



Region Stockholm
Förvaltning för utbyggd tunnelbana
nyatunnelbanan@sll.se

Beslut om betydande miljöpåverkan enligt 2 kap. 4 § lag om byggande av järnväg för ny tunnelbana Fridhemsplan – Älvsjö i Stockholms stad

Beslut

Länsstyrelsen beslutar att projektet kan antas medföra en betydande miljöpåverkan. Beslutet är fattat med stöd av 2 kap. 4 § första stycket lag (1995:1649) om byggande av järnväg (LBJ).

Beskrivning av ärendet

Region Stockholms förvaltning för utbyggd tunnelbana (FUT) har den 27 september 2021 tillsänt Länsstyrelsen en begäran om beslut om miljöpåverkan för rubricerat projekt. FUT har utarbetat ett samrådsunderlag daterat den 7 juni 2021, som ligger till grund för Länsstyrelsens bedömning. Samrådet genomfördes mellan 2 juni och 30 juni 2021. Enskilda har beretts tillfälle att yttra sig i enlighet med 2 kap. 3 § lag (1995:1649) om byggande av järnväg.

I april 2017 tecknades en överenskommelse mellan stat, kommun och landsting om att investera i nya kollektivtrafikobjekt kopplat till ökad bostadsbebyggelse i Stockholms län. Överenskommelsen innebär bland annat att tunnelbanan ska byggas ut från Fridhemsplan till Älvsjö. Den nya tunnelbanelinjen innebär en ny förbindelse över Saltsjö-Mälarsnittet, vilket medför att kapaciteten stärks i detta snitt samtidigt som befintligt kollektivtrafiksystem avlastas.

För utbyggnaden av tunnelbanan kommer detaljplaner ändras för att säkerställa att utbyggnaden inte strider mot gällande detaljplaner. Det kommer även krävas tillståndsprövning enligt 11 kap. miljöbalken om vattenverksamhet.

Motivering till beslutet

Till grund för Länsstyrelsen beslut har sökanden sänt in ett samrådsunderlag. Av 8 a § Förordning (2012:708) om byggande av järnväg följer att samrådsunderlaget ska uppfylla kraven i 8 § och 9 § 1 pkt miljöbedömningsförordningen (2017:966) (MBF). Vid bedömningen av om ett projekt kan antas medföra en betydande miljöpåverkan enligt 2 kap. 4 § lag (1995:1649) om byggande av järnväg, ska

länsstyrelsen utgå från kriterierna som följer av 10 § 1-3 och 11-13 §§ MBF. Länsstyrelsen bedömer att samrådsunderlaget daterat 2021-06-07 uppfyller föreskrivna krav. Nedan följer vår motivering till varför vi anser att projektet kan antas medföra betydande miljöpåverkan utifrån kriterierna i 11-13 §§ MBF.

Lokaliseringen ännu oklar

Tunnelbanan ska gå från Fridhemsplan till Älvsjö med en spårlängd på ca 8 - 9,5 km. Exakt sträckning och läge för stationer är i detta skede ännu inte bestämt. I lokaliseringsutredningen har sex stationer antagits på sträckan Fridhemsplan-Älvsjö. I samrådsunderlaget har FUT presenterat ett utredningsområde där olika miljöförhållanden och intressen har kartlagts. I dagsläget är det inte möjligt att fullt ut bedöma effekter och konsekvenser med avseende på lokalisering. En sådan fördjupning kan göras först när lokaliseringsutredningen utmynnat i ett förslag till korridor för den fortsatta planläggningen.

Förmodad påverkan på kulturmiljön

Inom utredningsområdet finns kulturmiljövärden av såväl nationellt som lokalt och regionalt värde. Det finns flera skyddade byggnader som var och en har låg tålighet för skador och förändringar.

Länsstyrelsen bedömer att flertalet kulturvärden kan komma att påverkas, främst under byggskedet med anledning av de tillfälliga markanspråken som då kommer att behövas.

Oklar påverkan på fornlämningar och naturvärden

Inom utbredningsområdet finns ett flertal fornlämningar. Eventuell påverkan på fornlämningar kan dock inte bedömas i det här tidiga skedet. Även fornlämningar som inte är kända kan påverkas. Vidare finns områden med höga naturvärden, såsom två nyckelbiotoper, naturminnet Påsundsberget och naturreservatet Årtaskogen-Årstaholmar. Eftersom utredning av bl.a. lokalisering och utförande i hög grad återstår, kan projektet påverka t.ex. skyddade områden på ett sådant sätt att betydande miljöpåverkan kan antas.

