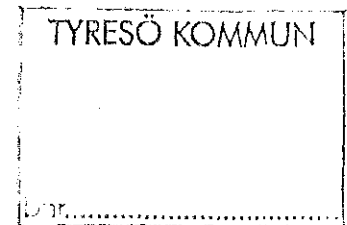


Datum  
2012-04-23



Kommuner enligt sändlista  
Trafikverket

## **Ansvarsfördelning och finansiering av åtgärder för ny reglering av Mälaren**

Hösten 2010 erhöll undertecknad uppdraget att biträda Försvarsdepartementet avseende samråd och klarläggande av frågor rörande ansvarsfördelning och finansiering av åtgärder för en ny reglering av Mälaren. Utgångspunkter för mitt uppdrag har varit att den som har ansvar för en verksamhet i normala fall även ska ha motsvarande ansvar under krissituation samt att den som har nytta av åtgärden ska delta i finansieringen i motsvarande grad.

Den mest samhällsekonomiskt lönsamma åtgärden för att minska risken för översvämningar är att öka avbördningskapaciteten genom Slussenprojektet i Stockholm. Kostnaden för den ökade avbördningskapaciteten har beräknats tillsammans med Stockholms stad till 900 miljoner. Kostnaden har bestämts efter det att en oberoende konsult granskat kostnadsberäkningarna. De största riskerna/nyttorna finns inom områdena tillgång till dricksvatten, befintlig- och planerad bebyggelse samt infrastruktur. För dessa områden har jag bedömt den skadekostnad/alternativkostnad som ligger till grund för dels fördelningen mellan de tre områdena dels för respektive organisations andel.

Min bedömning av nyttan grundar sig på skillnaden i översvämningsrisk i nuvarande situation jämfört med den risk som återstår när den vattendom som Stockholms stad ansöker om har genomförts. Nivån för en maximal översvämning minskar med cirka 1,5 meter. Det är nyttan som uppstår på grund av denna minskade risk som har bedömts och värderats.

När det gäller kommunal, landstingskommunal samt annan teknisk försörjning har såväl MSB som Länsstyrelsen i Stockholms län konstaterat att åtgärder måste vidtas redan innan en ökad avbördningskapacitet finns på plats, vilket har kommunicerats med berörda verksamhetsutövare. Länsstyrelsen kommer att följa upp detta kontinuerligt. Jag har därför inte tagit med dessa delar i utvärderingen av nyttor och fördelningen av finansieringen.

I bifogade underlag (bilaga 1) redovisas bakgrund, analys och förslag till fördelning av finansieringen av vattendelen i Slussenprojektet. Som bilaga 4 och 5 bifogas underlag för beräkningen av nyttan för befintlig och planerad bebyggelse i form av kommunvisa kartor och kommunvis PM till strandkommunerna.

Genomförandet förslås ske enligt nedan redovisat.

Datum  
2012-04-23

Berörda kommuner och Trafikverket meddelar mig när beslut kommer att fattas avseende översänd avsiktsförklaring (bilaga 2). Ett sådant besked behöver jag få senast den 30 maj 2012.

Bindande avtal mellan Stockholm stad och berörda medfinansiärer bör vara tecknade före en planerad byggstart år 2013 enligt det avtalsförslag som medsänds för information (bilaga 3). När nyttan uppstår, dvs när Slussenprojektet är genomfört (beräknat till år 2020) betalas det bidrag till genomförandet som förslås i avsiktsförklaringen/kommande avtal.

Jag bifogar även en avsiktsförklaring i tre exemplar, som när den skrivits på skickas i ett exemplar till Försvarsdepartementet, 103 33 Stockholm, ett exemplar till Stockholms stads exploateringskontor, Box 8189, 104 20 Stockholm. Det tredje exemplaret behåller kommunen/Trafikverket.

Jag vill också informera om att förslag till ändring i lagen om kommunal redovisning undersöks som gör det möjligt att skriva av ett kommunalt bidrag till vattenanläggning under 25 år.

Länsstyrelserna kring Mälardalen har inlett ett samarbete för att förbättra sin rådgivning till kommunerna och för att ta fram tydligare kriterier för sin granskning av kommunernas planer avseende översvämningensriskerna kring Mälaren.

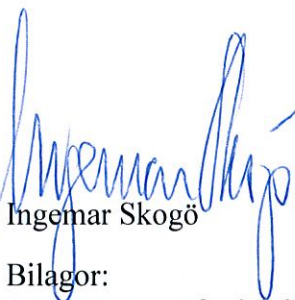
*För ytterligare information kontakta:*

Ingemar Skogö, [ingemar.skogo@lansstyrelsen.se](mailto:ingemar.skogo@lansstyrelsen.se)

Rolf Karlsson, [rolf.karlsson@lansstyrelsen.se](mailto:rolf.karlsson@lansstyrelsen.se) (till och med 2012-05-31)

Hans Rode, [hans.rode@trafikverket.se](mailto:hans.rode@trafikverket.se)

Med vänlig hälsning



Ingemar Skogö

Bilagor:

1. PM Ansvarsfördelning och finansiering av åtgärder för ny reglering av Mälaren (sidan 4)
2. Exempel på avsiktsförklaring (sidan 22)
3. Förslag till avtal (sidan 25)
4. Kommunvisa översvämningsskartor (endast strandkommunerna)
5. Kommunvis PM om underlaget för nyttoberäkningen för bebyggelse (endast strandkommunerna) (Denna kommer att sändas ut separat inom kort.)

Avsiktsförklaring i tre exemplar

## **Sändlista**

Botkyrka kommun  
Danderyds kommun  
Ekerö kommun  
Enköpings kommun  
Eskilstuna kommun  
Hallstahammars kommun  
Haninge kommun  
Huddinge kommun  
Håbo kommun  
Järfälla kommun  
Knivsta kommun  
Kungsörs kommun  
Köpings kommun  
Lidingö kommun  
Nacka kommun  
Nykvarns kommun  
Nynäshamns kommun  
Salems kommun  
Sigtuna kommun  
Sollentuna kommun  
Solna kommun  
Strängnäs kommun  
Sundbybergs kommun  
Södertälje kommun  
Tyresö kommun  
Täby kommun  
Upplands-Bro kommun  
Upplands Väsby kommun  
Uppsala kommun  
Vallentuna kommun  
Vaxholms kommun  
Värmdö kommun  
Västerås kommun  
Österåkers kommun  
Trafikverket

### Kopia till:

Arboga kommun (endast bilagor 1-4)  
Stockholms kommun (endast bilagorna, samtliga översvämningskartor  
överlämnade separat, samtliga kommunvisa PM)  
Länsstyrelserna i AB, C, D och U-län (endast bilagor 1-3)  
MSB

## **Bilaga 1**

### **PM Ansvarsfördelning och finansiering av åtgärder för ny reglering av Mälaren**

#### **Innehåll**

Mitt uppdrag från Regeringskansliet .....	5
Behovet av översvämningsförebyggande åtgärder är stort .....	5
En utbyggd avbördningskapacitet och en ny reglering minimerar riskerna för översvämningar .....	6
Ny kunskap ger nya planeringsförutsättningar .....	7
Kommunerna har ett ansvar för att nödvändiga åtgärder genomförs .....	8
Endast direkta kostnader för utbyggnaden av slussen bör finansieras gemensamt .....	11
En ny reglering har en mycket stor samhällsnytta .....	12
Fördelningen av kostnaderna bör ske utifrån respektive intressents nytta av åtgärderna .....	16
En process för planering och genomförande av åtgärderna .....	20
Förslag till ändring av lagen om kommunal redovisning .....	20

## Mitt uppdrag från Regeringskansliet

Jag fick den 17 september 2010 Regeringskansliets uppdrag att biträda Försvarsdepartementet för att underlätta en effektiv process för samråd och klarläggande av frågor rörande ansvarsfördelning och finansiering av åtgärder för en ny reglering av Mälaren. Syftet med processen är att reducera risken för översvämningar vid höga vattennivåer och minska risken för saltvatteninträngning från havet vid låga vattennivåer i Mälaren. Uppdraget ska slutredovisas den 31 maj 2012.

Inriktningen för arbetet ska vara att:

- I samverkan med kommuner, länsstyrelser och andra berörda myndigheter och intressenter finna principer för hur kostnader för byggande av anläggningar (slussar, kanaler och kulvertar) ska fördelas mellan olika intressenter,
- Verka för att driva processen vidare för tillstånd till en ny reglering av Mälarens nivåer,
- Bistå kommunerna att bestämma vilken accepterad risknivå för översvämningar som ska gälla,
- Bedriva arbetet utifrån principen om att den som ansvarar för en verksamhet under normala förhållanden har motsvarande ansvar även under kris-situationer,
- Bedriva arbetet utifrån principen om att den som har störst nytta av en åtgärd ska ta den största delen av kostnaden,
- Verka för att miljökonsekvenser beaktas och miljöanpassade åtgärder vidtas,
- När det gäller frågor om finansiering ska den kommunala lokaliserings-principen beaktas, samt att
- Inga statliga medel för översvämningsförebyggande åtgärder i Mälaren är avsatta.

