

# TILLSTÅNDSANSÖKAN ENLIGT MILJÖBALKEN, YT- OCH GRUNDVATTENÅTGÄRDER: FLACKARP-ARLÖV, FYRA SPÅR

Ansökan 2016-05-09



Dokumenttitel: TILLSTÅNDSANSÖKAN ENLIGT MILJÖBALKEN, YT- OCH  
GRUNDVATTENÅTGÄRDER:

Skapat av: Sebastian Irminger Street

Dokumentdatum: 2016-05-09

Dokumenttyp: Rapport

Ärendenummer: TRV 2016/31613

Projektnummer: 102531

## Innehållsförteckning

1	Sökande	5
2	Ombud	5
3	Saken	5
4	Yrkanden	5
5	Rådighet	7
6	Orientering om företaget	7
6.1	Lokalisering	7
6.2	Bakgrund	7
6.3	Syfte	8
6.4	Tidplan	8
7	Nyttan av verksamheten	8
8	Nuvarande förhållanden, tillstånd mm	8
8.1	Befintlig anläggning	8
8.2	Andra vattenrättsliga tillstånd i området	8
9	Fysiska planer	9
9.1	Järnvägsplan	9
9.2	Översikts- och detaljplaner	9
9.3	Riksintressen och områdesskydd	10
9.4	Strandskydd	11
10	Teknisk beskrivning av ansökt verksamhet	11
10.1	Höjd- och koordinatsystem	11
10.2	Hydrologiska uppgifter	11
10.3	Geotekniska förhållanden	11
10.4	Den nya anläggningen	12
10.5	Förhållanden under byggtiden	13
11	Miljökonsekvenser	14
11.1	Sammanfattning av MKB	14
11.2	Miljö kvalitetsnormer och miljö kvalitetsmål	16
12	Inverkan på allmänna intressen	17
13	De allmänna hänsynsreglerna	17
13.1	Kunskapsprincipen	17
13.2	Försiktighetsprincipen och bästa möjliga teknik	18

13.3	Hushållnings- och kretsloppsprincipen	18
13.4	Lokaliseringsprincipen	18
13.5	Produktvalsprincipen	18
13.6	Skälighetsprincipen	18
14	Övervakning och kontroll	19
15	Förslag till villkor	19
16	Skyddsåtgärder	20
17	Samråd	20
17.1	Genomförda samråd	20
17.2	Beslut om betydande miljöpåverkan	21
18	Berörda fastigheter och sakägarförteckning	22
19	Ersättningsanspråk	22
20	Arbetstid	22
21	Oförutsedd skada	22
22	Miljöfarlig verksamhet	22
23	Verkställighetsförordnande	22
24	Underlag för prövningsavgift	22
25	Aktförvarare	23
26	Sammanträdeslokal	23
27	Övrigt	23

## **Bilagor**

Bilaga A Översiktskartor

Bilaga B Teknisk beskrivning

Bilaga C Miljökonsekvensbeskrivning

Bilaga D Samrådsredogörelse

Bilaga E Sakägarförteckning

Bilaga F Länsstyrelsens beslut om icke betydande miljöpåverkan

## 1 Sökande

Staten genom Trafikverket, 202100-6297  
781 85 Borlänge  
Telefon 0771-929192

## 2 Ombud

Verksjurist Ulf Edling  
Trafikverket,  
Juridik och planprovning  
781 89 Borlänge  
Telefon 070-210 93 59  
E-post [ulf.edling@trafikverket.se](mailto:ulf.edling@trafikverket.se)

### 2.1 Vissa frågor angående handläggning

Kommunicering med Trafikverket kan företrädesvis ske genom elektronisk kommunikation. Använd då e-postadressen [diariet.borlange@trafikverket.se](mailto:diariet.borlange@trafikverket.se) med kopia till [ulf.edling@trafikverket.se](mailto:ulf.edling@trafikverket.se). Ange alltid diarienummer TRV 2016/31613 vid alla kontakter med Trafikverket.

Vid fakturering av domstolens kostnader för prövningsavgift, annonsering m.m. använd denna faktureringsadress:

*Trafikverket  
FE 851  
838 26 Frösön  
Fakturor ska märkas med:  
1700 Jens-Peter Eisenschmidt*

## 3 Saken

Tillstånd att leda bort grundvatten samt att omgräva Alnarpsån mm för ombyggnad av Södra Stambanan mellan Flackarp och Arlov i Burlövs och Staffanstorps kommuner.

