



ANKOM

2001-02-14

Banverket  
Östra Regionen  
Projektkontor Stockholm  
Box 17549  
118 91 STOCKHOLM

## Partiell avstängning av Hammarbyleden i samband med byggande av ny järnvägsbro över Årstaviken, Stockholms kommun

### ANSÖKAN MED KONSEKVENsutredning

Banverket bygger en ny järnvägsbro över Årstaviken i Stockholm väster om den befintliga järnvägsbron. Med anledning härav har Banverket till Länsstyrelsen inkommit med ansökan om partiell avstängning av Hammarbyleden, delen förbi Årsta holmar, ursprungligen under en period av 10 månader inom tiden den 30 april 2001 – 1 juli 2002.

KFS Anläggningkonstruktörer AB har på uppdrag av Banverket utrett vilka konsekvenser en inskränkning av den segelfria höjden får för sjötrafiken. Av utredningen framgår i huvudsak följande.

I Hammarbyleden, vattenområdet mellan Liljeholmsbroarna och Hammarby-slussen finns två farleder. Farleden söder om Årsta holmar har en segelfri höjd av 26 meter och trafikeras av kommersiell sjötrafik. Farleden norr om Årsta holmar har en segelfri höjd av 21,5 meter och trafikeras av fritidsbåts- trafik. Den norra farleden kommer under byggnadstiden att vara avstängd med en tillfällig bro som används för materielförsörjning.

Järnvägsbron byggs från det södra landfästet vid Årsta skog. Under tiden som brospannet söder om farleden samt brospannet över farleden byggs kommer stålbalkar, som bär upp en form för betonggjutning, att inskränka på den segelfria höjden.

Vid anbudsförfarandet har Banverket ställt krav på att den segelfria höjden mellan Mälarens medelvattenyta och underkant av formar och ställningar inte får understiga 19 meter. Detta motsvarar enligt Svensk Lots en segelfri höjd av 18,2 meter. Utredningen är gjord över vilka konsekvenser en minskning av den segelfria höjden får för sjötrafiken vid 18,2 meter.

Sjötrafiken i Hammarbyleden kommer att påverkas av inskränkning i den segelfria höjden. Ett 30-tal lastfartyg utnyttjar regelbundet Hammarbyleden för trafik mellan dels Mälaren, dels hamnar längs Norrlandskusten, i Finland och i Baltikum. Samtliga fartyg som används för dessa frakter kräver en segelfri höjd som överstiger 20 meter. Inskränkts den segelfria höjden måste

dessa fartyg istället gå via Södertälje kanal. Till och från Norrlandshamnar innebär det 10-12 timmar länge gångtid, till Baltikum 2-3 timmar länge gångtid.

För att undersöka hur stor påverkan en inskränkning av den segelfria höjden får för sjötrafiken har bl.a. hamnar, företag och rederier kontaktats.

Stockholms Hamn AB:s pontonkran Lodbrok har en höjd av 24 meter. Kranen ligger normalt i Saltsjön, men passerar Hammarbyleden i genomsnitt sex gånger per år under vinterhalvåret. Lodbrok är självgående och kan passera via Södertälje kanal. Sjöfartsverket har ett arbetsfartyg som också fungerar som isbrytare. Fartyget kräver en segelfri höjd på 24 meter. Under vinterhalvåret 1999 passerade fartyget Hammarbyleden 11 gånger.

Kustbevakningen har två fartyg för miljöskydd varav det ena fartyget har en höjd av 19,5 meter. Fartyget är stationerat vid Djurö och ansvarar för miljöskyddet i Mälaren. Fartyget går in i Mälaren om behov uppstår.

Pripps bryggerier tar in en stor del av sina råvaror sjövägen. Merparten fraktas via Södertälje. Malt exporteras till Riga via Hammarbyleden med ett fartyg som normalt gör 5-10 resor per år. Av dessa görs 3-7 resor under vintern. Pripps 's transporter kommer endast att påverkas marginellt av sänkningen av den segelfria höjden.

Ångfartygs AB Strömma Kanal trafikerar Hammarbyleden med rundtursbåtar. Trafiken sker under sommartid men trafik sker även runt jul. Företaget har nyligen införskaffat ett nytt fartyg, som har en höjd av 20 meter.

