

Exploateringsprojekt Tillsynsrapport 2016



En rapport från miljöförvaltningen

Leif Nilsson

April 2017

Framsidas fotografi: www.trafikverket.se

INNEHÅLL

I	Beskrivning av verksamheten	5
1.1	Verksamhetens miljö- och hälsopåverkan.....	5
2	Tillsynsarbetet	7
2.1	Infrastrukturprojekt	7
2.2	Norra Länken inkl. väg E4/E20 m.m. inom Norra stationsområdet (Trafikverket)	8
2.3	Citybanan (Trafikverket).....	8
2.4	Förbifart Stockholm (Trafikverket).....	10
2.5	Getingmidjan (Trafikverket)	12
2.6	Överdäckning av Värtabanan (Trafikverket).....	13
2.7	Överdäckning av Värtabanan (Exploateringsnämnden).....	14
2.8	Nya Slussen (Exploateringsnämnden).....	14
2.9	Nya Tunnelbanan (Stockholm läns landsting)	16
2.10	City Link Etapp 2 (Svenska Kraftnät).....	18
2.11	Stockholm vatten och avfalls nya Tunnel	19
2.12	Exploateringsprojekt, flerbostadshus	20
3	Byggherrarna	22
3.1	Trafikverket	22
3.2	Exploateringskontoret	22
3.3	Stockholms Läns Landsting (FUT)	23
3.4	Svenska Kraftnät	23
3.5	Övriga byggherrar	23

I BESKRIVNING AV VERKSAMHETEN

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

Nedanstående objekt har omfattats av miljöförvaltningens tillsyn av stora infrastrukturprojekt under 2016:

- Norra Länken (Trafikverket)
- Citybanan (Trafikverket)
- Förbifart Stockholm (Trafikverket)
- Getingmidjan (Trafikverket)
- Mälarbanan (Trafikverket)
- Överdäckning av Värtabanan (Trafikverket)
- Överdäckning av Värtabanan (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)

I.1 Verksamhetens miljö- och hälsopåverkan

En av verksamhetens mest påtagliga miljöpåverkan är buller. Arbeten generar luftburet buller som uppkommer vid markarbeten, t.ex. schaktning, pålning och spontning. Arbetena generar 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.

Luftemissioner som kan genereras vid anläggande av infrastrukturprojekt är kväveoxider, bensen, växthusgaser, inandningsbara partiklar (PM10). Kvävedioxid, 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 tätningsmedel 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 tillståndsprövningen regleras även delar av den miljöfarliga verksamheten, 9 kap. miljöbalken.

När byggnationen väl påbörjas kontrollerar 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 kvartalet.

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

Nedan ges en kort beskrivning av respektive infrastrukturprojekt samt den tillsyn som utförts på objekten under 2016.

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 öppnas broarna som ökar kapaciteten för trafik från söder mot Norra länken och Solnabron.



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

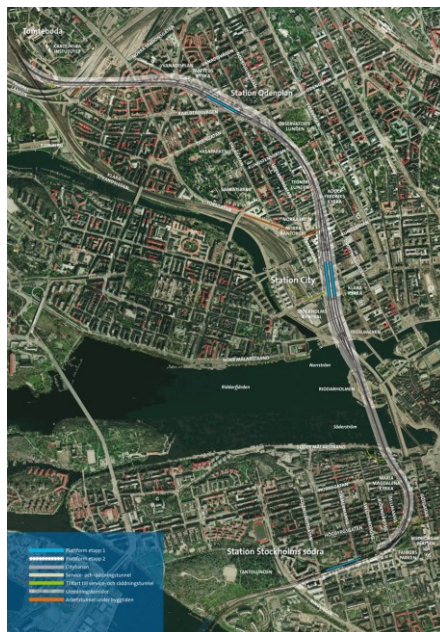
Miljöförvaltningens tillsyn

Ett tillsynsmöte har genomförts. Under perioden har förvaltningen hanterat 8 ansökningar om arbeten utanför ordinarie arbetstid, vilket är en nedgång från cirka 30 föregående år.

Inget klagomål har under året inkommit till förvaltningen. Inga ytterligare tillsynsbesök i/under? byggfasen är inplanerade, eventuella kontakter kommer att ske via e-post och telefon. Tillsynen övergår 2017 från tillsyn över byggskede till tillsyn över driftskede.