## 4 Yrkanden

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

- 1) dels anlägga och bibehålla i ansökan redovisade anordningar för bortledande av grundvatten från schakt i jord på en sträcka av ca 5400 meter (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 ca
  - 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 ca
  - 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 ca 150 m för anläggande av en järnvägsbank.
- 8) dels gräva om Alnarpsån på en sträcka av ca 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.

## 5 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.

## 6 Orientering om företaget

### 6.1 Lokalisering

Tillståndsansökan avser Södra stambanan mellan Lund-Malmö, delen mellan Flackarp och Arlöv. Se orienteringskartan bilaga A1.

### 6.2 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 tågpendlingstrafiken passerar sträckan. Sträckan Lund-Malmö är ur regionalt, nationellt och internationellt perspektiv mycket viktig för gods- och persontrafik.

Spårsträckan Lund-Malmö trafikeras dagligen av ca 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 ca 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 ca 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.

### 6.3 Syfte

Syftet med tillståndsansökan är att möjliggöra utbyggnaden av Södra stambanan mellan Flackarp och Arlöv till fyra spår.

### 6.4 Tidplan

Projektet beräknas i sin helhet pågå under fem (5) år. Anläggningsarbetena planeras inledas år 2017.

## 7 Nyttan av verksamheten

Den planerade verksamheten kommer att medföra att järnvägen får en betydligt förbättrad kapacitet samtidigt som störningarna minskar för omgivningen. Fördelarna från allmän och enskild synpunkt beräknas med god marginal överväga kostnaderna samt skadorna och olägenheterna.

## 8 Nuvarande förhållanden, tillstånd mm

### 8.1 Befintlig anläggning

Spårsträckan Flackarp-Arlöv utgör del av Södra stambanan mellan Stockholm och Malmö. Den befintliga banan är maximalt utnyttjad. Tvåspårsanläggningen ligger i marknivå eller upphöjd på bank längs hela sträckan, utom på de platser den går på bro över en nedsänkt väg. Vägar korsar under järnvägen vid Lommavägen och Kronetorpsvägen i Burlövs kommun och vid Lommavägen och Vragrupsvägen i Staffanstorps kommun. Vid Burlövs station, Åkarps station och Hjärups station finns GC-tunnlar under järnvägen. Alnarpsvägen i Åkarp korsar spåren i markplan.

### 8.2 Andra vattenrättsliga tillstånd i området

Längs en sträcka av järnvägen löper *Alnarps- och Åkarpsbäckens 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.

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.

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.

Burlövs kommun anmälde 2012 hos länsstyrelsen att kommunen kommer att bygga om vägbron vid Stationsvägen. Länsstyrelsen meddelade i beslut daterat 2012-11-12 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 sätt presenterat i anmälan.

## 9 Fysiska planer

### 9.1 Järnvägsplan

För fyrspårsutbyggnaden har en järnvägsplan upprättats enligt lag (1995:1649) om byggande av järnväg. Järnvägsplanen beräknas fastställas av Trafikverket i april 2016. Målet kommer att kompletteras med den fastställda järnvägsplanen.

### 9.2 Översikts- och detaljplaner

Staffanstorp kommuns översiktsplan (*Perspektiv 2038*) anger inget som är av direkt betydelse för ansökan yt- och grundvattenåtgärder. Däremot beskrivs ombyggnaden av Södra stambanan som en viktig faktor för att kommunen ska kunna förverkliga sin roll i regionen. Då de vattenverksamheter som avses i ansökan är en förutsättning för ombyggnaden kommer verksamheterna att bidra till översiktsplanens mål.

I Burlövs kommuns översiktsplan (*Framtidsplan för Burlövs kommun*) nämns goda pendlingsmöjligheter och bullerreduktion som viktiga faktorer för kommunens utveckling. Båda faktorerna gynnas av Södra stambanans utbyggnad. Även behovet av att bibehålla och utveckla grönstrukturer och rekreationsområden nämns som mål, vilket inte i alla delar är förenligt med förhållandena längs Sockervägen i Åkarp. Goda pendlingsmöjligheter och bullerreduktion kommer i första hand att tillgodoses.

Följande detalj- eller stadsplaner kommer att påverkas av beskrivna verksamheter. Detaljplanernas läge framgår av Bilaga C1:

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.

### 9.3 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. 28a § 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.

#### 9.4 Strandskydd

Den planerade verksamheten kommer inte att beröra område som omfattas av strandskydd.

