



Handläggare: Åsa Hoffmann
Telefon: 08-508 28 917

Till
Miljö- och hälsoskydds nämnden

Citybanan i Stockholm, Övergripande kontrollprogram för byggskedet

Förslag till beslut

1. Förelägga Trafikverket, organisationsnummer 202100-6297, att under byggandet av Citybanan i Stockholm följa det upprättade dokumentet ”Citybanan i Stockholm, övergripande kontrollprogram – Miljö i byggskedet”, TRV 2010/58651, daterad 2010-06-03.

Gunnar Söderholm

Gustaf Landahl

Sammanfattning

Den 6 juli 2010 mottog Miljöförvaltningen ett förslag till kontrollprogram som ska gälla under byggtiden för Citybanan och som Trafikverket har upprättat i samråd med Stockholms miljöförvaltning och Solna miljö- och hälsoskydds förvaltning. Kontrollprogrammet består av ett övergripande dokument som beskriver kontrollprogrammets uppbyggnad, samt hänvisningar till dokument som specificerar hur olika miljöaspekter ska hanteras inom byggprojektet.

Genom kontrollprogrammet säkerställs att projekt Citybanan efterlever ställda krav och gällande miljölagar samt arbetar förebyggande med miljöfrågor. Dessutom gör kontrollprogrammet att det blir tydligt för såväl Trafikverket, dess

entreprenörer som miljö- och hälsoskyddsnämnden vilka krav som gäller samt hur kontroller, mätningar och provtagningar ska gå till.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden är tillsynsmyndighet för byggverksamheten enligt miljöbalken utom vad avser 11 kap. om vattenverksamhet som Länsstyrelsen ansvarar för.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden har sedan tidigare dels den 20 september 2005 fattat beslut om att förelägga dåvarande Banverket att följa det upprättade dokumentet ”Kontrollplan i byggskedet – Akustik” dels den 25 oktober 2010 fattat beslut om att förelägga Trafikverket att följa det reviderade dokumentet ”Kontrollplan i byggskedet – Akustik”.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden har nu att ta ställning till det av Trafikverket upprättade dokumentet ”Citybanan i Stockholm, Övergripande kontrollprogram - Miljö i byggskedet” där ovan nämnda dokument ”Kontrollplan i byggskedet – Akustik” utgör underlag till och sammanfattas i punkten 5.1 ”Byggbuller” i detta övergripande kontrollprogram.

Den 3 mars 2005 fattade regeringen beslut om tillåtlighet för Citybanan. Tillåtligheten var förenad med vissa villkor. Miljöförvaltningen anser att kontrollprogrammet gör att Trafikverket uppfyller delar av regeringens villkor eftersom det redovisar de miljöfrågor som särskilt ska uppmärksammas under byggskedet (med undantag av t.ex. grundvattenbortledning som hanteras med länsstyrelsen som tillsynsmyndighet) och förslag till åtgärder för att motverka störningarna samt behandlar kulturmiljön och kulturhistoriskt värdefulla byggnader, utsläpp av föroreningar till luft och störningar för boende.

Förvaltningen anser att kontrollprogrammet ”Övergripande kontrollprogram – Miljö i byggskedet” som ska gälla under byggtiden för Citybanan är väl utformat och på ett bra sätt tillvaratar de erfarenheter som finns från liknande byggprojekt. Förvaltningen föreslår därför att miljö- och hälsoskyddsnämnden förelägger Trafikverket att följa kontrollprogrammet.

Bakgrund

Dåvarande Banverket fick i december 2000 i uppdrag av regeringen att planera för en utökad spårkapacitet genom centrala Stockholm. Projektet gavs namnet Citybanan i Stockholm.

Den södra infarten till Stockholms Central utgör idag en flaskhals för tågtrafiken. När spårförbindelsen mellan södra och norra Stockholm invigdes år 1871 trafikerades dubbelspåret av ca 10 tåg per dygn. Detta enda dubbelspår är idag maximalt utnyttjat och trafikerades av mer än 500 tåg per dygn vilket medför att efterfrågan på tågtrafik är större än vad kapaciteten i den så kallade ”getingmidjan” medger.