Risk för påverkan på ytvattenförekomster

Enligt samrådsunderlaget berörs fem vattenförekomster direkt och vattenförekomsten Strömmen är belägen öster om området.

Risken för påverkan på ytvatten relaterar främst till eventuell spridning av befintliga föroreningar inom området, via mobilisering av föroreningar i relation till grundvatten, genom grundvattendränering och om det förekommer sulfidhaltig berggrund. Med tanke på att alla berörda vattenförekomster har sämre än god status riskerar förändringar med negativ inverkan att MKN för vatten

inte följs. Eftersom det ännu är i ett tidigt skede kan Länsstyrelsen inte bedöma graden av negativa konsekvenser.

Risk för påverkan på grundvatten

Ingen grundvattenförekomst med MKN påverkas av exploateringen. Det finns dock grundvatten i ytliga och djupa grundvattenmagasin. Vidare förekommer två grundvattenberoende våtmarker i utredningsområdet. Huvudtunnel och arbetstunnlar kommer att sprängas ut i berg med varierande och delvis okänd täthet. Denna osäkerhet har betydelse för vilket sträckningsalternativ som slutligen väljs. Vid ogynnsam placering av tunnlar kan avsänkning av grundvattennivåerna bli större än prognosticerat.

Länsstyrelsen bedömer att det är viktigt att beakta den sammantagna effekten av grundvattenpåverkan. Förändringar i grundvattennivåer kan leda till att befintliga mark- och grundvattenföroreningar mobiliseras och sprids. Vidare kommer tunneln att placeras under stora bebyggda områden som delvis är av kulturhistoriskt värde. Den huvudsakliga påverkan som kan antas ske vid byggskedet då vibrationer och förändringar av grundvattnet kan leda till skador i kulturhistoriskt värdefull bebyggelse.

Störningar under driftskedet

Precis som det framkommer i samrådsunderlaget kan vibrationer och stomljud transporteras i berg upp till bostäder. Därför bör bästa möjliga teknik användas för att minska risken för olägenhet för människors hälsa. Även den ekvivalenta och maximala ljudnivån är viktig att ta med i beräkningarna i de områden där tunnelbanan går ovan mark.

Störningar under byggskedet

Störningar under byggskedet varken prövas eller regleras enligt lag om byggande av järnväg. Däremot prövas och fastställs de tillfälliga markanspråken som behövs för att kunna bygga tunnelbanan. Mark som behövs för upplag av material, maskiner, masshantering mm där störande buller, vibrationer samt utsläpp till mark, vatten och luft kan uppstå. De tillfälliga ytorna bör därför i största möjliga mån lokaliseras till platser där det är möjligt att göra skyddsåtgärder under byggskedet.

Masshanteringen som följer av projektet kommer att vara en omfattande verksamhet. Tunnelberget kommer att delvis kunna återanvändas. Är förorenings- eller sulfidhalten för stor kommer dock stora mängder avfall att uppstå som behöver transporteras och deponeras.

Sammanfattande slutsats

Tunnelbaneutbyggnaden berör tätbebyggda och värdefulla områden inom Stockholms stad. Oavsett kommande val av sträckning och djup så gör Länsstyrelsen bedömningen att projektet kan antas medföra betydande miljöpåverkan på grund av byggnationens komplexitet, omfattning och miljöns känslighet.

Vidare bedömer Länsstyrelsen att projektet kommer att kräva omfattande samordning med andra projekt med anledning av de tillfälliga markanspråken som behövs under byggskedet samt de permanenta markanspråk som behövs för främst stationsbyggnaderna ovan jord.

Beslutet kan inte överklagas

Detta beslut kan inte överklagas, vilket följer av 5 kap. 2 § andra stycket LBJ.

De som medverkat i beslutet

Beslutet har fattats av enhetschef Tatjana Joksimović med planhandläggare Jakob Sahlén som föredragande. I den slutliga handläggningen har också samordnare Susann Jonsson medverkat.

Denna handling har godkänts digitalt och saknar därför namnunderskrift.

Så här hanterar Länsstyrelsen personuppgifter

Information om hur vi hanterar dessa finns på www.lansstyrelsen.se/dataskydd.