

Utlåtande 2010:66 RI (Dnr 311-481/2010)

Projekt Slussen Genomförandebeslut

Kommunstyrelsen föreslår att kommunfullmäktige beslutar följande

1. Exploateringsnämnden medges rätt att, med beaktande av vad föredragande borgarrådet anført, fortsätta genomförandet av projekt Slussen omfattande totala investeringsutgifter om 8 000,0 miljoner kronor.
2. Trafik- och renhållningsnämnden ges i uppdrag att delta i genomförandet av projekt Slussen.
3. Exploateringsnämnden medges en utökad budgetram för 2010 med 110,0 miljoner kronor för projekt Slussen. Finansiering sker ur *Central medelsreserv*. 4. *Till kommunfullmäktiges förfogande för oförutsedda investeringsutgifter* i 2010 års budget. Finansiering för kommande år får beaktas i samband med budget för år 2011.

Föredragande borgarrådet Sten Nordin anför följande.

Ärendet

Slussens anläggningar är uttjänta och måste rivas. I maj 2009 beslutades vilken principiell utformning som den nya Slussen ska ha. En antagen detaljplan förväntas under 2011. Byggstart är planerad till 2012 och trafikaneläggningen beräknas kunna tas i drift 2018. Den nya bussterminalen beräknas stå klar 2015 och Slussenprojektet beräknas vara helt avslutat 2021.

Inom projektet kommer en ökad avbördningskapacitet och ny reglering för Mälaren att skapas. För detta krävs en miljödom. Tillståndsansökan beräknas kunna lämnas in i slutet av 2010.

Investeringsutgifterna beräknas till cirka 8 000 miljoner kronor, varav 115 miljoner kronor är nedlagda före 2010. Utgiftsökningen jämfört med reviderat inriktningsbeslut, 1 700,0 miljoner kronor, som främst förklaras av ett högre riskpåslag och delvis ändrad utformning, visar på projektets höga risk och komplexitet. Inkomsterna bedöms till 2 850,0 miljoner kronor, en ökning med 900,0 miljoner kronor jämfört med reviderat inriktningsbeslut. Nuvärdet av utgifter och inkomster är negativt, 4 500,0 miljoner kronor, en försämring med 1 200,0 miljoner kronor jämfört med reviderat inriktningsbeslut. Huvudorsaken är ökade utgifter samt projektanpassade istället för schablonberäknade drift- och underhållskostnader.

Exploateringsnämnden och *trafik- och renhållningsnämnden* har för egen del fattat genomförandebeslut för projekt Slussen och detta beslut underställs nu kommunfullmäktige för godkännande.

Beredning

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret.

Stadsledningskontoret konstaterar att investeringen i Slussen är nödvändig och att positiva aspekter för staden överväger projektets negativa ekonomiska resultat och vill understryka att vid genomförande av detta komplicerade projekt är det nödvändigt att ha en kvalificerad och sammanhållen genomförande- och uppföljningsorganisation. Därför måste en nära samverkan mellan exploateringsnämnden, trafik- och renhållningsnämnden, AB Storstockholms Lokaltrafik (SL), Stockholm Vatten AB samt övriga berörda parter ske.

Mina synpunkter

Slussens omdaning har varit en fråga som diskuterats i staden och bland stockholmarna i närmare två decennier. Sedan 1991 har en rad tävlingar, utredningar och bearbetningar avlöst varandra för att svara på frågan om vad som ska ersätta dagens Slussen. Få andra platser har bearbetats, belysts och debatterats så systematiskt. Svårigheten att nå ett beslut kring Slussens framtid har i hög utsträckning berott på det intrikata sambandet mellan Slussen som stadsmiljö, som trafiklösning och som sluss. Det är mot denna bakgrund ingen överdrift att hävda att detta genomförandebeslut är historiskt. Med detta beslut sätter kommunfullmäktige upp ramarna för projektets fortskridande och därmed för

hur 2000-talets Slussen ska bli. Med detta beslut slås också Slussens funktion som trafiklösning definitivt fast. Den grundläggande strukturen för trafiken är således fastlagd och inte föremål för vidare utredning eller beslut. Däremot ska utformning och placering av tillkommande bebyggelse fortsatt utredas i planarbetet inför kommande beslut i kommunfullmäktige.

Visionen för den nya Slussen är att den ska vara en mötesplats i världsklass som tar tillvara Stockholms unika närhet till vattnet. Där ska finnas publikverksamhet bland annat inom kulturområdet. Samtidigt ska Slussen vara en trygg och attraktiv kollektivtrafikpunkt och en fungerande sluss som kan reglera Mälarens vattenstånd. Dessa ingångsvärden har, huvudsakligen i bred politisk enighet, legat till grund för det arbete som resulterat i föreliggande förslag till framtida lösning för Slussen.

Levande stadsrum och nära kontakt med vattnet är bärande inslag i det förslag till nya Slussen som varit på samråd under första kvartalet 2010 och som detta genomförandebeslut avser. Bärande tankar i projekteringen är att skapa trygga offentliga rum och att minska betong och trafikleder med över hälften. En ny vattennära mötesplats skapas i harmoni med platsens historiska kvaliteter.

För att fullt ut ta tillvara dessa värden och åstadkomma en harmonisk lösning som respekterar de befintliga historiska stadsmiljövärdena på platsen är det viktigt att i den fortsatta planprocessen säkerställa att den nya bron mellan Gamla Stan och Södermalm ges en utformning som upplevs som smäcker och väl proportionerad i relation till sina omgivningar. Därutöver är det angeläget att den nya bron utformas på ett sätt som möjliggör framtida trafikering med spårvagn.

Slussen är Stockholms viktigaste knutpunkt. Med den inriktning som ligger till grund för detta genomförandebeslut åstadkoms en modern trafiklösning där gående och cyklister har en naturlig plats. Kajerna kommer att bli tillgängligare och utformas så att båttrafik lättare ska kunna angöra Slussen, ytterligare bidra till att skapa liv på Slussen och möjliggöra för framtida utbyggd kollektivtrafik på vattnet.

Slussenprojektet är samtidigt en av de mest komplexa, omfattande och därmed riskfyllda investeringar som staden åtar sig under överskådlig tid. Som framgår av detta ärende är osäkerhetsfaktorerna avsevärda, både vad avser tekniskt utförande, tidplan och finansiering. I synnerhet återstår att lösa frågorna om Saltsjöbanan och tvärbanans förlängning till Hammarby Sjöstad samt finansieringen av ny bussterminal och tunnelbaneuppgång.

Slussen har genom sin slussfunktion en central betydelse för kapaciteten att tappa av Mälaren. Denna kapacitet bedöms behöva ökas för att minska risken

för översvämningar. Byggandet av nya avbördningskanaler är därför under utredning. För närvarande saknas emellertid formella beslut beträffande omfattning och lokalisering av avtappningskapacitet för Mälaren. En förutsättning för att kunna genomföra Slussenprojektet är att en miljödom avseende Mälarens vattenreglering avkunnas.