Vidare ska tidigare beslut, utredningar och lämnade uppdrag beaktas liksom inkomna skrivelser till Regeringskansliet i frågan.

## Behovet av översvämningsförebyggande åtgärder är stort

Tillrinningen till Mälaren har en ganska oregelbunden årsrytm. Efter snörika vintrar brukar vårfloden kunna bli kraftig, speciellt från Bergslagen, medan mildare vintrar med mindre snö medför kraftiga vattenflöden även vintertid. Tillrinningen är normalt ganska låg under sommaren, främst beroende på hög avdunstning från land och vatten. Risken för översvämning i Mälaren är idag oacceptabel hög. Orsaken är att tillrinningen till Mälaren kan vara högre än den kapacitet som finns för att tappa vatten från Mälaren. Översvämningar skulle drabba bebyggelse, infrastruktur och dricksvattenförsörjningen i Mälardalens hårt. För att minska riskerna och säkra tillgången på dricksvatten för Mälardalens

två miljoner invånare måste Mälarens avtappningskapacitet byggas ut. Under perioder med lågt vattenstånd i Mälaren finns risk för saltvatteninträngning från Östersjön, vilket riskerar dricksvattenkvaliteten. För att minska den risken krävs en förändrad reglering av Mälaren, som i sin tur förutsätter en utbyggd avtappningskapacitet.

Den pågående klimatförändringen leder till en höjning av havsnivån. Höjningen kommer från mitten av århundradet att leda till att Östersjöns nivå kommer att stiga snabbare än landhöjningen, vilket leder till minskad avtappningsförmåga för Mälaren och ökad risk för saltvatteninträngning. Detta stärker ytterligare behovet av ökad avtappningsförmåga och en ny reglering av Mälaren.

### **En utbyggd avbördningskapacitet och en ny reglering minimerar riskerna för översvämningar**

Stockholms stad planerar att bygga om slussen i Söderström, så att den får väsentligt högre avtappningsförmåga.<sup>1</sup> Staden planerar samtidigt att ändra Mälarens reglering. Sammantaget gör dessa åtgärder att riskerna för översvämningar och saltvatteninträngning minskar högst väsentligt. Nya slussen med de nya avtappningsanordningarna i Söderström kommer att ha en teknisk livslängd på 100 år och är anpassad för att klara väntade klimatförändringar under de närmaste 100 åren. Därefter krävs andra typer av åtgärder.

Sjöfartsverket planerar att bygga ut slussen i Södertälje och farleden i Mälaren för sjöfartens behov. I samband med detta är det möjligt att öka avbördningsförmågan genom Södertälje kanal. Den ökade avbördningen i Södertälje kan dock inte ensamt klara behovet av ökad avbördningsförmåga för Mälaren. Ett ökat vattenflöde genom slussen i Södertälje innebär miljöproblem på grund av förorenade bottensediment och nackdelar för sjöfarten genom ökad strömningshastighet. I sammanhanget är det också viktigt att komma ihåg att oavsett den framtida avbördningskapaciteten i Södertälje kvarstår finansieringsfrågan då Sjöfartsverkets uppdrag endast är kopplat till att se till sjöfartens transportbehov.

Min bedömning är att den av Stockholms stad föreslagna lösningen är den mest samhällsekonomiskt lönsamma. Den ökade kapaciteten som ombyggnaden av slussen i Södertälje medför kan dock utnyttjas om behov av detta skulle uppstå i framtiden. Miljöåtgärder som krävs för detta måste dock kunna finansieras.

Den nya regleringen medför att Mälarens nivå hålls inom rimliga gränser och risken för översvämningar reduceras högst väsentligt.<sup>2</sup> Riskerna för låga vattenstånd minskar även de i betydande utsträckning. Det är min bedömning att de av

---

<sup>1</sup> Den samlade avbördningskapaciteten från Mälaren ökar från nuvarande 800 m<sup>3</sup>/s till 2000 m<sup>3</sup>/s.

<sup>2</sup> Ett 10 000-årsflöde efter den nya regleringen beräknas bli cirka 1,5 meter (endast cirka 0,1 meter över högsta regleringsnivån i vattendomen) mot cirka 3,0 meter med nuvarande reglering. (Sannolikheten för att ett 10 000-årsflöde ska inträffa under en hundraårsperiod är cirka 1 %.) Samtliga nivåer i denna PM är angivna i höjdsystemet RH2000. I höjdsystemet är havsnivån 0 meter vid normalvattenstånd.

Stockholms stad föreslagna åtgärderna ger en acceptabel risknivå för översvämningar och saltvatteninträngning från Östersjön.

### **Ny kunskap ger nya planeringsförutsättningar**

Pågående och avslutade uppdrag mm ger väsentligt förbättrade kunskaper om översvänningsriskerna kring Mälaren i dagsläget och i framtiden. Några exempel är:

- Den nya höjddatabasen som Lantmäteriet tagit fram möjliggör framtagandet av översvänningskartor med väsentligt högre noggrannhet än tidigare.<sup>3</sup>
- SMHI:s nya hydrologiska beräkningar, framtagna som underlag för Stockholms stads slussenprojekt, ger förbättrad kunskap om sannolikheten för olika typer av flöden och därmed risken för översvämning och låga vattenstånd i Mälaren.
- MSB:s regeringsuppdrag om konsekvenserna av en översvämning av Mälaren för olika samhällssektorer<sup>4</sup> ger väsentligt förbättrade kunskaper om konsekvenserna för samhällsviktig verksamhet av översvämningar på olika nivåer. MSB tillhandahåller även planeringsunderlag i form av översvänningskartor för olika nivåer, som är tillgängliga för alla att använda.
- Länsstyrelsen i Stockholms läns regeringsuppdrag om riskerna för en översvämning i tunnelsystemen i Stockholms län<sup>5</sup> ger ny kunskap om dessa risker.

Genom de ändringar i plan- och bygglagen (PBL) som trädde i kraft den 1 januari 2008 har tydliggjorts att planläggning och lokalisering ska ske med hänsyn till risker för översvämningar. Länsstyrelsen har också getts en uttrycklig skyldighet att bevaka att så sker vid både översiktsplanering och detaljplaneläggning. Den nya kunskapen ger förbättrade förutsättningar för kommunerna att bättre beakta översvänningsriskerna i sin fysiska planering. Länsstyrelserna kring Mälardalen har inlett ett samarbete för att förbättra sin rådgivning till kommunerna och för att ta fram tydligare kriterier för sin granskning av kommunernas planer avseende översvänningsriskerna kring Mälaren.

---

<sup>3</sup> En presentation av den nya höjdmodellen finns på [http://www.lantmateriet.se/templates/LMV\\_Page.aspx?id=18115](http://www.lantmateriet.se/templates/LMV_Page.aspx?id=18115)

<sup>4</sup> Regeringsuppdrag om att analysera och bedöma konsekvenserna av en översvämning i Mälaren för olika samhällssektorer <https://www.msb.se/sv/Forebyggande/Naturolyckor/Oversvamning/Oversvamning-i-Malaren/>

<sup>5</sup> Regeringsuppdrag om kartläggning av riskerna för översvämning i tunnelsystemen i Stockholms län <http://www.lansstyrelsen.se/stockholm/Sv/publikationer/2011/Pages/kartlaggning-av-riskerna-for-oversvamning-i-tunnelsystemen-i-stockholms-lan.aspx?keyword=tunnlar>

## Kommunerna har ett ansvar för att nödvändiga åtgärder genomförs

### Utgångspunkter

Av direktiven för uppdraget framgår att följande principer för kostnadsfördelningen bör gälla:

- Den som ansvarar för en verksamhet normalt har motsvarande ansvar under krissituationer
- Den som har störst nytta av en åtgärd ska ta den största delen av kostnaden

Dessa principer har varit utgångspunkt för mina förslag.

Hur omfattande samhällets ansvar är för att förebygga översvämningar och hur det fördelas mellan stat och kommun är inte närmare lagreglerat. Nedan belyses frågan ur några olika aspekter. Inledningsvis kan konstateras att för den typ av översvämningförebyggande åtgärder som diskuteras här är det inte möjligt att föra över kostnaderna på enskilda fastighetsägare. Samhället måste därför ta kostnaderna för åtgärderna.

### Statens roll

Det finns ingen lagreglerad skyldighet för staten att vidta fysiska förebyggande åtgärder beträffande översvämningar.

