

Exploateringsprojekt Tillsynsrapport 2013



En rapport från miljöförvaltningen

Anna Mróz

april 2014

Framsidas fotografi: Emma Nordling

INNEHÅLL

1	Beskrivning av verksamheten	5
2	Tillsynsarbetet	7
2.1	Infrastrukturprojekt	7
2.1.1	Norra Länken inkl. väg E4/E20 m.m. inom Norra stationsområdet (Trafikverket)	8
2.1.2	Norra stationsområdet, byggande av lokalgator och Solnabron (exploateringskontoret).....	8
2.1.3	Citybanan (Trafikverket)	9
2.1.4	E18, Hjulsta – Kista (Trafikverket)	11
2.1.5	Förbifart Stockholm (Trafikverket)	12
2.1.6	Trafikplats Kristineberg (Trafikverket)	13
2.1.7	Slussen (exploateringskontoret)	13
2.1.8	Mindre exploateringsprojekt.....	14
3	verksamhetsutövarnas miljöarbete	16
3.1	Trafikverket	16
3.2	Exploateringskontoret	16
3.3	Övriga byggherrar	17

I BESKRIVNING AV VERKSAMHETEN

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

Nedanstående objekt har omfattats av miljöförvaltningens tillsyn under 2013:

- Norra Länken inkl. intunnling och kapacitetsförstärkning av väg E4/E20 och järnväg på sträckan Tomtebodavägen – Haga södra (Trafikverket)
- Citybanan (Trafikverket)
- Nya E18, utbyggnad mellan Hjulsta och Kista (Trafikverket)
- Ny trafikplats vid Kristineberg (Trafikverket)
- Förbifart Stockholm (Trafikverket)
- Norra stationsområdet, byggande av lokalgator och Solnabron (Exploateringskontoret)
- Slussen, ombyggnation (Exploateringskontoret)
- Byggande av bostäder m.m. (olika byggherrar)

1.2 Verksamhetens miljö- och hälsopåverkan

Verksamhetens huvudsakliga miljöpåverkan består av buller i form av dels luftljud från t.ex. pålning, spontning och schaktning, dels stomljud från borning i och sprängning av berg. Stomljud uppkommer när ett fast material som berg fås att börja vibrera. Vibrationerna fortplantar sig sedan till hus grundlagda på berg och upp i husens stommar varefter golv, väggar och tak börjar vibrera och stomljudet överförs via luften till människors öron. Stomljud medför särskilda problem eftersom de inte går att skydda sig mot genom att stänga ett fönster eller gå in i ett annat rum. Enda begränsningen som kan vidtas i det fallet är att tiden begränsas för när stomljudsalstrande arbeten kan utföras. Den hälsopåverkan som buller kan ge upphov till är bl.a. sömnstörningar, effekter på inlärning och prestation samt huvudvärk.

Luftemissioner som genereras av infrastrukturprojekt är kväveoxider, bensen, växthusgaser, inandningsbara partiklar (PM10). Kvävedioxid, partiklar (PM 10) har en negativ inverkan på människors hälsa. Växthusgaserna påverkar det globala klimatet.

Användandet av sprängämnen gör att kväverester hamnar på sprängstenarna. Länshållningsvatten som kommer i kontakt med stenarna kan därmed få förhöjda halter av kväve.

Hantering av kemikalier och avfall inom verksamhetsområdet kan vid felaktig hantering öka risken för miljöpåverkan genom t.ex. direktutsläpp i recipient eller genom att markytor förorenas genom dropp och spill från t.ex. drivmedelstankar. Användning av

kemiska tätningssmedel kan bidra till att grundvatten förorenas. Uppställningsplatser för arbetsfordon kan genom dropp och spill bidra till markföroreningar.

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

2 TILLSYNSARBETET

2.1 Infrastrukturprojekt

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 verksamhetsutövarna. Detta görs genom att diskussioner förs om vilka krav som ska gälla för byggbuller, utsläppshalter m.m. för respektive byggprojekt samt hur olika störningar ska hanteras under byggtiden. Diskussionerna leder fram till ett kontrollprogram som miljö- och hälsoskyddsnämnden förelägger verksamhetsutövaren.

