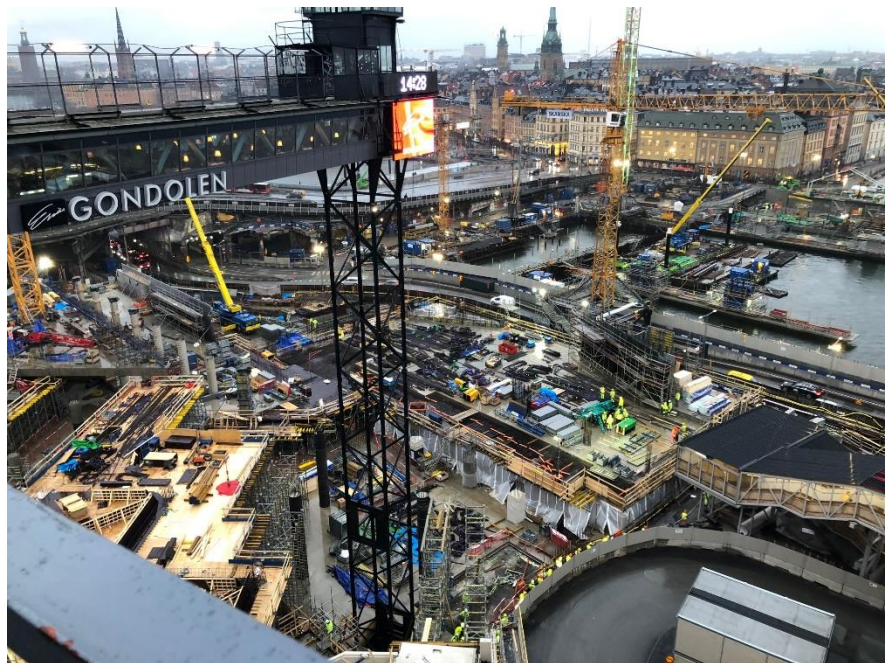


Exploateringsprojekt tillsynsrapport 2019



En rapport från miljöförvaltningen
Stefan Troëng
April 2020

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	Förbifart Stockholm (Trafikverket).....	6
	Miljöförvaltningens tillsyn	6
2.3	Getingmidjan (Trafikverket).....	8
	Miljöförvaltningens tillsyn	9
2.4	Slussen (Exploateringsnämnden)	10
	Miljöförvaltningens tillsyn	11
2.5	Nya tunnelbanan (Region Stockholm)	12
	Utbyggnaden av blå linje Akalla – Barkarby	12
	Utbyggnaden av gula linjen Odenplan – Arenastaden.....	13
	Utbyggnaden av blå linjen mellan Kungsträdgården och Nacka – Söderort	14
	Ny depå i Högdalen.....	16
	Övrigt 18	
2.6	City Link Etapp 2 (Svenska Kraftnät)	18
	Miljöförvaltningens tillsyn	18
2.7	Stockholm vatten och avfalls nya tunnel.....	19
	Miljöförvaltningens tillsyn	19
2.8	Renovering av Söderströmsbron (Region Stockholm)	20
	Miljöförvaltningens tillsyn	20
2.9	Årstafältet (Exploateringskontoret)	20
	Miljöförvaltningens tillsyn	21
2.10	Mälarbanan	21
	Miljöförvaltningens tillsyn	21
2.11	Tvårbana Norr Kistagrenen (Region Stockholm).....	21
2.11	Exploateringsprojekt flerbostadshus	23
3	Byggherrarna	24
3.1	Trafikverket	24
3.2	Exploateringskontoret	25

3.3	Region Stockholm (FUT)	25
3.4	Region Stockholm - trafikförvaltningen	26
3.5	Svenska kraftnät	26
3.6	Övriga byggherrar	26

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 2019:

- Förbifart Stockholm (Trafikverket)
- Getingmidjan (Trafikverket)
- Mälarbanan (Trafikverket)
- Nya Slussen (Exploateringsnämnden)
- Nya Tunnelbanan (3 st. grenar samt depå, Region Stockholm), FUT)
- City Link – kraftledningstunnel (Svenska Kraftnät)
- Stockholm Vattens nya avloppstunnel – (Stockholm Vatten och avfall)
- Renovering av Söderströmsbron (Region Stockholm)
- Årstafältet (Exploateringskontoret)
- Tvärbana Norr Kistagrenen (Region Stockholm)

1.1 Verksamhetsområdets miljö- och hälsopåverkan

Verksamhetsområdets mest påtagliga miljöpåverkan är buller. Arbeten genererar 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. Detta måste vägas mot att projektets totala längd kan bli förlängd.

