dikessträckor.

De planerade anläggningsarbetena bidrar till att spårkapaciteten regionalt, nationellt och internationellt ökar. En ökad spårkapacitet på strategiskt viktiga järnvägslinjer bedöms gynna miljömålet *Begränsad klimatpåverkan*, i vilket en begränsning av utsläppen av växthusgaser eftersträvas. Åtgärderna bedöms också gynna miljömålet

Frisk luft, eftersom de möjliggör att transport av gods och passagerare flyttas från vägnätet till spårnätet.

De planerade anläggningsarbetena bedöms inte leda till någon ökad risk för förorening av grundvattentäkten Alnarpsströmmen. Åtgärderna bedöms därmed inte ligga i strid med miljömålet *Grundvatten av god kvalitet*.

De planerade anläggningsarbetena bedöms främja miljömålet *God bebyggd miljö* i det att bullerpåverkan i Åkarp och Hjärup minskar till följd av järnvägens utbyggnad. I Åkarp kommer även sannolikheten för översvämning att minska.

Längs den delsträcka som diket kulverteras kommer miljömålet *Levande sjöar och vattendrag* delvis att försvåras, eftersom miljömålet syftar till att bevara naturlig produktionsförmåga, biologisk mångfald, kulturmiljövärden samt en vattenhushållande förmåga. Eftersom merparten av ovanstående faktorer redan saknas så blir påverkan dock liten. Som naturstärkande åtgärd kommer tvåstegsdiken att anläggas vilket ger bättre förutsättningar för biologisk mångfald jämfört med det befintliga diket.

Skyddsåtgärder

De villkorsförslag som Trafikverket presenterar utgör i sig skyddsåtgärder som syftar till att minska risk för skadlig påverkan från projektet. Utöver villkorsförslagen så vidtas följande skyddsåtgärder:

- Dagvattendammar anläggs med täta bottnar samt möjlighet att strypa utflödet.
- Vibrationspåverkan av valda arbetsmetoder kommer särskilt att studeras i syfte att minimera påverkan på boende och verksamhetsutövare.
- Tvåstegsdiken kommer att anläggas i syfte att stärka naturvärdet i Alnarpsån.

- Risken för spill minimeras genom användande av slangbrottsventiler i arbetsfordon samt genom varsam hantering och påfyllning av drivmedel, oljor eller liknande. Beredskap ska finnas för uppsamling av spill och läckage från byggmaterial och maskiner.
- Datormodellering av ytvattenförhållandena har genomförts i syfte att säkerställa att planerade åtgärder inte medför någon ökad risk för översvämning längs Alnarpsån.
- Datormodellering av grundvattenförhållandena har genomförts i syfte att förstå förväntad påverkan på grundvattennivåer från projektet.

Verkställighet

Som skäl för yrkandet om verkställighetsförordnande anförs att arbetet med att öka kapaciteten på Södra Stambanan är ett mycket angeläget infrastrukturprojekt som har till syfte att förbättra kommunikationerna på landets järnvägsnät. Genomförandet av projektet Flackarp –Arlöv, fyra spår är därför av stort allmänt intresse. För att undvika onödiga fördyringar är det viktigt att den verksamhet som avses med tillståndsansökan kan utföras i samband med övriga anläggningsarbeten inom projektet.

INKOMNA YTTRANDEN

Sverige Geologiska Undersökning (SGU) påtalar vikten av kontrollprogram med larmnivåer när det gäller förändringar i grundvattenkvalitet (framförallt föroreningar) och mängd grundvatteninflöde så att man snabbt kan uppfatta problem och åtgärda dessa. Det är bra om det finns rapporteringskrav till tillsynsmyndigheten om larmnivåer överskrids.

I kontrollprogrammet bör det även rymmas kontroll av dubbar på hus för att säkerställa att inga sättningar sker på grund av grundvattensänkning.

Länsstyrelsen i Skåne län tillstyrker ansökan och anför följande.

När en verksamhet eller åtgärd omfattas av regeringens tillåtlighetsprövning enligt 17 kap. miljöbalken ska miljöpåverkan alltid anses vara betydande. Länsstyrelsen beslutade om betydande miljöpåverkan avseende järnvägsprojektet, som regeringen tillåtlighetsprövat. Länsstyrelsen har inom ramen för samråd om vattenverksamhet beslutat att omfattningen av vattenverksamheten inte kan antas medföra betydande miljöpåverkan. Samrådsprocessen och innehållet i MKB i ansökan uppfyller dock kraven för betydande miljöpåverkan även för vattenverksamhet varför detta inte har någon betydelse i praktiken.

Länsstyrelsen delar Trafikverkets uppfattning om att omprovningen av dikningsföretaget inte behöver ske före, eller i anslutning till, detta mål.

Länsstyrelsen anser att överfallet ska utformas med ett utskov för att förenkla fiskvandring även vid låga flöden.

Burlövs kommun yrkar

1. att mark- och miljödomstolen ska besluta att kulverten, enligt sektion i bilaga B5, istället ska anläggas med en bredd av minst 4 m, enligt avtal mellan Trafikverket och Burlövs kommun,
2. att föreslagen kulvert, enligt yrkande 1, ska ersätta de direkt anslutande kulvertarna på 2x2200 (sträckan 0/291 till ~0/362),
3. att Trafikverket ska anlägga ett tvåstegsdike som kompensationsåtgärd nedströms E6 fram till järnvägen (sträckan ~0/580 till ~0/750), i enlighet med MKB för järnvägsplanen,
4. att tiden för oförutsedd skada fastställs till tio (10) år efter arbetstidens utgång på grund av verksamhetens komplexitet.

Kommunen anser sammanfattningsvis att Trafikverket borde ha utrett påverkan på faunan i högre utsträckning i förhållande till det ökade fallet i kulverten, de nya flödena och vattenhastigheten.

Kommunen anser det också av vikt att Trafikverket kan genomföra de åtgärder som tidigare beskrivits i järnvägsplanen och systemhandlingar som exempelvis tvåstegsdiken och avledning av dagvatten från Jakiborg.

Burlövs kommun arbetar för närvarande med att ta fram en detaljplan för området som möjliggör en kulvert. Handläggningen av denna kan inte fortsätta innan frågan om kulvert är avgjord.

Enligt MKB ska tvåstegsdike anläggas där det är möjligt. Kommunen är i grunden positiv till det ökade fallet i kulverten med saknar utredning om vad den ökade vattenhastigheten vid normal och låg vattenföring kommer att ge för effekter på exempelvis faunan. Om vidare utredning skulle visa på negativa effekter kan ett alternativ till profilen i bilaga B5 vara att normalflödesfåran har ett lägre fall, dvs. är djupare än kulvertens inlopp vid Åkarpsdammen.

