



EXPLOATERINGSKONTORET TRAFIKKONTORET

2007-11-23
TJÄNSTEUTLÅTANDE
DNR E2007-007-01941:2
DNR T2007-007-03810:2

Kontaktperson exploateringskontoret
Mårten Frumerie
Innerstad
Telefon: 08-508 262 39
marten.frumerie@expl.stockholm.se

Till
Exploateringsnämnden
2007-12-13
Trafik- och renhållningsnämnden
2007-12-18

Kontaktperson trafikkontoret
Louise Bill
Stab
Telefon: 08-508 272 17
louise.bill@tk.stockholm.se

Slutbetänkande av klimat och sårbarhetsutredningen (SOU 2007:60). Remiss

Förslag till beslut

1. Exploateringsnämnden och Trafik- och renhållningsnämnden överlämnar detta utlåtande till kommunstyrelsen och återopar det som svar på remissen.
2. Exploateringsnämnden beslutar för sin del att Exploateringskontoret får i uppgift att bedriva arbetet såsom beskrivits
3. Beslutet justeras omedelbart.

Krister Schultz
Förvaltningschef
Exploateringskontoret

Magdalena Bosson
Förvaltningschef
Trafikkontoret

Sammanfattning

Efter de dramatiskt höga vattennivåerna i bl a Mälaren hösten år 2000 har frågan om översvämningsrisker fått betydande uppmärksamhet. En statlig utredning tillsattes och har nu lämnat sitt slutbetänkande. Inom Stockholms stad har bl a exploateringsnämnden och trafik- och renhållningsnämnden fått betänkandet på remiss.

Utredningen har gjort en omfattande analys av riskerna för en framtida stor översvämning. För Mälarens del skulle en översvämning kunna innebära omfattande materiella skador för många kommuner och enskilda sakägare men

också mycket stora störningar för väg- och kollektivtrafik samt teknisk försörjning i centrala Stockholm av stor betydelse för hela rikets kommunikationer. Utredningen föreslår att det bästa sättet att reducera riskerna är att öka avtappningskapaciteten i Södertälje sluss och i Söderström (Slussenområdet). Utredningen föreslår också att en förhandlingsman tillsätts för att fördela de kostnader som uppkommer i samband med de föreslagna åtgärderna. Kontoret delar dessa uppfattningar men vill tillägga att detta bör ske skyndsamt i och med att arbetena med att dimensionera den ökade avbördningen pågår för fullt. Ombyggnadsarbetena av Slussen kan inte vänta, och därför måste detta projekt drivas vidare.

Exploateringskontoret undersöker också möjligheten att lösa hela avbördningsfrågan via Slussen i Söderström. Det är ännu inte fastlagt att detta fungerar, men skulle det fungera torde detta vara samhällsekonomiskt mer fördelaktigt. En fördelning av kostnaderna blir i detta sammanhang än viktigare.

Trafikkontoret har, såsom huvudman för vägnätet och förvaltare av stadens ledningstunnlar, följer frågan noga och kommer under 2008 att inventera sakläget och redovisa detta i en kris- och säkerhetsplan.

Bakgrund

Hög nederbörd i Svealand under hösten år 2000 medförde höga vattenstånd med översvämning som följt runt främst Vänern, men även Mälaren och Hjälmaren drabbades. Mälarens nivåhöjning avstannade några centimeter under tröskeln till tunnelbanan. Sedan dess har samarbetet kring översvämningsriskerna runt Mälaren ägnats ökad uppmärksamhet, bl a genom samarbetsorganet Mälarens översvämningsgrupp, där Stockholms stad medverkat. På översvämningsgruppens initiativ framförde landshövdingarna i Mälardalen år 2002 i ett brev bl a till regeringskansliet behovet av ökad kapacitet för avtappning av Mälaren. I en anmälan till Gatu- och Fastighetsnämnden år 2003 ställde sig staden helt bakom skrivelsen och betonade vikten av att statsbidrag utgår för dessa åtgärder.