När byggnationen väl påbörjas tillser förvaltningen att de riktvärden och rutiner som fastställts i kontrollprogrammen följs och att verksamhetsutövarna bedriver ett kontinuerligt arbete med att minimera sin miljöpåverkan. Detta görs bl.a. genom regelbundna tillsynsmöten där förvaltningen tillsammans med verksamhetsutövarna bl.a. går igenom arbetsläget, bullersituationen, inkomna klagomål, påträffade markföroreningar, hanteringen av länshållningsvatten samt eventuellt behov av kemisk injektering.

Trafikverkets egenkontroll granskas också genom att miljöförvaltningen tar del av kvartalsrapporter som Trafikverket upprättar. I rapporterna sammanställs bl.a. eventuella överskridanden av ljudnivåer och utsläppshalter, påträffade markföroreningar, inkomna klagomål samt förbrukningen av kemiska injekteringsmedel under kvartalet.

En rutin som används i relativt stor omfattning av projekten är den som avser bullrande arbeten som behöver utföras utanför byggprojektens ordinarie arbetstid. För att människor som bor i närheten av byggarbetena ska ha möjlighet till återhämtning under nätter och helger så är projektens ordinarie arbetstider fastställda till dag- och kvällstid under helgfria vardagar. När det av olika skäl föreligger behov av arbete på annan tid sker ett skriftligt samråd mellan Trafikverket och miljöförvaltningen enligt den framtagna rutinen.

Syftet med rutinen är dels att få entreprenörerna att planera sina arbeten så att de inte utför bullrande arbeten under nätter och helger, dels att miljöförvaltningen ska ha möjlighet att framföra synpunkter på de arbeten som trots allt behöver utföras utanför den ordinarie arbetstiden. Förvaltningen har också möjlighet att avstyrka sådana arbeten i de fall arbetena bedöms medföra störningar för närboende och det inte föreligger särskilda skäl för att arbetena behöver utföras nattetid eller på helger.

Nedan ges en kort beskrivning av respektive infrastrukturprojekt samt den tillsyn som utförts på objekten under 2013.

2.1.1 Norra Länken inkl. väg E4/E20 m.m. inom Norra stationsområdet (Trafikverket)

Projekt Norra Länken består av byggetapperna Tomtebodavägen - Norrtull och Norrtull - Värtan (figur 1).

Etappen **Norrtull – Värtan** består huvudsakligen av vägtunnlar och beräknas öppna för trafik vintern 2014/2015.

Etappen **Tomtebodavägen - Norrtull** är föranledd av utbyggnaden av Norra stationsområdet där den nya stadsdelen Hagastaden byggs. För att möjliggöra byggnationen av Hagastaden pågår en intunnling av E4/E20 och Värtabanan. I samband med intunnlingen genomför Trafikverket även kapacitetsförbättrande åtgärder för att förbättra anslutningen till kommande Norra Länken. Trafikpåsläpp kommer ske i etapper mellan 2015 och 2017.



Figur 1. Norra Länkens sträckning mellan Tomtebodavägen och Värtan. (Källa: www.trafikverket.se)

Miljöförvaltningens tillsyn

Fem tillsynsmöten har genomförts inklusive tre entreprenadbesök. Två klagomål på buller har hanterats varav båda klagomålen bedömdes vara befogade. Trafikverket vidtog i båda fallen nödvändiga åtgärder och förvaltningen har inte behövt förelägga verket om ytterligare åtgärder. Miljöförvaltningen har hanterat 72 ansökningar om arbeten utanför ordinarie arbetstid. Förvaltningen har inte haft något att invända mot de sökta arbetena. Däremot har förvaltningen i vissa fall framfört synpunkter vad gäller t.ex. behovet av information till närboende, bullermätningar samt tidpunkt på dygnet för när arbetena ska påbörjas. Förvaltningen har också handlagt en anmälan om efterbehandling av förorenade massor.

