

Handläggare
Lisa Jacobsson
08- 508 265 17

Till
Exploateringsnämnden
2020-06-11

Projekt Slussen. Lägesredovisning

Förslag till beslut

Exploateringsnämnden godkänner lägesredovisningen och överlämnar den till Kommunstyrelsen för kännedom.

Johan Castwall
Förvaltningschef

Sara Lundén
Avdelningschef

Peter Svärd
Enhetschef

Exploateringskontoret
Avdelningen för Stora projekt

Fleminggatan 4
Box 8189
104 20 Stockholm
Telefon 08-508 265 17
Växel 08-508 276 00
lisa.jacobsson@stockholm.se
exploateringskontoret@stockholm.se
Org nr 212000-0142
stockholm.se/exploateringskontoret

Innehåll

Förslag till beslut.....	1
Sammanfattning.....	4
Bakgrund	8
Styrande beslut.....	9
Reviderat genomförandebeslut 2015	9
Överenskommelse om finansiering av bussterminallösning för Ostsektorn	11
Genomförandeavtal för ny- och ombyggnadsarbeten i anslutning till Slussen	11
Beslut om stadens medfinansiering av bussterminalen	12
Medfinansiering EU.....	12
Regional och statlig medfinansiering av avbördningsanläggningen	13
Länsplan	13
Stöd för att främja hållbara stadsmiljöer (Stadsmiljöavtal) ...	13
Avtal för tidig markreservation Nobel Center	13
Lägesredovisning.....	14
Myndighetstillstånd.....	14
Detaljplaner.....	14
Miljödom.....	14
Arkeologi	14
Bygg- och rivningslov.....	14
Fastighetsbildning	15
Markåtkomst	16
Omfattning	16
Inledning	16
Mälarterrassen.....	17
Handelsplatsen	18
Katarinahissen.....	18
Nobel Center	18
Avtal och gränssnitt	19
Tekniska och avtalsmässiga gränser	19
Administrativa gränser.....	23
Projektering.....	23
Delområde Berg.....	23
Delområde Land.....	23
Delområde Vatten	24

Entreprenadarbeten	25
Delområde Berg	25
Delområde Land.....	25
Delområde Vatten	25
Tvister och skadeärenden.....	26
JM Entreprenad	26
Gondolen.....	26
Projektförsäkring.....	26
Jordsaksägare Mälardalen	26
Tider	27
Ekonomi	29
Nedlagda kostnader.....	29
Realiserade inkomster	29
Prognos investeringsutgifter, investeringsinkomster och försäljningsinkomster.....	30
Förklaring till avvikelse investeringsutgift och investeringsinkomst	32
Förklaring till avvikelse försäljningsinkomst	40
Risk och osäkerheter	41
Index	41
Besparingsåtgärder.....	41
Möjligheter till förbättrad prognos.....	42
Information till andra förvaltningar	43
Kontorets sammanfattande bedömning.....	43
Slut	45

Sammanfattning

Kommunfullmäktige fattade genomförandebeslut för Slussen den 21 juni 2010. En lägesredovisningen gjordes den 16 oktober 2014 och därefter fattades ett reviderat genomförandebeslut i kommunfullmäktige den 28 september 2015.

En övergripande deltaljplan vann laga kraft den 27 september 2013 och en separat deltaljplan för bussterminalen vann laga kraft den 4 maj 2018. Den 21 januari 2015 erhöles tillstånd från mark- och miljööverdomstolen för samtliga arbeten och nya anläggningar i vatten, grundvattenbortledning och den nya regleringen av Mälaren. De myndighetsbeslut som kvarstår att erhålla rör främst bygglov och fastighetsbildning.

Tomtmark för kommersiellt ändamål tillskapas inom projektet i form av C1/Mälarterrassen, E1/Kv. Ryssbodarna, E2/Kv. Hammästaren, handelsplatsen samt för lokaler under huvudbron.

Projektets omfattning och behov har förändrats över tid, dels genom uppdaterade riktlinjer, men även i vissa fall på grund av ny kännedom om anläggningars status som inte kunnat analyseras i tidigt skede. Vidare har mer robusta lösningar visat sig behövas.

Förberedande entreprenadarbeten startade 2013 och rivning, grundläggnings- och konstruktionsarbeten har pågått sedan 2016. Aktuell prognos visar på förskjutning av deltider i reviderat genomförandebeslut, till följd av riskutfall kopplat till geotekniska förutsättningar, arkeologiska undersökningar samt platsens komplexitet, som föranlett mer omfattande temporära konstruktioner och trafikomläggningar än planerat. Även förseningar kopplade till huvudbron, bland annat orsakade av väderförhållanden, har påverkat tidplanen. Det nya övergripande trafiksystemet bedöms dock kunna tas i drift 2025 som planerat, med broar, tunnel, huvudgator och gång- och cykelstråk. Efter 2025 kommer projektet att pågå ytterligare 1-2 år med färdigställande av funktioner som måste samordnas med och anpassas till kommande bebyggelse.

Enligt det reviderade genomförandebeslutet är ramen för projektets nettoutgift 9 900 mnkr med investeringsutgifter om 12 100 mnkr och investeringsinkomster om 2 200 mnkr i löpande prisnivå. Försäljningsinkomster för kontorsbyggrätter och handelsytor förväntas enligt beslutet uppgå till 760 mnkr i löpande prisnivå. Tillkommande medel om 251 mnkr, överförda från projekt Nobel Center på Blasieholmen, enligt beslut i kommunfullmäktige den 4 maj 2020, ger en utökning av projektets ram för investeringsutgifter till 12 351 mnkr samt nettoutgift till 10 151 mnkr.