Hässelbyverket har den verksamhet som väsentligt kommer att påverkas av inskränkningen. Hässelbyverket förbränner pellets som fraktas sjövägen från hamnar längs Norrlandskusten. Under åren 1995-1999 tog Hässelbyverket årligen in cirka 100 fartygslaster med ett 10-tal fartyg via Hammarbyleden. Fartygen har en höjd över 23 meter. Under vintern 1999 passerade fartygen Hammarbyslussen 25 gånger.

Cirka 40 000 fritidsbåtar passerar årligen genom Hammarbyslussen. Av dessa är ca 12 500 segelbåtar. Under åren 1995-1999 har i genomsnitt 1 800 segelbåtar årligen begärt broöppning vid Liljeholmsbroarna. Av dessa är ca 500 högre än 17 meter och 350-400 högre än 18,2 meter.

#### ÄRENDETS HANDLÄGGNING

Polismyndigheten i Stockholms län (Sjöpolis enheten), Sjöfartsverket (Mälaren/Landsorts sjötrafikområde), Kustbevakningen (Regionledning Ost), Stockholms Hamn AB, Länsstyrelserna i Västmanlands samt Uppsala län,

BESLUT

Datum

9. 2.2000

Beteckning

1231-2000-34201

Juridiska enheten  
Ulla Bergmark

Gatu- och fastighetskontoret i Stockholms kommun, Svenska Kryssarklubben, Stockholms Seglarförbund samt Saltsjön-Mälarens Båtförbund (SMBF) har inkommit med yttranden.

Polismyndigheten har inget att invända mot inskränkningen. Sjöfartsverket avråder Banverket att förlägga en fast bro mellan Södermalm och Årsta holmar. Istället bör lämpliga farkoster utnyttjas. Sjöfartsverket anför vidare att en så stor del av 10-månadersperioden som möjligt bör förläggas till tiden januari-mars 2002 och att månaderna maj-augusti hålls så fria som möjligt. Vidare bör norra delen av farleden med 21,5 meters segelfri höjd norr om Årsta holmar inte störas samtidigt som reduktion av höjden sker i södra farleden. Fritidsbåtar med större masthöjd än 19,0 meter kan då använda norra leden in till höjden 21,5 meter.

Kustbevakningen har ett miljöskyddsfartyg som kräver högre segelfri höjd än 19 meter. Kustbevakningen har, efter kontakt med Banverket och Sjöfartsverket, underrättats om att begränsning av farledshöjden under hela brolängden endast råder under en del av byggnadstiden. Övrig tid är någon del av farleden navigeringsbar för fartyg som är högre än 19 meter.

Av Stockholms Hamn AB:s yttrande framgår att följderna för sjötrafiken lokalt blir stora. Väger man dock in det starka riksintresset av en förstärkning av järnvägsnätet tillstyrker hamnen i huvudsak bifall till ansökan. Enligt yttrandet bör dock Länsstyrelsen ange exakt när 10-månadersperioden skall infalla med hänsyn till berörda varuägare och andra intressenter som behöver god tid på sig för att kunna omdisponera sina transporter. För att minska störningarna för framförallt fritidsbåtstrafiken skall Banverket inte tillåtas att med bro avstänga passagen mellan Södermalm och Årsta holmar, såvida bron inte uppföres med en fri höjd som motsvarar den befintliga.

Länsstyrelsen i Västmanlands län anser att det för handelstrafiken till det länet inte kommer att bli några hinder, eftersom trafiken till länet i huvudsak går via Södertälje kanal. Däremot blir det problem för "den fritidsbåtstrafik som behöver ha en fri höjd över vattenytan som överstiger 19 meter". Av den anledningen är det viktigt att perioden med begränsning av farledshöjden inte blir längre än 10 månader.

