



Projekt Slussen. Reviderat Genomförandebeslut. BILAGA 1, Lägesredovisning

Kort historik

Slussen i Stockholm har byggts om vart hundra år sedan 1600-talet. Vid varje ombyggnad har Slussen anpassats till stadens utveckling och de funktioner som behövs på platsen. Dagens anläggning är en komplicerad trafikapparat bestående av en mängd brokonstruktioner underbyggda med lokaler för handel och service.



Figur 1: Den befintliga Slussen

Projekt Slussen
Pia Ström Sjöberg

Peter Myndes backe 3
Box 8189
104 20 Stockholm
Telefon 076-122 64 84
Växel 08-508 276 00
pia.strom.sjoberg@
stockholm.se

stockholm.se/slussen

I anläggningen finns även anordningar för slussning och avbördning samt ett betydande system av ledningar för bland annat vatten, avlopp, gas, el och tele. Slussen är också en mycket viktig nod för kollektivtrafiken och regionens näst



största bytespunkt mellan bland annat tunnelbana, stadsbussar och bussar till Nacka och Värmdö.

Det finns stora problem med grundläggningen i området och anläggningen måste därför rivas och byggas upp från grunden. Därtill är översvämningsriskerna runt Mälaren idag oacceptabelt stora och avtappningskapaciteten behöver utökas. När avtappningskapaciteten byggs ut behöver Mälarens reglering göras om.

Anläggningens tekniska skick

Dagens anläggning färdigställdes 1935 och är efter 80 års användning tekniskt uttjänt. Konkret innebär det att Slussen är i så dåligt skick att anläggningen måste rivas och byggas upp från grunden. Problemen beror på att betongen bryts ner och på att grundläggningen misslyckades när Slussen byggdes på 1930-talet.

På vissa ställen har grundläggningen sjunkit med så mycket som 25 centimeter. 2010 hittades 178 stycken allvarliga konstruktionsskador. Det innebär stora påfrestningar för anläggningen och stora kostnader för förstärknings- och underhållsarbeten. Bara att hålla Slussen säker fram till ombyggnaden kostar årligen cirka tio mnkr.

Slussenanläggningen har en stor broyta - cirka 40 000 kvadratmeter. Den är uppdelad i 24 brokonstruktioner, vilket innebär att det finns en stor mängd brofogar med en sammanlagd längd av 2 650 meter.

Vissa delar av de konstruktioner som överdäckar och gränsar till tunnelbanan, exempelvis Ryssgården, är i gott skick och har upp till 80 års återstående livslängd. De delarna har kommit till senare än anläggningen från 30-talet. Även Södermalmstorg, Slussterrassen och delar av Karl Johans torg kan klara sig upp till 30 år till, medan i stort sett samtliga broar för biltrafik behöver byggas om snarast.

Anläggningen inspekteras ofta och underhållsarbeten och reparationer utförs regelbundet. Om det uppstår en akut konstruktionsskada stängs den delen av Slussen av för trafik omedelbart.

Exempel på åtgärder som utförs för att hålla Slussen säker för fordon och människor är:

- Förstärkningsåtgärder på balkar och pelare.
- Borttagning av lös betong - 10 ton betong togs bort 2014.
- Uppsättning av nät för att förhindra att lös betong faller ner.
- Trafikavstängningar. Ett exempel på detta är rampen från Munkbron mot Söder Mälarderstrand och Saltsjöutfarten, från Munkbron till Stadsgården, vilka tagits ur trafik på grund av nedsatt bärlighet.

Detaljplanearbete

Arbetet med att ta fram en ny lösning för Slussen startade som en idéävling i början på 1990-talet. Denna följdes av en arkitektävling under 2004, i vilken Nyréns förslag "Nya Slussen" utsågs som vinnare. Efter en allmän debatt om Slussens kulturhistoriska värden beslöts att ett referensalternativ skulle tas fram. White arkitekter fick uppdraget och tog fram "Nybyggt bevarande" som byggde på idén om återuppbyggnad av dagens anläggning.

Under programsamrådet 2007 presenterades de två förslagen, varpå ett enligt kommunfullmäktige beslutade att Slussens framtida utformning ska utgå ifrån förslaget "Nya Slussen". Det bedömdes vara det förslag som bäst kunde möta vår tids behov för tre viktiga funktioner på platsen; trafik, stadsliv och vatten. Man ville dock att förslaget skulle utvecklas.

