

Exploateringsprojekt Tillsynsrapport 2014



En rapport från miljöförvaltningen

Anna Mróz

Januari 2015

Framsidas fotografi: www.trafikverket.se

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).....	9
2.1.3	Citybanan (Trafikverket)	10
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	Getingmidjan (Trafikverket)	14
2.1.8	Mindre exploateringsprojekt.....	16
3	verksamhetsutövarnas miljöarbete	18
2.2	Trafikverket	18
2.3	Exploateringskontoret	18
2.4	Övriga byggherrar	19

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 2014:

- 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)
- Getingmidjan (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, bensen och partiklar (PM10) 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

marktytor förorenas genom dropp och spill från t.ex. drivmedelstankar. Användning av kemiska tätningemedel 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 byggherren 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 2014.

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 öppnades för trafik den 30 november 2014.

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. Våren 2015 öppnar sträckan söderut mellan Norrtull och Tomtebodavägen och tunnel från Frescati i riktning mot Essingeleden (E4/E20 S). Våren 2016 öppnar sträckan norrut mellan Tomtebodavägen och Norrtull. 2019 öppnar Värtabanan tunnel.



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

Miljöförvaltningens tillsyn

Fyra tillsynsmöten har genomförts inklusive två entreprenadbesök. I början av 2014 inkom en handfull klagomål till förvaltningen på buller från byggarbeten kvälls- och nattetid inom Norra stationsområdet. Då det är flera olika aktörer som utför arbeten inom området så har det varit svårt att fastställa med säkerhet vem som orsakat störningarna. Behovet av en bra och enhetlig hantering av bullerstörningarna diskuterades därför med Trafikverket och Hagastadens kommunikatör i samband med ett tillsynsmöte för Norra Länken. Efter mötet har förvaltningen inte mottagit fler klagomål på byggbuller från Norra stationsområdet och nämnden har inte behövt meddela något föreläggande om ytterligare åtgärder.

Trafikverket har samrått med förvaltningen om kvalitetskraven på dränvatten från Norra Länkens tunnlar (inläckande grundvatten) som verket avsåg att återinfiltrera för att upprätthålla vattennivån i området vid Uggleviken. Miljöförvaltningen hade inget att invända mot att dränvattnet återinfiltrerades förutsatt att dränvattnets vattenkvalitet

fortsätter att ligga i nivå med de låga halter som uppmätts fram till dess. Miljöförvaltningen och Trafikverket har också samrått avseende 56 ansökningar om arbeten utanför ordinarie arbetstid. Förvaltningen har inte haft något att invända mot de sökta arbetena. Däremot har förvaltningen i vissa fall fört en dialog med Trafikverket vad gäller t.ex. möjligheten att vidta ytterligare bullerskyddsåtgärder, bullermätningar samt tidpunkt på dygnet för när arbetena ska påbörjas. Förvaltningen har också handlagt en upplysning om påträffade 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 Stockholmssidan 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)

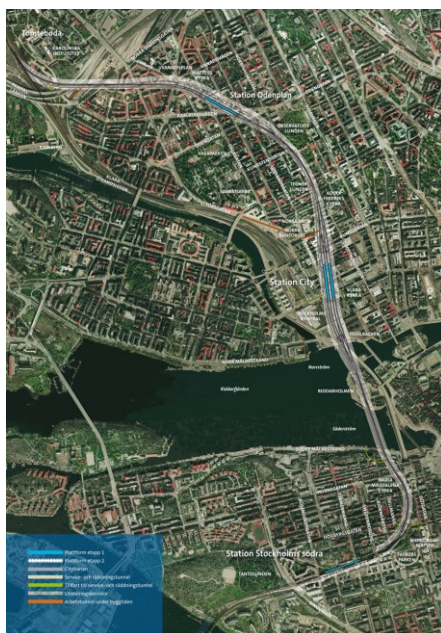
Miljöförvaltningens tillsyn

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. Vad gäller inkomna bullerklagomål i början av 2014 har förvaltningen haft en dialog med bl.a. Hagastadens kommunikatör i enlighet