2.3 Citybanan (Trafikverket)

Citybanan byggs som en sex kilometer lång pendeltåg tunnel mellan Stockholms södra och Tomtebodavägen med nya stationer vid Odenplan och T-centralen (figur 3). När Citybanan öppnas sommaren 2017 fördubblas spårkapaciteten i Stockholm. Pendeltågen kommer att gå i en egen tunnel och övrig tågtrafik fortsätter på de gamla spåren.



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

Miljöförvaltningens tillsyn

Under 2016 har två tillsynsmöten inklusive platsbesök genomförts i samband med projektets kvartalsrapporter.

Förvaltningen har under perioden inte behövt hantera några klagomål, dessa har hanterats av Trafikverket. Under 2016 har Citybanan fått in totalt 54 stycken ärenden jämfört med 72 stycken under 2015, 35 % av dessa var bullerrelaterade.

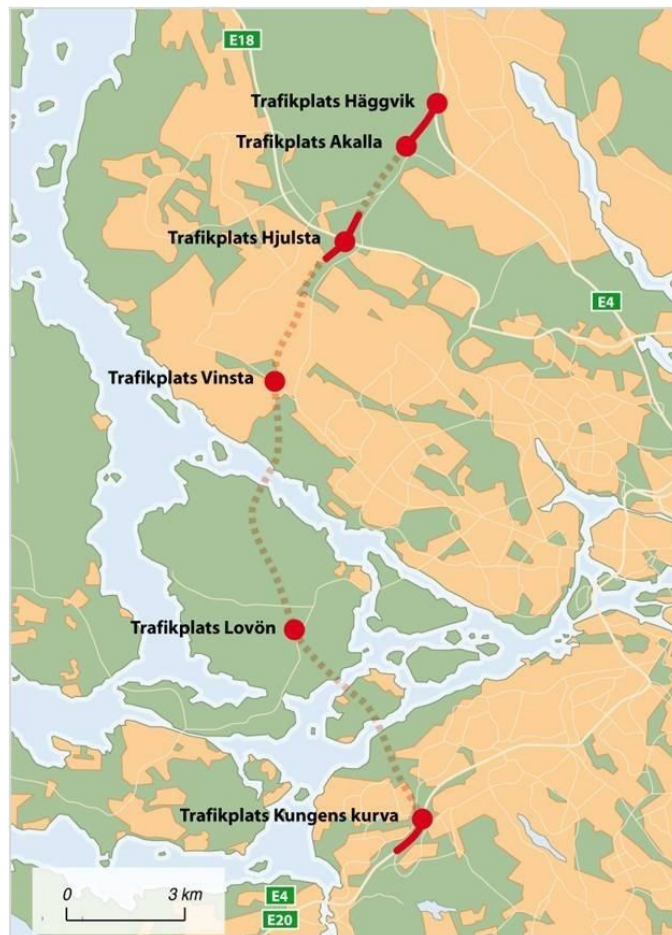
Förvaltningen har hanterat cirka 11 ansökningar om arbeten utanför ordinarie arbetstid under 2016, motsvarande antal föregående år var 35 stycken. Undantagen kan dock variera i omfattning till att gälla någon enstaka dag till flera månader.

Vad avser kemiska injekteringsmedel har sedan projektets start används cirka 141 ton av ett tjugotal olika medel. Merparten (cirka 93 ton) har använts i arbetstunnel Torsgatan. Förvaltningen bedömer att hanteringen av injekteringsmedel skett på ett tillfredställande sätt.

Tillsynsbehovet har under 2016 varit lägre än tidigare år pga. den minskade intensiteten i byggskedet. För 2017 planeras ett avslutande tillsynsmöte samt att ta del av sammanställande miljörapporter.

2.4 Förbifart Stockholm (Trafikverket)

Trafikverket ska bygga en ny väg och ny sträckning för E4 väster om Stockholm. Förbifart Stockholm kommer att vara drygt 21 km lång varav drygt 18 km av vägen kommer gå i tunnel (figur 5), bygget beräknas pågå i ca 10 år.



Figur 3. Förbifartens sträckning. Den streckade linjen markerar de delar av vägen som ska gå i tunnel. (Källa: www.trafikverket.se)

Miljöförvaltningens tillsyn

Byggarbetet med Förbifart Stockholm är nu igång och tillsynen har gått in i en ren tillsynsfas med löpande möten (inspektioner). Åtta stycken ordinarie tillsynsmöten har genomförts under 2016. 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, där närvarar de som berörs av den aktuella delsträckan. 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. De så kallade 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. Miljö- och hälsoskyddsnämnden förelade 2016-12-13 MHN § 18 Trafikverket att följa upprättade kontrollprogram.