Enligt aktuell prognos bedöms projektets nettoutgift öka med 1 375 mnkr vilket motsvarar 13,5 % avvikelse mot reviderat genomförandebeslut för projekt Slussen. Ökningen ligger inom ramen för tillåtna avvikelser enligt stadens investeringsregler. Tillåten avvikelse enligt stadens investeringsregler är 15 % av investeringens nettoutgift. Anpassningar för ett Nobel Center vid Slussen beräknas innebära tillkommande investeringsutgifter för projektet om ca 250 mnkr.

Enligt aktuell prognos bedöms investeringsutgiften för projektet, inklusive förvärv, uppgå till 15 820 mnkr i löpande prisnivå. Ökade investeringsutgifter beror främst på riskutfall kopplade till:

- geotekniska förutsättningar
- arkeologiska undersökningar
- projektets komplexitet
- ökat behov av temporära konstruktioner och trafikomläggningar
- ökad och förändrad kravställning från intressenter
- ökat behov av mer robusta temporära lösningar för tredje man
- tillkommande krav avseende antikvariska åtgärder
- tidsförskjutningar på grund av försening av formell process för detaljplan för bussterminalen
- tidsförskjutningar kopplade till leverans av huvudbron
- investeringsutgifter undervärderades eller saknades i kalkyler baserade på underlag framtagna i tidigt skede, programhandling

Investeringsinkomst för projektet bedöms enligt aktuell prognos öka från 2 200 mnkr till 4 294 mnkr. Ökade investeringsinkomster är kopplade till:

- ersättning för bussterminalen
- medfinansiering från cykelmiljarden för gång- och cykelbron
- medfinansiering från EU för åtgärder i Asköviken
- avtal med intressenter, såsom ledningsägande bolag, byggherrar, Trafikverket, Region Stockholm med flera

Bokförda investeringsutgifter uppgår till 7 506 mnkr (mars 2020). Realiserade investeringsinkomster uppgår totalt till 942 mnkr (mars 2020).

Projektets försäljningsinkomster beräknas minska med 264 mnkr, i huvudsak till följd av att marken för E2/Nobel Center upplåts med tomträtt istället för att säljas. Tomträttsavgälden enligt den tidiga markreservationen är antagen till ca 10 mnkr per år. Nuvärdet av framtida tomträttsavgälder för Nobel Center beräknas till 250 mnkr.

Fortsatt finns risker och osäkerheter kopplade till arkeologi, geoteknik/grundläggning, ersättningar och intressenter. Nobel Center bedöms inte medföra negativ påverkan för genomförandet av projekt Slussen. Det förutsätter att besked och beslut fattas i rätt tid samt att överenskomna utredningar och resultat från dessa kan hanteras inom ramen för projekt Slussens tidplan och budget.

Risk finns för att tider inte kan innehållas med anledning av platsens och projektets komplexitet och de olika anläggningsdelarnas komplexa beroenden för färdigställande. Osäkerheter råder även kring statlig- och kommunal medfinansiering av avbördningsanläggningen.

Prognosen förutsätter att planerade besparingsåtgärder som skulle kunna medföra minskade investeringsutgifter om ca 550 mnkr kan genomföras. Åtgärder är exempelvis förändrade produktionsmetoder, byggordning och entreprenadindelning för kvarvarande entreprenader, samt ändrat utförande för exempelvis markbeläggning. Större förändringar av projektets omfattning, såsom borttagande av funktioner i anläggningen, bedöms vara teoretiskt genomförbara men kan medföra, eller riskera att medföra, negativa konsekvenser för projektet då effektmål och

omfattning enligt det reviderade genomförandebeslutet inte kan uppnås.

Möjligheter till förbättrad prognos gäller i huvudsak ökade investeringsinkomster i form av EU-stöd, extern finansiering av avbördningsanläggningen samt ersättning från ledningsägande bolag för standardhöjning av ledningsnät med tillhörande anläggningar i samband med omläggning.

Kontorets strategi framåt för att innehålla prognos i enlighet med lägesredovisning:

- Tillkommande medel från projekt Nobel Center på Blasieholmen om 251 mnkr används för att finansiera de investeringsutgifter som uppkommer i samband med att marken för E2/ Kv. Hamnmästaren upplåts med tomträtt till Nobelhuset AB.
- Stadens bidrag till finansiering av bussterminalen finansieras av den avsättning för medfinansiering som gjordes i bokslut 2016.
- Region Stockholm och Värmdö kommun finansierar bussterminalen i enlighet med gällande avtal.
- Statlig- och kommunal medfinansiering av avbördningsanläggningen får värderas utifrån vald metodik för medfinansiering men ska uppgå till minst 24 % av investeringsutgiften.
- Kvalitetsökning och trafikförbättrande åtgärder på gång- och cykelbron finansieras med 116 mnkr från ”cykelmiljarden”.
- Besparingsåtgärder om ca 550 mnkr genomförs inom delområde Land och Vatten.