Med hänvisning till ”Följder av Weserdomen, HaV, rapport 2016:30”, torde det vara av yttersta vikt att de kompensationsåtgärder för ekologin som beskrivits av Trafikverket i tidigare fastställda dokument, som exempelvis tvåstegsdiken m.m. verkligen kommer till stånd. I synnerhet då Alnarpsån har dålig ekologisk status och det inte är tillåtet att försämra ens på parameternivå enligt rapporten.

VA SYD yrkar

1. att mark- och miljödomstolen ska besluta att kulverten, enligt sektion i bilaga B5, istället ska anläggas med en bredd av minst 4 m, enligt avtal mellan Trafikverket och Burlövs kommun,
2. att föreslagen kulvert, enligt yrkande 1, ska ersätta de direkt anslutande kulvertarna på 2x2200 (sträckan 0/291 till 0/362),
3. att tiden för oförutsedd skada fastställs till tio (10) år efter arbetstidens utgång på grund av verksamhetens komplexitet.

Det föreligger redan idag en översvänningsproblematik i Åkarp. Den pågående klimatförändringen förväntas ge kraftigare regn i framtiden vilket förväntas ge

kraftigare flöden. Därtill kommer att befolkningen i sydvästra Skåne snabbt växer. Detta förväntas leda till en ökad exploatering genom byggande och därmed ett ökat behov av att avleda dagvatten. VA SYD kan därmed se att ett framtida behov av att bredda Alnarpsån sannolikt uppstår. Om kulverten anläggs så låses Alnarpsån bredd i den nuvarande sektionen.

VA SYD anser att kostnaden kommer att bli för stor och att det fysiska utrymmet inte kommer att finnas om en breddning från 3x2 m till 4x2 m inte görs i samband med anläggandet av fyra spår. Om den av Trafikverket ursprungligen föreslagna kulverten anlagts hade detta omöjliggjort framtid arbete för att hantera framtida ökade flöden.

Trafikverket har i brev till Burlövs kommun beräknat kostnaden för breddning till 5,6 miljoner kronor samt inköp av Åkarp 1:44. Burlövs kommun och VA SYD har beslutat att ta denna kostnad och tecknat avtal om kostnadsfördelning. Burlövs kommun har därför tecknat avtal med trafikverket om breddning.

Miljö- och byggnämnden i Burlövs kommun anför följande.

Nämnden yrkar att Trafikverket åläggs att upprätta ett kontrollprogram för att löpande kontrollera variationer i grundvattennivåer och förändringar i halter av klorerade alifater i grundvatten, både i anläggnings- och driftskedet, tills grundvattengradienten har stabiliserats.

Grundvattenrörelser kan potentiellt förändra föroreningsbilden i grundvatten och transport av klorerade alifater, vilket kan resultera i förändringar av ånginträngning av klorerade alifater i byggnader. Dessa förändringar kan påverka människors hälsa. Därför yrkar nämnden att Trafikverket åläggs att kontrollera halterna av klorerade alifater i inomhusluft i de provpunkter som framgår av rapporten ”Undersökning av inomhusmiljö avseende klorerade alifater i Åkarp 2017-02-24”, både i anläggnings- och driftskedet.

Vidare framför Miljö- och byggnämnden följande synpunkter på ansökan och miljökonsekvensbeskrivningen:

Sökanden (Trafikverket) ska se till att människors hälsa och miljön skyddas, bland annat genom att:

- nedsänkning av spåren och bullerskyddsåtgärder ger en sänkning av bullernivåer så att regeringens villkor 1 i beslut (2014-04-16 M 2010/1911/Me) om tillåtlighet uppfylls. Regeringens villkor avser buller från trafikeringen av järnväg. Miljö- och byggnämnden förutsätter att de åtgärder Trafikverket planerar vidta inte ökar bullernivåerna från de bilvägar som påverkas av projektet (E6, E22, kommunala vägar) och att den sarnmanvägda bullerpåverkan från väg och järnväg motsvarar regeringens villkor, Naturvårdsverkets och Folkhälsomyndighetens riktvärden för buller från trafik,
- tråget och dess stödkonstruktioner utförs så täta att mängden inläckande dag- och grundvatten minimeras och behov av breddning till recipient inte uppkommer.
- drän-, dag- och grundvatten från tråget genomgår rening, med så hög reningsgrad som det är tekniskt möjligt och ekonomiskt rimligt att utföra, avseende framförallt tungmetaller, PAH, fraktionerade respektive klorerade alifater (trikloreten och dess nedbrytningsprodukter),
- se till att föroreningar som påträffas i jord och grundvatten omhändertas på ett från miljösynpunkt korrekt sätt samt att vidtagna åtgärder snarast redovisas till tillsynsmyndigheten. Bortpumpning av inläckande grundvatten kan ses som en avhjälpandeåtgärd, både under bygg- och driftskede eftersom triföroreningen kommer att dras till tråget, pumpas bort och så småningom hamna i recipient. På så sätt kommer troligen föroreningen att förflyttas från platsen. Genom denna aktivitet kommer Trafikverket att bedriva en miljöfarlig verksamhet som en följd av vattenverksamheten. Därför ser Miljö- och byggnämnden ett behov av rening och regelbunden undersökning av vattenkvaliten i grundvatten och recipient,
- planerad ombyggnad av överfall i Åkarpsdammen och kulvertering av Alnarpsån dimensioneras för framtida klimatförändringar och utbyggnad av Arlov och Åkarp,
- vidta kompensationsåtgärder för att begränsa effekterna av kulverteringen,
- återställa Åkarpsdammen utan att väsentliga natur- och kulturvärden går förlorade.

Miljö- och byggnämnden vidhåller sitt tidigare ställningstagande, att underlaget är vagt formulerat och svårt att förutse konsekvenserna av. Nämnden kan fortfarande inte ta ställning till om föreslagna skyddsåtgärder är tillräckliga för att säkerställa att människors hälsa och miljön skyddas mot skador och olägenheter. Trafikverket avser att överlämna till entreprenörer att utföra konstruktioner i *huvudsaklig överensstämmelse* med vad som anges i ansökan och därtill bifogade handlingar. Nämndens uppfattning är att ansökans formulering och utformning avhändrar Trafikverket stora delar av det ansvar som tillfaller en verksamhetsutövare och lämnar över det till entreprenörer, vilket skapar en intressekonflikt. Nämnden ser en risk i att miljömässigt långsiktiga och hållbara lösningar kommer att få stå tillbaka för kortsiktiga ekonomiska intressen, med kommunens invånare som de stora förlorarna.

