



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

Andreas Burghauser
Trafikkontoret
Telefon: 08-508 266 29
andreas.burghauser@tk.stockholm.se

Till
Exploateringsnämnden 2010-02-11
Dnr E2009-400-00676
Trafik- och renhållningsnämnden 2010-02-08
Dnr T2009-400-01119

Slussen - Genomförandebeslut

Förslag till beslut

1. Exploateringsnämnden godkänner för sin del genomförandet av ombyggnad av Slussen omfattande totala investeringsutgifter om 8 000 mnkr, investeringsinkomster om 1 950 mnkr och försäljningsinkomster om 900 mnkr samt föreslår att kommunfullmäktige godkänner genomförandet och ger exploateringsnämnden, genom exploateringskontoret, i uppdrag att genomföra projektet.
2. Exploateringsnämnden begär av kommunfullmäktige för år 2010 budgetjustering med 110 mnkr för projektet Slussen, resterande medel får beaktas i kommande års budgetar.
3. Trafik- och renhållningsnämnden godkänner för sin del genomförandet av ombyggnad av Slussen samt föreslår att kommunfullmäktige godkänner genomförandet och ger trafik- och renhållningsnämnden, genom trafikkontoret, i uppdrag att delta i genomförandet av projektet.

Krister Schultz

Magdalena Bosson



Innehållsförteckning	Sid
Sammanfattning	4
Bakgrund	5
Tidigare beslut	6
Kommande beslut	7
Dagsläget	7
Förutsättningar	8
Överenskommelse om exploatering	8
Förslag till utformning	8
Innehåll i ny bebyggelse	9
Mälarens reglering	9
Projektets mål och måluppfyllelse	12
Analys och bedömningar	13
Genomförande	13
Förberedande arbeten	13
Genomförande av ombyggnaden	13
Upphandlingsstrategi	14
Påverkan på angränsande fastigheter	15
Miljökonsekvenser	16
Projektets organisation	16
Samarbete och information till andra förvaltningar	17
Tidplan	17
Ekonomiska konsekvenser för staden	18
Resultat av investeringsanalys enligt nuvärdemetoden	18
Avvikelser mot reviderat inriktningsbeslut	19
Finansiering	20
Budgetkonsekvenser	20
Drift- och underhållsbudget	21
Övertagande av fastigheten Södra Torn 1	22
Plan för uppföljning	22
Risker och osäkerhetsfaktorer	22
Förberedande arbeten	22
Trafik	23
Miljödom	23



Överklaganden	23
Mälarens avbördning	23
Grundförhållanden	24
Stadsgårdsledens tunnel	24
Prisutveckling	25
Oklara inkomster	25
Ersättningar och skadestånd	25
Sammanfattning av risker	26
Kontorens förslag till beslut	26



Sammanfattning

Slussens anläggningar är uttjänta och måste rivras. Beslut har tagits om att nybyggnation ska ske och i maj 2009 beslutades vilken principiell utformning som den nya Slussen ska ha. Det valda utformningsförslaget har under 2009 förfinats och mer genomgripande kalkyler och analyser av genomförandet har gjorts. Under första kvartalet 2010 kommer plansamråd att hållas. En antagen detaljplan förväntas under första halvåret 2011. Byggstart är planerat till 2012 och trafikanläggningen beräknas kunna tas i drift 2018. Den nya bussterminalen beräknas stå klar 2015. Slussenprojektet beräknas vara helt avslutat och bebyggelsen färdigställd 2021.

I det reviderade inriktningsbeslutet från maj 2009 redovisades investeringsutgifter om 6 300 mnkr och investerings- och försäljningsinkomster om 1 800 mnkr. Ett negativt nettonuvärdet om 3 300 mnkr redovisades. Nu föreliggande investeringsanalys enligt nuvärdesmetoden för projektet redovisar ett negativt nettonuvärde om ca 4 500 mnkr. Projektet medför från idag investeringsutgifter om ca 7 900 mnkr, förutsatt en prisutveckling om 5 % per år. Kontoren har gjort bedömningar av olika risker i projektet inklusive en högre prisutveckling än vad som förutsatts i nuvärdeskalkylen. Investeringsinkomsterna har bedömts till ca 1 950 mnkr. Detta förutsätter full extern finansiering av bussterminal, ny uppgång till tunnelbana samt avbördningskanaler. Därutöver tillkommer försäljningsinkomster om ca 900 mnkr för nya byggrätter. Med de 115 mnkr som redan lagts ned blir den totala investeringsutgiften för projektet 8 000 mnkr. Idag finns en markanvisning för handel i de två planen under överdäckningen.

Inom projektet kommer en ökad avbördningskapacitet och ny reglering för Mälaren att skapas. För detta krävs miljödom. Tillståndsansökan beräknas kunna lämnas in i slutet av 2010. Ansökan gäller både byggande i vatten och reglering av Mälaren. I och med risk finns för att en regleringsdom för Mälaren kan komma att dröja planerar projektet söka en byggnadsdom för byggandet av anläggningen.

Genomförandet av projektet kommer att innebära störningar för omkringboende och passerande. Hur stora dessa konsekvenser kommer att bli är inte fastlagt.

Drift- och underhållskostnaderna för den nya anläggningen kommer att bli högre än dagens. Detta beror främst på att det blir en mer komplicerad anläggning att underhålla.

En av de största riskerna i projektet är att finansieringen av bussterminal, ny tunnelbaneuppgång och avbördningskanaler ännu inte är lösta. I detta underlag har full extern finansiering av dessa utgifter förutsatts.

Bakgrund

Slussens anläggningar är uttjänta och måste rivas. Den idéävling som hölls i början av 1990-talet ledde inte till genomförande. Ytterligare tävling hölls 2003-2004 då ett vinnande förslag framkom som omarbetades till "Nya Slussen". Därefter togs också ett referensalternativ, "Nybyggt bevarande", fram. Dessa bägge inriktningar var under hösten 2007 föremål för ett programsamråd, där beslut om fortsatt inriktning fastlades av stadsbyggnadsnämnden i december 2007. Inriktningen för det fortsatta arbetet är en nybyggnation av Slussen där den slutgiltiga utformningen har studerats vidare under 2008. I maj 2009 beslutades att förslaget från Foster+Partners och Berg Arkitektkontor ska ligga till grund för det fortsatta arbetet med projektet.

Parallellt med planarbetet bedrivs utredningar som grund för en miljödom enligt miljöbalken där tillstånd behövs för byggande i vatten. I samband med ombyggnation av Slussen bereds också möjlighet att kunna tappa ut mer vatten ur Mälaren vilket leder till att en ny reglering av Mälaren måste utarbetas, som även den fordrar miljödom. Ett första samråd för detta hölls under senhösten 2007.



Ortofoto Slussen



Tidigare beslut

En idétävling med bevarandeariktning i början på 1990-talet ledde inte till genomförande. Frågan togs åter upp 1998 och i maj 2001 fick dåvarande gatu- och fastighetskontoret uppdrag att i samarbete med stadsbyggnadskontoret genomföra en ny tävling

- I mars 2004 utsågs det förslag som idag kallas Nya Slussen till vinnare i den 2003 utlysta tävlingen.
- I september 2004 beslöt stadsbyggnadsnämnden och dåvarande gatu- och fastighetsnämnden att ge kontoren i uppdrag att ta fram ett referensalternativ utifrån klöverbladsmodellen.
- I december 2005 fattade kommunfullmäktige inriktningsbeslut om att de två framtagna förslagen skulle utgöra grunden för ett programsamråd och miljöprövning.
- I december 2007 fattade stadsbyggnadsnämnden beslut om att klöverbladen ej ska återuppbyggas utan att förslaget Nya Slussen ska bearbetas vidare. Uppdrag gavs även om framtagande av nya förslag på utformning av platsen.
- I mars 2008 fattade exploateringsnämnden beslut om att markanvisa 35 000 kvm under mark för handel.
- I december 2008 fattade exploateringsnämnden reviderat inriktningsbeslut utifrån bedömda investeringsutgifter om ca 6 300 mnkr. Nämndens beslut godkändes i maj 2009 av kommunfullmäktige. Projektet beviljades också en budget om totalt 115 mnkr för framtagande av underlag till genomförandebeslut.
- I maj 2009 gjorde exploateringsnämnden, trafik- och renhållningsnämnden och stadsbyggnadsnämnden ett gemensamt ställningstagande inför fortsatt arbete med Slussen. Detta innebar att det förslag som framtagits av Foster+Partners och Berg Arkitektkontor är det som ska gälla för den fortsatta utformningen.