Eftersom förbättrad vattenreglering och därav följande minskad översvämningensrisk skulle minska risken för materiella skador, säkra kulturhistoriska miljöer och den biologiska mångfalden samt öka tryggheten i hela Mälarenregionen är det en fråga av uppenbar nationell betydelse. Det är inte rimligt att Stockholms stad ensam bär ansvaret för dess lösning. Staden har därför tillsammans med andra kommuner runt Mälaren hemställt hos regeringen om att utse en statlig förhandlingsman för Mälarens avbördning. En sådan förhandlingsman behöver tillsättas snarast för att åstadkomma en bred regional lösning med en rimlig fördelning av ansvar och kostnader. I projekteringen av Slussen förutsätter staden att staten tar sitt ansvar i denna fråga.

Exploateringsnämnden och trafik- och renhållningsnämnden har gemensamt ansvar för att i den fortsatta projekteringen av Slussen arbeta för att riskerna och osäkerhetsfaktorerna minskas samt att projektekonomi så långt det är möjligt med hänsyn till Slussens framtida användning och funktion förstärks genom minskade utgifter och ökade exploateringsinkomster. Trafik- och renhållningsnämndens fortsatta arbete bör särskilt fokusera på att säkerställa framkomligheten för både kollektivtrafik, fotgängare, cyklister och biltrafik.

Exploateringsnämnden har ansvaret för att projektet följs upp enligt projektstyrningsmetoden för stora investeringsprojekt och att samordna genomförandet med organ inom staden, i synnerhet trafik- och renhållningsnämnden, samt centrala externa parter som SL. Exploateringsnämnden har också, tillsammans med kommunstyrelsen, huvudansvaret för att säkerställa den medfinansiering som detta genomförandebeslut förutsätter. Det föreligger dock en osäkerhet kring de slutgiltiga intäkterna för såväl vattenregleringen av Mälaren som för bussterminalen och tillkommande exploatering.

Med detta beslut är de ekonomiska ramarna och de trafiktekniska lösningarna för projekt Slussen fastställda. Den framtida utformningen av platsen som helhet är däremot en ännu pågående process. I den processen får stadsbyggnadsmässiga värden och ekonomiska förutsättningar vägas samman på ett sådant sätt att bästa möjliga lösning ur stadsmiljösynpunkt åstadkoms. Det är en process som får ta den tid som krävs. Det väsentliga är att i detta skede fatta de beslut som krävs för att påbörja arbetena med en ny lösning för Slussen som sluss och trafiklösning, oberoende av utformning av eventuell tillkommande bebyggelse ovanpå Stadsgårdsleden.

Samrådet som avslutades i mars har genererat en stor mängd synpunkter från stockholmarna. Stadsbyggnadsnämnden ansvarar för att dessa synpunkter beaktas i bearbetningen av planförslaget inför den kommande utställningen. Särskilt måste det fortsatta arbetet kännetecknas av att placera och utforma tillkommande bebyggelse på ett sådant sätt att utblickarna från Gamla stan samt från Södermalm mot Saltsjön och Mälaren bevaras. Den föreslagna centralt placerade byggnaden norr om Södermalmstorg stoppas. Stadsbyggnadsnämnden måste också tillförsäkra att processen fram till ett slutgiltigt detaljplanebeslut i kommunfullmäktige 2011 kännetecknas av en konstruktiv dialog och förankring med stockholmarna.

Bilagor

1. Reservationer m.m.
2. Nuvärdeskalkyl
3. Övergripande miljömål för Slussen

Borgarrådsberedningen tillstyrker föredragande borgarrådets förslag.

Reservation anfördes av borgarrådet *Roger Mogert* (s) enligt följande.

Jag föreslår kommunstyrelsen föreslå kommunfullmäktige besluta följande.

1. I huvudsak godkänna föredragande borgarråds förslag.
2. Därutöver anför följande.

Det är positivt att föredragande borgarrådet och majoriteten nu delvis backat när det gäller bebyggelsens omfattning. Det bådär gott inför det nya plansamråd om Slussen som ska komma till stånd. Det föreliggande förslaget är i sin grundstruktur bra. Vi anser dock att:

- Den tänkta bebyggelsen måste bearbetas och anpassas så att siktlinjerna värnas. Vi vill värna den fria sikten från Ryssgården, över Mälaren, till Gamla Stan och över Stockholms inlopp. Föredragande borgarrådet anför att exploateringsintäkterna bör maximeras och kostnaderna minimeras. Det är lovvärt i sig, men givetvis måste dessa beslut underkastas beslutet om utformningen och stadsrummet.
- Trafiklösningen är bra till sin struktur och anpassad till nya, mindre trafikvolymer. Den bör dock bearbetas i sin utformning och dimension i det kommande arbetet och det bör utgå från aktuella siffror för trafikflödena. Då bör den planerade bron mellan Slussen och Gamla Stan ses över vad gäller bredd och filer, utan att tappa sin funktion, och få en så attraktiv utformning som möjligt.
- Vi vill se ett hus fullt av liv och kreativitet och kulturell verksamhet på Slussen. En plats som vänder sig till medborgarna bör finnas vid denna knutpunkt. Det

är oroväckande om den enda publika och icke-kommersiella byggnad nya Slussen skulle innehålla inte kommer till stånd.

Reservation anfördes av borgarrådet *Yvonne Ruwaida* (mp) enligt följande.

Jag föreslår kommunstyrelsen föreslå kommunfullmäktige besluta följande.

1. I huvudsak godkänna förslaget till genomförandet av ombyggnad av Slussen
2. Anföra följande

Slussen är en central plats i Stockholm med en fantastisk potential. Mötet mellan Salt-sjön och Mälaren kan på många sätt ses som en av de historiska förutsättningarna för Stockholm. Slussen är också en plats som de flesta boende i regionen har en relation till. Slussen är dock i dåligt skick och behöver förbättras både vad gäller konstruktion och funktion.

Stockholmarna har sänt in över 1200 synpunkter på förslaget. Mängden förslag visar på ett kraftigt engagemang för vårt Slussen. Stockholmarnas synpunkter och erfarenheter ska tas till vara - det är viktigt att förslaget tar hänsyn till olika idéer och åsikter som har skickats in.

Det är viktigt att nya Slussen blir ett effektivt nav i Stockholmstrafiken. För att få till en hållbar trafiklösning, ska modern kollektivtrafik prioriteras. Detta måste göras betydligt tydligare i den fortsatta planeringen.

Brons karaktär av motorled måste omarbetas och hastighetsbegränsande åtgärder måste garanteras. Busstrafiken ska ges utrymme i egna körfiler över bron och det ska planeras för framtida spårtrafik, vilket innebär att bussfilerna bör placeras i mitten. Gång- och cykelbanorna ska ges mer utrymme, och antalet körfält för bilar ska minskas. Genom att upp- och nedfarterna till Stadsgården förläggs på respektive utsida av bron ger den ett mera välvt intryck då brons lutning är ett problem avseende dess utseende.

Den stora korsningen på Gamla stansidan vid Skeppsbron/Munkbron ger problem. En del lösning på problemet är att antingen Skeppsbron eller Munkbron görs om till gågata. Vilket återöppnar en del av Gamla stan gentemot sina kajer.

Kollektivtrafiken bör även utökas med båttrafik på vattnet och utrymme bör planeras in från början.