De lösningar och åtgärder som kommer att genomföras kommer att ha en beräknad livslängd på cirka 100 år. Det är det perspektivet som måste genomsyra projektet.

Nämnden ser det som mycket svårt för en tillsynsmyndighet att kunna kontrollera att åtgärder och lösningar genomförs i enlighet med vad som angivits i ansökan och tillhörande handlingar, eftersom svepande formuleringar och bristen på konkreta beskrivningar ger ett alltför stort tolkningsutrymme. Vid eventuell skada kan det bli svårt för en tillsynsmyndighet att åstadkomma rättelse.

Miljö- och samhällsbyggnadsnämnden i Staffantorps kommun anför följande.

Tillståndet bör villkoras med krav på att kontinuerlig kontroll av grund- och ytvattenkvalitet ska ske både i bygg- och driftskedet.

Nämnden kan av ansökan inte utläsa några åtaganden avseende att kontinuerlig kontroll av kvalitén på grund- eller ytvatten, utöver klorerade alifater som tillförs Alnarpsån, kommer att ske i driftskedet. Vad gäller byggskedet åtar sig

Trafikverket därutöver att kontrollera suspenderade ämnen samt oljeindex i utgående länshållningsvatten.

Miljö och samhällsbyggnadsnämnden anser att kontroll av både grund- och ytvatten ska ske, av vanligt förekommande föroreningar, med viss regelbundenhet, då t.ex. påverkan på grundvattennivåer inte enbart kommer att ske under byggskedet utan även innebära en permanent grundvattensänkning i driftsskedet. Lokalt kommer grundvatten från den omgivande marken att transporteras mot spårområdet och riskerar föra med sig föroreningar som inte tidigare identifierats.

E.ON anför följande.

E.ON Värme, E.ON Gas och E.ON Elnät har ledningsinfrastruktur som berörs av åtgärderna som Trafikverket söker tillstånd för. Under förutsättning att Trafikverket bekostar de förändringar som kan bli aktuella på bolagens infrastruktur samt att de är tekniskt lampliga har E.ON inga synpunkter på sökta åtgärder. I Trafikverkets ansvar gentemot E.ON-bolagen ska också ingå att anvisa och säkerställa nya ledningslagen om flytt blivit aktuell. Trafikverket ska i detta sammanhang svara för eventuell tillkommande ersättning som ska utgå till markägare till följd av ändrat ledningsläge.

Daniel Hallberg, Åkarp 1:13, uttrycker oro för att den planerade grundvattensänkningen kan komma att påverka stabiliteten i marken under hans fastighet. Idag regleras grundvattennivån under källarbottenplattans med pump. Om grundvattennivån sänks skulle det kunna påverka bärigheten i marken och i värsta fall kanske orsaka sprickor eller sättningar. Han önskar information om rätten till ersättning om skador skulle uppkomma och om hand behöver dokumentera förhållandena innan byggnadsarbetena påbörjas.

Kerstin Herlevsen och Steen Herlevsen, Åkarp 1:7, yrkar att Trafikverket utan kostnad för dem, ska, återställa eventuella skador som uppstår till följd av projektet. För att med säkerhet kunna konstatera om sådana förändringar har skett, begär de att en professionell uppmätning ska göras av deras fastighet Åkarp 1:7, innan

byggstart och omfatta huvudbyggnad, garage, mur mot gatan, alla plattbelagda ytor (exempelvis framför garage, runt huset etc.). Detta ska ritas upp och förses med kvot höjder, så att ev. sättningar, sprickbildningar etc., kan verifieras på ett sätt som inte kan ifrågasättas. Även trädgårdens totala yta (grovt, men tillräckligt) ska uppmätas och verifieras innan byggstart. Resultaten ska delges dem kostnadsfritt innan byggstart.

Vidare yrkar de, att för det fall huset plötsligt uppvisar skador (typ sättning etc.) ska det pågående arbetet, som orsakar skadan stoppas intill dess åtgärder har vidtagits för att skydda huset mot ytterligare skador.

De förutsätter att bullerbekämpning dag- och nattid görs optimalt, enligt gällande regler, så långt som det överhuvudtaget är möjligt,

De är mycket positiva till projektet och önskar att entreprenören får ett incitament-avtal, som väsentligt belönar företaget om arbetet genomförs snabbare än gällande tidsplan.

Eva Norell Sjögren, Åkarp 1:5, anför att hennes fastighet ligger mycket nära dammen i Åkarp och att den därför kan komma att påverkas av grävningsarbetet i samband med torrlägningsarbetet av dammen. Sättningar och sprickor kan uppstå om marken dräneras för mycket. Byggnaden är en gammal villa uppförd 1881 i tegel.

Trafikverket anför i bemötande i huvudsak följande.

Fastigheten Åkarp 1:13

Trafikverket kommer bland annat att genom arbete med kontrollprogram säkerställa att inga skador uppkommer på byggnader med anledning av grundvattenbortledningen. Den primära skyddsåtgärden blir här tätning. Skulle det dock mot förmodan uppkomma skador på byggnader, där ett orsakssamband kan konstateras med Trafikverkets verksamhet på platsen, så får detta hanteras inom ramen för oförutsedda skador utifrån reglerna i 31 kap. miljöbalken.

Fastigheterna Åkarp 1:5 och 1:7

Trafikverket hänvisar här, vad gäller eventuell skadepåverkan från grundvattenpåverkan, i första hand till vad som anförts ovan. Utgångspunkten är att ingen skadepåverkan ska ske.

Vad gäller kontrollen av omgivningspåverkan från den byggande verksamhetens så kommer Trafikverket att tillämpa "Svensk standard". Detta innebar bland annat att för- och efterbesiktningar av byggnader kommer att ske inom ett visst område närmast anlaggningsarbetena. Dessa besiktningar sker enligt visst angivet arbetssätt, men eftersom fastighetsägarna givetvis har rätt att närvara vid dessa besiktningar så får man också en möjlighet att påpeka vissa förhållanden på fastigheten för besiktningsmannen. Givetvis kommer fastighetsägarna också att få ta del av dessa besiktningar.

Av "Svensk standard" framgår också att riktvärden ska bestämmas för den möjliga omgivningspåverkan från projektets vibrerande arbeten. Några skador på byggnader ska därför inte behöva uppkomma. Om det mot förmodan dock sker en skadepåverkan, så får det avgöras från fall till fall vilka åtgärder som ska vidtas. Stopp i framdriften är givetvis här alltid en åtgärd som måste övervägas.

