

Hållbarhetsrapport 2021

Västkustbanan, Ängelholm - Maria, dubbelspårsutbyggnad

Särskilt tack till de personer som också bidragit till rapportens innehåll: Bayar Menmi, Marie Petersen, Elin Larsson, Christina Granér, Pontus Siesing, Nicole Prieto, Johan Olofsson, Jesper Davidsson, Daniel Teisner, Stefan Svensson och Jasmine Andrén.

Trafikverket

Postadress: Garnisonsgatan 10, 254 66 Helsingborg

Telefon: 010-123 33 94

Dokumenttitel: Hållbarhetsrapport 2021 Ängelholm – Maria, dubbelspårsutbyggnad

Författare: Natalie Zingmark, Valborg Henriksson och Laura-Marie Kaese

Dokumentdatum: 2022-04-13

Projektnummer: 144 113

Kontaktperson: Elin Larsson

Publikationsnummer: 2022:097

ISBN: 978-91-8045-052-2

Bilder: Trafikverket om inget annat anges

Illustration: Trafikverket om inget annat anges

Produktion: Trafikverket, Gullers Grupp

Tryck: Ätta45 Tryckeri AB

Innehåll

Om rapporten	4
Introduktion	5
Projektets betydelse för hållbart resande inom regionen	6
Projektets organisation	8
Entreprenadform	8
Projektorganisation (övergripande)	8
Samverkan	8
Projektcheferna har ordet - ledarskap för hållbarhet	9
Intressenter och intressentdialog	10
Hantering av klagomål och frågor	12
Resenärer	12
Kommuner och andra myndigheter	12
Projektets målbild och hållbarhetsmål	14
Hållbarhetsstyrning i projektet	15
Riskhantering i projektet	16
Ekonomisk hållbarhet	16
Kontinuerligt arbete med ekonomisk hållbarhet	16
Social hållbarhet	18
Attitydmätning	18
Arbetsmiljö	19
<i>Den sociala arbetsmiljön</i>	20
Våra leverantörer - sociala krav	22
Miljömässig hållbarhet	24
Stöd till projektet	24
Klimatbonus	24
Projektets utsläpp av klimatgaser	25
Åtgärder för minskad klimatpåverkan i projektet	25
Minimera mängden avfall och hushålla med naturens resurser	28
Återanvändning av material	28
Hållbar masshantering och Kattarps fjärilsbackar	28
Vi bidrar till att öka den biologiska mångfalden och en giftfri miljö	31
Giftfri miljö	31
Biologisk mångfald	31
Avslutande ord och utblick 2022	34

Om rapporten

Denna hållbarhetsrapport beskriver Trafikverkets (beställaren) och Skanskas (entreprenören) gemensamma hållbarhetsarbete för 2021, inom projektet Dubbelspårsutbyggnad av Västkustbanan Ängelholm–Maria.

Syftet med hållbarhetsrapporten är att på ett transparent sätt redovisa projektets hållbarhetsarbete för intressenter och medarbetare. Rapporten är också ett sätt att visa hur hållbarhetsarbetet överlag kan drivas i komplexa infrastrukturprojekt.

I stora och långvariga projekt är omsättningen av medarbetare ofta hög. Hållbarhetsrapporten fungerar som en introduktion för nya medarbetare i projektet – en beskrivning av vad projektet tycker är viktigt och hur vi jobbar.

Syftet är att rapporten ska bidra till att

- synliggöra och presentera det hållbarhetsarbete som genomförts i projektet
- utvärdera arbetet med att säkerställa fortsatt förbättring
- inspirera och skapa fortsatt engagemang i aktuella hållbarhetsfrågor.

Rapporten har inspirerats av de riktlinjer som den oberoende organisationen Global Reporting Initiative (GRI) har tagits fram. GRI hjälper företag, myndigheter och organisationer med sin hållbarhetsrapportering, och vi har valt deras riktlinjer för att på ett transparent sätt redovisa projektets hållbarhetsarbete.

GRI:s riktlinjer består av en uppsättning frågor som måste besvaras, och de frågor som hanteras i denna rapport finns sist i rapporten. Användningen av GRI:s riktlinjer effektiviserar jämförelsen med tidigare hållbarhetsarbete, liksom jämförelsen med andra liknande projekt, eftersom det finns standarder att följa. Indexlistan ger även en klar överblick över vilka ämnen som rapporterats. Rapportens innehåll har avgränsats utifrån de hållbarhetsaspekter som ansetts väsentliga för projektet och utifrån projektets förutsättningar. Projektet avser att ta fram en hållbarhetsrapport varje år.

Löpande i rapporten används ordet ”vi” som syftar till projektorganisationen i helhet, det vill säga både entreprenören Skanska och beställaren Trafikverket.

”

I stora och långvariga projekt är omsättningen av medarbetare ofta hög. Hållbarhetsrapporten fungerar som en introduktion för nya medarbetare i projektet – en beskrivning av vad projektet tycker är viktigt och hur vi jobbar.

Introduktion

Denna rapport beskriver Trafikverkets (beställaren) och Skanskas (entreprenören) gemensamma hållbarhetsarbete för 2021 inom projektet Dubbelspårsutbyggnad av Väst-kustbanan Ängelholm–Maria.

Projektet omfattar en utbyggnad till dubbelspår om cirka 24 km mellan Ängelholms station och Romares väg i norra Helsingborg. Stationerna i Kattarp, Ödåkra och Maria, som ingår i sträckan, kommer att byggas om. Ombyggnad av delar av Ängelholms station ingår också. Projektet startade 2020 och slutförs våren 2024.

Befintliga plankorsningar mellan väg och järnväg kommer att stängas och ersättas av planskilda korsningar, och nödvändiga omläggningar av vägar och gator genomförs. I projektet ingår även förändring från två till tre block-sträckor på återstående enkelspårssträcka Romares väg–Helsingborg C, samt att elmatningen kapacitetsförstärks mellan Maria och Ramlösa.

Hållbarhetsrapporten är tänkt som inspiration och information för att bidra till att uppnå organisationens gemensamma miljö- och hållbarhetsmål. Rapporten syftar även till att sprida information om projektets arbete och erfarenheter i ett bredare sammanhang. Rapporten riktar sig till såväl projektmedlemmar och involverade organisationer som externa intressenter.

Under 2021 har projektets övergripande hållbarhetsarbete fokuserat på punkterna nedan. Punkterna beskrivs mer detaljerat i kommande kapitel.

EKONOMISK HÅLLBARHET – genomföra projektet så kostnadseffektivt som möjligt.

SOCIAL HÅLLBARHET – verka för dels en säker arbetsplats där alla kommer hem oskadda efter arbetet, dels bra villkor i samtliga leverantörsled och fritt från korruption, svartarbete och diskriminering.

MILJÖMÄSSIG HÅLLBARHET – driva omställningen mot en fossilfri anläggningsbransch, minimera mängden avfall och hushålla med naturens resurser samt bidra till den biologiska mångfalden och verka för en giftfri miljö.



Projektets betydelse för hållbart resande inom regionen

Västkostbanan mellan Malmö och Göteborg är hårt belastad. Därför dubblar vi järnvägsspåren mellan Ängelholm och Maria station i norra Helsingborg. När vi bygger ut järnvägen i sydväst knyts Sveriges städer närmare varandra genom bättre förbindelser.

Dubbelspåret bidrar till fler tåg, kortare restider och säkrare miljö

När hela Västkostbanan har blivit dubbelspårig kommer tågen att kunna köras oftare och med kortare restider. Det gör det enklare att arbetspendla, och det bidrar samtidigt till en bättre miljö genom mindre utsläpp av växthusgaser från den minskade vägtrafiken. Med fler tåg kan mycket av det som transporteras på vägarna

flyttas till järnvägen, och på så sätt kan vi minska utsläppen av växthusgaser. Ombyggnaden ökar även säkerheten för gående och cyklister eftersom plankorsningarna där vägar och järnvägar möts kommer att ersättas av planskilda, säkrare korsningar.

Regional, nationell och internationell betydelse

Utbyggnaden av Västkostbanan är en del i utvecklingen av Sveriges järnväg och har pågått sedan 80-talet, på uppdrag av regeringen. Nu återstår det endast tre enkelspåriga sträckor. Mellan 2020 och 2023 gör vi plats för fler tåg när ett spår blir två mellan Ängelholm och Maria station i norra Helsingborg. Trafikverket bygger samtidigt ut sträckan mellan Varberg och Hamra fram till

2024. Just nu planeras även för den sista delsträckan från Maria station till Helsingborg C.

När hela Västkostbanan är klar:

- ökad kapacitet och färre störningar
- fler tåg och kortare restider mellan Malmö och Göteborg
- bättre möjligheter att resa, bo, studera och arbeta i sydvästra Sverige
- bättre förbindelser till Oslo och Köpenhamn
- bättre förutsättningar för klimat-smarta resealternativ
- bättre möjligheter att flytta över vägtransporter till järnvägen
- ökad trafiksäkerhet för gående, cyklister och bilister som korsar järnvägen.