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. Om halterna är tillräckligt höga bör vattnet skickas till reningsverk. Det kan dock uppstå ett glapp där halten är för låg för att skickas till reningsverk samtidigt som den är för hög för att skicka till aktuell recipient. Under 2019 har det fokuserats mer på ytvattenfrågor. Centralt har varit länshållningsvattnens påverkan på uppfyllande av miljökvalitetsnormer för vatten (MKN) i recipient. Ett annat fokusområde har varit PFOS.

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.

Masshanteringsfrågor har blivit allt mer aktuellt inom tillsynsområdet. De många infrastrukturprojekten i regionen innebär på kort sikt ett överskott av massor samtidigt som det på lång sikt är en bristvara. Kvalitet och föroreningsgrad tillsammans med brist på mellanlagringsytor m.m. är strategiska frågor.

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, masshantering 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, uppkomna massor och dessas föroreningshalter, 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 de nya tunnelbanelinjerna, tvärbanans Kistagren och City Link.

I det följande ges en kort beskrivning av respektive infrastrukturprojekt samt den tillsyn som utförts på objekten under 2019.

2.2 Förbifart Stockholm (Trafikverket)



Figur 1 Arbeten vid trafikplats Akalla. Foto Miljöförvaltningen, Stefan Troëng

Miljöförvaltningens tillsyn

Byggarbetet med Förbifart Stockholm fortskrider och förvaltningens arbete bedrivs främst med löpande möten (inspektioner) och olika anmälningsärenden t.ex. anmälan om påträffade föroreningar etc.. Elva ordinarie tillsynsmöten har genomförts under 2019. I de flesta fall kombineras tillsynsmötena med inspektion och platsbesök. Samordningsmöten mellan berörda kommuner och länsstyrelsen har också hållits. Tillsynsmötena delas geografiskt in i "Norr", "Mitt" och "Söder". 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 2019 har förvaltningen bl.a. kunnat göra inspektioner under jord i tunnlarna.

Utöver tillsynsmöten (inspektioner) med Trafikverket genomförs även samordningsmöten mellan de inblandade tillsynsmyndigheterna som är kommunala nämnder och länsstyrelsen. 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. Tre sådana ansökningar har hanterats under 2019. Vidare har tre samråd genomförts angående nattliga arbeten som inte bedömts ge upphov till bullernivåer över riktvärdena. En anmälan om efterbehandling av massor har inkommit och en underrättelse om påträffande av asbest från en äldre fjärrvärmeledning.

Under året har två övriga incidenter rapporterats till miljöförvaltningen. Ett mindre utsläpp av hydraulolja från en brusten slang samt en incident med injekteringscement som trängt upp ur marken vid en gräsmatta. Båda incidenterna har åtgärdats med sanering och återställande av mark.

Förvaltningen har gett synpunkter till mark- och miljödomstolen angående slutgiltiga villkor för hamnverksamheten i Sättra. Slutgiltiga villkor kom i mitten av februari och hamnverksamheten

avvecklades under de första veckorna av mars. Skälet till avvecklingen av hamnen är att man gjort genomslag i tunnlarna mellan Sättra och Kungens kurva vilket innebär att lastbilstransporter nu kan ske direkt ut på E4 via tunnel. Den underjordiska krossen vid Sättra har fått förlängt tillstånd för sin verksamhet under 2019.

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 miljö kvalitetsnormernas status tydliggjordes av EU-domstolen 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 påbörjades under 2018 och fortgår i vissa delar fortfarande.

