

Nacka tingsrätt

Mark- och miljödomstolen

## **KOMPLETTERING**

**Mål nr M 10098-24; tillstånd till bortledning av grundvatten m.m. med anledning av anläggande och drift av tunnelbana från Fridhemsplan till Älvsjö samt tunnelbanedepå vid Älvsjö**

Region Stockholm, Förvaltning för utbyggd tunnelbana ("Regionen"), hänvisar till mark- och miljödomstolens föreläggande den 23 oktober 2025 (aktbil. 659) och kompletterar ansökan enligt punkterna 1–2 i föreläggandet. Förslag till huvudförhandlingsordning (punkten 3) har skickats separat. Härutöver inkommer Regionen med ett justerat villkorsförslag för stomljud vid tunneldrivning förbi Stockholmsmässan i Älvsjö.

### **A. Planvillkor**

#### **A.1 Inledning**

1. I kompletteringen den 14 februari 2025 redovisade Regionen en bedömning att den sökta verksamheten stred mot ett antal stads- och detaljplaner längs den planerade tunnelsträckningen. De aktuella planerna innehåller planbestämmelser som begränsar möjligheterna att utföra grundvattendrainerande ingrepp inom hela eller delar av planområdena, och Regionen bedömde att tunnelanläggningen med den sökta grundvattenbortledningen, i de delar anläggningarna passerar sådana planområden kunde ses som ett sådant drainerande ingrepp, vilket skulle vara planstridigt.
2. Detaljprojekteringen för anläggningen har nu kommit längre, och Regionen har därtill utfört fördjupade studier och analyser av de aktuella planerna. Detta har sammantaget resulterat i att Regionen numera bedömer att planerna inte uppställer hinder mot den sökta verksamheten i det att anläggningen på sin höjd utgör en liten avvikelse som är förenlig med planernas syfte, och att det därför inte finns behov av

att förena det sökta tillståndet med ett planvillkor. Regionen utvecklar detta i det följande.

## A.2 Rättsliga utgångspunkter

3. Av 2 kap. 6 § tredje stycket miljöbalken följer att ett tillstånd inte får meddelas i strid med detaljplan eller områdesbestämmelser enligt plan- och bygglagen (2010:900) ("PBL"). Av samma bestämmelse följer dock att *små avvikelser* får göras under förutsättning att *syftet* med planen eller bestämmelserna inte motverkas.
4. Det saknas närmare ledning i förarbeten och praxis gällande vad som i bestämmelsen avses med små avvikelser. Viss ledning kan hämtas från den snarlika regleringen i 9 kap. 31 b § PBL, vilken anger att bygglov får ges för en åtgärd som avviker från en detaljplan under förutsättning att *avvikelsen är förenlig med detaljplanens syfte* samt att *avvikelsen är liten* eller att åtgärden är av begränsad omfattning och nödvändig för att området ska kunna användas eller bebyggas på ett ändamålsenligt sätt. Av förarbetena till den äldre plan- och bygglagen framgår att en avvikelse ska bedömas relativt i förhållande till omständigheterna i varje enskilt fall, och att den tekniska utvecklingen och liknande omständigheter kan leda till att vissa planbestämmelser minskar i betydelse.<sup>1</sup> I senare förarbeten till PBL anges att utrymmet för avvikelser i förhållande till vad som anges i en detaljplan allmänt bör vara större efter det att genomförandetiden för detaljplanen har löpt ut (vilket numera också följer direkt av lagtexten i PBL<sup>2</sup>) och att det generellt är lämpligare att tillåta avvikelser från egenskapsbestämmelser, dvs. bestämmelser som reglerar placering, utformning och utförande av bebyggelse, än från användningsbestämmelser.<sup>3</sup>
5. En detaljplans genomförandetid bestäms enligt 4 kap. 21 § PBL till en tid mellan fem och femton år. Om ingen genomförandetid anges i detaljplanen ska genomförandetiden anses vara femton år (jfr 4 kap. 23 § PBL). Flera av de nu aktuella planerna är stadsplaner, dvs. den typ av planinstrument som föregick detaljplaner och som enligt övergångsbestämmelserna till PBL i princip gäller som detaljplaner.