Fler tåg och kortare restider bidrar till attraktivare tågresor

En utbyggnad till dubbelspår förbättrar möjligheten till ökad trafik under högtrafiktimmarna. Totalt bedöms utbyggnaden leda till att fler tåg kan trafikera sträckan på lång sikt, speciellt Öresundståg och fjärrtåg. En tätare trafik gynnar tågresandet genom fler avgångar, ökad punktlighet, lägre störningskänslighet och minskade förseningar. När Västkustbanan är fullt utbyggd beräknas restiden bli något över två timmar mellan Göteborg och Malmö. Utbyggnaden bidrar även till ekologisk hållbarhet, bland annat via minskade koldioxidutsläpp genom förbättrade spårburna transporter på sträckan, och med en ökad kapacitet på järnvägen kan trafik flyttas över från väg till järnväg.

Tillgängligheten till andra orter ökar

Tätare trafik ger förbättrade förutsättningar för arbetspendling med tåg, vilket gynnar den regionala utvecklingen. Orterna blir mer attraktiva med en pålitligare och mer tillgänglig tågtrafik. Dubbelspårutbyggnaden Ängelholm-Maria förbättrar både kollektivtrafiken mellan Helsingborg och Ängelholm och resandet mellan nordvästra Skåne och södra Halland.

Säkerheten för fotgängare och cyklister förbättras

Säkerheten för fotgängare och cyklister förbättras i samband med att samtliga korsningar i plan stängs och ersätts med planskilda korsningar. Detta innebär att det blir säkrare och smidigare att korsa järnvägen, och möjligheten att cykla och gå kring stationsområdena förbättras. Planskilda korsningar

ger inte heller några väntetider vid bomfällning som i dag, vilket är positivt för framkomligheten. För att undvika att resenärer genar över spåren mellan plattformarna (så kallat spårspring) uppförs spärrstaket mellan spåren på huvuddelen av stationerna.

Förbättring av stationer ökar tillgängligheten för tågresenärer

På sträckan finns det fyra stationer – Ängelholm, Kattarp, Ödåkra och Maria – vars utformning mer eller mindre förändras i och med utbyggnaden. Stationerna anpassas även till den resandeökning som förväntas i framtiden. När stationerna har byggts om kommer stationsmiljöerna att vara säkrare och enklare att använda. Ombyggnaden gynnar även gång och cykel som anslutningsresa till kollektivtrafiken.

Projektets organisation

Entreprenadform

För dubbelspårutbyggnaden Ängelholm-Maria har Skanska upphandlats som totalentreprenör.

Byggprocessen

Väst kustbanan mellan Ängelholm och Maria (Helsingborg) byggs ut enligt järnvägsplan. Planprocessen för sträckan Ängelholm-Maria pågick mellan 2014 och 2017. Järnvägsplanen vann laga kraft hösten 2019. I april 2020 tecknades kontrakt med Skanska för uppdraget att bygga dubbelspåret och bygga om de fyra stationerna Ängelholm, Kattarp, Ödåkra och Maria.

Byggnationen av dubbelspåret Ängelholm-Maria påbörjades i augusti 2020, och arbetet kommer att pågå fram till och med 2024 då dubbelspåret beräknas stå klart för trafikering på hela sträckan.

Omsättning

Projektet beräknas kosta 2,4 miljarder kronor enligt prisnivå 2016-01. Faktorer som kan påverka kostnaden är marknadsläget, osäkerheter under genomförandet samt beslut och tillstånd från myndigheter.

Projektorganisation (övergripande)

Projektet har ett platskontor i Helsingborg, som används av Skanska, Trafikverket och resurskonsulter som arbetar med byggplatsuppföljning (BPU).

Dubbelspårutbyggnaden Ängelholm-Maria omfattar cirka 150 tjänstemän från Skanska och Trafikverket, vilka huvudsakligen arbetar inom projektet.

Produktionen av projektet startade 2020 och förväntas pågå till 2024.

Samverkan

Organisationen i projektet bygger på kontraktsmodellen samverkan bas. Inom projektet benämns det samverkansorganisation. Varje funktion har en representant från beställaren och entreprenören, se figur 1.

Sysselsättning i projektet

I projektet arbetar vi för att få in ännu fler kompetenser i branschen. I kontraktet för Ängelholm-Maria finns krav på att entreprenören ska tillhandahålla 15 praktikplatser och 15 anställningar. På grund av pandemin har antalet praktikplatser och anställningar varit lågt för att minimera smittspridningen, men denna typ av sysselsättning förväntas öka. Skanska har även en intern satsning kallad "kvinnlige lärlingsprogram", med syfte att främja diversitet och jämställdhet.



FIGUR 1 Samverkansorganisation Ängelholm-Maria, dubbelspårutbyggnad.

Projektcheferna har ordet – ledarskap för hållbarhet

Hållbarhet är viktigt för oss. Vi som ledare i projektet behöver prioritera hållbarhetsfrågor och agera som föredömen. Hållbarhet behöver vara en faktor i besluten vi fattar. Vi arbetar med hållbarhet både för att det är viktigt och för att vi vill.

Både Trafikverket och Skanska har ambitiösa miljömål. Bland annat delar vi målet om att vara klimatneutrala år 2045. För att kunna nå det målet och andra hållbarhetsmål krävs samarbete. Det gäller Skanska och Trafikverket i detta projekt, men också branschen i helhet. Utöver målen på organisationsnivå har vi även valt att arbeta utifrån gemensamma projektmål inom miljö och hållbarhet.

En annan viktig drivkraft för oss är att arbeta effektivt och skapa mesta möjliga värde för investerade skattepengar. Det gäller planering och byggande av infrastruktur samt inom hållbarhet. Vissa åtgärder kan vara kostsamma men

det finns faktiskt många åtgärder som till och med sparar pengar. Det gäller att hitta kostnadseffektiva åtgärder för att det ska bli något av omställningen till mer hållbart byggande.

Hittills har vi genomfört flera förändringar som minskat vår klimatpåverkan jämfört med ursprungsläget. Vi har även arbetat med biologisk mångfald och cirkulär ekonomi. Vi har fortsatt vårt arbete med en säker arbetsmiljö och sociala krav i våra leverantörskedjor. Vi är stolta över alla förbättringar som identifieras och införs inom projektet, men vi är också ödmjuka inför hur mycket som behöver göras när det gäller mer hållbart byggande.

En hållbarhetsrapport är ett sätt att överblicka vårt arbete med hållbarhet och hitta förbättringar. Samtidigt kan den ge exempel och lärdomar till andra projekt. Därför stöder vi arbetet med denna hållbarhetsrapport.

Helsingborg i februari 2022

Henrik Andersson, huvudprojektledare Trafikverket



Stefan Svensson, projektchef Skanska



Intressenter och intressentdialog

Dubbelspårsutbyggnaden Ängelholm-Maria är ett stort projekt med ett stort antal interna och externa intressenter – aktörer som kan påverka och som påverkas av projektet. Projektets intressentanalys genomfördes tidigt och den har inte ändrats. I detta steg valdes de intressenter ut som bedömdes vara viktigast för verksamheten.

Projektet behöver av naturliga skäl aktivt kommunicera och samråda med sina intressenter eftersom en god dialog skapar bra förutsättningar för att genomföra dubbelspårsutbyggnaden. Mycket tid och energi läggs därför på att skapa goda relationer med dessa parter.



Externa intressenter

- Sakägare/fastighetsägare
- Närboende
- Intresseorganisationer och föreningar
- Lokala och regionala politiker
- Kommunal, regionala och nationella samarbetspartner
- Näringsidkare och organisationer
- Massmedia
- Järnvägsföretag
- Myndigheter
- Polis och räddningstjänst
- Tågresenärer
- Bilister på E4/E6
- Trafikanter lokalt
- Allmänheten
- Logistikbransch, frakt och gods
- Europeiska unionens fond för ett sammanlänkat Europa

Externa intressenter

- Projektmedarbetare (anställda och konsulter)
- Trafikverkets presstjänst och kundtjänst
- Projektets styrgrupper
- Trafikverkets verksamhetsområde Investering
- Trafikverkets Region Syd
- Övriga Trafikverket

Öppen dialog

Projektledaren och projektchefen har med stöd av kommunikationsavdelningen huvudansvaret för den publika kommunikationen med prioriterade externa målgrupper. Projektet samverkar med berörda kommuner, Region Skåne, trafikbolag, polis och räddningstjänst när det gäller kommunikationsfrågor och kommunikation där vi delar målgrupper. Vi stämmer av budskap och aktiviteter och tar initiativ till samordnade insatser. Det gemensamma arbetet ska säkerställa att vi och våra intressenter arbetar mot gemensamma mål.

