

Exploateringsprojekt tillsynsrapport 2018



En rapport från miljöförvaltningen
Stefan Troëng
April 2019

Framsidas fotografi: Miljöförvaltningen, Stefan Troëng

INNEHÅLL

1	Beskrivning av verksamhetsområdet	3
1.1	Verksamhetsområdets miljö- och hälsopåverkan	3
2	Tillsynsarbetet.....	4
2.1	Infrastrukturprojekt	4
2.2	Citybanan (Trafikverket).....	6
	Miljöförvaltningens tillsyn	6
2.3	Förbifart Stockholm (Trafikverket).....	7
	Miljöförvaltningens tillsyn	7
2.4	Getingmidjan (Trafikverket).....	9
	Miljöförvaltningens tillsyn	10
2.5	Värtabanan Intunnling (Trafikverket)	11
	Miljöförvaltningens tillsyn	11
2.6	Värtabanan Intunnling (Exploateringsnämnden)	12
	Miljöförvaltningens tillsyn	12
2.7	Slussen (Exploateringsnämnden)	12
	Miljöförvaltningens tillsyn	13
2.8	Nya tunnelbanan (Stockholms läns landsting)	14
	Miljöförvaltningens tillsyn	14
2.9	City Link Etapp 2 (Svenska Kraftnät)	16
	Miljöförvaltningens tillsyn	16
2.10	Stockholm vatten och avfalls nya tunnel.....	17
	Miljöförvaltningens tillsyn	17
2.11	Renovering av Söderströmsbron (Stockholms läns landsting	18
	Miljöförvaltningens tillsyn	18
2.12	Årstafältet	18
	Miljöförvaltningens tillsyn	19
2.13	Mälarbanan	19
	Miljöförvaltningens tillsyn	20
2.14	Exploateringsprojekt flerbostadshus	20
3	Byggherrarna	21
3.1	Trafikverket	21
3.2	Exploateringskontoret	22

3.3	Stockholms läns landsting (FUT)	22
3.4	Region Stockholm (f.d. Stockholms läns landsting) - trafikförvaltningen	23
3.5	Svenska kraftnät	23
3.6	Övriga byggherrar	23

1 Beskrivning av verksamhetsområdet

Tillsynsobjekten inom verksamhetsområdet exploateringsprojekt består främst av projekt för byggande av ny infrastruktur eller så omfattande ombyggnad av befintlig infrastruktur att den är att betrakta som nybyggnation. Tillsyn bedrivs även på nybyggnation av framför allt nya flerbostadshus.

Nedanstående objekt har omfattats av miljöförvaltningens tillsyn av stora infrastrukturprojekt under 2018:

- Citybanan (Trafikverket)
- Förbifart Stockholm (Trafikverket)
- Getingmidjan (Trafikverket)
- Mälarbanan (Trafikverket)
- Överdäckning av Värtabanan (Trafikverket)
- Överdäckning av Värtabanan (Exploateringsnämnden)
- Nya Slussen (Exploateringsnämnden)
- Nya Tunnelbanan (3 st. grenar samt depå, Stockholm läns landsting (sedan 1 januari 2019 Region Stockholm), FUT)
- City Link – kraftledningstunnel (Svenska Kraftnät)
- Stockholm Vattens nya avloppstunnel – (Stockholm Vatten och avfall)
- Renovering av Söderströmsbron (Stockholm läns landsting (sedan 1 januari 2019 Region Stockholm)
- Årstafältet (Exploateringskontoret)
- Mälarbanan (Trafikverket)

1.1 Verksamhetsområdets miljö- och hälsopåverkan

Verksamhetsområdets mest påtagliga miljöpåverkan är buller. Arbeten generar luftburet buller som uppkommer vid markarbeten, t.ex. schaktning, pålning och spontning. Arbetena generar också stomljud vid arbeten under mark. Stomljuden uppkommer när ett fast material som berg fås att börja vibrera. Vibrationerna fortplantar sig sedan till byggnader grundlagda på berg och upp i

byggnadens stomme varefter golv, väggar och tak börjar vibrera och stomljudet avges som luftljud inne i rummet. Det går därför inte att skydda sig mot stomljud genom att stänga fönster eller vistas i ett annat rum. Det effektivaste sättet att begränsa störningen är att begränsa tiden då stomljusalstrande arbeten utförs.

Luftemissioner som kan genereras vid anläggande av infrastrukturprojekt är kväveoxider, bensen, växthusgaser, inandningsbara partiklar (PM₁₀). Kvävedioxid, bensen och partiklar (PM₁₀) har en negativ inverkan på människors hälsa. Påverkan är dock lokal och tillfällig. Växthusgaserna påverkar det globala klimatet.

Användandet av sprängämnen gör att kväverester finns kvar i sprängmassor. Länshållningsvatten som kommer i kontakt med massorna kan därmed få förhöjda halter av kväve. Under 2018 har det fokuserats mer på ytvattenfrågor.