2.3 Getingmidjan (Trafikverket)

Sträckan mellan Stockholms Central och Stockholms södra, den så kallade Getingmidjan, är den mest trafikerade järnvägssträckan i 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. Arbetena 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. Sommaren 2020 kommer trafiken på spåren att vara avstängd under åtta veckor efter midsommar precis som den var under 2018 och 2019. Sommaren 2021 finns som reservtid för avstängning.



Figur 2. 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 och 2019 gjordes större trafikavstängningar under somrarna.

Trafiken var avstängd från midsommar och åtta veckor framåt. Tågtrafiken genom Stockholm utgjordes under avstängningarna av pendeltåg medan fjärrtågen norrifrån stannar vid centralen och söderifrån vid Älvsjö eller Stockholm syd. Flera mindre avstängningar gjordes också, t.ex. under höstlovet. En central händelse var bytet av järnvägsbro mellan Riddarholmen och

Södermalm i mitten av juli. Brodelarna tillverkades i Estland, slutmonterades i Västerås och sattes på plats med hjälp av pråmar. Stora trafikavstängningar likt den 2018 och 2019 planeras under sommaren 2020, med sommaren 2021 som reserv. Under Sommaren 2020 kommer järnvägsbron över Norrström mellan Riddarholmen och Centralstationen att bytas ut på samma sätt som bron söder om Riddarholmen.

Under året har förvaltningen haft två stycken tillsynsmöten kombinerat med inspektion.

Elva stycken ansökningar om bullrande arbeten utanför ordinarie arbetstid har lämnats in och godkänts. Ett klagomål på byggbuller har inkommit från allmänheten och ett från hotell Hilton på Södermalm. Klagomål från boende har också inkommit från boende på högre ljudnivåer från tågpassager efter det att den nya bron över Söderström monterats. Frågan utreds för närvarande. Preliminära analyser indikerar att tågpassager alstrar lika höga ljudnivåer mätt i dB(A) som den gamla bron, vilket var beställarens krav. Dock verkar ljudfrekvensbilden vara en annan vilket gör att passagererna kan upplevas annorlunda än med den gamla bron. Man är inte helt färdig med alla detaljer i monteringen av bron. Analyserna och färdigställandet av bron fortsätter.

Två anmälningar om förorenade massor har lämnats in.

2.4 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. I projektet ingår också anläggandet av nytt bussgarage i Katarinaberget, renovering av Lokattens trappor m.m.

Under året har den nya temporära bussterminalen färdigställts samtidigt som arbetet med den nya bussterminalen i Katarinaberget påbörjats.



Figur 3. 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 2019 har fem stycken tillsynsmöten genomförts, med platsbesök i vissa fall.

Arbetet har enligt förvaltningen avlöppt väl. En handfull klagomål har inkommit till miljöförvaltningen, de flesta angående stomljud vid byggandet av nya bussterminalen.. I något fall har utredning visat att källan varit en annan än Slussenprojektet. Projektet bedöms nu ha god beredskap att mäta buller vid inkomna klagomål och att kunna hantera inkomna klagomål. De främsta åtgärderna förutom god information, tidsbegränsningar och vissa tekniska lösningar har varit evakueringar och utdelande av hörselkåpor som blivit populära bland drabbade.

Förvaltningen hanterade 27 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.

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.

2.5 Nya tunnelbanan (Region Stockholm)

Det ska i enlighet med Stockholmsöverenskommelsen 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 Region Stockholm genom ”Förvaltning för utbyggd tunnelbana” (FUT).



Figur 4. Tunnelbanans nya sträckning. (Källa: nyatunnelbanan.sll.se)

Arbetena med de fyra olika delprojekten har nu kommit så långt att det är ändamålsenligt att dela upp redovisningen av dem var för sig.

Utbyggnaden av blå linje Akalla – Barkarby

Utbyggnaden innebär en förlängning av blå linje från nuvarande ändstation Akalla till Barkarby med en mellanliggande station ”Barkarbystaden”. Se figur 5.