2.1.2 Norra stationsområdet, byggande av lokalgator och Solnabron (exploateringskontoret)

Fram till år 2025 ska Norra Stationsområdet bebyggas och utvecklas till en helt ny del av staden med en blandning av boende, parkområden, handel, forskning och vård (figur 2).

Området växer fram i både Stockholm och Solna och integreras med det nya universitetssjukhuset, Nya Karolinska Solna, som öppnas 2015. På Stockholmsidan uppförs drygt 3 000 lägenheter, cirka 13 000 arbetsplatser och stadsdelscentrum med butiker, restauranger och caféer.



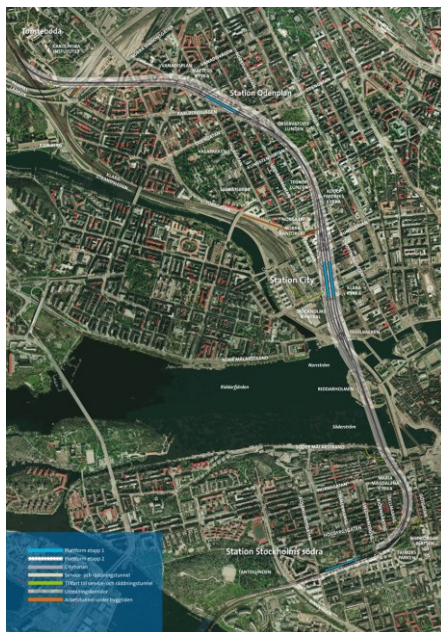
Figur 2. Etappkarta över nya Hagastaden som byggs inom Norra stationsområdet. (Källa: www.stockholm.se)

Miljöförvaltningens tillsyn

I och med att exploateringskontoret numera deltar på Trafikverkets möten med miljöförvaltningen gällande Norra länken, har det inte bedömts finnas behov av separata möten med exploateringskontoret under året. Förvaltningen har handlagt tre ansökningar om arbeten utanför ordinarie arbetstid där synpunkter framförts vad gäller behovet av information till närboende samt val av tidpunkt på dygnet för när arbetena ska påbörjas.

2.1.3 Citybanan (Trafikverket)

Citybanan byggs som en sex kilometer lång pendeltågtunnel mellan Stockholms södra och Tomtebodas nya stationer vid Odenplan och T-Centralen (figur 3). När Citybanan är klar 2017 fördubblas spårkapaciteten i Stockholm. Pendeltågen kommer att gå i en egen tunnel och övrig tågtrafik fortsätter på de nya spåren.



Figur 3. Citybanans sträckning, station Stockholms södra – Tomtebodan. (Källa: www.trafikverket.se)

Miljöförvaltningens tillsyn

Fem tillsynsmöten har genomförts under år 2013 inklusive två entreprenadbesök. Under inledningen av året har förvaltningen och Trafikverket även fört en dialog om tolkningen av det bullervillkor som meddelats i mark- och miljödomstolens deldom den 31 augusti 2012 för byggnationen på sträckan Riddarholmen – Tomtebodan. Frågan som diskuterats avsåg hur man skulle tolka formuleringen *bulleralstrande arbeten* i det meddelade villkoret som bl.a. anger att ”Bulleralstrande arbeten får normalt förekomma ovan jord helgfri måndag – fredag mellan kl. 07.00 och 19.00. Efter tillsynsmyndighetens beslut får dock sådana arbeten förekomma även under övrig tid...”. Förvaltningen och Trafikverket enades om att bulleralstrande arbeten i detta fall inte är liktydiga med arbeten som överskrider Naturvårdsverkets riktvärden för byggbuller utan att begreppet ska tolkas på följande vis:

”Med bulleralstrande arbeten avses byggarbeten som riskerar att alstra ljudnivåer som är högre än bakgrundsnivån vid den tidpunkt på dygnet då arbetena ska utföras och/eller har en karaktär som på ett utmärkande eller återkommande sätt urskiljer sig från bakgrundsljudet på platsen.”

