

Exploateringsprojekt Tillsynsrapport 2017



En rapport från miljöförvaltningen
Stefan Troëng
April 2018

Framsidas fotografi: Miljöförvaltningen, Stefan Troëng

INNEHÅLL

1	Beskrivning av verksamheten	3
1.1	Verksamhetens miljö- och hälsopåverkan	3
2	Tillsynsarbetet	4
2.1	Infrastrukturprojekt	4
2.2	Norra Länken inkl. väg E4/E20 m.m. inom Norra stationsområdet (Trafikverket)	5
	<i>Miljöförvaltningens tillsyn</i>	6
2.3	Citybanan (Trafikverket).....	6
	<i>Miljöförvaltningens tillsyn</i>	7
2.4	Förfart Stockholm (Trafikverket)	7
	<i>Miljöförvaltningens tillsyn</i>	8
2.5	Getingmidjan (Trafikverket).....	10
	<i>Miljöförvaltningens tillsyn</i>	11
2.6	Värtabanans Intunneling (Trafikverket)	11
	<i>Miljöförvaltningens tillsyn</i>	12
2.7	Värtabanans Intunneling (Exploateringsnämnden)	12
	<i>Miljöförvaltningens tillsyn</i>	12
2.8	Slussen (Exploateringsnämnden).....	12
	<i>Miljöförvaltningens tillsyn</i>	13
2.9	Nya tunnelbanan (Stockholms läns landsting)	14
	<i>Miljöförvaltningens tillsyn</i>	15
2.10	City Link Etapp 2 (Svenska Kraftnät).....	16
	<i>Miljöförvaltningens tillsyn</i>	17
2.11	Stockholm vatten och avfalls nya Tunnel	17
2.12	Renovering av Söderströmsbron (Stockholms läns landsting	18
	<i>Miljöförvaltningens tillsyn</i>	19
2.13	Exploateringsprojekt flerbostadshus	19
3	Byggherrarna	20
3.1	Trafikverket	20
3.2	Exploateringskontoret	21
3.3	Stockholms läns landsting (FUT).....	21
3.4	Stockholms läns landsting (förvaltningen)	22

3.5	Svenska kraftnät	22
3.6	Övriga byggherrar	22

1 Beskrivning av verksamheten

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

Nedanstående objekt har omfattats av miljöförvaltningens tillsyn av stora infrastrukturprojekt under 2017:

- Norra Länken (Trafikverket)
- Citybanan (Trafikverket)
- Förbifart Stockholm (Trafikverket)
- Getingmidjan (Trafikverket)
- Mäljarbanan (Trafikverket)
- Överdäckning av Värtabanen (Trafikverket)
- Överdäckning av Värtabanen (Exploateringsnämnden)
- Nya Slussen (Exploateringsnämnden)
- Nya Tunnelbanan (3 st. grenar, Stockholm läns landsting, FUT)
- City Link – kraftledningstunnel (Svenska Kraftnät)
- Stockholm Vattens nya avloppstunnel – (Stockholm Vatten och avfall)
- Renovering av Söderströmsbron

1.1 Verksamhetens miljö- och hälsopåverkan

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

Luftemissioner som kan genereras vid anläggande av infrastrukturprojekt är kväveoxider, bensen, växthusgaser, inandningsbara partiklar (PM10). Kvävedioxider, bensen och partiklar (PM 10) har en negativ inverkan på människors hälsa. Påverkan är dock lokal och tillfällig. Växthusgaserna påverkar det globala klimatet.

Användandet av sprängämnen gör att kväverester finns kvar i sprängmassor. Länshållningsvatten som kommer i kontakt med massorna kan därmed få förhöjda halter av kväve.

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. Felaktig användning av kemiska tätningemedel kan bidra till att vatten förorenas. Uppställningsplatser för arbetsfordon kan genom dropp och spill bidra till markföroreningar.