med vad som beskrivs ovan under avsnittet gällande Norra länken. Förvaltningen har även handlagt ett klagomål på damning från byggarbeten inom Norra stationsområdet. Damningen visade sig orsakas av flera aktörer och ledde till att både projekt Hagastaden och projekt Citybanan skulle se över ev. åtgärder för att begränsa damspridningen. Nämnden har inte behövt meddela något föreläggande om ytterligare åtgärder. I övrigt har förvaltningen handlagt sex ansökningar om arbeten utanför ordinarie arbetstid. Förvaltningen har inte haft något att invända mot de sökta arbetena.

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 – Tomteboda. (Källa: www.trafikverket.se)

Miljöförvaltningens tillsyn

Fyra tillsynsmöten har genomförts under år 2014 inklusive tre entreprenadbesök. I samband med ett av platsbesöken uppmanade förvaltningen Trafikverket att kontrollera vattenkvaliteten i en vattenfylld grop där ytan på vattnet hade mörka missfärgningar av okänt ursprung. Missfärgningarna visade sig ha orsakats av flygaska som fanns i den cement som använts vid högtrycksinjektering. Analysen av metallhalterna visade att vattnet innehöll SVAB:s varningsvärden (vattnet från arbetsområdet leds efter rening i sedimentationscontainrar till SVAB:s avloppsreningsverk) men att pH var högt och behövde justeras.

Miljöförvaltningen har under året handlagt två klagomål på dels bullerstörningar vid helarbeten vid Odenplan, dels på damning vid Norra Stationsområdet. Trafikverket har

vidtagit nödvändiga åtgärder och förvaltningen har inte behövt förelägga verket om ytterligare åtgärder.

Förvaltningen har hanterat 26 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.

Förvaltningen har även handlagt en upplysning om påträffade förorenade massor samt en upplysning om spill av hydraulolja.

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 slutet av januari 2015 återstår det att bygga färdigt den nya lokalgatan mellan Rinkeby, Tensta och Hjulsta. Ursprungligen var det meningen att lokalgatan skulle vara klar i december 2014, men arbetet med installationer av trafiksignaler och tunnelns säkerhetssystem samt provningar av dessa system har försenats.



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

Miljöförvaltningens tillsyn

Fyra tillsynsmöten har genomförts. En anmälan om efterbehandling av förorenade massor har handlagts.

Miljöförvaltningen har tagit emot ett klagomål på oljespill på byggvägarna. Klagomålet har dock konstaterats vara obefogat. (Det misstänkta oljespillet visade sig vara dammbindningsmedelet Dustex som inte ger upphov till några giftiga nedbrytningsprodukter.)

Miljöförvaltningen har hanterat 3 ansökningar om arbeten utanför ordinarie arbetstid. Förvaltningen har inte haft något att invända mot att de sökta arbetena utförs.

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

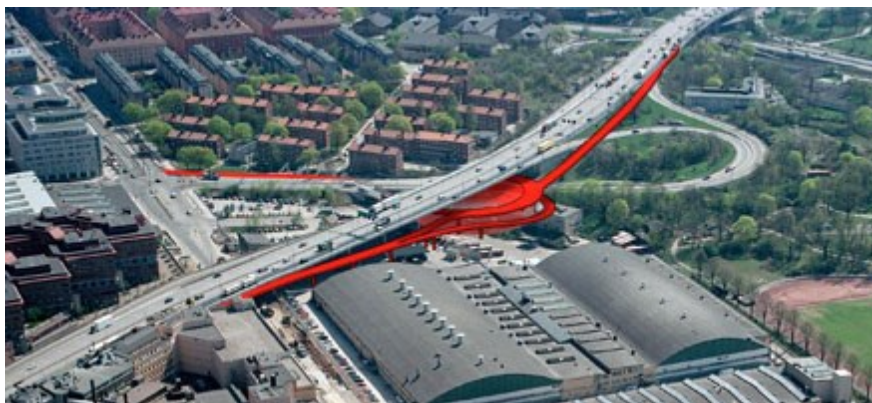
Fyra möten har hållits med Trafikverket samt övriga berörda kommuner och länsstyrelsen gällande bl.a. det kontrollprogram som ska beskriva hanteringen av störningar under

