

Tillsynen av exploateringsprojekt år 2020



En rapport från miljöförvaltningen
Stefan Troëng
April 2021

Framsidas fotografi: Miljöförvaltningen, Stefan Troëng

INNEHÅLL

1	Beskrivning av verksamhetsområdet	4
1.1	Verksamhetsområdets miljö- och hälsopåverkan	4
1.2	Övergripande synpunkter efter tillsynen 2020	6
2	Tillsynsarbetet	7
2.1	Infrastrukturprojekt	7
2.2	Förfart Stockholm (Trafikverket).....	9
	<i>Miljöförvaltningens tillsyn</i>	<i>9</i>
2.3	Getingmidjan (Trafikverket).....	11
	<i>Miljöförvaltningens tillsyn</i>	<i>11</i>
2.4	Slussen (Exploateringsnämnden).....	12
	<i>Miljöförvaltningens tillsyn</i>	<i>13</i>
2.5	Nya tunnelbanan (Region Stockholm)	14
	<i>Utbyggnaden av blå linje Akalla – Barkarby</i>	<i>15</i>
	<i>Utbyggnaden av gula linjen Odenplan – Arenastaden.....</i>	<i>15</i>
	<i>Utbyggnaden av blå linjen mellan Kungsträdgården och Nacka – Söderort</i>	<i>16</i>
	<i>Ny depå i Högdalen.....</i>	<i>18</i>
	<i>Övrigt 20</i>	
2.6	City Link Etapp 2 (Svenska Kraftnät).....	20
	<i>Miljöförvaltningens tillsyn</i>	<i>21</i>
2.7	Stockholm vatten och avfalls nya tunnel.....	22
	<i>Miljöförvaltningens tillsyn</i>	<i>22</i>
2.8	Årstafältet (Exploateringskontoret)	23
	<i>Miljöförvaltningens tillsyn</i>	<i>23</i>
2.9	Mälarbanan	23
	<i>Miljöförvaltningens tillsyn</i>	<i>23</i>
2.10	Tvårbana Norr Kistagrenen (Region Stockholm).....	24
2.11	Bromstensstaden (Exploateringskontoret).....	25
2.12	Exploateringsprojekt flerbostadshus	26
3	Byggherrarna	27
3.1	Trafikverket	27
3.2	Exploateringskontoret	28

3.3	Region Stockholm (FUT)	29
3.4	Region Stockholm - trafikförvaltningen	29
3.5	Svenska kraftnät	29
3.6	Övriga byggherrar	29

1 **Beskrivning av verksamhetsområdet**

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

Nedanstående objekt har omfattats av miljöförvaltningens tillsyn av stora infrastrukturprojekt under 2020:

- Förbifart Stockholm (Trafikverket)
- Getingmidjan (Trafikverket)
- Mälarbanan (Trafikverket)
- Nya Slussen (Exploateringsnämnden)
- Nya Tunnelbanan (3 st. grenar samt depå, Region Stockholm, FUT)
- City Link Etapp 2 – kraftledningstunnel (Svenska Kraftnät)
- Stockholm Vattens nya avloppstunnel – (Stockholm Vatten och avfall)
- Årstafältet (Exploateringskontoret)
- Tvärbana Norr Kistagrenen (Region Stockholm)
- Bromstensstaden (Exploateringskontoret)

1.1 **Verksamhetsområdets miljö- och hälsopåverkan**

Verksamhetsområdets mest påtagliga miljöpåverkan är *buller*. Arbeten genererar luftburet buller som uppkommer vid markarbeten, t.ex. schaktning, pålning och spontning. Arbetena 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 stomljusalstrande arbeten utförs. Detta måste vägas mot att projektets totala längd kan bli förlängd om arbetstiden begränsas.

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 till stor del tillfällig. Växthusgaserna påverkar det globala klimatet.

Användandet av sprängämnen gör att *kväverester* finns kvar i sprängmassor. Länshållningsvatten som kommer i kontakt med massorna kan därmed få förhöjda halter av kväve. Om halterna är tillräckligt höga bör vattnet skickas till reningsverk. Det kan dock uppstå ett glapp där halten är för låg för att skickas till reningsverk samtidigt som den är för hög för att skicka till aktuell recipient. Under 2020 har det fokuserats fortsatt på ytvattenfrågor. Centralt har varit länshållningsvattens påverkan på uppfyllande av miljökvalitetsnormer för vatten (MKN) i recipient. Ett annat fokusområde har varit *PFOS*. Tillsammans med SVOA håller miljöförvaltningen på med ett arbete för att ta fram riktvärden för länshållningsvatten där recipient och omfattning av länshållningsvatten bestämmer tillämpbara riktvärden. Förhoppningen är att detta ska förenkla tillsynen.

En fråga som under året aktualiserats är *kromhalter* i länshållningsvatten vid tunneldrivning. Kromhalterna kommer av allt att döma av cementprodukter som används vid injektering av tunnarna. Produktbyten och reningsmetoder har testats och utvärderats. För närvarande är problemet begränsat till reningsverkens slam eftersom i stort sett allt länshållningsvatten av den här typen leds till reningsverken p.g.a. den höga kvävehalten.