Kemikalier och avfall inom verksamhetsområdet kan vid felaktig hantering medföra en miljöpåverkan genom t.ex. direktutsläpp i recipient eller genom att markytor förorenas genom dropp och spill från t.ex. drivmedelstankar. Felaktig användning av kemiska tätningsmedel kan bidra till att vatten förorenas. Uppställningsplatser för arbetsfordon kan genom dropp och spill bidra till markföroreningar.

Vid nyetablering av infrastruktur och etablering av tillfälliga arbetsområden kan värdefulla naturområden tas i anspråk och ge upphov till ytförluster och/eller barriärer.

2 Tillsynsarbetet

2.1 Infrastrukturprojekt

Förvaltningens arbete börjar ofta genom kontakter och yttranden i samband med ansökan för verksamheten till mark- och miljödomstolen enligt 11 kap. miljöbalken. Inom ramen för tillståndsärendet prövas även delar av den miljöfarliga verksamheten enligt 9 kap. miljöbalken. Det är en mycket viktig del av arbetet eftersom tillståndet från domstolen och de villkor som där anges är styrande för hur projektet bedrivs. Det är förvaltningens uppfattning att de synpunkter vi har i allmänhet har stort genomslag i de villkor som meddelas i domarna.

Själva tillsynen av infrastrukturprojekten påbörjas i regel något till några år innan den faktiska byggnationen påbörjas. Tillsynen består inledningsvis av ett förebyggande arbete som syftar till att säkerställa en god egenkontroll hos verksamhetsutövaren. Detta görs genom samrådsmöten om hur olika störningar ska hanteras och vilka krav som ska gälla för utsläppshalter m.m. för respektive byggprojekt. Samråden leder fram till ett kontrollprogram som miljö- och hälsoskyddsnämnden förelägger verksamhetsutövaren att följa. Kontrollprogrammen är utformade efter de villkor som givits i domen.

När byggnationen väl påbörjas tillser förvaltningen att eventuella domstolsvillkor och de riktvärden och rutiner som fastställts i kontrollprogrammen följs och att verksamhetsutövarna bedriver ett kontinuerligt egenkontrollarbete. Detta görs bl.a. genom regelbundna tillsynsmöten där förvaltningen tillsammans med verksamhetsutövarna går igenom arbetsläget, bullersituationen, inkomna klagomål, påträffade markföroreningar, hanteringen av länshållningsvatten samt eventuellt behov av kemisk injektering m.m. Verksamhetens egenkontroll granskas också genom att miljöförvaltningen tar del av kvartals- och årsrapporter. I rapporterna sammanställs bl.a. eventuella överskridanden av ljudnivåer och utsläppshalter, påträffade markföroreningar, inkomna klagomål samt förbrukningen av kemiska injekteringsmedel under aktuell period.

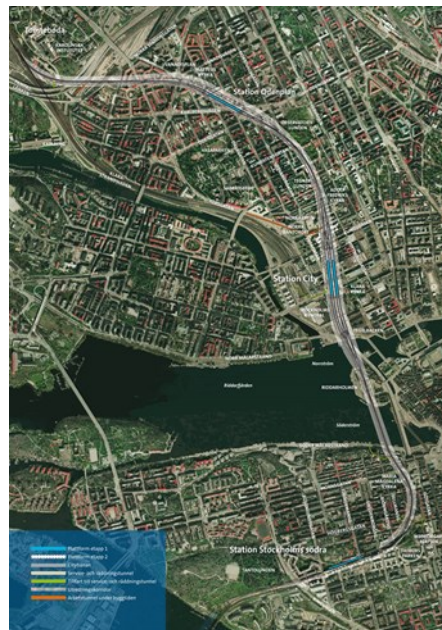
En rutin som används i relativt stor omfattning av projekten är den som avser bullrande arbeten som behöver utföras utanför byggprojektens ordinarie arbetstid. När det av olika skäl föreligger behov av arbete på annan tid sker ett skriftligt samråd mellan byggherren och miljöförvaltningen enligt den framtagna rutinen. Samma rutin används även när arbeten sker som överskrider angivna riktvärden för buller. Vilka tider och riktvärden för buller som avses regleras i regel genom domstolens villkor.

Syftet med rutinen är dels att få entreprenörerna att planera sina arbeten så att störningar minimeras, dels att miljöförvaltningen ska ha möjlighet att framföra synpunkter på de arbeten som trots allt behöver utföras under störningskänslig tid. Förvaltningen har också möjlighet att ingripa mot sådana arbeten i de fall arbetena bedöms medföra oacceptabla störningar för närboende. Rutinerna och erfarenheterna från dessa har varit till stor hjälp vid framtagandet av nya kontrollprogram t.ex. för byggandet av nya tunnelbanelinjen Akalla – Barkarby.

I det följande ges en kort beskrivning av respektive infrastrukturprojekt samt den tillsyn som utförts på objekten under 2018.