byggtiden av Förbifarten. Under 2014 har förvaltningen lämnat underhandssynpunkter på Trafikverkets förslag till ett övergripande kontrollprogram samt de bilagor till kontrollprogrammet som avser hanteringen av förorenade massor, störningar från Förbifartens tillfälliga hamnar, utsläpp av länshållningsvatten och kommunikation med tredje man. Förvaltningen har även lämnat underhandssynpunkter på en underlagsrapport med förslag till riktvärden för utsläpp till ytvattendrag under bygg- respektive driftskedet av Förbifarten samt framtagna planer i enlighet med tillåtligheten för Förbifarten.

Vad gäller Trafikverkets tidigare inlämnade ansökan om tillstånd för vattenverksamhet och tillfällig hamnverksamhet vid byggande och drift av Förbifart Stockholm så har nämnden besvarat fyra remisser från mark- och miljödomstolen med anledning av Trafikverkets kompletteringar och bemötanden i målen (två yttranden avseende sökt vattenverksamhet och två yttranden avseende hamnverksamheten vid Sätra varv). Nämnden har i huvudsak tillstyrkt Trafikverkets yrkanden men har dessutom yrkat att särskilda villkor ska meddelas om kompensationsåtgärder för de arbeten som ska utföras inom Hansta, Grimsta, Sätmaskogens naturreservat samt Igelbäcken kulturresevat samt att Trafikverkets förslag till bullervillkor ska justeras så att de bättre avspeglar den praxis vid hantering av bullerstörningar som tillämpas vid andra stora infrastrukturprojekt i Stockholm. Med anledning av de nämnda tillståndsprövningarna har miljöförvaltningen även deltagit vid mark- och miljödomstolens huvudförhandlingar under hösten 2014. Avgöranden i målen meddelades den 17 december 2014. Av domsluten framgår att mark- och miljödomstolen inte bifallit något av nämndens yrkanden i de delar där nämnden och Trafikverket inte varit överens. Miljö- och hälsoskyddsnämnden har lämnat in ett reservationsvis överklagande av domstolens beslut gällande målet om sökt vattenverksamhet och tillfällig hamnverksamhet vid Sätra varv. Nämnden fullföljer överklagandet av domstolens beslut gällande den sökta vattenverksamheten men kommer återkalla sitt överklagande gällande den tillfälliga hamnverksamheten vid Sätra varv.

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 inklusive ett entreprenadbesök. Ett klagomål på byggbuller har handlagts. Trafikverket erbjöd den klagande tillfälligt boende och såg över möjligheten till ytterligare bullerskyddsåtgärder. Nämnden har därmed inte behövt förelägga Trafikverket om ytterligare åtgärder. I övrigt har tre ansökningar om arbete utanför ordinarie arbetstid besvarats.

2.1.7 Getingmidjan (Trafikverket)

Sträckan mellan Stockholms Central och Stockholms södra, den så kallade Getingmidjan, är en av de mest trafikerade 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 står nu inför en omfattande upprustning. Upprustningen är nödvändig för att säkerställa pålitliga och hållbara transporter. Efter upprustningen kommer Getingmidjan att ha samma placering och samma antal spår som den har idag. Vissa förberedande arbeten kan påbörjas 2015. De stora arbetena planeras till 2017–2021.



Figur 7. Vy över Getingmidjan. (Källa: www.trafikverket.se)

Miljöförvaltningens tillsyn

Upprustningen av Getingmidjan utgör till viss del vattenverksamhet som Trafikverket behöver söka tillstånd för. Med anledning av det har miljöförvaltningen deltagit på ett samråd hos länsstyrelsen gällande Trafikverkets kommande ansökan.

