

Utlåtande 2015:90 RI (Dnr 123-1103/2015)

Projekt Slussen

Reviderat genomförandebeslut

Kommunstyrelsen föreslår att kommunfullmäktige beslutar följande.

1. Exploateringsnämnden medges rätt att fortsätta genomförandet av projekt Slussen omfattande investeringsutgifter om 12 100 mnkr och investeringsinkomster om 2 200 mnkr.
2. Utgifter till följd av reviderat genomförandebeslut ska finansieras inom exploateringsnämndens investeringsbudget år 2015. Finansiering för kommande år får beaktas i samband med budget för år 2016.

Föredragande borgarrådet Karin Wanngård anför följande.

Ärendet

Projektet Slussen är ett nödvändigt projekt för Stockholm. Dagens Slussen är tekniskt uttjänt och behöver rivas och byggas upp från grunden samtidigt som översvämningsriskerna i Mälaren är oacceptabelt höga. Arbetet med att ta fram en ny lösning har pågått i cirka 20 år.

Kommunfullmäktige beslutade år 2010 att genomföra upprustning och omdaning av Slussen. Av beslutet, dnr 311- 481/2010 framgår att exploateringsnämnden medgavs rätt att genomföra projekt Slussen omfattande totala investeringsutgifter om 8 000 mnkr.

Beslutet avsåg att slå fast den grundläggande strukturen för trafiken. Tillkommande bebyggelse skulle utredas i det fortsatta detaljplanarbetet.

Regional eller statlig medfinansiering för Mälarens vattenreglering förutsattes, liksom full finansiering från Landstinget (910 mnkr) för byggande av en bussterminal. Inget inkomstkrav fastställdes dock i genomförandebeslutet på grund av osäkerheter.

Därefter har en mängd förutsättningar förändrats eller klarnat efter arbete med att minimera risker och att söka utgiftsbesparingar och medfinansiering.

Den 16 oktober 2014 lämnade exploateringsnämnden till kommunstyrelsen en lägesredovisning om projektet. Lägesredovisningen visade att projektets utgifter fördyrats jämfört med genomförandebeslutet och bland annat mot denna bakgrund beslutade kommunstyrelsen den 12 november 2014 att ett antal frågor rörande projektet Slussen behöver klargöras och utredas närmare. Beslutet innebar att en granskning initierades och direktiv för en expertgrupp som skulle leda granskningen fastställdes.

Den oberoende expertgruppen har granskat projektet och lämnade sin slutrapport i januari 2015. Rapporten visade sammanfattningsvis att besluten om projekt Nya Slussen i huvudsak vilar på rättvisande underlag och rimliga bedömningar och att beslut har tagits på relevanta grunder. Granskningen visade vidare att vissa frågor kräver fortsatt och ytterligare uppmärksamhet och granskningens slutsatser kan därför användas i den fortsatta utvecklingen av projektet. Vidare kan konstateras att dimensioneringen av bussgaraget bedömts rätt utifrån de antaganden som gjorts samt att de frågor som expertgruppen rekommenderar för fortsatt utredning som alternativ placering samt ytterligare utredning utifrån säkerhetsaspekter kan göras inom den pågående detaljplanprocessen.

I ärendet ”Avstämning av mål och budget för 2015” behandlad av kommunstyrelsen den 18 mars 2015 godkändes expertgruppens redovisning, och berörda nämnder uppmanades beakta slutsatserna i samband med framtida ställningstaganden. I samband med detta konstaterades att ett reviderat genomförandebeslut ska underställas kommunfullmäktige under år 2015.

Den 11 juni 2015 beslutade exploateringsnämnden för egen del godkänna det fortsatta genomförandet av projekt Slussen, omfattande investeringsutgifter om 12 100 mnkr och investeringsinkomster om 2 200 mnkr samt hemställde ärendet till kommunfullmäktige för beslut.

Beredning

Ärendet har initierats av exploateringsnämnden och remitterats till stadsledningskontoret.

Stadsledningskontoret konstaterar att ett beslut i kommunfullmäktige är angeläget för att den planerade byggstarten till år 2016 ska kunna hållas. Anläggningen är uttjänt och arbetena måste påbörjas enligt tidplan. Vidare anser stadsledningskontoret att stort fokus framöver ska läggas på riskminimering till följd av projektets stora komplexitetsgrad och de fördringar som redovisats.

Mina synpunkter

Nya Slussen är ett nödvändigt projekt för Stockholm att genomföra. Efter valet tillsattes en expertgrupp vars uppdrag var att utreda viktiga problem och frågeställningar i projektet, bland annat granskade de framkomlighets- och tillgänglighetsfrågor, projektets ekonomi och Slussens tekniska status. Expertgruppens slutsats var att besluten om projekt Nya Slussen i huvudsak vilar på ett rättvisande underlag och rimliga bedömningar samt att beslut har tagits på relevanta grunder. Man konstaterade också att förbättringar för bland annat stadsbussar, cykel- och gångtrafik kan genomföras. Man framhöll också att de kalkylerade investeringsutgifterna för projektet var för låga.