I regeringens proposition 2005/06:133 Samverkan vid kris – för ett säkrare samhälle diskuteras principerna för ansvarsfördelningen för säkerhets- och sårbarhetsreducerande åtgärder: *"När det gäller de övergripande principerna och avgränsningen för statliga åtgärder och finansiering är utgångspunkten att de säkerhets- och sårbarhetsreducerande åtgärder som inte avser åtgärder för höjd beredskap bör finansieras inom ramen för respektive myndighets eller annat organs ordinarie verksamhet. Det övergripande ansvar som staten har för att skapa en fredstida förstärkt förmåga innebär inte att staten har ett finansieringsansvar för alla de åtgärder som behöver vidtas. Den grundläggande ansvarsfördelningen för finansiering av den fredstida förmågan kvarstår därmed.*

*Statens ansvar gentemot övriga aktörer avser endast de åtgärder där det inte rimligen kan förväntas att någon annan part skall eller kan vidta behövliga åtgärder. Samhället, dvs. allt från näringsliv och organisationer till myndigheter och kommuner, måste beakta vissa grundläggande krav i sin verksamhet för att skydda verksamheten mot olika typer av störningar. Statens ansvar därutöver bör endast omfatta extrema situationer, motsvarande en svår påfrestning på samhället i fred, där det inte finns någon annan aktör som kan tillse att det finns en tillräcklig förmåga i samhället och som inte på egen hand kan vidta effektiva åtgärder för att minska skadeverkningarna. Det handlar om förberedelser för ledning, samordning och information. Vidare handlar det om förmågan att agera under ett allvarligt krisförlopp, något som kräver övning och utbildning, men även andra typer av åtgärder kan komma ifråga. När det gäller händelser som*



*fysiska eller juridiska personer kan skydda sig mot genom försäkringslösningar eller genom egna säkerhetsåtgärder skall staten i princip inte ta på sig ett finansieringsansvar.”*

#### Kommunernas roll

Kommunen har ett samlat ansvar för den lokala samhällsutvecklingen och bebyggelseplaneringen. Genom plan- och bygglagen och det så kallade planmonopolet är det kommunen som tar initiativ till och fattar beslut om planläggning av mark- och vattenområden. Kommunen har också övergripande ansvar för att värna den lokala miljön och för att säkerställa tillräckligt skydd mot olyckor och händelser (till exempel översvämning) som kan drabba människors liv och hälsa, miljö och egendom.

En ny plan- och bygglag (2010:900) (PBL) gäller från och med den 2 maj 2011. Kommunens ansvar för att förebygga översvämningar med mera anges på följande sätt:

- Det är en kommunal angelägenhet att planlägga användningen av mark och vatten enligt denna lag.
- Vid planläggning och i ärenden om bygglov eller förhandsbesked enligt denna lag får mark tas i anspråk för att bebyggas endast om marken från allmän synpunkt är lämplig för ändamålet.
- Vid planläggning och i ärenden om bygglov eller förhandsbesked enligt denna lag ska bebyggelse och byggnadsverk lokaliseras till mark som är lämpad för ändamålet med hänsyn till bland annat risken för olyckor, översvämning och erosion.

Genom skadeståndslagen (1972:207) har kommunen ett generellt skadeståndsansvar för skada som vållas genom fel eller försummelse vid myndighetsutövning, exempelvis ärenden om planläggning och bygglov. Detta ansvar gäller under tio år från den skadegörande handlingen, det vill säga det felaktiga eller försumliga planläggnings- eller bygglovbeslutet.

Lagen (2003:778) om skydd mot olyckor reglerar ansvaret för att förhindra olyckor med mera. Där sägs bland annat:

- För att skydda människors liv och hälsa samt egendom och miljön ska kommunen se till att åtgärder vidtas för att förebygga bränder och skador till följd av bränder samt, utan att andras ansvar inskränks, verka för att åstadkomma skydd mot andra olyckor än bränder. Kommunerna skall ta till vara möjligheterna att utnyttja varandras resurser för förebyggande verksamhet.
- En kommun ska ha ett handlingsprogram för förebyggande verksamhet. I programmet ska anges målet för kommunens verksamhet samt de risker för olyckor som finns i kommunen och som kan leda till räddningsinsatser. I programmet ska också anges hur kommunens förebyggande verksamhet är ordnad och hur den planeras.

I den så kallade jordskredspropositionen (proposition 1985/86:150 bilaga 3) diskuteras ansvaret för förebyggande åtgärder mot naturolyckor. I propositionen diskuteras främst jordskred, men föredragande statsråd framhåller att motsvarande överväganden gäller även andra naturolyckor, till exempel översvämningar:

- I en situation där ett jordskred eller en annan naturolycka är omedelbart förestående kan det föreligga skyldighet för samhällets räddningstjänst att vidta åtgärder och för försäkringsgivarna att svara för kostnader som försäkringstagarna har åsamkats för åtgärder.
- I den mån ansvaret för förebyggande åtgärder mot jordskred inte faller inom ramen för samhällets räddningstjänst eller omfattas av försäkringsskyddet, ligger det enligt inom den kommunala kompetensen att ombesörja dessa åtgärder.

Stockholms stad har vattenrättslig rådighet över Mälarens reglering genom bestämmelser i lag (1998:812) med särskilda bestämmelser om vattenverksamhet, gällande vattendom och genom att staden äger eller på annat sätt skaffat sig rådighet över de anläggningar som krävs för Mälarens reglering. Staten har följaktligen ingen vattenrättslig rådighet över Mälarens reglering. Ur vattenrättslig synpunkt är därför Mälarens reglering ett kommunalt ansvar för Stockholms stad.

#### Kommunernas ansvar för att förhindra översvämningar kring Mälaren

Min ambition har varit att i största möjliga utsträckning identifiera den slutanvändare som har nytta av de föreslagna åtgärderna för Mälarens reglering. Det går i många fall att finna den som har nyttan av åtgärden, men det är i princip inte möjligt att juridiskt kräva ersättning av denne. Exempel på en sådana nyttohavare är:

- privatpersoner och företag, som har nytta av uteblivna översvämningar av deras fastigheter,
- vattenkonsumenterna, som har nytta av en säker dricksvattenförsörjning av god kvalitet,
- markägare, som har nytta av ett ökat markvärde på grund av att deras mark blir byggbar genom utebliven risk för översvämningar,
- energibolag, som har nytta av uteblivna skador på deras produktions- och distributionsanläggning.

I vissa fall går det att indirekt låta den slutliga nyttohavaren betala via t ex exploateringsavtal.

I dessa fall måste kostnaderna bäras av samhället som en del av det offentliga åtagandet. Som framgår av ovanstående text har olika offentliga instansers roller analyserats utifrån gällande lagstiftning och principuttalanden i olika propositioner. Den instans jag identifierat för att ta detta åtagande är kommunen. I många fall har kommunen nytta av åtgärderna genom att de ger bättre utvecklingsförutsättningar och därmed ökade skatteintäkter för kommunerna. Nya områden kan användas för exploatering och kostnaderna för exploateringen kan minska genom

att risken för översvämningar minimeras. Nyttan tillfaller i princip markägaren. När kommunen är markägare tillfaller nyttan kommunen direkt. I de fall kommunen inte äger marken har kommunen möjlighet att föra vidare kostnaderna på markägaren/exploatören via exploateringsersättningar. Dessa och andra nyttor för kommunerna diskuteras vidare i det följande. De kommuner som har nytta av den ökade avbördningsförmågan bör finansiera den del åtgärderna, som inte går att finansiera direkt av dem som har nytta av åtgärden.

Eftersom Stockholms stad på grund av sitt geografiska läge vid Mälarens utlopp har den vattenrättsliga rådighet över anläggningarna för avbördning av Mälaren och innehar vattendomen för Mälarens reglering får staden ta det juridiska ansvaret för den nya regleringen av Mälaren och de anläggningar som krävs för att möjliggöra denna. Det finansiella ansvaret för Mälarens reglering bör dock bäras gemensamt av de kommuner som har nytta av en ny reglering. Även Trafikverket bör, som viktig statlig verksamhetsutövare med nytta av uteblivna översvämningrisker, bidra till kostnaderna för den nya regleringen.

#### **Kommunal kompetens**

Min bedömning är att kommunernas medfinansiering av åtgärderna för ökad avbördning av Mälaren inryms i den kommunala kompetensen enligt 2 kap 1 § kommunallagen (1991:900). Konsekvenserna av de översvämningar, som mina förslag syftar till att minska, drabbar direkt de berörda kommunerna och deras medlemmar. Den mest kostnadseffektiva lösningen sammantaget för Mälarens strandkommuner är de föreslagna åtgärderna. Att åtgärderna görs i en annan kommun utgör därvid inte något hinder, eftersom syftet är att skydda de egna medlemmarnas intressen. Den kostnadsfördelning som föreslås har utgångspunkten att den är skälig både beträffande varje enskild kommuns kostnader och beträffande fördelningen mellan kommunerna.

#### **Endast direkta kostnader för utbyggnaden av slussen bör finansieras gemensamt**

Kostnaderna för genomförandet av slussenprojektet i Stockholm innehåller många komponenter, varav endast en mindre del är att hänföra till åtgärder för att öka Mälarens avbördningsförmåga och förhindra saltvatteninträngning från Östersjön. Utgångspunkt för vilka delar som bör finansieras gemensamt av dem som har nytta av en ny reglering av Mälaren bör enligt min mening vara följande principer.