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

2 Tillsynsarbetet

2.1 Infrastrukturprojekt

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 också genom villkor föreskrivna av domstol då de flesta projekt ansöker om tillstånd för vattenverksamhet enligt 11 kap. miljöbalken. Inom ramen för tillståndsärendet prövas även delar av den miljöfarliga verksamheten, 9 kap. miljöbalken.

När byggnationen väl påbörjas tillser förvaltningen att de riktvärden och rutiner som fastställts i kontrollprogrammen och eventuella domstolsvillkor följs och att verksamhetsutövarna bedriver ett

kontinuerligt egenkontrollarbete. Detta görs bl.a. genom regelbundna tillsynsmöten där förvaltningen tillsammans med verksamhetsutövarna går igenom arbetsläget, bullersituationen, inkomna klagomål, påträffade markföroreningar, hanteringen av länshållningsvatten samt eventuellt behov av kemisk injektering m.m. Verksamhetens egenkontroll granskas också genom att miljöförvaltningen tar del av kvartals- och årsrapporter. I rapporterna sammanställs bl.a. eventuella överskridanden av ljudnivåer och utsläppshalter, påträffade markföroreningar, inkomna klagomål samt förbrukningen av kemiska injekteringsmedel under aktuell period.

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

Syftet med rutinen är dels att få entreprenörerna att planera sina arbeten så att störningar minimeras, dels att miljöförvaltningen ska ha möjlighet att framföra synpunkter på de arbeten som trots allt behöver utföras under störningskänslig tid. Förvaltningen har också möjlighet att ingripa mot sådana arbeten i de fall arbetena bedöms medföra oacceptabla störningar för närboende.

I det följande ges en kort beskrivning av respektive infrastrukturprojekt samt den tillsyn som utförts på objekten under 2017.

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).

Norra Länkens alla tunnlar har öppnats för trafik och våren 2017 öppnade broarna för ökad kapacitet för trafik från söder mot Norra länken och Solnabron.



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

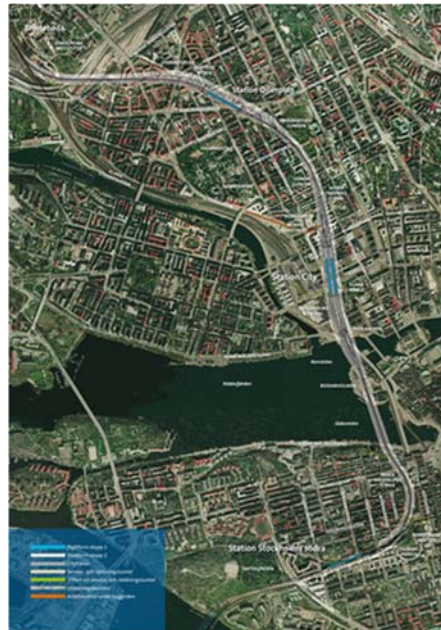
Miljöförvaltningens tillsyn

Tillsynen övergick 2017 från tillsyn över byggskede till tillsyn över driftskede varvid bl.a. riktvärden för vägdagvatten hanterats. Miljöförvaltningen har haft synpunkter på kontrollprogrammets utformning och förslagen till riktvärden.

Under perioden har förvaltningen hanterat en ansökan om arbeten utanför ordinarie arbetstid, vilket är en nedgång från åtta föregående år. Inga klagomål har under året inkommit till förvaltningen. Inga ytterligare tillsynsbesök är inplanerade, eventuella kontakter kommer att ske via e-post och telefon.

2.3 Citybanan (Trafikverket)

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



Figur 2. Citybanans sträckning, station Stockholms södra – Tomteboda. (Källa: www.trafikverket.se)

Miljöförvaltningens tillsyn

Under 2017 har ett avslutande tillsynsmöte genomförts i juni innan Citybanans öppnande.

Förvaltningen har hanterat en anmälan om slamsugning för att få bort sediment som misstänktes avge zink. Provtagning visade förhöjda halter och förvaltningen godkände planerat tillvägagångssätt.