Utifrån expertgruppens slutsatser, kompletterande utredningar och politiska prioriteringar har planeringsinriktningen för det fortsatta arbetet med projektet förtydligats.

I den fortsatta inriktningen ska staden verka för en förbättrad framkomlighet för gående, cyklister och kollektivtrafik, samt en minskning av biltrafiken över Slussen. Detta stämmer väl överens med majoritetens inriktning mot ett mer hållbart Stockholm.

För att utveckla stadsmiljön vid Slussen ska ett gestaltningsprogram tas fram i syfte att skapa en vacker offentlig miljö och värna siktlinjerna. Det är också viktigt att de offentliga rum som skapas på Slussen görs tillgängliga och attraktiva för allmänheten.

Högsta Domstolen meddelade den 20 augusti 2015 beslut om att inte bevilja prövningstillstånd för överklagande parter. Det innebär att staden också har lagakraftvunna tillstånd enligt miljöbalken för att bygga om Slussen och genomföra ny vattenreglering för Mälaren. Därmed kan arbetet med att bygga

Nya Slussen påbörjas i enlighet med de planer som utarbetats under många år. Stockholmarna kan glädjas åt att den nu förfallna anläggningen äntligen kommer att kunna ersättas med en anläggning som prioriterar tillgängligheten för gång, cykel och kollektivtrafik och som dessutom skapar fler mötesplatser i en trevligare och vänligare miljö.

Bilagor

1. Reservationer m.m.
2. Exploateringskontorets tjänsteutlåtande daterat den 1 juni 2015 med underbilagor - 2.1 Lägesredovisning 2.2 Nuvärdeskalkyl.

Borgarrådsberedningen tillstyrker föredragande borgarrådets förslag.

Särskilt uttalande gjordes av borgarråden Anna König Jerlmyr, Joakim Larsson och Cecilia Brinck (alla M) och borgarrådet Lotta Edholm (FP) enligt följande.

Nya Slussen är ett av de viktigaste och mest komplexa projekt vi har i Stockholm. Det är väsentligt att platsen omdanas från grunden, inte minst på grund av att konstruktionen som sådan har tjänat ut efter nästan 80 år i stockholmarnas tjänst. Nya Slussen kommer att innebära en anpassning till vår moderna tid – en effektiv och trygg knutpunkt för gående, cyklister och kollektivtrafik. Det ska också bli en av Stockholms mest attraktiva mötesplatser med nya parker och tillgängligt stadsliv.

Att ta upp ett reviderat genomförandebeslut är inget ovanligt för projekt av denna omfattning, som tar många år att genomföra. Ett sådant hade även Alliansen planerat för. I föreliggande förslag finns det dock ett antal punkter som vi ställer oss frågande till och där vi ser tydliga signaler om att projektet kommer att fortsätta försenas och fördröjas av den rödgrönrosa majoriteten.

Under flera år har vi hört Socialdemokraterna, Miljöpartiet och Vänsterpartiet tala om skenande kostnader för projektet, såväl från talarstolen i kommunfullmäktige som i media. Vi har då också tydligt kunnat se den totala oenighet som rått i frågan mellan dessa partier. I Direktpress den 9 maj 2014 sade Socialdemokraterna: ”Vi är inte jättekonkreta ännu, men vi vill göra förändringar som rör Gamla stan och biltrafiken.” Miljöpartiet å sin sida menade att de inte kunde svara ja eller nej på om de ville riva upp detaljplanen eller inte. De passade också på att kalla Alliansens plan för ett haveri. Vänsterpartiet ville förhandla bort de planerade byggnaderna framför nuvarande glashuset och KF vid Stadsgårdsleden, samt det planerade glashuset vid trappan/Södermalmstorg.

I augusti 2014 fortsatte Miljöpartiet, till Mitt i, att hävda att de inte haft insyn i de ekonomiska kalkylerna. Detta är givetvis helt absurt, särskilt med tanke på att allt

material under processens gång funnits, och finns, fullt tillgängligt på stadens egen hemsida. Dit bör det inte vara svårt att hitta.

I en debatt under kommunfullmäktige den 27 november 2014 hävdade det biträdande finansborgarrådet (S) att det inte var fråga om något stopp i projektet. Han hade ”till exploateringskontoret varit mycket noga med att vi vill se över projektet skyndsamt och att de entreprenader och konsultarbeten som är upphandlade och pågående också ska fortsätta [...] Projekteringsarbetet pågår med full styrka. Vissa arbeten som inte är akuta är tillfälligt pausade, men villkoret är att pengar inte förslösas.”

Dessvärre kan vi konstatera att den rödgrönrosa majoriteten, trots sin retorik, hittills har försenat Nya Slussen med ett år, med extra kostnader på 400 miljoner som följd. Torsdagen den 4 juni kunde vi läsa uttalanden i Dagens Nyheter, där det biträdande finansborgarrådet skickar tydliga signaler om att planerade nya byggnader kan komma att slopas. Därmed skulle staden förlora ytterligare 760 miljoner i utebliven försäljning av byggrätter. Denna signal är mycket oroande, som om den infrias skulle det innebära att den rödgrönrosa majoriteten sedan valet lyckats fördyra Nya Slussen med 1,16 miljarder kronor. Genom att stoppa projektet och tillsätta en expertgrupp för att genomlysna bland annat projektekonomi har de alltså tillåtit kostnaderna att öka med nästan tio procent på knappt ett år. Med tanke på den höga svansföringen i retoriken kring skenande kostnader är detta milt uttryckt anmärkningsvärt.