---

<sup>1</sup> Prop. 1989/90:37, s. 54 ff.

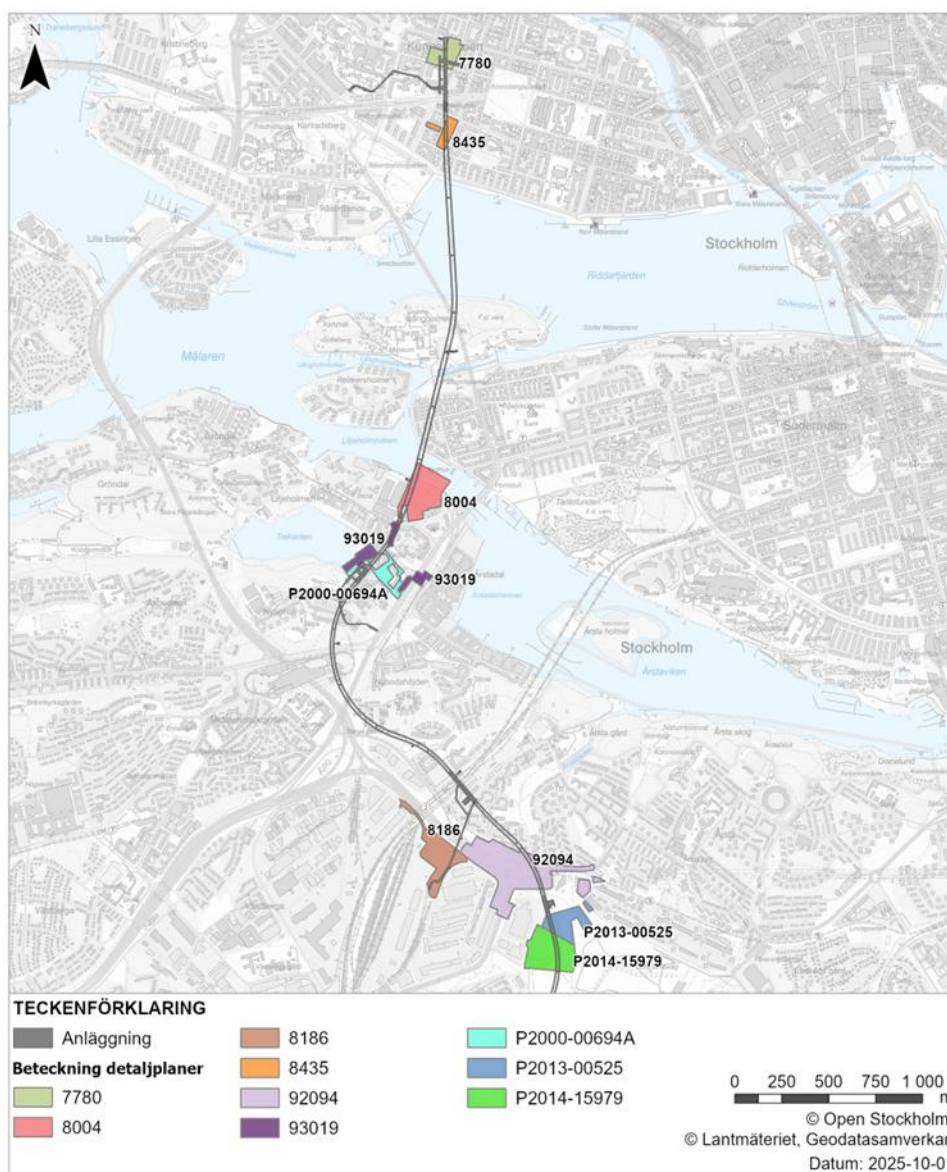
<sup>2</sup> Jfr. 9 kap. 31 c § plan- och bygglag (2010:900).

<sup>3</sup> Prop. 2013/14:126, s. 181 f.