För att fördubbla spårkapaciteten genom centrala Stockholm ska Citybanan byggas som en ca sex kilometer lång järnväg i tunnel mellan Tomtebodavägen och pendeltågsstationen Stockholm södra. Den nya Citybanan kommer att bestå av en huvudtunnel, en service/räddningstunnel och ett antal tillfartstunnlar samt några tillfälliga arbetstunnlar. Citybanan ska även få två underjordiska stationer, den ena under Odenplan och den andra i City under T-centralen. I projektet ingår också en anpassning av spåren på sträckan Årstabron-Älvsjö med bl.a. en 1,4 km lång järnvägsbro vid Årsta.

Citybanan är ett stort och komplicerat byggprojekt som ska byggas under Stockholms centrala delar. Under marken finns tunnelbana, vägtunnlar samt olika sorters ledningar som hänsyn ska tas till. Ca 400 meter av järnvägstunneln ska förläggas på botten av Söderström mellan Södermalm och Riddarholmen. Den färdiga banan ska tas i drift 2017.

Vid regeringens tillåtlighetsprövning enligt 17 kapitlet miljöbalken beslöt regeringen den 3 mars 2005 att tillåta byggande och drift av en tunnelförlagd järnväg. För tillåtligheten gällde bl.a. enligt villkor 3 att dåvarande Banverket efter samråd med berörda myndigheter skulle upprätta program som redovisar förhållanden i omgivningen som särskilt bör uppmärksammas under byggskedet med hänsyn till risken för skadlig påverkan och störningar. Programmen ska även innehålla förslag till åtgärder för att motverka sådan påverkan eller störning. De ska särskilt behandla kulturmiljön och kulturhistoriskt värdefulla byggnader, verksamhetens utsläpp av föroreningar till luft med hänsyn till miljö kvalitetsnormen för utomhusluft samt störningar för boende. Programmen ska hållas aktuella och redovisas till Länsstyrelsen i Stockholms län samt Stockholms och Solna kommuner.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden är tillsynsmyndighet för byggverksamheten enligt miljöbalken utom vad avser 11 kap. om vattenverksamhet som Länsstyrelsen ansvarar för. För varje vattenverksamhet inom byggprojektet Citybanan upprättar Trafikverket separata kontrollprogram som följer av meddelade villkor i vattendom. Dessa hanteras i särskild ordning med Länsstyrelsen som tillsynsmyndighet.

Trafikverket har sedan tidigare tagit fram ett förslag till kontrollplan för hur frågan om buller ska hanteras och kontrolleras. Miljö- och hälsoskyddsnämnden fattade beslut dels den 20 september 2005 om att förelägga dåvarande Banverket att följa det upprättade dokumentet ”Kontrollplan i byggskedet – Akustik”, dels den 25 oktober 2010 om att förelägga Trafikverket att följa det reviderade dokumentet ”Kontrollplan i byggskedet – Akustik”.

Nu har Trafikverket tagit fram ett förslag till ett övergripande kontrollprogram för miljöfrågor under byggskedet och Miljö- och hälsoskyddsnämnden har att ta ställning till det av Trafikverket upprättade dokumentet ”Citybanan i Stockholm, Övergripande kontrollprogram - Miljö i byggskedet” som inkom till förvaltningen

den 6 juli 2010. Det ovan nämnda dokument "Kontrollplan i byggskedet – Akustik" utgör underlag till och sammanfattas i punkten 5.1 "Byggbuller" i detta övergripande kontrollprogram.

Eftersom miljö- och hälsoskyddsnämnden redan har fattat beslut om hur byggbuller ska hanteras undantas det från nedanstående redovisning av det övergripande kontrollprogrammet.

Kontrollprogrammets omfattning

Trafikverket har i samråd med Stockholms miljöförvaltning och Solna miljö- och hälsoskyddsförvaltning upprättat ett övergripande kontrollprogram för miljöfrågor under byggtiden av Citybanan. Kontrollprogrammet består av ett övergripande dokument (bilaga 1) som beskriver kontrollprogrammets uppbyggnad, samt hänvisningar till dokument som specificerar hur olika miljöaspekter ska hanteras inom byggprojektet.

Genom kontrollprogrammet säkerställs att projekt Citybanan efterlever ställda krav och gällande miljölagar samt arbetar förebyggande med miljöfrågor. Dessutom gör kontrollprogrammet att det blir tydligt för såväl Trafikverket, dess entreprenörer som miljö- och hälsoskyddsnämnden vilka krav som gäller samt hur kontroller, mätningar och provtagningar ska gå till.