2.4 Förbifart Stockholm (Trafikverket)



Figur 3 Arbetstunnel vid Johannelund. Foto Miljöförvaltningen, Stefan Troëng

Miljöförvaltningens tillsyn

Byggarbetet med Förbifart Stockholm är nu igång och tillsynen har gått in i en ren tillsynsfas med löpande möten (inspektioner). Tio ordinarie tillsynsmöten har genomförts under 2017. I de flesta fall kombineras tillsynsmötena med inspektion och platsbesök. Tillsynsmötena är uppdelade i två olika huvudspår, så kallade ”stormöten” med samtliga inblandande tillsynsmyndigheter längs Förbifartens sträckning (kommuner och länsstyrelsen) samt enskilda mötesserier för de olika delsträckorna (norr respektive söder). Vid stormötena hanteras gemensamma aspekter så som kontrollprogram, tolkningar av diverse villkor och andra gemensamma frågeställningar. Förvaltningen har i forumet fört fram synpunkter på föreslagna kontrollprogram och Trafikverket har inarbetat synpunkterna i programmen. Kontrollprogrammen styr arbetet med miljöfrågor under byggtiden och ska visa för tillsynsmyndigheten hur hanteringen sker och att verksamheten lever upp till de krav som ställs. Kontrollprogrammen omfattar miljö under byggtiden ”Övergripande” inklusive följande bilagor:

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

Vid de möten som sker för de olika delsträckorna redovisar Trafikverket pågående och kommande arbeten, eventuella avvikelser mot kontrollprogram, klagomål mm. Det sker även platsbesök vid de olika delsträckornas entreprenader. Till exempel har förvaltningen inspekterat verksamheten vid den etablerade tillfälliga hamnen i Sätra. Det har i dessa frågor skett en kontinuerlig kommunikation med förvaltningen.

Utöver tillsynsmöten (inspektioner) med Trafikverket genomförs även samordningsmöten mellan de inblandade tillsynsmyndigheterna som är kommunala nämnder och länsstyrelsen, det har under 2017 genomförts tre sådana möten. Huvudsyftet är att diskutera gemensamma frågor och problemställningar kring villkor eller uppkomna situationer. Då projektet löper genom flertalet kommuner är samordning av stor vikt.

Enligt tillståndet från mark- och miljödomstolen krävs godkännande från tillsynsmyndigheten för att bedriva bullrande arbeten utanför vissa tider/överskridanden av riktvärden. Två sådana ansökningar har hanterats under 2017. Den ena gällde arbeten vid Johannelund i januari och den andra stomljudsstrandarbete vid Skärholmen veckorna 28-52.

En anmälan om en tillfällig krossanläggning i Sättra, kopplad till projektet, har hanterats under året.

Ett nytt ärende gällande förorenad mark har upprättats under året då Trafikverket upplyst förvaltningen om påträffade markföroreningar samt anmält efterbehandling av förorenad mark vid Lövstavägen. Två anmälningar om mindre oljespill har också gjorts. Sanering och övriga åtgärder har vidtagits i tillräcklig omfattning. Förvaltningen har inte haft något att erinra och har inte begärt in några kompletteringar.

Särskilda frågor som fortsatt har behandlats under året är tolkningen av domstolens bullervillkor för stomljud, provotidsvillkor för tillfälliga hamnar och frågan kring hur byggvatten från entreprenader ska hanteras. Ovanstående är frågor som tar extra tid inledningsvis i projektet. Ett speciellt möte angående stomljud hölls under hösten med Trafikverket.

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

Den tillfälliga hamnen i Sättra togs i drift under hösten 2017. Provotiden för bullervillkoren inleddes därmed när hamnen kom upp i full drift.