Vad gäller bullerpåverkan så har Trafikverket förslagit villkor i enlighet med praxis. Bullervillkoren är utformade för att balansera behovet av framdrift i projektet i förhållande till närboendes behov av vila och rekreation.

Miljö- och byggnämnden i Burlövs kommun

Trafikverket delar inte nämndens beskrivning av ansökan som vag. Hade den planerade verksamheten inte innefattat tillståndspliktig vattenverksamhet hade bedömning av miljökonsekvenser från den t.ex. miljöfarliga verksamheten överhuvudtaget inte skett hos mark- och miljödomstol. Anläggande av järnväg är inte en tillståndspliktig miljöfarlig verksamhet. Projektets omgivningspåverkan

hade då istället hanterats inom ramen för tillsyn, vilket är fallet för den stora majoriteten av anläggningsprojekt.

Att en tillståndsprovning nu sker innebär således inte i sig att mer omfattande krav kan ställas på en verksamhetsutövare, utöver det som normalt sett gäller vid tillsyn. Verksamhetsutövaren är således både vid tillståndsprovning och tillsyn skyldig att följa de allmänna hänsynsreglerna i 2 kap. miljöbalken. Vad gäller villkoren för tillåtligheten så är dessa redan gällande för Trafikverket. Det finns egentligen således ingen egentlig anledning att närmare beröra eller beskriva miljökonsekvenserna för dessa driftsvillkor inom ramen för en tillståndsprovning enligt 11 kap. miljöbalken. Dessa frågor har dessutom varit föremål för bedömning vid fastställande av järnvägsplan.

Trafikverket har tidigare framhållit att de tekniska beskrivningar som tillförts målet angående utformning av skyddsåtgärder m.m. är fullt tillräckliga. Det måste av nödvändighet finnas möjligheter till en flexibilitet vid en byggande verksamhet. Bygandet och eventuella skyddsåtgärder måste hela tiden kunna anpassas utifrån tillkommande omständigheter och ny kunskap. Det är därför förenat med betydande svårigheter att redan vid en tillståndsprovning bestämma samtliga detaljer vid en framtida anläggningsverksamhet som sedan ska pågå under flera år. Detta riskerar att låsa anläggandet på ett onödigt sätt, vilket i sin tur kan öka kostnaderna vid upphandling av entreprenader och väsentligt öka Trafikverkets och statens kostnader. Incitamentet för entreprenören att hitta kostnadseffektiva lösningar kan då gå förlorad och så även verksamhetsutövarens möjlighet att minimera miljöbelastningen genom val av annan produktionsmetod. Det blir då istället detaljbeskrivningar i tillståndet som i princip styr anläggningsverksamheten.

Sammanfattningsvis synes miljönyttan av att i en tillståndsprovning reglera alla detaljer samt praktiska frågor kring en byggande verksamhet vara mycket liten. Ett alltför stort fokus på detaljer vid tillståndsprovningen av ett projekt av förevarande slag leder istället till en avsevärd ökad belastning både på tillståndsmyndigheten, tillsynsmyndigheten och verksamhetsutövaren, utan att det uppkommer någon

kvantifierbar miljönytta. Det är också Trafikverket som är verksamhetsutövare enligt tillståndet.

Trafikverket har i sin ansökan angett att kontrollprogram kommer att upprättas och inlämnas till tillsynsmyndigheten i god tid innan arbetena påbörjas. Ett översiktligt exempel på innehåll för kontrollprogram har här också presenterats.

Det är Trafikverkets avsikt att inom ramen för dessa kontrollprogram även utöva kontroll av kvalitén på grundvatten och ytvatten, företrädesvis under byggskedet men även in under driftskedet. Kontroller av vattenkvaliteten kommer således att ske inom ramen för egenkontrollen. Utformandet av kontrollprogram kommer att ske i samråd med tillsynsmyndigheten.

I det kontrollprogram som tas fram beslutas vilka kontrollpunkter som ska ingå i uppföljningen. Vad gäller klorerade alifater så visar resultaten från utförda mätningar av inomhusluft i aktuella bostäder och verksamhetslokaler inte på förhöjda risknivåer i inomhusluften. Förslagsvis kan eventuell påvisad förhöjd halt i grundvattnet i någon mätpunkt föranleda mätning av inomhusluft i angränsande bostäder. Att genomföra mätningar inne i bostadsfastigheter utan att en tydlig risk finns är inte miljömässigt motiverat och kan dessutom medföra obefogad oro hos de boende.

Vad gäller omfattning och utformning av bullerskyddsåtgärder för järnvägsanläggningen i drift så har dessa som sagt redan prövats och fastställts i järnvägsplanen. Här har således värderingar gjorts över vad som är tekniskt möjligt och ekonomiskt rimligt. Järnvägsplanen har tillstyrkts av Länsstyrelsen i Skåne.

De bullerskyddsåtgärder som fastställts i planen har tagits fram för att uppnå de bullervillkor som framgår av regeringens beslut om tillåtlighet. Där det inte ansetts ekonomiskt rimligt att uppföra skärmar och vallar för buller kommer istället fastighetsnära åtgärder att vidtas. Allt i enlighet med den fastställda järnvägsplanen.

För att minska påverkan på grundvatten har Trafikverket i ansökan angivit att tätande åtgärder kommer att vidtas i anläggningen. Det är idag inte möjligt att i detalj ange i vilken omfattning och var denna tätning kommer att ske. Trafikverket vill givetvis ha anläggningen tät, både för bygg- och driftskede. Själva inläckaget av grundvatten i anläggningen under både bygg- och driftskede kommer att vara mycket begränsat i förhållande till mängden dagvatten som uppstår vid nederbörd, vilket är den dimensionerande faktorn för avvattningsystemets utformning. Att inläckande grundvatten skulle orsaka ett bräddningsbehov är inte rimligt sett till den mycket begränsade vattenmängden.

I det kontrollprogram som tas fram i samråd med tillsynsmyndigheten beslutas vilka parametrar som kommer att bli föremål för provtagning. Det är resultaten från provtagningen som får styra behovet av rening. Vad gäller de halter av klorerade alifater som riskerar att tillföras Alnarpsån så kommer dessa att bli mycket låga. I enlighet med kontrollprogram kommer kontinuerlig provtagning och analys genomföras på inträngande grundvatten.