.2 Citybanan (Trafikverket)

Citybanan byggdes som en sex kilometer lång pendeltågstunnel mellan Stockholms södra och Tomtebodas med nya stationer vid Odenplan och T-centralen (figur 3). Citybanan öppnades sommaren 2017 varvid spårkapaciteten fördubblades genom Stockholm. Pendeltågen går i en egen tunnel skild från övrig tågtrafik.



Figur 1. Citybanans sträckning, station Stockholms södra – Tomtebodas. (Källa: www.trafikverket.se)

Miljöförvaltningens tillsyn

Förvaltningen har under året fått in en rapport om rivningsavfall från en omformarstation i Älvsjö som tillhör projektet. Vidare har rapporterats att ca 1 500 m² massor som tidigare legat i järnvägs-spåren vid Södra station körts till Högbytorp för omhändertagande.

2.3 Förbifart Stockholm (Trafikverket)



***Figur 2** Borrugg under Sättra. Foto Miljöförvaltningen, Stefan Troëng*

Miljöförvaltningens tillsyn

Byggarbetet med Förbifart Stockholm fortskrider och förvaltningens arbete har gått in i en ren tillsynsfas med löpande möten (inspektioner). Sex ordinarie tillsynsmöten har genomförts under 2018. I de flesta fall kombineras tillsynsmötena med inspektion och platsbesök. Ett samordningsmöte mellan berörda kommuner och länsstyrelsen har också hållits. Tillsynsmötena delas geografiskt in i ”Norr”, ”Mitt” och ”Söder”. Stockholm har tidigare inte deltagit i mötena för mittsträckan då dessa tidigare omfattade endast Ekerö kommun. Projektet har utvidgats till att omfatta även utbyggnaden av väg 261 förbi Drottningholm och över Nockebybron, varför Stockholm nu berörs även av denna del.

Kontrollprogrammen styr arbetet med miljöfrågor under byggtiden och ska visa för tillsynsmyndigheten hur hanteringen sker och att verksamheten lever upp till de krav som ställs. Kontrollprogrammen

omfattar miljö under byggtiden ”Övergripande” inklusive följande bilagor:

- Luftburet ljud, stomljud och komfortvibration.
- Hamnanläggningar och sjötransporter.
- Kemikalier och material.
- Kemisk injektering.
- Förorenad mark.
- Kommunikation och tredje man.
- Natur- och kulturmiljövärden.

Vid de möten som sker för de olika delsträckorna redovisar Trafikverket pågående och kommande arbeten, eventuella avvikelser mot kontrollprogram, klagomål mm. Det sker även platsbesök vid de olika delsträckornas entreprenader. Under 2018 har förvaltningen bl.a. kunnat göra inspektioner under jord i tunnlarna. Vidare har förvaltningen inspekterat verksamheten vid den etablerade tillfälliga hamnen i Sättra och arbetena vid Kungens kurva med flera ställen.

Utöver tillsynsmöten (inspektioner) med Trafikverket genomförs även samordningsmöten mellan de inblandade tillsynsmyndigheterna som är kommunala nämnder och länsstyrelsen. Det har under 2018 genomförts ett sådant möte. Huvudsyftet är att diskutera gemensamma frågor och problemställningar kring villkor eller uppkomna situationer. Då projektet löper genom flertalet kommuner är samordning av stor vikt.

Enligt tillståndet från mark- och miljödomstolen krävs godkännande från tillsynsmyndigheten för att bedriva bullrande arbeten utanför vissa tider/överskridanden av riktvärden. Två sådana ansökningar har hanterats under 2018. Vidare har ett samråd genomförts angående nattliga arbeten som inte bedömts ge upphov till bullernivåer över riktvärdena.

En anmälan om en tillfällig krossanläggning i Sättra, kopplad till projektet, har överlämnats till Huddinge kommun efter det att man konstaterat att den ligger på den kommunens mark. En anmälan om oljecistern har också behandlats.

En fråga som har behandlats under året är provotidsvillkoren för den tillfälliga hamnen i Sättra som togs i drift hösten 2017. Förvaltningen har gett synpunkter till mark- och miljödomstolen och dom väntas med slutgiltiga villkor under 2019.

I gattet mellan Sättra hamn och ön Kungshatt, som tillhör Ekerö kommun, har mycket besvärliga bergsförhållanden konstaterats. Projektet har därför påbörjat ”bypassstunnlar” för att komma förbi denna sektion och att inte förlora för mycket tid. Man håller sig inom avlyst tunnelområde och länsstyrelsen har inget att erinra mot förfarandet. Förvaltningen bedömer att ändringen innebär en marginell ökning av transport av material på lastbil och i övrigt inte har någon miljöpåverkan.