Figur 5 Översikt av utbyggnaden av tunnelbanan mot Barkarby. Sträckan som berör Stockholm är från station Akalla och en bit mot station Barkarbystaden. Bild från FUT:s broschyr "Allt du behöver veta om Stockholms nya tunnelbana"

Det här delprojektet i utbyggnaden av tunnelbanan är den del som kommit längst. Alla tillstånd, detaljplaner och järnvägsplaner är färdiga. Man har kommit en bra bit på väg med drivningen av arbetstunnlar och också påbörjat arbete med Barkarbys T-banestation. Samtliga arbeten utförs än så länge i Järfälla kommun varför Miljöförvaltningen i huvudsak varit med för att följa och bevaka projektet inför det att Stockholm blir direkt berört. Under början av året slutfördes arbetet med kontrollprogrammet som godkändes av miljö- och hälsoskyddsnämnden i februari. Förvaltningen har deltagit i 5 stycken tillsynsmöten under året och i övrigt haft en del konsultativa kontakter med Järfälla kommun och projektet.

Utbyggnaden av gula linjen Odenplan – Arenastaden

Utbyggnaden innebär en ny linje mellan station Odenplan och Arenastaden i Solna. Förutom ny station i Arenastaden i Solna blir det nya stationer i Hagalund och Hagastaden. Se figur 6.



Figur 6. Översiktskarta som visar gula linjens sträckning. Sträckan som berör Stockholm är från station Odenplan till station Hagastaden som delvis ligger i Stockholm. Bild från FUT:s broschyr "Allt du behöver veta om Stockholms nya tunnelbana"

Tillsynsarbetet under året har fokuserats på framtagande av kontrollprogram för den miljöfarliga verksamheten i enlighet med den erhållna miljödomen. Miljö- och hälsoskyddsnämnden godkände kontrollprogrammet i september. Miljöförvaltningen har deltagit i sex stycken tillsynsmöten under året.

Detaljplanerna för Solna och Stockholm är överklagade och järnvägsplanen är inskickat till trafikverket för godkännande. I Solna har man arbetat med mycket förberedande arbeten i form av ledningsomläggningar, infiltrationsbrunnar, provtagningar i mark etc. Det viktigaste arbetet som berört Stockholm har varit förstärkning av spont och övriga förberedande arbeten för påslaget vid Norra stationsgatan där man kommer att använda samma tunnel som man använt vid arbetena med citybanan.

Utbyggnaden av blå linjen mellan Kungsträdgården och Nacka – Söderort

Utbyggnaden är den största av de planerade utbyggnaderna av tunnelbanan i enlighet med Stockholmsöverenskommelsen 2013. Den omfattar 11,5 km tunnlar, sex nya stationer och tre nya anslutningar till befintliga stationer. Se figur 7.



Bild 7 Översiktskarta som visar projektets sträckning. Delarna som berör Stockholm är från station Kungsträdgården till efter station Hammarby kanal mot Nacka samt hela utbyggnaden mot Söderort. Bild från FUT:s broschyr "Allt du behöver veta om Stockholms nya tunnelbana"

Utbyggnaden innebär att blå linje förlängs från Kungsträdgården under Saltsjön till en ny station "Sofia" på Södermalm. Därefter går en gren till ny station "Hammarby kanal" och sedan vidare mot Nacka. Den andra grenen går från station "Sofia" till Gullmarsplan där en ny plattform anläggs under den gamla tunnelbaneplattformen. Linjen går vidare till ny station "Slakthusområdet" för att sedan gå upp ovan jord och ansluta till befintlig tunnelbanelinje mot Hagsätra före station "Sockenplan". Hagsätralinjen byter därmed färg från grön till blå. Tunnelbanestationerna "Globen" och "Enskede gård" kommer att läggas ner när de ersätts med station "Slakthusområdet".