Projektets tidplan har på grund av den ändrade omfattningen behövts justerats för vissa deltider, men målet att den nya regleringen av Mälaren ska tas i bruk i god tid enligt miljötillståndet och att det övergripande trafiksystemet ska tas i drift 2025 är inom räckhåll.

Kontorets samlade bedömning är därför att projektet bör fortlöpa i enlighet med angiven strategi och denna lägesredovisning.

Bakgrund

Syftet med projektet är att ersätta den uttjänta anläggningen med en ny som är anpassad efter vår tids förutsättningar och krav. Den anläggning som färdigställdes år 1935 var efter 80 års användning tekniskt uttjänt och det blev nödvändigt att riva stora delar av anläggningen och bygga upp Slussen från grunden. Därtill är översvämningsrisken runt Mälaren idag oacceptabel och avbördningskapaciteten behöver utökas. När avbördningskapaciteten byggs ut görs även Mälarens reglering om. Befolkningsökningen i Stockholm är stor och platsen behöver anpassas utifrån dagens behov av funktioner.

Projektets effektmål har konkretiserats i tre bärande funktioner, **Trafik** -Smidigare möjligheter att resa, bo och mötas, **Stadsliv** - Attraktiv, trygg och levande del av Stockholm, **Vatten** -Trygga bebyggelse och dricksvatten för hela Mälardalen.

Projektet är ett samverkansprojekt mellan exploateringskontoret, trafikkontoret och stadsbyggnadskontoret, vilket innebär att alla tre kontoren har ansvar för att bidra till projektets måluppfyllnad.

Arbetet med att ta fram en ny lösning för Slussen startade som en idéävling i början på 1990-talet. Ett politiskt beslut fattades år 2007 om att platsen skulle få en ny utformning och ett genomförandebeslut togs år 2010. I samband med 2013 års Stockholmsförhandling fattades ett beslut om utbyggnad av tunnelbana till Nacka Centrum. I samband med förhandlingen beslutades även att en bussterminal i Slussen samt en bussterminal i Nacka Centrum behöver byggas för att hantera expansionen i Ostsektorn och bibehålla kollektivtrafikens attraktivitet. Den första detaljplanen för Slussen vann laga kraft 2013. Projekteringsarbeten påbörjades och en första systemhandling för projektet förelåg 2013.

En lägesredovisning gjordes i oktober 2014 och i november 2014 tillsatte kommunstyrelsen en oberoende expertgrupp med uppdrag att granska projektet utifrån 11 specifika frågeställningar. Expertgruppen redovisade resultatet av sitt arbete den 31 januari 2015 i form av en rapport. Fördjupad kunskap om de tekniska förutsättningarna i önskad anläggning, tillkommande funktioner och anläggningsdelar som tidigare inte inkluderats i projektbudget samt tidsförskjutningar hade förändrat den ekonomiska bedömningen av projektet jämfört med

genomförandebeslut 2010. Ett reviderat genomförandebeslut togs 2015, i vilket projekts nya omfattning definierades. Systemhandlingen arbetades om utifrån de förändrade förutsättningarna och en separat detaljplan för bussterminalen i Katarinaberget togs fram.

Styrande beslut

Reviderat genomförandebeslut 2015

Ett reviderat genomförandebeslut för Slussen togs av kommunfullmäktige den 28 september 2015. I beslutet definieras projektets omfattning.

Beslutet innebar att ramen för projektets nettoutgift sattes till 9 900 mnkr. Den totala investeringsutgifter uppgick till 12 100 mnkr och investeringsinkomsterna till ca 2 200 mnkr i löpande prisnivå. Utfallet över åren beräknades enligt nedanstående tabell.

Budgetkonsekvenser Investering Mnkr	Ack t.o.m. 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 (-)/-inkomst	-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

Av projektets investeringsutgift om 12 100 mnkr avsåg 1 550 mnkr kvarstående osäkerheter och risker. Cirka 2 054 mnkr härrörde till prisutveckling på grund av projektets långa ledtider och 1 701 mnkr avsåg tidigare upparbetade kostnader.

Sammanställning:

- Upparbetat tom 2015 1 701 mnkr
- Entreprenadkostnader 5 127 mnkr
- Byggherrekostnader 1 668 mnkr
- Risk 1 550 mnkr
- Delsumma 10 046 mnkr**
- Index (uppräknat med 5 %) 2 054 mnkr
- Totalsumma 12 100 mnkr**

Inkomster (2 200 mnkr) i tabell ovan fördelas enligt beslutet:

- Bussterminal 1 073 mnkr
- Saltsjöbanan 300 mnkr
- Avbördningsanläggning 560 mnkr

- Index 219 mnkr
- Realiserade inkomster 48 mnkr

I reviderat genomförandebeslut ingår investeringsutgifter för bussterminalen om 1 800 mnkr och investeringsinkomster om 1 350 mnkr, i löpande prisnivå.

Försäljningsinkomsterna beräknades uppgå till 760 mnkr.

Kvarstående projektreserv omfattar enligt beslutet osäkerheter och risker kopplade till:

- Markåtkomst
- Ersättningar
- Skadestånd
- Arkeologi
- Geoteknik/grundläggning
- Utformning
- Övrigt

Utöver ovanstående osäkerheter och risker anges i beslutet även oklara finansieringsfördelningar som en risk, vilken kan innebära minskade intäkter alternativt ändrad omfattning i de fall överenskommelser inte kan träffas med berörda parter.