Vi kommer att fortsätta fokusera på kommunikation med närboende som berörs under hela byggtiden. Det är viktigt att ha en öppen dialog med berörda, och vi använder annonsering i sociala medier, hushållsutskick och projektets digitala nyhetsbrev för att vara tillgängliga och underlätta den dialogen. Det inger förtroende och ger oss viktig kunskap om dem som berörs av projektet. Projektet fokuserar på att all information ska vara lätt att förstå, ges i rätt tid och med rätt innehåll.

Från mars 2020 har vi inte kunnat ta emot besök eller anordna några rundvandringar på grund av covid-19-restriktioner och risk för smittspridning. Vi planerar att anordna informationsträffar under nästa år i Ängelholm, Kattarp, Odåkra och Maria.

”

En god dialog skapar bra förutsättningar för att genomföra dubbelspårutbyggnaden.

”

Det är viktigt att ha en öppen dialog med berörda, och vi använder annonsering i sociala medier, hushållsutskick och projektets digitala nyhetsbrev för att vara tillgängliga.

Under 2021 riktades bland annat följande kommunikationsaktiviteter till dem som bor nära eller berörs av projektet:

- flera hushållsutskick till alla hushåll och verksamheter i Ängelholm, Kattarp, Ödåkra och Maria
- lokala brevutskick och störningsinformation, utskick av digitalt nyhetsbrev till projektets prenumeranter
- flera annonserade inlägg i sociala medier riktade till Ängelholm, Kattarp, Ödåkra och Maria, med fokus på tågavstängningar, framdrift i projektet och hur orterna förändras
- specifika sidor på projektets webb, så att berörda lättare kan följa vad som sker i deras egen ort
- kommunikationsaktiviteter för tre tågavstängningar i samarbete med kommunerna och Skånetrafiken samt chattar med Helsingborgs dagblad för att möjliggöra dialog med intresserad allmänhet och berörda.

Hantering av klagomål och frågor

Under 2021 registrerades 208 tillfällen där projektet tog emot diverse frågor, synpunkter och klagomål. Många av frågorna rörde gång- och cykelvägar och även omledningar. En hel del mejl handlade om nedsmutsade vägar vid våra arbetsplatser, höga hastigheter på fordon samt buller- och vibrationsstörningar.

Via sociala medier når vi dem som är intresserade av projektet, som reser med tåg, buss och bil genom området, eller som indirekt berörs av projektet. Under 2021 publicerade vi fem sponsrade inlägg på Facebook och tre inlägg på Trafikverkets Instagramsida. På Trafikverkets webbplats publicerade vi 31 nyheter om projektet.

Resenärer

Vi har ett tätt samarbete med Skånetrafiken. Vi stämmer av budskap och aktiviteter när det krävs och tar initiativ till samordnade insatser för att nå ut till våra gemensamma målgrupper. Vid tågstoppen mellan Ängelholm och Helsingborg satte Skånetrafiken in flera ersättningsbussar mellan städerna. Resenärer informeras i god tid om tågstoppen så att de får möjlighet att planera sin resa och vardag. Vi gör flera kommunikationsaktiviteter inför stoppen, däribland pressträffar, direktchatt med Helsingborg Dagblads läsare, riktade annonser i sociala medier och information i Skånetrafikens samt Helsingborgs och Ängelholms kommuns kanaler.

Kommuner och andra myndigheter

Kommunerna Ängelholm och Helsingborg berörs direkt av projektet. De kan också påverka det, dels genom det gemensamma ansvar vi känner för närboende, dels som medfinansiär och tillsynsmyndighet.



Foto: Pixabay

Projektets målbild och hållbarhetsmål

Dubbelspårsutbyggnaden Ängelholm–Maria har som mål att bli utsett till "Årets Bygge 2024". För att nå detta mål har projektet arbetat fram fem gemensamma övergripande

mål. Målen stäms av två gånger per år. Målen och status för måluppfyllnad illustreras i figuren nedan, tillsammans med status från december 2021.

TABELL 1 Status projektmål byggprocessmätning december 2021 Dubbelspårsutbyggnad Ängelholm–Maria.

ÅRETS BYGGE 2024		
Mål	Status	
Hälsa och säkerhet Ingen frånvaro till följd av fysiskt- eller psykiskt bristfälligt arbetsmiljö.	Bra samordning och utförande i produktionen. Delar av organisationen har hög arbetsbelastning och upplever stress på grund av sen och mindre effektiv hantering av frågor och förändrade förutsättningar.	
Leveranssäkerhet Slutbesiktningen ska vara godkänd 20 maj 2024.	Totalavstängningar genomfördes med mindre påverkan på trafiken trots mängden förändringar som hanterats.	
Samverkan Projektets prestation inom samverkan motsvarar best practice inom branschen.	Rutiner och processer har utvecklats med god vilja från inblandade men vi behöver fortfarande bli effektivare.	
Hållbarhet I samverkan genomföra ett hållbart (ekologisk, ekonomisk och social) anläggningsprojekt.	Bra samarbete inom området med projektets bästa i fokus.	
Ekonomi Effektiva och välgrundade processer/rutiner i projektets alla led.	Förbättring av processer och rutiner samt klargörande av kontaktvägar pågår.	



Hållbarhetsmålet har brutits ned i ytterligare fyra delmål för att tydliggöra vad projektet vill uppnå. Delmålen presente-

ras i bilden nedan och behandlas vidare i respektive kapitel i hållbarhetsrapporten.



FIGUR 2 Hållbarhetsmål inom Dubbelspårsutbyggnad Ängelholm-Maria.

”

Få samtliga projektmedlemmar att främja hållbarhet och uppmärksamma arbeten kring ämnet, oavsett roll inom projektet.

Hållbarhetsstyrning i projektet

Hållbarhetsorganisation

Projektet har en gedigen och viktig stödfunktion för kvalitets-, miljö- och arbetsmiljöfrågor. Funktionen har flera anställda som bistår teknikblocken i det dagliga arbetet. Det finns även en hållbarhetskoordinator. Den rollen har inom projektet som mål att

- driva hållbarhetsperspektivet i projektet och göra hållbarhetsmålen mer synliga och konkreta för hela organisationen
- stötta och få samtliga projektmedlemmar att främja hållbarhet och uppmärksamma arbeten kring ämnet, oavsett roll inom projektet

- arbeta för att projektet ska fokusera på ekonomisk, ekologisk och social hållbarhet och inspirera till initiativ genom att visa på bra exempel genom omvärldsbevakning.

Dessutom har en hållbarhetsgrupp varit aktiv under året, och den har representanter från både beställare och entreprenör. Gruppen har haft månadsvisa avstämnin-
gar med syfte att dels formulera möjliga åtgärder utifrån medarbetarnas specifika teknikområdeskunskap, dels planera och prioritera föreslagna aktiviteter och förankra dem med projektledningen. Initialt har gruppen arbetat med att hitta hållbarhetsidéer som bidrar till projektmålen.

Riskhantering i projektet

Visionen är att dubbelspårsutbyggnaden Ängelholm–Maria är ett projekt där inga olyckor inträffar. Det är ett drömscenario och det är dit vi ska sträva, trots att vi redan nu vet att drömmålet inte kan nås. Ett verkligt och realistiskt mål är att projektet ska bli en förebild för kommande projekt inom Trafikverkets organisation, genom att bedriva en mer aktiv riskhantering och anamma ett mer strukturerat och analyserande arbetssätt.

Projektet har liksom andra motsvarande projekt en stor mängd risker som hanteras operativt. Detta görs genom diverse mötesforum, extra fokus inför totalavstängningar, uppföljning och dialoger ute i produktionen med mera. Projektet har tillsatt en riskledare som driver och utvecklar

det strategiska riskarbetet. Riskledaren följer upp samtliga delprojekts risker och deras framsteg och har avstämningar med huvudprojektledaren om den samlade riskstatusen för projektet. Projektet, som arbetar enligt kontraktsmodellen samverkan bas, har inrättat ett risksamverkansforum mellan beställarorganisationen och entreprenören. I detta forum håller man kvartalsvisa avstämningar där de fem till tio största nuvarande eller kommande riskerna per organisation går igenom. Dessa risker kan vara nyidentifierade eller befintliga risker, men en gemensam nämnare är att det ska vara de största riskerna nu och tre månader bakåt eller framåt i tiden. En ansvarig från beställaren och från entreprenören, alltså två personer, utses att ansvara för extra bevakning av risken fram till nästa risksession.