Hanteringen av projektet från den rödgrönrosa majoriteten är således fullständigt ansvarslös. Den stora delen av kostnadsökningarna härleds till förskjutningar i tid, och ju längre tid som projektet tar desto dyrare blir det. Detta är rent logiskt, och har även konstaterats av stadens tjänstemän.

I föreliggande förslag finns inte en krona från markförsäljning. Vi anser att det är en stor brist och att ärendet ska kompletteras med konkreta kalkyler för detta.

Framöver kommer gestaltningen av Nya Slussen att vara av största vikt. För Alliansen är det angeläget att stor vikt läggs vid utformning och utsmyckning av ytorna ovanpå Slussen. Den konstnärliga gestaltningen av de tekniska lösningarna ska väga tungt. Huvudbrons gestaltning ska vara smäcker och utformning och materialval ska hålla mycket hög kvalitet. Vi vill också särskilt lyfta fram viken av att Stadsmuseets fastighet och verksamhet värnas och att planteringar, träd och grönytor prioriteras och håller en mycket hög kvalitet. Under bron ser vi gärna en saluhall, lokal marknad, kulturverksamhet eller liknande aktiviteter.

Funktionsmässigt måste tillgängligheten och tryggheten garanteras. För Alliansen är det angeläget att belysning, hissar, gångvägar, broar med mera ska vara anpassade för att skapa trygghet och full tillgänglighet.

Kollektivtrafiken ökar i betydelse i Stockholm, och när den nya Slussen utformas måste vi säkerställa att staden kan möta ökade mängder av passagerare från en växande storstadsregion. Kollektivkörfälten samt utrymme cykel- och gångtrafik ska därför vara prioriterade.

Kollektivtrafiken på vattnet ska också ha ett naturligt nav vid Slussen.

Avslutningsvis är Alliansens hållning att detaljplanen för Nya Slussen ligger fast och ska genomföras i enlighet med denna. Det gäller därtill samtliga handlingar som ingått i framtagandet av detaljplanen, bland annat ett gestaltungsprogram. Vi ser därför ingen anledning att ta fram ytterligare ett gestaltungsprogram som enbart kommer att försena och fördyra projektet ytterligare.

Kommunstyrelsen delar borgarrådsberedningens uppfattning och föreslår att kommunfullmäktige beslutar följande.

1. Exploateringsnämnden medges rätt att fortsätta genomförandet av projekt Slussen omfattande investeringsutgifter om 12 100 mnkr och investeringsinkomster om 2 200 mnkr.
2. Utgifter till följd av reviderat genomförandebeslut ska finansieras inom exploateringsnämndens investeringsbudget år 2015. Finansiering för kommande år får beaktas i samband med budget för år 2016.

Stockholm den 9 september 2015

På kommunstyrelsens vägnar:
KARIN WANNGÅRD

Ulrika Gunnarsson

Särskilt uttalande gjordes av Anna König Jerlmyr, Joakim Larsson, Cecilia Brinck, Johanna Sjö och Markus Nordström (alla M) och Lotta Edholm (FP) med hänvisning till Moderaternas och Folkpartiets gemensamma särskilda uttalande i borgarrådsberedningen.

Ersättaryttrande gjordes av Karin Ernlund med hänvisning till Moderaternas och Folkpartiets gemensamma särskilda uttalande i borgarrådsberedningen.

Ärendet

Projektet Slussen är ett nödvändigt projekt för Stockholm. Dagens Slussen är tekniskt uttjänt och behöver rivras och byggas upp från grunden samtidigt som översvämningensriskerna i Mälaren är oacceptabelt höga. Arbetet med att ta fram en ny lösning har pågått i cirka 20 år. Ett genomförandebeslut fattades år 2010 för projekt Slussen. Därefter har en mängd förutsättningar förändrats eller klarnat efter arbete med att minimera risker och att söka utgiftsbesparingar och medfinansiering.

En oberoende expertgrupp har granskat projektet och lämnade sin slutrapport i januari 2015. Efter granskningen och kompletterande utredningar har planeringsinriktningen förtydligats. Staden ska verka för en minskning av biltrafiken över Slussen och löpande inarbeta förbättringar för gångtrafik, cykel och stadsbussar. Den nya cykelbron ska breddas för att kunna hantera gående och cyklister med full funktionalitet med högre trafikflöden med sikte på år 2050. En vacker offentlig miljö och värnade siktlinjer ska säkras med hjälp av ett gestaltungsprogram och stadsbussarnas framkomlighet ska prioriteras. En justerad planeringsinriktning innebär bland annat att:

- Stockholm stad ska verka för en minskning av antalet fordons rörelser över Slussen till högst 20 000 per dygn när projekt Nya Slussen öppnas. Denna målsättning förutsätter såväl egna som externa åtgärder i syfte att minska biltrafiken. Detta möjliggör en mer funktionell detaljutformning av trafiklösningarna inom Slussen.
- Alternativa förbättringsåtgärder för cykel, gångtrafik och stadsbussar ska arbetas fram och löpande inarbetas i projektet.
- För fullgod funktionalitet för gående och cyklister ska cykelbron och rampen upp från Stadsgården anpassas så att konflikter minimeras och ges en bredd som håller för de flöden som beräknas år 2050 för både gående och cyklister. En breddning av bron ska göras i syfte att klara högre trafikflöden. En lösning ska tas fram för att hantera den konfliktyta som uppstår i motet där rampen kommer upp och möter dem som redan är på cykelbanan.
- Ett gestaltungsprogram ska tas fram i syfte att skapa en vacker

offentlig miljö och värna siktlinjer. I gestaltningsprogrammet ska extra tyngd läggas på att förbättra gestaltning och offentligt rum vid Södermalmstorg och de så kallade C-husen.

- Stadsbussarnas framkomlighet ska förbättras och prioriteras i korsningen mellan huvudbron, Munkbron och Skeppsbron. Förbättringar i utformning och funktionalitet ska rymmas inom ram för den lagakraftvunna detaljplanen. Projektet ska hålla nu varande tidsplan med byggstart år 2016.

Syftet med projektet är att ersätta dagens anläggning med en ny som är anpassad efter vår tids förutsättningar och krav.

Övergripande effektmål är att Nya Slussen ska bli en kostnadseffektiv och miljöanpassad anläggning över hela livscykeln. De tre bärande funktionerna och deras specifika effektmål är:

- smidigare möjligheter att resa, bo och mötas,
- attraktiv, trygg och levande del av Stockholm,
- trygga bebyggelse och dricksvatten för hela Mälardalen.

Nya Slussen omfattar nya gator och torg, park, ny bebyggelse över och under mark samt broar mellan Södermalm och Gamla Stan. Konstruktioner i vatten omfattar kajer, två nya avbördningskanaler och en kombinerad sluss- och avbördningskanal från Mälaren till Saltsjön. I projektet ingår också framtagandet och driftsättningen av en ny reglering av Mälaren.

Genomförandet kommer att pågå till år 2025. Fem övergripande byggskeden kan urskiljas:

- Förberedande arbeten med lednings- och trafikomläggningar åren 2015-2016.
- Rivning av östra delarna, byggande av ny tillfällig bussterminal på Stadsgården. Ny konstruktion för Katarinavägen. Åren 2016-17.
- Östra kajerna, östra halvan av sluss och avbördningskanaler, centrala delar och ny huvudbro klar 2019.
- Västra delarna med Södermalmstorg, färdig sluss och avbördning, ny bussterminal 2019-2023.
- Överdäckning med östra delen av Stadsgårdsledens tunnel 2023-2025.

Därefter kan trafikaneläggningen tas i drift och Saltsjöbanan läggas tillbaka samt nya byggnader öster om Katarinahissen uppföras.

En ny detaljplan för bussterminalen i Katarinagaraget är under framtagande. I detta arbete ska säkerhetsfrågor utredas och alternativa placeringar studeras. Finansiering av bussterminalen har klargjorts genom avtal med Stockholms läns landsting (SLL) samt Nacka och Värmdö kommuner, medan finansiering av Mälarens reglering ännu inte är säkerställd.

Förutom dessa osäkerheter är projektet förknippat med tekniska och genomförandemässiga risker, främst avseende grundläggningsförhållanden och arbetsmiljö.

Ekonomi

Projektets kostnadsbedömning har utgått från intentioner och anläggningar redovisade i detaljplanen för nya Slussen, med ändringar och tillägg som framarbetats under den utvecklade projekteringen och beslutsprocessen för projektet, inklusive planerad anläggning för bussterminal i Katarinaberget.

De sammanlagda utgifterna i löpande prisnivå beräknas till cirka 12 100 mnkr. Nedlagda kostnader, det vill säga kostnader före år 2015 uppgår till 1 701 mnkr och innefattar alla kostnader från tävlingen åren 2003/2004 till och med december 2014.

Inkomsterna i löpande prisnivå har beräknats till 2 200 mnkr (exklusive försäljningsinkomster). Detta förutsätter en bussterminal finansierad enligt beslutad överenskommelse och delfinansiering av avbördningen av Mälaren. Enligt träffad överenskommelse kring bussterminalen skall 75 procent av kostnaden finansieras av staten och SLL. Därutöver förutsätter projektet att SLL finansierar arbetet med Saltsjöbanan med minst 300 mnkr samt statlig och kommunal medfinansiering av avbördningsfunktionen för Mälaren.

Försäljningsinkomsterna uppskattas i kalkylen till 760 mnkr. Bebyggelsens omfattning och utformning är dock osäker varför utformning och omfattning får utvecklas under projektets genomförandetid.