Under våren genomfördes huvudförhandlingar i mark- och miljödomstolen. Dom meddelades den 19 juni. Miljöförvaltningen representerade miljö- och hälsoskyddsnämnden under förhandlingarna och lämnade synpunkter. En central fråga i det sammanhanget var nämndens krav på kompensationsåtgärder för ingrepp vid Sundsta backe som är en känslig spridningskorridor mellan Årsta och Nacka. Domstolen gick här på nämndens linje. Domen överklagades med avseende på ekonomiska ersättningar och hur bullerfrågan ska hanteras gentemot ett berört hotell. Domens

verkställighet har dock inte överklagats. Mark- och miljööverdomstolen har gett prövningstillstånd. Detaljplanerna är färdiga i både Nacka och Stockholm. Även järnvägsplanen är fastställd.

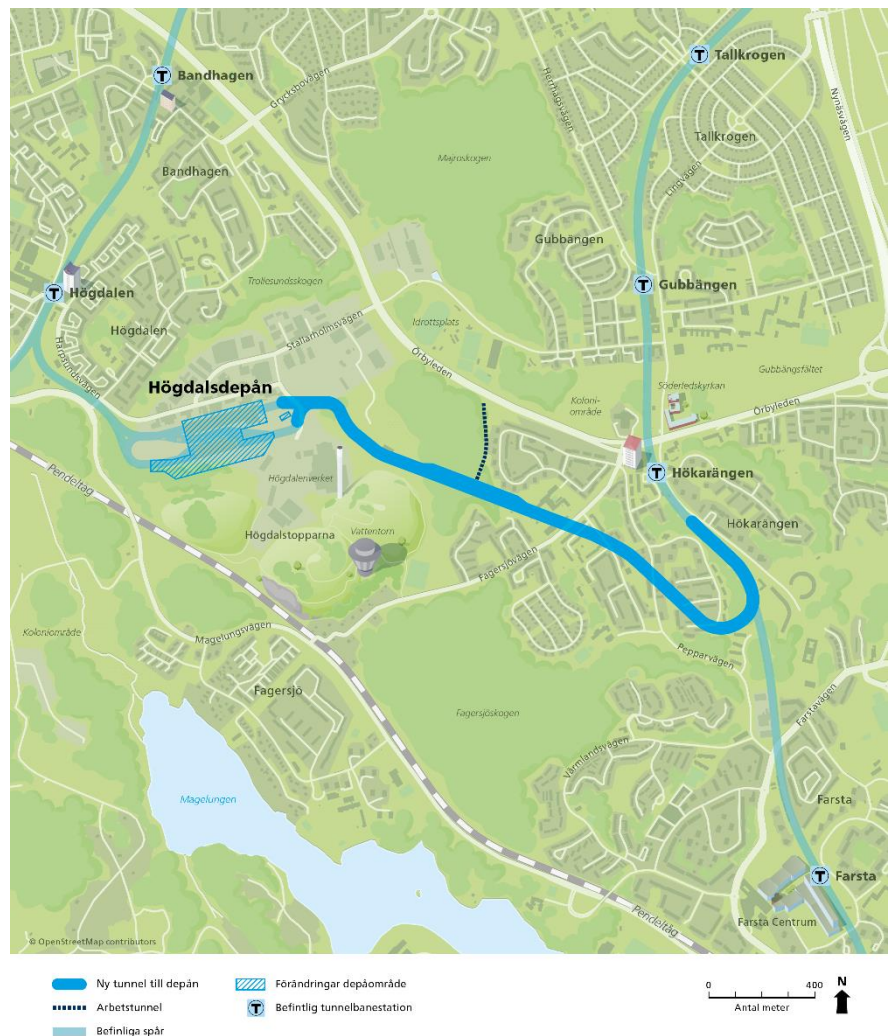
Man kommer att utnyttja en befintlig arbetstunnel vid Blasieholmen som varit förseglad med massor. Miljöförvaltningen har varit engagerad i utredningen av möjligheten att transportera ut massorna från Blasieholmen sjövägen via pråm istället för att transportera dem med lastbil genom innerstaden. Transport sjövägen skulle innebära stora miljövinster, inte minst vad gäller utsläpp av växthusgaser. Utredningen slår fast att det skulle vara möjligt med sjötransporter och den ligger nu som underlag och alternativ för upphandlingen av entreprenaden.