För både bygg- och driftskedet kommer ett separat system för omhändertagande av inträngande grundvatten innehållande klorerade alifater att finnas, som vid behov kan kopplas till ett vattenreningssystem med kolfilterrening eller likvärdigt. Reningsgraden för detta vattenreningssystem anses uppnå minst 90 procents reduktion av ingående halter klorerade alifater. Larmnivåer för när vattenreningssystemet ska kopplas in kommer att tas fram i samråd med tillsynsmyndigheten i samband med upprättande av kontrollprogram.

Vad gäller den beskrivna anläggningens förmåga att hantera ökade flödesmängder i ett framtida klimat så understryker Trafikverket att mängden vatten som rinner förbi Sockervägen kommer att minska till följd av att avrinning från cirka en tredjedel av Åkarps urbana områden omleds. Järnvägens utbyggnad leder således till att möjligheten att hantera framtida flödesökningar till följd av ändrade nederbörds-mönster ökar, inte minskar. I de allra flesta fall kommer flödesmängden förbi Sockervägen att vara mindre än i dagsläget, trots att det regnar mer.

En minskad mängd vatten i åfåran betyder att översvämningar inte kommer att ske lika ofta som i dagsläget, trots klimatförändringar. Även om speciella regnhändelser kan leda till markförhållanden där nettoflödesökningen blir större än nettoflödesminskningen av bortkoppling av urbana områden, så kommer den ansökta verksamheten inte att medföra ökade översvämningar i förhållande till nollalternativet. I nollalternativet finns både ökad flödesbelastning från klimatförändringarna och belastning från västra Åkarps VA-nät med, men med ansökta verksamheter kommer flödesbelastningen från västra Åkarp att plockas bort. Översvämningarna blir således i alla hänseenden mindre med ansökta verksamheter än i nollalternativet.

Det är här viktigt att framhålla att syftet med Trafikverkets anläggning inte är att uppgradera eller klimatsäkra Burlövs kommuns dagvattenhantering. Syftet med den framtida järnvägsanläggningen är att förbättra en strategiskt viktig del av det svenska och europeiska tågnätet. Projektet ska dock genomföras utan att risken för översvämning ökar.

Till beskrivningen ovan ska läggas att projektet leder till att trånga sektioner byggs bort och att Alnarpsåns bottenlutning ökar. Båda dessa faktorer bidrar till att vattennivån i Alnarpsån inte behöver stiga lika högt som i dagsläget för att transportera en given mängd vatten. Förutom att vattenmängden förbi Sockervägen minskar kommer alltså vattennivån vid ett givet flöde att vara lägre, vilket ytterligare reducerar sannolikheten för översvämning.

Resonemangen ovan visar att ansökta verksamheter kommer att leda till minskad risk för översvämning, både i dagsläget och i framtiden. Det betyder dock inte att risken för översvämning helt upphör.

Effekterna av kulverteringen beskrivs i ansökan. Bedömningen är att Alnarpsån, på den sträcka som ska kulverteras, redan idag är så påverkad att kulverteringen inte kommer att leda till någon reell förändring av vattenförekomstens möjlighet att leva

upp till miljö kvalitetsnormerna. De naturvärden som kan påverkas negativt i Alnarpsån är få och saknar särskilda skyddsvärden. Trots detta kommer cirka 430 m tvåstegsdike att anläggas i samband med att den nya dikesfåran grävs. Tvåstegsdike görs här som en naturfrämjande åtgärd och ger förutsättningar för ökad biologisk mångfald, ökad möjlighet till näringsretention och i viss mån reducerad översvänningsrisk.

Åtgärden har vuxit fram i samtal med Länsstyrelsen i Skåne, Burlövs kommun och aktuellt dikningsföretags styrelse. Var dessa tvåstegsdiken kommer att anläggas och hur de kommer att utformas framgår av den tekniska beskrivningen. Trafikverket anser inte att det är motiverat med några ytterligare åtgärder.

Kommunen kommer att ges tillfälle att delta och påverka Åkarpsparkens framtida utformning i projekterings- och utförandeskedena av den entreprenad som ska genomföras. Avtal som bland annat reglerar parternas samarbete i dessa avseenden finns redan framtaget och är daterat den 30 juni 2016.

Inga väsentliga naturvärden har konstaterats i Åkarpsdammen. Det är dessutom bara en del av dammen som kommer att fyllas ut. Strävan är sedan att återställa befintlig damm så långt det överhuvudtaget blir möjligt. Detta för att kulturvärdet ska påverkas så lite som möjligt. En tidigare inventering i området har dessutom visat på en förekomst av två arter av fladdermus; dvärgpipistrell och vattenfladdermus. Åkarpsdammen samt omkringliggande parkmark bedöms kunna utgöra en viktig jaktbiotop för fladdermöss.

Utifrån dessa uppgifter har en inventering av träd med potentiella bohålor för fladdermöss inom området vid Åkarpsdammen som kommer att beröras av avverkning utförts. Inventeringen visade på ett mindre antal träd med potentiella bohålor. Med anledning av detta har artskyddsdispens sökts och beviljats hos Länsstyrelsen i Skåne för åtgärd samt avverkning av träd med potentiella bohålor under tiden, 1 april- 15 maj 2017 i syfte att minimera risk för skada på

fladdermössen. Som kompensation kommer ett antal fladdermusholkar sättas upp i närområdet i samband med avverkningen.

Miljö och samhallsbyggnadsnämnden i Staffanstorps kommun

Det är Trafikverkets avsikt att inom ramen för kontrollprogrammet även utöva kontroll av kvalitén på grundvatten och ytvatten, företrädesvis under byggskedet men även in under driftskedet. Kontroller av vattenkvaliteten kommer således att ske inom ramen för egenkontrollen.

Burlövs kommun

Som Trafikverket uppfattar det så menar kommunen att de yrkanden man framfört ska regleras som villkor för tillståndet, Det finns därför anledning att erinra något om vissa grundläggande förutsättningar för villkorsreglering vid tillståndsprövning enligt miljöbalken.

I förarbetena till miljöbalken framhålls vikten av att villkor i tillstånd ska vara konkreta och exakta. Vidare framgår av praxis att omfattningen av tillståndet med tillhörande villkor ska ha en så tydlig avgränsning att det objektivt går att fastställa när en överträdelse har skett. Detta har särskild betydelse i det perspektivet att villkorsöverträdelser är straffsanktionerade. Verksamhetsutövaren ska veta vad som förväntas och dessutom ha faktiska och rättsliga möjligheter att efterkomma villkoren. Enligt Trafikverket uppställer detta krav på utformningen av villkoren så att det blir rättssäkra, främjar effektivitet och är ändamålsenliga. Inom ramen för detta blir det av intresse att bedöma om en föreslagen villkorsreglering överhuvudtaget är motiverad eller om miljöpåverkan kan hanteras på något annat sätt t.ex. genom arbete med kontrollprogram och genom löpande tillsyn.