Ekonomisk hållbarhet

Utbyggnaden av Västkustbanan är en del i utvecklingen av Sveriges järnväg och har pågått sedan 80-talet, på uppdrag av regeringen. Mellan 2020 och 2023 dubblas spåren mellan Ängelholm och Maria station i norra Helsingborg – en av de sista tre enkelspåriga sträckorna på Västkustbanan.

Projektet finansieras med offentliga medel, från svenska staten via Trafikverket och från Region Skåne, Helsingborgs stad och Ängelholms kommun. Detta innebär att projektet har ett stort ansvar för att hushålla med ekonomiska resurser och arbeta för att projektet ska bli så kostnadseffektivt som möjligt.

Det pågår även en ansökning om finansiering från Europeiska unionens fond för ett sammanlänkat Europa.

Kontinuerligt arbete med ekonomisk hållbarhet

För att ytterligare fokusera på ekonomisk hållbarhet är ett av våra mål att det ska finnas "effektiva och välgrundade processrutiner i projektets alla led", se figur 2. Trafikverket följer löpande upp prognoser och kostnader och arbetar för att minska kostnader där det är möjligt. I många fall går den ekonomiska hållbarheten hand i hand med den miljömässiga hållbarheten. Genom att minska behovet av transporter kan både kostnaden och miljöpåverkan minska; initiativet med Kattarps fjärlsbackar är ett konkret exempel som beskrivs vidare i kapitlet om hållbar masshantering.



Foto: PXhere

Social hållbarhet

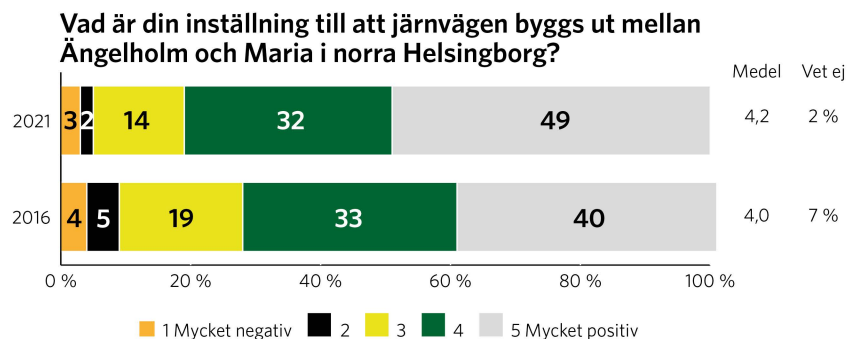
Bygg- och anläggningsprojekt för med sig betydande sociala risker – framför allt när det gäller arbetsmiljö, leverantörskedjan och påverkan på tredje man. Projektet fokuserar på den fysiska och sociala arbetsmiljön inom produktionen, men också på säkerheten för tredje man. De närboendes och allmänhetens attityd till projektet följs upp genom attitydmätning. Den fysiska arbetsmiljön följs upp via olycks- och tilbudsrapportering, och den psykosociala arbetsmiljön följs upp löpande genom en byggprocessmätning. De sociala kraven i leverantörskedjan följs upp genom kontroll av de underentreprenörer som kontrakterats i projektet.

Attitydmätning

Projektet har som delmål inom hållbarhet att ha "goda relationer med sina grannar och en positiv attityd till projektet från tredje man (externt)". Under 2016 och 2021 genomfördes en mätning av attityden till utbyggnaden i Ängelholm, Kattarp, Ödåkra och Maria. Syftet var att undersöka hur väl närboende och allmänhet i området känner till projektet, deras inställning till projektet samt om Trafikverket kommunicerar och informerar om projektet på ett optimalt sätt.



FIGUR 3 Inställning till projektet från attitydmätning 2016 och 2021.



Mätningen baserades på 675 intervjuer med både närboende och allmänhet i området. Resultatet visar att projektet är väl förankrat och att de flesta som bor och verkar i orterna känner till vad vi bygger och varför. Det finns också en tydlig positiv kännedom och attityd till att vi bygger ut sträckan till dubbelspår. De boende ser en tydlig nytta med projektet. De flesta är också nöjda med hur de informeras om bygget, och de accepterar att de kommer att påverkas av bygget. I jämförelse med liknande projekt placerar sig dubbelspårutbyggnaden bland de mer omtyckta och välkända projekten i Sverige, enligt mätningen.

Mätningen våren 2021 visar följande resultat:

- kännedom om projektet: 96 procent
- positiva eller mycket positiva (acceptans): 81 procent (se figur ovan)
- informationen är mycket bra eller ganska bra (trovärdighet): 77 procent.

Attitydmätningen visade att det finns en utvecklingspotential i hanteringen av störningsinformation lokalt vid vissa områden längs sträckan. Denna utvecklingspotential ser projektet fram emot att förverkliga den.

Jämfört med attitydmätningen 2016 visade det sig att andelen personer som är positivt inställda till projektet har ökat, se figuren nedan. Detta ser projektet som en fin utveckling, och vi arbetar för att andelen positivt inställda ska öka ännu mer.

Arbetsmiljö

Arbetsmiljöarbetet präglas till stor del av samverkan mellan beställaren och entreprenören, och det gemensamma mål som sattes i samverkansgruppen är att inga olyckor ska inträffa. Projektets etablerade arbetsmiljögrupp, som har möten varje månad, består av representanter från både beställaren och entreprenören. Gruppen behandlar arbetsmiljörisker, uppföljning av skyddsronder, rapportering av tillbuds- och olyckshantering, arbetsberedningar, arbetsplatskontroller och andra medskick från byggmöten.

Projektets arbetsmiljöarbete styrs av lagstiftning, av kontraktet mellan beställare och leverantör och av entreprenörens egna rutiner. Arbetet beskrivs i arbetsmiljöplanen som omfattar allt arbete och alla som arbetar i projektet. Arbetsmiljöplanen uppdateras vid behov. Förbättringsförslag kan lämnas till arbetsmiljögruppen.

Arbetsmiljön ute på projektets arbetsplatser och inne på projektkontor bevakas kontinuerligt genom skyddsronder, där entreprenören ansvarar för skyddsronder inom produktionen och beställaren för projektkontorets skyddsronder. Ute på arbetsplatser genomförs skyddsronder två, ibland tre, dagar i veckan och inne på projektkontor genomförs ronder årsvis. Vid skyddsronder bjuds skyddsombud, arbetsledare och beställare in.

Arbetsmiljörisker redovisas i arbetsberedningar och riskanalyser och vid arbetsgenomgångar. Om beställarorganisationen uppmärksammar risker för hälsa och säkerhet, både för projektmedlemmar och för tredje man, tas detta upp med arbetsledare på arbetsplatsen eller med ansvarig överordnad.

Utbildningskraven i projektet varierar beroende på arbetsuppgifter. Trafikverket dokumenterar specifika utbildningskrav för sin personal i en utbildningsmatris som följs upp kontinuerligt. Syftet är att säkerställa behörighet och kompetens. Personal med säkerhetsfunktioner följs upp särskilt. För att få arbeta på arbetsplatsen krävs att varje medarbetare genomgått fyra utbildningar. Initialt ska man, för att över huvud taget få befinna sig på en svensk byggarbetsplats, ha genomgått byggbranschens säkerhetsutbildning – en digital utbildning på 1,5–2 timmar. Därefter följer tre projektspecifika utbildningar.

Projektet har som mål: "Ingen frånvaro till följd av fysiskt eller psykiskt bristfällig arbetsmiljö". Tabell 2 nedan redovisar olyckor, tillbud och observationer som rapporterats av entreprenören, inklusive underleverantörer. Beställarorganisationen har ett motsvarande system för denna rapportering, det så kallade Synergihanteringssystemet. För resurskonsulterna inom beställarorganisationen finns också ett händelserapporteringssystem för olyckor, avvikelser, tillbud och förbättringsförslag.

I årets hållbarhetsrapport redovisas entreprenörens rapportering i tabell 2. Beställarorganisationen ser dock en stor vinst och nytta för projektets uppföljning och för framtida referenser i att redovisa dessa rapporteringar för projektet i sin helhet – det vill säga att även beställarorganisationens olyckor, tillbud, observationer redovisas. Ett arbetssätt för detta togs därför fram under februari 2022, och data samlas in retroaktivt från 1 januari 2022 och därefter månatligen till dess att projektet är klart.