Motsvarande förhållningssätt gäller även för Trafikverkets andra byggprojekt som Norra länken och nya E18.

Miljöförvaltningen har under året handlagt fem klagomål på bullerstörningar, damning och rökgaser från byggnationen av Citybanan. Tre av dessa klagomål har bedömts vara befogade. I dessa tre fall har Trafikverket vidtagit nödvändiga åtgärder och förvaltningen har inte behövt förelägga verket om ytterligare åtgärder. I ett av fallen har dock nämndens beslut att lämna klagomålet utan ytterligare åtgärder överklagats av den klagande bostadsrättsföreningen till länsstyrelsen. Något avgörande i ärendet har ännu inte meddelats. Därutöver har förvaltningen mot bakgrund av egna observationer av en

byggarbetsplats även framfört synpunkter på behovet av dammbekämpning vid en av utfartsramperna från Citybanans tunnel. Trafikverket såg till att nödvändiga åtgärder vidtogs och förvaltningen har därför inte heller i det fallet behövt förelägga verket om några ytterligare åtgärder.

Förvaltningen har hanterat 28 ansökningar om arbeten utanför ordinarie arbetstid. Förvaltningen har i huvudsak inte haft något att invända mot att de sökta arbetena utförts. Däremot har förvaltningen i några av fallen medgett en kortare arbetsperiod än den sökta i de fall då byggarbetena skulle bedrivas i nära anslutning till boende och då förvaltningen bedömt att det funnits en osäkerhet om gällande bullerkrav kan innehållas. I dessa fall har miljöförvaltningen velat utvärdera resultatet av bullermätningar för att förvaltningen ska kunna ta ställning till fortsatta arbeten utanför projektets ordinarie arbetstid. Utvärderingen har i något enstaka fall inneburit att Trafikverket själva ändrat omfattningen av sin ansökan då det framgick att de planerade arbetena varit allt för störande för att genomföra på störningskänslig tid.

Förvaltningen har även handlagt två upplysningar om påträffade förorenade massor samt en anmälan om efterbehandling av förorenade massor.

2.1.4 E18, Hjulsta – Kista (Trafikverket)

E18 får en ny sträckning och Trafikverket bygger ca 9 km motorväg med 6 planskilda trafikplatser, 30 broar, två tunnlar à 300 meter och ny lokalgata mellan Hjulsta och Kista (figur 4). Stora delar av projektet blev klar under 2013. Fram till årsskiftet 2014/2015, då projektet förväntas bli helt klart, återstår det bl.a. att bygga färdigt trafikplats Rissne och lokalgatan mellan Hjulsta och Rinkeby.



Figur 4. Den nya sträckningen för E18 mellan Hjulsta och Kista. (Källa: www.trafikverket.se)

Miljöförvaltningens tillsyn

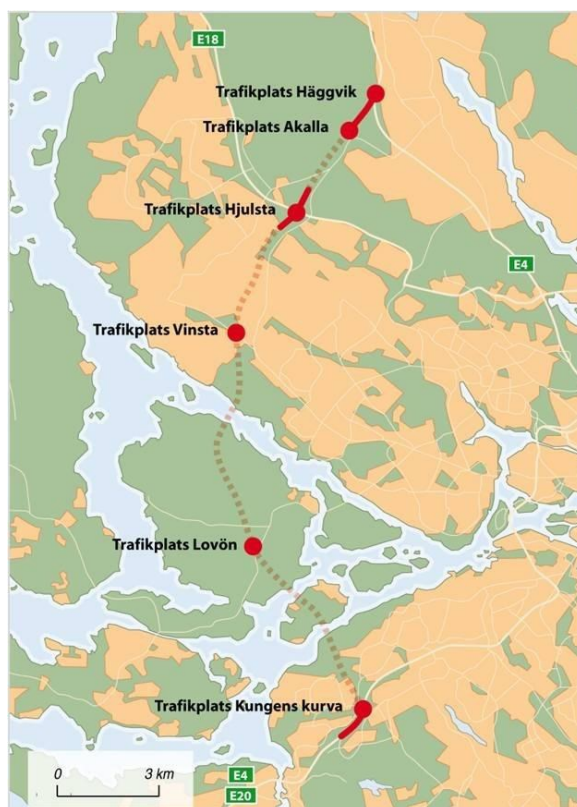
Sex tillsynsmöten har genomförts. En anmälan om en mobil krossanläggning samt två upplysningar och anmälningar om efterbehandling av förorenade massor har handlagts.