Utfall över åren beräknas enligt följande:

	Ack tom 2014	2015	2016	2017	2018	Senare	Totalt
Utgifter inkl. förvärv (-)	- 1 701,3	- 364,7	- 733,2	- 899,5	- 968,3	- 7 433,9	- 12 100,9
Inkomster (exkl. försäljning)	48,5	0,0	0,0	0,0	212,2	1 939,5	2 200,2
Nettoutgift (-)	- 1 652,8	- 364,7	- 733,2	- 899,5	- 756,1	- 5 494,3	- 9 900,7
Försäljningsinkomst	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	760,5	760,5

Stadens utgifter/inkomster för exploatering bedöms kunna finansieras via exploateringsnämndens budget 2015. Behov av medel för åren därefter får beaktas i kommande års budgetarbete.

Investeringsanalysen enligt nuvärdesmetoden för projektet redovisar negativt nettonuvärde om 8 400 mnkr.

De beräknade drift- och underhållskostnaderna inom trafiknämndens och stadsdelsnämndens ansvarsområden beräknas efter genomförandet uppgå till cirka 35 mnkr per år varav driftskostnad cirka 15 mnkr per år.

Underhållskostnaderna bedöms inte vara särskilt omfattande när anläggningen är ny men kommer att uppstå och öka löpande eftersom anläggningen åldras.

Den långa genomförandetiden kombinerat med projektets komplexitet medför stor osäkerhet avseende kostnadsutvecklingen. Ekonomiska konsekvenser av projektets omgivningspåverkan är också svårbedömd.

Den nu uppdaterade bedömningen av projektkostnaden, 12 100 mnkr, jämfört med tidigare bedömningar beror bland annat på senarelagda genomförandetider, utdragen projekttid, tidsförskjutning i arbetet med bland annat planprocessen för bussterminalen i Katarinaberget, fördjupad detaljnivå i projektering vilket medfört större kunskap kring risker och tekniska svårigheter, samt från tillkommande anläggningsdelar och funktioner. Den största förändringen är att den tidigare planerade bussterminalen på kaj flyttats till ett läge i Katarinaberget på grund av dels krav på ökat antal hållplatser och dels ökat utrymmeskrav för Saltsjöbanan. Bussterminalen är externt finansierad till 75 procent. Tillkommande funktioner är bland annat Lokattans trappa, utvecklad gång- och cykelbro, utvecklad överdäckning med park i östra delen av området samt utvecklade torgytor på Södermalmstorg.

Ökningen av kostnaderna från lägesredovisningen i nämnd, 16 oktober 2014, som visade en utgiftsprognos om 9 115 mnkr består främst i att uppsatta besparingsmål inte kunnat nås, att projektets omfattning ökats, att tidsförskjutningar skett och att riskreserven utökats.

Från genomförandebeslutet har entreprenadkostnaderna ökat från 3 700 mnkr till 5 127 mnkr. Ökningen beror utöver ovan redovisade omfattningsförändringar dels på prishöjning från kostnadsläge november 2009 till kostnadsläge januari 2015 och dels på att kunskapen om projektet idag är större avseende projektets tekniska utmaningar.

Risker

Den stora komplexiteten i projektet Slussen innebär speciella utmaningar som gör att projekteringen är mer krävande än vanligt. Varje tekniskt system får minimalt med utrymme. Det innebär att när ett system ändras berörs alla andra system. Konsekvensen är att varje omprojektering blir omfattande.

För att minimera störningar, krävs många provisorier, och många provisorier ska fungera i flera år vilket medför kostnad i princip som för en permanent anläggning. Alla provisorier är därför starkt kostnadsdrivande även om de samtidigt är samhällsekonomiskt lönsamma.

I enlighet med expertgruppens utlåtande har riskreserven anpassats mot projektets risknivå. Redovisade utgifter förutsätter en årlig prisutveckling om 5 procent. Projektet har därutöver gjort en bedömning av olika risker i projektet. Projektets risker är fortsatt på hög nivå varvid kalkylerad risknivå i projektet motsvarar 1 550 mnkr. Projektet har hög komplexitet vilket medför att trots en stor mängd arbete har utförts i utredning och projektering kvarstår ett antal större insatser för att hitta möjliga lösningar till många av de tekniska utmaningar projektet står inför.

Ett antal risker har identifierats i tidigt skede och kvarstår fortfarande. Detta är bland annat; geotekniska förutsättningar och stora osäkerheter kring förhållanden och tekniska lösningar, förseningar och merkostnader till följd av arkeologiska undersökningar med erfarenhet från pågående förberedande arbeten (ledningsomläggning), stor konkurrens i marknaden om resurser (entreprenadupphandlingar samt övriga upphandlingar av experter och ledningsfunktioner), ersättningar och skadestånd till fastighetsägare och sakägare, tillstånd och detaljplaner ej erhålls eller antas, tidsförskjutningar, juridiska processer med mera.

Exploateringsnämnden

Exploateringsnämnden beslutade vid sitt sammanträde den 11 juni 2015 följande.

Exploateringsnämnden godkänner för sin del det fortsatta genomförandet av projekt Slussen, omfattande investerings-utgifter om 12 100 mnkr och investeringsinkomster om 2 200 mnkr samt föreslår att kommunfullmäktige godkänner det fortsatta genomförandet och ger exploateringsnämnden, genom exploateringskontoret, i uppdrag att fortsätta genomföra projektet.