Regeringen tillsatte sommaren 2005 "Klimat- och sårbarhetsutredningen".

En av många delar av uppdraget var att:

"när det gäller Hjälmaren, Mälaren, Vänern och ytterligare områden där konsekvenserna kan bli stora vid översvämningar, redovisa både översvämningsriskerna och avtappningsmöjligheterna samt föreslå åtgärder för att komma till rätta med eventuella problem och föreslå finansiering för de föreslagna åtgärderna."

Ett delbetänkande i denna fråga, *Översvämningshot- Risker och åtgärder för Mälaren, Hjälmaren och Vänern (SOU 2006:94)* kom hösten 2006. Slutbetänkandet har nu remitterats till berörda kommuner och statliga verk för

svar senast den 21 januari 2008. I Stockholm har kommunstyrelsen begärt yttrande från bl a exploateringsnämnden och trafik- och renhållningsnämnden före den 11 december 2007. En sammanfattning redovisas i bilaga 1.

Remissen

Slutbetänkandet redovisar omfattande analyser av olika framtida klimatscenarion, men gällande Mälaren hänvisas främst till delbetänkandet från 2006.

Delbetänkandet inriktar sig främst på Vänern, Hjälmaren och Mälaren och redovisar en omfattande analys av risker vid klimatförändringar, geografiska och hydrologiska förutsättningar, kartläggning av tidigare översvämningar samt risker för och konsekvenser av framtida översvämningar.

Utredningen har analyserat riskerna vid en "100-årsnivå". Detta innebär ett högsta vattenstånd som beräknas inträffa en gång under en period av 100 år. Samtidigt innebär detta för ett hus som står 100 år i ett område som är skyddat endast mot denna vattennivå sannolikheten för översvämning under denna tid är hela 63 %. Detta är skälet till att man för större dammar ofta sätter gränsen vid, eller tom bortom, 10 000-årsflödet. Då blir ändå sannolikheten under 100 års exponering ca 1 %.

Utredningen har därför även när det gäller Mälaren genomfört en analys vid denna sk "dimensionerande nivå" (innebärande ett vattenstånd som är ca 1 m högre än 100-årsnivån).

För Mälaren skulle en översvämning vid *100-årsnivån* kunna innebära att drygt 800 000 kvm byggnadsyta i form av bostäder, kontor och industrilokaler drabbas, att avloppsnäten skulle drabbas i betydande omfattning, att delar av järnvägstrafiken vid Riddarholmen drabbas samt delar av vägar vid Tegelbacken och Gamla stan översvämmas samt att Stockholms försörjningstunnlar för el, vatten, tele och fjärrvärme drabbas. De direkta kostnaderna för en översvämning av detta slag skulle uppgå till minst 4 miljarder kronor.

Konsekvenserna av en översvämning vid den *dimensionerande nivån* skulle kunna vara att flera av rikets centrala funktioner i Stockholm riskerar att slås ut. Järnvägs- och tunnelbanetrafiken genom centrala Stockholm stoppas helt. Busstrafiken till Nacka/Värmdö kan inte bedrivas från nuvarande plats vid Slussen. Elförsörjning, avloppsnät och teleförsörjning i delar av centrala staden slås ut. Föroreningar i Mälaren kan utsätta vattenförsörjningen för hela Stockholmsområdet för utomordentligt svåra påfrestningar. De direkta kostnaderna för en översvämning enligt detta scenario skulle uppgå till minst 7 miljarder kronor. Härtill kommer omfattande indirekta kostnader för inskränkningar eller stopp för bil- och kollektivtrafik mm.