Kemikalier och avfall inom verksamhetsområdet kan vid felaktig hantering medföra en miljöpåverkan genom t.ex. direktutsläpp i recipient eller genom att markytor förorenas genom dropp och spill från t.ex. drivmedelstankar. Felaktig användning av kemiska tätningsmedel kan bidra till att vatten förorenas. Uppställningsplatser för arbetsfordon kan genom dropp och spill bidra till markföroreningar.

Masshanteringsfrågor har blivit allt mer aktuellt inom tillsynsområdet. Kvalitet och föroreningsgrad tillsammans med brist på mellanlagringsytor m.m. är viktiga strategiska frågor. I syfte att förbättra situationen finns ett regionalt masshanteringsprojekt. Under året har problemet med sulfidberg blivit allt mer uppmärksammat och i de stora projekten som innefattar tunneldrivning har frågan lyfts och en löpande översyn av

inventeringar och riskanalyser har gjorts. Frågan är mycket komplex och utredningsarbeten förekommer i bl.a. Trafikverkets regi.

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

1.2 Övergripande synpunkter efter tillsynen 2020

En av de främsta störningarna som projekten ger upphov till är buller till befintliga bostäder. För enskilda som bor eller uppehåller sig i nära anslutning till ett byggprojekt kan 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 Norra Djurgårdsstaden och Hagastaden där flera olika byggherrar ”löser av varandra” med olika projekt. Utmärkande för årets klagomål har varit att ett stort antal människor uppgett att man arbetar eller vistas i hemmet mycket mer än vanligt på grund av pandemin.

Förvaltningen har konstaterat tre prioriterade sakområden där en fortsatt 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.

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 in på befintliga bostäder, vilket leder till en ökad bullerproblematik under byggfasen. Även andra problem såsom framkomlighet, trafik och säkerhet påverkas och ofta framförs klagomål av sådant slag till förvaltningen och ibland kan förståelsen vara låg för att förvaltningen inte kan hantera också denna typ av klagomål.

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

Sedan hösten 2019 tas byggens omgivningspåverkan upp i de tekniska samråden på stadsbyggnadskontoret inför byggstart. Detta

har inneburit en långsamt ökad medvetenhet från byggaktörernas sida och förvaltningen kan se en viss ökning av antalet inkomna kontrollprogram och kommunikation om att man exempelvis är tvingad att arbeta utanför ordinarie tider.

2 Tillsynsarbetet

2.1 Infrastrukturprojekt

Förvaltningens arbete börjar ofta genom kontakter och yttranden i samband med ansökan för verksamheten till mark- och miljödomstolen enligt 11 kap. miljöbalken om vattenverksamhet. Inom ramen för tillståndsärendet prövas även delar av den miljöfarliga verksamheten enligt 9 kap. miljöbalken. Det är en mycket viktig del av arbetet eftersom tillståndet från domstolen och de villkor som där anges är styrande för hur projektet bedrivs. Det är förvaltningens uppfattning att de synpunkter vi har i allmänhet har stort genomslag i de villkor som meddelas i domarna.

Själva tillsynen av infrastrukturprojekten påbörjas i regel något till några år innan den faktiska byggnationen påbörjas. Tillsynen består inledningsvis av ett förebyggande arbete som syftar till att säkerställa en god egenkontroll hos verksamhetsutövaren. Detta görs genom samrådsmöten om hur olika störningar ska hanteras och vilka krav som ska gälla för utsläppshalter m.m. för respektive byggprojekt. Samråden leder fram till ett kontrollprogram som miljö- och hälsoskydds nämnden förelägger verksamhetsutövaren att följa. Kontrollprogrammen är utformade efter de villkor som givits i domen.