Vidare undertecknades 2003 en principöverenskommelse av Stockholms stad, Nacka kommun och SL om att förlänga tvärbanan från Hammarby Sjöstad till Slussen. Nytt förslag till överenskommelse har inte undertecknats av parterna. Vid en sammanlänkning med Saltsjöbanan i Henriksdalshamnen kan dagens station vid Slussen ersättas med den nya tvärbanestationen i Katarinaberget vid befintlig OKQ8-mack. Detta ligger som förutsättning för projektet som det ser ut idag.

Kommande beslut

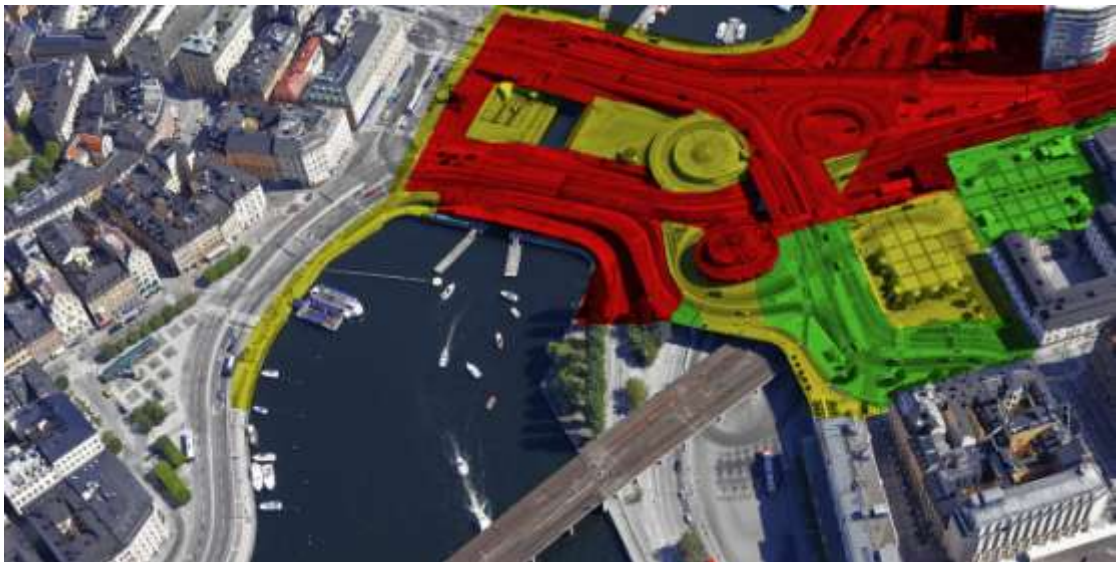
Kommande beslut för exploateringsnämnden är planerade markanvisningar på överdäckningen av Stadsgårdsleden. Exploateringsnämnden kommer också att få plansamrådet på remiss, detta beräknas ske i mars 2010.

Även trafik- och renhållningsnämnden kommer att få plansamrådet på remiss i mars 2010.

När den oklara finansieringssituationen klarnat återkommer kontoren till nämnderna för beslut i denna fråga.

Dagsläget

Slussens konstruktioner förfaller alltmer. Renoveringsarbeten görs kontinuerligt och underhållskostnaderna har under de senaste åren legat mellan 10-15 mnkr per år. Detta avser endast åtgärder för att hålla Slussen vid liv fram till rivning. Slussen inspekteras löpande för att identifiera behov av förstärkningsåtgärder alternativt avstängningar av trafik. Förstärkningsåtgärder under Katarinavägen har gjorts för att säkra denna fram till dess att ombyggnationen av Slussen startar. Närmast planeras förstärkningar av Munkbrons möte med Katarinavägen.



Slussens skick idag (grönt=ok, gult=dåligt, rött=mycket dåligt)

SL utreder, tillsammans med staden och Nacka, möjligheterna till en alternativ lösning av Saltsjöbanans/tvärbanans dragning till Slussen. Stockholms stad har dock i arbetet med Slussen förutsatt en station i Katarinaberget.

Under hösten 2009 har beslutat utformningsförslag från Foster+Partners och Berg Arkitektkontor bearbetats och plansamråd kommer att hållas under första kvartalet



2010. Under 2009 har också vidare utredningar till grund för miljödom tagits fram och våren 2010 kommer ett andra samråd att hållas i denna fråga inför ett inlämnande av tillståndsansökan i slutet av 2010.

Förutsättningar

Överenskommelse om exploatering

Markanvisning har skett till Destination Slussen (KF Fastigheter och Gyllenforsen), innefattande ytor för handel om 35 000 kvm. Dessa ytor är företrädesvis lokaliserade under mark. Ärendet (dnr E2007-006-01953) godkändes av exploateringsnämnden den 13 mars 2008.

Ytterligare överenskommelser om exploatering kommer framöver att träffas gällande de redovisade bygggrätterna på överdäckningen av Stadsgårdsleden. Dessa överenskommelser kommer tidigast att träffas efter genomfört plansamråd.

Förslag till utformning

Huvuddragen i det nuvarande förslaget från Foster+Partners och Berg Arkitektkontor innebär en stor frilagd vattenyta mellan Gamla Stan och Södermalm, broar som tecknar kopplingen mellan norr och söder samt ny bebyggelse på södermalmssidan. Skeppsbrons förlängning innehåller alla trafikslag och kopplar direkt upp mot Södermalm respektive ned till Stadsgårdsleden. Längs kajen på södermalmssidan skapas ett större promenadstråk. På den övre nivån skapas torgbildningar bakom den nya stadsfronten.

Stadsfronten är framflyttad över Stadsgårdsleden för att täcka den underliggande trafikleden samt skapa verksamheter i fasaden mot kajpromenaden. Stadsstrukturen föreslås utformas som kvartersmönster för att enkelt följa den befintliga strukturen på Södermalm. Genom sin generalitet kan den innehålla alla typer av verksamheter; kontor, handel, bostäder osv. Byggnadernas höjd föreslås bli i paritet med omkringliggande byggnader för att låta Söders höjder avteckna sig bakom den nya bebyggelsen.

Förslaget innebär ny bebyggelse vilket ger förutsättningar för en intensiv och tät känsla av den nya Slussen. Detta uppfattas positivt eftersom platser och gator inom den nya strukturen stöds av ny bebyggelse som har publika verksamheter i bottenvåningarna vilket skapar trygga miljöer. Den nya stadsfronten kan skalmässigt ansluta till bebyggelse både på Södermalm och i Gamla Stan.

Förslaget utgör en bra grund för en urban del av i staden i direkt anslutning till en av de tydligaste och mest uppskattade kvaliteterna i Stockholm; vattnet och staden i skärgårdslandskapet.

