

# Exploateringsprojekt Tillsynsrapport 2015



En rapport från miljöförvaltningen

Leif Nilsson

Januari 2016

Dnr 2016-001832

Framsidas fotografi: [www.trafikverket.se](http://www.trafikverket.se)



## INNEHÅLL

<b>1</b>	<b>Beskrivning av verksamheten</b>	<b>5</b>
1.1	Verksamhetens miljö- och hälsopåverkan.....	5
<b>2</b>	<b>Tillsynsarbetet</b>	<b>7</b>
2.1	Infrastrukturprojekt .....	7
2.2	Norra Länken inkl. väg E4/E20 m.m. inom Norra stationsområdet (Trafikverket) .....	8
2.3	Norra stationsområdet, byggande av lokalgator och Solnabron (exploateringskontoret) .....	9
2.4	Citybanan (Trafikverket).....	10
2.5	E18, Hjulsta – Kista (Trafikverket).....	11
2.6	Förfart Stockholm (Trafikverket).....	12
2.7	Trafikplats Kristineberg (Trafikverket).....	14
2.8	Getingmidjan (Trafikverket) .....	14
2.9	Överdäckning av Värtabanan (Trafikverket).....	15
2.10	Slussen (exploateringskontoret) .....	16
2.11	Nya Tunnelbanan (Stockholm läns landsting) .....	17
2.12	City Link Etapp 2 (Svenska Kraftnät).....	18
2.13	Exploateringsprojekt, flerbostadshus .....	18
<b>3</b>	<b>Byggherrarna</b>	<b>20</b>
3.1	Trafikverket .....	20
3.2	Exploateringskontoret .....	20
3.3	Stockholms Läns Landsting (FUT) .....	20
3.4	Svenska Kraftnät .....	21
3.5	Övriga byggherrar .....	21



## **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 flerbostadshus.

Nedanstående objekt har omfattats av miljöförvaltningens tillsyn av stora infrastrukturprojekt under 2015:

- Norra Länken inkl. överdäckning 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)
- Överdäckning av Värtabanen (Trafikverket)
- Norra stationsområdet, byggande av lokalgator och Solnabron (Exploateringskontoret)
- Nya Slussen (Exploateringskontoret)
- Nya Tunnelbanan (Stockholm läns landsting, FUT)
- Byggande av flerbostadshus (olika byggherrar)
- City Link etapp 2, Svenska kraftnät.

### **I.1 Verksamhetens miljö- och hälsopåverkan**

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

Luftemissioner som kan 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 finns kvar i sprängmassor. 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 medföra en miljöpåverkan genom t.ex. direktutsläpp i recipient eller genom att markytor 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 tas i anspråk 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 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. Bullerfrågan regleras vanligtvis genom villkor i dom eftersom de flesta projekt ansöker om tillstånd för vattenverksamhet enligt 11 kap. miljöbalken. Inom ramen för tillståndsprövningen regleras även påverkan från den miljöfarliga verksamheten, 9 kap. miljöbalken.

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

Verksamhetens egenkontroll granskas också genom att miljöförvaltningen tar del av kvartalsrapporter. 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 i projekten, till följd av villkorsformuleringar enligt den praxis som vuxit fram på området, 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.

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 extra störningskänslig tid. Förvaltningen har också möjlighet att avstyrka sådana arbeten i de fall arbetena bedöms medföra orimliga störningar för närboende.

Nedan ges en kort beskrivning av respektive infrastrukturprojekt samt den tillsyn som utförts på objekten under 2015.

## 2.2 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.

Den 16 mars 2015 öppnade sträckan söderut mellan Norrtull och Tomtebodavägen och tunnel från Frescati i riktning mot Essingeleden (E4/E20 S). Den 15 juni öppnade en tillfällig infart för sträckan E4/E20 Essingeleden mot Värtan, Lidingö och E20. Våren 2016 öppnar sträckan norrut mellan Tomtebodavägen och Norrtull. Avfart mot Solnabron öppnar hösten 2018 och hamnpåfarten från Värtahamnen öppnar under 2016. Under 2019 öppnar Värtabanans tunnel.