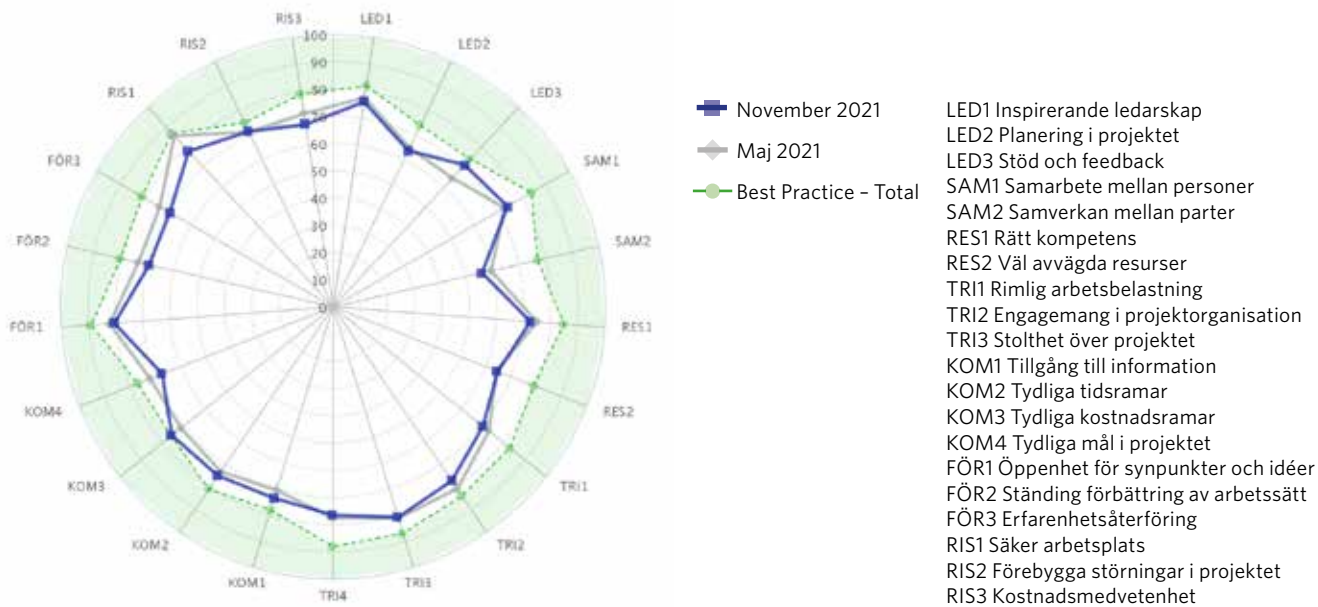
TABELL 2 Statistik olyckor och tillbud i projektet 2021 inom entreprenörens verksamhet.

Typ av händelse eller tillbud	Antal
Arbetsrelaterade dödsfall	0
Olycka med minst 6 månaders frånvaro	0
Olycka med minst en dags frånvaro och/eller behov av läkarvård	1
Olycka utan frånvaro, inklusive behov av första hjälpen	6
Annan skada, sjukdomsfall som skett oavsett i arbete eller ej, inklusive tredje man	12
Tillbud, kunde ha blivit en olycka	73
Riskobservationer	345
Positiva observationer	21

Den sociala arbetsmiljön

I en projektundersökning (byggprocessmätning) svarar delar av projektpersonalen på en enkät, för att vi ska kunna mäta hur väl projektet mår och fungerar. Denna enkät besvaras både inom beställar- och entreprenörorganisationen av främst projektchefer, projektledare, delprojektledare, ekonomiansvariga, projekteringsledare, platschefer samt kvalitét, miljö och arbetsmiljö. Trafikverkets samordnade specialister samt beställarorganisationens resurskonsulter i ledande roller. Resultatet anslås och projektledningen tar fram handlingsplaner. Resultatet av mätningen i maj 2021 och den sista mätningen i november 2021 redovisas i figur 4.

Standardfrågor – Jämfört med föregående mättilfälle



FIGUR 4 Standardfrågor – Jämfört med föregående mättilfälle.

För varje fråga i enkäten finns det ett referensvärde som är framräknat för branschen och som kallas best practice. Best practice-värdena, den gröna streckade linjen, har vi satt som nivå att uppnå för flera av våra gemensamma projektmål. 25 procent av de anläggningsprojekt som använder den här mätningen uppnår detta värde eller högre. Projektledningen har gått igenom resultatet från mätningen och konstaterat att det fortsätter att ligga i linje med tidigare resultat och med liknande projekt.

Några områden har utvecklats positivt. Vi kan se en liten ökning inom området tillgång till information, vilket är glädjande eftersom vi sedan föregående mätning har förändrat hur alla

ska få tillgång till aktuell information om projektet. Detta område kommer även fortsättningsvis att vara prioriterat. Att kommunicera planeringen i projektet är viktigt för att alla ska känna delaktighet och för att öka engagemanget. Några områden har tyvärr backat något jämfört med den senaste mätningen. Projektet har därför redan satt in följande åtgärder som kommer fortsätta att belysas under 2022:

- utveckla arbetssättet för formella frågor och svar
- klargöra kommunikationsvägar och gränssnitt mellan organisationerna
- förbättra introduktionen av nya i organisationen
- klargöra processen för erfarenhetsåterföring.

”

De sociala kraven är framtagna för att skapa en sund konkurrens och bättre ordning på arbetsmarknaden.

Våra leverantörer – sociala krav

För att genomföra dubbelspårsutbyggnaden har Trafikverket handlat upp Skanska Sverige AB som entreprenör och Sweco som resurskonsulter. Skanskas inköpsavdelning hanterar de leverantörer Skanska behöver för uppdraget, och det avser såväl underentreprenörer som tjänster och materialinköp.

Det finns en hel del utmaningar i arbetet för social hållbarhet i komplexa och långvariga projekt. Många leverantörer är inblandade i flera kontraktsled. Trafikverket kräver därför att samma krav som ställs på Skanska ska föras vidare till underleverantörer i alla led. De sociala kraven är framtagna för att skapa en sund konkurrens och bättre ordning på arbetsmarknaden. Kraven ska motverka lönedumpning, dåliga arbetsvillkor, svartarbete, diskriminering och korruption. Kraven listas nedan och finns i sin helhet på Trafikverkets webbplats¹.

Med sociala krav avses

- legitimationsplikt och närvaroregistrering
- arbetsvillkor, skatter och socialförsäkringsavgifter
- grundläggande rättigheter för arbetstagare i leverantörskedja
- förhållningssätt i etiska frågor
- antidiskriminering.

De sociala kraven följs upp två gånger om året genom kontroll av de underentreprenörer som kontrakterats i projektet. Kontrollen genomförs i samarbete mellan entreprenör och beställare, som gemensamt har tagit fram en plan för sociala åtaganden. Där beskrivs de metoder vi använder för att hantera ovanstående krav. Vi gör löpande slumpmässiga legitimationskontroller, och vid de planerade revisionerna av underleverantörer har vi hittills fokuserat på att skatter och socialförsäkringsavgifter betalas och att man har kollektivavtal eller villkor som liknar kollektivavtal.

¹ Trafikverket Hållbarhetskrav på leverantörer vid upphandling, <https://www.trafikverket.se/for-dig-i-branschen/upphandling/Sa-upphandlar-vi/hallbarhetskrav-pa-leverantorer-vid-upphandling/>



Foto: SWECO

Miljömässig hållbarhet

Projektets arbete med miljömässig hållbarhet baseras på miljökonsekvensbeskrivningen som vi tog fram i ett tidigt planskede för att analysera och bedöma projektets miljöpåverkan. Därefter formulerades både långsiktiga och kortsiktiga projektmål, delvis baserade på miljökonsekvensbeskrivningarna. För att nå huvudmålet om "Årets Bygge 2024" arbetar projektet med kortsiktiga delmål om att värna om biologisk mångfald, sträva efter giftfritt byggande och minska utsläpp av klimatgaser i byggfasen – vilket även relaterar till det nationella långsiktiga målet att anläggningsbranschen ska bli klimatneutral.

Projektets största påverkan på klimat och miljö sker under produktionsskedet. För att bygga dubbelspår tas mark i anspråk, vilket i den här regionen oftast är jordbruksmark. Detta påverkar i sin tur biologisk mångfald, matpriser och uppbindning av koldioxid. Långsiktigt skapar projektet möjlighet till pålitliga tågtransporter, för såväl person- som godstrafik, längs västkusten. Projektet bidrar därmed till minskat utsläpp av koldioxidekvivalenter, genom att antalet bil- och lastbilresor minskar på grund av överflyttning till järnväg.