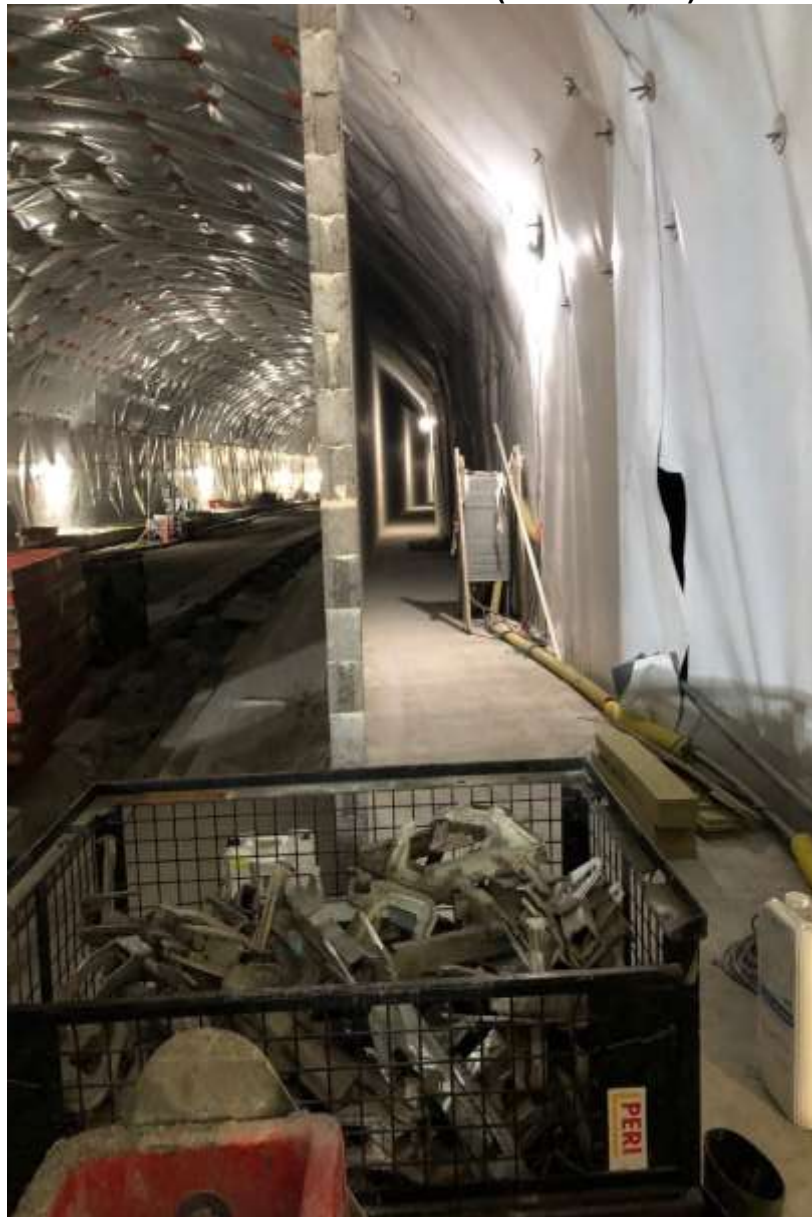
När byggnationen väl påbörjas tillser förvaltningen att eventuella domstolsvillkor och de riktvärden och rutiner som fastställts i kontrollprogrammen följs och att verksamhetsutövarna bedriver ett kontinuerligt egenkontrollarbete. Detta görs bl.a. genom regelbundna tillsynsmöten där förvaltningen tillsammans med verksamhetsutövarna går igenom arbetsläget, bullersituationen, inkomna klagomål, påträffade markföroreningar, hanteringen av länshållningsvatten, masshantering samt eventuellt behov av kemisk injektering m.m. Verksamhetens egenkontroll granskas också genom att miljöförvaltningen tar del av kvartals- och årsrapporter. I rapporterna sammanställs bl.a. eventuella överskridanden av ljudnivåer och utsläppshalter, påträffade markföroreningar, uppkomna massor och dessas föroreningshalter, inkomna klagomål samt förbrukningen av kemiska injekteringsmedel under aktuell period.

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

Syftet med rutinen är dels att få entreprenörerna att planera sina arbeten så att störningar minimeras, dels att miljöförvaltningen ska ha möjlighet att framföra synpunkter på de arbeten som trots allt behöver utföras under störningskänslig tid. Förvaltningen har också möjlighet att ingripa mot sådana arbeten i de fall arbetena bedöms medföra oacceptabla störningar för närboende. Rutinerna och erfarenheterna från dessa har varit till stor hjälp vid framtagandet av nya kontrollprogram t.ex. för byggandet av de nya tunnelbanelinjerna, tvärbanans Kistagren och City Link.

I det följande ges en kort beskrivning av respektive infrastrukturprojekt samt den tillsyn som utförts på objekten under 2020.

2.2 Förbifart Stockholm (Trafikverket)



Figur 1 Arbeten med inredning av tunnelarna. Foto Miljöförvaltningen, Stefan Troëng

Miljöförvaltningens tillsyn

Byggarbetet med Förbifart Stockholm fortskrider och förvaltningens arbete bedrivs främst med löpande möten och olika anmälningsärenden t.ex. anmälan om påträffade föroreningar. Tolv ordinarie tillsynsmöten har genomförts under 2020. Normalt brukar mötena kombineras med inspektioner och platsbesök. På grund av pandemin har detta bara skett vid två tillfällen, resten av mötena har skett digitalt. Ytterligare en inspektion har skett utanför de ordinarie mötena. Tillsynsmötena delas geografiskt in i "Norr", "Mitt" och "Söder". Då projektet nu även omfattar utbyggnaden av väg 261

förbi Drottningholm och över Nockebybron, berörs Stockholm även av denna del.

Kontrollprogrammen styr arbetet med miljöfrågor under byggtiden och ska visa för tillsynsmyndigheten hur hanteringen sker och att verksamheten lever upp till de krav som ställs. Kontrollprogrammen omfattar miljö under byggtiden ”Övergripande” inklusive följande bilagor:

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

Vid de möten som sker för de olika delsträckorna redovisar Trafikverket pågående och kommande arbeten, eventuella avvikelser mot kontrollprogram, klagomål mm.