För närvarande pågår arbete med att utforma anläggningen. Först när en teknisk beskrivning är färdig finns det erforderligt underlag för att bedöma konsekvenserna av arbetena och bedöma vilka skyddsåtgärder som är lämpliga att vidta. Förvaltningens synpunkter är därför av generell karaktär.

Förvaltningen har bland annat påtalat vikten av att välja metoder och arbetsätt så att störningar till omgivningen minimeras. I nära anslutning genomför projekt Slussen omfattande arbeten under samma tidsperiod. För närboende kommer det vara svårt att

veta vilket projekts arbeten det är som genererar eventuella störningar. Vikten av fungerande rutiner som samordnar klagomålshantering mellan de två olika projekten och dess arbeten lyftes som en viktig fråga.

Förvaltningen besvarade på delegation en remiss från kommunstyrelsen angående inbjudan till samråd. Där lyfte förvaltningen bland annat att det vid reinvesteringen är angeläget att materialval och konstruktion av anläggningen och dess bullerskydd för driften, leder till att bullerpåverkan från anläggningen minskar jämfört med dagens situation

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 översvämningensrisken. Under 2013 påbörjades tidiga arbeten som ledningsomläggningar. Den nya trafiklösningen beräknas stå färdig 2022.



Figur 8. Vy över Slussen. (Källa: www.stockholm.se)

Miljöförvaltningens tillsyn

I februari 2014 meddelade mark- och miljödomstolen tillstånd till stadens ansökan om vattenverksamhet och nya vattenhushållningsbestämmelser för Mälaren samt tillstånd till påverkan på Natura 2000-områden. 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. överklagade domen till Mark- och miljööverdomstolen. Med anledning av det har miljö- och hälsoskydds-nämnden fått yttra sig till mark- och miljööverdomstolen över de inlämnade överklagandena. Nämnden vidhöll i huvudsak de synpunkter som tidigare framförts till mark- och

miljödomstolen och som i huvudsak innebär att stadens ansökan ska tillstyrkas. Därutöver föreslog nämnden även ett par ändringar av stadens villkorsförslag för buller under byggtiden för att få ett tydligare och mer ändamålsenligt bullervillkor. I november 2014 deltog miljöförvaltningen vid Mark- och miljööverdomstolens huvudförhandling i målet. Mark- och miljööverdomstolen meddelade sin dom den 21 januari 2015.

Den 31 mars 2014 meddelade mark- och miljööverdomstolen att de inte beviljar prövningstillstånd för detaljplanen för bussterminalen för Nacka- och Värmdöbussarna. Det innebär att en ny planprocessen måste genomföras som beräknas ta 3-4 år inklusive tiden för eventuella överklaganden. Platsen för den nya bussterminalen kommer fortfarande att vara i Katarinaberget. Ombyggnaden av Slussen under 2014 har mot bakgrund av det, samt det faktum att tillståndet för vattenverksamheten m.m. överklagats, endast utförts för de delar av nya Slussen som har en gällande detaljplan från september 2013 och som inte omfattas av mark- och miljödomstolens tillstånd för vattenverksamhet m.m.

I slutet av 2014 tillsattes en grupp av oberoende experter som ska göra en genomlysning av Slussenprojektet. Gruppen ska gå igenom tillgängliga underlag för Slussenprojektet och komma med förslag på förbättringar inom den fastlagda detaljplanen. Gruppen ska presentera sitt arbete den 31 januari, 2015.