För att nå projektmålen om att minimera klimatpåverkan har fokusområden varit att

- driva omställningen mot en fossilfri anläggningsbransch
- hushålla med naturens resurser
- minimera mängden avfall.

För att nå projektmålen om att värna om biologisk mångfald och efterlämna en ren markmiljö har fokusområden varit att

- aktivt vidta åtgärder för att öka den biologiska mångfalden
- verka för en giftfri miljö.

Stöd till projektet

Dubbelspårsutbyggnaden Ängelholm–Maria har ett flertal medarbetare som arbetar med projektets miljösäkring. Här ser vi till att projektet kan följa de lagar, regler och villkor som beslutats i olika tillståndsärenden och anmälningar och att vi klarar kraven i våra ledningssystem. En miljöplan finns tillgänglig som stöd för det dagliga arbetet. Den beskriver bland annat de försiktighetsprinciper som ska vidtas och vilka villkor som gäller i våra miljötillstånd. Miljöplanen beskriver också hur exempelvis avfall, massor och kemikalier ska hanteras samt vilka riktlinjer som finns för buller och vibrationer. Det framgår även hur fordon och maskiner ska hanteras ur miljösynpunkt och hur vi kommunicerar och agerar vid olyckor och tillbud.

Klimatbonus

Tillsammans med Skanska har Trafikverkets vision om en klimatneutral transportsektor konkretiserats och anpassats till projektet. Vi vill verka för den branschomställning som krävs för att nå denna vision, genom att minimera projektets klimatpåverkan och främja innovation för framtiden. Detta har resulterat i en klimatbonus, vilket innebär att entreprenören belönas ekonomiskt vid överprestation när det gäller att uppfylla klimatkravet. Klimatkravet anger hur mycket entreprenören ska minska projektets klimatpåverkan genom alternativa produktionsmetoder eller materialval. För Ängelholm–Maria är kontraktsskravet 16 procents reduktion (inklusive järnvägsmaterial som entreprenören har begränsad rådighet över), och bonus delas ut för varje hel procentenhet över klimatkravet upp till 25 procents klimatreduktion. Kravet får inte uppfyllas genom externa kompensationsåtgärder, och det blir vite om klimatkravet inte uppfylls.

För att bedöma projektets klimatpåverkan används Trafikverkets modellverktyg Klimatkalkyl för att beräkna koldioxidutsläpp och energianvändning. I klimatkalkylen inkluderas material, anläggningsdelar och arbetsmoment varvid klimatpåverkan räknas fram med hjälp av branschmässiga

emissionsfaktorer som baseras på miljövarudeklarationer och livscykelanalyser. Genom att beräkna koldioxidutsläpp kan klimatförbättrande åtgärder undersökas och olika byggmetoder eller material kan jämföras, för att möjliggöra att det bästa alternativet väljs.

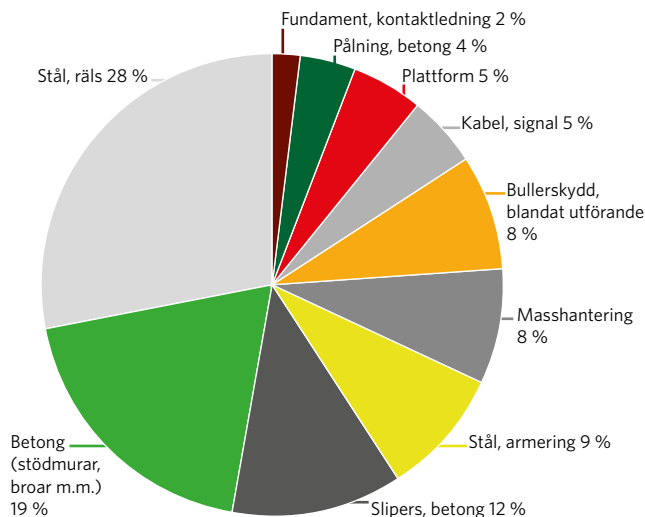
En klimatkalkyl togs fram i ett tidigt skede och används som utgångsläge, och det är den som klimatkravet grundar sig på. I projektets slutskede tas en ny klimatkalkyl fram och den inkluderar de material och arbetsmoment som byggts in i den fysiska anläggningen. Skillnaden mellan dessa kalkyler utgör storleken på den klimatreduktion som avgör uppfyllnaden av klimatkravet och storleken på eventuell klimatonus. Bonusen som incitament har under 2021 skapat ett gemensamt engagemang för åtaganden om att reducera växthusgasutsläpp.

Projektets utsläpp av klimatgaser

Klimatpåverkan från produktionen av anläggningen beräknas enligt utgångsläget till motsvarande 49 661 ton koldioxidekvivalenter och anläggningen beräknas använda 652 063 GJ primäre energi för hela sträckan Ängelholm-Maria¹. I Figur 5 presenteras det bidrag till klimatpåverkan som de olika materialen och anläggningsdelarna ger. Betong samt stål i form av armering och räls beräknas stå för cirka 65 procent av projektets totala klimatpåverkan.

¹ Beräknat från initial Klimatkalkyl för projekt Ängelholm-Maria (version 6 i klimatkalkylen) år 2021. Klimatkalkylen fångar utsläpp från Scope 1, 2 och 3 samt både intern och extern energianvändning.

Totala utsläpp av växthusgaser enligt utgångslägeskalkylen för bygg totalt enligt Klimatkalkyl version 6.0



FIGUR 5 Totala utsläpp av växthusgaser enligt utgångslägeskalkylen för bygg totalt enligt Klimatkalkyl version 6.0.

Åtgärder för minskad klimatpåverkan i projektet

Olika typer av åtgärder kan vidtas för att minska klimatpåverkan under byggnationsfasen, exempelvis genom materialval, optimeringar i konstruktion, återanvändning av material eller massor samt minskade transporter. Vid val av materialleverantör efterfrågas exempelvis miljövarudeklarationer, emissionsfaktorer, transportavstånd eller miljöinvesteringar för att säkerställa att väl grundade val kan göras för att främja klimatreduktion.

TABELL 3 Redovisning av använt material till och med år 2021 som genererat besparing av koldioxidutsläpp.

Utförda mängder t.o.m. 2021-12-31	Mängd	Enhet	Besparad mängd utsläpp (ton koldioxidekvivalenter)
Armering	648,9	ton	343
Platsgjuten betong	4 173	m ³	400
Krossmaterial	547 252	ton	309
Slipers	19 489	st	305
Diesel leverantörer	339	m ³	561
Diesel entreprenadmaskiner			
▪ Preem Evolution	229	m ³	115
▪ Preem HVO100	20	m ³	50

Under rapporteringsperioden resulterade detta i att Skanskas val av leverantörer för betong, armeringsstål och slipers styrdes av möjligheten att minska utsläppen av klimatgaser. Materialen från de nya leverantörerna gav upphov till mellan 25 och 50 procent lägre växthusgasutsläpp än branschstandardnivån som används för samma material i projektets utgångsläge, upprättad i version 6.0. Den största besparingen genereras från valet av betong, där betongleverantören visar på en reducerad klimatpåverkan med 25 procent jämfört med schablonvärdet för anläggningsbetong. Den lägre klimatpåverkan härrör från att betongens ingredienser har framställts med hjälp av en energieffektivare process.

Projektet använder även en stålleverantör som kunde visa på en nästan halverad klimatpåverkan från armeringsstålet jämfört med schablonvärdet i klimatkalkylen, vilket främst beror på en energieffektivare process. Den största delen av stålets klimatpåverkan uppkommer tidigt i produktionsprocessen när järnmalmen bryts och reduceras till rent järn.

Fram till slutet av december 2021 har vi lyckats spara in motsvarande 2 082¹ ton koldioxidekvivalenter genom att använda material med lägre, redovisade emissioner. Beräkningen baseras på rapporterade material som byggts in i anläggningen fram till 2021, se tabell 3. Anledningen till att betongen genererar störst besparing jämfört med armeringsstålet, som har en större reduktion av emissionsfaktorn, är att en större mängd används.

¹ Beräknat i Klimatkalkyl version 6.0



”

Fram till slutet av december 2021 har vi lyckats spara in motsvarande 2 082 ton koldioxidekvivalenter genom att använda material med lägre, redovisade emissioner.

Minimera mängden avfall och hushålla med naturens resurser

Återanvändning av material

Projektet fokuserar starkt på arbetet med cirkulära flöden och återanvändning av material i enlighet med projekt målet att minimera klimatpåverkan. Under 2021 lades mycket tid, energi och planering på att hitta lösningar för att återanvända material, för att mängden avfall ska hållas till ett minimum. Projektet hade ett intensivt samarbete med ett annat infrastrukturprojekt som hade lämpligt järnvägs material som vi kunde återanvända. Exempelvis identifierades stora mängder makadam och kontaktledningsstolpar och flera kilometer kabelrör som var lämpliga att återanvända.