Under året har miljöförvaltningen deltagit i 3 stycken tillsynsmöten. Arbetet har koncentrerats på framtagande av kontrollprogram för den miljöfarliga verksamheten. Kontrollprogrammet godkändes av miljö- och hälsoskyddsnämnden i oktober.

Förvaltningen har också haft tillsyn på förberedande arbeten i Mårtensdal vad gäller masshantering och kemisk injektering. Vidare har förberedelser gjorts i och ikring Gullmarsplan.

Ny depå i Högdalen

En förutsättning för att klara tunnelbanetrafiken efter en utbyggnad av tunnelbanan är en utbyggd depå i Högdalen. Den befintliga depån kommer att förnyas och breddas något. Den största utbyggnaden är dock att Region Stockholm via tunnel under stadsdelen Hökarängen förbinder depån med tunnelbanelinje 18 söder om station Hökarängen. Uppställningsplats för tunnelbanetåg i tunnel under stadsdelen Hökarängen kommer också att inrättas. Se figur 8



Figur 8 Översiktskarta för projektet. Bild från Region Stockholms hemsida för utbyggnaden av tunnelbanan <https://nyatunnelbanan.sll.se/sv/file/utbyggd-depa-i-hogdalen-arbets-tunnel#overlay-context=sv>

På grund av sena ändringar i projektet har planeringen och förberedelserna försenats.

Under året har miljöförvaltningen deltagit i ett kompletterande samråd med anledning av den förändrade utformningen av anslutningen mot linje 18. I december inkom remiss från mark- och miljödomstolen på ansökan om vattenverksamhet. Domstolsförhandlingar kommer förmodligen att genomföras under 2020.

Under året har miljöförvaltningen blivit informerad om provborrningar och markundersökningar som genomförts.

Övrigt

Under året har 4 stycken samordningsmöten mellan berörda tillsynsmyndigheter hållits.

2.6 City Link Etapp 2 (Svenska Kraftnät)



Figur 9. 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

Arbetet under 2019 har koncentrerats på att ta fram kontrollprogrammet för den miljöfarliga verksamheten. Två möten har hållits med verksamheten och ett samordningsmöte mellan

tillsynsmyndigheterna. Tidplanen för byggstart februari 2020 har hållits och man har nu börjat driva borren från Anneberg i Danderyd.

2.7 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. Mässtunneln 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 2029.



Figur 10. 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 tagit tillståndet i anspråk under året. Bolaget har nyligen startat etableringar vid

kommande tunnelpåslag. Ett tillsynsmöte har hållits efter det att domen tagits i anspråk.

2.8 Renovering av Söderströmsbron (Region Stockholm)

Region Stockholm 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 haft löpande kontakter i olika frågor, bl.a. rådgivning för informationsinsatser och bullerkontroller.

2.9 Årstafältet (Exploateringskontoret)

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 11. Markarbeten på Årstafältet Foto: Miljöförvaltningen, Stefan Troëng

Miljöförvaltningens tillsyn

Några klagomål, framförallt på buller, inkom under året. Man har även haft synpunkter på damning. Miljöförvaltningen har genomfört två tillsynsmöten och har haft ett antal kontakter med projektet och kringboende. Under året har projektet arbetet med att förbättra månadsrapporterna och där också inkludera t.ex. bullerfrågorna. Stora ansträngningar har gjorts från projektet och tillsynsmyndigheterna i arbetet med månadsrapporterna.