### A.3 De aktuella planerna

6. I samband med kompletteringen identifierade Regionen totalt tretton planer längs tunnelbanesträckan med planbestämmelser om begränsningar i utförandet av grundvattendrainerande ingrepp. Inom ramen för den fortsatta detaljprojekteringen har Regionen konstaterat att i fyra av dessa tretton gäller bestämmelserna i delar av planområdena som inte kommer att passeras av tunnelanläggningen. Regionen planerar inte heller att utföra några andra åtgärder som kan ha en drainerande effekt inom dessa delar av planområdena, och planerna utgör således inte ens teoretiskt ett hinder mot den sökta verksamheten.
  
7. I Figur 1 nedan redovisas resterande nio planer längs tunnelsträckan som innehåller planbestämmelser om begränsningar i utförandet av grundvattendrainerande ingrepp, som antingen gäller generellt i planområdena eller i delar av områdena som kommer att passeras av tunnelanläggningen eller där Regionen planerar att utföra andra åtgärder som kan ha drainerande effekt.

**Figur 1** Översiktskarta stads- och detaljplaner med planbestämmelser om begränsningar i utförande av grundvattendränerande ingrepp längs tunnelbanesträckan.



8. Enligt planunderlaget till Pl 7780, Pl 8435, Pl 8004 och Pl 8186 får grundvattendränerande ingrepp inte utföras under en viss nivå i vissa delar av planområdena. Inom del av planområdet för Pl 7780 där restriktionen för grundvattendränerande ingrepp gäller planerar Regionen att anlägga en ny tunnelbanestation (station Fridhemsplan). I planområdena för Pl 8435 och Pl 8004 kommer spårtunnlarna att passera delar av områdena där restriktionerna för grundvattendränerande ingrepp gäller. Inom planområdet för Pl 8186 planerar Regionen att anlägga en tunnel som kommer att passera, och ett öppet schakt som kommer att tangera, del av området där restriktionen för grundvattendränerande ingrepp gäller.

9. De aktuella grundvattenrestriktionerna redovisas i respektive plans planbestämmelser under rubriken ”Byggnads höjd och djup” (för Pl 8435, under rubriken ”Byggnads djup”), och det kan således ifrågasättas om restriktionerna överhuvudtaget träffar de åtgärder som Regionen planerar att utföra inom planområdena. Det framgår varken av planbestämmelserna eller av planunderlaget i övrigt vad syftet bakom införandet av restriktionerna har varit. Sannolikt har de införts för att skydda byggnader, anläggningar och omgivningen i övrigt från skada till följd av grundvattennivåsänkningar
10. Även om Regionen inte planerar att uppföra några *byggnader* inom planområdena, riskerar åtgärderna att ha en grundvattendrainerande effekt och skulle utan vidtagande av skyddsåtgärder kunna leda till grundvattennivåsänkningar som i förlängningen skulle kunna leda till skada. Som redogjorts för i ansökningsunderlaget kommer Regionen att vidta skyddsåtgärder vid anläggandet av tunnelanläggningen (inklusive vid utförandet av de åtgärder som planeras inom planområdena) för att i första hand undvika att grundvattennivåsänkningar uppstår, och i andra hand säkerställa att de grundvattennivåsänkningar som inte kan undvikas inte leder till skada. Regionen menar därför att de åtgärder som planeras inom planområdena, om de överhuvudtaget ska anses träffas av restriktionerna, ska anses utgöra mindre avvikelser som inte strider mot syftet med restriktionerna eller med planerna i övrigt.
11. Av planunderlaget till Dp 93019 framgår att grundvattendrainerande ingrepp inte får utföras under nivån +2,5 meter inom någon del av planområdet, och av underlaget till Dp 2000-00694A följer att grundvattendrainerande ingrepp inte får utföras överhuvudtaget. Inom planområdet för Dp 93019 planerar Regionen att anlägga en ny station och även spårtunnlarna kommer att passera området. I planområdet för Dp 2000-00694A planerar Regionen att anlägga ett öppet schakt och även här kommer spårtunnlarna att passera del av planområdet. På samma sätt som för planerna Pl 7780, Pl 8435, Pl 8004 och Pl 8186 framgår inte av planunderlaget vad syftet bakom införandet av restriktionerna har varit, men det har sannolikt varit att undvika skada till följd av grundvattenavsänkningar. Regionen noterar att det i planbestämmelserna för Dp 93019 anges att det saknas grundvattenobservationer i området, men att iakttagelser tyder på en högsta grundvattennivå på +2,5 meter och att grundvattendrainerande ingrepp inte får göras under denna nivå. Detta tyder på att det är grundvattenavsänkningar som avses undvikas genom restriktionen. Regionen