En annan fråga som är fortsatt aktuell är utsläpp av byggvatten där miljö kvalitetsnormerna för vatten måste beaktas och påverkan på recipienten, på kvalitetsfaktornivå, redovisas sedan EU-domstolen slog fast detta i Weserdomen. Gällande de recipienter som tillfälligt kommer att ta emot byggdagvatten från Förbifarten kommer Trafikverket att upprätta handlingsplaner för varje enskild recipient. Trafikverket kommer under en period om 6-9 månader att prova och utvärdera olika reningssteg för att få underlag kring vilka föroreningsnivåer som är möjliga att komma ned till, och vilka kostnader olika reningssteg medför. Arbetet kommer att ske i samråd med tillsynsmyndigheterna. Förvaltningen anser att det är ett ändamålsenligt förfarande. Detta arbete fortgår.

2.4 Getingmidjan (Trafikverket)

Sträckan mellan Stockholms Central och Stockholms södra, den så kallade Getingmidjan, är en av de mest trafikerade sträckorna i hela landet. Här passerar alla tåg till och från södra Sverige, i snitt passerar ett tåg var tredje minut. Järnvägen är till stora delar från 1950-talet och är nu föremål för en omfattande upprustning. Arbena är nödvändiga för att säkerställa pålitliga och hållbara transporter. Efter upprustningen kommer Getingmidjan att ha samma placering och samma antal spår som den har idag. De huvudsakliga arbetena sträcker sig över åren 2017–2021. Somrarna 2019 och 2020 kommer trafiken på spåren att vara avstängd under åtta veckor efter midsommar precis som den var under 2018. Sommaren 2021 finns som reservtid för avstängning.



Figur 3. Blottlagt tunneltak på Riddarholmen. Foto Miljöförvaltningen, Stefan Troëng

Miljöförvaltningens tillsyn

Upprustningen av Getingmidjan utgör till viss del vattenverksamhet som Trafikverket sökt tillstånd för. Länsstyrelsen har tillsyn över själva vattenverksamheten medan miljö- och hälsoskyddsnämnden har tillsynen över bl.a. bullerfrågorna under byggtiden.

Arbetet påbörjades under 2017. Mindre och begränsade avstängningar av järnvägstrafiken gjordes under det året för att möjliggöra vissa arbetsmoment. Under 2018 gjordes en större trafikavstängning under sommaren. Trafiken var avstängd från midsommar och åtta veckor framåt. Tågtrafiken genom Stockholm utgjordes av pendeltåg medan fjärrtågen norrifrån stannar vid centralen och söderifrån vid Älvsjö eller Stockholm syd. En besvärlig omständighet var att avstängningen sammanföll med att man hade problem med rulltrapporna vid Stockholms central. Flera mindre avstängningar gjordes också, t.ex. under höstlovet. Stora trafikavstängningar likt

den 2018 planeras under somrarna 2019-2020, med sommaren 2021 som reserv.

Under året har förvaltningen haft fyra stycken tillsynsmöten varav ett kombinerades med inspektion av del av verksamheten vid Riddarholmen.

Åtta stycken ansökningar om bullrande arbeten utanför ordinarie arbetstid har lämnats in och godkänts. Överlag har ansökningarna varit väl motiverade och förberedda med beräkningar av förväntade bullernivåer och vidtagna försiktighetsmått.

En anmälan om förorenade massor har lämnats in. Källan var äldre tätningsskikt. Vidare har en anmälan om en incident med ett mindre dieselläckage inkommit.

2.5 Värtabanan Intunnling (Trafikverket)

Det ska byggas universitets- och högskolelokaler samt studentbostäder inom Albano-området. För denna utbyggnad krävs en överdäckning av Värtabanan längs en sträcka om ca 300 m, ett arbete som utförs av entreprenör på uppdrag av Trafikverket. Tunneln är en överdäckning, enkelt uttryckt sätts betongfundament längs spårområdet och ovanpå läggs ett ”lock”. I samband med detta kommer anläggningen även att förberedas för dubbelspår. Trafikverket kommer också att bygga kulvert för stadens VA samt anlägga en vägbro.



figur 5. Översiktskarta överdäckning av Värtabanan

Miljöförvaltningens tillsyn

Projektområdet är inte särskilt problematiskt ur miljösynpunkt. Projektområdet ligger relativt långt ifrån bostäder men Stockholms universitet har störningskänslig laborativ verksamhet i direkt närhet. Förvaltningen har inte mottagit några klagomål under perioden. Förvaltningen godtog att projektet vid behov infiltrerar länshållningsvatten i tre punkter i området. Förvaltningen bedömer

att projektet har god egenkontroll och att arbetet ur miljösynpunkt fortlöper väl.

2.6 Värtabanan Intunnling (Exploateringsnämnden)

För att kunna bygga Hagastaden behöver Norra Länken och Värtabanan förläggas i tunnel och förstärkas (överdäckas) så att det nya området kan byggas ovanpå. Det kommer att innebära en utvidgning av innerstaden och knyta ihop Stockholm med Solna.