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

### Miljöförvaltningens tillsyn

Fyra tillsynsmöten har genomförts, i samband med detta även ett par entreprenadbesök. Arbetets intensitet är låg, och till största del pågår installationsarbeten förutom kring norra stationsområdet. Vid ett möte har även representant för Hagastaden deltagit eftersom man arbetar inom samma område och samordning är av vikt. Under perioden har förvaltningen hanterat ett 30-tal ansökningar från Trafikverket om arbeten utanför ordinarie arbetstid. Förvaltningen bedömer att rutinen för arbeten utanför ordinarie arbetstid fungerar väl och att klagomålen på dessa arbeten är få trots det relativt stora antalet ansökningar. Inget klagomål har under året inkommit till förvaltningen. Slutrapportering av omhändertagandet av förorenade massor pågår för de entreprenader som avslutats. Under perioden har två stycken slutrapporter hanterats, förvaltningen bedömer att hanteringen av förorenade massor fungerar väl. Förvaltningen har tagit del av Trafikverkets riktade inventering för kemikalier och konstaterar att kemikaliehanteringen fungerar bättre sedan de riktade inventeringarna påbörjades, vilket är syftet med dessa inventeringar. Kemikaliehanteringen bedöms hålla god standard. På förvaltningens



begäran sammanställs även det ackumulerade användandet av kemiska injekteringsmedel. För projekt Norra Länken har det mellan åren 2008 och 2014 använts 50 056 kg av 13 olika kemiska injekteringsmedel. Inför användande görs en farobedömning med avseende på miljö och arbetsmiljö samt en platspecifik riskanalys som kommuniceras med förvaltningen och Stockholm Vatten. Riskanalysen anger bl.a. prognosticerad mängd samt kontroll och analys av vissa ingående ämnen. Förvaltningen bedömer att hanteringen av injekteringsmedel sker på ett tillfredställande sätt.

Förvaltningen har under 2015 inte behövt hantera något klagomål med avseende på Norra Länken. Erfarenhetsmässigt vet man att klagomål och störningar samvarierar med intensiteten av tunnelproduktion och de flesta tunneldrivningar har varit avslutade före 2015.

### **2.3 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. På Stockholmsidan uppförs drygt 3 000 lägenheter, cirka 13 000 arbetsplatser och stadsdelscentrum med butiker, restauranger och caféer.



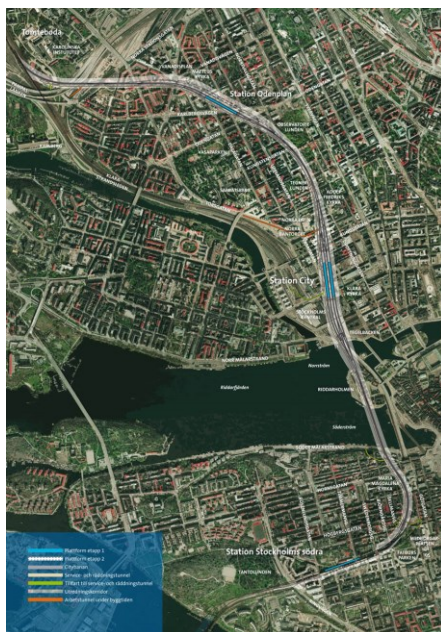
**Figur 2.** Etappkarta över nya Hagastaden som byggs inom Norra stationsområdet. (Källa: [www.stockholm.se](http://www.stockholm.se))

### Miljöförvaltningens tillsyn

Utöver gemensamt möte med Trafikverket i projekt Norra Länken har det inte funnits behov av tillsyn under året pga av den för närvarande ringa omfattningen av arbeten. Staden har tidigare genomfört vissa gatuarbeten, utöver det krävs att Trafikverket först färdigställer överdäckningen vid Norra Stationsområdet för att byggnationen ska kunna påbörjas.

## 2.4 Citybanan (Trafikverket)

Citybanan byggs som en sex kilometer lång pendeltåg tunnel 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 gamla spåren.