bedömer att planerade åtgärder inom planområdena inte kommer att leda till skadliga grundvattenavsänkningar, och att åtgärderna därmed ska anses utgöra mindre avvikelser som inte strider mot syftena med restriktionerna eller planerna i övrigt.

12. Av planunderlaget till Dp 92094 följer att grundvattendrainerande ingrepp inte får utföras under en viss nivå i vissa delar av planområdet, men att nivån får underskridas om utredning visar att ett underskridande inte leder till en skadlig grundvattennivåsänkning. Underskridande av nivån får också ske för bergtunnlar. Regionen konstaterar att den åtgärd som planeras inom planområdet är anläggandet av en bergtunnel, och att varken anläggandet eller driften av tunneln bedöms leda till några skadliga grundvattennivåsänkningar. Regionen anser därför att planen inte uppställer något hinder för den sökta verksamheten.
13. Dp 2013-00525 och Dp 2014-15979 skiljer sig från de planer som redogjorts för ovan på så sätt att de inte innehåller uttryckliga bestämmelser om förbud mot att utföra grundvattendrainerande ingrepp. Dessa planer reglerar istället att vid arbeten som riskerar att påverka grundvattennivån ska åtgärder vidtas för att undvika skadlig avsänkning. Som framgått under målet kommer Regionen att vidta sådana åtgärder och anläggandet och driften av spårtunnlarna (som är de åtgärder som planeras inom planområdena) bedöms därför inte leda till sådan avsänkning. Planerna innehåller också bestämmelser om att konstruktioner under en viss nivå över nollplanet respektive byggnader under grundvattnets trycknivå ska utföras med vattentät konstruktion. Liknande bestämmelser finns i fler planer än i dessa två, till exempel i Dp 2016-21183 vilket Stockholms stad har uppmärksammat i kontakter med Regionen. Dessa typer av bestämmelser har olika syften – t.ex. framgår av planunderlagen till Dp 2013-00525 och Dp 2016-21183 att bestämmelserna har införts för att undvika vatteninträngning i byggnader vid skyfall, och dessa bestämmelser tar därmed inte sikte på underjordiska anläggningar som spårtunnlar. I andra fall, såsom för Dp 2014-15979, har bestämmelsen införts för att undvika grundvattenavsänkningar, och skulle kunna anses träffa även underjordiska anläggningar. Eftersom tunnelanläggningen kommer att tätas menar Regionen emellertid att dessa typer av bestämmelser, om de ska anses träffa planerade åtgärder, inte uppställer hinder för den sökta verksamheten. Regionen menar sammantaget att ingen av planerna Dp 2013-00525, Dp 2014-15979 eller Dp 2016-21183 uppställer hinder för den sökta verksamheten.

14. Sammanfattningsvis menar Regionen att flera av restriktionerna för utförande av grundvattendränerande ingrepp inte träffar de åtgärder som Regionen planerar att utföra inom planområdena, och att i den mån restriktionerna träffar åtgärderna ska åtgärderna, särskilt med beaktande av de skyddsåtgärder som planeras och som kommer att begränsa grundvattenavsänkning, anses utgöra mindre avvikelser som inte strider mot syftet med restriktionerna eller planerna i övrigt. Härvid noteras särskilt uttalandena i förarbetena till den äldre plan- och bygglagen om att den tekniska utvecklingen och liknande omständigheter kan leda till att vissa planbestämmelser minskar i betydelse (t.ex. planbestämmelser med ett generellt förbud mot grundvattendränerande ingrepp, när det idag, med den moderna teknik och de effektiva skyddsåtgärder som finns att tillgå, är möjligt att utföra grundvattendränerande ingrepp med mycket mindre risk för skada än vad som tidigare var möjligt). Regionen noterar vidare att det av PBL framgår att utrymmet för avvikelser i förhållande till vad som anges i en detaljplan allmänt bör vara större efter det att genomförandetiden för en detaljplan har löpt ut.
15. Regionen har fört underhandsdiskussioner med Stockholms stad angående den sökta verksamhetens förenlighet med de planer som redovisas i Figur 1 och uppfattar att staden delar Regionens bedömning förutsatt att villkoren för inläckage i ett kommande miljötillstånd följs.
16. Mot bakgrund av det ovanstående menar Regionen i första hand att det sökta tillståndet inte behöver förenas med ett planvillkor. För det fall att mark- och miljödomstolen bedömer att ett planvillkor är nödvändigt, föreslår Regionen ett planvillkor enligt nedan.