Slussens unika närhet till vattnet bör lyftas fram. Det är viktigt att byggnader och trafiklösningar utformas så att människors tillgänglighet till vattnet förstärks.

Utformning och placering av byggnader och utformningar av torgytor vid Slussplan behöver förändras, så att rymd, vyer och utblickar finns även i fortsättningen. Detta måste särskilt beaktas i den fortsatta processen av Slussens framtida utformning.

Hela området ska vara en attraktiv mötesplats där bostäder, kulturella verksamheter och offentliga platser ges utrymme och skapar möten bland människor. Slussenområdet ska utvecklas till ett kulturcentrum där verksamheter såsom Stadsmuseet, Södra teatern och Debaser blir naturliga delar. De många små gallerierna, konsthantverks- och designbutikerna i näraliggande kvarteren ska värnas. Stadsmuseet ska förses med

en nyinrättad utställningslokal, där byggprojekt kan presenteras och stadsbyggnads- och stadsplaneringsprojekt diskuteras. På så sätt ska stockholmarna stimuleras att bli delaktiga i debatten om det offentliga rummet och om stadens framtid. Handelsplatser kommer att finnas även i det nya Slussen, vilket är rimligt. Samtidigt är det viktigt att de stora handelskedjorna inte dominerar, utan att även mindre butiker och marknadsplats kan etableras i Slussen. Vissa delar av de kommersiella lokalerna kan med fördel reserveras för skärgårdsföretagare.

Det nya Slussen behöver kompletteras med tydligt gröna inslag för att inte bli kalt. Staden ska arbeta fram grönska och ekologiska aspekter (exempelvis förbättringar för den vandrande fisken).

Miljöanpassningen i det nya Slussen är viktig, särskilt med tanke på klimatförändringarna. Det handlar om en ny reglering av Mälarens vattenstånd, att de nya byggnaderna anpassas till högre vattennivåer i både Mälaren och Saltsjön. För oss är det viktigt att byggnationen även sker med miljö- och klimatsmarta tekniker och material.

Reservation anfördes av borgarrådet *Ann-Margarethe Livh* (v) enligt följande.

Jag föreslår att kommunstyrelsen föreslår att kommunfullmäktige beslutar följande

1. Exploateringsnämnden medges rätt att, med beaktande av vad föredragande borgarrådet anført, fortsätta genomförandet av projekt Slussen omfattande totala investeringsutgifter om 8 000,0 miljoner kronor.
2. Trafik- och renhållningsnämnden ges i uppdrag att delta i genomförandet av projekt Slussen.
3. Exploateringsnämnden medges en utökad budgetram för 2010 med 110,0 miljoner kronor för projekt Slussen. Finansiering sker ur *Central medelsreserv: 4 Till kommunfullmäktiges förfogande för oförutsedda investeringsutgifter* i 2010 års budget. Finansiering för kommande år får beaktas i samband med budget för år 2011
4. Hela projekt Slussen anpassas till ett vattenstånd på 2 meter högre än dagens
5. Staden uppdrar åt SMHI att utreda kommande vattenstånd
6. Spårreservat inrättas på bilbron
7. Därefter anför följande

Inför stundande klimatförändringar är det oerhört viktigt att avbördningen av Mälaren kan öka från dagens mått men även att man studerar eventuell framtida vattenhöjning av Östersjön, så att inte bräckvatten från Saltsjön tränger in i Stockholms viktigaste vattentäkt Mälaren. Vi vill att det i planarbetet utreds hur själva slusskonstruktionen klarar en vattennivå som är 1-2 meter högre än i dag. All byggnation på saltsjösidan och på sötvattenssidan måste anpassas till ett vattenstånd av minst + 2 meter över nuvarande gräns.

Vi vill även se en möjlighet för fiskar att passera slusskonstruktionen.

Vi motsätter oss starkt den stora fokuseringen på biltrafik. Den föreslagna åttafiliga bilbron känns helt otidsenlig och den trafikgenomströmning som ingick i uppdraget bygger på en inaktuell prognos. Det aktuella trafikflödet vid Slussen är idag mycket mindre och utrymmet för biltrafik bör därför begränsas. Vi föreslår att det inrättas ett spårreservat på bron för framtida spårtrafik i stället för att satsa på en så hög kapacitet för biltrafik.

Vi ser ingen anledning att underlätta för biltrafik att köra in i Stockholms medeltida stadskärna. Vi vill se fler gågator i hela centrala Stockholm och kring Slussen skulle med fördel gångstråken från Drottninggatan och Västerlånggatan kunna knytas ihop med Götgatan.

Trafiksituationen i dagens Slussen är många gånger både farlig och svåröverblickbar. Den nya Slussen måste erbjuda bra framkomlighet även för gående och cyklister. Konflikter om utrymmet mellan gående, cyklister, biltrafik och kollektivtrafik måste undvikas. Dubbelriktade cykelbanor är uteslutna ur trafiksäkerhetssynpunkt, liksom oklara skillnader mellan cykelbana och trottoar.

Vi föreslår att det under Slussens ombyggnad inrättas pendelbåttrafik på lämpliga platser mellan Södermalm, Gamla Stan, Riddarholmen och Stadshuset. Pendelbåtarna kan avlasta den ansträngda trafikapparaten under ombyggnationen.

Det är av oerhört stor vikt att Stadsmuseet får utökade publika lokaler i bra läge. Vi vill inte se en ensidig satsning på kommersiella lokaler och restauranger i området utan även lokaler för kulturaktiviteter. Slussen måste bli en levande plats även efter de kommersiella butikernas stängningstider.

Det är viktigt att så många utblickar från Södermalm och Södermalmstorg mot Gamla Stan bevaras som det är möjligt. Nya byggnader får inte bygga igen allmänhetens möjlighet att se vattnet från Södermalmstorg.

Vi vill se ett tydligt barnperspektiv i utformandet av nya Slussen. Vattenrummen måste vara tillgängliga för barn, trafiksituationen anpassad efter barns rörelser och en del av lokalerna ska vara upplåtna för barnverksamhet, till exempel ett barnbibliotek.

Gång- och cykelbron mellan Södermalmstorg till Gamla Stan ska utformas så att den möjliggör passager som klarar en högsta lutning på 10 %.

Passager under Centralbron och tunnelbanebron måste göras attraktiva, så att man inte bygger in otrygga platser även i den nya Slussen.

Kommunstyrelsen delar borgarrådsberedningens uppfattning och föreslår att kommunfullmäktige beslutar följande

1. Exploateringsnämnden medges rätt att, med beaktande av vad föredragande borgarrådet anført, fortsätta genomförandet av projekt Slussen omfattande totala investeringsutgifter om 8 000,0 miljoner kronor.
2. Trafik- och renhållningsnämnden ges i uppdrag att delta i genomförandet av projekt Slussen.

3. Exploateringsnämnden medges en utökad budgetram för 2010 med 110,0 miljoner kronor för projekt Slussen. Finansiering sker ur *Central medelsreserv*: 4. Till kommunfullmäktiges förfogande för oförutsedda investeringsutgifter i 2010 års budget. Finansiering för kommande år får beaktas i samband med budget för år 2011.