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

### Miljöförvaltningens tillsyn

Under 2015 har fyra tillsynsmöten genomförts i samband med projektets kvartalsrapporter. Vid två tillsynsmöten genomfördes platsbesök vid Torsgatan Station City och sänktunneln under Riddarfjärden mellan Södermalm och Riddarholmen.

Förvaltningen har under perioden inte behövt hantera några klagomål, de har hanterats av Trafikverket själva. Under 2015 hanterade Trafikverket 22 stycken bullerklagomål mot 87 stycken för 2014. När tunnelproduktionen var som mest intensiv 2011 mottogs 224 stycken klagomål gällande bullerstörningar. Antalet närboende som har tillfälligt boende fortsätter att minska, det är främst boende på söder (Fatbursparken och Mariagårdstjärnan) som är berörda av bullrande arbeten.

Förvaltningen har hanterat cirka 35 ansökningar om arbeten utanför ordinarie arbetstider under 2015. Förvaltningen har i huvudsak inte haft något att invända mot de sökta arbetena. Förvaltningen har dock pga. av den stora omfattningen av sådana arbeten på samma plats, begärt särskild redovisning av bullernivåer. Förvaltningen har även vid något tillfälle ansett att ansökan varit för generellt motiverad och långtgående tidsmässigt, därmed har förvaltningen beviljat kortare tid än den sökta. Erfarenhetsmässigt har Trafikverket hanterat information till närboende på ett mycket bra sätt, samt hanterat klagomål på ett för klagande tillfredställande sätt, detta leder till färre klagomål och att eventuella klagomål aldrig behöver hanteras av förvaltningen. I mars 2015 avslog länsstyrelsen brf Valkyrians överklagande av miljö- och hälsoskyddsmyndighets beslut från den 22 februari 2013 avseende störningar vid Citybanans arbeten vid Vanadis. Nämnden lämnade klagomålet utan åtgärd eftersom rättelse vidtagits av Trafikverket och det bedömdes inte vara motiverat att kräva ytterligare åtgärder. Länsstyrelsen ansåg således att nämnden gjort en riktig bedömning. Förvaltningen har samrått med Trafikverket gällande utsläpp av dränvatten från Norrmalmstunneln och Norrströmstunneln till recipient. Vattnet släpps via dagvattenledning i Vasagatan och vidare ut i Riddarfjärden istället för till Stockholm Vattens ledningsnät, förvaltningen har även samrått Citybanans kontrollprogram för dränvatten från tunnelanläggningen. För att vatten ska få släppas till recipient ska det innehålla de riktvärden som är fastställda under en sådan tid att värdena bedöms som stabila. Eftersom inga sprängningar längre pågår består vattnet i princip av inläckande grundvatten som inte förorenats av tunneldrivningen. Riktvärden för aktuellt vatten klaras och förvaltningen bedömer kontrollprogrammet som ändamålsenligt.

Vad avser kemiska injekteringsmedel användes under 2015 1079 kg av ett medel. På förvaltningens begäran redovisas även den ackumulerade användningen. För projekt Citybanan har det mellan åren 2008-2015 använts 133 833 kilo av ett tjugotal olika medel. Förvaltningen bedömer att hanteringen av injekteringsmedel sker på ett tillfredställande sätt.

## 2.5 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.** Den nya sträckningen för E18 mellan Hjulsta och Kista. (Källa: [www.trafikverket.se](http://www.trafikverket.se))

### Miljöförvaltningens tillsyn

Förvaltningens tillsyn av projektet har i stort avslutas under 2015, det kvarstår redovisning av vattenprovtagning i Rinkebydammarna, provtagning pågår fortfarande och har därför inte slutredovisats förvaltningen.

## 2.6 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](http://www.trafikverket.se))

### Miljöförvaltningens tillsyn

Fem stycken tillsynsmöten och två platsbesök har genomförts under 2015. Fokus för tillsynsmötena har legat på att ta fram kontrollprogram för byggtiden. Kommunikation och synpunkter på kontrollprogram sker också via e-post utöver tillsynsmöten.