## 10 Teknisk beskrivning av ansökt verksamhet

### 10.1 Höjd- och koordinatsystem

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

### 10.2 Hydrologiska uppgifter

Den dominerande ytvattenförekomsten längs spåren är Alnarpsån. Alnarpsån är ett cirka 10 km långt grävt dike och dess avrinningsområde är knappt 25 km<sup>2</sup> stort. Merparten av avrinningsområdet består av åkermark, men cirka 5 km<sup>2</sup> består av urbana områden (tätort). I Åkarp och Arlov finns ett 20-tal dagvattenutlopp med dimensioner varierande från 225 mm till 1 200 mm. Dagvattenbelastningen från Åkarp och Arlov är högre än vad gällande dikesförrättning medger. Uppströms Hjärup är diket kulverterat på en sträcka av ca 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. För närmare beskrivning av hydrologiska förhållanden hänvisas till bilaga B Teknisk beskrivning samt bilaga C Miljökonsekvensbeskrivning.

### 10.3 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.

En närmare beskrivning av områdets geologiska och geohydrologiska förutsättningar återfinns i Bilaga C Miljökonsekvensbeskrivning.

#### 10.4 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 ca 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 vägdikey längs med Vragrupsvägen 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 Arlov 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 översvämningensrisken inte ökar.

För närmare beskrivning av den nya anläggningen hänvisas till bilaga B Teknisk beskrivning, främst kapitel 6 och 7.

## 10.5 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. Se bilaga B Teknisk beskrivning för detaljer, främst kapitel 6 och 7.

## 11 Miljökonsekvenser

### 11.1 Sammanfattning av MKB

Miljökonsekvenserna av de yt- och grundvattenåtgärder som projektet Flackarp-Arlöv medför beskrivs i Bilaga C Miljökonsekvensbeskrivning. Nedan ges en sammanfattning.

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 ca 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 förorenings spridning 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 oskäliga 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 ämneshalten 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 spåranslaggnings 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 vattenspegel delvis att försvinna när diket kulverteras, vilket kan vara negativt för rekreativvärdet 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 försämrats i och med att tillfälliga spår korsar dammen. Parkmiljön återställs dock i stor utsträckning när anläggningsarbetena avslutas.

## 11.2 Miljökvalitetsnormer och miljökvalitetsmål

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

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



sålendes 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, se bilaga A1. Förslaget har diskuterats fram i samråd med Länsstyrelsen Skåne.

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.

Övriga miljömål bedöms inte påverkas av ansökta verksamheter.

## 12 Inverkan på allmänna intressen

Någon inverkan på allmänna intressen till följd av ansökta yt- och grundvattenåtgärder utöver det som redovisas i Bilaga C Miljökonsekvensbeskrivning har inte identifierats.

## 13 De allmänna hänsynsreglerna

### 13.1 Kunskapsprincipen

Trafikverket har, genom egen personal och genom att ställa höga kunskapskrav på anlitade tekniska konsulter, tillräcklig kompetens för att bedriva de verksamheter som omfattas av ansökan. Undersökningar och utredningar om vattenverksamhetens områdespåverkan har utförts. I arbetet med den upprättade miljökonsekvensbeskrivningen har kunskap om miljöförhållanden,

möjliga skadeobjekt och behov av skadeförebyggande åtgärder inhämtats för planering, genomförande och uppföljning av projektet. En god kännedom kring det berörda området har därigenom inhämtats.

Vid upphandling av de aktuella arbetena kommer Trafikverket att säkerställa att blivande entreprenörer känner till projektets miljöpåverkan och dess risker, att de har god kunskap om lokala värden och hur de ska skyddas under bygg- och drifttiden samt att entreprenören har gedigen och tillräcklig kunskap och erfarenhet från aktuellt typ av arbete.

### 13.2 Försiktighetsprincipen och bästa möjliga teknik

I miljökonsekvensbeskrivningen framgår att de planerare verksamheterna, med de försiktighetsmått och skyddsåtgärder som kommer att vidtas, inte bedöms ge upphov till negativa effekter av betydelse. De skyddsåtgärder som Trafikverket åtagits sig att vidta, och som beskrivs i kapitel 15, får anses utgöra bästa möjliga teknik enligt 2 kap 3§ 2st. Byggprocessen kommer att miljösäkras genom att objektsspecifika miljökrav upprättas och ställs på entreprenörerna. Ställda krav kommer att följas upp av Trafikverket. Grundvattennivåer kommer att övervakas i ett kontrollprogram för att bedöma och utföra erforderliga åtgärder om så krävs för att minimera skadliga effekter.