Länsstyrelsen i Uppsala län har inhämtat yttrande från bland annat Uppsala kommun. Kommunen instämmer i Sjöfartsverkets uppfattning om att Banverket bör överväga att utnyttja lämplig farkost för materialtransport istället för att förlägga en fast bro mellan Södermalm och Årsta. Av yttrandet framgår vidare att Mellansvenska Lantmännen ODAL ek.för. i Enköping anser att en reducerad farledshöjd till 19 meter kommer att påverka ODAL:s transporter av spannmål från Köping, Västerås och Kalmarsand till ODAL:s siloanläggning i Stockholms frihamn. Därutöver sker transporter från Mälarhamnar

BESLUT

Datum

9 • 2.2000

Beteckning

1231-2000-34201

Juridiska enheten  
Ulla Bergmark

också tillgång till mastkranar. Båda alternativen är av den arten att många kommer att avstå från att gå in i resp. ut ur Mälaren. Framför allt kommer detta att påverka turism i Mälaronrådet dit ett flertal större utländska båtar går varje sommar. SMBF anser att förslaget i ansökan är helt oacceptabelt och föreslår istället att under tiden den 30 april – 15 oktober 2001 samt den 15 april – 1 juli 2002, eller under den tid då gjutning av spannet över farleden söder om Årsta holmar pågår hålls leden norr om Årsta holmar öppen för fritidsbåtar. Denna led har en segelfri höjd på 21,5 meter och ett djupgående på 4 meter. Detta medför att de flesta fritidsbåtar kan passera utan att masta av. För det fåtal, som på grund av högre masthöjd inte kan passera utan att masta av, föreslår SMBF att avtal sluts med några närbelägna båtklubbar där av- och påmastning kan ske mot en rimlig ersättning till resp. klubb. Kostnaderna förutsätter SMBF att byggherren svarar för. Denna lösning tillämpas under den tid då Danviksbron varit ur funktion hösten 2000.

Banverket har inkommit med yttranden. I det senaste inkomna yttrandet framgår att perioden för den partiella avstängningen kommer behöva att vara under tiden den 1 oktober 2001 – 1 juli 2002. Under den perioden kommer farleden att helt vara avstängd två gånger under två dygn, pga. flyttning av ställningsvagn. Närmare tidpunkter för avstängningarna kommer Banverket att meddela Sjöfartsverket (Mälaren/Landsorts sjötrafikområde) senast fyra veckor före aktuell avstängning. Under den partiella avstängningsperioden kommer passagen mellan Tanto och Årsta holmar att vara avstängd t.o.m. maj 2002 av en tillfällig bro som dock kommer att kunna öppnas under juni 2002.

#### SKÄL TILL LÄNSSTYRELSENS STÄLLNINGSTAGANDE

Det föreligger en lagakraftvunnen vattendom av den 23 oktober 1996 och en detaljplan lagakraftvunnen den 20 maj 1999 som möjliggör byggnad av en med den gamla Årstabron parallell järnvägsbro. Järnvägsförbindelsen över Årstabronarna har bedömts som ett riksintresse för kommunikationer enligt nuvarande 3 kap. 8 § miljöbalken och järnvägskapaciteten behöver byggas ut. Av byggnadstekniska och i viss mån ekonomiska skäl blir det under byggnadstiden vissa inskränkningar i framkomligheten under bron som är större än när bron är färdig. Genom byggnadstidens förläggning har dessa inskränkningar begränsats. I den mån tiden efter maj 2002 behöver tas i anspråk för byggnadsarbeten och partiell avstängning av farleden ordnas viss möjlighet till öppning av den provisoriska bron mellan Årsta holmar och Södermalm. Med den utformning som avspärningarna nu fått får de godtas för att möjliggöra brobygget.

## BESLUT

Datum

9 . 2.2000

Beteckning

1231-2000-34201

till Holmsund. De fartyg som utnyttjas vid transporter kräver en segelfri höjd av minst 25 meter. Att gå via Södertälje kanal beräknas medföra ökad transportkostnad med 800 000 kronor samt ökad miljöbelastning. ODAL vill se att en annan lösning presenteras som inte hindrar båttrafik under så lång som ansökan avser.

Gatu- och fastighetskontoret i Stockholms kommun anser att eftersom den segelfria höjden i farleden under Årstabron är högre under byggtiden än de segelfria höjderna under Danviksbroarna, Skansbron och Liljeholmsbroarna föreligger inte några hinder att begränsa farledshöjden i Hammarbyleden under den tid som angivits.