Förläggandet innefattade ”*Kontrollprogram 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 kulturmiljövärden.

Framtagandet av kontrollprogram pågår under en längre tid, förvaltningen hade således inga kvarstående synpunkter på kontrollprogrammen.

Vid de möten som sker för de olika delsträckorna redovisar Trafikverket för kommande och pågående arbeten, eventuella avvikelser mot kontrollprogram, klagomål mm. Det sker även platsbesök vid de olika delsträckornas entreprenader. Till exempel har förvaltningen inspekterat arbeten med jetpelar-injektering vid Lövestavägen. Arbetet innebär att man där det är otillräckligt bergtäckning där tunneln ska drivas injekterar marken med cement. Arbetet är mycket bulleralstrande och genererar restvatten som behöver tas omhand. Det har varit problematiskt att dämpa bullret då skärmar inte har gått att hänga upp på maskinerna av arbetsmiljöskäl. Det har även varit problem med att filter för rening av vatten sätter igen pga. av den fina leran samt med höga nivåer av koppar i vattnet. För att lösa problemen med buller har Trafikverket främst arbeta med begränsning av arbetstiden och för vatten har reningen byggts ut och pH justeringen ändrats då utfällningen av koppar är relativt till pH i vatten. 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 2016 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 mark-och miljödomstolens domslut krävs godkännande från tillsynsmyndigheten för att bedriva bullrande arbeten utanför vissa tider/överskridanden av riktvärden. Ett tiotal sådana ansökningar har hanterats under 2016.

En anmälan om en tillfällig krossanläggning kopplat till projektet har hanterats under året.

Fyra nya ärenden gällande förorenad mark har upprättats under året där Trafikverket upplyst förvaltningen om påträffade markföroreningar samt anmält efterbehandling av förorenad mark. Förvaltningen har inte haft något att erinra och har inte begärt in några kompletteringar.

Särskilda frågor som 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. Gällande frågan om utsläpp av byggvatten så måste miljökvalitetsnormerna 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 byggdagvatten 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.

Tillfällig hamn i Sättra

Vid den tillfälliga hamnen i Sättra är den flytande kajkonstruktionen på plats, den är dock ej ännu tagen i drift. Det har förts en diskussion med Trafikverket kring domstolens provotidsvillkor och när provotiden ska anses ha påbörjats. Mark- och miljööverdomstolen föreskrev provotid för bullervillkor gällande den tillfälliga hamnen i Sättra och de två hamnarna på Lovön. Diskussionen har gällt när provotiden ska anses ha påbörjats. För att få bra underlag behöver hamnen komma upp i normal drift. Det tar dock en tid innan hamnen kommer upp i drift. För Sättra har det efter utredning visat sig att det inte innebär ett problem då full drift uppnås relativt snabbt. Gällande de två andra hamnarna på Lovön är uppstartstiden mycket längre och Trafikverket kommer därför att ansöka om förlängd provotid från domstolen.

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. Upprustningen är nödvändig för att säkerställa pålitliga och hållbara transporter. Efter upprustningen kommer Getingmidjan att ha samma placering och samma antal spår som den har idag. De huvudsakliga arbetena planeras till år 2017–2021.



Figur 4. Vy över Getingmidjan. (Källa: www.trafikverket.se)

Miljöförvaltningens tillsyn

Upprustningen av Getingmidjan utgör till viss del vattenverksamhet som Trafikverket behöver söka tillstånd för. Nämnden besvarade remissen från Mark- och miljödomstolen 2016-09-30. Nämnden tillstyrkte den sökta verksamheten med föreslagna villkor. Förvaltningen poängterade också att en ombyggnation i driftskedet bör leda till minskade bulleremissioner till omgivningen.

Bygganden av Getingmidjan planeras att påbörjas under 2018 vilket för tillsynens del innebär att tillsynsmöten för framtagande av kontrollprogram för byggskedet kommer att inledas innan dess.

2.6 Överdäckning av Värtabanan (Trafikverket)

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



figur 5. Översiktskarta överdäckning av Värtabanan

Miljöförvaltningens tillsyn

Förvaltningen har under 2016 genomfört två stycken tillsynsbesök. Projektområdet är inte särskilt problematiskt ur miljösynpunkt. Projektområdet ligger relativt långt ifrån bostäder men Stockholms universitet har störningskänslig laborativ verksamhet i direkt närhet. Förvaltningen har inte mottagit några klagomål under perioden. Förvaltningen godtog att projektet vid behov infiltrerar länshållningsvatten i tre punkter i området. Dock har inget behov av att hantera något länshållningsvatten uppstått. Förvaltningen bedömer att projektet har god egenkontroll och att arbetet ur miljösynpunkt fortlöper väl.