Stockholm den 2 juni 2010

På kommunstyrelsens vägnar:
STEN NORDIN

Ylva Tengblad

Reservation anfördes av *Tomas Rudin, Roger Mogert, Teres Lindberg och Malte Sigemalm* (alla s) med hänvisning till reservationen av (s) i borgarrådsberedningen.

Reservation anfördes av *Emilia Hagberg* (mp) med hänvisning till reservationen av (mp) i borgarrådsberedningen.

Reservation anfördes av *Ann-Margarethe Livh* (v) med hänvisning till reservationen av (v) i borgarrådsberedningen.

Ersättaryttrande gjordes av *Per Ankersjö* (c) enligt följande.

Det är glädjande att Stockholms stad äntligen tar detta historiska beslut som gör att vi kan påbörja omdaning av den uttjänta Slussen. Slussen är en komplex plats där slussfunktionen samsas med olika trafiklösningar och utgör en stadsmiljö som alla stockholmare har en relation till. Genomförandebeslutet lägger fast den grundläggande strukturen för trafiklösningen. I ett senare skede kommer Slussen som stadsmiljö och mötesplats slutligen att utformas. Då består utmaningen att utforma en spännande stadsmiljö som tar vara på det fantastiska läget i gränssnittet mellan Mälaren och Salt-sjön och skapa en mötesplats där kultur, kommers och stadsliv kan blomstra. I detta sammanhang är det viktigt att poängtera att byggnaderna har en viktig roll och funktion. Självfallet är det av oerhörd vikt att utformningen av byggnaderna blir av yttersta klass med stor verkshöjd.

Centerpartiet är i detta genomförandebeslut särskilt glada över att trafiklösningen nu också möjliggör att Slussen i framtiden kan bli en centralstation för ny kollektivtrafik till sjöss, en fråga som Centerpartiet drivit hårt.

ÄRENDET

Slussens anläggningar är uttjänta och måste rivas. Renoveringsarbeten görs kontinuerligt och underhållskostnaderna har under de senaste åren legat mellan 15-20 miljoner kronor årligen. Den idétävling som hölls i början av 1990-talet ledde inte till genomförande. Ytterligare en tävling hölls 2003-2004 då ett vinnande förslag framkom som omarbetades till "Nya Slussen". Ett referensalternativ togs därefter fram: "Nybyggt bevarande". Kommunfullmäktige fattade i slutet av 2005 inriktningsbeslut om de två inriktningarna. Under hösten 2007 var de föremål för programsamråd och 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 beslutade exploateringsnämnden och trafik- och renhållningsnämnden att förslaget från Foster+Partners och Berg Arkitektkontor AB ska ligga till grund för det fortsatta arbetet med projektet. Kommunfullmäktige fattade i maj 2009 reviderat inriktningsbeslut och beviljade projektet en budget om totalt 115,0 miljoner kronor för framtagande av underlag till genomförandebeslut.

Under hösten 2009 har beslutat utformningsförslag från Foster+Partners och Berg Arkitektkontor AB bearbetats och plansamråd hålls under första kvartalet 2010.

En principöverenskommelse om att förlänga tvärbanan från Hammarby Sjöstad till Slussen har gemensamt fattats av staden, Nacka kommun och SL. Nytt förslag till överenskommelse har inte undertecknats av parterna. En sammanlänkning med Saltsjöbanan i Henriksdalshamnen innebär att dagens station vid Slussen ersätts med den nya tvärbanestationen i Katarinaberget vid befintlig OKQ8-mack. Detta ligger som en förutsättning för projektet som det ser ut idag.

I mars 2008 beslöt exploateringsnämnden att markanvisa 35 000 kvm BTA för kommersiellt ändamål under mark till Gyllenforsen Fastigheter och KF Fastigheter AB.

När Slussen byggs om kommer en ny reglering skapas som innebär att mer vatten kan tappas ur Mälaren. En sådan möjlighet är viktig för att kunna reglera vattenmängden om den ökar. En ny reglering av Mälaren fordrar en miljödom och är en statlig angelägenhet. Ett första samråd för detta hölls under senhösten 2007. Under 2009 har vidare utredningar till grund för miljödom tagits fram. Stockholms stad har tillsammans med elva andra kommuner tillskrivit regeringen för att påtala vikten av en skyndsam lösning på finansie-

ringsfrågan kring avbördningslösningen så att en miljödom kan avkunnas vilket är en förutsättning för projektets genomförande.

Mål

Stora delar av Slussenområdet har mycket dåliga grundförhållanden. Den nya anläggningen kommer att säkras genom modern grundläggningsteknik. Tre viktiga aspekter ligger till grund för arbetet med projektet.

- **Trafik**
Den framtida trafiklösningen vid Slussen bygger på en enkel, effektiv och lättorienterad trafikanläggning med god framkomlighet för alla trafikslag, men där cyklister och gående ges extra hänsyn.
- **Vatten**
Vattnet kommer att lyftas fram mer än idag och bli det viktigaste elementet i den nya stadsbygden där nya kajer och broar ger möjlighet att nå vattnet. Det framtida Slussen svarar för en ökad avtappning av Mälaren och minskar därmed översvänningsriskerna.
- **Stadsliv**
I framtiden kommer Slussen att vara en attraktiv målpunkt med en mängd olika funktioner med en bred variation av ett upplevelserikt offentligt rum.

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

Förslag till utformning

Huvuddragen i det nuvarande förslaget från Foster+Partners och Berg Arkitektkontor AB 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 för att skapa verksamheter som handel, bostäder och kontor i fasaden mot kajpromenaden. Planerade markanvisningar på överdäckningen av Stadsgårdsleden kommer att träffas efter genomfört plansamråd under första kvartalet 2010.

Diskussioner förs inom staden kring en publik byggnad i det centralt belägna kvarteret mellan broarna. Denna byggnad finns inte med i detta ärende och redovisad kalkyl för Slussens ombyggnad har inte belastats av vare sig investeringsutgifter, försämrade försäljningsinkomster eller framtida drift-, underhålls- och kapitalkostnader för en tänkt publik byggnad.

Genomförande

För att bygget av Slussen ska kunna starta 2012 måste de vatten-, fjärrvärme-, gas- och elledningar som idag passerar mellan Gamla Stan och Södermalm under Slussenbroarna läggas om. För detta krävs en miljödom. Förutom miljödom för arbeten i vatten krävs även dom för ny reglering av Mälaren. Hur de nya kanalerna ska finansieras är oklart då en statlig förhandlingsman ännu ej har utsetts. Denna fråga måste vara avgjord innan ansökan om miljödom kan göras. En tillståndsansökan för byggandet av Slussenanläggningen och regleringen av Mälaren, miljödom, beräknas kunna lämnas in i slutet av 2010.

För att frigöra arbetsområdet från trafik föreslås att nuvarande terminal för bussar till Nacka och Värmdö flyttas från det område som ska rivas till den nya bussterminalen. Den nya bussterminalen, som föreslås byggas så tidigt som möjligt, ska ligga förskjuten österut så att den befintliga går att ha i drift samtidigt som den nya byggs. Provisoriska broar anläggs på ömse sidor om Slussen för att leda om trafiken när den befintliga konstruktionen rivs. Detta medför ett rationellt byggande med en kortare byggtid och utgiftsbesparingar.