Vad gäller förvaltningens tillsyn av ombyggnationen av Slussen under 2014 så har förvaltningen genomfört sex tillsynsmöten inklusive ett platsbesök. På mötena har en diskussion förts om bl.a. innehållet i de kontrollprogram som ska gälla under byggtiden av nya Slussen. En dialog har också förts med staden med anledning av en anmälan om misstänkt miljöbrott som ingetts till miljöhälsoskyddsnämnden från ett antal sakägare i Mark- och miljööverdomstolens mål om omprövning av tillståndet för vattenverksamhet m.m. Enligt sakägarna bedrev staden vattenverksamhet trots att det ännu inte fanns en lagkraftvunnen dom. Miljöförvaltningen översände anmälan till åklagare som kort därefter lade ner anmälan. Miljöförvaltningen har inom ramen för sin tillsyn, samt i samråd med länsstyrelsen som är tillsynsmyndighet för vattenverksamheten, inte sett några skäl till att ifrågasätta projektets redogörelse för de arbeten som utförts.

Miljöförvaltningen har också handlagt en upplysning om förorenade massor, en upplysning om läckage av hydraulolja p.g.a. slangbrott samt besvarat 58 ansökningar om arbeten utanför ordinarie arbetstid. Förvaltningen har i de allra flesta fall inte haft något att invända mot de sökta arbetena. Vid några tillfällen har förvaltningen dock framfört önskemål om bullermätningar för att få ett underlag inför fortsatta arbeten utanför ordinarie arbetstid.

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 föranmäld 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 2014 inspekterades 16 mindre exploateringsprojekt.

Utförda inspektioner visar på en generellt god egenkontroll bland byggherrar, d.v.s. att man lever upp till miljöbalkens krav. Nivån kan visserligen variera mellan byggherrarna men också mellan olika projekt av samma byggherre. Det kan finnas skillnader i egenkontrollens omfattning mellan större etablerade byggherrar och mindre och nytillkomna, även om de lever upp till lagkraven. Byggherrarna har i regel rutiner som tillämpas på samma sätt för varje projekt, personerna i projektorganisationen på plats är dock av stor betydelse för hur väl egenkontrollen fungerar för det enskilda projektet.

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

2.2 Trafikverket

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.

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. Det faktum att Trafikverket tagit fram kontrollprogram för flera stora infrastrukturprojekt i bl.a. Stockholm under de senaste åren innebär också att man samlat på sig erfarenheter från tidigare byggprojekt som kan arbetas in i kontrollprogrammen för nya byggprojekt. Kontrollprogrammen blir på så sätt succesivt bättre anpassade till de faktiska situationer som uppkommer på byggarbetsplatserna samt omfattar fler miljöaspekter. För Förbifartens del kommer kontrollprogrammet t.ex. innehålla krav på energieffektivitet vilket inte funnits med som en aspekt att beakta i Trafikverkets tidigare kontrollprogram. Tillvägagångssättet för Trafikverkets klimat- och energieffektiviseringsarbete är att identifiera åtgärder med hjälp av en för ändamålet framtagen *Energi- och klimatkalkyl* (som inkluderar råvaruutvinning, förädling och transporter av alla de material- och energiresurser som används i projektet) och att tidigt i processen ange de åtgärder som bedömts vara prioriterade i upphandlingskraven eller att föreskriva åtgärderna i bygghandlingar. De åtgärder som identifierats som prioriterade kommer att följas upp av Trafikverket innan Förbifarten tas i drift.

2.3 Exploateringskontoret

Det är positivt att exploateringskontoret har fortsatt att delta på Trafikverkets och förvaltningens möten om Norra Länken och där bidragit 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 de förberedande arbetena fortsatt under 2014 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 bidrar till både en god egenkontroll och en väl fungerande dialog med tillsynsmyndigheten.

2.4 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 projekten 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.

Under 2014 har antalet inkomna klagomål ökat i förhållande till tidigare år, klagomålen avser främst buller. Totalt inkom det 18 befogade klagomål till miljöförvaltningen under 2014 jämfört med 7 klagomål under 2013. Merparten av klagomålen berodde på bullerstörningar från mindre exploateringsprojekt. Ökningen av antalet klagomål under 2014 kan dock inte kopplas till en försämrad egenkontroll utan kan antagligen förklaras med ett ökat byggande på platser i nära anslutning till befintliga bostäder.