Tunnelprojektet som är en del av Norra länken genomfördes av Trafikverket i samarbete med Stockholms stad och färdigställdes i april 2016. Överdäckningen av Värtabanan, en sträcka på 750 meter, pågick under 2016-2018 och därefter kan marken ovanpå bebyggas. För överdäckningen är det staden (Exploateringsnämnden) som är verksamhetsutövare. Utbyggnationen av Hagastaden beräknas pågå under 15 år. Förvaltningen bedömer att kommande byggnationer kommer att vara mer problematiska ur störningssynpunkt än överdäckningen av Värtabanan.

Miljöförvaltningens tillsyn

Projektet ligger relativt oproblematiskt, i en redan bullerstörd miljö, med få närliggande störningskänsliga objekt.

2.7 Slussen (Exploateringsnämnden)

Slussen måste rivas och byggas upp från grunden eftersom anläggningen är i så dåligt skick att det inte räcker med reparationer för att åtgärda problemen. Slussen byggs även om för att öka avtappningen från Mälaren och därmed minska översvämningensrisken.



***Figur 6.** Arbeten med renovering av Slussen foto
Miljöförvaltningen, Stefan Troëng*

Miljöförvaltningens tillsyn

Arbetena med nya Slussen är i full gång och tillsynen över byggskedet fortgår med löpande tillsynsmöten med verksamhetsutövaren (Exploateringsnämnden) och länsstyrelsen. Miljöförvaltningen har tillsyn över den miljöfarliga verksamheten och buller medan länsstyrelsen har tillsyn över vattenverksamheten. Under 2018 har sex stycken tillsynsmöten genomförts, med platsbesök i vissa fall. Vidare har ett möte genomförts angående förorenade massor som behövt schaktas bort inför anläggandet av teknikkulvert alldeles uppströms Slussen.

Arbetet har enligt förvaltningen avlöppt väl. Endast enstaka klagomål har inkommit, och har då avsett bullrande arbeten allmänt utan att någon specifik tidpunkt eller källa angetts. Projektet bedöms nu ha god beredskap att mäta buller vid inkomna klagomål och att kunna hantera inkomna klagomål.

Förvaltningen hanterade 30 stycken ansökningar om undantag för arbeten på andra tider och/eller överskridanden av riktvärden för buller än vad som anges i mark- och miljööverdomstolens dom. En ansökan drogs tillbaka när projektet insåg att det fanns risk att förvaltningen skulle svara nej.

Tillsynen innefattar förutom regelbundna tillsynsmöten även kontakter via e-post och telefonsamtal med verksamhetsutövaren, länsstyrelsen och allmänhet.

Förvaltningen bedömer att projektet har en god ändamålsenlig egenkontroll i alla avseenden, efter det att stora förbättringar har skett vad gäller kontroll av buller.

2.8 Nya tunnelbanan (Stockholms läns landsting)

Det ska byggas tre nya grenar av Stockholms tunnelbana, Akalla - Barkarby, Arenastaden – Odenplan och Nacka – Söderort samt en utbyggd depå vid Högdalen. De nya sträckningarna kommer att utgöras av drygt 19 km tunnel och 11 nya stationer. Två befintliga stationer kommer också att läggas ner. Ett av syftena är att möjliggöra byggandet av 78 000 nya bostäder samt nya arbetsplatser fram till år 2025. Ett annat syfte är att öka kapaciteten i kollektivtrafiken. Stockholm växer och därmed ökar kraven och belastningen på kollektivtrafiken. Verksamhetsutövare är Stockholms läns landsting genom "Förvaltning för utbyggd tunnelbana" (FUT).



Figur 7. Tunnelbanans nya sträckning. (Källa: nyatunnelbanan.sll.se)

Miljöförvaltningens tillsyn

Precis som under 2017 har förvaltningen under 2018 lagt ner en stor andel icke debiterbar tillsynstid till att hantera remisser från mark- och miljödomstolen gällande tillståndsansökningar för

vattenverksamhet enligt 11 kap miljöbalken. Inom ramen för vattenmålet hanteras enligt praxis också miljöfarlig verksamhet enligt 9 kap miljöbalken, t.ex. buller och grönfrågor.

Under året har remisser för linjerna Nacka – Söderort behandlats. Kompletterande yttranden för sträckan Odenplan – Arenastaden har också ingivits. Under våren genomfördes huvudförhandlingar i mark- och miljödomstolen för sträckan Odenplan - Arenastaden station. Dom meddelades den 25 maj. Miljöförvaltningen representerade miljö- och hälsoskyddsnämnden under förhandlingarna och lämnade synpunkter. Domen överklagades av två parter vad avser ekonomiska ersättningar och av en part vad gäller tunnelbanans utsträckning. Mark- och miljööverdomstolen har gett prövningstillstånd vad avser de ekonomiska frågorna. Domen kan således användas vid utbyggnaden. Däremot är inte järnvägsplanen fastställd ännu. Man hoppas att detta ska ske under första halvåret 2019.