En upphandlingsstrategi som tydliggör entreprenad- och upphandlingsformer ska fastställas under våren 2010.

Stadsbyggnadsnämnden bedömer att detaljplanen för Slussen kan antas av nämnden och av kommunfullmäktige under 2011.

Om ledningsarbeten kan starta i början av 2011 och nödvändiga tillstånd erhålls kan byggnationen starta 2012 och Slussen kan vara färdig 2018. Ett delmål är att den nya bussterminalen beräknas stå klar 2015. Slussenprojektet beräknas vara helt avslutat och bebyggelsen färdigställd 2021.

Risker och osäkerhetsfaktorer

- **Avbördning från Mälaren**
Parallellt med befintliga kanaler vid Slussen planeras nya kanaler byggas för att kunna tappa ut mer vatten från Mälaren. Hur stora dessa kanaler ska vara, val av avtappningsställe och finansiering är under utredning. Det finns idag inget formellt beslut kring avtappningskapacitet från Mälaren och var denna kapacitet ska byggas ut.

I den här redovisade ekonomin förutsätts att staten betalar dessa nya kanaler. I det fall staden själv måste bekosta kanalerna kan projektet belastas med ytterligare 880,0 miljoner kronor. Till följd av det stora antalet intressenter kring Mälaren som berörs av en ny reglering finns risker gällande tid och skadeståndskrav från sakägare. Utöver den ekonomiska risken finns risk för tidsförskjutning då frågan om finansiering av kanalerna måste vara avgjord innan ansökan om miljödom kan göras.

- Miljödom

För att bygget av Slussen ska kunna starta 2012 måste de vatten-, fjärrvärme-, gas- och elledningar som idag passerar mellan Gamla Stan och Södermalm under Slussen läggas om. För detta krävs en miljödom. Miljödom behövs också för den nya reglering av Mälaren som möjliggörs med de nya planerade kanalerna. Målsättningen är att lämna in en ansökan till miljödomstolen i slutet av 2010 som innefattar både byggandet av Slussenanläggningen och regleringen av Mälaren. Inom ramen för denna ansökan är målet att först få en byggnadsdom för att starta byggandet av anläggningen och sedan få domen för regleringen i ett senare skede, då denna inte behövs förrän den nya regleringen tas i drift. 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.

- Grundförhållanden

Vid arbete intill befintlig bebyggelse som ska behållas finns risk för oönskade sättningar om inte dessa byggnader grundförstärks. Detta arbete kan bli både kostsamt och tidskrävande. Till följd av dåliga grundförhållanden kommer också grundläggningsmetoderna att vara mer komplicerade än vanligt vilket kan leda till högre utgifter.

- **Saltsjöbanan, tvärbanan och bussterminal**
Den trafik som idag finns i området ska även under byggtiden kunna passera vilket ställer stora krav på planering av etapper och provisorier. 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 att den nya bussterminalen dimensioneras för ett felaktigt framtida behov alternativt att projektet försenas. 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 kalkylen med betydande belopp.
- **Stadsgårdsledens tunnel**
Till följd av stora och förödande tunnelbränder i Europa de senaste åren har regelverket för tunnlar inom EU skärpts. Det regelverk som införts under 2006-2007 föreskriver att tunnlar över 500 meter ska ha separata och åtskilda tunnelrör. Stadsgårdsleden kommer att ligga i en tunnel som är över 500 meter och med anslutande ramper från Gamla Stan, vilket medför att kravet på åtskilda tunnelrör inte kan uppfyllas. Ett säkerhetskoncept för tunneldelen har arbetats fram och dispens för avsteg från regelverket kommer att ansökas hos Transportstyrelsen. Till följd av detta är drift- och underhållskostnaderna för tunneln svårbedömda.
- **Överklaganden**
I och med projektets storlek och komplexitet kombinerat med stort intresse från allmänheten finns risker att de tillstånd som krävs och är en förutsättning för projektets genomförande, kommer att överklagas. Detta gäller såväl detaljplan som miljödomar.
- **Osäkra inkomster**
De främsta ekonomiska riskerna i projektet är att finansieringen av bussterminal, ny tunnelbaneuppgång och avbördningskanaler ännu inte är lösta. För avbördningskanaler förutsätts att statsbidrag utgår. Full extern finansiering av bussterminal antas. Därutöver tillkommer osäkerheter om storleken på försäljningsinkomster av mark. 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 osäkert då grundläggningskostnaderna för desamma är mycket höga. Vidare är användningen av de olika byggrätterna fortfarande oklar vilket påverkar inkomsterna.

- **Prisutveckling**

Stor osäkerhet finns i den framtida prisutvecklingen på grund av höga utgifter och lång genomförandetid. En årlig prisutveckling om fem procent har antagits. Om denna förändras med en procentenhet förändras utgifterna med cirka 400,0 miljoner kronor. Ett halvårs försening av projektet medför en fördyring om 160,0 miljoner kronor med antagen prisutveckling. Under kommande år kommer många stora infrastrukturprojekt att pågå i regionen vilket ökar risken för överhettning och brist på konkurrens vilket kan driva prisbilden uppåt.

Ekonomiska konsekvenser

Investeringsutgifterna, förutsatt en årlig prisutveckling om fem procent, beräknas till 8 000 miljoner kronor, varav 115 miljoner kronor är nedlagda före 2010. Utgifterna består av anläggande av den nya trafikapparaten med kanaler, vägar och torg. 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. Utgiftsökningen jämfört med reviderat inriktningsbeslut, 1 700,0 miljoner kronor förklaras av:

	mnkr
• ett ökat påslag för risk och osäkerhet	760,0
• utökning av överdäckade områden samt gatu- och torgytor	350,0
• mer omfattande och komplicerad avbördningsanläggning	160,0
• utökad bussterminal, enligt önskemål från SL	110,0
• befarade ersättningar, intrång	100,0
• driftskostnad under byggtid	100,0
• mer komplicerad ledningsomläggning	90,0
• inköp av fastighet	30,0

Mot bakgrund av projektets höga utgifter och risker kommer stor vikt att läggas på att minimera risker, söka besparingar, säkerställa medfinansiering och pröva möjligheten att ytterligare öka exploateringsinkomster i projektet.

Inkomsterna, förutsatt en årlig prisutveckling om två procent, bedöms till 2 850,0 miljoner kronor, förutsatt full extern finansiering av bussterminal, ny tunnelbaneupp gång och avbördningskanaler om 1 950,0 miljoner kronor samt försäljningsinkomster för byggrätter om cirka 900 miljoner kronor. Detta är en ökning med 900,0 miljoner kronor jämfört med reviderat inriktningsbeslut. Främst förklaras detta av ökade försäljningsinkomster av byggrätter i torgnivån, 370,0 miljoner kronor, samt ökade investeringsinkomster av de arbeten som förutsätts betalas av extern part; utökad bussterminal, ny tunnelbaneupp gång och utökad avbördnings, 530,0 miljoner kronor.

Nuvärdet av utgifter och inkomster är negativt, minus 4 500,0 miljoner kronor, en försämring med 1 200,0 miljoner kronor jämfört med reviderat inriktningsbeslut. Huvudorsaken är ökade utgifter samt projektanpassade istället för schablonberäknade drift- och underhållskostnader.