Reservation anfördes av vice ordföranden Joakim Larsson m.fl. (M), *bilaga 1*.

Reservation anfördes av Madeleine Sjöstedt (FP), *bilaga 1*.

Ersättaryttrande gjordes av Markus Berensson (C), *bilaga 1*.

Ersättaryttrande gjordes av Maurice Forslund (KD), *bilaga 1*.

Exploateringskontorets tjänsteutlåtande daterat den 1 juni 2015 har i huvudsak följande lydelse.

Eftersom Slussen är i dåligt skick och fortlöpande försämras är det av vikt att projektet kan fortsätta. Sedan det gällande genomförandebeslutet 2010 har en mängd förutsättningar förändrats eller klarnat efter arbete med att minimera risker, söka utgiftsbesparingar och medfinansiering. Exploateringsgraden har minskat och därmed intäktsmöjligheterna, samtidigt som de faktorer som är mest betydelsefulla för att platsen ska fylla de önskade funktionerna har identifierats.

Det fortsatta arbetet inriktas på att fortsatt minska projektriskerna och att driva entreprenadarbetena effektivt samtidigt som påverkan på omgivningen minimeras.

Den fortsatta projekteringen utgår från resultatet av den oberoende expertgruppens granskning, innebärande bland annat att planeringsinriktningen förtydligats med minskning av biltrafiken över Slussen, förbättringar för cykel, gångtrafik och stadsbussar och utveckling av den nya cykelbron för att kunna hantera gående och cyklister med full funktionalitet med framtida högre trafikflöden. En vacker offentlig miljö och värnade siktlinjer ska säkras med hjälp av ett gestaltningsprogram och stadsbussarnas framkomlighet ska prioriteras.

Beredning

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret.

Stadsledningskontoret

Stadsledningskontoret tjänsteutlåtande daterat den 14 augusti 2015 har i huvudsak följande lydelse.

Till följd av lägesredovisning i exploateringsnämnden oktober 2014 och utifrån slutsatser från genomförd granskning har exploateringsnämnden hemställt ett reviderat genomförandebeslut till kommunfullmäktige.

Enligt stadens investeringsregler ska ett projekt där avvikelse mot investeringsbeslut överstiger 15 procent, dock minst 20 mnkr av investeringens nettoutgift för stadens nämnder och nuvärde för stadens bolag eller annan avvikelse av strategisk vikt, tillställas kommunfullmäktige.

Stadsledningskontoret konstaterar att projektet utgift har ökat från 8 000 mnkr till 12 100 mnkr, sedan genomförandebeslutet 2010. Av ökningen är 890,0 mnkr att hänföra till beslut om bussterminallösningen, vilken ingick i det ursprungliga genomförandebeslutet med 910,0 mnkr. I samband med att kommunfullmäktige den 20 april 2015 beslutade att godkänna överenskommelsen om Bussterminallösning för Ostsektorn medgavs projekt Slussen utökade investeringsutgifter om 890,0 mnkr. Därmed uppgick de av kommunfullmäktige beslutade investeringsutgifterna till totalt 8 890 mnkr, varav 1 800 mnkr för bussterminallösning för Ostsektorn. Samtidigt beslutades om investeringsinkomster om 1 350 mnkr, vilket innebär att bussterminalen kommer att finansieras med externa medel till 75 procent.

Utöver utgiftsökningar för bussterminalen är andra större poster som förklarar kostnadsökningarna anpassning av riskkostnader bland annat till följd av granskningens slutsatser, prisökningar på grund av förskjutningar i tid samt ej genomförbara sparkrav.

I genomförandebeslutet från 2010 fastställdes inget inkomstkrav på projektet då inkomstsidan var osäker. I det reviderade genomförandebeslutet föreslås inkomstkravet på projektet fastställas till 2 200 mnkr varav 1 350 är intäkter från staten och Landstinget för buss-terminalen, 300 mnkr finansiering från SLL för Saltsjöbanan, extern delfinansiering av avbördningsanläggning om 560 mnkr med mera.

Försäljningsintäkterna har uppskattat till 760,0 mnkr. Bebyggelsens omfattning och utformning är dock osäker varför försäljningsinkomsterna inte föreslås fastställas i genomförandebeslutet. Utformning och omfattning får utvecklas under projektets genomförandetid. Enligt exploateringsnämndens reglemente ska nämnden underställa

försäljningsärenden till kommunfullmäktige om försäljningssumman är högre än 90,0 mnkr. Exploateringsnämnden återkommer därmed till kommunfullmäktige då en försäljning ska aktualiseras.

Stadsledningskontoret konstaterar att ett beslut i kommunfullmäktige är angeläget för att den planerade byggstarten till 2016 ska kunna hållas. Anläggningen är uttjänt och arbetena måste påbörjas enligt tidplan. Del av fördyringarna kan hänföras till förskjutningar i tid, bland annat på grund av överklaganden med mera, och det är därför angeläget att projektet nu går in i en genomförandefas med fokus på tidplaner och riskminimeringar för att förhindra ytterligare fördyringar. Den granskning som genomförts har medfört vissa tidsförskjutningar, men har varit angelägen och bidragit till att öka kvaliteten i det reviderade genomförandebeslutet.