Enligt fast praxis ska det i den här typen av miljömål endast fastställas villkor om det behövs och är lämpligt att frågorna regleras i villkor. Som tidigare framförts under bemötandet hade det överhuvudtaget inte blivit fråga om någon tillståndsprövning eller villkorsreglering om verksamheten inte innefattat tillståndspliktig

vattenverksamhet. Då hade hela anläggandet fått hanteras genom tillsyn, såsom gäller för den stora majoriteten av anläggningsprojekt.

Miljömässigt omotiverade villkor samt språkligt oklara villkorsskrivningar kan leda till formella teknikaliteter vid den senare tillämpningen och försvåra samarbetet mellan verksamhetsutövaren och tillsynsmyndigheten. Olämpliga villkor kan tvinga verksamhetsutövaren till miljömässigt omotiverade åtgärder och tidsmässigt utdragna villkorsomprövningar. Detta kan i sin tur rubba projektens tidsplan med onödiga begränsningar i framdriften. Detta innebär ökade kostnader för verksamhetsutövaren och förlänger tiden för projektets totala omgivningspåverkan. Samtidigt har föreskrivna villkor rättskraft enligt 24 kap. 1 § miljöbalken, vilket kan leda till att det inte går att ställa strängare krav än som följer av meddelade villkor, trots att det i ett enskilt fall skulle kunna vara motiverat.

Vad gäller utformning av kulvertarna i Åkarp så är avsikten med kommunen krav, enligt vad Trafikverket erfar, inte att en viss miljökonsekvens från vattenverksamheten eller följdverksamhet ska regleras. Ytavrinningen i området kommer inte att påverkas negativt av projektet, tvärtom. Dimensioneringen och de tekniska lösningar som kommunen nu förordar verkar istället vara motiverade utifrån framtida scenarier kring behov av kapacitet för ytavrinning i Åkarp med omnejd. Detta är knappast frågor som föranletts av ansökan. För övrigt har Trafikverket och Burlövs kommun i civilrättsligt avtal redan ingått en överenskommelse kring utformningen av kulverten. Det finns ingen anledning att på något sätt reglera denna fråga inom ramen för tillståndsprövningen.

Vad gäller kommunens krav om utförande av tvåstegsdiken är bedömningen att Alnarpsån, på den sträcka som kulverteras, redan idag är så påverkad att kulverteringen i sig inte kommer att leda till någon reell förändring av vattenförekomstens möjlighet att leva upp till miljökvalitetsnormerna. De naturvärden som kan påverkas negativt i Alnarpsån är få och saknar särskilda skyddsvärden.

Trots detta har Trafikverket påtagit sig att utföra cirka 430 m tvåstegsdike i samband med att den nya dikesfåran gravs. Trafikverket har vid val av sträcka där tvåstegsdiken anläggs gjort en avvägning mellan markanspråk, kostnad och förväntad miljönytta. Utförandet av tvåstegsdiken är beskriven i ansökan och Trafikverket har för avsikt att utföra dem. Någon villkorsreglering är knappast behövlig, utan detta får ses som ett åtagande under det allmänna villkoret.

Trafikverket vill i detta sammanhang framhålla att anläggandet av tvåstegsdiken inte är att se som en kompensationsåtgärd i miljörettslig mening, eftersom det inte finns några förlorade naturvärden som behöver kompenseras. Åtgärden är inte heller föranledd av någon permanent påverkan på möjligheten att leva upp till miljö kvalitetsnormer. Det är här istället fråga om ett helt frivilligt åtagande från Trafikverkets sida som vuxit fram inom ramen för samråd med tillsynsmyndigheter och andra intressenter. Det saknas därför anledning att utföra tvåstegsdiken utöver Trafikverkets åtagande.

Vad gäller kommunens krav på viss utredning av påverkan från kulverten samt utförande av åtgärder för minskning av eventuell negativ påverkan så har Trafikverket i miljökonsekvensbeskrivningen beskrivit att kulvertens bottenlutning är så flack (< 2 promille) att höga vattenhastigheter vid lågflöde knappast kan förväntas vara en begränsande faktor för fiskvandring. Som jämförelse hänvisas till Havs- och Vattenmyndighetens vägledningsrapport HaV 2013:14. Denna anger att bottenlutningar i intervallet 1-5procent, d.v.s. 5-25 gånger brantare än i det aktuella fallet, kan förväntas möjliggöra vandring för både simstarka och simsvaga arter. Någon vidare utredning behövs således inte avseende påverkan från kulverten.

Med en i princip oförändrad översvämningsutbredning i östra Åkarp och en kraftigt minskad översvämningsutbredning i västra Åkarp är riskbilden vid ett "worst case" snarare förbättrad än försämrad. Särskilt när det beaktas att flödesbelastningen vid ett "worst case" sannolikt kommer att vara mindre till följd av minskad dagvattenbelastning.

Trafikverket har svart att se den grad av komplexitet avseende projektets påverkan på grundvattenrörelser där en förändring skulle kunna bli möjlig efter utgången av de föreslagna fem första åren från arbetstidens utgång. Grundvattenmagasinet fylls på av nederbörd mycket snabbare än möjlig dränering från järnvägsanläggningen. En omfattande del av de anläggningsåtgärder som har betydelse för påverkan på grundvattnet, t.ex. schaktningsdjup och graden av tätning i anläggningen, kommer av nödvändighet att färdigställas förhållandevis tidigt under den föreslagna arbetstiden, som är beräknad utifrån hela projektets färdigställande. Kontrollen av permanent påverkan på grundvattnet kommer således att inledas och rapporteras till tillsynsmyndigheten redan under arbetstiden. Den egentliga tiden där det således blir möjligt att upptäcka oförutsedda skador med anledning av permanent påverkan på grundvattnet är således i realiteten längre än de föreslagna fem åren för oförutsedd skada.

HUVUDFÖRHANDLING

Mark- och miljödomstolen har hållit huvudförhandling den 23 maj 2017. Vid huvudförhandlingen har Trafikverket anfört bland annat följande.

Trafikverket avser numera att bygga kulverten med en bredd av minst 4 m. Trafikverket godtar en rektangulär utformning enligt förslag från Burlövs kommun.

Anläggandet av tvåstegsdiken är ett åtagande som ska omfattas av det allmänna villkoret.

Trafikverket accepterar att frågan om skyddsåtgärder för att motverka spridning av klorerade alifater i vatten samt partiklar i luft delegeras till tillsynsmyndigheten.