Innehåll i ny bebyggelse

Innehållet i den nya planerade bebyggelsen är fortfarande en öppen fråga och kommer under plansamrådet att diskuteras vidare. Planering sker dock för en flexibel användning, vilket samtidigt ger svårigheter att bestämma de framtida intäkterna från byggrätterna.

Diskussioner har inom staden funnits kring en publik byggnad på platsen, främst i det centralt belägna kvarteret mellan broarna. Denna byggnad finns inte med i föreliggande utlåtande och här redovisade kalkyler förutsätter att inga investeringsutgifter belastar projektet och att heller inga försämringar görs gällande försäljningsinkomsterna. I kalkylen finns heller inga framtida drift- och underhållskostnader samt kapitalkostnader medtagna för den eventuella byggnaden.

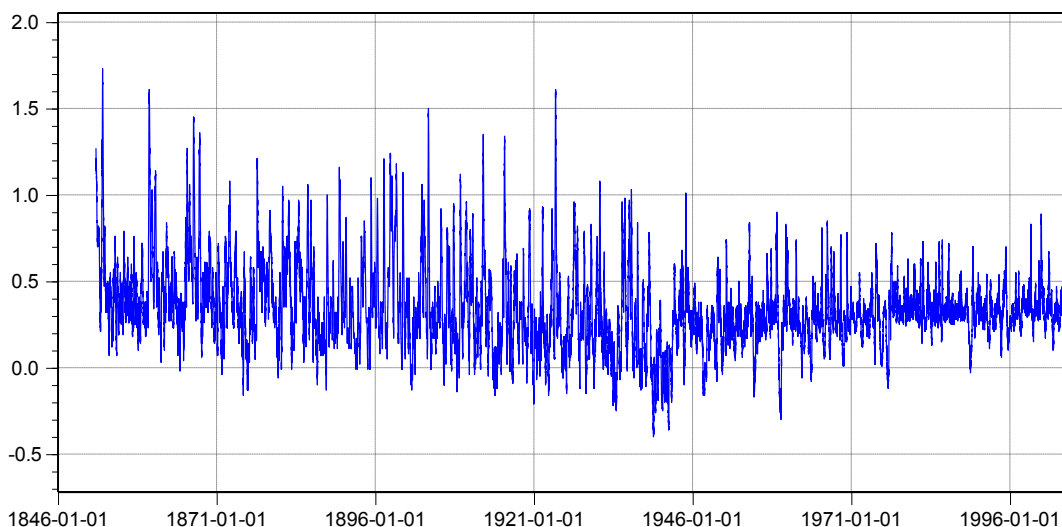


Flygvy över förslaget

Bild: Foster+Partners och Berg Arkitektkontor

Mälarens reglering

Historiskt sett har nivåerna i Mälaren varierat stort med översvämningar som följd. För att lösa dessa problem har Mälaren sedan 1940-talet varit reglerad och Stockholms stad har tillståndet för detta. Stockholms Hamnar sköter, på trafik- och renhållningsnämndens uppdrag, driften av hur regleringen hanteras. Utlopp från Mälaren sker på tre ställen i Stockholm och ett ställe i Södertälje.



Mälarens vattenstånd genom åren (Höjdskala RH 00)

Mälarens avbördning behöver ökas pga de översvämningsrisker som redan idag föreligger. Klimat- och sårbarhetsutredningen har i sitt slutbetänkande från hösten 2008 kommit fram till att den totala avbördningen från Mälaren bör öka från dagens ca 800 kbm/s till 1 800 kbm/s, fördelat på 700 kbm/s extra i Stockholm och 300 kbm/s extra i Södertälje. Inom ramen för Slussenprojektet har vidare utredningar gjorts som pekar på ett totalt behov om 2 000 kbm/s. Från projektets sida har förutsättningen gjorts att hela kapaciteten ska kunna tas genom Slussen i Stockholm, detta efter samhällsekonomiska avväganden.

Projektet har i arbetet med den nya avbördningskapaciteten för Mälaren utgått från följande förutsättningar:

- Avtappningskapaciteten ska byggas ut för att reducera översvämningsriskerna runt Mälaren till acceptabel nivå, med bästa totala lösning till lägsta investeringsnivå.
- Acceptabel risk och behovet av utbyggd avtappningskapacitet ska bedömas utifrån nyttobaserade kriterier.
- Den utbyggda kapaciteten ska kunna användas så snart som möjligt.

Det finns idag inget formellt beslut kring avtappningskapaciteten från Mälaren och var denna kapacitet ska byggas ut. Övergripande utredningar har gjorts för att belysa alternativskiljande aspekter rörande val av avtappningsställe. Kortfattat kan sägas att en utbyggnad av kapaciteten i Södertälje skulle innebära att kvicksilver från förorenade bottenar skulle frigöras och spridas nedströms Södertälje kanal. Ett tillkommande flöde i Stockholm på samma mängd har ingen avgörande betydelse på de konsekvenser som redan uppstår. Den tillkommande utgiften i Stockholm är också mindre än investeringen i Södertälje. Kontoren förordar därför att all

tillkommande avtappningskapacitet från Mälaren tas genom Slussen, dvs en utbyggnad med 1 200 extra kbm/s.

Avgörande för hur mycket vatten som kan tappas ur Mälaren är nivån i Saltsjön. Kontoren har låtit SMHI utreda framtida vattenstånd i Saltsjön och vilken dämmande effekt de har på Mälaren. SMHI bedömer att föreslagen avbördningskapacitet minskar översvämningsriskerna på 50 års sikt. På längre sikt är osäkerheterna större till följd av stigande vattenstånd.

Omfattande utredningar har gjorts för att belysa miljökonsekvenserna för Mälaren av en utökad avtappning. Målsättningen är att lämna in en ansökan till miljödomstolen i slutet av 2010. Denna tillståndsprövning kommer att innefatta både byggandet av Slussenanläggningen och regleringen av Mälaren. Målsättningen är att inom ramen för denna ansökan få en byggnadsdom för att starta byggandet av anläggningen och att sedan domen för regleringen kommer i senare skede. Tillstånd för regleringen kan komma att dröja i och med det stora antal intressenter som finns kring Mälaren och domen behövs inte förrän den nya anläggningen ska tas i drift. Kontoren gör bedömningen att en samlad prövning med byggnadsdom är det bästa ur ett riskminimeringsperspektiv.

Stockholms stad har tillsammans med 11 andra kommuner tillskrivit Regeringen för att påtala vikten av en skyndsam lösning på finansieringsfrågan kring avbördningslösningen.

När avbördningskapaciteten byggs ut behöver Mälarens reglering förändras. Följande målsättningar har legat som grund för den nya regleringen:

- Minska risken för översvämnningar kring Mälaren
Nytta: Infrastruktur, bebyggelse, vattenförsörjning, sjöfart och jordbruk
- Minska risken för låga vattenstånd i Mälaren
Nytta: Vattenförsörjning, sjöfart, friluftsliv och fiske
- Förhindra saltvatteninträngning
Nytta: Vattenförsörjning, fiske och naturvärden
- Behålla variation i Mälarens vattenstånd
Nytta: Naturvård och fiske

Projektets mål och måluppfyllelse

Tre viktiga aspekter ligger som grund för arbetet med projektet:

- **Trafik**
Dagens trafiklösning är anpassad efter helt andra behov än dagens situation. Den framtida trafiklösningen vid Slussen bygger på en enkel, effektiv och lättorienterad trafikanläggning med god framkomlighet alla trafikslag, men där cyklister och gående ges extra hänsyn. Slussen är en av stadens mest kollektivtrafiktäta platser och i framtiden skapas en attraktiv och trygg miljö för resenärerna.
- **Vatten**
Slussen är en unik plats med ett koncentrat av Stockholms kvaliteter. Vattnet kommer att lyftas fram än mer än idag och att bli det viktigaste elementet i den nya stadsbygden där nya kajer och broar ger människor möjlighet att nå vattnet och dess attraktion. Det framtida Slussen tar också hand om en ökad avtappning av Mälaren och minskar därmed översvämningriskerna och tryggar dricksvattnet för Stockholm och Mälardalen.
- **Stadsliv**
I framtiden kommer Slussen att vara en attraktiv målpunkt med en mängd olika funktioner som samlar stockholmare och besökare i staden. Här finns en bred variation av ett upplevelserikt offentligt rum, intressanta verksamheter och publika funktioner.