De kostnader för slussbyggnaden som bör bäras gemensamt är de mer-kostnader inom projektet som avser rena byggnadsåtgärder för en ökad reglering av Mälarens. Från kostnaden för vattendelen bör därför de reinvesteringskostnader dras som Stockholms stad skulle ha fått även om åtgärder för en ökad avbördning inte hade genomförts. Ambitionshöjningar och tillägg för att förbättra stadsmiljön, förbättra trafiksituationen eller för att på annat sätt lösa problem som inte direkt rör avbördningsförmågan bör betalas av Stockholms stad ensam.

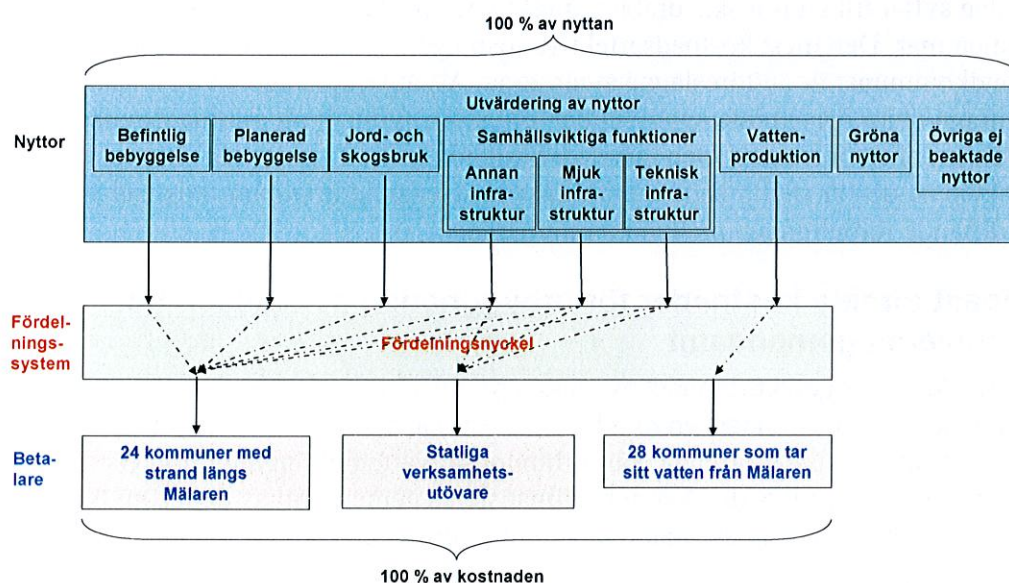
Av de totala kostnaderna för slussenprojektet i Stockholm bedömer jag att 900 miljoner kronor i kostnadsläge december 2011 hänförs till merkostnader för att

öka avbördningskapaciteten. Summan grundar sig på en granskning av vilka kostnadsposter i stadens kalkyler för projektet som utifrån ovanstående principer bör finansieras gemensamt. De kostnadsberäkningar som Stockholms stad har redovisat har granskats av en oberoende konsult. Efter denna granskning har jag och staden enats om storleken på kostnaden och att kostnaden bör räknas upp med konsumentprisindex (KPI). I beräkningen har ingen räntekostnad inkluderats eftersom respektive medfinansierare kan finansiera sitt bidrag till projektet på olika sätt.

## En ny reglering ger en mycket stor samhällsnytta

Syftet med den nya regleringen av Mälaren är att minska översvämningsriskerna, men även riskerna för alltför låga vattenstånd. Genom detta uppstår ett antal nyttor, som i olika grad är beräkningsbara. Min bedömning av nyttan grundar sig på skillnaden i översvämningsrisk i nuvarande situation jämfört med den risk som återstår när den vattendom som Stockholms stad ansöker om har genomförts. Nivån för en maximal översvämning minskar med cirka 1,5 meter. Det är nyttan som uppstår på grund av denna minskade risk som har bedömts och värderats. För kartläggning och fördelning av nyttorna har nedanstående modell används.

### Fördelningsmodell



Figur 1 Fördelningsmodell

I den övre delen av figuren anges de totala nyttorna av en ny reglering av Mälaren. Jord- och skogsbrukets nyttor och skador som en följd av en ny reglering hanteras i vattendomen på så sätt att de markägare som får större skador än nyttor av en ny reglering på grund av längre högvattenstånd på våren ersätts för netto-skadan. Stockholms stad har bedömt att de inte är möjligt att debitera de mark-

ägare som är netto nyttohavare av den nya regleringen för denna nytta. Denna faktor behandlas därför inte i fortsättningen.

Av samhällsviktiga funktioner har dricksvattenproduktion och statlig infrastruktur tagits med i det fortsatta arbetet med fördelningsmodellen. För övrig samhällsviktig verksamhet är närmare detaljer om verksamheten och konsekvenserna av en översvämning i stor utsträckning sekretessbelagda. När det gäller kommunal, landstingskommunal samt annan teknisk försörjning har såväl MSB som Länsstyrelsen i Stockholms län konstaterat att åtgärder måste vidtas redan innan en ökad avbördningskapacitet finns på plats, vilket har kommunicerats med berörda verksamhetsutövare. Länsstyrelsen kommer att följa upp detta kontinuerligt. Jag har därför inte tagit med dessa delar i utvärderingen av nyttor och fördelningen av finansieringen. Inte heller gröna nyttor och andra nyttor beaktas av beräkningsmässiga skäl i fortsättningen.

Två möjliga betalare har identifierats: Kommunerna avseende dricksvattenförsörjning samt befintlig och planerad bebyggelse samt Trafikverket avseende statlig väg- och järnvägsinfrastruktur. Fördelningen mellan dessa har skett utifrån den nytta respektive sektor har av en ny reglering av Mälaren.

#### **Befintlig bebyggelse**

Med hjälp av GIS-analyser baserade på Lantmäteriets nya höjddatabas och fastighetsdata har fastigheter, som inte längre riskerar att översvämmas med en ny reglering av Mälaren, och deras egenskaper kartlagts. Uppdelning har gjorts på typ av bebyggelse, byggnadsarea på mark och förekomsten av källare. Kvantiteten area som på grund av en nya regleringen kommer att skyddas från framtida översvämning har på detta sätt klarlagts.

Utifrån detta har kostnaderna för att åtgärda skador till följd av översvämningarna bedömts för befintlig bebyggelse. Nyttan av en reglering av Mälaren har på detta sätt beräknats till mer än cirka 800 mkr för befintlig bebyggelse.

#### **Planerad bebyggelse/markanvändning**

I ett första steg har med stöd av nya höjddata kartlagts de områden som genom den nya regleringen inte kommer att översvämmas jämfört med den gamla regleringen. Arbetsgången vid bedömning av ny framtida bebyggelse har varit att först identifiera de områden som bedöms lämpliga för framtida bebyggelse och som ligger inom områden som inte längre riskerar att översvämmas. Därefter har en bedömning gjorts av lämplig markanvändning utifrån kommunala planer men även utifrån en markanvändningsmässig lämplig markanvändning på en planeringshorisont bortom översiktsplanenivå. Bedömningen tar hänsyn till efterfrågan på mark för bebyggelse under de närmaste 100 åren. Slutligen har en bedömning gjorts av typ av bebyggelse och volymer. Genom att värdet av nyttan har nuvärdesberäknats ligger tyngdpunkten av nyttan inom den närmaste 20-årsperioden, dvs en normal översiktsplanepå period.

Nyttan av planerad bebyggelse har bedömts utifrån de värden som går till spillo om inte slussenprojektet genomförs. De totala nyttorna har på detta sätt bedömts till 2 500-3 000 mkr för planerad bebyggelse.

Nyttan tillfaller i princip markägaren. När kommunen är markägare tillfaller nyttan kommunen direkt. I de fall kommunen inte äger marken har kommunen möjlighet att föra vidare kostnaderna på markägaren/exploatören via exploateringsersättningar.

#### Infrastruktur

En översiktlig inventering har gjorts av översvämningsrisken för den statliga infrastrukturen (väg och järnväg) med hjälp av GIS. Den stora nyttan är de uteblivna samhällsekonomiska kostnaderna för förseningar och förlängda resor.

#### Dricksvattenförsörjning

Mälaren är en viktig dricksvattentäkt för närmare två miljoner människor i Mälardalen. Vatten från Mälaren används dels som råvatten i ytvattenverk och dels som förstärkning av kapaciteten i grundvattentäkter. Det finns ingen alternativ vattenresurs av samma storleksordning i närområdet som kan ersätta Mälaren som dricksvattentäkt. Det finns viss reservvattenkapacitet, men denna har begränsad utsträckning i tid. Det finns fyra stora dricksvattenleveratörer som använder Mälaren som vattentäkt: Stockholm Vatten AB, kommunalförbundet Norrvatten, Mälarenergi AB och Telge Nät AB.

En huvudorsak till att Mälarens avbördningskapacitet behöver ökas är att säkra vattenförsörjningen för regionen. Det gäller både att minska översvämningsriskerna (med risk för föroreningar och skador på anläggningarna), minska riskerna för låga vattenstånd (med risk för kvalitetsproblem för råvattenförsörjningen) och att minska riskerna för saltvatteninträngning vid låga vattenstånd, vilket gör dricksvattnet otjänligt, ger smakförändringar och skador på ledningsnätet.