Enligt beslutet ska trafikanläggningen färdigställas 2025 och arbetena är indelade i fem övergripande byggskedan:

- Förberedande arbeten med lednings- och trafikomläggningar 2015-2016.
- Rivning av östra delarna, byggande av ny tillfällig bussterminal på Stadsgården. Ny konstruktion för Katarinavägen. 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.

Efter det att trafikanläggningen är tagen i drift förutsattes Saltsjöbanan kunna återläggas av Region Stockholm Trafikförvaltningen samt nya byggnader öster om Katarinahissen uppföras av externa byggherrar.

Överenskommelse om finansiering av bussterminallösning för Ostsektorn

Den 2 juli 2014 träffades en politisk överenskommelse avseende finansiering av bussterminallösning vid Slussen mellan Region Stockholm, Stockholms stad, Nacka kommun och Värmdö kommun (Dnr E2014-01756). Finansieringsöverenskommelsen innebär kortfattat att finansieringen av bussterminalen vid Slussen ska ske enligt fördelningen: Stockholms stad och Region Stockholm 25 % vardera och staten, genom Länsstyrelsen, 50 %. I överenskommelsen anges att bussterminalen är kostnadsberäknad till 1 430 mnkr (prisnivå 2014), där 1 150 mnkr avser utgift för entreprenadarbete och 280 mnkr avser utgift för byggherrekostnader. Samtliga kostnader utöver 1 430 mnkr skall enligt överenskommelsen bekostas med 60 % av Region Stockholm och 40 % av staden.

Kostnadsberäkningen baserades på kalkyl för systemhandling som fastställdes 2013. I terminalen ingick 20 avgångs-, 20 regler- och 8 ankomstplatser.

Överenskommelsen godkändes av kommunfullmäktige den 20 april 2015.

Genomförandeavtal för ny- och ombyggnadsarbeten i anslutning till Slussen

För ombyggnadsarbetena vid Slussen träffade staden och Region Stockholm Trafikförvaltningen ett genomförandeavtal den 21 december 2016 (Dnr E2017-00575). I avtalet framgår att parterna är överens om en minskad omfattning för bussterminalen som ett besparingsbeting vilket resulterade i en kapacitetsminskning till 17 avgångs-, 17 regler- och 6 ankomstplatser.

I genomförandeavtalet framgår att bussterminalen baserat på framtagna systemhandling 2014 är gemensamt kostnadsberäknad till 1 430 mnkr i prisnivå 2014. Kostnaden fördelas enligt avtalet; regionen 25 % (357,5 mnkr), staden 25 % (357,5 mnkr) samt staten via Länsplan 50 % (715 mnkr). Samtliga kostnader överstigande 1 430 mnkr + index KPI bekostas av regionen till 60 % och staden till 40 % i enlighet med överenskommelsen om finansiering. Medfinansiering från Region Stockholm för Saltsjöbanans slutstation om 300 mnkr realiserades inte i genomförandeavtalet.

Genomförandeavtalet med Region Stockholm omfattar utöver bussterminalen även andra anläggningsdelar för vilka gränssnitt, förutsättningar, kravställning och ansvar tydliggörs mellan parterna.

Beslut om stadens medfinansiering av bussterminalen

I samband med beslut om Årsredovisning 2016 godkände kommunfullmäktige en avsättning om 533 mnkr för finansiering av stadens del av den nya bussterminalen.

Bussterminalen kommer efter färdigställande att ägas av Region Stockholm. Stadens bidrag till finansiering av bussterminalen utgör därmed inte en investeringsutgift, utan medfinansiering av regionens investering.

Avsättningens storlek påverkades av att Länsplanen vid tillfället för beslutet inrymt finansiering om 300 mnkr jämfört med kalkylerade 715 mnkr (prisnivå 2014). Finansiering från Länsplanen har enligt senare beslut utökats till 410 mnkr. Staden ska enligt finansieringsöverenskommelsen för bussterminalen stå för 40 % av utebliven finansiering från Länsplanen, således 305 mnkr uppräknat med index KPI.

Avsättningen ska justeras vid del- och helårsbokslut i enlighet med stadens ansvar för kostnadsökningar och indexuppräkning. Enligt finansieringsöverenskommelsen ska staden stå för 40 % av eventuell kostnadsökning uppräknat med index KPI.

Medfinansiering EU

Enligt beslut av Länsstyrelsen den 9 november 2017 (Jnr 2016-6909) erhåller kontoret medfinansiering från EU om 6 mnkr för åtgärder i Asköviken. Omfattning av åtgärderna definieras i miljödom för projekt Slussen.

Regional och statlig medfinansiering av avbördningsanläggningen

Enligt reviderat genomförandebeslut förutsätts regional och statlig medfinansiering för avbördningsanläggningen om 560 mnkr, vilket motsvarar 47 % av den då bedömda investeringsutgiften.

I enlighet med avtal mellan staden och Trafikverket daterat den 15 januari 2018 delfinansierar staten avbördningsanläggningen med 90 mnkr. Exploateringskontoret fakturerar staten 30 mnkr per år under 3 år med start 2020. Avtalet godkändes av kommunstyrelsen den 5 november 2018 (KS 2018/1207). Överenskommelse om resterande del av medfinansieringen kvarstår att hantera.