Under 2008 utlystes parallella arkitektuppdrag för att utveckla "Nya Slussen". Fem olika arkitektkontor deltog och tog fram varsitt förslag. Dessa ställdes ut för allmänheten och exploateringsnämnden gav i maj 2009 exploateringskontoret i uppgift att medverka i Slussenområdets planläggning utifrån förslaget från Foster + Partners och Berg Arkitektkontor.

Plansamrådet genomfördes 2010 och lockade 10 000 besökare och en stor mängd remissvar. Synpunkterna som fördes fram har till stor del arbetats in i planen och bidragit till att förbättra lösningen. I samband med plansamrådet gjordes valet att den nya bussterminalen skulle placeras i Katarinaberget och att den skulle få en separat detaljplan.

Under 2011 ställdes detaljplanen för Slussen ut samtidigt som den nya detaljplanen för bussterminalen var på plansamråd. Utställningen lockade 20 000 personer. 29 september 2011

godkändes detaljplanen av Stadsbyggnadsnämnden och därefter antogs den i kommunfullmäktige 12 december 2011.

I januari 2011 ställdes detaljplanen för bussterminalen ut. Den 19 april 2012 godkändes denna detaljplan av stadsbyggnadsnämnden och den 11 juni 2012 antogs den av kommunfullmäktige.

Båda planerna har överklagats och prövats av länsstyrelse, mark- och miljödomstol och mark- och miljööverdomstol.

Detaljplanen för Slussen vann laga kraft 27 september 2013 medan detaljplanen för bussterminalen upphävdes den 31 mars 2014 på grund av att hanteringen av planen i ett antal fall bedömdes vara felaktiga; avsaknad av programsamråd, ej samrådd avgränsning av miljökonsekvensbeskrivning, bristande alternativredovisning, oklart förhållande till andra planer samt att de ekonomiska ställningstagandena inte var tillräckligt redovisade.

Start-PM för att påbörja arbetet med en ny detaljplan för bussterminalen godkändes av Stadsbyggnadsnämnden 11 september 2014. Arbetet pågår med sikte på samråd hösten 2015.

Tidigare beslut

Ett urval av de beslut som fattats angående Slussen:

Beslut att starta programsamråd för detaljplan Slussen	SBN 2007-05-10 ExplN 2007-05-14 TRN 2007-05-15
Beslut att starta plansamråd för detaljplan Slussen	SBN 2009-05-14 ExplN 2009-05-14 TRN 2009-05-12
Genomförandebeslut	KF 2010-06-21
Plansamråd för detaljplan Bussterminalen	SBN 2011-03-31
Antagande av detaljplan för Slussen	KF 2011-12-12
Antagande av detaljplan Bussterminalen	KF 2012-06-11
Rivning av ledningar i tunnel och delar av monolitbjälklag	SBN Diariennr 2012– 12498
Trafik under byggtiden	TRN 2013-02-07 ExplN 2013-02-07
Markanvisning kvarter E2 till Atrium Ljungberg, sidoavtal till tomträttsavtal för Tranbodarne 12	ExplN 2013-04-18
Rivning av blomsterhandel samt renovering	SBN 2014-02-06



av Katarinahissen	
Rivning av lokaler under brokonstruktion	SBN 2014-03-06
Rivning av lokaler under brokonstruktion samt terminalbyggnad för Djurgårdsfärjan	SBN 2014-03-06
Markanvisning kvarter E1 till Folksam, samarbetsavtal, avtal om Katarinahissen	ExplN 2014-04-10
Rivningslov Södra Torn 1 (Kolingsborg)	SBN 2013-06-13
Rivning av sekundärstomme och grundläggning, omläggning av ledningar, ny kulvert mm	SBN 2013-06-15
Detaljplan för Bussterminal vid Slussen, start-PM för ny detaljplan	SBN 2014-09-11
Ett flertal bygglov för tillfälliga och temporära åtgärder har lämnats, bl a för plank, kulvertar, byggetablering mm.	SBN 2011 – 2014
Överenskommelse finansiering av bussterminallösning för Ostsektorn med landstinget, Nacka och Värmdö kommuner.	KF 2015-04-20

Den fortsatta processen förutsätter att bland annat följande beslut fattas av Staden:

Genomförandeavtal med landstinget om bussterminal och andra kollektivtrafikfrågor i Slussen	KF
Detaljplan för Bussterminal vid Slussen: Redovisning av plansamråd, godkännande av detaljplan.	SBN
Detaljplan för Bussterminal vid Slussen: Antagande av detaljplanen.	KF
Bygglov för resterande lovpliktiga byggnader, byggnadsverk och anläggningar	SBN
Eventuell komplettering av rivningslov för teknikutrymmen m.fl. lokaler under brokonstruktionerna	SBN
Markanvisning för handelsplatsen	ExplN
Exploateringsavtal för kontorshuset på Stadsgårdsledens tunnel	KF
Bygglov för kontorshuset på Stadsgårdsledens tunnel	SBN

Äldre gällande avtal med SLL

En kedja av avtal inkluderande den så kallade Hörjelöverenskommelsen 1965, Tunnelbaneavtalet 1969, Trafikavtalet 1967 och 1968, Regleringsavtalet 1981, Huvudavtalet 2008 och bilagan Mullvadsavtalet, reglerar

relationen mellan SLL¹ och staden när det rör kollektivtrafiken. Dessa avtal kan i vissa fall direkt tillämpas på Slussens ombyggnad, exempelvis när det gäller arbeten intill tunnelbanan och iordningställande av busshållplatser i gaturummet. Avtalen berör dessutom såväl spårvägstrafik som tunnelbana, men de är inte direkt tillämpliga på Saltsjöbanan, och reglerar inte byggande av bussterminaler.

Samma år som det ovan nämnda Trafikavtalet tecknades skrevs även ett avtal för dagens bussterminal i Slussen. Området användes tidigare som bangård. Avtalet innebär att staden anlade terminalen helt på SL:s bekostnad och att SL svarade för kompletterande arbeten med byggnader, målning, regnskydd, hållplatsstolpar mm. Därefter står staden för skötsel och underhåll mot en årlig ersättning från SL.

När det gäller Saltsjöbanans sträckning inom staden gäller ett avtal som tecknades 1961 mellan staden och Järnvägsaktiebolaget Stockholm-Saltsjön, och där SLL sedermera har inträtt som ägare till anläggningen på samma villkor. Staden har av formella skäl sagt upp avtalet så att det upphör att gälla den 31 december 2015.

SLLs verksamhet i Slussenområdet

I egenskap av huvudman för kollektivtrafiken i Stockholms län, samt med stöd av de avtal som redovisats under pkt 4, driver SLL genom Trafikförvaltningen olika typer av kollektivtrafik på stadens mark i Slussenområdet.

Kollektivtrafikanläggningarna är precis som Slussen i övrigt i dåligt skick och det finns ett stort behov av upprustning och renovering för att nå upp till dagens krav på t.ex. säkerhet och tillgänglighet. SLL har beslutat om ett program Slussen som omfattar, dels upprustning av Saltsjöbanan med en budget på 1 532 mnkr, dels renovering av Söderströmsbron under åren 2015-2019 med en budget på cirka 200 mnkr. Det finns också ytterligare behov av investeringar i form av upprustning av tunnelbanestationens entréer och lokaler samt el- och teleutrustning för Saltsjöbana/tunnelbana. I SLLs budget för 2015-2019 finns en föreslagen utgift för bussterminalen

¹ Avtalen är tecknade mellan staden och AB Storstockholms Lokaltrafik, SL. Bolaget ägs av Stockholms Läns Landsting, SLL. I förhandlingar med staden företräds SL och SLL av landstingets Trafikförvaltning (TF) som genom Trafiknämnden har ett uppdrag att svara för förvaltning av SL:s tillgångar och rättshandla åt SL.

på 1 891 mnkr och för Program Slussen finns en totalutgift på 2 120 mnkr varav Saltsjöbanans upprustning avser 1 532 mnkr.

Entreprenader

Nedan redogörs för de entreprenader som pågår och pågående upphandlingar. De tider som anges avser tider i kontrakt och förfrågningsunderlag.

Pågående upphandlade entreprenader

Entreprenad 861 Ledningsomläggning.

Entreprenör JM Anläggning AB.

Entreprenaden omfattar ledningsomläggning inför byggstart.

Entreprenadtid: 2013-01-07 till 2015-10-30.

Ersättningsform löpande räkning med fast procentuellt arvode.