### 13.3 Hushållnings- och kretsloppsprincipen

Rena överskottsmassorna från schakten kommer i möjligaste mån att återanvändas inom projektet. De överskottsmassor som inte används inom projektet bedöms kunna få avsättning inom närområdet. Genom att återanvända massorna inom närområdet minskar såväl transport för bortforsel av massor som tillförsel i de projekt som annars skulle kunna ta emot överskottsmassor från Flackarp-Arlöv, fyra spår.

### 13.4 Lokaliseringsprincipen

Anläggande av den nya fyrspårsanläggningen i samma linje som nuvarande tvåspårsanläggning bedöms vara den lokalisering som innebär minsta möjliga intrång och olägenhet för människors hälsa och miljö. Andelen ny mark som behöver tas i anspråk minimeras, vilket gynnar ett långsiktigt nyttjade av kringliggande åkermark.

### 13.5 Produktvalsprincipen

Inom projektet kommer inga produkter som kan befaras medföra risker för människors hälsa eller miljö att användas, om de skäligen kan ersättas med andra produkter som medför lägre risker. Objektsspecifika miljökrav kommer att upprättas och ställs på entreprenörerna. Ställda krav kommer att följas upp av Trafikverket.

### 13.6 Skälighetsprincipen

Trafikverket har i de skydds- och försiktighetsåtgärder som presenterats gjort en avvägning i enlighet med skälighetsprincipen, 2 kap. 7 § miljöbalken, mellan kostnaden för en åtgärd och den nytta som åtgärden uppnår.

## 14 Övervakning och kontroll

Trafikverket kommer att upprätta kontrollprogram för de planerade verksamheterna innan de påbörjas. Kontrollprogrammet kommer att inlämnas till berörd tillsynsmyndighet i god tid innan arbetena påbörjas. Trafikverket föreslår att följande punkter inkluderas i kontrollprogrammet:

- Kontroll av grundvattennivåer i bygg- och driftskede, både inom och utanför beräknat influensområde.
- Kontroll av bullernivåer i byggskedet.
- Kontroll av vibrationer i byggskedet.
- Rutiner för översyn av arbetsmaskiner och drivmedelhantering i byggskedet så att inte läckage uppstår.
- Kontroll av suspenderade ämnen i utgående länshållningsvatten i byggskedet.
- Kontroll av oljeindex i utgående länshållvatten i byggskedet.
- Kontroll av påverkan på livsbetingelserna i Alnarpsån från klorerade alifater. Det bedöms i nuläget som mycket osannolikt att påverkan skulle uppstå, men om det skulle visa sig krävas kommer åtgärder att vidtas för att minska påverkan.

## 15 Förslag till villkor

Nedan följer Trafikverkets förslag till villkor för verksamheten

- 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.
- Tätande åtgärder ska vidtas i erforderlig utsträckning för att säkerställa att influensområdet för grundvattensänkning, det vill säga >0,3 m avvikelse från referensförhållandena, inte blir större än det till ansökan redovisade.
- 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.

## 16 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.

## 17 Samråd

### 17.1 Genomförda samråd

Projektet har i flera omgångar träffat Länsstyrelsen Skåne för att inhämta synpunkter. Länsstyrelsen synpunkter har varit ledande i hur Trafikverket har utformat ansökta verksamheter. Möten med länsstyrelsen har hållits enligt följande:

2013-01-17 Tidigt samrådsmöte

2014-03-19 Avstämningsmöte

2014-08-30 Avstämningsmöte

2015-01-14 Samrådsmöte enligt 6 kap 4 § MB.

Samråd har hållits med företrädare för allmänna och enskilda intressen som kan antas ha ett väsentligt intresse av ansökta verksamheter. Utökad samråd har även hållits med Sveriges geologiska undersökning (SGU), Havs- och Vattenmyndigheten (HaV) och Naturvårdsverket. Urval av myndigheter för det utökade samrådet har gjorts i samförstånd med Länsstyrelsen Skåne.

Underrättelse om samråd skickades till berörda parter via post. Samrådsperioden pågick mellan 2015-03-23 och 2015-04-26. Under samrådsperioden fanns samrådshandlingar tillgängliga för genomläsning på följande platser:

Trafikverket: Nordenskiöldsgatan 4 i Malmö.

Trafikverket: Alnarpsvägen 54 i Åkarp.

Burlövs kommun: Medborgarhuset i Arlov, Kärleksgatan 6.

Staffanstorps kommun: biblioteket i Hjärup, Ämnesvägen 2B.