Kontrollprogrammet omfattar följande miljöfrågor:

- Byggbuller
- Vibrationer
- Natur- och kulturmiljö
- Schaktmassor och förorenad mark
- Avfall
- Utsläpp till luft
- Utsläpp till vatten
- Kemiska produkter
- Kemisk injektering

I kontrollprogrammet beskrivs även hur dokumentation och kommunikation hanteras.

Kontrollerna på arbetsplatsen utförs av projekt Citybanans egen personal eller anlitad konsult. Samtliga kontrollaktiviteter ska dokumenteras. Vid behov kan



kontrollaktiviteternas omfattning och utförande komma att ändras efter samråd med berörd lokal tillsynsmyndighet.

På grund av ny kunskap, förändrad lagstiftning eller nya beslut från tillsynsmyndigheterna kan delar av kontrollprogrammet komma att förändras under projektets gång. Förändringar av kontrollprogrammet kan initieras av projekt Citybanan eller av tillsynsmyndigheten och ska föregås av samråd med berörda tillsynsmyndigheter. Kontrollprogrammet upphör att gälla när arbetena är avslutade d.v.s. när arbets- och etableringsområdena är återställda och hela banan öppnad för trafik.

Nedan beskrivs de miljöfrågor som omfattas av kontrollprogrammet med krav och de åtgärder och uppföljningar som föreslås av Trafikverket i kontrollprogrammet.

Vibrationer

Sprängningar såväl ovan som under jord, samt pålnings- och spontningsarbeten är exempel på arbetsmoment under byggtiden av Citybanan som kan ge vibrationer som kan utgöra en störning i boendemiljön men även medföra skador på byggnader och anläggningar. Vibrationer mäts i mm/s och riktvärden för vibrationer har fastställts av projektet och gäller tekniska risker, d.v.s. risk för skador på byggnader, anläggningar och utrustning utmed hela tunnelsträckan.

Projektet använder svensk standard SS 460 48 66, Vibration och stöt – Riktvärden för sprängningsinducerade vibrationer, för beräkning av tillämpliga riktvärden. Riktvärden för tillåten vibrationsnivå i byggnader och anläggningar beräknas enligt standarden utgående från parametrarna: byggnadens grundläggning, konstruktionens känslighet för vibrationer, ingående material i byggnaden, avståndet mellan byggnad och sprängplats samt hur lång tid verksamheten pågår.

Vilket riktvärde som gäller för en specifik byggnad eller anläggning beror alltså bl.a. på avståndet mellan byggnaden/anläggningen och sprängningen. För ett projekt som Citybanan där sprängplatsen flyttas efter arbetets framåtskridande går det därför inte att för en byggnad/anläggning ange ett riktvärde som gäller under hela byggtiden. Som utgångsvärde redovisas ofta riktvärdet för avståndet 10 meter, för vilken avståndsfaktorn är satt till 1.

Vibrationer under byggtiden kontrolleras i förhållande till skaderisker på berörda byggnader och anläggningar. Framdriften av tunneln beror på hur vibrationskänslig ovanliggande fastighet är. Om vibrationer blir så störande för boende att klagomål inkommer kan projekt Citybanan överväga att erbjuda alternativt boende för den som känner sig störd.

Natur- och kulturmiljö

Kulturskyddade byggnader och miljöer som inte går att återskapa med modern teknik representerar omistliga värden som särskilt måste skyddas. Detta är ett villkor som regeringen har ställt i tillåtighetsprocessen för att Citybanan ska få byggas.

Risken för skador på byggnader och anläggningar på grund av grundvattenförändringar och vibrationer från bygget ska därför minimeras

Riktvärden för vibrationer har beräknats för varje objekt (kulturhistorisk byggnad) beroende på grundläggningsförhållanden och skick. I takt med utsprängningen av tunnlar görs regelbundna uppföljningar och riktvärdena kan komma att revideras.

Det finns inga känsliga naturområden utmed tunnelsträckan förutom några enstaka träd. Utpekade träd, bl.a. ekar ska skyddas med inhägnad och/eller plank.