2.5 Getingmidjan (Trafikverket)

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



Figur 4. Blottlagt tunneltak på Riddarholmen. Foto Miljöförvaltningen, Stefan Troëng

Miljöförvaltningens tillsyn

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

Arbetet påbörjades under 2017. Mindre och begränsade avstängningar av järnvägstrafiken gjordes under året för att möjliggöra vissa arbetsmoment. Stora trafikavstängningar planeras under somrarna 2018-2020, med sommaren 2021 som reserv. Trafiken kommer då att vara avstängd från midsommar och åtta veckor framåt. Tågtrafiken genom Stockholm kommer då att utgöras av pendeltåg medan fjärrtågen norrifrån stannar vid centralen och söderifrån vid Älvsjö eller Stockholm syd.

Nämnden förelade, den 23 november 2017, efter vissa justeringar verksamheten att följa inlämnat förslag till kontrollprogram. Under året har förvaltningen haft ett möte med verksamheten angående kontrollprogrammet samt ett tillsynsmöte med tillhörande inspektion i oktober. En ansökan om bullrande arbeten utanför ordinarie arbetstid har lämnats in och godkänts.

2.6 Värtabanan Intunnling (Trafikverket)

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



figur 5. Översiktskarta överdäckning av Värtabanan

Miljöförvaltningens tillsyn

Förvaltningen har under 2017 haft en kort diskussion om avledande av trafikdagvatten. En ansökan om arbete utanför ordinarie arbetstid har behandlats och godkänts.

Projektområdet är inte särskilt problematiskt ur miljösynpunkt. Projektområdet ligger relativt långt ifrån bostäder men Stockholms universitet har störningskänslig laboratorieverksamhet i direkt närhet. Förvaltningen har inte mottagit några klagomål under perioden. Förvaltningen godtog att projektet vid behov infiltrerar läns hållningsvatten i tre punkter i området. Förvaltningen bedömer att projektet har god egenkontroll och att arbetet ur miljösynpunkt fortlöper väl.

2.7 Värtabanan Intunnling (Exploateringsnämnden)

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

En förutsättning för byggandet av Hagastaden är att Norra länken och Värtabanan tunnlas in och förstärks (överdäckning), så att det nya området kan byggas ovanpå. Området kommer att utvidga innerstaden och samtidigt knyta samman grannkommunerna Solna och Stockholm. Tunnelprojektet som är en del av Norra länken genomfördes av Trafikverket i samarbete med Stockholms stad och färdigställdes i april 2016. Överdäckningen av Värtabanan, en sträcka på 750 meter pågår under 2016-2018 och därefter kan marken ovanpå bebyggas. För överdäckningen är det staden (Exploateringsnämnden) som är verksamhetsutövare. Utbyggnationen av Hagastaden beräknas pågå under 15 år. Förvaltningen bedömer att kommande byggnationer kommer att vara mer problematiska ur störningssynpunkt än överdäckningen av Värtabanan.

Miljöförvaltningens tillsyn

Förvaltningens tillsyn har under året bestått av en inspektion inklusive platsbesök. Projektet ligger relativt oproblematiskt till i en redan bullerstörd miljö med få närliggande störningskänsliga objekt.

2.8 Slussen (Exploateringsnämnden)

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

avtappningen från Mälaren och därmed minska översvämningensrisken.



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

Miljöförvaltningens tillsyn

Arbetena med nya Slussen är i full gång och tillsynen över byggskedet fortgår med löpande tillsynsmöten med verksamhetsutövaren (Exploateringsnämnden) och länsstyrelsen. Miljöförvaltningen har tillsyn över den miljöfarliga verksamheten och buller medan länsstyrelsen har tillsyn över vattenverksamheten. Under 2017 har åtta stycken tillsynsmöten genomförts, med platsbesök i vissa fall.

Arbetet har enligt förvaltningen avlöpt väl. Endast ett fåtal klagomål har inkommit, och har då avsett bullrande arbeten nattetid för vilka projektet hade beviljats undantag.

Under året har projektet gjort förnyade bullerutredningar efter kritik av de ursprungliga utredningarna. Utvärderingen av klagomålet har lett till att projektet har ökat sin beredskap att mäta buller vid inkomna klagomål och man har nu permanenta bullermätare vid flera strategiska punkter.