Länsplan

Statlig medfinansiering för bussterminalen via Länsplan fastställdes enligt beslut den 13 november 2018 till 410 mnkr (TRV 2013/66324).

Stöd för att främja hållbara stadsmiljöer (Stadsmiljöavtal)

Den 14 juni 2019 erhöll Region Stockholm Trafikförvaltningen, med staden som medsökande, stöd för att främja hållbara stadsmiljöer via Stadsmiljöavtal till bussterminalen om 574,5 mnkr, varav 44,5 mnkr avser SL-specifik utrustning. Resterande del delas lika mellan staden och Regionen (TRV2018/131506).

Avtal för tidig markreservation Nobel Center

Den 4 maj 2020 beslutade kommunfullmäktige att medel om 251 mnkr ska överföras till projekt Slussen från projekt Nobel Center på Blasieholmen. Detta medför en utökning av projekt Slussens ram för investeringsutgifter till 12 351 mnkr.

Lägesredovisning

Myndighetstillstånd

Detaljplaner

Den 27 september 2013 vann huvudplanen för slussenområdet laga kraft. Staden inledde under 2014 ett nytt planarbete för bussterminalen och den nya detaljplanen antogs den 2 februari 2018. Domen överklagades även den till mark- och miljödomstolen men den 4 maj 2018 beslutade mark- och miljööverdomstolen att inte bevilja prövningstillstånd till de parter som överklagat domen. Den i mark- och miljödomstolen antagna detaljplanen från 2 februari 2018 vann därmed laga kraft.

Miljödom

Den 21 januari 2015 fick Stockholms stad tillstånd från Mark- och miljööverdomstolen för samtliga arbeten och nya anläggningar i vatten, grundvattenbortledning och den nya regleringen av Mälaren. Domen överklagades men den 20 augusti 2015 meddelade högsta domstolen att de inte beviljar prövningstillstånd till de parter som överklagat domen. Det innebär att domen från 21 januari 2015 stod fast. Erhållen dom omfattar projektets samtliga delar och definierar villkor och förutsättningar för hela projektet. Ersättning för skada på jordbruksmark till följd av förändrad regleringen av Mälaren hanteras i separat process.

Arkeologi

Åtgärder i samband med ombyggnationen av Slussen berör del av fornlämning RAÄ Stockholm 103:1. Staden ansökte 2013 om tillstånd enligt kulturminneslagen, 2 kap. § KML, för de ingrepp i fornlämningen som uppstår i samband med ombyggnaden. Antaganden om omfattning av arkeologiska undersökningar, i form av schaktövervakning, inför reviderat genomförandebeslut, baserades på vid tillfället känd information om området i form av arkeologiska rapporter, historiska dokument och ritningar.

Bygg- och rivningslov

Under perioden år 2015 till 2020 beviljades ca 60 bygglov inom projektet. Av dessa avsåg cirka femton bygglov permanenta konstruktioner/byggnader. Övriga lov avsåg rivningslov, provisorier eller byggetableringar. I projektets början överklagades flertalet av loven, oftast av enskilda eller föreningar. Dock avslogs i princip alla överklaganden på grund av att de som överklagat inte var sakägare. Under senare år har

antalet överklaganden minskat och i nuläget är inget lov av betydelse överklagat. För perioden år 2020 till 2025 kommer uppskattningsvis ett tiotal nya bygglov behövas, bl.a. för Mälarterrassen och handelsplatsens fasad mot kajen, teknikutrymmen och X-områden inom handelsplatsen.

Fastighetsbildning

Detaljplanen för den nya bussterminalen i Katarinaberget innehåller fastighetsbildningsbestämmelser som har varit styrande för var fastighetsgränserna ska gå.

Detaljplanen för övriga Slussen styr endast fastighetsgränser ovan mark, och den nya anläggningen är mycket komplex med många funktioner som trängs på ett begränsat utrymme. De betongkonstruktioner som staden bygger är optimerade för att uppnå en effektiv produktion och kostnadseffektiv förvaltning och är inte anpassade till de nya byggnadskvarterens gränser, vare sig över eller under mark. Det gör att en och samma anläggningsdel eller monolit kan ha funktion att bära upp gata eller torg på samma gång som den överdäcker tåg- eller vägtunnel och utgör väggar, tak eller grundläggning för lokaler för handel eller kontor över eller under mark. Var fastighetsgränserna ska gå under mark och vilka konstruktioner som ska utgöra gemensamhetsanläggningar eller belastas med servitut måste därför utredas och bestämmas i efterhand i samråd med lantmäterimyndigheten, trafikkontoret och de berörda fastighetsägarna och köparna av byggrätterna.

Följande lantmäteriatgärder krävs för att genomföra projektet:

- Överföring av del av tomträttsfastigheten Tranbodarne 12 till gatumark, upphävande av ledningsrätt, nytt servitut för koppling över och under mark mellan Tranbodarne 11 och 12. Förrättningen är avslutad.
- Bilda en fastighet för den nya bussterminalen i Katarinaberget med 3D-utrymme under mark, ledningsrätt för att kunna flytta befintlig avloppstunnel i berget. Förrättningen är till största delen genomförd men avslutas först när terminalen är utsprängd och klar.
- Bilda fastigheter för de nya byggrätterna i kvarteren Södra Torn (Mälarterrassen/C1-huset), Blå Bodarna (den nya handelsplatsen), Ryssbodarna (E1) och Hammästaren (E2). Samtliga nya fastigheter blir komplexa med 3D-utrymmen. Arbete pågår.