Det finns ingen självklar och etablerad metod för beräkning av värdet för dricksvattenförsörjningen av en ny reglering av Mälaren. En översiktlig beräkning av kostnaderna för en alternativ råvattentäkt kan beräknas till 15-22 miljarder kronor utifrån tidigare beräkningar av Stockholm Vatten och Länsstyrelsen i Örebro läns Vätternvattenprojekt. I studien Mälarens värde av Greg Morrison vid Chalmers tekniska högskola uppskattas det årliga värdet av Mälaren som vattentäkt till 2 miljarder kronor per år. Tyréns har för Kommunförbundet i Stockholms län beräknat samhällskostnaderna för en smittspridning av förorenat dricksvatten, t ex som en följd av en översvämning, till cirka 7 000 kr per person. Uppräknat till antalet människor som tar sitt vatten från Mälaren motsvara det en kostnad på 14 miljarder kronor. Slussenprojektet i Stockholm har bedömt värdet av Mälaren som vattentäkt till 10-20 miljarder kronor. För att inte överskatta värdet av Mälaren för dricksvattenförsörjning har i det fortsatta arbetet satts till 10 miljarder kronor, vilket ligger i det lägsta intervallet av de olika beräkningar som gjorts.

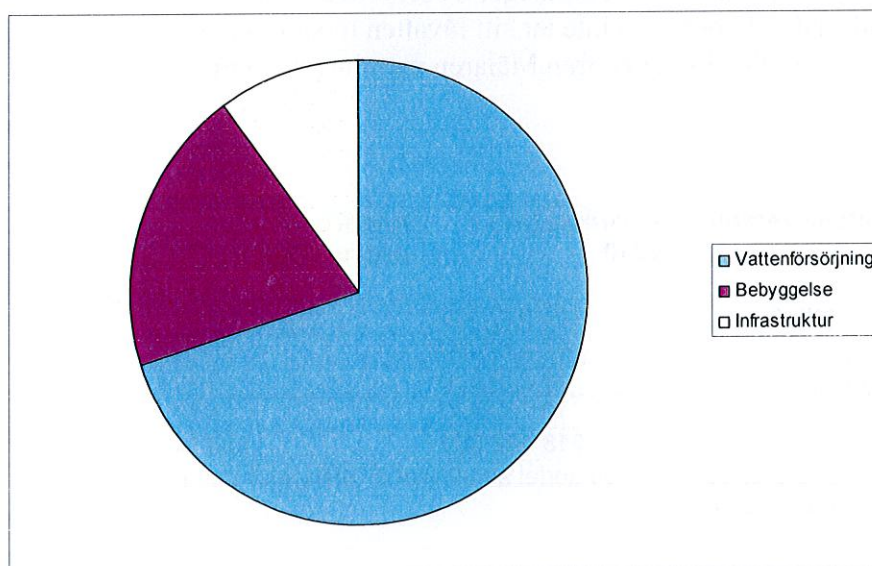
### Fördelning av nyttorna mellan vattenförsörjning, bebyggelse och infrastruktur

Det innebär svårigheter att beräkna nyttorna för olika samhällssektorer av en ny reglering av Mälaren beroende på bland annat den olika karaktären på nyttorna och vad som är beräkningsbart med rimlig arbetsinsats. Min strävan har varit att beräkningarna för olika sektorer i största möjliga utsträckning ska vara jämförbara.

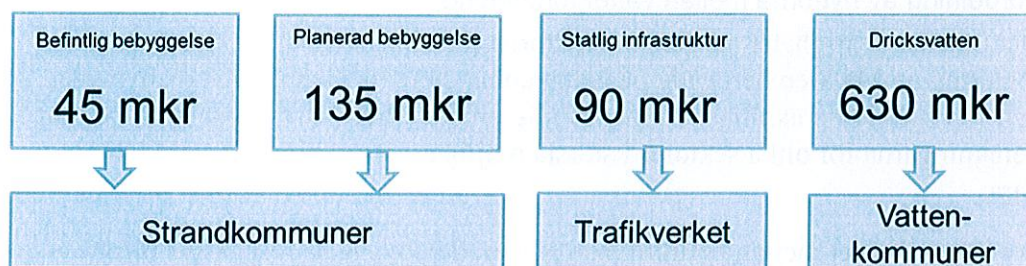
För jämförbarhet mellan befintlig och planerad bebyggelse respektive infrastruktur har nyttan beräknats på skillnaden mellan ett 1 000-årsflöde i nuläget och ett 10 000-årsflöde med en ny reglering. Beloppen har inte sannolikhetsberäknats eller nuvärdesberäknats. För dricksvattenförsörjningen har den lägre kostnaden i intervallet används för att inte överskatta denna faktor.

Fördelningsfaktor	Befintlig bebyggelse	Planerad bebyggelse	Infrastruktur	Vattenförsörjning	Totalt
Värde (mkr)	800	2 500	1 300	10 000	14 600
Andel avrundad (%)	5	15	10	70	100
Kostnad (mkr)	45	135	90	630	900

Figur 2 Fördelning mellan de olika nyttoområdena



Figur 3 Fördelningen av nyttan av en ny reglering av Mälaren mellan vattenförsörjning, bebyggelse och infrastruktur



Figur 4 Fördelningen av nyttan av en ny reglering av Mälaren mellan olika medfinansierare

### Fördelning av kostnaderna bör ske utifrån respektive intressents nytta av åtgärderna

I föregående avsnitt beskrivs modellen för fördelning av kostnaderna på de tre sektorerna bebyggelse, infrastruktur och dricksvattenförsörjning. Nedan beskrivs kriterier för fördelning mellan kommuner inom de båda sektorerna bebyggelse och dricksvattenförsörjning och utfallet av fördelningen på kommunnivå.

#### Fördelningen av kostnaderna för nyttan för dricksvattenförsörjningen

Fyra större dricksvattenproducenter tar sitt råvatten ur Mälaren. Fördelningen av nyttan mellan dem bör ske utifrån den mängd vatten deras vattenverk producerar, vilket ger ett enkelt men samtidigt rättvist fördelningstal. Övriga vattenproducenter är försumbara i förhållande till dessa fyra. Vattnet från respektive vattenproducent har därefter fördelats kommunvis efter leveranssiffror till respektive kommun. I några fall saknas leveranssiffror för en kommun. Fördelningen har då skett efter folkmängd. Observera att det finns kommuner som ligger vid Mälaren men som inte tar sitt råvatten ur sjön likaväl som det finns kommuner som får sitt vatten från Mälaren men inte är strandkommuner till Mälaren.

Dricksvattenleverantör	Leverans (m <sup>3</sup> ) 2010	Andel av produktionen	Kostnad för Mälarens reglering (mkr)
Stockholm Vatten	146 000 000	67 %	422
Norrvatten	43 400 000	20 %	126
Mälarenergi AB	18 250 000	8 %	50
Tälje nät AB	10 752 000	5 %	32
<b>Totalt</b>	<b>218 402 000</b>	<b>100 %</b>	<b>630</b>

Figur 5 Vattenproduktion hos och andel av uttaget ur Mälaren från de fyra stora dricksvattenproducenterna



Datum  
2012-04-23

Kommun	Vattenförbrukning 2010 (m <sup>3</sup> )	Medfinansiering
Botkyrka	5 992 000	17,3
Danderyd	2 991 000	8,7
Ekerö	1 391 000	4,0
Haninge	5 606 000	16,2
Huddinge	11 600 000	33,4
Järfälla	5 605 000	16,3
Knivsta	1 100 000	3,1
Lidingö	3 426 000	9,9
Nacka	7 435 000	21,5
Nykvarn	1 100 000	3,0
Nynäshamn	1 675 000	4,8
Salem	1 600 000	4,6
Sigtuna	3 777 000	11,0
Sollentuna	4 600 000	13,4
Solna	7 246 000	21,0
Stockholm	100 700 000	292,2
Strängnäs	2 521 000	7,3
Sundbyberg	3 636 000	10,6
Södertälje	9 700 000	28,0
Tyresö	3 153 000	9,1
Täby	4 590 000	13,3
Upplands-Bro	1 700 000	4,9
Upplands Väsby	3 258 000	9,5
Vallentuna	1 648 000	4,8
Vaxholm	931 000	2,7
Värmdö	922 000	2,7
Västerås	18 250 000	50,0
Österåker	2 318 000	6,7
<b>Totalt</b>	<b>218 000 000</b>	<b>630</b>

Figur 6 Beräkning av respektive kommuns medfinansiering grundad på dricksvattenproduktionen från Mälaren

Fördelningen av kostnaderna som bör belasta kommunerna utifrån nyttan för bebyggelse