2.10 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

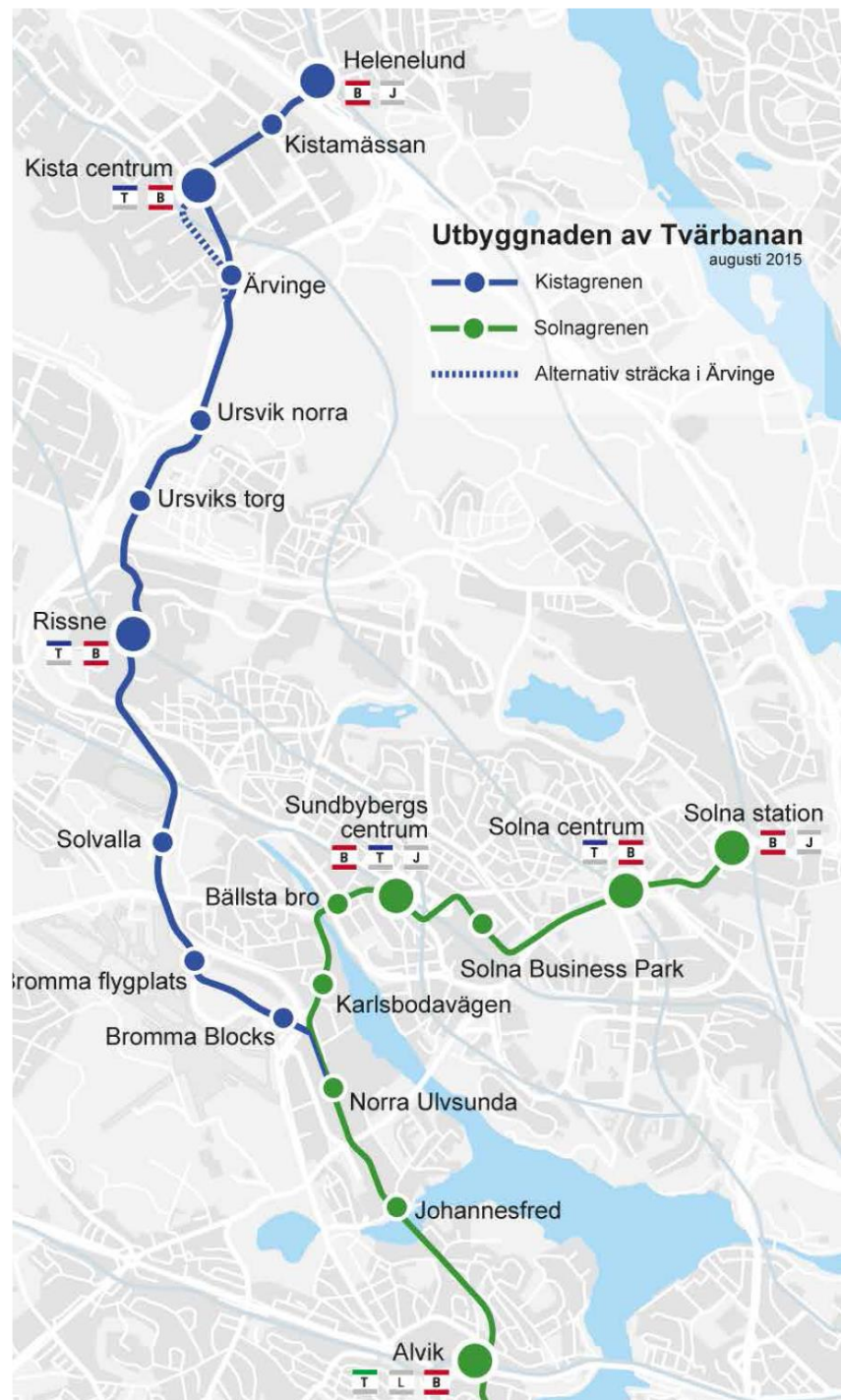
Under året har tre tillsynsmöten genomförts. Åtta ansökningar om bullrande arbeten utanför ordinarie arbetstid i samband med planerade avstängningar, har behandlats. Anmälan av installation av cisterner har gjorts.

Inför 2020 planeras inga större arbeten som berör Stockholm förrän möjligtvis till hösten.

2.11 Tvärbana Norr Kistagrenen (Region Stockholm)

Tvärbanan byggs ut med en Kistagren mellan Norra Ulvsunda och Helenelund. Utbyggnaden kommer att bli omkring 8 km lång och omfatta 10 stycken nya hållplatser.