- Bilda en ny gatumarksfastighet för Stadsgårdsledens tunnel. Den blir en 3D-fastighet under mark som urholkar de ovan nämnda byggrätterna. Arbeta pågår.

Markåtkomst

Ett stort antal lokalhyresgäster i gamla Slussen och markupplåtelse på allmän plats har sagts upp och avetablerats eller fått flytta med anledning av projektet, exempelvis Slussengallerian, Strömmingsvagnen, OKQ8 och butiker i Blå Bodarna. Dessutom har ett 30-tal fastigheter på Katarinaberget fått avstå utrymme under mark till den nya bussterminalen. Det pågår arbete med att teckna avtal om blivande gemensamma utrymmen för handelsplatsen och angränsande funktioner och fastigheter. Kvarstående nyttjanderätter, huvudsakligen uteserveringar, stäms av halvårsvis och anpassas efter projektets arbeten med mål att verksamheter ska kunna vara kvar i så stor utsträckning som möjligt.

Omfattning

Inledning

Projektets omfattning definieras i tjänsteutlåtande till reviderat genomförandebeslut från 2015. Projektets omfattning och behov har förändrats över tid och styrs genom löpande kravställning. Utgångspunkt är de systemhandlingar som upprättats och som ligger till grund för genomförandebeslut 2015. Projektets fysiska genomförande är indelat i tre geografiska delområden, Berg, Land och Vatten.

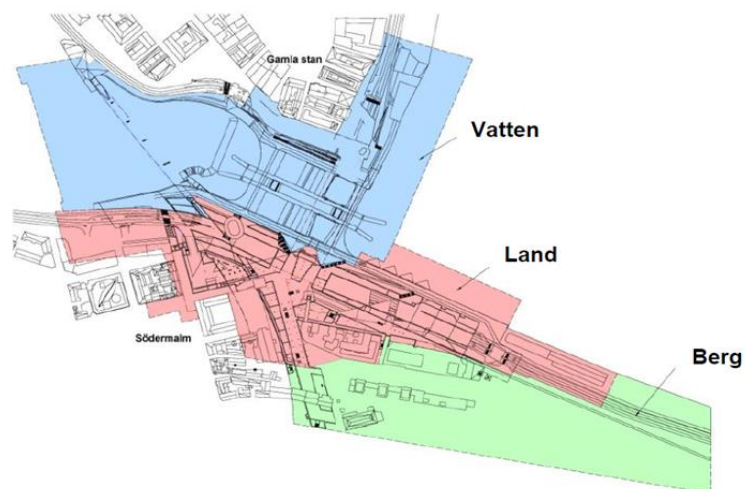


Bild 1: Projektets tre geografiska delområden

I projektet ingår, förutom anläggningen vid Slussen, även framtagandet och driftsättningen av en ny reglering av Mälaren för samtliga avtappningspunkter i Stockholm och Södertälje samt erforderliga erosionsskydd på anläggningar uppströms i Mälaren. Ombyggnation av två befintliga mätstationer för flödesreglering vid Slussen ingår i projektets omfattning.

Därtill kommer avtal och lantmäteriförrättningar för de objekt som projektet ska färdigställa för dels överlåtelse till externa parter via markförsäljning, tomträttsupplåtelse eller arrende och dels framtida drift och underhåll av gemensamhetsanläggningar.

Under bygghandlingsprojektering uppdateras förutsättningarna löpande mot kravställning för att uppfylla aktuella lagar och riktlinjer. Omfattningen påverkas även av ny kännedom om befintliga anläggningars status som inte kunnat analyseras i tidigt skede.

Erfarenheter från genomförda entreprenadarbeten har visat att platsen kräver mer robusta lösningar än vad som antagits i tidigt skede. Exempelvis har resenärslösningar för den provisoriska bussterminalen uppgraderats. Fler temporära lösningar och trafikomläggning har även krävts för att möjliggöra genomförande av projektet.

Nedan tydliggörs utformning och ingående funktioner i några centrala anläggningsdelar.

Mälarterrassen

Då Södermalmstorg och terrasserna mot vattentorget är centrala för att projektet skall uppfylla effektmål rörande stadsliv beslutades i reviderat genomförandebeslut 2015 att C1-byggnaden ska ingå i projektet och inledningsvis byggas av staden för att säkerställa att byggnaden skulle kunna uppföras. Därutöver ska projektet inte omöjliggöra ett senare genomförande av C2-huset och C3-byggnaden.

Mälarterrassen blir en publik byggnad om ca 7000 kvm BTA med huvudsakligen kommersiellt innehåll, inriktning mot mat och dryck. Byggnaden kopplar ihop kajplan med torgplan genom att staden har ett gångstråk med utvändiga trappor och invändiga dygnetruntöppna rulltrappor och hiss genom fastigheten.



Bild 2: Huvudstråk för gående genom Mälarterrassen och över Slusstorget, sett från Munkbrokajen. Ur Gestaltungsprogram 2.0 Bilaga 1 (2020).