Granskningen har visat att besluten om projekt Nya Slussen i huvudsak vilar på rättvisande underlag och rimliga bedömningar och att beslut har tagits på relevanta grunder. Granskningen visar vidare att vissa frågor kräver fortsatt och ytterligare uppmärksamhet och granskningens slutsatser kan därför användas i den fortsatta utvecklingen av projektet. Delar har förtydligats och arbetats in i det reviderade genomförandebeslutet, men ett antal frågor kommer också att hanteras och ingår i projektets löpande planering att se över.

Stadsledningskontoret anser till följd av projektets stora komplexitetsgrad och de fördyringar som redovisats att stort fokus framöver ska läggas på riskminimering. Vidare behöver extern finansiering säkerställas. En viktig förutsättning för projektets genomförande har varit överenskommelsen om finansiering av bussterminalen, som nu finansieras av externa parter till 75 procent. Att hitta finansieringslösning för Mälarens avbördning är minst lika viktigt. Stockholms kommun skulle enligt den statliga förhandlingsmannens förslag stå för 340 mnkr av de beräknade 900 mnkr. Detta förslag har hittills inte resulterat i någon överenskommelse med staten och övriga kommuner runt Mälaren, så finansieringen framåt är osäker. Stadsledningskontoret anser dock att det är av stor vikt att hitta en rättvisande kostnadsfördelning.

Stadsledningskontoret föreslår att kommunfullmäktige beslutar att exploateringsnämnden medges rätt att fortsätta genomförandet av projekt Slussen omfattande investeringsutgifter om 12 100 mnkr och investeringsinkomster om 2 200 mnkr. Utgifter till följd av reviderat genomförandebeslut ska finansieras inom exploateringsnämndens investeringsbudget år 2015. Finansiering för kommande år får beaktas i samband med budget för år 2016.

Reservationer m.m.

Exploateringsnämnden

Reservation anfördes av vice ordföranden Joakim Larsson m.fl. (M) enligt följande.

- 1 Exploateringsnämnden godkänner delvis kontorets förslag.
- 2 Exploateringsnämnden beslutar att därutöver anför följande:

Nya Slussen är ett av de viktigaste och mest komplexa projekt vi har i Stockholm. Det är väsentligt att platsen omdanas från grunden, inte minst på grund av att konstruktionen som sådan har tjänat ut efter nästan 80 år i stockholmarnas tjänst. Nya Slussen kommer att innebära en anpassning till stockholmarnas behov - en effektiv och trygg knutpunkt för gående, cyklister och kollektivtrafik. Det ska också bli en av Stockholms mest attraktiva mötesplatser med nya parker och tillgängligt stadsliv.

Att ta upp ett reviderat genomförandebeslut är inget ovanligt för projekt av denna omfattning, som tar många år att genomföra. Ett sådant hade även Alliansen planerat för. I föreliggande förslag finns det dock ett antal punkter som vi ställer oss frågande till och där vi ser tydliga signaler om att projektet kommer att fortsätta försenas och fördras av vänstermajoriteten.

Under flera år har vi hört Socialdemokraterna, Miljöpartiet och Vänsterpartiet tala om skenande kostnader för projektet, såväl från talarstolen i kommunfullmäktige som i media. Vi har då också tydligt kunnat se den totala oenighet som rått i frågan mellan dessa partier. I Direktpress den 9 maj 2014 sade Socialdemokraterna ”Vi är inte jättekonkreta ännu, men vi vill göra förändringar som rör Gamla stan och biltrafiken.” Miljöpartiet å sin sida menade att de inte kunde svara ja eller nej på om de ville riva upp detaljplanen eller inte. De passade också på att kalla Alliansens plan för ett haveri. Vänsterpartiet ville förhandla bort de planerade byggnaderna framför nuvarande glashuset och KF vid Stadsgårdsleden, samt det planerade glashuset vid trappan/Södermalmstorg.

I augusti 2014 fortsatte Miljöpartiet, till Mitti, att hävda att de inte haft insyn i de ekonomiska kalkylerna. Detta är häpnadsväckande, särskilt med tanke på att allt material under processens gång är helt offentligt och har funnits, och fortfarande finns, fullt tillgängligt på stadens egen hemsida.

I en debatt under kommunfullmäktige den 27 november 2014 hävdade Socialdemokraterna att det inte var fråga om något stopp i projektet. De hade enligt egen utsago ”till exploateringskontoret varit mycket noga med att vi vill se över projektet skyndsamt och att de entreprenader och konsultarbeten som är upphandlade

och pågående också ska fortsätta [...] Projekteringsarbetet pågår med full styrka. Vissa arbeten som inte är akuta är tillfälligt pausade, men villkoret är att pengar inte förslösas.”

Dessvärre kan vi konstatera att vänstermajoriteten, trots sin retorik, hittills har försenat Nya Slussen med ett år, med extra kostnader på 400 miljoner kronor som följd.