Kommun	Andel nytta befintlig bebyggelse (%)	Medfinansiering Befintlig bebyggelse (mkr)	Andel nytta planerad bebyggelse (%)	Medfinansiering planerad bebyggelse (mkr)
Arboga	0,0	0,0	0,0	0,0
Botkyrka	3,3	1,5	0,7	0,9
Ekerö	6,4	2,9	5,3	7,2
Enköping	14	6,2	7,3	10,0
Eskilstuna	2,8	1,2	3,2	4,3
Hallstahammar	0,3	0,1	0,1	0,2
Huddinge	1,0	0,5	0,0	0,0
Håbo	0,5	0,2	0,1	0,2
Järfälla	0,1	0,1	0,3	0,4
Knivsta	0,1	0,1	0,4	0,5
Kungsör	1,6	0,7	0,8	1,1
Köping	16	7,4	0,2	0,2
Nykvarn	0,0	0,0	0,1	0,2
Salem	0,0	0,0	0,0	0,0
Sigtuna	0,9	0,4	0,4	0,6
Solna	2,8	1,2	0,0	0,0
Stockholm	10	4,5	24	33,0
Strängnäs	16	7,0	23	31,0
Sundbyberg	2,0	0,9	0,0	0,0
Södertälje	1,5	0,7	1,5	2,0
Upplands-Bro	2,1	1,0	2,6	3,5
Upplands Väsby	0,6	0,3	0,1	0,2
Uppsala	0,5	0,2	0,3	0,4
Västerås	18	8,0	29	39
<b>Totalt</b>	<b>100</b>	<b>45</b>	<b>100</b>	<b>135</b>

Figur 7 Medfinansiering utifrån nyttan av uteblivna översvämningsrisker för Mälarens strandkommuner

#### Trafikverket

Trafikverkets andel av den kostnaden för regleringen blir enligt fördelningsmodellen 90 mkr.

Myndighet	Nytta (mkr)	Andel av total nytta (%)	Medfinansiering (mkr)
Trafikverket	1 300	10	90

Figur 8 Nyttan av uteblivna översvämningsrisker för statlig transportinfrastruktur

Fördelningen av kostnaderna för en ny reglering av Mälaren mellan medfinansierarna

Kommun/ annan betalare	Befintlig bebyggelse	Planerad bebyggelse	Vattenförsörjning	Statlig infrastruktur	Summa kostnad för Mälarens reglering
Arboga	0,0	0,0	-	-	0,0
Botkyrka	1,5	0,9	17,3	-	19,7
Danderyd	-	-	8,7	-	8,7
Ekerö	2,9	7,2	4,0	-	14,0
Enköping	6,2	10,0	-	-	16,0
Eskilstuna	1,2	4,3	-	-	5,5
Hallstahammar	0,1	0,2	-	-	0,3
Haninge	-	-	16,2	-	16,2
Huddinge	0,5	0,0	33,4	-	33,9
Håbo	0,2	0,2	-	-	0,4
Järfälla	0,1	0,4	16,3	-	16,7
Knivsta	0,1	0,5	3,1	-	3,7
Kungsör	0,7	1,1	-	-	1,9
Köping	7,4	0,2	-	-	7,6
Lidingö	-	-	9,9	-	9,9
Nacka	-	-	21,5	-	21,5
Nykvarn	0,0	0,2	3,0	-	3,2
Nynäshamn	-	-	4,8	-	4,8
Salem	0,0	0,0	4,6	-	4,6
Sigtuna	0,4	0,6	11,0	-	12,0
Sollentuna	-	-	13,4	-	13,4
Solna	1,2	0,0	21,0	-	22,2
Stockholm	4,5	33,0	292,2	-	340,0
Strängnäs	7,0	31,0	7,3	-	45,3
Sundbyberg	0,9	0	10,6	-	11,5
Södertälje	0,7	2,0	28,0	-	30,7
Tyresö	-	-	9,1	-	9,1
Täby	-	-	13,3	-	13,3
Upplands-Bro	1,0	3,5	4,9	-	9,4
Upplands Väsby	0,3	0,2	9,5	-	9,9
Uppsala	0,2	0,4	-	-	0,7
Vallentuna	-	-	4,8	-	4,8
Vaxholm	-	-	2,7	-	2,7
Värmdö	-	-	2,7	-	2,7
Västerås	8,0	39,0	50,0	-	97,0
Österåker	-	-	6,7	-	6,7
Trafikverket	-	-	-	90,0	90,0
<b>Totalt</b>	<b>45</b>	<b>135</b>	<b>630</b>	<b>90</b>	<b>900</b>

Figur 9 Fördelningen av kostnaderna för Mälarens reglering mellan medfinansierarna (mkr)

## **En process för planering och genomförande av åtgärderna**

Tillståndsprövningen av de anläggningar som krävs för en ny reglering av Mälaren regleras främst i miljöbalken (1998:808) och PBL. Den nya regleringen av Mälaren kräver tillstånd enligt miljöbalken. Prövningarna enligt de båda lagarna är formellt kopplade så att ett tillstånd eller en dispens enligt balken inte får ges i strid med en detaljplan eller områdesbestämmelser PBL. Små avvikelser får dock göras, om syftet med planen eller bestämmelserna inte motverkas.

Stockholms stads tidplan för prövningen av Mälarens reglering och anläggningarna i Söderström ser ut på följande sätt: Stockholms stad antog detaljplanen för Slussen i december 2011. Planen beräknas efter besvärprövning vinna laga kraft år 2013. Staden lämnade in sin tillståndsansökan till mark- och miljödomstolen i mars 2012. Lagakraftvunnen dom väntas år 2013. Staden har begärt att få ett verställighetsförordnande för vattendomen. Staden bedömer att ett sådant kan ges när detaljplanen vunnit laga kraft. Byggstarten planeras till 2013. Den nya regleringen beräknas kunna vara i drift från år 2020.

För ett effektivt genomförande är det angeläget att tillståndsprocesserna och finansieringen av åtgärderna löper samordnat. Avsiktsförklaringar bör vara klara första halvåret 2012 för att Stockholm stad ska kunna visa att staden har en finansiering av nödvändiga anläggningar för den nya regleringen. Bindande avtal mellan Stockholm stad och berörda medfinansierare bör vara klara före en planerad byggstart år 2013. Medfinansierarna bör på lämpligt sätt beredas möjlighet att följa genomförandet av projektet. Betalning till Stockholms stad sker när nyttan uppstår, det vill säga när ombyggnaden av vattendelen av Slussenprojektet är färdig och den nya vattenregleringen har trätt i kraft. Detta beräknas ske år 2020.

## **Förslag till ändring av lagen om kommunal redovisning**

Många kommuner upplever det betungande att göra en stor engångsavskrivning i sin budget. Särskilt gäller det då utgiften måste direktavskrivas redan när ett avtal om medfinansiering undertecknas och det vid detta tillfälle kan innebära en stor svårighet för kommunen att uppfylla balanskravet i sin budget. Det angeläget att staten underlättar finansieringen av de nödvändiga åtgärderna för Mälarens reglering. Mitt uppdrag kan ses som en sådan åtgärd. Att underlätta de budgetmässiga förutsättningarna för kommunernas medverkan i finansieringen av en ny reglering för Mälaren är angeläget och troligen en förutsättning för framgång i mitt uppdrag. Mot denna bakgrund är det viktigt att finna redovisningskrav som inte motverkar att nödvändiga åtgärder genomförs, utan tvärtom underlättar för kommunerna att gemensamt lösa problemet.

Ombyggnaden av slussen i Söderström är en nyttighet på lång sikt, ett hundraårsperspektiv. Den nya regleringen av Mälaren ger väsentligt lägre kostnader än vad en omfattande översvämning skulle kosta samhället. Den är därför klart samhällsekonomiskt motiverad. För att den nödvändiga medfinansieringen ska komma till stånd bedömer jag att det är nödvändigt att möjlighet till avskrivning under högst 25 år för denna typ av åtgärder införs i redovisningsreglerna. Genom ett tillägg i 5

Datum  
2012-04-23

kap i lagen (1997:614) om kommunal redovisning ges kommuner, som medfinansierar översvämningsförebyggande åtgärder i en annan kommun, möjlighet att, om särskilda skäl finns, skriva av bidraget under högst 25 år. Förutsättningen är att åtgärden är det kostnadseffektivaste sättet att lösa ett gemensamt problem till nytta för samtliga berörda kommuners medborgare.

Jag avser att lämna ett sådant förslag i slutrapporten för mitt uppdrag.

## Bilaga 2.

### Exempel på avsiktsförklaring avseende ansvarsfördelning och finansiering av åtgärder för en ny reglering av Mälaren

#### Parter

- 1 NN kommun/Trafikverket
- 2 Stockholms kommun i egenskap av huvudman för Slussen i Stockholm

Mellan parterna och Försvarsdepartementets samordnare har följande avsiktsförklaring tecknats.

#### Bakgrund

Översvämningsriskerna runt Mälaren är idag oacceptabelt stora. Hotet ligger i de potentiellt stora vattenflöden som finns till Mälaren vid exempelvis kraftiga regnfall, snösmältning och liknande. Översvämningarna skulle drabba infrastruktur, bebyggelse samt vattenförsörjning.

