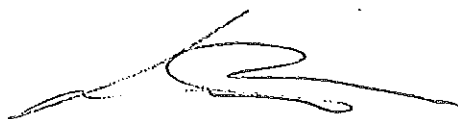


Handläggare  
Trafikkontoret  
Anne Kemmler  
Enhetschef  
Telefon:08-508 26 345

## Remissvar Inbjudan till samråd om vattenverksamhet (Ansökan om tillstånd för vattenverksamhet – Getingmidjan)



Lars Jolérus  
Tf. Förvaltningschef  
Trafikkontoret

### Sammanfattning

Järnvägssträckan mellan Stockholm centralstation och Stockholm Södra, även kallad Getingmidjan, är i stort behov av upprustning. Upprustningen syftar till att vidmakthålla och restaurera den befintliga anläggningens funktion och standard, så kallad reinvestering.

Trafikkontoret är positiva till Trafikverkets planerade reinvestering i Getingmidjan. Upprustningen är nödvändig för att säkerställa pålitliga och hållbara transporter längs en av Sveriges viktigaste och mest trafikerade järnvägspassager. Detta yttrande avser samrådsunderlag för ansökan om tillstånd för vattenverksamhet enligt miljöbalken.

Reinvesteringen sammanfaller tidsmässigt och geografiskt med flera andra viktiga projekt i centrala Stockholm såsom Stockholm stads planerade ombyggnation av Slussen och Trafikförvaltningens planerade renovering av tunnelbanebron mellan Södermalm och Gamla Stan. Samordningsmöten med Staden, i huvudsak Projekt Slussen och Stockholm Hamnar, Statens Fastighetsverk och Trafikförvaltningen har pågått under cirka ett och ett halvt års tid.

Trafikkontoret  
Anläggning

Fleminggatan 4  
Box 8311  
104 20 Stockholm  
Växel 08-508 272 00  
trafikkontoret@stockholm.se  
Org nr 212000-0142  
stockholm.se

Trafikkontoret vill betona vikten av den pågående samordningen fortgår. Trafikkontoret anser också att Trafikverket i sin planering måste låsa vissa förutsättningar mot omgivande anläggningar, verksamheter och projekt. Dessa förutsättningar bör i tillämpliga delar framgå av ansökan om vattenverksamhet. I Trafikverkets samrådsunderlag daterat 2014-10-13 redovisar Trafikverket till exempel inte korrekt de mellan parterna överenskomna etableringsytor på land och i vatten.

I samrådsunderlaget står vidare att det finns risk för påverkan på Mälarens avbördning. En planeringsförutsättning bör vara att Mälarens avbördningskapacitet och reglering inte ska påverkas av arbetena, vare sig under bygg- eller driftsskede. Detta bör justeras till ansökan om vattenverksamhet.

Trafikverket bör i ansökan redovisa konsekvenserna för buller, stömljud och vibrationer från de planerade byggarbetena som helhet och inte bara från vattenverksamheten. Vidare bör ansökan omfatta en redovisning av de kumulativa konsekvenserna av buller, stömljud, vibrationer, grundvatten och grumling där påverkan från Getingmidjan överlappar påverkansområdena från andra projekt.

Slussenprojektet har vidtagit skyddsåtgärder för buller på fastigheter i Gamla Stan och på Södermalm. Projektet har också åtagit sig att göra skyddsåtgärder på kulturbyggnader utifrån vibrationspåverkan både i Gamla Stan och på Södermalm.

I ansökan bör framgå vilka åtgärder som krävs för att skydda befintliga vattenanläggningar från skador från reinvesteringen i Getingmidjan under bygg- och driftstid.

Påverkan på Stadens anläggningar och verksamheter bör regleras i genomförandeavtal mellan Trafikverket och Staden.

Trafikkontoret hänvisar i övrigt till sitt tidigare yttrande (se **Bilaga 1**).



### Remissen

Detta yttrande avser samrådsunderlag daterat 2014-10-13, ärendenummer TRV 2014/72877: Trafikverket – Ansökan om tillstånd för vattenverksamhet – Getingmidjan. Trafikkontorets synpunkter avser samrådet om den planerade vattenverksamheten. Mot bakgrund av att samrådsunderlaget översiktligt tar upp frågor som rör framkomlighet så redovisar Trafikkontoret kort också sina ståndpunkter i dessa delar.

### Bakgrund

Järnvägssträckan mellan Stockholm centralstation och Stockholm Södra, även kallad Getingmidjan, är i stort behov av upprustning. Upprustningen syftar till att vidmakthålla och restaurera den befintliga anläggningens funktion och standard, så kallad reinvestering.

Trafikkontoret är positiva till Trafikverkets planerade reinvestering i Getingmidjan. Upprustningen är nödvändig för att säkerställa pålitliga och hållbara transporter längs en av Sveriges viktigaste och mest trafikerade järnvägspassager.