Slussen som mötesplats

Bild: Foster+Partners och Berg Arkitektkontor

Kopplat till stadens mål rörande framkomlighet, trygghet, attraktivitet, vattennära byggande och kostnadseffektivitet har följande målsättningar satts upp för Slussen:

- Skapa en mötesplats i världsklass med en mångfald av aktiviteter
- Skapa en framkomlig, tillgänglig och säker anläggning för alla trafikslag
- Skapa en modern, funktionell och effektiv kollektiv knutpunkt
- Skapa en kostnadseffektiv anläggning över hela livscykeln
- Skapa en attraktiv del av staden som tillgängliggör vattnet och skapar trygga platser för vistelse
- Skapa en anläggning och reglering av Mälaren som minskar riskerna för översvämning och tryggar dricksvattnet

Analys och bedömningar

Genomförande

Förberedande arbeten

Det första som behöver göras på platsen är omläggning av alla de ledningar som passerar området. I stort sett alla ledningsslag finns idag i slussenområdet. De allra flesta passerar platsen utan att försörja befintlig anläggning och många passerar Slussen på sträckan mellan Södermalm och Gamla stan. Ledningarna måste även fungera under byggtiden, och det mest rationella är att redan i detta skede hitta ett nytt permanent läge. I diskussion med de olika ledningsägarna har olika alternativ studerats. Nu föreslagna lösning är att bygga en ledningskulvert på botten av Söderström ca 70 m uppströms Slussen. Kulverten kommer att innehålla de flesta ledningsslagen och dimensioneras för framtida expansion. Ägande och finansiering av kulverten är för närvarande under utredning.

Genomförande av ombyggnaden

Byggnadsarbetena i samband med nya Slussen kommer att bli omfattande och komplexa. Även om en del av arbetena är utmanande rent tekniskt kommer den riktigt stora utmaningen vara att bygga om Slussen och samtidigt hantera den mängd olika funktioner som finns på platsen. Byggnadsarbetena kommer dock ofrånkomligt att innebära störningar för framkomligheten i området.

Slussen är landets idag nästa största bytespunkt för kollektivtrafik och två av tunnelbanans linjer passerar genom området. Slussen har länge fungerat som förbindelselänk mellan Gamla Stan och Södermalm och även om vikten av denna minskat för biltrafiken så är den av stor betydelse för kollektivtrafiken samt för gång- och cykeltrafiken. Slussen fungerar även som förbindelselänk mellan Saltsjön och Mälaren för främst turist- och fritidsbåtar och som avtappningskanal för



Mälaren. Till detta kommer även verksamheter längs kajerna, för näringsidkare, fastighetsägare, boende och besökare.

Kontoren har under hösten genomfört breda studier av hur byggnationen av nya Slussen skulle kunna genomföras. Ett antal olika scenarion har studerats med avseende på produktionsordning, tidsåtgång, framkomlighet och ekonomi. Arbetet har i detta skede främst koncentrerats till att utreda hur olika scenarion påverkar byggtiden. Faktorer som påverkar byggtiden är främst möjligheten att frigöra arbetsområdet från trafik samt byggetappernas storlek. Väldigt kortfattat kan sägas att mycket trafik genom arbetsområdet ger ”små” etapper, orationellt byggande och längre byggtid. Projektet har därför tittat på olika möjligheter att frigöra arbetsområdet från trafik. Detta kan göras på olika sätt, exempelvis genom provisoriska broar, hänvisning av trafiken till andra färdvägar, avstängningar eller genom kombinationer av dessa.

Ett led i att frigöra arbetsområdet från trafik är att flytta nuvarande bussterminal för Nacka- och Värmdöbussarna från det område som skall rivas. Den nya bussterminalen ligger förskjuten österut så att den befintliga går att ha i drift samtidigt som den nya byggs. Kontoren förordar en genomförandestrategi där den nya bussterminalen byggs så tidigt som möjligt. För att därefter frigöra arbetsområdet bör provisoriska broar i Saltsjön och Mälaren anläggas för omledning av trafiken, alternativt i kombination med att använda delar av befintliga konstruktioner för trafik. Detta medför ett rationellt byggande med en kortare byggtid och utgiftsbesparingar. Trafiksituationen i området underlättas dessutom.

Den komplexa byggstrukturen förutsätter att staden utför alla entreprenadarbeten från grunden upp till vägbana vad gäller stomkonstruktionerna. Olika exploitörer kommer därefter att ta vid med sina entreprenader. Det förutsätts att staden ersätts för de stomkostnader som inte rör uppbyggnad av gator och torg.

Upphandlingsstrategi

Upphandlingsstrategin är en ytterst viktig fråga som påverkar hela projektets planering och organisation. Det är också viktigt för projektets ekonomi att upphandlingar genomförs så att maximal konkurrens åstadkoms i anbudsgivningen. Projektet har påbörjat ett arbete med att ta fram en upphandlingsstrategi och avser avsluta detta arbete under våren 2010.

I ett första skede görs breda studier avseende entreprenad- och upphandlingsformer. I ett andra skede studeras de former som bedöms vara aktuella för Slussen. Projektet har också kontinuerliga kontakter med bland annat Banverket och Vägverket för att ta vara på de erfarenheter som finns från bla Citybanan, Norra länken och Norrortsleden.