Handelsplatsen

Handelsplatsen omfattar en stor del av utrymmena under Katarinavägens brokonstruktioner och fungerar som en viktig inomhuskoppling mellan Saltsjöbanan, tunnelbanan, bussterminalen och gaturummen ovanför samt kajplanet. Av staden ägda rulltrappor och hiss möjliggör en dygnetruntöppen tillgänglighetsanpassad koppling i enlighet med detaljplanens intentioner. I förslaget markanvisningsavtal förutsätts att köparen ordnar ett cykelgarage mot kajplanet samt toaletter tillgängliga för allmänheten. Tidiga skisser pekar på ett 50-tal möjliga butiker, utformningen och innehållet styrs dock av köparen. Butiksytan är ca 8000 kvm BTA vilket är drygt hälften av den totala arean. Köparen bygger även Katarinapaviljongen som omger Katarinahissen på torgplanet och utgör en entré till handelsplatsen.

Katarinahissen

Katarinahissens upprustning ingår i projektet enligt ett avtal med ägaren till Katarinahuset/Tranbodarne 11, där staden går in som delägare i hissen.

Nobel Center

Den 4 maj 2020 godkände kommunfullmäktige en tidig markreservation till Nobelhuset AB som innebär att Nobelstiftelsen genom Nobelhuset AB bygger ett Nobel Center, innehållande huvudsakligen publika lokaler för museum, forskning och undervisning vid Slussen.

Avtal och gränssnitt

Inledning

Gränssnitt finns mellan projektet och såväl interna som externa parter såsom trafikkontoret, Region Stockholm, Stockholms Hamnar, ledningsägande bolag, Trafikverket, befintliga grannar och kommande byggherrar med flera. Projektet påverkar befintliga anläggningar som behöver anpassas eller flyttas och projektet skapar anläggningar och byggnadsdelar som ska överlämnas dels till stadens egen driftorganisation men även till externa parter.

Tekniska och avtalsmässiga gränser

Bussterminal i Katarinaberget

I enlighet med finansieringsöverenskommelse från 2014 tecknades den 21 december 2016 ett ”Genomförandavtal för ny- och ombyggnadsarbeten i anslutning till Slussen” mellan staden och Region Stockholm Trafikförvaltningen. Staden ska enligt avtalet planera, projektera och bygga den nya bussterminal som byggherre och regionen ska komplettera med SL-specifika installationer, samt utföra vissa arbeten, exempelvis att återlägga Saltsjöbanan, anpassningar och upprustning av tunnelbanestationerna samt vissa provisorier för busstrafiken. Trafikförvaltningen ska äga både bussterminalanläggningen och den nya fastighet som bildas för denna, samt ansvara för drift och underhåll.

Definitionen av bussterminalens slutliga funktion och utformning är ett samarbetsprojekt mellan parterna där utgångspunkten är systemhandling från 2014 samt detaljplan för ny bussterminal. Detaljplanen är en styrande förutsättning för bussterminalens utformning och omfattning.

Djurgårdsfärjan

Det ovan nämnda genomförandavtalet omfattar även en ny terminal för Djurgårdsfärjan på Skeppsbron. Parterna ska enligt avtalet verka för att ett avtal mellan Stockholms Hamnar AB och Region Stockholm Waxholmsbolaget kommer till stånd. I nuläget har en avsiktsförklaring tecknats. Staden har uppfört samt bekostat en provisorisk terminal för Djurgårdsfärjan under byggtiden. Trafikförvaltningen ansvarar för byggnation av en permanent färjeterminal i enlighet med gällande detaljplan.

Ledningar

Avtal med Stockholm Vatten och Avfall AB (SVOA) avser omfattande arbeten med bland annat flytt av viktiga sjöledningar och en bergtunnel på platsen för den nya bussterminalen. I de gällande markförläggingsavtalen med respektive ledningsägare finns ett undantag för flytt av ledningar med anledning av stadens arbeten med sina brokonstruktioner. Undantaget innebär att avtal om fördelning av kostnader ska träffas i varje enskilt fall. Vid Slussen har gamla ledningar flyttats från lägen ovanpå, monterade under eller i mark under de gamla brokonstruktionerna till nya lägen i nya kulvertar. I dagsläget står staden för hela kostnaden för att bygga nya kulvertar medan ledningsägarna har bidragit med en administrationskostnad och stått för delar av ledningsarbetena.

Nya byggrätter

Ett antal nya byggrätter tillskapas och för samtliga gäller att de är beroende av att staden utför grundläggning och konstruktioner:

- Mälarterrassen byggs av staden med grundläggning, stomme och fasader. Köparen färdigställer lokalerna invändigt för publika verksamheter. Markanvisat till Atrium Ljungberg AB 2018. Byggnadens geometri är mycket komplex. Den vilar delvis på Stadsgårdsledens tunnel och delar av byggnaden inryms under stadens terrasser och Södermalmstorg.
- Kvarteret Ryssbodarna (E1) är 2014 markanvisat till Tranbodarna 11 KB som 2018 förvärvats av Atrium Ljungberg AB. Den blivande byggnaden kommer helt att vila på tunnlar för Stadsgårdsleden och Saltsjöbanan.
- Kvarteret Hamnmästaren (E2). Byggnaden vilar delvis på Stadsgårdsledens tunnel och har delvis egen grundläggning bredvid tunneln. Kvarteret markanvisades 2013 till Atrium Ljungberg AB. Enligt beslut i kommunfullmäktige den 4 maj 2020 ska kvarteret enligt nytt avtal om tidig markreservation istället upplåtas med tomträtt till Nobelhuset AB. Nobelhuset avser att uppföra ett Nobel Center på platsen. Ett Nobel Center vid Slussen innebär till viss del ett omtag i projektet och kommer att medföra omprojektering av under- och intilliggande konstruktioner och markytor. Staden utför grundläggningen.
- Handelsplatsen ligger till största delen under Katarinavägen och Stadsgårdsledens tunnel. Köparen av

fastigheten färdigställer lokaler samt bygger Katarinapaviljongen, staden behåller gångstråk med hiss och rulltrappor mellan kajplan och torgplan. Markanvisning till Atrium Ljungberg AB ingår i ett avtalspaket kopplat till avtal om tidig markreservation till Nobelhuset AB.