2.7 Överdäckning av Värtabanan (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 oproblematisk till i en redan bullerstörd miljö med få närliggande störningskänsliga objekt.

Förvaltningen har även granskat miljöplan och samrått kontrollprogram för byggtiden. Ett klagomål har hanterats under perioden.

2.8 Nya 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 översvämningens risken.



Figur 6. Vy över ”gamla” Slussen. (Källa: www.stockholm.se)

Miljöförvaltningens tillsyn

Arbetena med nya Slussen är igång och tillsynen över byggskedet fortgår således med löpande tillsynsmöten med verksamhetsutövaren (Exploateringsnämnden) och Länsstyrelsen. Miljöförvaltningen har tillsyn över den miljöfarliga verksamheten och buller, Länsstyrelsen har tillsyn över vattenverksamheten. Under 2016 har sju stycken tillsynsmöten genomförts med platsbesök i vissa fall.

Arbetet har enligt förvaltningen avlöpt väl. Endast ett klagomål har inkommit, det avsåg nattarbeten vid Kornhamnstorg för vilka projektet hade beviljats undantag. Förvaltningen bedömde den ursprungliga bullerutredningen som bristfällig och begärde in kompletterande uppgifter. Förvaltningen menade också att utredning och återkoppling tog för lång tid. Utvärderingen av klagomålet har lett till att projektet har ökat sin beredskap att mäta buller vid inkomna klagomål. Projektet kommer även att sätta upp permanenta bullermätare vid de närmsta bostäderna.

Förvaltningen hanterade 32 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 gällande vattenverksamhet.

Även i projekt Slussen har frågan kring tolkning av bullervillkor uppkommit. 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 överskrider riktvärden inomhus. Det illustrerar vikten av tydliga villkor och att lyfta frågan i tillståndsprocessen, villkorsformulering är dock svårt och det är svårt att i förväg förutse samtliga otydligheter som kan uppkomma. Det kan också

sågas illustrera bristfälliga domskäl hos domstolarna då det av domskälen inte går att utläsa vad domstolen avser att begränsa.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden beslutade 2016-03-15 MNH § 28 att förelägga Exploateringsnämnden att följa upprättade kontrollprogram för byggtiden. Kontrollprogrammet är en beskrivning av miljöaspekternas hantering under projektets byggske och syftar till att kontrollera att ställda miljökrav efterföljs. Kontrollprogrammen inkorporerar tillämpliga villkor som föreskrivits av Mark- och miljödomstolen samt Mark- och miljööverdomstolen. Framtagandet av kontrollprogram pågår under en längre tid och samråds med tillsynsmyndigheten. Förvaltningen hade således inga kvarvarande synpunkter gällande kontrollprogrammen, de bedöms som ändamålsenliga och kan justeras om behov föreligger.

Nämndens beslut omfattande nedanstående kontrollprogram/bilagor:

- Kontrollprogrammet består av ett övergripande kontrollprogram samt 10 stycken bilagor efter ämnesområde.
- Övergripande kontrollprogram under byggtiden
- Buller och stomljud under byggtiden
- Utsläpp till luft under byggtiden
- Schaktmassor och sediment under byggtiden
- Länshållningsvatten under byggtiden
- Kemiska produkter
- Avfall under byggtiden

Tre stycken upplysningar om förorenad mark har hanterats, bland annat gällande avloppsrör förorenade med kvicksilver och PAH-förorenad asfalt. 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. De brister som uppdagades gällande hantering av bullerklagomål korrigerades av projektet.

2.9 Nya Tunnelbanan (Stockholm läns landsting)

Det ska byggas tre nya grenar av Stockholms tunnelbana, Akalla - Barkarby, Nacka – Söderstaden och Arenastaden – Odenplan samt en ny depå . De nya sträckningarna kommer att utgöras av dryga 19 km tunnel och nya stationer. 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 på kollektivtrafiken. Verksamhetsutövare är Stockholms läns landsting genom "Förvaltning för utbyggd tunnelbana" (FUT).