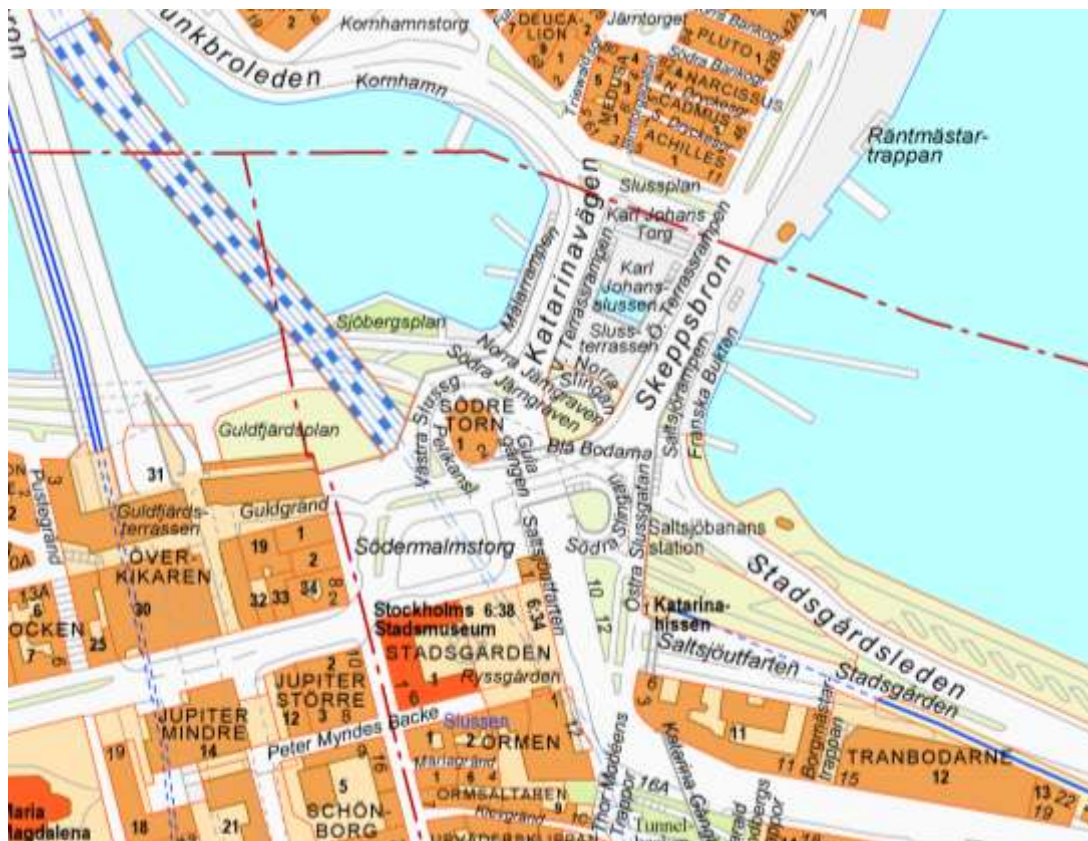
Påverkan på angränsande fastigheter

Fastigheter/anläggningar som kan komma att påverkas genom byggandet av Slussen är:

Överkikaren 1, 2 och 34	Djup schakt utanför husen Delvis nya angöringsförhållanden
Överkikaren 31 (Hilton)	Eventuellt ändrad angöring Ny bebyggelse framför byggnad i norr
Ormen 9	Djup schakt intill/under fasadliv Angöring under byggtid kan komma att försvåras
Achilles o Medusa	Schakt i närhet av byggnader
Tranbodarne 11	Fastighetsägaren har fått kommersiell markanvisning Byggnaden kommer troligtvis att integreras i projektet Angöring under byggtid kan komma att begränsas Framtida angöring behöver göras om Entréplan kommer att byggas för Ny bebyggelse framför byggnad i norr
Tranbodarne 12	Framtida angöring behöver göras om De nedre planen kommer att byggas för Ny bebyggelse framför byggnad i norr
Tranbodarne 13	Kan komma att påverkas av överdäckning av Stadsgårdsleden
Stadsmuseet	Kan bli aktuellt med exploatering intill byggnaden i undre plan Angöring under byggtid kommer att störas
Tunnelbanenedgången	Ny ingång ska byggas underifrån
Tunnelbanan	Arbete i direkt anslutning till bana i drift
Birkaterminalen	Bussuppställning behöver flyttas

Utöver detta kommer det att bli vibrationspåverkan på omkringliggande fastigheter tillika bullerstörningar. Åtgärder för att begränsa störningarna kommer att studeras i det fortsatta arbetet.

Till detta kommer evakuering av befintliga verksamheter inom den del av dagens anläggning som ska rivas. Dessa ytor förvaltas idag av fastighetskontoret.



Kvarters- och gatunamn kring Slussen idag

Miljökonsekvenser

Miljökonsekvensbeskrivningar tas fram för projektet både kopplat till detaljplanen och till miljödomen. För planarbetet beskrivs faktorer såsom buller, solljus, kulturmiljö, rekreation, luftkvalitet mm. Kopplat till miljödomen beskrivs bla översvämningsrisker, erosion på vattenanläggningar, kulturmiljö, dricksvattenproduktionen, jordbruk, sjöfart, fiske, strandnära naturmiljöer samt störningar under byggtiden. Miljökonsekvenserna är viktiga i projektet och det är därför av stor vikt att de inarbetas i tidigt skede. Som stöd i det fortsatta arbetet har övergripande miljömål tagits fram för projektet, se bilaga 2. Utifrån dessa övergripande miljömål arbetar kontoren fram detaljerade miljömål anpassade till det aktuella planeringsskedet.

Projektets organisation

Projektets organisation är en framgångsfaktor och en av de absolut viktigaste faktorerna för ett lyckosamt genomförande av projektet. Även om projektet sorterar under exploateringskontoret bemannas organisationen även av trafikkontoret. I och med projektets långa tidshorisont är en långsiktighet i organisationen av vikt.

Efter genomförandebeslutet kommer ett projektkontor att inrättas där organisationen kan samlas och dit även allmänheten kan vända sig för att få information kring projektet.

Under de kommande åren kommer flera stora projekt att genomföras i Stockholmsregionen. Det finns därför en risk att det uppkommer brist på erfaren och kompetent personal, både i den egna organisationen, men också hos konsulter och entreprenörer. Det är därför viktigt att tidigt stärka projektorganisationen men också att marknadsföra projektet för att få in bästa möjliga kompetens.

Samarbete och information till andra förvaltningar

Exploateringskontoret, trafikkontoret och stadsbyggnadskontoret har ett nära samarbete i projektet. Kontakt finns också med Södermalms stadsdelsförvaltning.

Samarbete med kulturförvaltningen har inletts för att definiera kulturinnehållet inom den nya Slussenanläggningen. I redovisad ekonomi finns dock bara 1 % av anläggningskostnaden för konst med. Alla tillkommande investeringar beslutas i särskild ordning.

Eftersom projektet är ett av stadens största investeringar har kontakt även tagits med stadsledningskontoret.

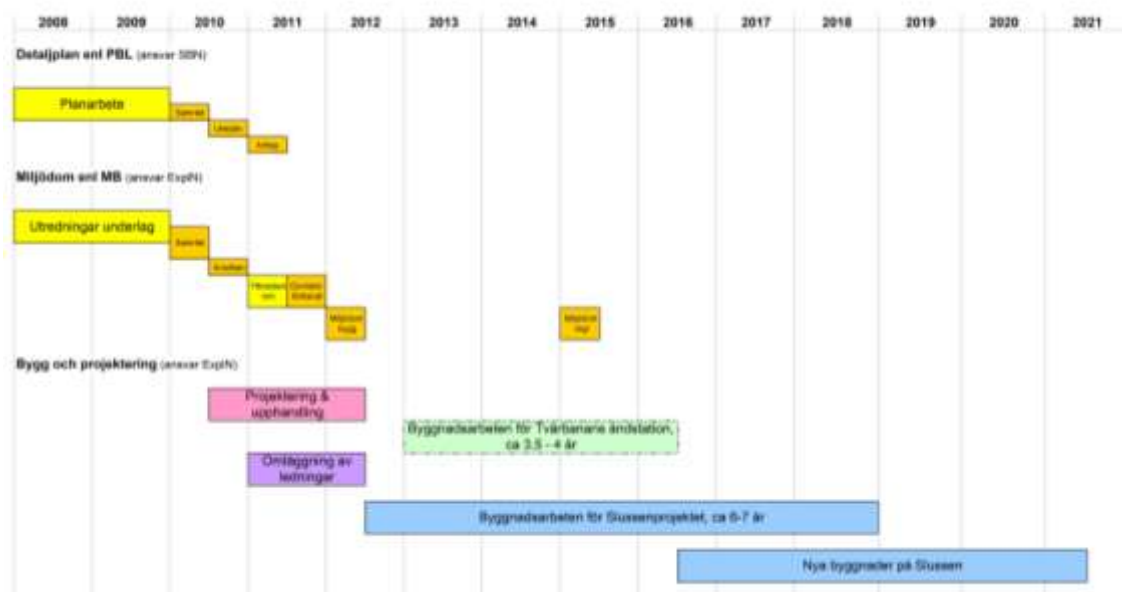
Tidplan

Detaljplanen handläggs med normalt förfarande. Stadsbyggnadskontoret bedömer att detaljplanen kommer att antas av kommunfullmäktige under 2011.