Nedan framgår hur prisutvecklingen påverkar utgifter och nuvärde. Inkomsterna bedöms öka med två procent per år.

Prisutveckling	3 procent	5 procent	7 procent
Investeringsutgifter	- 7 100	- 7 900	-8 800
Inkomster	2 850	2 850	2 850
Nettonuvärde	- 3 900	- 4 500	- 5 100

Drift- och underhållskostnader bedöms öka från 28,0 till 55,0 miljoner kronor per år till följd av ökade kostnader för drift av tunnel vid Stadsgårdsleden och avbördningsanordning.

I ärendet redovisas även tidplan samt övriga konsekvenser av projektet.

Exploateringsnämnden

Exploateringsnämnden beslutade vid sitt sammanträde den 11 februari 2010 följande

1. Exploateringsnämnden godkänner för sin del genomförandet av ombyggnad av Slussen omfattande totala investeringsutgifter om 8 000 mnkr, investeringsinkomster om 1 950 mnkr och försäljningsin-

komster 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.

Reservation anfördes av tjänstgörande ersättaren Torkel Tigerschiöld (MP), *bilaga 1*.

Särskilt uttalande gjordes av ledamoten Ann-Margarethe Livh (V), *bilaga 1*.

Trafik- och renhållningsnämnden

Trafik- och renhållningsnämnden beslutade vid sitt sammanträde den 8 februari 2010 följande

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.

Särskilt uttalande gjordes av vice ordföranden Jan Valeskog m.fl. (S), *bilaga 1*.

Särskilt uttalande gjordes av ledamoten Kajsa Stenfelt (V), *bilaga 1*.

Exploateringskontorets och trafikkontorets gemensamma tjänsteutlåtande daterat den 21 januari 2010 har i huvudsak följande lydelse.

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 idéävling 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 återuppbas 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 innebär 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

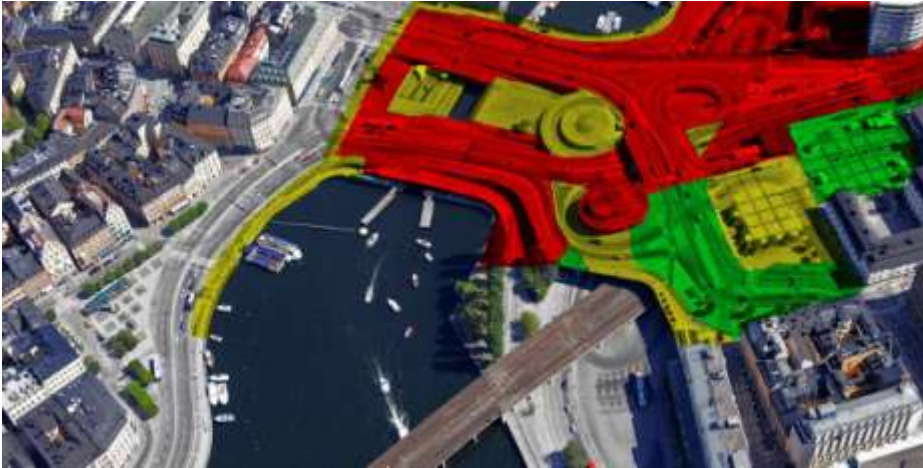
Kommande beslut för exploateringsnämnden är planerade markanvisningar på överdäckningen av Stadsgårdsleden. Exploateringsnämnden kommer också att få plansamrådet på remiss, detta beräknas ske i mars 2010.

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 stads-

fronten.

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.

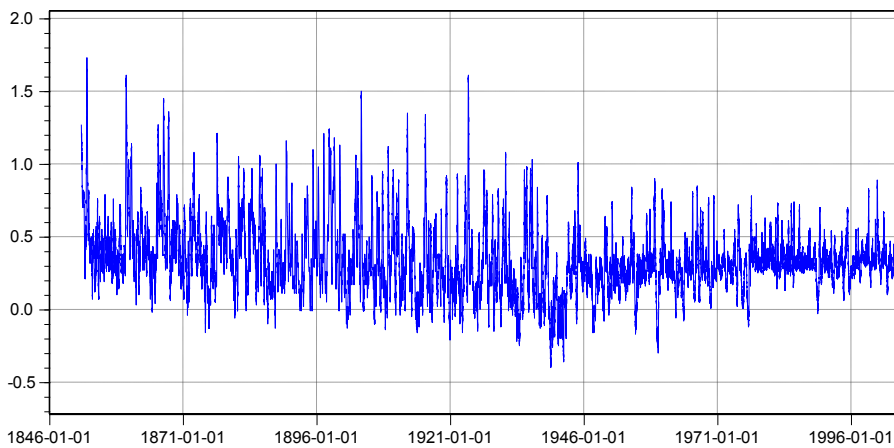


Flygvy över förslaget

Bild: Foster+Partners och Berg Arkitektkontor

Mälarens reglering

Historiskt sett har nivåerna i Mälaren varierat stort med översvämningar som följt. 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 nytto-baserade 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 bottnar 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 översvämningar 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 målfyllelse

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 föreslås lösning är att bygga en ledningskylvert 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

de 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 förbindelse-länk 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 angoringsförhållanden
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 Stads- gårdsleden
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.

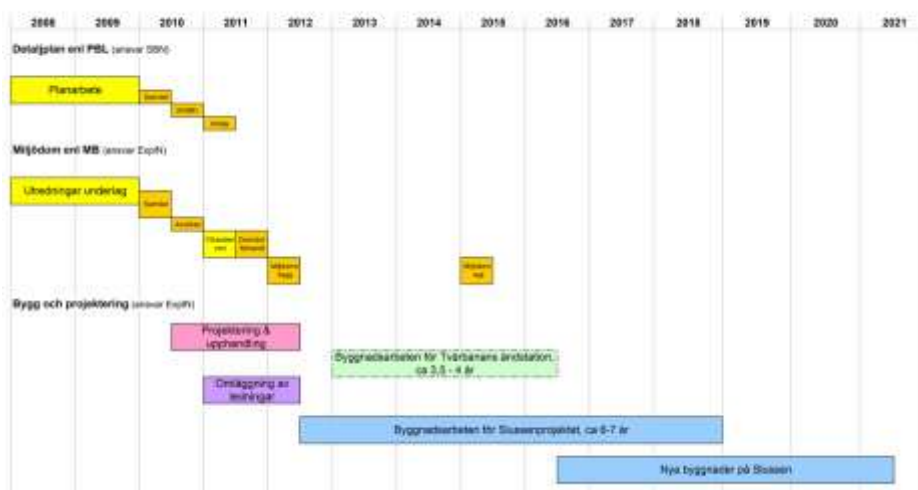
Tidplan

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 mnkr, förutsatt en årlig kostnadsutveckling om 5 %. Investeringsinkomsterna bedömdes till 1 250 mnkr, förutsatt full extern finansiering av bussterminal samt avbördningskanaler. Försäljningsinkomsterna var redovisade till 550 mnkr.