Utredningen redovisar vilka åtgärder som skulle kunna vidtas för att minska översvämningsriskerna. För Mälaren är den viktigaste åtgärden att öka avbördningskapaciteten vid utloppen i Södertälje kanal och vid Söderström (Slussen). Utredningen föreslår att 1 000 m³/s utöver dagens kapacitet bör tappas ur Mälaren. Av dessa kan 300 tas i Södertälje och 700 tas vid Slussen i Söderström. Kostnaderna för dessa åtgärder uppskattas till 150 mnkr (Södertälje) respektive 500 mnkr (Slussen). Ökad avtappningskapacitet vid Slussen har ingått som en förutsättning i utredningarna om Slussens ombyggnad och förnyelse.

Utredningen menar att en ökad avbördning i Södertälje bör ordas omgående och att en sådan kan stå klar inom 2-4 år. Utredningen bedömer vidare att en utbyggnad i Slussen/Söderström kan ta upp till 15 år.

Med tanke på att nyttan av att minska översvämningsriskerna tillfaller flera kommuner men även riksintressen, bl.a. järnvägstrafiken på nationell nivå, viktiga vägar och sjöfarten anser utredningen att det är rimligt att staten bidrar till kostnaden för det utökade utskovet. Delbetänkandet föreslog att ombyggnaderna i Södertälje finansieras av staten genom Sjöfartsverket. Beträffande Slussen Söderström ansåg utredningen att Stockholms stad borde kunna stå för en betydande del av de merkostnader, som den extra avtappningskapaciteten innebär.

Slutbetänkandet har ändrat inställning i finansieringsfrågan och framhåller att berörda parter i form av kommuner och staten bör vara med och dela på kostnaderna och att en särskild förhandlingsman bör tillsättas för att fördela dessa kostnader mellan parterna.

Kontorens synpunkter

Det statliga betänkandet redovisar en ambitiös och omfattande analys av de hot och risker som kan drabba viktiga samhällsfunktioner inte minst i Stockholm i samband med en stor översvämning av Mälaren. Staden har sedan flera år uppmärksammat denna fråga och den ingår som en viktig komponent i de aktuella planerna på Slussens ombyggnad. De riskbedömningar och scenarier som redovisas i betänkandet är välgrundade liksom uppskattningarna av de omfattande samhällsekonomiska kostnaderna vid en stor översvämning. Påpekas bör dock att utredningen överskattad del mängd bebyggelse inom Stockholm som kan komma att översvämmas. Beräkningar från Stadsbyggnadskontoret visar på betydligt lägre siffror, och dessa bör ligga till grund vid de finansiella förhandlingarna. Kontoret delar i övrigt utredningens bedömningar och anser liksom utredningen att det är mycket angeläget att så snart som möjligt öka Mälarens avtappningskapacitet. På kort sikt anser kontoret att man snarast bör se över gällande vattendom för att möjliggöra tidigare avtappning vid bedömd risk för extremt högt vattenstånd i Mälaren. Med tanke på de mycket höga samhällsekonomiska kostnaderna vid en översvämning anser kontoret att det är

nödvändigt att satsa de erforderliga resurserna för en ökad avbördningskapacitet i Södertälje och Slussen Söderström. Utredningen konstaterar också att de bedömda kostnaderna om totalt ca 650 mnkr är en samhällsekonomiskt lönsam investering för att skydda samhället mot de direkta skadekostnaderna som bedöms kunna uppgå till minst 4 respektive 7 miljarder kronor.

Gällande i vilken ordning en ökad avbördning av Mälaren ska byggas ut vill Kontoret peka på vikten att hålla ihop besluten. En ökad avbördning i Södertälje inom 2-4 år går att klara av såtillvida att byggnadsarbetena är klara. Det behövs dock även en vattendom för en ny reglering, och denna kan vara svår att få fram till denna tidpunkt i och med att den ökade kapaciteten i Södertälje inte löser problematiken med Mälarens reglering.