Förvaltningen har deltagit i 11 tillsyns- och samrådsmöten under året angående de olika delsträckorna och i två möten med övriga tillsynsmyndigheter för att samordna tillsynen.

För sträckan Akalla – Barkarby har arbetsplatser och andra förberedelser gjorts på Barkarbyfältet. För den sträckan är också järnvägsplanen fastställd.

Vissa förberedande arbeten som inte behöver fastställd järnvägsplan genomförs för sträckan Odenplan – Arenastaden, t.ex. bullerskyddsåtgärder i fastigheter.

Förberedande arbeten för sträckan Nacka – Söderort har genomförts, t.ex. uppförande av skyddstak och ledningsomläggningar vid Gullmarsplan

Provbörningar för Nacka – Söderort och depån har genomförts under året.

2.9 City Link Etapp 2 (Svenska Kraftnät)



Figur 8. city Link och dess fyra etapper.

City Link etapp 2 består av en tunnelförlagd 400 kV-förbindelse mellan transformatorstationen Anneberg i Danderyd och transformatorstationen Skanstull i södra Hammarbyhamnen i Stockholm. Tunneln, som i huvudsak kommer att anläggas genom borrhning med tunnelbormmaskin, blir cirka 13,4 km lång och kommer att vara belägen på 50 - 100 meters djup. Fyra ventilationsschakt kommer att utföras i anslutning till kabeltunneln inom Stockholms stad. City Link etapp 2 medför även att planerade rivningar av befintliga 220 kV-luftledningar kan genomföras och att de cirka 60 000 personer som bor inom 200 meter från dessa ledningar på så sätt slipper ha luftledningar i sin närmiljö. Den mark som i dag begränsas av luftledningar kommer således att kunna användas för andra ändamål, bl.a. för bostadsbyggande.

Miljöförvaltningens tillsyn

Planerad byggstart är nu satt till 2020. Miljöförvaltningen planerar för granskning av kontrollprogram och eventuellt andra tillsynsåtgärder under 2019.

2.10 Stockholm vatten och avfalls nya tunnel

Stockholm Vatten och Avfall AB (SVOA) avser att lägga ned Bromma reningsverk och överföra avloppsvattnet i tunnel till Henriksdals reningsverk. Tunneln byggs 30-90 meter under marken och blir cirka 14 kilometer lång. Den del av Stockholms avloppsvatten som idag avleds till Himmerfjärdsverket i Botkyrka kommun kommer i stället att ledas till Henriksdals avloppsreningsverk via den nya avloppstunneln. Den s.k. Mästunneln som kommer att dras från Älvsjö ansluts till "huvudtunneln".

För att klara den ökade avloppsmängden och samtidigt klara fler anslutna kunder och ökade reningskrav byggs Henriksdals reningsverk om och får delvis ny teknik samtidigt som möjligheten för att ta emot mer organiskt material utökas. Om- och nybyggnationen är dimensionerad för att klara avloppet från stockholmarna fram till år 2040. Projektet beräknas vara klart 2026.



Figur 9. Översiktskarta över projektet och tunnelns sträckning

Miljöförvaltningens tillsyn

I dom i mark- och miljödomstolen, mål M 3980-15, 2017-12-14 meddelades tillstånd för verksamheten. SVOA har inte tagit tillståndet i anspråk under året. Detta förväntas ske under 2019. Inga tillsynsåtgärder har därför vidtagits.

2.11 Renovering av Söderströmsbron (Stockholms läns landsting)

Stockholms läns landsting rustar upp tunnelbanebron mellan Gamla Stan och Slussen (Söderströmsbron). Arbetet innebär bl.a. byte av brobalkar, blästring och andra arbetsmoment. Projektet beräknas vara klart 2020 men har ett reservår 2021. Under kortare perioder kan tunnelbanetrafiken påverkas. Projektet ligger mitt emellan Slussenprojektet och renoveringen av Getingmidjan. De tre projekten kan komma att påverka varandra när det gäller vattenfrågor, t.ex. grumling, men också när det gäller buller. En samordning mellan projekten är därför viktig.

Miljöförvaltningens tillsyn

Förvaltningen har under året haft ett tillsynsmöte där projektet gicks igenom. Löpande kontakter i olika frågor har också förekommit, bl.a. rådgivning för informationsinsatser och bullerkontroller.

2.12 Årstafältet

Årstafältet ska bebyggas och utvecklas och en helt ny stadsdel ska anläggas med ca 10 000 bostäder. Exploateringskontoret avser att bygga en ny dagvattendamm och göra en omfattande ledningsomläggning på Årstafältet för att förbereda byggnationen. Tillstånd till denna verksamhet meddelades i dom i mark- och miljödomstolen den 12 juni 2017.