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 framtiden kostnad 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 mnkr, varav 115 mnkr 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 mnkr. Detta förutsätter full extern finansiering av bussterminal, ny tunnelbaneuppgång och avbördningskanaler. Försäljningsinkomster för byggrätter om ca 900 mnkr tillkommer. Reavinsten beräknas uppgå till 810 mnkr.

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, tunnelbaneuppgrävning samt anläggning för avbördnings. Försäljningsinkomsterna har ökat i och med att byggrätter skapats inom projektet.

	mnkr
Ökade försäljningsinkomster pga byggrätter i torgnivån	370
Ökade investeringsinkomster pga utökad bussterminal och ny tunnelbaneuppgång	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 uppgång till tunnelbanan. Dessa beräknas kosta ca 780 mnkr respektive ca 130 mnkr. 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 mnkr innefattar urschaktning av befintliga massor i vattnet, byggande av del av kajer längs kanalsträckningen, erosionsskydd av botten och anläggningar, nya dammluckor samt eventuella ersättningsanspråk från sakägare.

Budgetkonsekvenser

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

Budgetkonsekvenser	Ack									
Investering	tom.									
Mnkr	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	Senare	Totalt
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

Försäljningsin- komst	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 Södra Torn 1

S:t Erik Markutveckling AB:s dotterbolag Fastighets AB Runda Huset äger tomträtten till fastigheten Södra 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 Miljöstolens 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 Mäla-

ren. 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

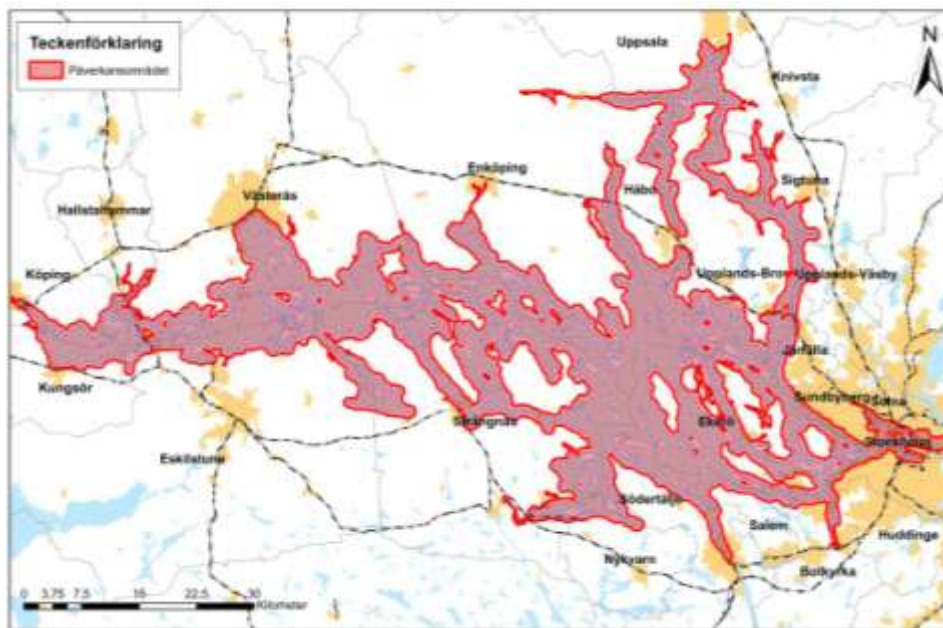
I och med projektets storlek och komplexitet kombinerat med stort intresse från allmänheten finns risker att de tillstånd som krävs för att få till stånd projektet kommer att överklagas. Detta gäller såväl detaljplan som miljödomar.

Mälarens avbördning

Den ekonomiska kalkylen förutsätter att Staten står för alla utgifter förknippade med den ökade avbördningen. Om staden ensam måste bekosta kanalerna försämras nettovärdet 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.



Pårverkansområde 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. Värde på dessa byggrätter är dock osäkert i och med att grundläggningskostnaderna 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.

BEREDNING

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret.

Stadsledningskontoret

Stadsledningskontorets tjänsteutlåtande daterat den 22 mars 2010 har i huvudsak följande lydelse.

Stadsledningskontoret konstaterar att projektet bidrar till uppfyllelse av Vision Stockholm 2030:s målsättning om framkomlighet, trygghet, attraktivitet och vattennära byggande.

Slussen är en gammal, stor och komplex anläggning som kräver betydande underhållsinsatser, uppemot 20,0 miljoner kronor årligen. Konstruktionernas ökande förfall gör att kostnader för akutåtgärder med tillhörande problem för framkomligheten och

verksamheterna i området kan förväntas öka om inte Slussenområdet åtgärdas grundligt inom en snar framtid. Trots att Slussenprojektet är komplext anser stadsledningskontoret att det är viktigt att beslut fattas snabbt.

Stadsledningskontoret konstaterar att ärendet från exploateringsnämnden och trafik- och renhållningsnämnden är väl berett och att synpunkter stadsledningskontorets lämnat underhand har beaktats. Nämndernas fortsatta arbete kommer att inriktas på att minimera risker, söka utgiftsbesparingar, säkerställa medfinansiering och pröva möjligheten att ytterligare öka projektets exploateringsintäkter. Vidare kommer projektet att följas upp enligt stadens nya projektstyrningsmetod för stora investeringsprojekt.

I enlighet med stadsledningskontorets synpunkter i samband med remissbehandlingen av det reviderade inriktningsbeslutet har expertis anlåtts för granskning av ärende och kalkyl inför detta genomförandebeslut. Rekommendationen är ett antal åtgärder för att eliminera projektets risker, som exempelvis en riskanalys, riskelimineringsplan, kommunikationsplan, organisationsplanering, god spårbarhet i beslutsunderlag med mera.

Stadsledningskontoret förutsätter att det fortsatta arbetet inriktas på att åstadkomma ett ekonomiskt acceptabelt resultat och utformningen bör fokuseras på platsens användning. Slussen är en av stadens större knutpunkter och metoder för att säkerställa framkomligheten för både kollektivtrafik, fotgängare och biltrafik behöver belysas tydligare i det fortsatta arbetet.

Stadsledningskontoret bedömer att den föreslagna tidplanen är alltför optimistisk, inte minst på grund av osäkerheten om projektets utformning och de risker som finns beträffande externa parter handläggning. För att lösa frågan om finansiering av nya kanaler för att möjliggöra en ökad avbördning från Mälaren föreslås kommunstyrelsen fortsätta verka för att en statlig förhandlingsman utses skyndsamt. Därigenom kan en miljödom avkunnas, vilket är en förutsättning för projektets genomförande.

Det är även viktigt att staden, i samband med detta beslut, inte låser upp sig för stora ekonomiska åtaganden innan det finns klarhet om genomförandebeslut avseende Saltsjöbanan och tvärbanans förlängning från Hammarby Sjöstad till Slussen.