Parallellt med detaljplanearbetet löper också ett arbete med tillståndsansökan för vattenverksamhet enligt miljöbalken. Ett första samråd hölls i slutet av 2007. Ett andra samråd är planerat till våren 2010 och en tillståndsansökan beräknas kunna lämnas in i slutet av 2010.

Under förutsättning att ledningsarbeten kan komma igång i början av 2011 och att erforderliga tillstånd erhållits kan byggnadsarbetena starta 2012. Slussen som trafikaneläggning beräknas sedan kunna stå klar 2018. Ett delmål är att den nya bussterminalen beräknas stå klar 2015. Slussenprojektet beräknas vara helt avslutat och bebyggelsen färdigställd 2021.

Inriktningsbeslut fattades av kommunfullmäktige i december 2005. Reviderat inriktningsbeslut fattades av kommunfullmäktige i maj 2009. Genomförandebeslut bedöms kunna tas i kommunfullmäktige under andra kvartalet 2010.



Översiktlig tidplan

Ekonomiska konsekvenser för staden

Kontoret redovisar här de ekonomiska förutsättningarna för projektet enligt nuvärdesmetoden och vilka budgetkonsekvenser projektet medför. I det reviderade inriktningsbeslutet från maj 2009 fanns redovisat investeringsutgifter om ca 6 300 mnr, förutsatt en årlig kostnadsutveckling om 5 %. Investeringsinkomsterna bedömdes till 1 250 mnr, förutsatt full extern finansiering av bussterminal samt avbördningskanaler. Försäljningsinkomsterna var redovisade till 550 mnr.

Resultat av investeringsanalys enligt nuvärdesmetoden

Investeringsanalysen enligt nuvärdesmetoden tar hänsyn till kommande investeringar från och med beslutstillfället i löpande priser och beaktar ekonomiska konsekvenser både för investeringar, driftkostnader och intäkter.

I framtagna kostnader är medräknat ett större arbetsområde än tidigare redovisat. En hotellutbyggnad framför nuvarande hotell Hilton är nu också medräknad. Vidare har anslutning till omkringliggande gatunät utvidgats för att ta upp höjdskillnader. De sammanlagda investeringsutgifterna i löpande prisnivå beräknas till ca 8 000 mnr, varav 115 mnr är utgifter före år 2010, dvs redan nedlagda utgifter. Redovisade utgifter förutsätter en årlig prisutveckling om 5 %. Kontoren har därutöver gjort bedömningar av olika risker i projektet samt av fortsatt hög prisutveckling. Investeringsinkomster har bedömts till ca 1 950 mnr. Detta förutsätter full extern finansiering av bussterminal, ny tunnelbaneuppgång och avbördningskanaler. Försäljningsinkomster för byggrätter om ca 900 mnr tillkommer. Reavinsten beräknas uppgå till 810 mnr.

Investeringsanalysen enligt nuvärdesmetoden för projektet redovisar ett negativt nettonuvärde om ca 4 500 mnkr.

Mot bakgrund av de höga utgifterna och redovisade risker i projektet kommer stor vikt att läggas på att minimera risker, söka besparingar, säkerställa medfinansiering och pröva möjligheten att ytterligare öka exploateringsinkomsterna i projektet. Successiv kalkylering har tillämpats för att säkra kalkylen och kommer också framöver att tillämpas för att väga in de olika riskmomenten.

I nedanstående tabell redovisas hur prisutvecklingen påverkar utgifter och nettonuvärdet.

Prisutveckling	Investerings- utgifter	Investerings- och försäljningsinkomster	Negativt nettonuvärde
3%	7 100	2 850	3 900
5%	7 900	2 850	4 500
7%	8 800	2 850	5 100

Avvikelser mot reviderat inriktningsbeslut

Kalkylen inför det reviderade inriktningsbeslutet gjordes på handlingar som inte var lika långt gångna som de som i dagsläget finns framtagna och tidigare kalkyl var också baserad på ett annat utformningsförslag. Nu redovisat förslag till utformning har större överdäckade ytor än tidigare förslag, men också större försäljningsinkomster. Poängteras ska dock att dagens handlingar inte alls är heltäckande, men bedöms ändå ge en bättre bild av de färdiga anläggningarna än vid tidpunkten för det reviderade inriktningsbeslutet. Successiva analyser har gjorts avseende både tid och utgifter och olika sätt att genomföra projektet har studerats. I samband med detta har projektet belysts på ett bättre sätt än tidigare och en mer rättvisande ekonomisk bild har kunnat tas fram och risker har kunnat identifieras. Nedan redovisas de största avvikelserna vad gäller utgifter:

	mnkr
Utökning av överdäckade områden	290
Utökning av gatu- och torgytor	60
Utökad bussterminal enligt önskemål från SL	110
Mer komplicerad ledningsomläggning	90
Mer omfattande och komplicerad avbördningsanläggning	160
Befarade ersättningar/intrång	100
Identifierade risker	760
Inköp fastighet	30
Driftkostnad under byggtid	100
Summa	1 700



Inkomsterna har ökat jämfört med inriktningsbeslutet. Investeringsinkomsterna har ökat i och med att utgifterna för de arbetsmoment som förutsätts betalas av extern part ökat. Detta gäller bussterminal, tunnelbaneupp gång samt anläggning för avbördning. Försäljningsinkomsterna har ökat i och med att byggrätter skapats inom projektet.

	mnr
Ökade försäljningsinkomster pga byggrätter i torgnivån	370
Ökade investeringsinkomster pga utökad bussterminal och ny tunnelbaneupp gång	280
Ökade investeringsinkomster pga utökad avbördning	250
Summa	900

Även nettonuvärdet avviker från tidigare beslut. Huvudorsaken är att drift- och underhållskostnaderna nu ligger medräknade speciellt anpassade till projektet och inte med schablonvärden.

Finansiering

Kalkylen förutsätter full extern finansiering av bussterminal och ny upp gång till tunnelbanan. Dessa beräknas kosta ca 780 mnr respektive ca 130 mnr. Förhandlingar kommer att under 2010 föras med SL.

Kalkyler förutsätter även full extern finansiering av avbördningen. Staden har under 2009 tillsammans med ytterligare 11 kommuner runt Mälaren tillskrivit Miljödepartementet och Jordbruksutskottet i ärendet och påpekat vikten av att Regeringen skyndsamt tillsätter erforderliga resurser för att lösa frågan samt tar ansvar för att driva processen vidare. Den framräknade utgiften för anläggningen om 880 mnr innefattar urschaktning av befintliga massor i vattnet, byggande av del av kajer längs kanalsträckningen, erosionsskydd av bottnar och anläggningar, nya dammluckor samt eventuella ersättningsanspråk från sakägare.

Budgetkonsekvenser

Investeringsutgifterna för projektet beräknas till ca 8 000 mnr och investerings- och försäljningsinkomsterna till ca 2 850 mnr i löpande prisnivå. Utfallet över åren beräknas bli enligt nedanstående tabell:

Budgetkonsekvenser	Ack t.o.m.									
Investering	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	Senare	Totalt
Mnkr										
Utgifter inkl. förvärv (-)	-115	-110	-290	-450	-700	-800	-1 210	-1 270	-3 055	-8 000
Inkomster (exkl. försäljning)	0	0	0	0	0	160	880	910	0	1 950
Nettoutgift (-) /- inkomst	-115	-110	-290	-450	-700	-640	-330	-360	-3 055	-6 050
Försäljningsinkomst	0	0	0	0	0	370	460	0	70	900

I exploateringsnämndens investeringsplan för 2010 ingår ej medel för ombyggnad av Slussen. Kommunfullmäktige förväntas fatta beslut om finansieringen senast under 2010. Projektet är tänkt att avslutas 2020.