Inom områden där det enligt gällande stads- och detaljplaner Pl 7780 (ändrad stadsplan för del av kv Knoppen mm), Pl 8435 (ändrad stadsplan för kv Karlsvik och del av kv Gjuteriet mm), Pl 8004 (ändrad och utvidgad stadsplan för kv Stora Katrineberg mm), Pl 8186 (utvidgad och ändrad stadsplan för område nordväst om kv Lagerhallen), Dp 93019 (detaljplan för del av Liljeholmstorget mm) samt Dp 2000-00694A-54 (detaljplan för kv Karet mm) finns restriktioner för utförande av grundvattendränerande ingrepp, får grundvattenbortledning inte utföras förrän detaljplan som medger detta har antagits och vunnit laga kraft.

## **B. Konsoliderade yrkanden och villkorsförslag m.m.**

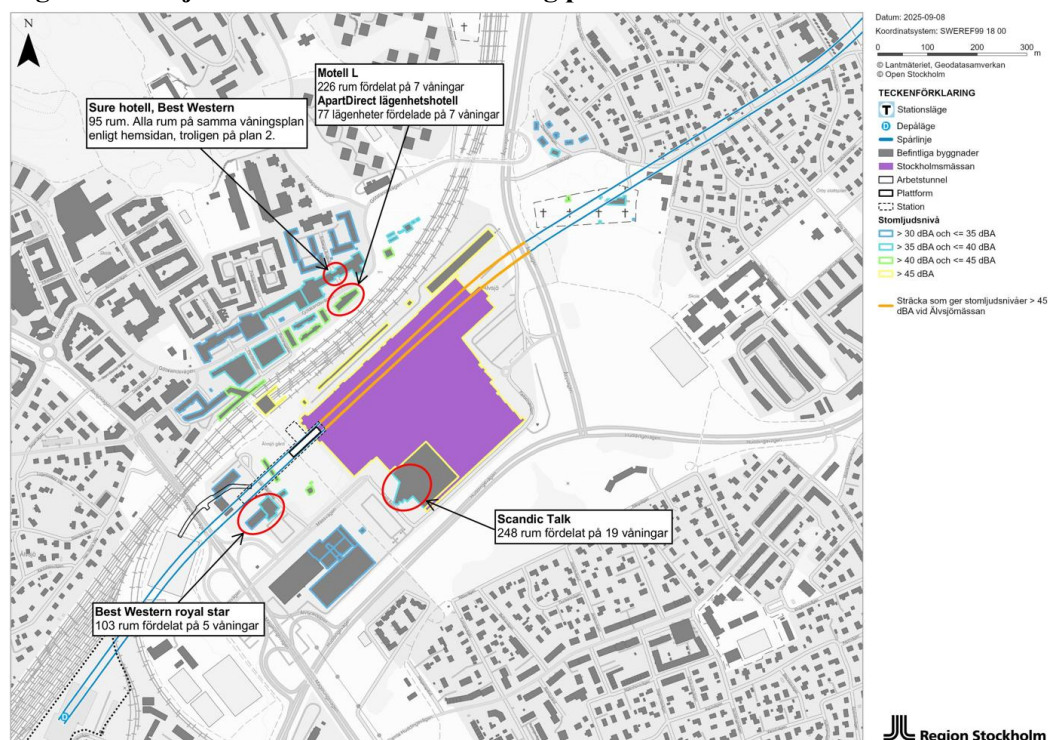
17. Den av domstolen efterfrågade sammanställningen bifogas som Bilaga 1.