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

Enligt tillståndet från mark- och miljödomstolen krävs godkännande från tillsynsmyndigheten för att bedriva bullrande arbeten utanför vissa tider/överskridanden av riktvärden. 15 sådana ansökningar har hanterats under 2020. Vidare har tre samråd genomförts angående nattliga arbeten som inte bedömts ge upphov till bullernivåer över riktvärdena. Tre anmälningar om efterbehandling av massor har inkommit.

En annan fråga som är fortsatt aktuell är utsläpp av byggvatten där miljö kvalitetsnormerna för vatten måste beaktas och påverkan på recipienten, på kvalitetsfaktornivå, redovisas sedan miljö kvalitetsnormernas status tydliggjordes av EU-domstolen i Weserdomen.¹ Gällande de recipienter som tillfälligt kommer att ta emot byggdagvatten från Förbifarten kommer Trafikverket att upprätta handlingsplaner för varje enskild recipient. Trafikverket

¹ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/SV/TXT/?uri=CELEX%3A62013CJ0461>

kommer under en period om 6-9 månader att prova och utvärdera olika reningssteg för att få underlag kring vilka föroreningsnivåer som är möjliga att komma ned till, och vilka kostnader olika reningssteg medför. Arbetet kommer att ske i samråd med tillsynsmyndigheterna. Förvaltningen anser att det är ett ändamålsenligt förfarande. Detta arbete påbörjades under 2018 och fortgår i vissa delar fortfarande. De handlingsplaner som inkommit har diskuterats och utvecklats i samråd med Trafikverket.

Förvaltningen har också deltagit i avgränsningssamråd då Trafikverket behöver lämna in en ansökan om ändring av vattenverksamhet i en del av det norra avsnittet av förbifarten, bl.a. nära Grimsta. Orsaken är oväntat dålig bergkvalitet vilket kräver ändrade villkor för infiltration och justerade infiltrationsområden.

2.3 Getingmidjan (Trafikverket)

Sträckan mellan Stockholms Central och Stockholms södra, den så kallade Getingmidjan, är den mest trafikerade järnvägssträckan i landet. Här passerar alla tåg till och från södra Sverige, i snitt passerar ett tåg var tredje minut. Järnvägen är till stora delar från 1950-talet och är nu föremål för en omfattande upprustning. Arbetena är nödvändiga för att säkerställa pålitliga och hållbara transporter. Efter upprustningen kommer Getingmidjan att ha samma placering och samma antal spår som den har idag. De huvudsakliga arbetena sträcker sig över åren 2017–2021. Sommaren 2020 är enligt plan den sista sommaren där trafiken på spåren var avstängd under åtta veckor. Sommaren 2021 finns som reservtid för avstängning.

Miljöförvaltningens tillsyn

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

Arbetet påbörjades under 2017. Mindre och begränsade avstängningar av järnvägstrafiken gjordes under det året för att möjliggöra vissa arbetsmoment. Under 2018, 2019 och 2020 gjordes större trafikavstängningar under somrarna.

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

händelse var bytet av järnvägsbro mellan Riddarholmen och Norrmalm i mitten av juli. Brodelarna tillverkades i Estland, slutmonterades i Västerås och sattes på plats med hjälp av pramar.

Under året har förvaltningen haft fyra stycken tillsynsmöten. Ett av dessa kombinerat med inspektion. Övriga möten hölls digitalt. Även ett möte angående luftridå som åtgärd mot grumling har hållits.

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

Tre anmälningar om förorenade massor har lämnats in.

2.4 Slussen (Exploateringsnämnden)

Slussen rivs och byggs 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 översvänningsrisken. I projektet ingår anläggandet av ett nytt bussgarage i Katarinaberget och renovering av Lokattens trappor m.m.

Den nya temporära bussterminalen är i drift samtidigt som arbetet med den nya bussterminalen i Katarinaberget fortsätter. En milstolpe var att den nya bron, populärt kallad ”guldbron” anlände från Kina i mars efter en del förseningar. När monteringen av bron färdigställdes under hösten kunde rivningen av den västra delen av Slussens gamla trafikapparat inledas.

Under året har renoveringen av Lokattens trappor färdigställts men det kommer att dröja innan de öppnas för allmänheten.



Figur 2 Bron anländer från Kina foto Miljöförvaltningen, Stefan Troëng

Miljöförvaltningens tillsyn

Tillsynen över byggskedet fortgår med löpande tillsynsmöten med verksamhetsutövaren (Exploateringsnämnden) och länsstyrelsen. Miljöförvaltningen har tillsyn över den miljöfarliga verksamheten medan länsstyrelsen har tillsyn över vattenverksamheten. Under 2020 har sex stycken tillsynsmöten genomförts, med platsbesök i två fall. Övriga möten har varit digitala.