Stockholm stad planerar för en ombyggnad av Slussen, anläggningen är i tekniskt dåligt skick. Slussen är en viktig knutpunkt i Stockholm och är en av de platser som reglerar vattenståndet i Mälaren. Översvämningstriskerna runt Mälaren är idag oacceptabelt stora och risken för en allvarlig översvämningshändelse i Mälaren är cirka 10 procent de närmaste 10 åren.

I slutet av 2012 informerades Projekt Slussen och Trafikkontoret om Trafikverkets brådskande renovering av Getingmidjan och hur man planerade för detta. Trafikverket begärde in synpunkter senast den 18 januari 2013. Staden lyfte bland annat i sitt yttrande till Trafikverket att det fanns ett scenario där tre stora komplexa projekt (Trafikverkets reinvestering i Getingmidjan, Trafikförvaltningens renovering av tunnelbanebron samt Stadens ombyggnad av Slussen) skulle pågå samtidigt inom ett relativt begränsat område i centrala Stockholm.

Mot bakgrund av hur viktigt detta snitt är för det övergripande transportsystemet och att de tre olika projekten leds av tre olika huvudmän lyfte Staden att parterna gemensamt bör planera genomförandetider och samordning av arbetena.

Därefter har ett samarbetsforum inletts mellan projekten, Trafikkontoret, Stockholm Hamnar och Fastighetsverket.

Syftet med samordningen är att verka för bästa helhetslösning för alla parter och komma överens om för planeringen av projekten styrande förutsättningar, liksom att vidmakthålla framkomligheten i transportsystemet samt minska störningarna och omgivningspåverkan i övrigt i centrala Stockholm. Trafikkontoret hänvisar i Stadens framkomlighetsstrategi för Trafikverkets planering av framkomligheten under byggtiden.

Samordningsmöten med Staden, i huvudsak Projekt Slussen och Stockholm Hamnar, Statens Fastighetsverk och Trafikförvaltningen har pågått under cirka ett och ett halvt års tid.

Staden lyfte också i sitt yttrande andra viktiga styrande förutsättningar som Trafikverket behöver beakta i sin planering (se **Bilaga 1**).

### **Trafikkontorets synpunkter**

Den planerade vattenverksamheten och förslag till avgränsning av miljökonsekvensbeskrivningen är mycket översiktligt beskrivet i samrådsunderlaget, vilket innebär att synpunkterna också i huvudsak blir allmänt hållna.

Trafikkontoret anser att det är av största vikt att Trafikverket planerar och projekterar reinvesteringen i Getingmidjan i nära samverkan med Stockholm stad, Projekt Slussen samt Stadens övriga projekt i närområdet såsom Vasagatans upprustning, Kv. Snäckans ombyggnation samt kommande byggnation på Klarasjöns norra sida. Trafikförvaltningens planerade renovering av tunnelbanebron under samma tid måste också beaktas i planeringen, se ovan under bakgrund.

Trafikkontoret anser också att Trafikverket in sin planering måste låsa vissa förutsättningar mot omgivande anläggningar, verksamheter och projekt. Dessa förutsättningar bör i tillämpliga delar framgå av ansökan om vattenverksamhet. I Trafikverkets samrådsunderlag daterat 2014-10-13 redovisar Trafikverket till exempel inte korrekt de mellan parterna överenskomna etableringsytor på land och i vatten. I samrådsunderlaget står vidare att det finns risk för påverkan på Mälarens avbördning.

Trafikverket måste planera sitt arbete så att avbördningskapaciteten för Mälaren inte inskränks i Söderström eller Norrström under bygg- eller driftstid. Staden har sökt tillstånd enligt miljöbalken för en ny reglering av Mälaren under byggtiden för Slussen och efter det att Slussen är färdigbyggd. Även den nya regleringen under bygg- och driftstid bör utgöra en planeringsförutsättning för Trafikverket.

Samrådssynpunkterna följer dispositionen av samrådsunderlaget.

### **Arbetsområden**

Trafikkontoret önskar att Trafikverket i sin ansökan om tillstånd för vattenverksamhet översiktligt beskriver genomförandet och skedesplaneringen för de planerade arbetena.

Trafikkontoret önskar så snart som möjligt en redovisning av vilka av Stadens markområde som omfattas av de planerade arbetena. Det gäller till exempel de planerade arbetena längs Söder Mälarstrand där Trafikverket önskar utföra en uppfart till "Bockfoten". Redovisningen bör omfatta hur stort område en sådan uppfart kan uppta och hur det kommer att påverka den befintliga trafikföringen för såväl biltrafiken som gång- och cykeltrafikanterna. Den tekniska lösningen för körbryggan behöver redovisas tillsammans med en riskanalys och hur stora risker ska hanteras, ex vid brand på arbetsplatsen. Framkomligheten för gående och cyklister bör prioriteras, så att gångavstånden till exempel från Söder Mälarstrand till Tegelbacken inte blir alltför långa.