Förvaltningen hanterade 29 stycken ansökningar om undantag för arbeten på andra tider och/eller överskridanden av riktvärden för

buller än vad som anges i mark- och miljööverdomstolens dom. Två av dessa har avslagits.

Under året har frågan kring tolkning av bullervillkor varit central och upptagit mycket tid. Frågeställningen gäller luftburet buller där mark- och miljööverdomstolen formulerade följande villkor:

”Arbeten som genererar luftburet buller får endast utföras helgfri måndag-fredag kl. 07.00 – 19.00”

Diskussionen gäller hur domstolens formulering ”luftburet buller” ska tolkas och vad som avses ingå i begreppet. Det går att tolka som allt arbete som genererar någon form av ljud till arbete som över-skrider riktvärden inomhus. Miljöförvaltningen har under året haft tre stycken möten angående byggbullerfrågan för att hitta en väg framåt. Ett av miljö- och hälsoskyddsnämndens delegationsbeslut (beslut nr. 56) om avslag på ansökan överklagades till länsstyrelsen. Länsstyrelsen beslutade 2018-03-19 att avslå besvären med motivet att byggherren i sin ansökan inte anfört sådana särskilda skäl för undantag som krävs för att medge undantag från det villkor (villkor 2 pkt 3) som gäller enligt Mark- och miljööverdomstolens beslut.

En upplysning om förorenad mark, som avsett PAH- förorenade massor, har hanterats. Förvaltningen har inte haft något att erinra gällande hanteringen som sker i enlighet med framtagna kontrollprogram.

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

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

2.9 Nya tunnelbanan (Stockholms läns landsting)

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

kollektivtrafiken. Verksamhetsutövare är Stockholms läns landsting genom "Förvaltning för utbyggd tunnelbana" (FUT).



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

Miljöförvaltningens tillsyn

Under 2017 har en stor andel ej debiterbar tillsynstid använts till att hantera remisser från mark- och miljödomstolen gällande tillståndsansökningar för vattenverksamhet enligt 11 kap miljöbalken. Inom ramen för vattenmålet hanteras enligt praxis också miljöfarlig verksamhet enligt 9 kap miljöbalken, t.ex. buller och grönfrågor.

Under året har remisser för linjerna Akalla – Barkarby station och Odenplan – Arenastaden behandlats. Kompletterande yttranden för den förutnämnda sträckan har också ingivits. Under hösten genomfördes huvudförhandlingar i mark- och miljödomstolen för sträckan Akalla – Barkarby station. Dom meddelades den 21 november och har inte överklagats och har således vunnit laga kraft. Miljöförvaltningen, representerade MHN under förhandlingarna och lämnade synpunkter.

Förvaltningen har deltagit i två möten med övriga tillsynsmyndigheter för att samordna tillsynen.

Ett klagomål på buller från borrhuggar som sonderat geologin inför bygget av tunnlar mellan Högdalendepån och linje 18 har hanterats.

Byggstart för sträckan Akalla – Barkarby planeras till sen höst 2018. Övriga projekt förväntas börja byggas under 2019.

2.10 City Link Etapp 2 (Svenska Kraftnät)



Figur 8. city Link och dess fyra etapper.

City Link etapp 2 består av en tunnelförlagd 400 kV-förbindelse mellan transformatorstationen Anneberg i Danderyd och transformatorstationen Skanstull i södra Hammarbyhamnen i Stockholm. Tunneln som i huvudsak kommer att anläggas genom borrhning med tunnelborrmaskin, 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

Under 2017 har projektet, på grund av överklagningsprocesser, inte haft någon verksamhet som berör miljöförvaltningen. Under 2018 planerar för granskning av kontrollprogram och eventuellt andra tillsynsåtgärder eftersom projektet då förväntas ta fart igen.