Det har genomförts två särskilda samrådsmöten med Trafikverket, Länsstyrelsen och miljöförvaltningen med avseende på alternativ kajkonstruktion för Sättra hamn. Det kommer att byggas en flytande konstruktion istället för en pålad. Ur miljösynpunkt är en sådan lösning fördelaktig, Länsstyrelsen och förvaltningen godtar den alternativa konstruktionen och menar att det ryms inom befintliga villkor. I övrigt har tillsynen under året hanterat frågor som omlastning av massor och infiltration av vatten.

Fyra upplysningar om förorenad mark och en anmälan om efterbehandling av förorenad mark har inkommit till förvaltningen. Två stycken anmälningar om tillfälliga krossar har under perioden hanterats av förvaltningen. Fyra upplysningar om förorenad mark och en anmälan om efterbehandling har handlagts.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden överklagade mark- och miljödomstolens deldom i mål M 3346-11 om tillstånd till vattenverksamhet vid byggande och drift av E4 Förbifart Stockholm, MHN 2015-02-17. Nämndens överklagande avsåg underrättens bullervillkor samt frågan om kompensationsåtgärder. Även Trafikverket m.fl. överklagade mark- och miljödomstolens avgöranden i såväl mål 3346-11 som i mål M 3345-11 ang. tillstånd för anläggande och drift av tillfälliga hamnar vid Sätra Varv mål. Prövningstillstånd meddelades av mark- och miljööverdomstolen.

I bullerfrågan hade mark- och miljödomstolen i sitt meddelade tillstånd för tunneldrivning meddelat ramvillkor för buller som gick utöver de nationella riktvärdena för byggbuller samt den praxis som finns. Nämnden yrkade ändring av dessa villkor och lämnade förslag på villkor som i stort överensstämmer med gällande riktvärden och med stadens förhållningssätt i övriga infrastrukturprojekt som pågår eller är under planering, bl.a. att överskridanden från riktvärdena får ske först efter samråd under ordinarie arbetstid och efter godkännande för tid utöver detta, samt att riktvärdet för stomljud ska sänkas jämfört med mark- och miljödomstolens dom så att fler kan ges möjlighet till ersättningsboende.

I frågan om ekologisk kompensation drev nämnden att det intrång som verksamheten med tunneldrivningen för Förbifarten innebär för fyra av stadens åtta naturreservat ska kompenseras enligt 16 kap. 9 § och 7 kap. 7 § miljöbalken.

I mål för anläggande och drift av tillfälliga hamnar vid Sätra Varv yrkade Trafikverket på provotidsvillkor i bullerfrågan. I egenskap av remissinstans tillstyrkte nämnden att Mark- och miljööverdomstolen skulle föreskriva provotidsvillkor.

#### Mark- och miljööverdomstolens domslut

Förhandlingar i Mark- och miljööverdomstolen hölls i oktober 2015 och dom i de olika målen meddelades den 4 december 2015. Med avseende på frågan om buller biföll Mark- och miljööverdomstolen nämndens talan i princip fullt ut, med undantag för stomljud på lördagar där nämnden ville ha ett något lägre riktvärde. Domstolen föreskrev även provotidsvillkor för buller vid driften av hamnen i Sätra.

I fråga om kompensationsåtgärderna fick nämnden i huvudsak rätt på samtliga punkter i frågorna av processuell karaktär. Mark- och miljööverdomstolen delade till skillnad från underinstansen även nämndens uppfattning i frågan om att det till följd av den ansökta vattenverksamheten, trots erforderliga skyddsåtgärder, uppstår sådant intrång som ska kompenseras enligt 7 kap. 7 § och 16 kap. 9 § miljöbalken. I fråga om de kompensationsåtgärder som nämnden yrkade biföll till har Mark- och miljööverdomstolen däremot ansett det vara tillräckligt att de åtgärder som Trafikverket åtagit sig frivilligt ska betraktas som kompensationsåtgärder. Domstolen har understrukit att dessa kompensationsåtgärder faller in under det allmänna villkoret och ska utföras. Mark- och miljööverdomstolen biföll därutöver i princip nämndens yrkanden om

utredningsvillkor under en provotid, dvs. de mer betydande och kostsamma åtgärderna av nämndens yrkanden.