Trafikverket motsätter sig länsstyrelsens förslag att utforma överfallet med ett utskov.

Yrkanden om rättegångskostnader

Länsstyrelsen har yrkat 9 200 kronor och Burlövs kommun 74 559 kronor i ersättning för rättegångskostnader.

Trafikverket har medgett att utge yrkat belopp till länsstyrelsen.

Beträffande Burlövs kommuns yrkande har Trafikverket anfört följande.

Vad gäller åberopade konsultkostnader så kan Trafikverket vitsorda beloppet om 45 159 kronor som skäligt i och för sig. I övrigt överlämnas här ersättningsfrågan till domstolens prövning.

Vad gäller kostnaden för utredning på 29 400 kronor så bestrider Trafikverket beloppet på följande grunder. En sakägare kan, enligt vattenrättsliga regler, ha rätt till ersättning för rättegångskostnader avseende t.ex. teknisk granskning av sökandens utredning (MÖD 2006:37). Det föreligger dock inte någon rätt till ersättning för kostnader som avser utförande av egna utredningar. Trafikverket har i det aktuella målet haft en tillräcklig kunskap kring vattenverksamhetens omgivningspåverkan och har således genom egen utredning redan uppfyllt kunskaps- och åtgärdskraven i 2 kap. miljöbalken. Trafikverket anser därför att sökanden här inte kan påläggas något kostnadsansvar för det utredningsarbete som kommunen bedrivit.

Burlövs kommun anför att kommunen vid flera tillfällen har tillfrågat Trafikverket om att få ta del av kompetensen men blivit nekade detta och i stället uppmanats att själva ta fram utredningar. För att säkerställa konsekvenserna av en 4 m bred kulvert beställde Burlövs kommun en egen utredning. De kostnader som då uppstod har helt och hållet föranletts av Trafikverkets tillståndsansökan och ska därför ersättas av sökanden.

Trafikverket antar att Burlövs kommun med denna skrivning åsyftat Trafikverkets ifrågasättande av kommunens förfrågan om att använda Trafikverkets tekniska konsult även för kommunens utredningar kring breddning av kulvert. Trafikverket har framhållit det olämpliga i detta och i stället uppmanat kommunen att söka annan

teknisk sakkunskap. Någon vägran från Trafikverkets sida att låta kommunen ta del av det tekniska underlaget till ansökan har givetvis inte förekommit. Trafikverket har i det sammanhanget framhållit att syftet med Trafikverkets ansökan och den framtida järnvägsanläggningen inte är att uppgradera eller klimatsäkra Burlövs kommuns dagvattenhantering. Trafikverket har berört dessa frågor i sitt yttrande av den 11 maj 2017 och även på huvudförhandlingen. Trafikverket har framhållit att det inte föreligger något behov av en bredare kulvert för den egna verksamheten och Burlövs kommun har också accepterat att ta på sig merkostnaden för den extra breddningen. De utredningskostnader som då belastat kommunen kan enligt Trafikverket aldrig vara ersättningsgilla i målet.

DOMSKÄL

Miljökonsekvensbeskrivning

Mark- och miljööverdomstolen har i avgörande den 20 april 2007 (MÖD 2007:50) uttalat att miljökonsekvensbeskrivningen inte får begränsas till den tillståndpliktiga delen av en verksamhet, utan ska omfatta miljöeffekterna av projektet i sin helhet, i detta fall ombyggnad av järnvägen på delen Flackarp-Arlöv.

Mark- och miljödomstolen finner att miljökonsekvensbeskrivningen, efter det att Trafikverket kompletterat ansökan med den beskrivning som upprättats inför fastställandet av järnvägsplanen, nu uppfyller kraven på en sådan beskrivning enligt 6 kap. miljöbalken. Miljökonsekvensbeskrivningen ska därför godkännas.

Rådighet

Trafikverket har legal rådighet enligt 2 kap. 4 § punkt 6 lagen (1998:812) med särskilda bestämmelser om vattenverksamhet.

Tillåtlighet

Enligt 11 kap. 23 § 2 p miljöbalken ska tillstånd lämnas till vattenverksamhet för järnväg vars anläggande har prövats i särskild ordning, om inte annat följer av 2 kap. 9 § miljöbalken.

Regeringen har genom beslut den 16 april 2014 tillåtit, enligt 17 kap. miljöbalken, att järnvägen Södra Stambanan byggs ut från två till fyra spår i befintlig sträckning på delen Flackarp-Arlöv. I beslutet har regeringen förreskrivit villkor om bullerskyddsåtgärder avseende buller från trafikeringen på järnvägen.

Trafikverket har genom beslut den 12 maj 2016 fastställt järnvägsplanen för utbyggnad av Södra Stambanan, delen Flackarp-Arlöv, från två till fyra spår. Planen vann laga kraft genom regeringens beslut den 17 november 2016.

För den miljöfarliga verksamheten finns det ingen motsvarighet till bestämmelsen i 11 kap. 23 § 2 p miljöbalken. Mark- och miljödomstolen bedömer dock att även den miljöfarliga verksamhet som Trafikverket yrkar tillstånd till – och som är en direkt följd av projektets genomförande - omfattas av regeringens tillåtlighetsprövning.

Länsstyrelsen har genom beslut den 15 mars 2017 beviljat Trafikverket dispens enligt 14 § artskyddsförordningen för nedtagning av de fem träd som vid inventering pekats ut som potentiella boplatser för de fladdermöss som finns i området. Därmed föreligger inget hinder för tillåtlighet med hänsyn till vad som är känt om behovet av skydd av arter.

Frågan om verksamhetens förenlighet med detaljplan har prövats inom ramen för järnvägsplanens fastställande.

Mark- och miljödomstolen finner att tillstånd ska lämnas i enlighet med Trafikverkets samtliga yrkanden, dock med den precisering som framgår av domslutet.

Villkor

För tillståndet till vattenverksamhet bör gälla ett s.k. allmänt villkor. Mark- och miljödomstolen noterar att Trafikverket vid huvudförhandlingen åtagit sig att utforma kulverten i enlighet med det avtal som slutits med Burlövs kommun. Vidare har verket åtagit sig att anlägga tvåstegsdike på en sträcka av cirka 430 m.

I övrigt bör de av Trafikverket yrkade villkoren föreskrivas med vissa förtydliganden och tillägg. Mark- och miljööverdomstolen har i flera domar, bland annat den 16 december 2016 i mål M 9369-15, godtagit att bullret i byggskedet regleras som riktvärden med innebörden att verksamhetsutövaren är skyldig att vidta åtgärder vid ett överskridande.