Miljöförvaltningen har tagit emot ett klagomål på uthålld spillolja på byggvägarna samt ett klagomål på byggbuller. Klagomålen har dock i båda fallen konstaterats vara obefogade. (Den misstänkta spilloljan på byggvägen visade sig vara ett dammbindningsmedel som inte ger upphov till några giftiga nedbrytningsprodukter.)

Miljöförvaltningen har hanterat 21 ansökningar om arbeten utanför ordinarie arbetstid. Förvaltningen har inte haft något att invända mot att de sökta arbetena utförs. Däremot har förvaltningen i vissa fall framfört synpunkter vad gäller bullermätningar som behöver utföras samt behovet av information till närboende.

2.1.5 Förbifart Stockholm (Trafikverket)

Trafikverket ska bygga en ny väg och ny sträckning för E4 väster om Stockholm. Förbifarten kommer vara drygt 21 km lång varav drygt 18 km av vägen kommer gå i tunnel (figur 5). Bygget beräknas pågå i ca 10 år.



Figur 5. Förbifartens sträckning. Den streckade linjen markerar de delar av vägen som ska gå i tunnel. (Källa: www.trafikverket.se)

Miljöförvaltningens tillsyn

Åtta möten har hållits med Trafikverket samt övriga berörda kommuner och länsstyrelsen gällande bl.a. det kontrollprogram som ska beskriva hanteringen av störningar under byggtiden av Förbifarten. Under 2013 har förvaltningen lämnat underhandssynpunkter på de delar av kontrollprogrammet som avser hanteringen av luftburet buller, stömljud och vibrationer, kemiska produkter, kemisk injektering, förorenade massor samt skyddet av den natur och kultur som kommer beröras av projektet.

Vad gäller Trafikverkets ansökan om tillstånd för vattenverksamhet vid byggande och drift av Förbifart Stockholm, samt dispens från reservatsföreskrifter för att få vidta åtgärder avseende Sätmaskogens och Hanstas naturreservat, så har den under året planerade huvudförhandlingen i målet flyttats fram till hösten 2014.

2.1.6 Trafikplats Kristineberg (Trafikverket)

Ombyggnaden av trafikplats Kristineberg syftar till att frigöra mark för framtida bebyggelse på Kristinebergshöjden, väster om Essingeleden. För att möjliggöra detta ska befintlig trafikplats Kristineberg byggas om och ges en mindre ytkrävande utformning (figur 6). Byggarbetena påbörjades i september 2012. Den nya trafikplatsen förväntas bli klar 2015.



Figur 6. Den nya trafikplatsen vid Kristineberg. (Källa: www.trafikverket.se)

Miljöförvaltningens tillsyn

Tre tillsynsmöten har genomförts. Miljö- och hälsoskyddsnämnden har också förelagt Trafikverket att följa upprättat kontrollprogram som tagits fram i samråd med miljöförvaltningen och som beskriver hanteringen av störningar under byggtiden. I övrigt har tre ansökningar om arbete utanför ordinarie arbetstid besvarats.

2.1.7 Slussen (exploateringskontoret)

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 översvämningsrisken. Under 2013 påbörjas tidiga arbeten som ledningsomläggningar. Den nya trafiklösningen beräknas stå färdig 2022.