Det stora tillflödet, i kombination med att möjligheten att tappa ut vatten ur Mälaren till havet genom befintliga luckor och kanaler är för liten, innebär stora risker.

För att minska riskerna och säkra tillgången på dricksvatten för berörda två miljoner invånare är det nödvändigt med en utbyggnad av Mälarens avbördningskapacitet. Problemet identifierades i den statliga klimat- och sårbarhetsutredning och den samhällsekonomiskt mest intressanta åtgärden bedöms vara att bygga ut kapaciteten i Slussen, Stockholm.

#### Uppdraget

År 2010 fick landshövdingen i Västmanlands län Ingemar Skogö regeringskansliets uppdrag att biträda Försvarsdepartementet för att underlätta en effektiv och process för samråd och klarläggande av frågor rörande ansvarsfördelning och finansiering av åtgärder för en ny reglering av Mälaren.

*Utgångspunkter för uppdraget är att:*

- Den som ansvarar för en verksamhet normalt har motsvarande ansvar under krissituationer
- Den som har störst nytta av en åtgärd ska ta den största delen av kostnaden
- Den kommunala lokaliseringsprincipen skall beaktas
- Inga statliga medel är avsatta för översvämningsförebyggande åtgärder i Mälaren

Uppdraget är att reducera risken för översvämningar vid höga vattennivåer och minska risken för saltvatteninträngning vid låga vattennivåer i Mälaren.

Ingemar Skogö har lämnat förslag på åtgärder och finansiering härav enligt nedan.

### **Förslag till åtgärder**

Slussenprojektet med ombyggnad av Slussen och bl a anläggande av nya avtappningskanaler ger möjlighet att tappa ut mer vatten från Mälaren till Saltsjön och är en förutsättning för den nya regleringen av Mälaren. Det föreslås en ombyggnad av Slussen i Stockholm med nya anläggningar i vattenområdet såsom ny sluss, avtappningskanaler för Mälaren (och ledningar). Enligt förslaget skall två nya avtappningskanaler i Slussen/Söderström med tillhörande erosionsskydd anläggas. De nya anläggningarna får en avtappningskapacitet på cirka 1 500 kubikmeter per sekund att jämföra med dagens cirka 300.

### **Kostnader**

Försvarsdepartementets samordnare, Ingemar Skogö, har tillsammans med Stockholms stad beräknat att kostnaden för den del av Slussenprojektet som hänförs till åtgärder för ökad avbördningskapacitet (vattendelen) är 900 miljoner kronor i 2011 års penningvärde.

Kostnaden har bestämts efter att en av Ingemar Skogö anlita oberoende konsult granskat de kostnadsberäkningar som Stockholms kommun redovisat.

### **Fördelningsprinciper**

Med utgångspunkten att den som har nytta av åtgärden deltar i finansieringen har de nyttor som uppstår vid ett genomförande beräknas inom områdena infrastruktur, dricksvattenvattenproduktion samt befintlig och ny bebyggelse.

Under förutsättning att ombyggnaden av Slussen kommer till stånd förklarar sig parterna härmed vara beredda att bidra till genomförandet och finansieringen av vattendelen enligt nedan nämnda fördelningsprinciper och fastställd medfinansiering enligt bilaga 1.

Beräkningarna är baserade på bedömd nytta av ökad avbördningskapacitet inom följande områden baserat på det höjddata som Lantmäteriet/MSB redovisat i uppdrag till regeringen avseende:

- Befintlig bebyggelse
- Ny bebyggelse
- Vattenproduktion
- Infrastruktur

Den nytta som framkommit i beräkningarna har jämförts med de kostnader som skulle kunna bli följden av översvämning i Mälaren.

Försvarsdepartementets samordnare konstaterar att nyttan av en ökad avbördning vida överstiger kostnaderna för en investering i Slussenprojektet.

Datum  
2012-04-23

### **Medfinansiering**

I Bilaga 1 återfinns såväl medfinansiering inom varje kategori som den totala medfinansieringen för respektive part i 2011 års penningvärde.

### **Avtal**

Medfinansierande part ska erlägga betalning till Stockholms kommun när ökad avbördningskapacitet är i bruk. Avtal kommer att träffas mellan respektive part och Stockholms kommun om de närmare villkoren härför.

Beloppen är angivna i 2011 års penningvärde. Uppräkning skall ske enligt index KPI.

### **Ändringar och/eller tillägg**

Eventuella ändringar i eller tillägg till denna avsiktsförklaring ska vara skriftliga och undertecknade av samtliga parter.

### **Villkor**

Denna avsiktsförklaring gäller under förutsättning att den godkänns av parterna och Förvarsdepartementets samordnare.

2012-

2012-04-23

NN kommun/Trafikverket

Stockholms kommun

2012-04-23

Förvarsdepartementets samordnare

Bilaga 1: Fördelning av kostnaderna för en ny reglering av Mälaren mellan medfinansierarna



**Bilaga 1 till avsiktsförklaringen  
Fördelningen av kostnaderna för en ny reglering av  
Mälaren mellan medfinansierarna. Siffrorna anges i  
miljoner kronor**

Kommun/ annan betalare	Befintlig bebyggelse	Planerad bebyggelse	Vattenförsörjning	Statlig infrastruktur	Summa kostnad för Mälarens reglering
Botkyrka	1,5	0,9	17,3	-	19,7
Danderyd	-	-	8,7	-	8,7
Ekerö	2,9	7,2	4,0	-	14,0
Enköping	6,2	10,0	-	-	16,0
Eskilstuna	1,2	4,3	-	-	5,5
Hallstahammar	0,1	0,2	-	-	0,3
Haninge	-	-	16,2	-	16,2
Huddinge	0,5	0,0	33,4	-	33,9
Håbo	0,2	0,2	-	-	0,4
Järfälla	0,1	0,4	16,3	-	16,7
Knivsta	0,1	0,5	3,1	-	3,7
Kungsör	0,7	1,1	-	-	1,9
Köping	7,4	0,2	-	-	7,6
Lidingö	-	-	9,9	-	9,9
Nacka	-	-	21,5	-	21,5
Nykvarn	0,0	0,2	3,0	-	3,2
Nynäshamn	-	-	4,8	-	4,8
Salem	0,0	0,0	4,6	-	4,6
Sigtuna	0,4	0,6	11,0	-	12,0
Sollentuna	-	-	13,4	-	13,4
Solna	1,2	0,0	21,0	-	22,2
Stockholm	4,5	33,0	292,2	-	340,0
Strängnäs	7,0	31,0	7,3	-	45,3
Sundbyberg	0,9	0	10,6	-	11,5
Södertälje	0,7	2,0	28,0	-	30,7
Tyresö	-	-	9,1	-	9,1
Täby	-	-	13,3	-	13,3
Upplands-Bro	1,0	3,5	4,9	-	9,4
Upplands Väsby	0,3	0,2	9,5	-	9,9
Uppsala	0,2	0,4	-	-	0,7
Vallentuna	-	-	4,8	-	4,8
Vaxholm	-	-	2,7	-	2,7
Värmdö	-	-	2,7	-	2,7
Västerås	8,0	39,0	50,0	-	97,0
Österåker	-	-	6,7	-	6,7
Trafikverket	-	-	-	90,0	90,0
<b>Totalt</b>	<b>45</b>	<b>135</b>	<b>630</b>	<b>90</b>	<b>900</b>

## **Bilaga 3**

### **Avtal Stockholms kommun – kommuner/Trafikverket**

#### **Bakgrund**

I maj-augusti 2012 träffades avsiktsförklaring avseende ansvarsfördelning och finansiering av åtgärder för en ny reglering av Mälaren. Parter i avsiktsförklaringen är Stockholms kommun, 22 övriga kommuner som angränsar till Mälaren, 27 övriga kommuner som tar sitt dricksvatten från Mälaren och Trafikverket. I avsiktsförklaringen har kostnaden för åtgärder för ökad avbördningskapacitet bestämts till 900 miljoner kronor.

Mellan Stockholms kommun genom dess exploateringsnämnd (nedan staden) och NN kommun/Trafikverket träffas följande

#### **Avtal**

avseende ansvarsfördelning och finansiering av åtgärder för en ny reglering av Mälaren.

Staden ansvarar för ombyggnaden av Slussen och samtliga därtill hörande åtgärder, såsom utredningar, ansökningar, projektering, byggande och driftsättning. I samband med att Slussen byggs om kommer också avbördningskapaciteten från Mälaren att öka, vilket leder till en ändrad reglering med mindre risker för översvämningar som följd. Staden ansvarar för de byggtekniska åtgärderna som erfordras för att få den nya regleringen till stånd samt därmed förbundna kostnader. Härutöver ansvarar staden för erforderliga tillstånd enligt Miljöbalken och uppfyllande av de villkor som eventuellt kommer att fastställas.

Respektive part står ansvaret och kostnaderna för egna utredningar avseende den nya regleringen samt egen tid som läggs ner för att få den nya regleringen till stånd.