Masshantering

Byggprojektet Citybanan beräknas sammanlagt generera knappt 200 000 ton jordmassor och drygt 4 miljoner ton berg. Därtill kommer mellan 30 000 och 45 000 ton muddermassor att flyttas om i Söderström. En mindre del av dessa jordmassor förväntas vara förorenade. För delen Årstabron – Älvsjö tillkommer drygt 50 000 ton schaktmassor.

Vid hantering av förorenad jord finns det en risk för urlakning och spridning av föroreningar. För att säkerställa rätt omhändertagande av massorna utförs provtagning. För klassning av massor används Naturvårdsverkets riktvärden för känslig markanvändning (KM) respektive mindre känslig markanvändning (MKM). Massor med halten under KM får fritt användas. Massor med halter över KM men under MKM kan t.ex. återanvändas inom projekt Citybanan. Massor med halter över MKM transporteras till deponi eller behandlingsanläggning.

Avfall

De material, produkter och ämnen som används i byggverksamheten kommer också att återfinnas i avfallet. De olika kategorier som kan förväntas är järnvägsspecifikt avfall, bygg- och rivningsavfall, förorenade massor, farligt avfall och hushållsavfall.

Regler om avfallshantering finns främst i 15 kapitlet miljöbalken och avfallsförordningen samt i Stockholms stads renhållningsordning.

Alla behållare för avfall ska vara tydligt uppmärkta och uppkomna avfallsmängder redovisas till tillsynsmyndigheten.



Utsläpp till luft

Utsläpp till luft från Citybanans verksamhet kommer främst från de tunga transportererna och arbetsmaskinerna. Viss lokal påverkan på luftkvaliteten kan även ske vid sprängningsarbeten då spränggaser vädras ut från tunnelmynningar. SLB analys har på projekt Citybanans uppdrag gjort prognoser för projektets transporters bidrag till luftföroreningar på de vägar som nyttjas av projektet för transporter av berg- och schaktmassor med lastbilar och trailers. Rapporten visar ett mindre bidrag av luftföroreningar på vägar där miljökvalitetsnormerna för luft redan överskrids. Total PM 10-halt beräknas ligga över miljökvalitetsnormen på Sveavägen och Torsgatan för delarna norr om Odengatan, samt på S:t Eriksgatan. Masstransporternas bidrag där gör att PM 10-halten ökar med ca 0,5 %.

Förordning (2001:527) om miljökvalitetsnormen för utomhusluft reglerar högsta tillåtna halt av kväveoxid och kväveoxider, svaveldioxid, kolmonoxid, bly, bensen, partiklar (PM10) samt ozon. Generellt gäller att miljökvalitetsnormen inte får överskridas.

Dessutom gäller Stockholm stads regler för miljözonen där bl.a. miljökrav ställs på tunga fordon som ska köra inom zonen.

Uppföljning av drivmedelsförbrukningen sker kontinuerligt och redovisas i projekt Citybanans miljöredovisning en gång per år. Uppföljning i entreprenaderna av att fordon uppfyller miljözonskraven utförs stickprovsmässigt.

Utsläpp till vatten

Länshållnings-/avloppsvatten kan vara påverkat av pågående byggverksamhet och innehålla t.ex. suspenderat material, olja, kväve m.m. Vattnet kommer i sådant fall att efter lokal rengöring avledas till det kommunala spillvattennätet där krav ställs av Stockholm Vatten AB. Mindre förorenat vatten kan infiltreras eller avledas till recipient efter samråd med tillsynsmyndigheten.

Innan utsläpp av länshållnings-/avloppsvatten sker kommer vattnet att genomgå rening, provtagning samt proportionell flödesmätning.

Kemiska produkter

Många olika kemiska produkter används under byggskedet. Trafikverkets ambition är att minska flödet och att utöka kontroller av produkterna i syfte att ersätta miljöfarliga kemikalier med mindre miljöpåverkande produkter.



Märkningspliktiga kemiska produkter som används i projekt Citybanan ska vara arbetsmiljö- och miljögranskade av Trafikverkets kemikaliegranskningsfunktion. Kontroll av ställda miljökrav görs i huvudsak vid återkommande miljöronder då förvaring, märkning, hantering, dokumenterad produktvalsanalys m.m. kontrolleras.