## 2.7 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. Projektet slutförs under 2105.



Figur 6. Den nya trafikplatsen vid Kristineberg. (Källa: [www.trafikverket.se](http://www.trafikverket.se))

### Miljöförvaltningens tillsyn

Två tillsynsmöten har genomförts inklusive ett entreprenadbesök. Två klagomålsärenden på byggbuller har handlagts. Projektet hade missat att gå ut med information om nattarbeten och bullernivåer överskreds. Den bullermätning som redovisades bedömdes av förvaltningen som undermålig och förvaltningen begärde därför kompletterande redovisning. Trafikverket bedömde att förfarandet inte hade fungerat som det borde och stoppade därför entreprenörens nattarbeten. I övrigt har två ansökningar om arbete utanför ordinarie arbetstid handlagts samt två anmälningar om tillfällig krossverksamhet.

## 2.8 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. De huvudsakliga arbetena planeras till 2017–2021.



Figur 7. Vy över Getingmidjan. (Källa: [www.trafikverket.se](http://www.trafikverket.se))

### Miljöförvaltningens tillsyn

Upprustningen av Getingmidjan utgör till viss del vattenverksamhet som Trafikverket behöver söka tillstånd för. Ansökan för vattenverksamhet förväntas att lämnas in till mark- och miljödomstolen under 2016. Under 2015 har förvaltningen handlagt en ansökan om arbeten utanför ordinarie arbetstid för sonderborringar. Dessa utfördes på Södermalm kring Skaraborgsgatan för att bedöma bergtäckningen ovanför tunneln. Undersökningen är nödvändig för att bedöma tunnelns bärighet och tekniska livslängd. Bergborring genererar höga bullernivåer, upp till 125 dB. Trafikverket har haft dialog med fastighetsägare och inga klagomål har inkommit till förvaltningen.

## 2.9 Överdäckning av Värtabanan (Trafikverket)

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



figur 9. Översiktskarta överdäckning av Värtabanan

### Miljöförvaltningens tillsyn

Förvaltningen har under 2015 genomfört tre stycken tillsynsmöten inklusive två platsbesök. Under året har även kontrollprogram tagits fram och nämnden har förelagt Trafikverket att följa dessa. Projektområdet är inte särskilt problematiskt ur miljösynpunkt. Projektområdet ligger relativt långt ifrån bostäder men Stockholms universitet har störningskänslig laboratorieverksamhet i direkt närhet. Trafikverket har därför en särskild dialog med universitetet kring vibrationsdämpande åtgärder. Området ligger inom Kungliga Nationalstadsparken och avverkan av träd får därför inte ske utan tillstånd och träd i områdets kant behöver skyddas mot skador, det finns även vissa ekar i området. Förvaltningen har därför genomfört platsbesök med ekologisk kompetens.

En ansökan om arbeten utanför ordinarie arbetstid har handlagts.

Förvaltningen bedömer att projektets egenkontroll fungerar tillfredställande.

## **2.10 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. Mark- och miljööverdomstolens dom har vunnit laga kraft och Staden har därmed tillstånd enligt miljöbalken att bygga om Slussen och reglera Mälaren. Även detaljplan för Slussenområdet har vunnit laga kraft, men vad avser detaljplan för bussterminalen för Nacka- och Värmdöbussarna måste en ny planprocess genomföras, detta beräknas ta 3-4 år inklusive tid för eventuella överklaganden..



**Figur 8.** Vy över Slussen. (Källa: [www.stockholm.se](http://www.stockholm.se))

### Miljöförvaltningens tillsyn

Den 21 januari 2015 meddelade Mark- och miljööverdomstolen slutgiltiga villkor gällande stadens ansökan om vattenverksamhet avseende bl.a. regleringen av Mälaren. Förvaltningen anser att domen är ändamålsenlig och i linje med den praxis som tillämpas gällande infrastrukturprojekt. Tillståndsprocessen gällande vattenverksamhet är därmed avklarad för projektet.