2.11 Stockholm vatten och avfalls nya Tunnel

Stockholm Vatten och Avfall AB (SVOA) avser att lägga ned Bromma reningsverk och överföra avloppsvattnet i tunnel till Henriksdals reningsverk. Tunneln byggs 30-90 meter under marken och blir cirka 14 kilometer lång. Den del av Stockholms avloppsvatten som idag avleds till Himmerfjärdsverket i Botkyrka kommun kommer i stället att ledas till Henriksdals avloppsreningsverk via den nya avloppstunneln. För att klara den ökade avloppsmängden och samtidigt klara fler anslutna kunder och ökade reningskrav byggs Henriksdals reningsverk om och får delvis ny teknik samtidigt som möjligheten för att ta emot mer organiskt material utökas. Om- och nybyggnationen är dimensionerad för att klara avloppet från stockholmarna fram till år 2040. Projektet beräknas vara klart 2026.

Förvaltningens tillsyn över projektet var t.o.m. årsskiftet 2017/2018 uppdelad mellan Företagsenheten och Stadsmiljöenheten på avdelningen plan- och miljö. Stadsmiljöenheten tillsynade byggnationen av avloppstunneln och företagsenhetens tillsyn var relaterad till reningsverken. Efter årsskiftet har tillsynen av infrastrukturprojekt flyttats till företagsenheten varför all tillsyn nu bedrivs av företagsenheten.



Figur 9. Översiktsskarta över projektet och tunnelns sträckning

Förvaltningen har under året lagt ner mycket arbete på förberedelser och remisser inför förhandlingarna i mark- och miljödomstolen avseende ansökan om tillstånd till miljöfarlig verksamhet enligt 9 kap. och vattenverksamhet enligt 11 kap. miljöbalken.

I september hölls huvudförhandling i mark- och miljödomstolen där det framförallt var i synen på riktvärden för buller under byggtiden där sökandens och nämndens uppfattningar skiljde sig åt. Under förhandlingen ändrade sig sökanden angående detta och anslöt sig till det villkorsförslag som nämnden lagt fram. Dom meddelades i december 2017. Nämnden har inte funnit skäl att överklaga domen. Naturvårdsverket och ett antal fastighetsägare i Bromma överklagat domen.

2.12 Renovering av Söderströmsbron (Stockholms läns landsting)

Stockholms läns landsting rustar upp tunnelbanebron mellan Gamla Stan och Slussen (Söderströmsbron). Arbetet innebär bl.a. byte av brobalkar, blästring och andra arbetsmoment. Projektet beräknas vara klart vid årsskiftet 2019/2020. Under kortare perioder kan tunnelbanetrafiken påverkas. Projektet ligger mitt emellan Slussenprojektet och renoveringen av Getingmidjan. De tre projekten kan komma att påverka varandra när det gäller vattenfrågor, t.ex. grumling, men också när det gäller buller. En samordning mellan projekten är därför viktig.

Miljöförvaltningens tillsyn

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

2.13 Exploateringsprojekt flerbostadshus

Tillsynen av mindre omfattande exploateringsprojekt (främst nya bostadshus) sker genom stickprovsmässiga inspektioner på plats när byggnationen är påbörjad. I regel utförs en förannmäld inspektion för varje enskilt bygge. Vid inspektionerna ligger fokus på byggherrens egenkontroll och faktiska förhållanden på arbetsplatsen.

Förvaltningen väljer företrädesvis ut projekt som ligger nära befintliga bostäder då dessa kan medföra påtagliga bullerstörningar eller om klagomål inkommit. Vad avser inspektioner utfördes en handfull under 2017, bl.a kvarteret Ferdinand i Spånga, Tobaksmonopolet på Södermalm och bostadsbyggande i Svedmyra. De flesta föranleddes av klagomål eller synpunkter från närboende. I tillsynsarbetet har precis som under 2016 den löpande tillsynen över stora projekt samt remisshanteringen för dessa tagit stor tid i anspråk vilket gjort att mindre resurser kunnat läggas på de mindre projekten.