Drift- och underhållsbudget

Kostnaderna för drift- och underhåll bedöms vara i storleksordningen 45-55 mnkr/år under anläggningens livstid. Detta inkluderar även bedömda kostnader för slussning och avbördning, som idag enligt avtal sköts av Stockholms Hamnar men finansieras av trafik- och renhållningsnämnden. Kostnaden för avbördningen är svårbedömd då den kommer att öka avsevärt jämfört med idag och det finns få erfarenhetsvärden. Beräkningar av kostnaderna har gjorts särskilt för detta projekt och sedvanliga schabloner för exploateringsprojekt har således inte använts.

Kontoren bedömer att det inte krävs några större underhållsåtgärder när anläggningen är ny. Kostnaderna kommer därefter punktvis då anläggningen åldras och renoveringsbehov uppstår.

Driftkostnaderna, som bedöms vara 10-20 % av totalkostnaden, belastar driftbudgeten årligen från första året anläggningen är i drift. Kostnaderna avser renhållning, belysning, inspektioner och kontroll mm.

I dag är underhållskostnaderna för anläggningen ca 20 mnkr/år medräknat kostnader för slussanläggning. Driftkostnaderna ligger idag på i storleksordningen 8 mnkr/år och bedöms vara ungefär desamma i framtiden för överytan på anläggningen. Tillkommande kostnader kommer för drift av tunnel och avbördningsanordning. I nuvärdeskalkylen har medräknats de framtida tillkommande kostnaderna. Dessa har uppskattats till 20 mnkr för underhåll och 7 mnkr för drift. Kapitalkostnaderna för exploateringsnämnden beräknas uppgå till ca 430 mnkr det första året och minskar därefter något genom avskrivningar. Reavinsten beräknas uppgå till 810 mnkr.



Övertagande av fastigheten Södre Torn 1

S:t Erik Markutveckling AB:s dotterbolag Fastighets AB Runda Huset äger tomträtten till fastigheten Södre Torn 1, som är belägen mitt på Slussen. Bolaget förvärvade hösten 2004 bolaget av Birka Cruises för 30 mnkr. Syftet var att få rådighet över bolagets tomträtt och byggnad inför ombyggnaden av Slussen.

Byggnaden har ca 1 800 kvm uthyrningsbar yta i fyra plan och den används som kontor och festvåningsverksamhet. Hyresavtalen är uppsägningsbara för avflyttning inför ombyggnaden av Slussen.

Koncern Stockholms Stadshus AB och S:t Erik Markutveckling AB har under åren 2005 tom 2009 haft rörelseförluster om sammanlagt - 2 mnkr och därutöver finansiella kostnader om ca -7 mnkr. Sammanlagt har ägande och förvaltning av bolaget och tomträtten således kostat ca 9 mnkr.

Tomträtten Södre Torn 1 föreslås överlåtas till exploateringsnämnden inför ombyggnaden av Slussen. Köpeskillingen bör motsvara ett marknadsvärde för tomträtten, vilket idag bedöms uppgå till ca 30 mnkr. Tillträde till tomträtten föreslås ske i god tid inför byggstart och då byggnaden ska tomställas. Evakuering av byggnaden beräknas kunna ske under 2011. Anledningen till övertagandet av fastigheten är att den kommer att rivas i och med ombyggnaden av Slussen.

Plan för uppföljning

Projektet kommer att följas upp enligt de former som staden beslutat för mycket stora investeringsprojekt.

Risker och osäkerhetsfaktorer

Slussenprojektet inrymmer en mängd risker. Här behandlas de största riskerna som bedöms påverka tid och ekonomi. Inom ramen för projektstyrning av mycket stora projekt har riktlinjer för risk- och väsentlighetsanalys framtagits. Projektet kommer att följa dessa.

Förberedande arbeten

För att bygget av Slussen ska kunna starta 2012 krävs att vissa förberedande arbeten då är klara. Det gäller främst omläggning av de ledningar som idag passerar mellan Gamla Stan och Södermalm under Slussenbroarna. Dessa ledningar är tänkta att läggas på sjöbotten ca 70 m uppströms Slussen. Detta kräver miljödom. Med tanke på Miljödomstolens långa handläggningstider finns risk för tidsförskjutning.

Diskussioner med ledningsägarna pågår om formerna kring finansiering av dessa åtgärder.

Trafik

Projektet har förutsatt att den nya stationen för Saltsjöbanan och tvärbanan förläggs i Katarinaberget. SL utreder nu andra lokaliseringar och om beslut fattas senare än sommaren 2010 finns risk för felaktig dimensionering av bussterminalen alternativt att det blir förseningar i Slussenprojektet. Om stationen ska inrymmas inom projektet innebär detta med stor sannolikhet tidsförskjutningar samt att förutsatta byggrätter påverkas, vilket skulle kunna minska beräknade försäljningsinkomster.

Befintliga trafikrelationer ska i största möjliga mån kunna fungera under byggtiden vilket ställer stora krav på planering av etapper och provisorier. Det är mycket viktigt att goda kollektivtrafik-, gång- och cykelförbindelser finns under hela byggtiden.

Bussterminalens finansiering är inte löst. I kalkylen har förutsatts att SL bekostar terminalen och ny uppgång till tunnelbanan. I det fall staden får stå för hela denna utgift belastas nettonuvärdet med ytterligare drygt 900 mnkr.

Miljödom

Förutom miljödom för arbeten i vatten krävs även dom för den nya reglering av Mälaren. Regleringen av Mälaren berör väldigt många parter och stor risk finns att denna process drar ut på tiden. En mängd olika aspekter kan komma att påverkas av den nya regleringen varav kontoren bedömer att störst risk föreligger för Natura 2000-områden, jordbruksmarker och kraftverksproduktion. Om Miljödomstolen anser att domarna för byggande och reglering måste samprövas riskerar detta att försena projektet i och med att arbetet i vattnet då inte kan starta förrän det finns en dom om reglering.

Till miljödomen kan också kopplas krav på genomförandet, tex bullerdämpande åtgärder. Detta kan både påverka projektets framdrift och utgifter. Även miljökvalitetsnormerna kan bli kritiska. Detta gäller främst arbeten i vattnet.