Miljöförvaltningens tillsyn

Miljö- och hälsoskydds nämnden har besvarat en remiss från mark- och miljödomstolen gällande stadens ansökan om tillstånd enligt miljöbalken till vattenverksamhet och nya vattenhushållningsbestämmelser för Mälaren samt tillstånd till påverkan på Natura 2000-områden. Nämnden vidhöll i huvudsak de synpunkter som tidigare framförts till domstolen och som i huvudsak innebär att stadens ansökan ska tillstyrkas och att byggstörningar från den miljöfarliga verksamheten ska regleras i ett kontrollprogram. Med anledning av den nämnda tillståndsprövningen har miljöförvaltningen även deltagit vid mark- och miljödomstolens huvudförhandling i oktober 2013.

Mark- och miljödomstolen meddelade tillstånd för den sökta verksamheten i februari 2014. Domstolen valde i och med det att tillmötesgå bl.a. nämndens önskemål om att hanteringen av byggstörningar från den miljöfarliga verksamheten ska hanteras inom ramen för kontrollprogram som tas fram i samråd med tillsynsmyndigheten. Domstolen valde dock att därutöver även ange mer preciserade villkor vad gäller bl.a. buller under byggtiden. Staden m.fl. har överklagat domen vilket innebär att tillståndet inte vunnit laga kraft ännu.

I december 2013 upphävde mark- och miljödomstolen detaljplanen för bussterminalen i Katarinaberget. Eftersom Mark- och miljööverdomstolen meddelade den 31 mars 2014 att de inte beviljar prövningstillstånd behöver staden genomföra en ny planprocess som uppskattas ta 3-4 år inklusive tiden för eventuella överklaganden. I och med att varken detaljplanen för Katarinaberget eller tillståndet för den sökta vattenverksamheten m.m. därmed vunnit laga kraft så innebär det att pågående ombyggnad av själva Slussen endast utförs för de delar av nya Slussen som har en gällande detaljplan från september förra året och som inte omfattas av mark- och miljödomstolens tillstånd för vattenverksamhet m.m.

Vad gäller den pågående ombyggnaden har förvaltningen genomfört fyra tillsynsmöten. På mötena har en diskussion inletts om innehållet i de kontrollprogram som ska gälla under byggtiden av nya Slussen. En dialog har också förts med staden om riktvärden för det läns hållningsvatten som kan komma att behöva avledas till Riddarfjärden respektive Saltsjön samt en rutin för hantering av påträffade förorenade massor.

Miljöförvaltningen har också handlagt två upplysningar och en anmälan om efterbehandling av förorenade massor samt besvarat 21 ansökningar om arbeten utanför ordinarie arbetstid. Förvaltningen har inte haft något att invända mot de sökta arbetena. Däremot har förvaltningen i vissa fall framfört synpunkter vad gäller bullermätningar som behöver utföras samt behovet av information till närboende.

2.1.8 Mindre exploateringsprojekt

Tillsynen av mindre omfattande exploateringsprojekt (främst nya bostadshus) sker genom inspektioner på plats när byggnationen är påbörjad. I regel utförs en inspektion för varje enskilt bygge. Vid inspektionerna ligger fokus på byggherrens egenkontroll och faktiska förhållanden på arbetsplatsen. Förvaltningen har sökt en spridning av inspektionerna på olika byggherrar och väljer företrädesvis ut projekt som ligger nära befintliga bostäder då

dessa kan medföra påtagliga bullerstörningar. Under 2013 inspekterades 13 mindre exploateringsprojekt.

Utförda inspektioner visar på en generellt god egenkontroll bland byggherrar. Nivån kan visserligen variera mellan byggherrarna men också mellan olika projekt av densamma. Det finns skillnader i egenkontrollens omfattning mellan större etablerade byggherrar och mindre, även om de lever upp till lagkraven.