***Figur 10.** Göta landsväg går genom Årstafältet. Stor hänsyn tas till den vid byggnationerna*

Miljöförvaltningens tillsyn

Ett flertal klagomål inkom under året då man inledningsvis arbetade fram till kl. 22.00 på vardagskvällar. Sedan man begränsat tiderna till 19.00 har klagomålen minskat kraftigt. Miljöförvaltningen har genomfört ett tillsynsmöte och ett annat möte med exploatören. Vidare har en inspektion hos en klagande, boende på Sandfjärdsgatan, genomförts. Förvaltningen och exploateringskontoret planerar för fortsatta tillsynsmöten för att hantera miljöfrågorna i projektet.

2.13 Mälarbanan

Projektet innebär en utbyggnad av järnvägen från två till fyra spår på en 20 km lång sträcka mellan Tomtebodavägen och Kallhäll i Stockholms län. Detta för att utöka kapaciteten och driftsäkerheten för den spårbundna trafiken. Miljöförvaltningen har ansvar för tillsynen av projektet i de delar som går genom Stockholms stad.

Miljöförvaltningens tillsyn

Under året har två tillsynsmöten genomförts. En anmälan och en ansökan om bullrande arbeten utanför ordinarie arbetstid har behandlats. Vidare har förvaltningen deltagit i samråd inför ansökan till mark- och miljödomstolen avseende sträckan Huvudsta – Duvbo.

2.14 Exploateringsprojekt flerbostadshus

Tillsynen av mindre omfattande exploateringsprojekt (främst nya bostadshus) sker genom stickprovsmässiga inspektioner på plats när byggnationen är påbörjad. I regel utförs en föranmäld inspektion för varje enskilt bygge. Vid inspektionerna ligger fokus på byggherrens egenkontroll och faktiska förhållanden på arbetsplatsen. Vad avser inspektioner utfördes en handfull under 2018, bl.a. kvarteret Linjalen och Tobaksmonopolet på Södermalm. Bostadsbyggande på Hägerstensåsen har också varit föremål för tillsyn. Alla föranleddes av klagomål eller synpunkter från närboende. I tillsynsarbetet har precis som under 2017 den löpande tillsynen över stora projekt samt remisshanteringen för dessa tagit stor tid i anspråk vilket gjort att endast små resurser kunnat läggas på de mindre projekten.

Klagomål på störningar som inkommer till miljöförvaltningen rör till största delen buller och damning. Inte sällan är det brister i det förebyggande arbetet när det gäller information/kommunikation till närboende som resulterar i klagomål. Det kan också vara brister i det förebyggande arbetet för att minimera störningen. Under 2018 hanterades ett flertal sådana klagomål. Förvaltningen hanterade också ett stort antal frågor/synpunkter, som inte resulterade i klagomålsärenden, från närboende. Den mycket varma sommaren bidrog till att antalet klagomål ökade då boende ofta behövde sova med öppet fönster och vistades på balkonger och liknande.

En utveckling som kan skönjas och som är en naturlig följd av behovet av ökat bostadsbyggande i Stockholm är att man bygger tätare och därmed närmare inpå befintliga bostäder, vilket leder till en ökad bullerproblematik under byggfasen. Även andra problem såsom framkomlighet, trafik och säkerhet påverkas och ofta framförs klagomål av sådant slag till förvaltningen och ibland kan förståelsen vara låg för att förvaltningen inte kan hantera också denna typ av klagomål.

I stort kan konstateras att egenkontrollen ofta är god och ändamålsenlig. Däremot anser förvaltningen att det fortfarande brister gällande hanteringen av bullerfrågan. Det handlar främst om en

högre beredskap i frågan samt information till närboende. Därför har förvaltningen haft fokus kring detta vid inspektioner och kontakter med byggherrar.

Förvaltningen har under 2018 inlett ett arbete med att samordna informationsinsatser och tillsyn med Stadsbyggnadskontoret. Samtidigt har ett arbete för att ta fram nya rutiner för tillsynen tagits fram.

3 Byggherrarna

3.1 Trafikverket

Miljöförvaltningen bedömer att Trafikverket har en mycket god egenkontroll och hanterar uppkomna miljöfrågor på ett bra sätt. Med hänsyn till den stora mängd av människor som berörs av byggena är det t.ex. få klagomål på buller som kommer in direkt till förvaltningen. Detta tyder på en väl fungerande egenkontroll hos Trafikverket kring innehållande av bullernivåer, arbetstider och god information till allmänheten. Huvuddelen av frågor och klagomål kring buller går direkt till Trafikverket som då hanterar dessa. Vid tillsynsmöten presenterar Trafikverket inkomna klagomål och beskriver vidtagna åtgärder. Förvaltningens uppfattning är dessa rutiner och vidtagna åtgärder fungerar tillfredsställande.

Uppföljning av Trafikverkets egenkontroll gällande miljöfrågor sker även genom verkets egna miljöronder och riktade insatser med kontroller av kemikaliehantering, farmartankar och arbetsfordon på entreprenaderna m.m. Förvaltningen granskar den inkomna rapporteringen av dessa kontroller och ser därmed att Trafikverket ibland har en del synpunkter på entreprenörernas hantering av miljöfrågorna och även ställer krav på att det som gäller enligt kontrollprogrammet ska följas.