Trafikkontoret behöver vidare en mer detaljerad skedesplanering av arbetena, hur arbetena påverkar framkomligheten samt åtgärder för att vidmakthålla framkomligheten under byggtiden.

Trafikverket har framfört att man vid montagetillfällena av broarna kommer att behöva stänga av ett körfält på Centralbron ur säkerhetssynpunkt. Trafikverket bör så snart som möjligt redovisa omfattningen av planerade avstängningar för Trafikkontoret, längs hela sträckan från Söder Mälarstrand till Tegelbacken. Trafikverket bör i sin planering utgå ifrån att endast kortvariga avstängningar i trafiken på Centralbron kan accepteras.

### **Skärmbassängerna**

Trafikverket behöver i ansökan redovisa om skärmbassängerna under broarna över Norrström och Söderström kommer att påverkas av den planerade vattenverksamheten och i så fall på vilket sätt.

### **Gång och cykelbroar**

Trafikverket kommer att behöva demontera gång- och cykelbroarna i anslutning till Getingmidjan när Getingmidjan reinvesteras. Som planeringsförutsättning bör Trafikverket utgå ifrån att tiden som broarna är avstängda eller demonterade måste begränsas. Hur framkomligheten för fotgängare och cyklister ska lösas bör redovisas i ansökan i de fall detta innebär vattenverksamhet till exempel i form av provisorier i vatten.

### **Angränsande projekt och verksamheter**

Trafikverket bör i ansökan redovisa konsekvenserna för buller, stömljud och vibrationer från de planerade byggarbetena som helhet och inte bara från vattenverksamheten. Vidare bör ansökan omfatta en redovisning av de kumulativa konsekvenserna av buller, stömljud, vibrationer, grundvatten och grumling där påverkan från Getingmidjan överlappar påverkansområdena från andra projekt.

Slussenprojektet har vidtagit skyddsåtgärder för buller på fastigheter i Gamla Stan och på Södermalm. Projektet har också åtagit sig att göra skyddsåtgärder på kulturbyggnader utifrån vibrationspåverkan både i Gamla Stan och på Södermalm.

I ansökan bör framgå vilka åtgärder som krävs för att skydda befintliga vattenanläggningar från skador från reinvesteringen i Getingmidjan under bygg- och driftstid.

Trafikverket bör i sin ansökan redovisa vilka skadeförebyggande åtgärder som vidtas för att skydda Stadens anläggningar och verksamheter i förhållande till den planerade vattenverksamheten.

Det är viktigt att byggtransporter till och från Projekt Slussen kan ske under hela projektets byggtid. Vad gäller sjötransporter till och från Slussenprojektet måste en fri korridor med 40 meters bredd fram till bron och 20 m bredd under Söderströms- och Centralbron måste hållas öppen under hela byggtiden. Farleden under broarna ska alltid vara öppen. Tillgänglighet för inspektioner och underhållsarbeten på intilliggande anläggningar måste beaktas.

Pontonerna och flytetyg måste vara utmärkta och belysta. Inom det område som Trafikverket i samrådsunderlaget redovisat som arbetsområde på Söder Mälarstrand har Projekt Slussen etableringsytor som inte Trafikverket kan ta i anspråk.

Etableringsytorna utgörs av en kajsträcka på 180 och 30 m i vattnet ut från kaj i anslutning till Söderströmsbron samt en kajsträcka på 50 m gånger 50 m i vattnet ut från kaj vid Münchenbryggeriet. En öppning för båtar måste vara öppen under Norrströmsbron.

Projekt Slussen måste ha möjlighet att lägga ut erosions skydd vid Söder Mälärstrand, under Centralbron och längs Riddarholmen. Projektet måste ha tillträde till områdena under sex månader per objekt.

Projekt Slussen måste kunna utföra arbeten på Mälarkajen i anslutning till Söderströmsbrons södra landfäste. Projekts Slussen måste vidare få möjlighet att utföra skyddsåtgärder, erosions skydd och försvarsarbeten på tunnelbanebron.

Kajen vid Söder Mälärstrand har lastbegränsningar var gäller trafik och förtöjningskrafter som måste beaktas i Trafikverkets planering.

### **Övriga frågor**

Påverkan på Stockholm stads anläggningar och verksamheter under bygg- och drifttid bör regleras i genomförandeavtal mellan parterna.

Den segelfria höjden under Söderströmsbron får inte bli lägre än idag.

Trafikkontoret hänvisar i övrigt till sitt tidigare yttrande (se Bilaga 1).

## **Slut**

### **Bilagor**

1. Tidigare yttrande till Trafikverket angående Getingmidjan (ifylld blankett).

Mer information om Stadens ansökan enligt miljöbalken för Slussen och en ny reglering av Mälaren mm:  
<http://bygg.stockholm.se/Alla-projekt/Slussen/Beslut-och-handlingar/Miljodomsansokan/>