Arbetet har enligt förvaltningen avlöpt väl. En handfull klagomål har inkommit till miljöförvaltningen, de flesta angående stomljud vid byggandet av nya bussterminalen men även några andra fall har noterats. I något fall har utredning visat att källan varit en annan än Slussenprojektet. De främsta åtgärderna förutom god information, tidsbegränsningar och vissa tekniska lösningar har varit evakueringar och utdelande av hörselkåpor som blivit populära bland drabbade.

Under året har tre stycken beslut överklagats till länsstyrelsen. Ett ärende avsåg ett beslut att förvaltningen inte skulle vidta några ytterligare åtgärder angående ett bullerklagomål. I det ärendet avvisade Länsstyrelsen överklagandet. I de två andra ärendena har en privatperson överklagat nämndens beslut att medge undantag för bullrande arbeten. Det är oklart om en privatperson kan vara part i den typen av ärende men ärendena är skickade till Länsstyrelsen för prövning. Den juridiskt intressanta frågan i dessa ärenden är frågan om behörig part snarare än själva frågan om undantag.

Förvaltningen hanterade 47 stycken ansökningar om undantag för arbeten på andra tider och/eller överskridanden av riktvärden för buller än vad som anges i mark- och miljööverdomstolens dom.

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

2.5 Nya tunnelbanan (Region Stockholm)

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

Under året har också planeringen för ny linje mot Älvsjö också inletts. Förvaltningen har varit med i planeringsarbetet för den linjen. Verksamhetsutövare är Region Stockholm genom ”Förvaltning för utbyggd tunnelbana” (FUT).



Figur 3 Tunnelbanans nya sträckning. (Källa: nyatunnelbanan.sll.se)

Utbyggnaden av blå linje Akalla – Barkarby

Utbyggnaden innebär en förlängning av blå linje från nuvarande ändstation Akalla till Barkarby med en mellanliggande station ”Barkarbystaden”. Se figur 4.



Figur 4 Översikt av utbyggnaden av tunnelbanan mot Barkarby. Sträckan som berör Stockholm är från station Akalla och en bit mot station Barkarbystaden. Bild från FUT:s broschyr ”Allt du behöver veta om Stockholms nya tunnelbana

Det här delprojektet i utbyggnaden av tunnelbanan är den del som kommit längst. Drivningen av arbetstunnlar är så gott som klar och man har påbörjat drivningen av själva huvudtunnlarna. Också arbetet med Barkarbys T-banestation har kommit en bra bit. Samtliga arbeten utförs än så länge i Järfälla kommun varför Miljöförvaltningen i huvudsak varit med för att följa och bevaka projektet inför det att Stockholm blir direkt berört. Förvaltningen har deltagit i fyra stycken digitala tillsynsmöten under året och i övrigt haft en del konsultativa kontakter med Järfälla kommun och projektet.

Utbyggnaden av gula linjen Odenplan – Arenastaden

Utbyggnaden innebär en ny linje mellan station Odenplan och Arenastaden i Solna. Förutom ny station i Arenastaden i Solna blir det nya stationer i Hagalund och Hagastaden. Se figur 5.



Figur 5 Översiktskarta som visar gula linjens sträckning. Sträckan som berör Stockholm är från station Odenplan till station Hagastaden som delvis ligger i Stockholm. Bild från FUT:s broschyr "Allt du behöver veta om Stockholms nya tunnelbana"

Miljöförvaltningen har deltagit i sex stycken digitala tillsynsmöten under året.

I Solna har man arbetat med mycket förberedande arbeten i form av ledningsomläggningar, arbetsplatsetableringar, infiltrationsbrunnar, provtagningar i mark etc. Förberedelser för själva tunneldrivningen har också gjorts där. Det viktigaste arbetet som berört Stockholm har varit drivningen av arbetstunnel vid Norra stationsgatan. Arbetet har gått långsamt p.g.a. dålig bergkvalitet. En felprojektering har också gjort att man behövt utföra omlastning av berg på arbetsområdet istället för i tunneln. Av det skälet har två stycken samråd om undantag för bullernivåer dagtid genomförts.

Utbyggnaden av blå linjen mellan Kungsträdgården och Nacka – Söderort

Utbyggnaden är den största av de planerade utbyggnaderna av tunnelbanan i enlighet med Stockholmsöverenskommelsen 2013. Den omfattar 11,5 km tunnlar, sex nya stationer och tre nya anslutningar till befintliga stationer. Se figur 6.



Figur 6 Översiktskarta som visar projektets sträckning. Delarna som berör Stockholm är från station Kungsträdgården till efter station Hammarby kanal mot Nacka samt hela utbyggnaden mot Söderort. Bild från FUT:s broschyr "Allt du behöver veta om Stockholms nya tunnelbana"

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

Under året har drivningen av arbetsbetstunnel vid Londonviadukten och vid Sundsta backe påbörjats. Även drivning av arbetstunnel i Hammarby sjöstad har inletts. På grund av närhet till skolverksamhet i det fallet har tunneldrivningen här anpassats mycket till skolverksamheten.