Trafikverkets arbetssätt med framtagande av kontrollprogram i samråd med tillsynsmyndigheten, i god tid innan byggprojekten påbörjas, är enligt förvaltningen en viktig faktor som på ett betydande sätt bidrar till Trafikverkets fortsatt goda egenkontroll under byggtiden. Trafikverket har sedan slutet av 1990-talet tagit fram kontrollprogram för flera stora infrastrukturprojekt i bl.a. Stockholm vilket innebär att verket har samlat på sig erfarenheter som kan arbetas in i kontrollprogrammen för nya projekt. Kontrollprogrammen blir på så sätt successivt bättre anpassade till de faktiska situationer som uppkommer på byggarbetsplatserna.

För kommande projekt med andra verksamhetsutövare än Trafikverket avser förvaltningen tillämpa samma förfarande för att de nya projekten ska hålla samma höga kvalitet i miljöfrågan. Det innebär att tillsyn påbörjas innan projektet startar med framtagande av kontrollprogram och erfarenhetsöverföring från tidigare projekt. Det innebär också att förvaltningen avser tillämpa de rutiner som arbetats fram i samråd med Trafikverket för t.ex. arbeten utanför ordinarie arbetstid och kemisk injektering samt löpande tillsynsmöten, platsbesök och sammanställande av rapporter.

3.2 Exploateringskontoret

Vid byggnationen av nya Slussen tillämpas samma rutiner för arbeten utanför ordinarie arbetstid som för Trafikverkets projekt. Förvaltningen menar att exploateringskontoret vid projekt Slussen har en god och ändamålsenlig egenkontroll och en väl fungerande dialog med tillsynsmyndigheterna. Man har numera en god beredskap för att hantera bullerrelaterade klagomål.

Projektet är mycket komplicerat främst beroende på sitt centrala läge och detta leder till tidspress eftersom olika delmoment är så beroende av varandra och av andra ”yttre” omständigheter. Det leder i sin tur till att man ibland, p.g.a. pressat tidsschema, velat arbeta med bullrande moment utanför ordinarie arbetstid. Motiveringen för ansökan för bullrande arbeten utanför ordinarie arbetstid har därför varit i fokus. Samarbetet mellan förvaltningen och exploateringskontoret är fortsatt gott.

Förvaltningen har tagit del av tydlig dokumentation på att projektet utvärderar brister och vidtar rättelse vilket tyder på ett gott förfarande.

Byggnationen på Årstafältet har precis börjat och förvaltningen arbetar för att tillsynen vid det projektet ska fungera lika smidigt som vid Slussen.

3.3 Stockholms läns landsting (FUT)

Under året har huvudförhandlingar i mark- och miljödomstolen ägt rum angående tunnelbanesträckningen Odenplan - Arenastaden. Tillsynsmöten har börjat genomföras för samtliga projekt utom Depån. Dialogen mellan FUT och förvaltningen har varit bra. Genom hitintills två förhandlingar i mark- och miljödomstolen och ett flertal möten har FUT och miljöförvaltningen blivit väl förtrogna med varandras inställningar och argument.

3.4 Region Stockholm (f.d. Stockholms läns landsting) - trafikförvaltningen

Vid renoveringen av Söderströmsbron visar Regionen att man har god kontroll på miljöfrågorna. En central punkt kommer fortsatt att vara samspelet med Slussenprojektet (exploateringskontoret) och renoveringen av Getingmidjan (Trafikverket)

3.5 Svenska kraftnät

Då arbeten med nya ledningstunneln inte startat ännu och projektet är i planeringsfas görs ingen bedömning.

3.6 Övriga byggherrar

Övriga exploateringsprojekt, som byggande av bostäder, sker i regi av olika byggherrar. Byggherrarna kan vara stora byggföretag som PEAB, Skanska, JM och NCC. Många mindre aktörer finns också. Det kan även vara enskilda bostadsrättsföreningar eller bostadsbolag som Stockholmshem.

En av de främsta störningarna som projekten ger upphov till är buller till befintliga bostäder. I regel hanteras miljöaspekterna dock tillfredställande vid dessa projekt. För enskilda som bor eller uppehåller sig i när anslutning till ett byggprojekt kan dock störningarna vara stora under vissa delar av byggfasen. Detta gälla inte minst i områden där flera projekt är på gång samtidigt som till exempel i Hägersten och Svedmyra där flera olika byggherrar ”löser av varandra” med olika projekt.

Förvaltningen har konstaterat tre prioriterade sakområden där en generell förbättring är önskvärd. Det gäller det förebyggande arbetet kring bullerstörningar, hantering av förorenat vatten från byggplatser samt en ökad samordning mellan byggherrar i områden med flera pågående projekt.