Tilläggas bör också att en ny reglering av Mälaren till följd av en ökad avtappningskapacitet även bör ta hänsyn till de låga vattenstånd som i ett framtida torrare klimat kan uppstå i Mälaren. För att kunna höja de lägsta nivåerna måste dock avtappningskapaciteten först ökas för att inte en höjning ska öka risken för översvämningar. De låga vattenstånd i Mälaren kan ge försämringar för dricksvattnet genom ex saltvatteninträngning. Det kan även påverka sjöfarten och friluftslivet.

Trafikkontoret är huvudman för och förvaltar ett stort antal tunnlar av yttersta strategiska betydelse för staden. Konsekvenserna för dessa, utifrån klimat- och sårbarhetsutredningen kommer att genomlysas under 2008.

Beträffande betänkandets förslag till finansiering är kontoren av den uppfattningen att kostanden främst bör bäras av staten. Ett initiativ med en förhandlingsman är bra, men kontoren vill också tillägga att denna bör tillsättas snarast i och med att finansieringsfrågan är av stor vikt för Slussenprojektets framskridande.

Lägesbeskrivning projekt Slussen

Exploateringskontoret startade våren 2007 arbetet med att få fram en miljödom rörande de arbeten som kommer att behöva göras i vattenområdet kopplat till Slussens nybyggnation. Miljödomen kommer att innefatta alla de arbeten som bedrivs i vatten såsom kajer och brostöd, men även de nya kanaler som är till för den ökade avbördningen från Mälaren. I samband med detta har också Exploateringskontoret initierat ett arbete med hur en ny reglering av Mälaren kan komma att se ut, vilket också kräver vattendom. Hur denna ansökan ska se ut är ännu inte fastlagt.

Arbetet är bedrivit utifrån de slutsatser som Klimat- och sårbarhetsutredningen kommit fram till och ett flertal utredningar har påbörjats för att belysa de olika

aspekterna kring ändrade vattenflöden. SMHI har anlitats för att utarbeta en optimal reglering av Mälaren och de har i sitt arbete kommit fram till samma slutsats som Klimat- och sårbarhetsutredningen, dvs att ytterligare 1 000 m³/s bör tappas ur Mälaren för att säkerställa de mål som är satta för projektet. Målen är att minska risken för översvämningar, minska risken för låga vattenstånd, förhindra saltvatteninträngning samt behålla variationen i vattenstånd. I det fall att enbart 700 m³/s tappas kan det bli svårt att åstadkomma variationerna i vattenstånd.

Klimat- och sårbarhetsutredningens förslag att 300 m³/s ska tappas i Södertälje är inte medräknat inom ramen för detta projekt. Projektet har undersökt möjligheten att ha Slussen i Söderström som enda tillkommande utskov och har då undersökt både 700 och 1 000 som tillkommande volymer. Det är i dagsläget inte klarlagt att hela behovet kan fyllas i Slussen/Söderström, men skulle så vara fallet torde detta vara samhällsekonomiskt fördelaktigt.

SMHI kommer också att anlitas för att ta fram det mest troliga scenario för Östersjöns framtida nivåer i och med att dessa är av stor vikt för hur mycket vatten som kan tappas ur Mälaren.

Ett första samråd inom ramen för en kommande miljödom har hållits under hösten 2007. Exploateringskontoret önskar driva frågan om Mälarens framtida reglering vidare inom ramen för Slussenprojektet i och med att regleringen är starkt kopplat till utformningen av den nya Slussen och mängden kanaler som där behövs. Som ett led i detta fortsatta arbete bör en grupp med samtliga berörda kommuner sättas samman för att tillsammans utarbeta ett underlag för kommande reglering.

Kontorens förslag förslag

Kontoren föreslår att exploateringsnämnden och trafik- och renhållningsnämnden godkänner detta utlåtande som yttrande till kommunstyrelsen över slutbetänkandet av Klimat och sårbarhetsutredningen (SOU 2007:60). Kontoren föreslår vidare att Staden övergångsvis fortsätter att driva frågan om Mälarens reglering i väntan på ett statligt initiativ.

Slut