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

Miljöförvaltningens tillsyn

Tillsynen över projektet har under året varit relativt begränsad då byggnation ej ännu påbörjats. Förvaltningen har deltagit i tre möten med projektet. Mötena har främst varit inriktade på att stämma av synpunkter inför projektets kommande ansökningar om vattenverksamhet enligt 11 kap miljöbalken. Inom ramen för vattenmålet hanteras enligt praxis också miljöfarlig verksamhet enligt 9 kap miljöbalken, t.ex. buller och grönfrågor. Förvaltningen har delgett verksamheten sina erfarenheter och ställningstaganden från andra projekt inom staden.

Under 2017 kommer en stor andel ej debiterbar tillsynstid att åtgå till att hantera remisser från Mark- och miljödomstolen gällande kommande tillståndsansökningar.

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

Miljöförvaltningens tillsyn

Förvaltningen har genomfört två tillsynsmöten med Svenska kraftnät, huvuddelen av förvaltningens tid har dock gått till att hantera remisserna från Mark- och miljödomstolen för ansökan om vattenverksamhet. De huvudsakliga synpunkterna som fördes fram i svaret till domstolen (MHN 2015-10-20) gällde formuleringar av bullervillkor. Förvaltningen besvarade även Svenska Kraftnäts bemötande av remissinstanserna genom nämndbeslut 2016-06-14 MNH § 11.

Under 2016 har Svenska Kraftnät bemött remissinstansernas yttrande. Svenska Kraftnät godtog nämndens yrkade ändringar i övrigt men vidhöll yrkade villkor för buller och nämnden gavs möjlighet att yttra sig över bemötandet vilket skedde genom beslut vid nämndsammanträde 2016-06-14. Förvaltningens synpunkter gällde bullervillkoret där

nämnden yrkade att projekt City Link ska föreskrivas enhetliga villkor med andra projekt som Förbifart Stockholm. Svenska Kraftnätets yrkande medgav utökade tider för drivning av tunnel på söndagar och helgdagar jämfört andra projekt.

I augusti 2016 hölls huvudförhandlingar i Mark- och miljödomstolen och dom meddelades 2016-11-30. Gällande bullervillkor delade domstolen vad som anförts av sökanden, att tunneldrivningen är förhållandevis snabb jämförd med konventionell tunneldrivning då tunneln borrar. Miljö- och hälsoskyddsnämnden har inte överklagat domen.

2.1.1 Stockholm vatten och avfalls nya Tunnel

Stockholm Vatten och avfall (SVoA AB) avser att lägga ned Bromma reningsverk och överföra avloppsvattnet i tunnel till Henriksdals reningsverk. Tunneln byggs 30-90 meter under marken via Sickla 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. Byggstart är beräknad till 2017. Förvaltningens tillsyn över projektet är uppdelad mellan Företagsenheten och Stadsmiljöenheten på avdelningen plan- och miljö. Stadsmiljöenheten tillsynar byggnationen av avloppstunneln och företagsenhetens tillsyn är relaterad till reningsverken.



Figur 9. Översiktskarta över projektet och tunnelns sträckning

Förvaltningens arbete har under året bestått i att besvara remiss från mark- och miljödomstolen avseende ansökan om tillstånd till vattenverksamhet enligt 11 kap. miljöbalken genom nämndens beslut 2016-08-30. Med avseende på infrastrukturbyggnationen framförde förvaltningen främst synpunkter gällande riktvärden för buller under byggtiden.

Förvaltningens föreslagna riktvärden för stomljud skiljer sig mot sökandens förslag när det gäller riktvärden helgfri måndag-fredag kl. 19:00-22:00 samt lördagar kl. 09:00-17:00.

SVoA AB föreslår för helgfri vardag kl. 07:00-22:00 att riktvärdet 45 dBA ska gälla inomhus. Förvaltningens förslag innebär 45 dBA inomhus ska gälla helgfri vardag kl. 07:00-19:00 och 40 dBA ska gälla helgfri vardag kl. 19:00-22:00, dvs en lägre nivå kvällstid.

Sökande föreslår för lördagar kl. 09:00-17:00 att riktvärdet 45 dBA ska gälla. Förvaltningen föreslår att för samma tid ska riktvärdet 40 dBA gälla. Förvaltningen föreslår således att samma riktvärde ska gälla som Mark- och miljööverdomstolen föreskrev Trafikverket gällande Förbifart Stockholm för motsvarande tid.

Med avseende på luftburet buller yrkade SVoA AB på undantag från Naturvårdsverkets allmänna råd om buller från bygplatser NFS 2004:15. Sökanden yrkar att vid tunnelmynningarna få överskrida riktvärden för buller helgfria vardagar kl. 19.00-22.00 om 10 dBA vid ventilation av spränggaser. Förvaltningen menade att ett generellt undantag från riktvärdena inte ska inrymmas i villkoret, att sökanden inte på ett tillräckligt sätt redogjort för varför riktvärden inte går att innehålla. Förvaltningen efterlyste även redovisning med avseende på möjliga skyddsåtgärder.