Tillsynsbehovet över projektet har under 2015 varit något lägre än tidigare planerat på grund av stoppet av projektet sedan november 2014. Den expertgrupp som tillsattes för att granska projektet lämnade sitt svar i februari 2015. Den övergripande slutsatsen var att besluten om Nya Slussen i huvudsak vilar på rättvisande underlag och rimliga bedömningar samt att beslut tagits på relevanta grunder. Gruppen framförde synpunkter på att vissa frågor av mindre genomgripande karaktär bör utredas vidare, som t.ex. framkomlighet för stombusslinje 2 och för bussar på Stadsgårdsleden samt trafiksäkerhet för cyklister.

Fem stycken tillsynsmöten har genomförts, närvarande på dessa möten har förutom förvaltningen även varit länsstyrelsen. Under året har tillsynen främst handlat om framtagande av kontrollprogram för den kommande byggverksamheten. Projektet står för framtagandet av kontrollprogrammen som i omgångar remitteras till tillsynsmyndigheterna för synpunkter. Eftersom reinvesteringen av getingmidjan kommer att pågå samtidigt inom samma geografiska område är det viktigt att samordna de båda projekten med avseende på t.ex. klagomålshantering samt provtagningspunkter i vatten. Särskilt fokus har även legat på att ta fram riktvärden för utsläpp till recipient. En fråga där förvaltningen begärde ytterligare underlag var hur stor utspädningseffekt det blir på det vatten som går ut och vilken påverkan det kan ha på Mälaren och Saltsjön vid ett ”worst case scenario”, d.v.s. maximal vattenvolym ut från projektet och minimalt utflöde från Mälaren. Riktvärden satta i kontrollprogram tar dessa aspekter i beaktande. 22 stycken ansökningar om arbeten utanför ordinarie arbetstid har hanterats under året. Inga klagomål har inkommit till förvaltningen.

Projektet förväntas att till sommaren 2016 komma upp i full produktion.

## **2.11 Nya Tunnelbanan (Stockholm läns landsting)**

Det ska byggas tre nya grenar av tunnelbana, Akalla - Barkarby, Nacka – Söderstaden och Arenastaden – Odenplan. De nya sträckningarna kommer att utgöras av dryga 19 km tunnel, 10 nya stationer och en ny depå. Ett av syftena är att möjliggöra byggandet av 78 000 nya bostäder samt nya arbetsplatser 2016-2025. Ett annat syfte är att öka kapaciteten i kollektivtrafiken, Stockholm växer och därmed ökar kraven på kollektivtrafiken. Verksamhetsutövare är Stockholms läns landsting genom Förvaltning för utbyggd tunnelbana (FUT).

### Miljöförvaltningens tillsyn

Förvaltningen har under året genomfört tre tillsynsmöten med huvudsaklig inriktning på kommande ansökan om vattenverksamhet enligt 11 kap. miljöbalken, den första sträckan är Akalla – Barkarby, ansökan lämnades till mark- och miljödomstolen den 17 december 2015. Inom ramen för vattenmålet hanteras enligt praxis miljöfarlig verksamhet enligt 9 kap. miljöbalken, t.ex. buller och gröna frågor. Tillsynen har hittills till största del handlat om att samråda kring upplägg på kommande kontrollprogram samt villkorsförslag kring dessa frågor, förvaltningen har delgett verksamheten sina erfarenheter och ställningstaganden

från andra projekt inom staden. Bland annat att det med största sannolikhet kommer att fastställas villkor för buller och att sökanden därför bör föreslå bullervillkor. Förvaltningen har gett sin syn på hur dessa lämpligen utformas och vilka nivåer på buller som fastställts för andra projekt. Sökanden lämnar nu in underlag så att domsolen ska kunna föreskriva villkor även för den miljöfarliga verksamheten, sökandens uppfattning är dock att det endast är vattenverksamheten som ska omfattas av målet.