Mark- och miljööverdomstolen har genom dom den 25 februari 2010 (MÖD 2010:9) uttalat att domstolen är oförhindrad att föreskriva villkor om buller m.m. till följd av utförandet av projektet i dess helhet, inte bara till själva vattenverksamheten. Villkoret om byggbuller bör därför omfatta samtliga byggarbeten och preciseras med utgångspunkt i NFS 2004:15.

Frågan om villkor avseende spridning av klorerade alifater till vatten och partiklar i luft, vibrationer i mark samt grumling i vattendrag, bör lämpligen delegeras till tillsynsmyndighetens avgörande. Likaså bör tillsynsmyndigheten få besluta om det närmare innehållet i kontrollprogrammet.

Det finns inte skäl att föreskriva särskilda villkor om utformningen av överfallet vid Åkarpsdammen.

Det har i målet inte framkommit att verksamheten skulle orsaka sådant intrång i allmänna intressen att det finns anledning att – utöver vad som beslutats av länsstyrelsen i samband med dispens från artskyddet – ställa krav på kompensationsåtgärder enligt 16 kap. 9 § miljöbalken.

Arbetstid m.m.

Arbetstiden och igångsättningstiden bör bestämmas i enlighet med Trafikverkets yrkande. Det finns inte heller skäl att frångå den av Trafikverket yrkade tiden för anmälan av oförutsedd skada till följd av vattenverksamhet eller en vattenanläggning.

Prövningsavgift

Den prövningsavgift om 270 758 kronor som domstolen i beslut den 30 maj 2016 preliminärt har fastställt får anses skälig med hänsyn till prövningens omfattning.

Rättegångskostnader

Enligt 25 kap. 2 § miljöbalken ska sökanden i ansökningsmål om vattenverksamhet svara för sina egna och motparternas kostnader vid mark- och miljödomstolen.

Trafikverket har medgett länsstyrelsens yrkade rättegångskostnader.

Beträffande Burlövs kommuns yrkande delar mark- och miljödomstolen Trafikverkets uppfattning vad avser kommunens egna utredningskostnader för en åtgärd som inte är direkt hänförlig till den ansökta verksamheten och finner att Trafikverket endast ska utge ersättning för den del som avser konsultkostnader. Mark- och miljödomstolen ser inte anledning att ifrågasätta det yrkade beloppet, 45 159 kronor.

Verkställighet

Mark- och miljödomstolen bedömer att verkställighet kan meddelas då tillåtligheten redan har avgjorts och den tillståndsgivna verksamheten är en förutsättning för att genomföra ett projekt av stort allmänt intresse.

HUR MAN ÖVERKLAGAR, se bilaga (DV 425)

Överklagande senast den 13 september 2017.

Cecilia Giese Hagberg

Bertil Varenius

I domstolens avgörande har deltagit rådmannen Cecilia Giese Hagberg, ordförande, och tekniska rådet Bertil Varenius samt de särskilda ledamöterna Lennart de Maré och Sören Stenqvist.



SVERIGES DOMSTOLAR

ANVISNING FÖR HUR MAN ÖVERKLAGAR - DOM I MÅL DÄR MARK- OCH MILJÖDOMSTOLEN ÄR FÖRSTA INSTANS

Den som vill överklaga mark- och miljödomstolens dom ska göra detta skriftligen. **Skrivelsen ska skickas eller lämnas till mark- och miljödomstolen.** Överklagandet prövas av Mark- och miljööverdomstolen vid Svea hovrätt.

Överklagandet ska ha kommit in till mark- och miljödomstolen **inom tre veckor** från domens datum. Sista dagen för överklagande finns angiven på sista sidan i domen.

Har ena parten överklagat domen i rätt tid, får också motparten överklaga domen (s.k. **anslutningsöverklagande**) även om den vanliga tiden för överklagande har gått ut. Överklagandet ska också i detta fall skickas eller lämnas till mark- och miljödomstolen och det måste ha kommit in till mark- och miljödomstolen **inom en vecka** från den i domen angivna sista dagen för överklagande. Om det första överklagandet återkallas eller förfaller kan inte heller anslutningsöverklagandet prövas.

För att ett överklagande ska kunna tas upp krävs att Mark- och miljööverdomstolen lämnar **prövningstillstånd**. Det görs om:

1. det finns anledning att betvivla riktigheten av det slut som mark- och miljödomstolen har kommit till,
2. det inte utan att sådant tillstånd meddelas går att bedöma riktigheten av det slut som mark- och miljödomstolen har kommit till,
3. det är av vikt för ledning av rättstillämpningen att överklagandet prövas av högre rätt, eller
4. det annars finns synnerliga skäl att pröva överklagandet.

Om prövningstillstånd inte meddelas står mark- och miljödomstolens avgörande fast. Det är därför viktigt att det klart och tydligt framgår av överklagandet till Mark- och miljööverdomstolen varför klaganden anser att prövningstillstånd bör meddelas.

Skrivelsen med överklagande ska innehålla uppgifter om:

1. den dom som överklagas med angivande av mark- och miljödomstolens namn samt datum för domen och målnummer,
2. den ändring av mark- och miljödomstolens dom som klaganden vill få till stånd,
3. grunderna (skälen) för överklagandet och i vilket avseende mark- och miljödomstolens domskäl enligt klagandens mening är oriktiga,
4. de omständigheter som åberopas till stöd för att prövningstillstånd ska meddelas, samt
5. de bevis som åberopas och vad som ska styrkas med varje bevis.

Har en omständighet eller ett bevis som åberopas i Mark- och miljööverdomstolen inte lagts fram tidigare, ska klaganden förklara anledningen till omständigheten eller beviset inte åberopats i mark- och miljödomstolen. **Skriftliga bevis** som inte lagts fram tidigare ska ges in samtidigt med överklagandet. Vill klaganden att det ska hållas ett förnyat förhör eller en förnyad syn på stället, ska han eller hon ange det och skälen till detta. Klaganden ska också ange om han eller hon vill att motparten ska infinna sig personligen vid huvudförhandling i Mark- och miljööverdomstolen.

Skrivelsen ska vara undertecknad av klaganden eller hans/hennes ombud.

Om ni tidigare informerats om att **förenklad delgivning** kan komma att användas med er i målet/ärendet, kan sådant delgivningssätt också komma att användas med er i högre instanser om någon överklagar avgörandet dit.

Ytterligare upplysningar lämnas av mark- och miljödomstolen. Adress och telefonnummer finns på första sidan av domen.