Klagomål på störningar som inkommer till miljöförvaltningen rör till största delen buller och damning. Inte sällan är det 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. Under 2017 hanterades ett tjugotal sådana klagomål. Förvaltningen hanterade också ett stort antal frågor/synpunkter, som inte resulterade i klagomålsärenden, från närboende. En utveckling som kan skönjas och som är en naturlig följd av behovet av ökat bostadsbyggande i Stockholm är att man bygger tätare och därmed närmare inpå befintliga bostäder, vilket leder till en ökad bullerproblematik under byggfasen. Även andra problem såsom framkomlighet, trafik och säkerhet påverkas och ofta framförs klagomål av sådant slag till förvaltningen och ibland kan förståelsen vara låg för att förvaltningen inte kan hantera också denna typ av klagomål.

Förvaltningen har även internt haft ökat fokus på hanteringen av vattenhantering på byggplatser och har för avsikt att ta fram riktlinjer för hantering av byggvatten. Under tiden tillämpas utrustningskrav om minst sedimentering och oljeavskiljning. Beroende på förhållanden som föroreningar i vattnet kan det finnas

behov av ytterligare steg av rening, tex när man arbetar i områden med förorenad mark.

I stort kan konstateras att egenkontrollen ofta är god och ändamålsenlig. Däremot anser förvaltningen att det finns ett fortsatt utrymme till förbättring gällande hanteringen av bullerfrågan. Det handlar främst om en högre beredskap i frågan samt information till närboende. Därför har förvaltningen haft fokus kring detta vid inspektioner och kontakter med byggherrar.

3 Byggherrarna

3.1 Trafikverket

Miljöförvaltningen bedömer att Trafikverket har en mycket god egenkontroll och hanterar uppkomna miljöfrågor på ett bra sätt. Det är t.ex. få klagomål på buller som kommer in direkt till förvaltningen med hänsyn till den stora mängd av 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 då hanterar dessa. Vid tillsynsmöten presenterar Trafikverket inkomna klagomål och beskriver vidtagna åtgärder. Förvaltningens uppfattning är dessa rutiner och vidtagna åtgärder fungerar tillfredsställande.

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

Trafikverkets arbets sätt 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 fortsatta goda egenkontroll under byggtiden. Trafikverket har sedan slutet av 1990-talet tagit fram kontrollprogram för flera stora infrastrukturprojekt i bl.a. Stockholm vilket innebär att verket har samlat på sig erfarenheter som kan arbetas in i kontrollprogrammen för nya projekt. Kontrollprogrammen blir på så sätt successivt bättre anpassade till de faktiska situationer som uppkommer på byggarbetsplatserna.

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

3.2 Exploateringskontoret

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

Projektet är mycket komplicerat främst beroende på sitt centrala läge och detta leder till tidspress eftersom olika delmoment är så beroende av varandra och av andra ”yttre” omständigheter. Det leder i sin tur till att man ibland, pga. pressat tidsschema, velat arbeta med bullrande moment utanför ordinarie arbetstid. Just motiveringen till ansökan om olika undantag för arbetstid har varit i fokus och ett avslag från miljö- och hälsoskyddsnämnden har av exploateringskontoret överklagats till länsstyrelsen. Samarbetet mellan förvaltningen och exploateringskontoret är fortsatt gott och förhoppningen är att överklagandet kan ge vägledning i frågan.

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

3.3 Stockholms läns landsting (FUT)

Under året har huvudförhandlingar i mark- och miljödomstolen ägt rum angående tunnelbanesträckningen Akalla – Barkarby. Vidare har FUT informerat om provborrningar i Hökarängen inför utbyggnaden av tunnelbanedepån i Högdalen. Dialogen mellan FUT och förvaltningen har varit bra. En mer genomgående bedömning kan göras vartefter projekten framskrider.

3.4 Stockholms läns landsting (förvaltningen)

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

3.5 Svenska kraftnät

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

3.6 Övriga byggherrar

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

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

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