Ekonomiskt resultat

Investeringsutgifterna, förutsatt en årlig prisutveckling om fem procent, beräknas till cirka 8 000 miljoner kronor. Stadsledningskontoret konstaterar att utgiftsökningen jämfört med reviderat inriktningsbeslut, 1 700,0 miljoner kronor visar på projektets höga risk och komplexitet. En betydande del av utgiftsökningen, 760,0 miljoner kronor, hänförs till ökat påslag för risk och osäkerhet. Utifrån projektets komplexitet och höga grad av osäkerhet anser stadsledningskontoret att projektets riskpåslag om 25 procent är rimligt. Samtliga risker måste beskrivas, analyseras och kostnadsberäknas i en risk- och väsentlighetsanalys i enlighet med stadens nya projektstyrningsmetod för stora investeringsprojekt. Stor vikt bör läggas på hur identifierade risker och osäkerheter ska redovisas och behandlas för att tidigt kunna fastställa om dessa kan elimineras, reduceras eller kommer att ingå som en säker utgift i kalkylen.

Inkomsterna, förutsatt en årlig prisutveckling om två procent, bedöms till 2 850,0

miljoner kronor, förutsatt full extern finansiering av bussterminal och avbördningskanaler 1 950,0 miljoner kronor samt inkomster från markförsäljning om 900,0 miljoner kronor. Dialogen med SL och staten bör intensifieras då de har ett stort ansvar att bidra såväl ekonomiskt som verksamhetsmässigt så att projektet går att genomföra. Frågan om avbördningskanaler är en nationell angelägenhet medan SL ansvarar för kollektivtrafikanläggningarna. Stadsledningskontoret förutsätter att berörda parter tar sitt ekonomiska ansvar för att förverkliga respektive delar inom projektet.

Stadsledningskontoret anser att exploateringsnämndens fortsatta arbete ska inriktas på att finna lösningar som ökar projektets inkomster, exempelvis genom intäktbringande exploatering för externa hyresgäster.

Enligt stadsledningskontorets uppfattning ska en eventuell publik byggnad i anslutning till Slussen inte belasta Slussenkalkylen. En sådan publik byggnad bör avgränsas ekonomiskt i ett eget projekt och dess utgifter bör uppvägas av utgiftsminskningar i annan publik byggnad som därmed kan friställas och hyras ut eller säljas.

Kommunfullmäktige har beslutat att stadens kapitalkostnader per nettodriftskostnader under år 2010 inte ska överstiga 7,2 procent och på sikt 7,0 procent för att nå verksamhetsmålet en budget i balans. Detta stora projekt, liksom andra kommande, kan påverka utfallet och öka stadens andel av kapitalkostnaderna vilket i sin tur kan påverka såväl finansierings- som budgetutrymmet för andra verksamheter.

Samlad bedömning

Stadsledningskontoret konstaterar att Slussenprojektet bidrar väl till uppfyllelse av Vision Stockholm 2030:s målsättning om framkomlighet, trygghet, attraktivitet och vattennära byggande. Vidare konstaterar stadsledningskontoret att investeringen i Slussen är nödvändig och att positiva aspekter för staden överväger projektets negativa ekonomiska resultat. Alternativet att inte investera i Slussen är orealistiskt då Slussens försämrade tekniska status, trots höga årliga underhållsinsatser, kan få allvarliga ekonomiska och samhällsliga konsekvenser.

Stadsledningskontoret vill understryka att vid genomförande av detta komplicerade projekt är det nödvändigt att ha en kvalificerad och sammanhållen genomförande- och uppföljningsorganisation och en nära samverkan mellan exploateringsnämnden, trafik- och renhållningsnämnden, SL, Stockholm Vatten samt övriga berörda parter. En projektplan bör upprättas som detaljerat beskriver hur de olika projektskedena ska organiseras och genomföras. Riskhanteringen bör utgöra en prioriterad aktivitet under det fortsatta projektarbetet.

Kommunstyrelsen föreslås fortsätta verka för att en statlig förhandlingsman utses så att beslut om finansiering av kanaler för Mälarens avbördning kan påskyndas.

Stadsledningskontoret föreslår att kommunfullmäktige ger exploateringsnämnden i uppdrag att genomföra exploateringen inom Slussen omfattande totala investeringsutgifter om 8 000,0 miljoner kronor, investeringsinkomster om 1 950,0 miljoner kronor och försäljningsinkomster om 900,0 miljoner kronor. Vidare föreslås att trafik- och renhållningsnämnden ges i uppdrag att delta i genomförandet av projekt Slussen.

RESERVATIONER M.M.

Exploateringsnämnden

Reservation anfördes av som ledamot tjänstgörande ersättaren Torkel Tigerschiöld (MP) enligt följande

Exploateringsnämnden beslutar att i huvudsak godkänna genomförandet av ombyggnad av Slussen, samt därutöver anför följande:

Vi ställer oss i huvudsak bakom det förslag på ombyggnation av Slussen som nu ligger. Vi måste dock komma ihåg att förslaget kan komma att se annorlunda ut efter samrådet som nu startar.

För oss är det viktigt att Slussen ska vara en plats för människan, och vi är därför angelägna att antalet mötesplatser blir många och människovänliga. Kulturen måste tydligare i förslaget och de kommersiella utrymmena måste begränsas. Lika viktigt är att Slussen ska vara attraktivt såväl dygnet runt som året runt.

Vad gäller lösningarna för trafiken så är det viktigt att fokus ligger på gående, cyklister och framkomlighet och omstigning för kollektivtrafik. Vattnet bör lyftas fram, både vad gäller kollektivtrafik på vatten och badmöjligheter.

Vi känner en oro för att det nu lagda förslaget inte tillräckligt tar hänsyn till de klimatförändringar som pågår. Kajer, bryggor och byggnader måste kunna klara höjda vattennivåer. Vi förutsätter att de byggnader som ingår i förslaget blir miljöanpassade, energisnåla eller energiproducerande.

Särskilt uttalande gjordes av ledamoten Ann-Margarethe Livh (V) enligt följande

Vi ser många positiva delar i föreliggande förslag på nybyggnation av Slussen, men vi motsätter oss starkt den stora fokuseringen på biltrafik. Den föreslagna åttafiliga bilbron känns helt otidsenlig när vi nu ska tänka nytt och framåt, och utrymmet för biltrafik bör därför begränsas. Vi föreslår att det inrättas ett spårreservat på bron för framtida spårtrafik i stället för att satsa på en så hög kapacitet för biltrafik.

Trafik- och renhållningsnämnden

Särskilt uttalande gjordes av vice ordföranden Jan Valeskog m.fl. (S) enligt följande

Vi tycker projektet i sin helhet ser lovande ut. Det är dock viktigt att när det gäller exploateringsgrad och utformning av byggnader, etc, sker en bättre förankringsprocess

än det varit hittills. Det förra stadsbyggnadsborgarrådet hade sådana ambitioner, det är synd att det nya inte ser samma behov att förankra utformningen, varken inom den egna majoriteten eller med oppositionen. Det har Stockholmarna rätt att kräva i stora projekt liknande detta.

Särskilt uttalande gjordes av ledamoten Kajsa Stenfelt (V) enligt följande

Vi ser många positiva delar i föreliggande förslag på nybyggnation av Slussen, men vi motsätter oss starkt den stora fokuseringen på biltrafik. Den föreslagna åttafiliga bilbron känns helt otidsenlig när vi nu ska tänka nytt och framåt, och utrymmet för biltrafik bör därför begränsas. Vi föreslår att det inrättas ett spårreservat på bron för framtida spårtrafik i stället för att satsa på en så hög kapacitet för biltrafik.