På grund av omständigheter som projektet inte råder över kom i början på 2022 beskedet att detta samarbete inte längre är aktuellt. Det andra infrastrukturprojektet kan inte längre leverera material till oss. Vi har lärt oss mycket om kreativt arbete och riskbedömning kring fullföljande från detta återanvändningsarbete. Det fortsatta hållbarhetsarbetet kommer att ha lika hög nivå på engagemang och ambitioner som under 2021, men med målet att försöka säkerställa att framtida åtgärder för reducerad klimatpåverkan går igenom.

Även hanteringen av massor och krossmaterial har undersökts noga för att skapa möjligheter att återanvända så mycket som möjligt och undvika transporter till återvinningsanläggningar. Exempelvis har krossmaterial återanvänts till provisoriska bullervallar, diken och etableringsytor. Under kommande år kommer detta arbete att växlas upp eftersom ambitionen är att hitta lösningar som är godkända för permanent bruk.

Hållbar masshantering och Kattarps fjärilsbackar

I Kattarp ska stationsområdet byggas om och byggas ut. När detta sker kommer mark med höga naturvärden i norra Kattarp att tas i anspråk. Dessa naturvärden är primärt en insektsrik miljö i ängsmark. På området finns tre populationer av rödlistade fjärilar och sannolikt Helsingborgs kommuns största population av mindre blåvinge.

Söder om Kattarp finns en 45 000 m² stor yta som är omgärdad av järnvägsspår.

Trafikverket äger denna yta och den används inte alls i dag. Ytan är en gräsmark med vissa träd, och genom ytan finns även en gammal järnvägsbank. Tidigt i projektet diskuterades att markytan bör användas, och i samband med insikten om att de höga naturvärdena i norra Kattarp påverkas negativt uppstod idén att anlägga marken så att den biologiska mångfalden i området kan stärkas. Denna typ av lösning ligger helt i linje med projekt målet att värna om biologisk mångfald.

Förslaget är inte en kompensationsåtgärd för de intrång som görs för att genomföra projektet. Dessa kompensationsåtgärder är redan vidtagna, och detta är i stället en åtgärd som stärker den biologiska mångfalden i området.



FIGUR 6 Exempel på den färdiga lösningen för markområdet söder om Kattarp.

”

Vi i projektet är väldigt glada över att ha lyckats ta fram och driva igenom detta förslag. Vi ser med spänning fram emot att fjärilarna flyttar in sommaren 2023.



För att utvärdera denna lösning, att främja den biologiska mångfalden, behövde fyra viktiga frågor beaktas: Varför? Vilka fördelar kan hämtas? Vilker risker finns det? Hur omfattande är underhållet? Dessa faktorer utvärderades och resulterade i Kattarps fjärlsbackar. Följande utformning är planerad, och vi hoppas att den med tiden kommer bli en "hot-spot" för biologisk mångfald i närområdet:

- Genom att modellera 90-100 000 m³ schaktmassor på ett genomarbetat sätt skapas höjder och sänkor på 4-8 meter för att maximera sol-exponerade slänter.
- Höjderna kommer att bestå av näringsfattig mark för att gynna flera sällsynta arter och underlätta skötseln.
- Ytan kommer att planteras med kärl och värdväxter som är utvalda för att gynna insekterna, och speciellt de rödlistade fjärilarna.
- Faunadepåer av död ved och stenrösen kommer att byggas. De kommer att gynna svampar, lavar och groddjur.
- Området är även designat så att människor och större djur ska ha svårt att ta sig in på ytan, eftersom tågtrafiksäkerheten är högt prioriterad.

Detta förslag stärker inte enbart den biologiska mångfalden, utan bidrar även till att transporterna blir kortare och att mängden överskottsmassor minskar med cirka 100 000 m³. Minskningen av transporter motsvarar en besparing på ungefär 160 ton koldioxidekvivalenter.

Framgångsfaktorer som bidrog till miljöförvaltningens godkännande var ett nära samarbete och lyhördhet för att förstå olika aktörers behov, ett klargjort syfte med återvinningen av byggbara massor samt en tydlig riskbedömning. Vi i projektet är väldigt glada över att ha lyckats ta fram och driva igenom detta förslag. Vi ser med spänning fram emot att fjärilarna flyttar in sommaren 2023.

Vi bidrar till att öka den biologiska mångfalden och en giftfri miljö

Giftfri miljö

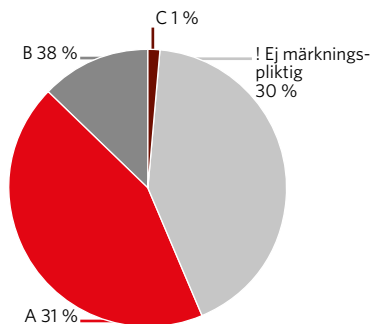
Kemikalieanvändning

För att minimera mängden skadliga kemikalier i vår omgivning tillämpar projektet produktvalsprincipen. Arbetet bygger på en klassning av kemikalier och material, som utifrån EU:s kemikalielagstiftning och Trafikverkets förbudslista delar in dem i grupper. Projektet ska i första hand välja produkter som tillhör grupp A och "I - ej märkningspliktig". Det innebär att produkten innehåller varken utfasnings- eller riskminimeringsämnen enligt Trafikverkets förbudslista. Målet för kemikalieanvändning är att 60 procent av alla kemikalier ska klara kriterierna för grupp A eller "I - ej märkningspliktig". Målet grundar sig på de miljöprestandakrav som Trafikverket i dag ställer för alla nya kontrakt. Hittills i projektet har det visat sig att 61 procent av rapporterade använda kemikalier tillhör kategori A eller "I - ej märkningspliktig", se figur 7. Om fördelningen består är projektet på god väg att uppnå målet, men projektet strävar efter att nå ännu längre.

Markföroreningar - "lämna efter oss en renare markmiljö än när vi kom"

Projektet hanterar stora mängder massor. Den totala volymen som ska schaktas ur inom ramen för projektet har uppskattats till ungefär 840 000 fasta kubikmeter. Dessvärre kan vi i ett så stort projekt förvänta oss att

Fördelning av rapporterade använda kemikalier



FIGUR 7 Fördelning av kemikalier i grupper enligt Trafikverkets klassning.

behöva behandla massor som är förorenade. Redan 2015 påbörjades därför arbetet med att undersöka föroreningar i marken. Sedan dess har fler provtagningar genomförts i projektets olika skeden, för att säkerställa att massor hanteras på rätt sätt om de innehåller föroreningar.

Även om omfattande undersökningar redan gjorts så händer det att projektet stöter på okända föroreningar. Ofta kan detta upptäckas genom att massorna luktar eller ser annorlunda ut. Projektet har därför en väletablerad rutin för hur medarbetare ska agera om de stöter på massor som misstänks vara förorenade. Generellt går rutinen ut på att

1. avbryta arbetet
2. minimera spridning av de misstänkta förorenade massorna
3. skilja massor med tydlig karaktär åt

4. entreprenören (Skanska) tar fram på förslag på provtagning och hantering och lämnar detta till Trafikverket
5. Trafikverket kontakter berörda myndigheter, till exempel kommunen.

I projektet har vi som delmål inom hållbarhet att lämna efter oss en markmiljö som är renare än den var när vi kom. Generellt gäller att massor som har föroreningar över en viss halt inte får återanvändas i projektet. Därför förväntas mängden förorenade massor inom projektområdet vara mindre när projektet är genomfört. De kontroller som hittills har gjorts visar att projektet är på god väg att uppnå målet. Exempel på detta är kontroller av att rutinen för okända föroreningar följs, att kända förorenade massor hanteras på rätt sätt och att det finns beredskap för spillolyckor vid arbeten.