## C. Justerat stömljudsvillkor för tunneldrivning vid Stockholmsmässan

18. Den planerade tunnelsträckningen innebär att spårtunnlarna kommer att anläggas direkt under Stockholmsmässan vid Älvsjö. Genomförda stömljudsberäkningar visar att tunneldrivningen riskerar att ge upphov till ljudnivåer i mässan som överskrider 45 dBA och som högst 69 dBA, på en sträcka som löper under mässan och en bit förbi denna (längdmätning ca km 6+950 till km 7+500). Mässan har i dialog med Regionen framfört att mässans verksamhet påtagligt kommer att försvåras, eller rent av omöjliggöras, när tunneldrivning sker på denna sträcka.
19. Att driva en spårtunnel förbi ovannämnda sträcka beräknas som mest ta cirka 11 veckor. Som redogjorts för i ansökningsunderlaget kommer de båda spårtunnlarna att drivas med en viss tidsförskjutning, vilket innebär att den totala tiden under vilken mässan (och omgivningen i övrigt) påverkas av tunneldrivningen i området riskerar att bli längre än så. Det är svårt, för att inte säga omöjligt, för Regionen att med den långa framförhållning som krävs vid bokning av mässor, konferenser och andra event till mässan, bedöma exakt under vilka perioder tunneldrivning kommer att pågå på sträckan. I praktiken skulle detta sannolikt behöva hanteras på så sätt att mässan behöver stå tom under en lång sammanhängande period, baserat på Regionens prognoser om när tunneldrivningen *förväntas* pågå på sträckan. Detta skulle resultera i omfattande negativa konsekvenser för mässan, inte minst i form av ett betydande intäktsbortfall.
20. Mot bakgrund av detta har Regionen undersökt konsekvenserna av att driva spårtunnlarna på ovannämnda sträcka nattetid, då mässan inte bedriver verksamhet. Genomförda stömljudsberäkningar visar att drivning nattetid på sträckan riskerar att leda till att några byggnader får stömljudsnivåer överstigande 30 dBA. För majoriteten av dessa byggnader handlar det om stömljudsnivåer inom intervallet 31–39 dBA, och för flera byggnader handlar det om som mest 35 dBA eller lägre än så. Högsta stömljudsnivå beräknas uppgå till 42 dBA, och bedöms kunna uppstå på den första våningen i den byggnad där Motell L bedriver hotellverksamhet.
21. I Figur 2 nedan redovisas alla byggnader som *på något våningsplan* bedöms kunna få stömljudsnivåer överskridande 30 dBA vid tunneldrivning på den aktuella sträckan. Det noteras att stömljudsnivåerna beräknas avta med cirka 2 dBA per våningsplan, och att inte alla våningsplan i de byggnader som markeras i figuren

riskerar att drabbas av stomljudsnivåer överskridande 30 dBA. Det noteras vidare att beräkningarna har utgått ifrån konservativa antaganden, såsom att samtliga byggnader antas vara grundlagda på berg, vilket sannolikt leder till en överskattning av stomljudsnivåerna.

**Figur 2 Stomljudsnivåer vid tunneldrivning på den aktuella sträckan.**



22. Byggnaderna som påverkas utgörs dels av hotell, dels av bostäder. Regionen har fört dialog med berörda hotellägare om hur tunneldrivning nattetid på den aktuella sträckan riskerar att påverka hotellen, och om vad som kan göras för att så långt som möjligt minimera olägenheterna av tunneldrivningen. Regionen uppfattar det som att majoriteten av hotellägarna inte motsätter sig att tunneldrivning sker nattetid på den aktuella sträckan. Regionen ämnar fortsätta föra dialog med hotellägarna för att säkerställa att eventuell tunneldrivning nattetid på sträckan medför en så liten påverkan på hotellen som möjligt.
23. Utöver hotellen riskerar ett antal permanentbostäder att få stomljuds nivåer överstigande 30 dBA. Högsta stomljuds nivåer bedöms uppstå i byggnaderna på fastigheten Prästgårdsvreten 4, där ljudnivåerna riskerar att uppgå till som högst 41 dBA i tre byggnader. En bostadsbyggnad på fastigheten Perrongen 1 bedöms

kunna få stomljuds nivåer om 40 dBA. Övriga bostadsbyggnader bedöms inte få stomljuds nivåer över 39 dBA.