2.12 Exploateringsprojekt, flerbostadshus

Tillsynen av mindre omfattande exploateringsprojekt (främst nya bostadshus) sker genom inspektioner på plats när byggnationen är påbörjad. I regel utförs en föranmäld inspektion för varje enskilt bygge. Vid inspektionerna ligger fokus på byggherrens egenkontroll och faktiska förhållanden på arbetsplatsen. Förvaltningen har sökt en spridning av inspektionerna på olika byggherrar och väljer företrädesvis ut projekt som ligger nära befintliga bostäder då dessa kan medföra påtagliga bullerstörningar. Vad avser inspektioner utfördes tre stycken under 2016 vilket är lägre än tidigare år. Det beror till största del på remisser från Mark- och miljödomstolen som tar mycket tid i anspråk. Det medför att utöver att svara på remisser prioriteras den löpande tillsynen över stora projekt samt att hantering inkomna klagomål.

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 2016 hanterades 21 stycken sådana klagomål. Förvaltningen hanterade också ett stort antal frågor/synpunkter från närboende som inte resulterade i klagomålsärenden. 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. Förvaltningen har därför vid inspektionerna haft ett ökat fokus på bullerfrågan.

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, te x när man arbetar i områden med förorenad mark.

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

3 BYGGHERRARNA

3.1 Trafikverket

Miljöförvaltningen bedömer att Trafikverket har en fortsatt mycket god egenkontroll och hanterar uppkomna miljöfrågor på ett bra sätt. Det är t.ex. mycket få klagomål på buller som kommer in direkt till förvaltningen med hänsyn till 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 t.ex. kemikaliehantering, farmartankar och arbetsfordon på entreprenaderna. Miljöförvaltningen granskar den inkomna rapporteringen av dessa kontroller och ser därmed att Trafikverket ibland har en del synpunkter på entreprenörernas hantering av miljöfrågorna och även ställer krav på att det som gäller enligt kontrollprogrammet ska följas.

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

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

3.2 Exploateringskontoret

Vad gäller byggnationen av nya Slussen tillämpas samma rutiner för arbeten utanför ordinarie arbetstid som för Trafikverkets projekt. Förvaltningen menar att exploateringskontoret vid projekt Slussen hittills har haft en god och ändamålsenlig egenkontroll och en väl fungerande dialog med tillsynsmyndigheterna. Dock har det påvisats brister i beredskapen att hantera bullerrelaterade klagomål. Projektet har vidtagit åtgärder och rättat till ovanstående. Det kan förväntas vissa brister inledningsvis innan rutiner och organisation har körts in ordentligt. Att projektet utvärderar brister och vidtar rättelse tyder i sig på ett gott förfarande.

3.3 Stockholms Läns Landsting (FUT)

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

3.4 Svenska Kraftnät

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

3.5 Övriga byggherrar

Övriga exploateringsprojekt som byggande av bostäder sker i regi av olika byggherrar. Byggherrarna kan vara byggföretag som PEAB, Skanska, JM och NCC. Det kan även vara enskilda bostadsrättsföreningar eller bostadsbolag som Stockholmshem. En av de främsta störningarna som projekten ger upphov till är buller till befintliga bostäder. I regel hanteras miljöaspekterna dock tillfredställande vid dessa projekt och omfattningen av såväl projekten som störningarna som de ger upphov till är begränsade. För enskilda som bor eller uppehåller sig i när anslutning till ett byggprojekt kan dock störningen vara stor under vissa delar av byggfasen. Förvaltningen har konstaterat två prioriterade sakområden där en generell förbättring är önskvärd, det förebyggande arbetet kring bullerstörningar samt hantering av förorenat vatten från byggplatser.

Klagomålshantering

Totalt inkom det 21 klagomål till miljöförvaltningen under 2016, primärt bullerstörningar från mindre exploateringsprojekt. Det totala antalet synpunkter och frågor är dock betydligt större. Det är inte alltid så att de bedöms som befogade klagomål, ibland löses de också enkelt genom t.ex. ett telefonsamtal eller en e-post.

Klagomål som bedöms som befogade är i regel de som inte innehåller de riktlinjer som finns te x genom Naturvårdsverkets allmänna råd och som samtidigt inte har vidtagit erforderliga åtgärder.

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