Biologisk mångfald

Biotoper

Sträckan går genom de bebyggda samhällena Ängelholm, Vegeholm, Kattarp, Ödåkra och Helsingborg, och mellan samhällena är det odlad jordbruksmark. Längs sträckan finns ett 30-tal biotopskyddsområden som påverkas av utbyggnaden genom att dubbelspåret eller anslutande vägar gör ett permanent intrång. Det finns sju sorters biotoper som är skyddade i hela landet: allé, stenmur i jordbruksmark, pilevall, småvatten och våtmark i jordbruksmark, åkerholme, odlingsröse i jordbruksmark och källa med



Foto: Stadsbyggnadsförvaltningen Helsingborgs stad

omgivande våtmark i jordbruksmark¹. Projektet har som delmål inom hållbarhet att "värna biologisk mångfald genom att minimera vårt intrång och jobba med kompensationsåtgärder för de intrång vi måste göra". Projektet arbetar för att undvika och minimera påverkan på den biologiska mångfalden, och i de fall en skada är oundviklig vidtas kompensationsåtgärder. Projektet jobbar efter skadelindringshierarkin som innebär att i första hand undvika skador på miljön. I andra hand bör de minimeras och återställas på plats, och i sista hand bör de kompenseras. I de fall intrång i en biotop inte kan undvikas eller minimeras och en skada uppstår, är målet att restaurera och återskapa miljön på samma plats eller i ett annat område. Det handlar exempelvis om att använda stenar från åkerholmar, stenrösen och murar till att komplettera befintliga rösen och murar eller skapa nya rösen och murar

samt skapa faunadepåer av nedtagna träd och plantera nya alléer.

Vattendrag

Det rinner fyra viktiga vattendrag genom arbetsområdet: Skavebäcken, Oderbäcken, Flöjbäcken och Vege å. Vattendragen har inventerats med avseende på bland annat vattenlevande organismer och sina respektive miljökvalitetsnormer. Dessa vattenärenden har prövats av vattenenheten på länsstyrelsen i Skåne eller av mark- och miljödomstolen i Växjö. Projektet följer de beslutade villkoren, vilket bland annat innebär att vattnet som avleds och pumpas från arbetsområdet provtas regelbundet och renas vid behov med hjälp av sedimenteringscontainrar eller infiltrationsbäddar. Vi lägger även ut oljelänsar och siltgardiner i vattnet om det finns risk för grumlande arbeten eller oljespill i närheten.

Faunadepåer

Ett åtagande för projektet som beskrivs i miljökonsekvensbeskrivningen är att anlägga faunadepåer av död ved. Faunadepåerna består av grova stockar från träd som behövt fällas under projektets gång. Tusentals arter, främst insekter, mossor, lavar och svampar, är beroende av död ved för sin överlevnad. En faunadepå av död ved kan se ut på olika sätt – exempelvis kan en stock ställas upp och monteras fast bredvid ett levande träd. På så vis kan det fortfarande fungera som bostad åt större djur som fåglar och fladdermöss. Stockarna kan också placeras på marken och staplas ovanpå varandra, både i solexponerat läge och på platser med skugga och fukt. På så vis lockas olika arter till veden.

Väla skog och Småryd naturreservat

Norr om Helsingborg ligger naturreservatet Väla skog på 42 hektar. Reser-

¹ Naturvårdsverket, Biotopskyddsområden, <https://www.naturvardsverket.se/amnesomraden/skyddad-natur/olika-former-av-naturskydd/biotopskyddsomraden/>



Foto: Pixabay

vatet har ett mycket högt naturvärde på grund av de botaniska, zoologiska och hydrologiska värdena som finns på platsen². Väla skog utgörs av ädel-lövskog och vissa av träden är mellan 150 och 250 år gamla. Flera rödlistade arter förekommer i reservatet, bland annat blåsippan och St. Pers nycklar³.

Det nya spåret gör ett permanent intrång på 0,6 hektar, vilket innebär en förlust av skog med höga naturvärden. Intrånget kompenseras genom att 3 hektar skogsmark införlivas i Småryds naturreservat. Ytterligare åtgärder på skogsmarken är inventering av markfloran och värden knutna till trädbestånd samt skötsel av träden i form av gallring, beskärning och plantering av buskar. Åtgärden innebär att Småryds naturreservat utökas, och visionen är att de påverkade naturvärdena i Väla skog säkerställs genom kompensation av liknande eller högre kvalitet.

Ytterligare en del av kompensationen för förlust av skog är att de nedtagna träden med högt naturvärde har tilldelats ett syfte. De avvergade träden har delat upp i stockar på cirka 4 meters längd och sedan återetablerats i skogen som faunadepåer för djur- och växtlivet. Den döda veden har även placerats i andra kommunala reservat, exempelvis Duvestubbe, Pålsjö skog och Larödsskogen. Platserna för utplacering av död ved har valts med utgångspunkt att åtgärden ska göra största möjliga nytta. Exempelvis har stockar från bok placerats i bokdominerad skog. I regel är det brist på gamla träd, död ved och rödlistade arter knutna till naturtypen. Den ökade mängden död ved förbättrar därför förutsättningarna för en hög biologisk mångfald i skogen.

För att skapa övervintringsplatsen lades ett lager stenar i en grop på en

meters djup. Ovanpå detta lades mer sten varvat med ris, flis och sand för att skydda grodorna mot den kalla vintern. Stenarna kommer från en åkerholme i Rögle, där det nya spåret gör intrång i biotopen. I stället för att lägga stenarna i exempelvis en bullervall återanvänds de för att skapa en plats för grodor att övervintra i. Stenarna lagrar värme och skapar även håligheter som ger bra skydd mot vind och rovdjur. Övervintringsplatsen ligger i anslutning till Ödåkra sjö som är en anlagd våtmark och som kan utgöra lekvattnet för grodorna under våren när parningssäsongen börjar.

Ytterligare åtgärder för en förbättrad naturmiljö i arbetsområde är skydd av värdefulla träd och nyckelbiotoper samt bekämpning av de invasiva växterna parkslide, kanadensiskt gullris, blomsterlupin och jätteloka.

² Länsstyrelsen i Skåne län, 2001, Skötselplan Väla skog

³ Helsingborgs stad Natur- och kulturmiljöprogram för delområde Kropp (Helsingborgs stad, 2015)

Avslutande ord och utblick 2022

Under året har flera hållbarhetsinitiativ startats och även genomförts. Idéer till initiativ har kommit från medarbetare med spridda roller i projektet, och vi gläds åt att ha en så engagerad organisation där hållbarhet står i fokus. Hållbarhetsarbetet driver vi tillsammans, och det är genom mångfalden i våra bakgrunder och kunskaper som de riktigt nyskapande lösningarna tas fram. I samverkan med externa parter har vi hittat nya lösningar för anläggningsmaterial som därigenom kommer till större nytta, exempelvis grodhotellet i samarbete med Helsingborgs kommun. Vår styrka i projektet kan sägas ligga inom ramen för miljömässig hållbarhet. Detta är en styrka som vi kommer att fortsätta dra nytta av under 2022.

Vi har identifierat möjligheter till förbättring inom social hållbarhet, och under 2022 ska vi ta fram arbetssätt för att kunna utvärdera och mäta arbetsmiljömässig hållbarhet. Projektet går naturligt in i en fas under 2022 där mycket av anläggningen är färdigplanerad och projektet övergår till ett intensivt byggande. Därför är det naturligt att vi under 2022 kan komma att fokusera på social hållbarhet. Det är viktigt att vi fortsätter att värna om våra grannar och bibehåller den fina attityden till projektet, vilket vi kommer att fortsätta fokusera på under den produktionsintensiva period som väntar.

Detsamma gäller för det fortsatta arbetet med reducering av klimatpåverkan. Eftersom det mesta av detaljprojektningen är på plats kommer klimatarbetet att skifta fokus till att följa upp projektets utsläpp, undersöka potentiella klimatreducerande åtgärder och hitta transporteffektiva lösningar för att minska bränsleförbrukningen. Extra vikt kommer därmed läggas på att följa klimatpåverkan genom upprättning av klimatkalkyl för att kunna göra de grundade val som behövs. Vi går in i 2022 med samma engagemang för materialåteranvändning som under 2021, med ambitionen att fortsätta hitta lösningar som kan gå i lås och minska projektets klimatpåverkan.

För 2022 tänker projektet även stärka kommunikationen till omvärlden när det gäller det hållbarhetsarbete vi bedriver, för att inspirera, skapa medvetenhet och öka transparensen.

Vårt hållbarhetsmål är att vi i samverkan ska genomföra ett hållbart anläggningsprojekt. Tillsammans med projektmedlemmar och externa samarbetspartner försätter hållbarhetsarbetet in i 2022. Vi ser fram emot att tillsammans, dag för dag, i det stora och det lilla, leda branschen mot en mera hållbar framtid.

”

Vi ser fram emot att tillsammans, dag för dag, i det stora och det lilla, leda branschen mot en mera hållbar framtid.



Foto: SWECO

Trafikverket, Garnisonsgatan 10, 254 66 Helsingborg
Telefon: 010-123 33 94, Texttelefon: 010-123 50 00
trafikverket.se



Medfinansierat av Europeiska unionens
fond för ett sammanlänkat Europa