Förberedande arbeten och arbetsplatsetableringar har genomförts vid Gullmarsplan och Sockenplan. Arbetena vid Blasieholmen är ännu inte färdigupphandlade.

I Nacka kommun arbetas intensivt med bl.a. drivning av arbetstunnlar.

Under året har miljöförvaltningen deltagit i fyra stycken digitala tillsynsmöten. Vidare har två möten med FUT angående kompensationsåtgärder för intrånget i naturmark vid Sundsta backe och som man är ålagda att genomföra enligt vattendomen. En syn med berörda stadsdelar m.fl. genomförts med anledning av detta i augusti. Nämnden beslutade i december att godkänna planen för kompensationsåtgärderna.



Figur 7. Tunnelpåslag vid Sundsta backe foto Miljöförvaltningen, Stefan Troëng

Ny depå i Högdalen

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

i tunnel under stadsdelen Hökarängen kommer också att inrättas. Se figur 8.



Figur 8 Översiktsskarta för projektet. Bild från Region Stockholms hemsida för utbyggnaden av tunnelbanan <https://nyatunnelbanan.se/file/utbyggd-depa-i-hogdalen-med-arbetstunnel>

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

I december 2019 inkom remiss från mark- och miljödomstolen på ansökan om vattenverksamhet. Nämnden behandlade remissen i februarinämnden 2020. Domstolsförhandlingar hölls i september-oktober. De frågor där sökanden och nämnden inte var överens handlade om masshanteringsplan och kompensationsåtgärder för intrång i naturmark i Gökdalen. I båda fallen dömde mark- och miljödomstolen enligt nämndens förslag.

Under året har miljöförvaltningen blivit informerad om provborrningar och markundersökningar som genomförts. Ett lite större dieselutsläpp anmäldes också. Uppföljning av det kommer att ske under 2021. Planering för regelbundna tillsynsmöten och tillsyn i likhet med övriga tunnelbaneprojekt har påbörjats.

Övrigt

Under året har samordningsmöten mellan berörda tillsynsmyndigheter hållits, huvudsakligen digitalt. Förutom Stockholm är berörda kommuner, Järfälla, Solna och Nacka. Vid ett av dessa deltog också en av miljöförvaltningens jurister för att ge stöd i juridiska frågor.

2.6 City Link Etapp 2 (Svenska Kraftnät)



Figur 9 City Link och dess fyra etapper.

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

tunnelbormaskin, blir cirka 13,4 km lång och kommer att vara belägen på 50 - 100 meters djup. Fyra ventilationsschakt kommer att utföras i anslutning till kabeltunneln inom Stockholms stad. City Link etapp 2 medför även att planerade rivningar av befintliga 220 kV-luftledningar kan genomföras och att de cirka 60 000 personer som bor inom 200 meter från dessa ledningar på så sätt slipper ha luftledningar i sin närmiljö. Den mark som i dag begränsas av luftledningar kommer således att kunna användas för andra ändamål, bl.a. för bostadsbyggande.

Miljöförvaltningens tillsyn

Arbetet under 2020 har främst berört Danderyds kommun. Borren togs i drift i februari och man har kommit en bit på väg. Ett möte har hållits där miljöförvaltningen har diskuterat framdriften för borren under universitetsområdet och vid KTH. I det området finns känsliga undervisnings- och forskningslokaler samtidigt som en hel del bostäder berörs, särskilt vid KTH-området.

Förberedelser för schaktarbeten har gjorts på Stadsgården. Arbetet med kontrollprogram slutfördes under början av året och miljöhälsoskyddsnämnden godkände kontrollprogrammet i marsnämnden. Ett möte har hållits med verksamheten och två samordningsmöte mellan tillsynsmyndigheterna. En inspektion av borren och borrarplatsen i Anneberg genomfördes också i februari.



Figur 10 Tunnelbormaskinen vid Anneberg, Danderyd. foto Miljöförvaltningen, Stefan Troëng

2.7 Stockholm vatten och avfalls nya tunnel

Stockholm Vatten och Avfall AB (SVOA) avser att lägga ned Bromma reningsverk och överföra avloppsvattnet i tunnel till Henriksdals reningsverk. Tunneln byggs 30-90 meter under marken och blir cirka 14 kilometer lång. Den del av Stockholms avloppsvatten som idag avleds till Himmerfjärdsverket i Botkyrka kommun kommer i stället att ledas till Henriksdals avloppsreningsverk via den nya avloppstunneln. Den s.k. Mässtunneln som kommer att dras från Älvsjö ansluts till ”huvudtunneln”.

För att klara den ökade avloppsmängden och samtidigt klara fler anslutna kunder och ökade reningskrav byggs Henriksdals reningsverk om och får delvis ny teknik samtidigt som möjligheten för att ta emot mer organiskt material utökas. Om- och nybyggnationen är dimensionerad för att klara avloppet från stockholmarna fram till år 2040. Projektet beräknas vara klart 2029.