I projektets arbete ingår anläggande av banvall, läggning av spår med anläggande av nya hållplatser, bro över Bällstaån, teknikinstallationer, schakt m.m. I Stockholm innebär projektet banläggning från Norra Ulvsunda via Bromma Blocks, Bromma flygplats och Solvalla till bro över Igelbäcken där banan går in i Sundbybergs stad. Banan går in i Stockholms stad igen före hållplats Ärvinge. Via Kista centrum sträcker sig banan sedan under E18, där den går in i Sollentuna kommun, till Helenelund. Se figur 11.



Figur 12. Översiktsskarta som visar projektets sträckning. Sträckorna som berör Stockholm är från Norra Ulvsunda via Bromma Blocks, Bromma flygplats och Solvalla. Vid Igelbäcken går banan in i Sundbybergs stad. Banan kommer åter in i Stockholms stad där hållplatserna Ärvinge, Kista centrum och Kistamässan kommer att upprättas. Bild från SL:s broschyr "Tvärbanan Kistagrenen – en översikt". Sedan bilden gjordes har den exakta sträckningen av banan mellan Ärvinge och Kista centrum fastställts.

Under året har miljöförvaltningen haft 3 stycken tillsynsmöten med projektet. Huvudfokus har varit framtagande av kontrollprogram för den miljöfarliga verksamheten. Kontrollprogrammet godkändes av miljö- och hälsoskyddsnämnden i september.

Anmälan om påträffade och omhändertagande av markföroreningar har gjorts samt anmälningar av installation av cisterner. Ett klagomål på buller från verksamheten har inkommit. Störningarna visade sig dock ha en annan källa.

2.11 Exploateringsprojekt flerbostadshus

Tillsynen av mindre omfattande exploateringsprojekt (främst nya bostadshus) sker genom inspektioner på plats när byggnationen är påbörjad. Även om det finns en ambition att genomföra stickprovsmässiga inspektioner så har det inte funnits kapacitet till detta utan samtliga tillsynsärenden har initierats av klagomål. I regel utförs en förannmälld inspektion för varje enskilt bygge. Vid inspektionerna ligger fokus på byggherrens egenkontroll och faktiska förhållanden på arbetsplatsen. En handfull inspektioner genomfördes under 2019. I tillsynsarbetet har precis som under 2018 den löpande tillsynen över stora projekt samt remiss-hanteringen 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 2019 hanterades ett flertal sådana klagomål. Förvaltningen hanterade också ett stort antal frågor/synpunkter, som inte resulterade i klagomålsärenden, från närboende.

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 ändamåls-enlig. 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 2019 fortsatt ett arbete som inleddes under 2018 med att samordna informationsinsatser och tillsyn med Stadsbyggnadskontoret. Detta arbete har nu resulterat i att byggens omgivningspåverkan sedan hösten 2019 tas upp i de tekniska samråden på SBK inför byggstart. Nya rutiner och informationsmaterial har också tagits fram tillsammans med införandet av en funktionsbrevlåda för byggherrar.

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 fortsatt fokus. Samarbetet mellan förvaltningen och exploateringskontoret är 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 också fortsatt under 2019. Här har man haft en del fördröjningar och problem vad gäller bullerfrågorna. Orsaken till detta bedöms till stor del vara brister hos anlitad akustikkonsult. Ett förbättringsarbete har påbörjats och man börjar nu se resultat av det.

3.3 Region Stockholm (FUT)

Under året har huvudförhandlingar i mark- och miljödomstolen ägt rum angående tunnelbanesträckningen Kungsträdgården - Nacka/Söderort. Dialogen mellan FUT och förvaltningen har varit

bra. Genom hitintills tre förhandlingar i mark- och miljödomstolen och ett flertal möten har FUT och miljöförvaltningen blivit väl förtrogna med varandras inställningar och argument. Detta underlättar arbetet framöver och förvaltningen bedömer att de kommande domstolsförhandlingarna om Högdalendepån kommer att gå bra.

3.4 Region Stockholm - trafikförvaltningen

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

3.5 Svenska kraftnät

Arbetena med nya ledningstunneln har precis inletts varför vi inte har någon praktisk erfarenhet av tillsyn av verksamheten. Samarbetet med framtagande av kontrollprogrammet har överlag gått bra.

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 Norra Djurgårdsstaden och Hagastaden 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.