Svenska Kryssarklubben anför att högsta möjliga segelfria höjd på 18,2 eller 19 meter bör bibehållas. Den 10-månadersperiod under vilken reduktionen äger rum bör förläggas så att så liten påverkan på fritidsbåtarnas rörelse mellan Mälaren och Saltsjön som möjligt uppstår. En sådan period är den 15 augusti 2001 – 15 juni 2002. Avstängningen av farleden norr om Årsta holmar kan genomföras utan större men för fritidsbåtflottan. Det är dock önskvärt att denna farled åter öppnas när brobyggnationen så tillåter. Denna farled är värdefull för separering av fritidsbåtar från tyngre trafik. Vad gäller de tre dagar under vilken den södra farleden måste stängas förordar klubben att detta sker under vintermånaderna (november-april). Klubben utgår från att när den nya järnvägbron färdigställts kommer den att tillåta samma segelfria höjd som den nuvarande bron.

Stockholms Seglarförbund har inget att invända mot tillfällig begränsning i den segelfria höjden vid byggandet av ny järnvägsbro. För att i möjligaste mån minimera problemen anser förbundet att slutdatum för inskränkningen flyttas från 1 juli 2002 till den 15 juni 2002. Många båtägare i Mälaren börjar sin semester vid midsommartid och vill då ha möjlighet att komma ut i Saltsjön. Avtal bör slutas med lämpliga båtklubbar på ömse sidor om brobygget om att få använda deras mastkranar för på- och avmastning av båtar som drabbas under avstängningsperioden.

SMBF påpekar att förbundet tidigare lämnat visst underlag till Banverket beträffande sänkning av segelfria höjden under Årstabron under tiden den 1 november 2001-1 juli 2002. Begränsningarna avsåg då till stor del vinterhalvåret, dvs. den tid på året då fritidsbåtsaktiviteten är lägst. Banverkets begäran att fritt få lägga inskränkingsperioden tio månader någon gång under tiden den 30 april 2001-1 juli 2002 innebär emellertid att i stort sett hela seglationssäsongen omfattas. Cirka 40 000 fritidsbåtar passerar normalt bron under denna tid och av dessa har ca 800 mathöjd högre än 18,5 meter. För den båt som t.ex. kommer från Mälaren och skall till Stockholms norra skärgård tar det antingen två extra dagar för att gå via Södertälje kanal eller en dags arbete för 2-3 man att masta av och masta på igen. Det senare kräver



## BESLUT

Länsstyrelsen föreskriver följande med stöd av 2 kap. 2 § sjötrafikförordningen (1986:300).

Farleden genom Hammarbyleden, delen förbi Årsta holmar, avstängs för sådan sjötrafik som kräver större segelfri höjd än 18,5 meter vid medelvattenstånd (= 18,2 meter vid medelhögvattnen) under tiden den 1 oktober 2001 – 30 juni 2002. Farleden får vidare avstängas helt för sjötrafik under två dygn vid två tillfälle inom samma period varje gång kl. 06.00 en lördag – kl. 06.00 närmast efterföljande måndag. Sist angivna totala avstängningar får inte ske under juni 2002.

Det ankommer på Banverket att tillse att inskränkningarna bekantgörs genom väl synliga skyltar och belysning med gult blinkande ljus under mörker. Skyltar som informerar om inskränkningarna skall finnas uppsatta dels vid Danvikskanalens mynning mot Saltsjön, dels vid sundet mellan Reimersholme och Gröndal dels i anslutning till brobygget. På skyltarna skall även framgå tidsperioden för reducering av den segelfria höjden.

Det ankommer på Banverket att anordna och vidmakthålla föreskriven skyltning.

Det ankommer på Banverket att tillse att beslutet bekantgörs i dagspressen, lämpliga tidningar för båtsporten samt tillställs Radio Stockholm för kungörande i radio.

Detta beslut kommer att kungöras i Stockholms läns författningssamling och i Underrättelser för sjöfarande.

## HUR MAN ÖVERKLAGAR LÄNSSTYRELSENS BESLUT

Detta beslut kan överklagas hos regeringen (Näringsdepartementet) enligt bilaga.

I den slutliga handläggningen av detta ärende har deltagit länsöverdirektören Bo Hansson, beslutande, länsassessorn Leif Dufwa, föredragande och byråsekreteraren Ulla Bergmark.

  
Bo Hansson

  
Leif Dufwa