Kemisk injektering

Med kemiska injekteringsmedel avses injekteringsprodukter som används vid för- eller efterinjektering vid tätning av berg i tunnlar och i öppna bergsschakt och vid tätning av sponter. Exempel på sådana medel är akrylater, epoxiprodukter samt en- och tvåkomponents polyuretanprodukter.

En platsspecifik riskanalys för produkten tas fram och presenteras för tillsynsmyndigheten. I riskanalysen ska bl.a. mängd, skyddsåtgärder, risker och förslag till kontrollprogram behandlas. Kontrollprogrammet ska ange val av analysparametrar, analysfrekvens och riktvärden.

Provtagning sker enligt framtaget kontrollprogram och alla prover skickas till ackrediterat laboratorium.

Dokumentation

Resultatet av samtliga mätningar, provtagningar, besiktningar m.m. kommer att arkiveras och finnas tillgängliga i Trafikverkets system för hantering av dokument.

Kommunikation

Projekt Citybanan har en kommunikationsenhet som informerar berörda om projektet genom nyhetsbrev, informationsmöten, annonser, anslag och utskick. För allmänheten finns ett särskilt telefonnummer inrättat för att få allmän och lokal information eller lämna klagomål. En telefontjänst dit boende och verksamma kan ansluta sig till för att bli uppringda inför sprängning finns också.

Driftsstörningar eller avvikelser som kan ha inverkan på miljö ska omgående rapporteras till tillsynsmyndigheterna. Avrapportering av det löpande miljöarbetet sker vid återkommande möten med tillsynsmyndigheterna. Varje kvartal produceras en sammanfattande rapport som beskriver arbetsläget och miljöaspekterna i projektet och varje år sammanställs en miljörapport som delges tillsynsmyndigheterna.

Förvaltningens synpunkter

Ett infrastrukturprojekt av Citybanans storlek är speciellt med avseende på de störningar som kan komma att uppstå till följd av att tunnlar ska sprängas ut under



Stockholms centrala delar. Det finns dock erfarenhet hos såväl Trafikverket som hos tillsynsmyndigheterna att hantera detta.

Miljöförvaltningen bedriver tillsyn genom att ha tillsynsmöten med Trafikverket ungefär var 6:e vecka då aktuella miljöfrågor diskuteras och kontrollaktiviteter och åtgärder följs upp. Mellan mötena förekommer olika kontakter t.ex. vid upplysning och anmälan om efterbehandling av markföroreningar, ansökningar om arbete utanför ordinarie arbetstid, inkomna klagomål, avledning av läns hållningsvatten, miljötillbud m.m. Trafikverket utför egna kontroller på arbetsplatserna bl.a. vid sina miljöronder. Miljöförvaltningen utför också riktad tillsyn på arbetsplatserna för att se att egenkontrollen fungerar.

Miljöförvaltningen har begärt att Trafikverket ska sammanställa en sammanfattande rapport som beskriver arbetsläget och miljöaspekterna i projektet varje kvartal och en årlig miljörapport. Den årliga miljörapporten kommer att redovisas för miljö- och hälsoskyddsnämnden.

Det är väsentligt att ha ett bra kontrollprogram för att säkerställa att anläggningsarbetena klarar miljöbalkens hänsynsregler. Övergripande kontrollprogram för byggskedet har tagits fram av Trafikverket i samråd med miljöförvaltningarna i Stockholm och Solna genom många möten och diskussioner. Miljöförvaltningarna har vid flera tillfällen gett synpunkter på kontrollprogrammet och Trafikverket har tagit till sig dessa.

Miljöförvaltningen anser även att kontrollprogrammet gör att Trafikverket uppfyller delar av regeringens villkor 3 (se sid 3) eftersom det redovisar de miljöfrågor som särskilt ska uppmärksammas under byggskedet (med undantag av t.ex. grundvattenbortledning som hanteras med länsstyrelsen som tillsynsmyndighet) och förslag till åtgärder för att motverka störningarna samt behandlar kulturmiljön och kulturhistoriskt värdefulla byggnader, utsläpp av föroreningar till luft och störningar för boende.

För kontrollen av vattenverksamhet som är tillståndspliktig enligt kapitel 11 miljöbalken upprättar Trafikverket i samråd med berörd tillsynsmyndighet separata kontrollprogram som följer av meddelade villkor i domarna.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden har nu att ta ställning till det av Trafikverket upprättade dokumentet "Citybanan i Stockholm, Övergripande kontrollprogram - Miljö i byggskedet". När nämnden har fattat beslut om detta kontrollprogram



kommer det att få samma roll under byggtiden som t.ex. Södra och Norra Länkens kontrollprogram samt kontrollprogrammet för E 18 Hjulsta – Kista.