Klagomål om störningar som inkommer till miljöförvaltningen rör till största delen buller och damning. Ofta är det bristande förebyggande arbete när det gäller information/kommunikation till närboende som resulterar i klagomål och störningar. Det kan också vara brister i hanteringen med förebyggande åtgärder för att minimera störningen. När det gäller buller är dock möjligheten att begränsa bullret vid vissa typer av arbeten begränsat.

Ett problem för miljöförvaltningen är att hitta relevanta tillsynsobjekt. Byggverksamheter är trots sin omfattning inte anmälnings- eller tillståndspliktiga, därför är det inte möjligt att veta vilka projekt som pågår. Det åtgår därför mer tid att identifiera relevanta tillsynsobjekt än för många övriga branscher, varje enskilt projekt måste sökas fram och bedömas, men även klagomål ger en ingång till tillsynsobjekt. I en del andra kommuner t.ex. Solna är detta löst genom att det är inskrivet i exploateringsavtalet att byggherren ska inge uppgifter till miljöförvaltningen.

3 VERKSAMHETSUTÖVARNAS MILJÖARBETE

3.1 Trafikverket

Trafikverkets arbetssätt med framtagande av kontrollprogram i samråd med tillsynsmyndigheten, i god tid innan byggprojekten påbörjas, främjar en god egenkontroll hos Trafikverket under byggtiden.

Miljöförvaltningen anser att Trafikverket har en fortsatt mycket god egenkontroll och hanterar uppkomna miljöfrågor på ett bra sätt. Det är t.ex. mycket få klagomål på buller som kommer in direkt till förvaltningen med hänsyn till de tusentals människor som berörs av byggena. 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 alltså direkt till Trafikverket som vidtar åtgärder. Vid alla tillsynsmöten presenterar Trafikverket inkomna klagomål och beskriver vidtagna åtgärder. Förvaltningens uppfattning är att åtgärderna fungerar tillfredsställande.

Trafikverkets egenkontroll gällande miljöfrågor sker även genom egna miljöronder och riktade insatser med kontroller av t.ex. kemikaliehantering, farmartankar och arbetsfordon på entreprenaderna. Miljöförvaltningen 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.

3.2 Exploateringskontoret

Det är positivt att exploateringskontoret fortsätter att delta på Trafikverkets och förvaltningens möten om Norra Länken och där bidrar med information om stadens utbyggnad av Hagastaden. Denna medverkan bidrar till en mer fullständig bild av byggsituationen inom Norra stationsområdet samt till att det finns en samsyn om hur olika miljöstörningar ska hanteras oavsett om det är Trafikverkets eller stadens entreprenörer som ansvarar för störningen.

Vad gäller byggnationen av nya Slussen har det under 2013 inletts förberedande arbeten med att lägga om alla ledningar i Slussenområdet. För att minska arbetenas påverkan på bl.a. den ordinarie trafikens framkomlighet har en hel del av arbetena behövt utföras nattetid. För att säkerställa att entreprenören har en god egenkontroll, och därmed att risken för störningar minskas för närboende, har man inom Slussenprojektet använt sig av motsvarande rutin för arbeten utanför ordinarie arbetstid som tillämpas av Trafikverket för deras infrastrukturprojekt. Överhuvudtaget kan det konstateras att det inom Slussenprojektet finns en uttalad vilja att ta till vara goda exempel och erfarenheter från andra pågående byggprojekt inom staden. Miljöförvaltningen är mycket positiv till detta arbetssätt som enligt förvaltningen bör bidra till både en god egenkontroll och en väl fungerande dialog med tillsynsmyndigheten.

3.3 Övriga byggherrar

Övriga exploateringsprojekt som byggande av bostäder sker i regi av olika byggherrar. Byggherrarna kan vara byggföretag som PEAB, Skanska, JM och NCC. 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 och omfattningen av såväl projektens omfattning som störningarna som de ger upphov till är begränsade. För enskilda som bor eller uppehåller sig i när anslutning till ett byggprojekt kan dock störningen vara stor under vissa delar av byggfasen.