24. Utifrån ett konservativt antagande om en framdrift på 50 meter per vecka bedöms perioden under vilken en och samma byggnad riskerar att drabbas av stomljuds nivåer överskridande 30 dBA till följd av tunneldrivningen på den aktuella sträckan uppgå till som mest 7 veckor per spårtunnel. Om framdriften istället antas till 100 meter per vecka kommer denna period att halveras. Ljudnivåerna kommer inte att förekomma hela tiden under samtliga nätter under denna period, utan endast när tunneldrivningen sker.
25. Regionen konstaterar att de förhöjda stomljuds nivåerna nattetid riskerar att innebära en olägenhet för ett antal boende och hotellverksamheter i närheten till den aktuella sträckan. Regionens erfarenhet är emellertid att stömljud på de nivåer som riskerar att uppstå generellt sett inte är särskilt störande. För de boende som eventuellt upplever att de ökade stomljuds nivåerna är störande kommer det dock att finnas möjlighet till tillfällig vistelse. För hotellen består den eventuella olägenheten i förlorade intäkter till följd av att färre personer vill bo på hotellen i och med stomljuds nivåerna. Detta förutsätter emellertid att stömljudet upplevs störande, vilket alltså inte är säkert. Det kan vidare konstateras att alternativet, att mässan står tom under en längre tid, skulle kunna vara minst lika negativt, eller rent av värre, för hotellens verksamhet, eftersom en stor del av hotellens gäster får antas bestå av besökare till mässan. Som redogjorts för ovan ämnar Regionen att fortsätta dialogen med berörda hotell, i syfte att så långt som möjligt minimera olägenheterna av eventuell tunneldrivning nattetid på den aktuella sträckan. Regionen bedömer sammantaget att fördelarna med att kunna utföra tunneldrivningen på den aktuella sträckan nattetid överväger nackdelarna med detsamma.
26. Mot bakgrund av det ovanstående föreslår Regionen att villkorsförslag 5.4 ska justeras i enlighet med nedan (tillägg markerat med understrykning). Den föreslagna justeringen innebär att Regionen ges flexibilitet att driva spårtunnlarna på den aktuella sträckan även nattetid, vilket möjliggör framdrift samtidigt som anpassning till mässans verksamhet kan ske. Det är inte säkert att det kommer att pågå verksamhet i mässan under hela den tid som tunneldrivning kommer att ske på sträckan, och i en sådan situation kan tunneldrivningen i perioder istället förläggas till en annan tid på dygnet, som innebär minsta möjliga störning för omgivningen.

*TBM-drift* som medför stomljud som överskrider riktvärdena i punkten 5.3 får ske helgfri måndag–fredag kl. 07.00–22.00 samt lördag, söndag och helgdag kl. 09.00–18.00. Vid passage av Stockholmsmässan (längdmätning cirka km 6+950 till km 7+500) får härutöver TBM-drift som medför stomljud som överskrider riktvärdena i punkten 5.3 ske alla dagar och dygnet runt under två sammanhängande perioder om 11 veckor vardera. Övriga arbeten som medför stomljud som överskrider riktvärdena i punkten 5.3 får ske helgfri måndag–fredag kl. 07.00– 22.00 samt, i samråd med tillsynsmyndigheten, lördag, söndag och helgdag kl. 09.00–18.00. Andra avvikelser från riktvärdena i punkten 5.3 får, om det finns särskilda skäl, endast ske efter tillsynsmyndighetens godkännande. Stomljudsalstrande arbeten som inte medför överskridande av riktvärdena får förekomma alla dagar dygnet runt.

Stockholm den 3 november 2025

Region Stockholm, Förvaltning för utbyggd tunnelbana, genom

  
Joel Mårtensson

  
Albin Morris

  
Metta Flensburg