Entreprenad SN 812 Kulvert under Saltsjöutfarten

Entreprenör Zublin Scandinavia AB.

Entreprenaden avser byggnation av ny pålad kulvert under Saltsjöutfarten. Entreprenaden innefattar bl.a. schaktning, spontning, pålning, betongarbeten, mark och VA-arbeten samt återfyllningsarbeten.

Entreprenadtid: 2014-03-24 till 2015-08-02.

Ersättningsform fast pris SEK 24 995 000.

Entreprenad SN 681 Byggservice

Entreprenör PO Service Bygg och måleri AB.

Entreprenad omfattar ombyggnadsarbeten, reparationsarbeten, installationsarbeten, markarbeten och förebyggande byggnadsarbeten inom byggnader/lägenheter och andra anläggningar som kan beröras av entreprenadarbeten inom Projekt Slussen. Utförande av arbete sker genom avrop med skriftliga beställningar från beställaren.

Entreprenadtid 2014-03-24 till 2020-12-31.

Ersättningsform löpande räkning med fast procentuellt arvode.

Entreprenad SN981 Saltsjöbanans slutstation under byggtiden

Entreprenör Frijo AB.

Entreprenaden innebär att Saltsjöbanans ändstation flyttas temporärt till annan plats för att möjliggöra utförandet av entreprenader för nya Slussen.

Entreprenadtid 2015-01-12 till 2015-09-01.

Ersättningsform mängdreglerat med fasta priser.

Entreprenad SN73 Avbördningsluckor

Entreprenör Skanska Sverige AB.

Entreprenaden omfattar de avbördningsluckor som skall monteras i betongkanaler för reglering av Mälarens vattenstånd via

Söderström.

Entreprenadtid 2015-03-09 till 2021-06-30.

Ersättningsform löpande räkning med riktkostnad och fast arvode.

Entreprenad SN 813 Rivning Land 1

Entreprenör Rivab AB i Göteborg.

Entreprenaden omfattar i huvudsak följande arbeten rivning av befintliga konstruktioner, monoliter 1, 2, 3, och, 21, 23, 24 samt del av 20, inklusive lokaler under konstruktioner.

Rivning stomkomplettering och saneringsarbeten.

Entreprenadtid är 2015-04-01 till 2016-01-31.

Ersättningsform är fast pris.

Entreprenad SN 692 Provisorisk GC-bro

Leverantör Veidekke Entreprenad AB.

Leverans av begagnad GC-bro

Avtal tecknat 2014-11-05.

Entreprenad SN 691 Trafikåtgärder inom arbetsområdet

Entreprenör Skanska.

Entreprenaden är en gemensam entreprenad för projekt Slussen. Entreprenaden är uppdelad i två huvuddelar.

Huvuddel 1 omfattar temporära broar och tillhörande konstruktioner av betong-, trä- och stål samt temporär väg.

Huvuddel 2 omfattar markarbeten bestående av ombyggnader av gator, gångbanor, cykelvägar, dagvattenbrunnar/ledningar mm samt trafikomläggningar.

Entreprenadtid är 2015-05-04 till 2015-12-31.

Ersättningsform fast pris.

Entreprenad SN 71 Slussanläggning med kajer

Tilldelningsbeslut meddelat 2015-05-19.

Entreprenör Skanska.

Entreprenaden genomförs som samverkansentreprenad och omfattar alla arbeten i Gamla Stan, kajer, de nya lågbroarna över avtappningskanalerna, alla vattenarbeten för den nya avtappnings- och slussanläggningen i Söderström samt arbeten med vattentorget. Även arbeten för att hindra erosion ingår.

Entreprenadtid 2015-07-01 – 2021-12-31.



Ersättningsform löpande räkning med riktkostnad och fast arvode.

Entreprenad SN 81 Konstbyggnad Land

Tilldelningsbeslut meddelat 2015-05-19.

Entreprenör Skanska.

Entreprenaden genomförs som samverkansentreprenad och omfattar i huvudsak betongkonstruktioner för Katarinavägen, Hornsgatan, Södermalmstorg, västra del av Stadsgårdsledens tunnel, Atrium/knutpunkt och anslutning mot den nya bron.

Entreprenadtid 2015-07-01 – 2021-12-31.

Ersättningsform löpande räkning med riktkostnad och fast arvode.