Figur 11 Översiktsskarta över projektet och tunnelns sträckning

Miljöförvaltningens tillsyn

I dom i mark- och miljödomstolen, mål M 3980-15, 2017-12-14 meddelades tillstånd för verksamheten. SVOA har tagit tillståndet i anspråk under året. Bolaget spränger för närvarande ut arbetstunnlar på flera platser. Miljöförvaltningen träffar projektet ungefär varannan månad och kommunicerar när behov föreligger.

2.8 Årstafältet (Exploateringskontoret)

Årstafältet ska bebyggas och utvecklas och en helt ny stadsdel ska anläggas med ca 10 000 bostäder. Exploateringskontoret avser att bygga en ny dagvattendamm och göra en omfattande ledningsomläggning på Årstafältet för att förbereda byggnationen. Tillstånd till denna verksamhet meddelades i dom i mark- och miljödomstolen den 12 juni 2017.



Figur 12 Markarbeten på Årstafältet Foto: Miljöförvaltningen, Stefan Troëng

Miljöförvaltningens tillsyn

Några klagomål, framförallt på buller, inkom under året. Det har även inkommit synpunkter på damning. Miljöförvaltningen har haft ett antal kontakter med projektet och kringboende. Under året har månadsrapporterna avsevärt förbättrats efter tillsynsmyndigheternas synpunkter och man redovisar nu en god egenkontroll.

2.9 Mälarbanan

Trafikverket genomför en utbyggnad av järnvägen från två till fyra spår på en 20 km lång sträcka mellan Tomtebodavägen och Kallhäll i Stockholms län. Detta för att utöka kapaciteten och driftsäkerheten för den spårbundna trafiken. Miljöförvaltningen har ansvar för tillsynen av projektet i de delar som går genom Stockholms stad.

Miljöförvaltningens tillsyn

Under året har inga tillsynsmöten genomförts då verksamhet som berör Stockholm varit mycket begränsad. Två ansökningar om bullrande arbeten utanför ordinarie arbetstid i samband med

planerade avstängningar, har behandlats. Två stycken anmälningar om påträffade föroreningar i mark har också gjorts.

2.10 Tvärbana Norr Kistagrenen (Region Stockholm)

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

I projektets arbete ingår anläggande av banvall, läggning av spår med anläggande av nya hållplatser, bro över Bällstaån, teknikinstallationer, schakt m.m. I Stockholm innebär projektet banläggning från Norra Ulvsunda via Bromma Blocks, Bromma flygplats och Solvalla till bro över Igelbäcken där banan går in i Sundbybergs stad. Banan går in i Stockholms stad igen före hållplats Ärvinge. Via Kista centrum sträcker sig banan sedan under E18, där den går in i Sollentuna kommun, till Helenelund. Se figur 13.



Figur 13 Översiktskarta som visar projektets sträckning. Sträckorna som berör Stockholm är från Norra Ulvsunda via Bromma Blocks, Bromma flygplats och Solvalla. Vid Igelbäcken går

banan in i Sundbybergs stad. Banan kommer åter in i Stockholms stad där hållplatserna Ärvinge, Kista centrum och Kistamässan kommer att upprättas.

<https://vaxer.stockholm/projekt/kistagrenen/>

Under året har miljöförvaltningen haft ett tillsynsmöte med projektet.

Anmälan om påträffade och omhändertagande av markföroreningar har gjorts samt anmälningar av installation av cisterner. Ett klagomål på buller från verksamheten har inkommit. Ärendet har lagts ner utan att man kunnat utreda källan till störningarna.

2.11 Bromstensstaden (Exploateringskontoret)

Stadsbyggnadsnämnden antog i oktober 2008 ett program för stadsutvecklingen av Bromstens industriområde, som har målsättningen att skapa en tät och integrerad blandstad med cirka 2500 bostäder, parker, förskola och lokaler för centrumändamål.

Exploateringskontoret utför nu markarbeten för att förbereda byggnationerna. Markförhållandena i området är mycket svåra varför markberedningen är omfattande.

Under 2020 har miljöförvaltningen genomfört ett platsbesök för att bilda sig en uppfattning om projektet. Exploateringskontoret har velat ha stöd och råd för att kunna ha en ändamålsenlig miljökontroll av verksamheten, framförallt vad gäller buller. En handfull klagomål har inkommit till miljöförvaltningen och då arbetena planeras att utökas befaras fler klagomål.



Figur 14 Markarbeten inför byggandet av Bromstensstaden. Foto: Miljöförvaltningen, Stefan Troëng

2.12 Exploateringsprojekt flerbostadshus

Tillsynen av mindre omfattande exploateringsprojekt (främst nya bostadshus) sker genom inspektioner på plats när byggnationen är påbörjad. Även om det finns en ambition att genomföra stickprovsmässiga inspektioner så har det inte funnits kapacitet till detta utan samtliga tillsynsärenden har initierats av klagomål.