Enligt den i avsiktsförklaringen fastställda fördelningsprincipen ersätter X kommun/Trafikverket staden med ... miljoner kronor i 2011 års penningvärde för ovan nämnda åtgärder. Beloppet ska indexregleras med KPI. Basmånad är december 2011. Beloppet ska erläggas senast det årsskifte som inträder efter den tidpunkt då den nya regleringen tagits i drift.

Datum  
2012-04-23

Detta avtal är för sin giltighet beroende av godkännande av respektive parts beslutande organ, som i förekommande fall vunnit laga kraft. Detta avtal förfaller utan ersättning för någondera parten om inte staden erhållit erforderliga tillstånd för ombyggnaden av Slussen senast 2015-12-31.

Stockholm den ...

(resp. parts ställe) den ...

.....

.....

Stockholms kommun

NN kommun/Trafikverket



# Avsiktsförklaring avseende ansvarsfördelning och finansiering av åtgärder för en ny reglering av Mälaren

## Parter

- 1 Tyresö kommun
- 2 Stockholms kommun i egenskap av huvudman för Slussen i Stockholm

Mellan parterna och Försvarsdepartementets samordnare har följande avsiktsförklaring tecknats.

## Bakgrund

Översvämningsriskerna runt Mälaren är idag oacceptabelt stora. Hotet ligger i de potentiellt stora vattenflöden som finns till Mälaren vid exempelvis kraftiga regnfall, snösmältning och liknande. Översvämningarna skulle drabba infrastruktur, bebyggelse samt vattenförsörjning.

Det stora tillflödet, i kombination med att möjligheten att tappa ut vatten ur Mälaren till havet genom befintliga luckor och kanaler är för liten, innebär stora risker.

För att minska riskerna och säkra tillgången på dricksvatten för berörda två miljoner invånare är det nödvändigt med en utbyggnad av Mälarens avbördningskapacitet. Problemet identifierades i den statliga klimat- och sårbarhetsutredning och den samhällsekonomiskt mest intressanta åtgärden bedöms vara att bygga ut kapaciteten i Slussen, Stockholm.

## Uppdraget

År 2010 fick landshövdingen i Västmanlands län Ingemar Skogö regeringskansliets uppdrag att biträda Försvarsdepartementet för att underlätta en effektiv och process för samråd och klarläggande av frågor rörande ansvarsfördelning och finansiering av åtgärder för en ny reglering av Mälaren.

*Utgångspunkter för uppdraget är att:*

- Den som ansvarar för en verksamhet normalt har motsvarande ansvar under krissituationer
- Den som har störst nytta av en åtgärd ska ta den största delen av kostnaden
- Den kommunala lokaliseringsprincipen skall beaktas
- Inga statliga medel är avsatta för översvämningsförebyggande åtgärder i Mälaren

Uppdraget är att reducera risken för översvämningar vid höga vattennivåer och minska risken för saltvatteninträning vid låga vattennivåer i Mälaren.

Ingemar Skogö har lämnat förslag på åtgärder och finansiering härav enligt nedan.



## **Förslag till åtgärder**

Slussenprojektet med ombyggnad av Slussen och bl a anläggande av nya avtappningskanaler ger möjlighet att tappa ut mer vatten från Mälaren till Saltsjön och är en förutsättning för den nya regleringen av Mälaren. Det föreslås en ombyggnad av Slussen i Stockholm med nya anläggningar i vattenområdet såsom ny sluss, avtappningskanaler för Mälaren (och ledningar). Enligt förslaget skall två nya avtappningskanaler i Slussen/Söderström med tillhörande erosionsskydd anläggas. De nya anläggningarna får en avtappningskapacitet på cirka 1 500 kubikmeter per sekund att jämföra med dagens cirka 300.

## **Kostnader**

Försvarsdepartementets samordnare, Ingemar Skogö, har tillsammans med Stockholms stad beräknat att kostnaden för den del av Slussenprojektet som hänför sig till åtgärder för ökad avbördningskapacitet (vattendelen) är 900 miljoner kronor i 2011 års penningvärde.

Kostnaden har bestämts efter att en av Ingemar Skogö anlitad oberoende konsult granskat de kostnadsberäkningar som Stockholms kommun redovisat.

## **Fördelningsprinciper**

Med utgångspunkten att den som har nytta av åtgärden deltar i finansieringen har de nyttor som uppstår vid ett genomförande beräknas inom områdena infrastruktur, dricksvattenvattenproduktion samt befintlig och ny bebyggelse.

Under förutsättning att ombyggnaden av Slussen kommer till stånd förklarar sig parterna härmed vara beredda att bidra till genomförandet och finansieringen av vattendelen enligt nedan nämnda fördelningsprinciper och fastställd medfinansiering enligt bilaga 1.

Beräkningarna är baserade på bedömd nytta av ökad avbördningskapacitet inom följande områden baserat på det höjddata som Lantmäteriet/MSB redovisat i uppdrag till regeringen avseende:

- Befintlig bebyggelse
- Ny bebyggelse
- Vattenproduktion
- Infrastruktur

Den nytta som framkommit i beräkningarna har jämförts med de kostnader som skulle kunna bli följden av översvämning i Mälaren.

Försvarsdepartementets samordnare konstaterar att nyttan av en ökad avbördning vida överstiger kostnaderna för en investering i Slussenprojektet.





## Medfinansiering

I Bilaga 1 återfinns såväl medfinansiering inom varje kategori som den totala medfinansieringen för respektive part i 2011 års penningvärde.

## Avtal

Medfinansierande part ska erlægga betalning till Stockholms kommun när ökad avbördningskapacitet är i bruk. Avtal kommer att träffas mellan respektive part och Stockholms kommun om de närmare villkoren härför.

Beloppen är angivna i 2011 års penningvärde. Uppräkning skall ske enligt index KPI.

## Ändringar och/eller tillägg

Eventuella ändringar i eller tillägg till denna avsiktsförklaring ska vara skriftliga och undertecknade av samtliga parter.

## Villkor

Denna avsiktsförklaring gäller under förutsättning att den godkänns av parterna och Förvarsdepartementets samordnare.

2012-

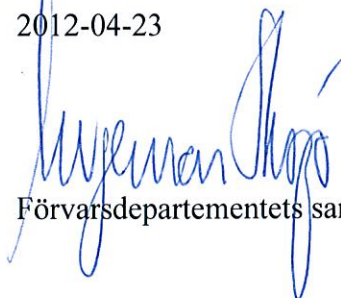
2012-04-23



Tyresö kommun

Stockholms kommun

2012-04-23



Förvarsdepartementets samordnare

Bilaga 1: Fördelning av kostnaderna för en ny reglering av Mälaren mellan medfinansiärerna



**Bilaga 1 till avsiktsförklaringen**  
**Fördelningen av kostnaderna för en ny reglering av Mälaren mellan**  
**medfinansierarna. Siffrorna anges i miljoner kronor**

Kommun/ annan betalare	Befintlig bebyggelse	Planerad bebyggelse	Vattenförsörjning	Statlig infrastruktur	Summa kostnad för Mälarens reglering
Botkyrka	1,5	0,9	17,3	-	19,7
Danderyd	-	-	8,7	-	8,7
Ekerö	2,9	7,2	4,0	-	14,0
Enköping	6,2	10,0	-	-	16,0
Eskilstuna	1,2	4,3	-	-	5,5
Hallstahammar	0,1	0,2	-	-	0,3
Haninge	-	-	16,2	-	16,2
Huddinge	0,5	0,0	33,4	-	33,9
Håbo	0,2	0,2	-	-	0,4
Järfälla	0,1	0,4	16,3	-	16,7
Knivsta	0,1	0,5	3,1	-	3,7
Kungsör	0,7	1,1	-	-	1,9
Köping	7,4	0,2	-	-	7,6
Lidingö	-	-	9,9	-	9,9
Nacka	-	-	21,5	-	21,5
Nykvarn	0,0	0,2	3,0	-	3,2
Nynäshamn	-	-	4,8	-	4,8
Salem	0,0	0,0	4,6	-	4,6
Sigtuna	0,4	0,6	11,0	-	12,0
Sollentuna	-	-	13,4	-	13,4
Solna	1,2	0,0	21,0	-	22,2
Stockholm	4,5	33,0	292,2	-	340,0
Strängnäs	7,0	31,0	7,3	-	45,3
Sundbyberg	0,9	0	10,6	-	11,5
Södertälje	0,7	2,0	28,0	-	30,7
Tyresö	-	-	9,1	-	9,1
Täby	-	-	13,3	-	13,3
Upplands-Bro	1,0	3,5	4,9	-	9,4
Upplands Väsby	0,3	0,2	9,5	-	9,9
Uppsala	0,2	0,4	-	-	0,7
Vallentuna	-	-	4,8	-	4,8
Vaxholm	-	-	2,7	-	2,7
Värmdö	-	-	2,7	-	2,7
Västerås	8,0	39,0	50,0	-	97,0
Österåker	-	-	6,7	-	6,7
Trafikverket	-	-	-	90,0	90,0
<b>Totalt</b>	<b>45</b>	<b>135</b>	<b>630</b>	<b>90</b>	<b>900</b>