Torsdagen den 4 juni kunde vi läsa uttalanden i Dagens Nyheter, där Socialdemokraterna skickade tydliga signaler om att planerade nya byggnader kan komma att slopas. Därmed skulle staden förlora ytterligare 760 miljoner kronor i utebliven försäljning av byggrätter. Denna signal är mycket oroande, som om det infrias skulle det innebära att vänstermajoriteten sedan valet lyckats fördyra Nya Slussen med 1,16 miljarder kronor. Genom att stoppa projektet och tillsätta en expertgrupp för att genomlysna bland annat projektekonomi har man alltså i onödan tillåtit kostnaderna att öka med nästan tio procent på knappt ett år. Med tanke på den höga svansföringen i retoriken kring skenande kostnader är detta milt uttryckt anmärkningsvärt.

Hanteringen av projektet från vänstermajoriteten är således djupt otillfredsställande. Den stora delen av kostnadsökningarna härleds till förskjutningar i tid, och ju längre tid som projektet tar desto dyrare blir det mot bakgrund av komplexiteten i projektet med många inblandade aktörer. Detta är rent logiskt, och har även konstaterats av exploateringskontoret.

I föreliggande förslag finns inte en krona från markförsäljning redovisad. Vi anser att det är en stor brist och att ärendet ska kompletteras med konkreta kalkyler för detta. Samtidigt ser vi en oroväckande risk för framkomlighetsproblem om antalet bilrörelser begränsas från 30 000 till 20 000 per dygn. Detta inte minst med tanke på prognoserna för befolkningsökningen i Nacka och Värmdö. Det är väsentligt att vi minimerar biltrafiken i innerstaden, och satsar på framkomligheten för stadsbussar, cyklister och fotgängare. Men vi kan inte riskera att hamna i en situation där vi redan om några år har trafikstockningar vid Nya Slussen på grund av att antalet fordonsrörelser per dygn begränsats i allt för hastig takt.

Avslutningsvis är vår hållning att detaljplanen för Nya Slussen ligger fast och ska genomföras i enlighet med denna. Det gäller därtill samtliga handlingar som ingått i framtagandet av detaljplanen, bland annat ett gestaltungsprogram. Den konkreta utformningen av byggnader, park och annat tas fram inför beslut om bygglov i stadsbyggnadsnämnden och ska inte detaljstyras i ett reviderat genomförandebeslut i exploateringsnämnden.

Reservation anfördes av Madeleine Sjöstedt (FP) enligt följande.

- 1 Exploateringsnämnden godkänner delvis kontorets förslag.
- 2 Exploateringsnämnden beslutar att därutöver anför följande:

Stockholm behöver Nya Slussen och det är glädjande att den rödgrönrosa politiska ledningen i Stadshuset nu äntligen fattar sitt första formella beslut som visar att man ämnar genomföra detta viktiga projekt.

Under hela förra mandatperioden var Socialdemokraterna, Miljöpartiet och Vänsterpartiet ständigt oense och ständigt oklara i frågan om vad de ville med nya Slussen. Framför allt klagade de på väldiga fördyringar och brist på insyn och demokrati. Ändå är mycket små förändringar i projektplanen man föreslår nästan ett helt år verksamhetsår efter att man kom till makten. Bristen på politiskt beslutskraft har försenat Nya Slussen med därmed fördyrat projektet med minst 400 miljoner kronor.

Givet detta är det dock glädjande att ärendet nu skrivs fram och att det innehåller en tydlig skrivning om behovet av ett gestaltungsprogram. Gestaltningen av nya Slussen blir av högsta vikt. För Folkpartiet är det angeläget att stor vikt läggs vid utformning och utsmyckning av ytorna ovanpå Slussen. Den konstnärliga gestaltningen av de tekniska lösningarna ska väga tungt. Huvudbrons gestaltning ska vara smäcker och utformning och materialval ska hålla mycket hög kvalitet. Vi vill också särskilt lyfta fram viken av att Stadsmuseets fastighet och verksamhet värnas och att planteringar, träd och grönytor prioriteras och håller en mycket hög kvalitet. Under bron ser vi gärna en saluhall, lokal marknad, kulturverksamhet eller liknande aktiviteter.

Funktionsmässigt måste tillgängligheten och tryggheten garanteras. För Folkpartiet är det angeläget att belysning, hissar, gångvägar, broar med mera ska vara anpassade för att skapa trygghet och full tillgänglighet.

Kollektivtrafiken ökar i betydelse i Stockholm, och när den nya Slussen utformas måste vi säkerställa att staden kan möta ökade mängder av passagerare från en växande storstadsregion. Kollektivkörfälten ska därför vara prioriterade. Körfälten som är tilltänkta för en framtida spårvagn ska göras breda och förberedas för att kunna gå på eget spårområde som avskiljs från övrig trafik. När spårvagnens körfält ska byggas stängs ett körfält för biltrafiken, ej kollektivkörfält eller utrymme för cykel- och gångtrafik.

Kollektivtrafiken på vattnet ska också ha ett naturligt nav vid Slussen.

Ersättaryttrande gjordes av Markus Berensson (C) enligt följande.

Bra. Kör.

Ersättaryttrande gjordes av Maurice Forslund (KD) enligt följande,

Maurice Forslund (KD) instämmer i förslag till beslut från vice ordföranden Joakim Larsson m.fl. (M).