## **2.12 City Link Etapp 2 (Svenska Kraftnät)**

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, 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

Förvaltningen har genomfört två tillsynsmöten med Svenska kraftnät, huvuddelen av förvaltningens tid i projektet har dock gått till att hantera remissen från mark- och miljödomstolen avseende ansökan om vattenverksamhet. De huvudsakliga synpunkterna som fördes fram i svaret till mark- och miljödomstolen (MHN 2015-10-20) gällde formuleringar av bullervillkor. Nämndens förslag innebär att villkoren behöver bli tydligare samt stämma bättre överens med villkor som fastställts för andra projekt inom staden. Förhandlingar i mark- och miljödomstolen beräknas ske under 2016.

## **2.13 Exploateringsprojekt, flerbostadshus**

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 eftersom dessa kan medföra påtagliga bullerstörningar. Under 2015 inspekterades 9 stycken sådana projekt.

Klagomål om störningar som inkommer till miljöförvaltningen rör till största delen buller och damning. Inte sällan är det bristande förebyggande arbete när det gäller information/kommunikation till närboende som resulterar i klagomål. Det kan också vara brister i det förebyggande arbetet för att minimera störningen. En utveckling som kan skönjas, och som är en naturlig följd av behovet av ökad bostadsbyggande i Stockholm, är att man bygger tätare och därmed närmare inpå befintliga bostäder, vilket leder till en

ökad bullerproblematik under byggfasen. Förvaltningen har därför vid inspektionerna haft ett ökat fokus på bullerfrågan.

Förvaltningen har även internt haft ökat fokus på hanteringen av länshållningsvatten och har tillsatt en grupp som ska ta fram riktlinjer för hantering av förorenat vatten från byggnationer.

Arbetet med ovan nämnda fokusområde kommer att fortgå under 2016 eftersom det är de områden inom tillsynen där förvaltningen främst ser behov av förbättringar. I stort kan konstateras att egenkontrollen generellt är god och ändamålsenlig.

## **3 BYGGHERRARNA**

### **3.1 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 direkt till Trafikverket som vidtar åtgärder. Vid 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. 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 från tidigare byggprojekt som kan arbetas in i kontrollprogrammen för nya projekt. Kontrollprogrammen blir på så sätt succesivt 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 rapporter.

### **3.2 Exploateringskontoret**

Vad gäller byggnationen av nya Slussen tillämpas samma rutiner för arbeten utanför ordinarie arbetstid som för Trafikverkets projekt. Förvaltningen menar att exploateringskontoret vid projekt Slussen hittills har haft en god och ändamålsenlig egenkontroll och en väl fungerande dialog med tillsynsmyndigheterna. Påpekas bör att endast mindre omfattande arbeten har pågått.

### **3.3 Stockholms Läns Landsting (FUT)**

Eftersom arbeten med nya tunnelbanan ej ännu startat och projektet är i planeringsfas görs ingen bedömning.

### **3.4 Svenska Kraftnät**

Eftersom arbeten med nya ledningstunneln ej ännu startat och projektet är i planeringsfas görs ingen bedömning.

### **3.5 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. Förvaltningen har konstaterat två prioriterade sakområden där en generell förbättring är önskvärd, det förebyggande arbetet kring bullerstörningar samt hantering av förorenat vatten från byggplatser.

#### Klagomålshantering

Totalt inkom det 11 befogade klagomål till miljöförvaltningen under 2015. Merparten av klagomålen berodde på bullerstörningar från mindre exploateringsprojekt. Det totala antalet klagomål är dock större, 25 stycken. Det är dock inte alltid så att de bedöms som befogade, ibland löses de också enkelt genom t.ex. ett telefonsamtal eller en e-post kontakt och då kan det saknas underlag för att fastställa om det bedöms som befogat och det bedöms inte alltid som ändamålsenligt att utreda frågan vidare eftersom problemet är löst.

Det inkommer också synpunkter och frågor från allmänhet som inte resulterar i ett klagomålsärende, dessa finns inte med i statistiken.