Miljöförvaltningen vill särskilt kommentera följande miljöfrågor i kontrollprogrammet:

Buller

Förvaltningen anser att punkten 5.1 ”Byggbuller” i det övergripande kontrollprogrammet överensstämmer med det som ingår i det reviderade dokumentet ”Kontrollplan i byggskedet – Akustik” som miljö- och hälsoskyddsnämnden den 25 oktober 2010 förelade Trafikverket att följa.

Natur- och kulturmiljö

Förvaltningen kommer vid de tillsynsmöten som hålls att begära att Trafikverket bl.a. redovisar sin uppföljning av vibrationsnivåerna i kulturbyggnaderna. Trafikverket för även en dialog med länsstyrelsen angående kulturbyggnaderna för att i enlighet med lag (1988:950) om kulturminnen m.m. kunna planera och utföra sitt arbete så att skador på kulturmiljön såvitt möjligt undviks eller begränsas. Vid de samrådsmöten som hålls mellan länsstyrelsen och miljöförvaltningarna i Solna och Stockholm ingår att länsstyrelsen redovisar den dialog som förs med Trafikverket.

Masshantering

Förvaltningen ställer sig positiv till att jordmassor med ett visst föroreningsinnehåll återanvänds inom projektet i enlighet med Trafikverkets förslag. Det är en miljömässig fördel att slippa transportera massor fram och tillbaka. Naturligtvis får inte massor finnas kvar i området om de har sådant föroreningsinnehåll att de utgör en fara för människors hälsa eller miljön.

Utsläpp till luft

Miljöförvaltningen anser att även om transportererna vid byggandet av Citybanan på kort sikt kan komma att bidra till överskridanden av miljökvalitetsnormen avseende PM 10, så kommer en utökning av järnvägsspåren för transporter under Stockholm att göra att det i framtiden finns väsentligt ökade förutsättningar för att följa normen på längre sikt. Det är inte möjligt att genomföra byggandet av Citybanan utan dessa transporter eller genomföra dessa på sådant sätt att det skulle minska bidraget till överskridandet. Miljöförvaltningen ställer därför inte några särskilda krav rörande transporterernas bidrag till utsläpp av PM 10 i kontrollprogrammet.



Kemisk injektering

De mest allmänt kända exemplet på användning av kemisk injektering är Hallandsåsen med de förödande konsekvenser som det förde med sig. Kemisk injektering användes även vid byggandet Södra Länken men man använde ett annat injekteringsmedel och tog fram ett kontrollprogram efter att ha utfört en platsspecifik riskanalys. Vid alla de provtagningar som gjordes i samband med injektering var det bara vid några enstaka som föroreningshalten över huvudtaget nådde upp till detekteringsgränsen. Erfarenheten från byggandet av Södra Länken är att det gick att hantera användningen med dessa försiktighetsmått.

Kemisk injektering är något som kräver noggrann kontroll och klokt utformade försiktighetsmått. Erfarenheten är att man kan hantera frågan om man gör så som beskrivs i kontrollprogrammet.

Kommunikation

Det är av största vikt att ha en väl fungerande kommunikation och informationsverksamhet vid den här typen av projekt. Om man sparar in eller slarvar med informationen riskerar man att få mycket merarbete med att hantera alla de människor som känner sig störda.

Förvaltningen anser att kontrollprogrammet bra beskriver hur störningar kommer att tas omhand och hur den löpande rapporteringen till tillsynsmyndigheterna sker.

Sammanfattande bedömning

Förvaltningens sammanfattande bedömning är att Trafikverkets förslag till kontrollprogram ”Övergripande kontrollprogram – Miljö i byggskedet” som ska gälla under byggtiden för Citybanan är väl avvägt och på ett bra sätt tillvaratar de erfarenheter som finns från liknande byggprojekt. Förvaltningen föreslår därför att miljö- och hälsoskyddsnämnden förelägger Trafikverket att följa kontrollprogrammet.

Slut

Bilagor

1. Övergripande kontrollprogram Miljö i byggskedet