I regel utförs en föranmäld inspektion för varje enskilt bygge. Vid inspektionerna ligger fokus på byggherrens egenkontroll och faktiska förhållanden på arbetsplatsen. En handfull inspektioner genomfördes under 2020. I tillsynsarbetet har precis som under 2019 den löpande tillsynen över stora projekt samt remiss-hantering för dessa tagit stor tid i anspråk vilket gjort att endast små resurser kunnat läggas på de mindre projekten.

Klagomål på störningar som inkommer till miljöförvaltningen rör till största delen buller och damning. Inte sällan är det brister i det förebyggande arbetet när det gäller information/kommunikation till närboende som resulterar i klagomål. Det kan också vara brister i

det förebyggande arbetet för att minimera störningen. Under 2020 hanterades ett flertal sådana klagomål. Utmärkande för årets klagomål har varit att ett stort antal människor uppgett att man arbetar eller vistas i hemmet mycket mer än vanligt på grund av pandemin. Det enskilda ärende som tagit mest resurser och tid i anspråk är förtätningen av kvarteret Plankan på Södermalm.

Förvaltningen hanterade också ett stort antal frågor/synpunkter, som inte resulterade i klagomålsärenden, från närboende.

3 Byggherrarna

3.1 Trafikverket

Miljöförvaltningen bedömer att Trafikverket har en mycket god egenkontroll och hanterar uppkomna miljöfrågor på ett bra sätt. Med hänsyn till den stora mängd av människor som berörs av byggena är det t.ex. få klagomål på buller som kommer in direkt till förvaltningen. Detta tyder på en fortsatt väl fungerande egenkontroll hos Trafikverket kring innehållande av bullernivåer, arbetstider och god information till allmänheten. Huvuddelen av frågor och klagomål kring buller går direkt till Trafikverket som då hanterar dessa. Vid tillsynsmöten presenterar Trafikverket inkomna klagomål och beskriver vidtagna åtgärder. Förvaltningens uppfattning är dessa rutiner och vidtagna åtgärder fungerar tillfredsställande.

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

Trafikverkets arbetssätt med framtagande av kontrollprogram i samråd med tillsynsmyndigheten, i god tid innan byggprojekten påbörjas, är enligt förvaltningen en viktig faktor som på ett betydande sätt bidrar till Trafikverkets fortsatt goda egenkontroll under byggtiden. Trafikverket har sedan slutet av 1990-talet tagit fram kontrollprogram för flera stora infrastrukturprojekt i bl.a. Stockholm vilket innebär att verket har samlat på sig erfarenheter som kan arbetas in i kontrollprogrammen för nya projekt.

Kontrollprogrammen blir på så sätt successivt bättre anpassade till de faktiska situationer som uppkommer på byggarbetsplatserna.

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

3.2 Exploateringskontoret

Vid byggnationen av nya Slussen tillämpas samma rutiner för arbeten utanför ordinarie arbetstid som för Trafikverkets projekt. Förvaltningen menar att exploateringskontoret vid projekt Slussen har en god och ändamålsenlig egenkontroll och en väl fungerande dialog med tillsynsmyndigheterna.

Projektet är mycket komplicerat främst beroende på sitt centrala läge och detta leder till tidspress eftersom olika delmoment är så beroende av varandra och av andra ”yttre” omständigheter. Det leder i sin tur till att man ibland, p.g.a. pressat tidsschema, velat arbeta med bullrande moment utanför ordinarie arbetstid. Motiveringen för ansökan för bullrande arbeten utanför ordinarie arbetstid har därför varit i fortsatt fokus. Samarbetet mellan förvaltningen och exploateringskontoret är gott.

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

Byggnationen på Årstafältet har också fortsatt under 2020. Efter att ha haft en fördröjning i kontroll och uppföljning vad gäller bullerfrågorna är nu det korrigerat och det finns nu goda rutiner även för det.

Vad gäller byggnationerna i Bromstensstaden har exploateringskontoret på eget initiativ bett om råd från miljöförvaltningen vad gäller, framförallt, bullerfrågor. Både miljöförvaltningen och exploateringskontoret har mottagit klagomål från närboende.

3.3 Region Stockholm (FUT)

Under året har huvudförhandlingar i mark- och miljödomstolen ägt rum angående tunnelbanedepån i Högdalen. Dialogen mellan FUT och förvaltningen har varit bra. Genom de fyra förhandlingarna i mark- och miljödomstolen och ett flertal möten har FUT och miljöförvaltningen blivit väl förtrogna med varandras inställningar och argument. Detta underlättar arbetet framöver.

3.4 Region Stockholm - trafikförvaltningen

Vid byggnationen av tvärbanan och tidigare renoveringen av Söderströmsbron visar Regionen att man har god kontroll på miljöfrågorna. Utbyggnaden av tvärbanan kommer att vara central de kommande åren.

3.5 Svenska kraftnät

Arbetena med nya ledningstunneln har inletts men själva tunneldrivningen har långt kvar innan Stockholm berörs. Möten inför planeringen för borrhningen under Frescati och KTH kommer att fortsätta. Utöver detta har markfrågor inför schaktning vid Stadsgården hanterats. Samarbetet har överlag gått bra.

3.6 Övriga byggherrar

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