Lomma kommun: kommunhuset, Hamngatan 3.

Handlingar fanns även publicerade på Trafikverkets hemsida, [trafikverket.se/flackarp-arlov](http://trafikverket.se/flackarp-arlov).

Kungörelser om samrådet har varit införd i Sydsvenskan och Post- och Inrikes Tidningar 2015-03-16. I samrådsannonsen framgick var samrådsmaterial fanns att tillgå, både digitalt och i utskriven form.

Under samrådsperioden fanns på Trafikverkets projektkontor i Åkarp, Alnarpsvägen 54, en utställning av projektets yt- och grundvattenpåverkan. Utställningen var öppen för allmänheten.

Parallellt med ovan beskrivna samråd genomfördes även samråd för projektets järnvägsplan. En del yttranden som inkom i samrådet för föreliggande ärenden berörde frågor som inte kommer att prövas inom ramen för kommande tillståndsansökan för yt- och grundvattenpåverkan. Exempel på sådana frågor är gestaltungsfrågor och bullerfrågor för projektet som helhet. Dessa frågor behandlas istället inom järnvägsplanen. I de fall yttranden har inkommit som berör andra frågor än yt- och grundvattenpåverkan hänvisas till samrådsredogörelse för projektets järnvägsplan.

Trafikverket har sedan 2012 haft flera formella och protokollförda sammanträden med styrelsen för dikningsföretaget *Alnarps- och Åkarpsbäckens avvattningsföretag år 1983*. Avvattningsföretaget har varit delaktiga i processen och givits möjlighet att påverka utformning av Alnarpsåns nya dragning.

## 17.2 Beslut om betydande miljöpåverkan

Länsstyrelsen Skåne meddelade 2015-07-17 att ansökta verksamheter inte kan antas utgöra betydande miljöpåverkan, se Bilaga F

## 18 Berörda fastigheter och sakägarförteckning

Fastigheter inom influensområdet för grundvattenavsänkningen eller som bedöms bli direkt berörda av grävningsarbete redovisas i fastighetsbilagan, bilaga E Sakägarförteckning.

## 19 Ersättningsanspråk

Ersättningsfrågor för markintrång regleras normalt i samband med Trafikverkets arbete med järnvägsplanen. Trafikverket bedömer dock att den planerade vattenverksamheten inte kommer att föranleda några ersättningsgilla skador för omgivningen. Skulle sådana skador mot förmodan ändå uppkomma föreslås att reglering sker i den ordning som gäller för oförutsedda skador.

## 20 Arbetstid

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

## 21 Oförutsedd skada

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

## 22 Miljöfarlig verksamhet

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.

## 23 Verkställighetsförordnande

Som skäl för yrkandet om verkställighetsförordnade 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 fördringar är det viktigt att den verksamhet som avses med tillståndsansökan kan utföras i samband med övriga anläggningsarbeten inom projektet. Trafikverket förväntas i april 2016 fastställa järnvägsplanen för projektet.

## 24 Underlag för prövningsavgift

Den totala kostnaden för ansökta verksamheter uppskattas till 82 miljoner kronor, enligt nedan.

Kulvertering av Alnarpsån under Sockervägen: 35 miljoner kronor.

Anslutning av kulvert: 1,0 miljon kronor.

Spontning i Åkarpsdammen: 12,8 miljoner kronor

Utfyllnad och återställande av Åkarpsdammen: 4,3 miljoner kronor.

Övrig schakt för Alnarpsån: 1,6 miljoner kronor  
Grundvattensänkning: 27 miljoner kronor.

## 25 Aktförvarare

Som aktförvarare föreslås

Emelie Ljungberg  
Hjärups bibliotek  
Ämnesvägen 2  
245 80 Staffanstorp  
Telefon: 046-251594

Carina Magnusson  
Burlövs kommun, Medborgarhuset  
Kärleksgatan 6  
23 234 Arlöv

## 26 Sammanträdeslokal

Som sammanträdeslokal föreslås stora sessionssalen i Medborgarhuset,  
Kärleksgatan 6, 23 234 Arlöv. Kontaktperson Carina Magnusson.

## 27 Övrigt

Ansökan översänds i 16 exemplar. Ansökningshandlingarna bifogas även digitalt  
på USB.



---

Ulf Edling, enligt bilagd fullmakt



**TRAFIKVERKET**

Trafikverket, 781 89 Borlänge  
Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 0243-795 90  
[www.trafikverket.se/flackarp-arlov](http://www.trafikverket.se/flackarp-arlov)