Överklaganden

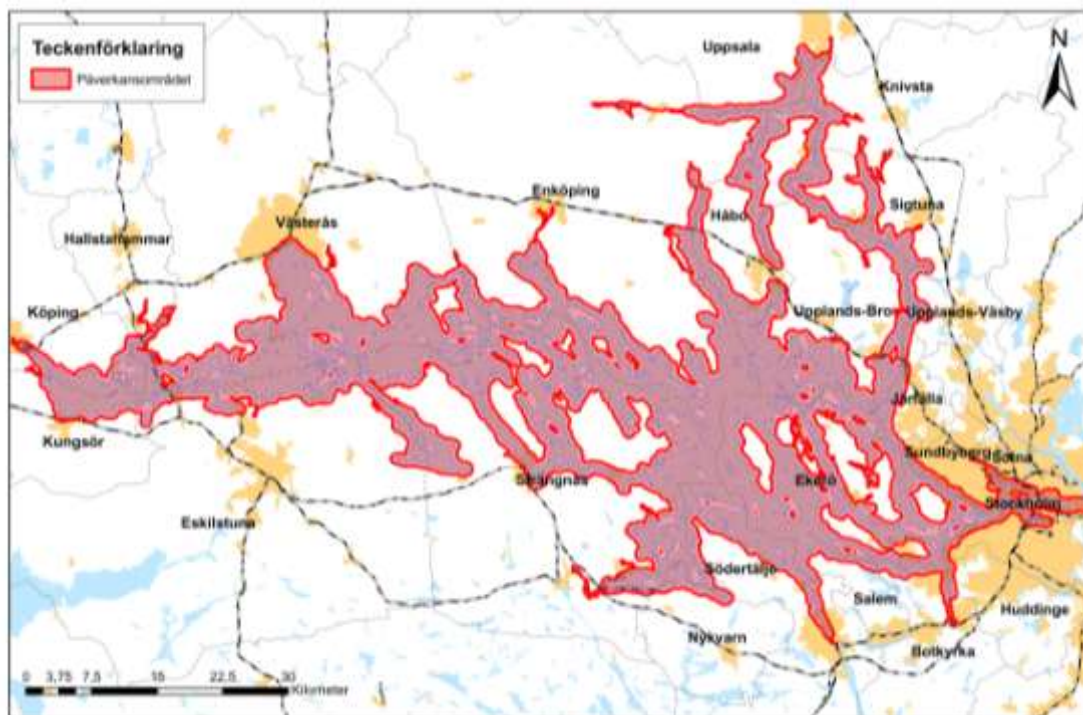
I och med projektets storlek och komplexitet kombinerat med stort intresse från allmänheten finns risker att de tillstånd som krävs för att få till stånd projektet kommer att överklagas. Detta gäller såväl detaljplan som miljödomar.

Mälarens avbördning

Den ekonomiska kalkylen förutsätter att Staten står för alla utgifter förknippade med den ökade avbördningen. Om staden ensam måste bekosta kanalerna försämras nettonuvärdet med ytterligare 880 mnkr. Exploateringskontoret arbetar vidare med frågan om finansieringens fördelning tills dess att en statlig förhandlingsman utsetts.

Kopplat till hur avbördningsanordningen byggs finns också osäkerheter kring utgifterna för denna anläggning i och med dess komplexa uppbyggnad.

I och med det stora antalet intressenter kring Mälaren som berörs av en ny reglering finns risker gällande tid och ekonomi, främst från sakägare som kan ställa skadeståndskrav.



Påverkansområde för en ny reglering av Mälaren

Grundförhållanden

Stora delar av Slussenområdet har mycket dåliga grundförhållanden. Det är den största anledningen till att Slussen behöver byggas om. Den nya anläggningen kommer att säkras genom modern grundläggningsteknik. Vid arbete intill befintlig bebyggelse som ska behållas finns risk för sättningar om inte dessa byggnader/konstruktioner grundförstärks. Detta arbete kan bli både dyrt och tidskrävande. I och med de dåliga grundförhållandena kommer också grundläggningsmetoderna vara mer komplicerade än vanligt, vilket också kan leda till högre utgifter.

I och med att Slussen är en historisk plats där många olika verksamheter har funnits genom åren finns risk för oväntade fynd i marken, både vad gäller arkeologi och förorenade massor.

Stadsgårdsledens tunnel

Till följd av stora och förödande tunnelbränder i Europa de senaste åren har regelverket för tunnlar i EU skärpts. Det nya regelverket som införts under 2006-2007 föreskriver att tunnlar över 500 meter ska ha separata och åtskilda tunnelrör.

I den nu valda lösningen kommer Stadsgårdsleden att ligga i en tunnel som är över 500 meter. De anslutande ramperna från Gamla Stan medför att kravet på åtskilda tunnelrör inte kan uppfyllas. I regelverket finns dock utrymme för att ansöka om avsteg om det kan påvisas att det genom valda lösningar kan uppnås samma säkerhet som med åtskilda tunnelrör.

Projektet har under hösten arbetat fram ett säkerhetskoncept för tunneldelen och avser ansöka om avsteg hos Transportstyrelsen som har myndighetsansvaret sedan den 1 januari 2009. Säkerhetskonceptet skall sedan slutligen godkännas av Transportstyrelsen innan tunneln får öppnas för drift. Projektet har tagit inledande kontakter och informerat Transportstyrelsen om projektets omfattning och avstegsfrågan.

Till följd av ovanstående är också drift- och underhållskostnaderna för tunneln svårbedömda.

Prisutveckling

Stor osäkerhet finns i den framtida prisutvecklingen. I och med de stora utgiftsbeloppen och en lång genomförandetid får en liten procentuell förändring stort genomslag på den slutliga totalutgiften. En årlig prisutveckling om 5% har antagits. Om denna utveckling förändras med en procentenhet förändras utgifterna med ca 400 mnkr. Ett halvårs försening av projektet medför en fördyring om 160 mnkr med antagen prisutveckling.

Under de kommande åren kommer många stora infrastrukturprojekt att pågå i regionen. Detta ökar risken för överhettning och att brist på konkurrens vilken kan driva prisbilden uppåt.

Oklara inkomster

Projektet är fortfarande i ett tidigt skede och oklarheter finns kring hur stora inkomster som kan tillföras projektet. En markanvisning är gjord för kommersiell verksamhet under mark. Planen är att ytterligare byggrätter ska kunna skapas från torgplan och uppåt. Värdet på dessa byggrätter är dock osäkert i och med att grundläggningsskostnaderna för desamma är mycket höga. Vidare är användningen av de olika byggrätterna fortfarande oklar vilket påverkar inkomsterna.

Ersättningar och skadestånd

Projektet kommer att påverka omgivningen både lokalt och regionalt. I närområdet sker påverkan genom byggstörningar, och det kan också bli aktuellt med intrång i närliggande fastigheter. På det regionala planet påverkar den kommande regleringen sakägare runt Mälaren.



Sammanfattning av risker

Riskmoment	Påverkan på		Risk
	Tid	Ekonomi	
Val av tekniska lösningar:			
grundläggning	Liten	Stor	Måttlig
avbördning	Måttlig	Stor	Måttlig
kajer	Liten	Måttlig	Måttlig
tunnel	Måttlig	Måttlig	Måttlig
Tidsförskjutningar:			
miljödom	Stor	Liten	Stor
ledningsomläggning	Måttlig	Liten	Måttlig
detaljplan	Stor	Liten	Stor
Beslut om Saltsjöbanan	Stor	Stor	Stor
Prisutveckling fram till färdigställande	Liten	Stor	Stor
Oklara inkomster	Måttlig	Stor	Stor
Ersättningar och skadestånd	Liten	Stor	Stor

Kontorens förslag till beslut

Eftersom Slussen är i ett mycket dåligt skick, är det av yttersta vikt att projektet framskrider som planerat. Kontoren kan konstatera att Slussen är ett stort och komplicerat projekt med många intressenter, vilket gör att projektet påverkas av många externa beslut. Det är därför viktigt för genomförandet med ett brett deltagande i projektet.

Ett reviderat inriktningsbeslut med en utgiftsram om 115 mnkr finns idag. För dessa pengar har underlagsmaterialet för nu föreliggande genomförandebeslut tagits fram.

Det fortsatta arbetet kommer att inriktas mot att minimera risker, söka utgiftsbesparingar, säkerställa medfinansiering och pröva möjligheten att ytterligare öka exploateringsintäkterna i projektet

Mot redovisad bakgrund föreslår exploateringskontoret att exploateringsnämnden godkänner tillkommande investeringsutgifter om 7 900 mnkr och investerings- och försäljningsinkomster om 2 850 mnkr. Trafikkontoret föreslår att trafik- och renhållningsnämnden godkänner genomförandet av ombyggnad av Slussen i enlighet med ovanstående redovisning.

Slut