- Under den nya huvudbron och ovanpå de låga brokonstruktioner som täcker avbördningskanalerna ska lokaler för publika verksamheter såsom restaurang och café, samt ett hamnkontor för slussning och styrning av avbördningen, byggas. Utrymmet mellan de övre och undre brokonstruktionerna avses upplåtas med arrende till en part som bygger och hyr ut de färdiga lokalerna. Arrangemanget förutsätter att ett antal funktioner nyttjas gemensamt med trafikkontoret.

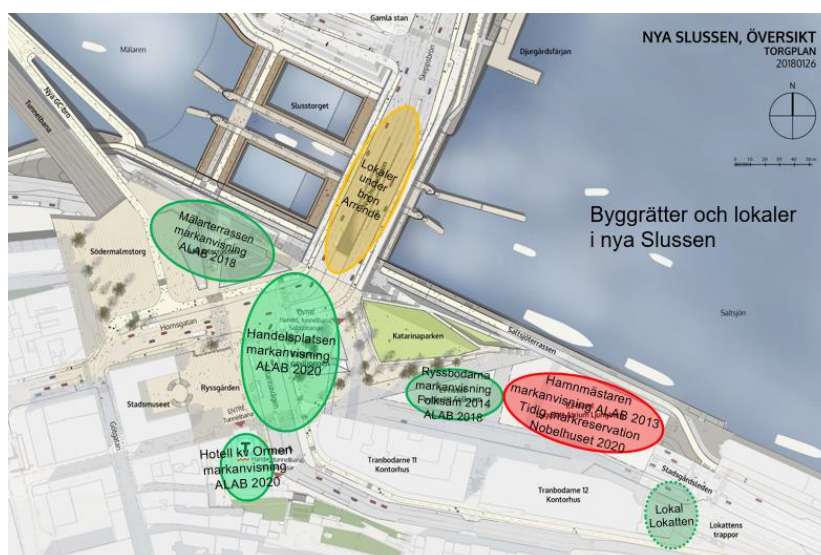


Bild 3: Byggrätter och lokaler i Nya Slussen

Angränsande fastigheter och anläggningar

Projektets geografiska gräns mot befintliga fastigheter och anläggningar beskrivs i dokument Slutprodukt – Projekt Slussen. Gång- och cykelbron norra landfäste ansluter till befintligt gatunät vid Munkbron. På Katarinavägen, Hornsgatan och Götgatan sker anslutning till befintligt gatunät i gränssnitt enligt ovan angivna dokument Slutprodukt – Projekt Slussen.

Fastigheter som gränsar till projektet berörs av provisorier för angöring och entréer under kortare eller längre tid, särskilt Katarinahuset Tranbodarna 11 som även ska byggas om under projektiden, vilket kommer att föranleda tecknande av ett separat genomförandeavtal. Staden har avtal med fastighetsägaren om

Katarinahissen som kommer att kunna öppna när fastigheten är ombyggd. Även nya inlastingsförhållanden kommer att avtalsregleras.

I överenskommelse med Atrium Ljungberg AB ingår även en markanvisning för ett hotell inom kvarteret Ormen, innebärande en påbyggnad på tunnelbanestation Slussen enligt en detaljplan som vann laga kraft 2003. Projektet ingår inte i projekt Slussen utan hanteras som ett sidoprojekt med viktiga beröringspunkter och samband med projekt Slussens genomförande. Exempelvis innebär exploateringen att Mariagränd förlängs och får en vändplan inom hotellkvarteret, och kopplas ihop med Katarinavägen för gående via Thor Modéns trappa. Även gränsdragning för handelsplatsens ytor intill tunnelbanestationen kan komma att påverkas.

Andra anläggningsägare som berörs är Trafikverket och Fastighetsverket som har järnvägsbron över Söderström respektive Ridderholmskajen. Dessa ska staden enligt miljödom för Slussen förse med erosionsskydd på grund av ändrade strömningsförhållanden. Staden ansvarar även för att anlägga erosionsskydd för sjöledningar längre västerut i Mälaren samt för att ändra en invallningsanläggning för ett naturreservat i Asköviken i Västerås kommun.

För att införa flödesreglering i Norrström i den nya regleringen av Mälaren under driftstiden måste Riksbrons maskineri och styrsystem byggas om samt styrsystemet kompletteras för Stallkanalsluckan. Detta arbete utförs och bekostas av Stockholms Hamn i samarbete med trafikkontoret när Slussenprojektet är klart. Arbetet ingår inte i projekt Slussens omfattning.

Åtgärder för upprustning av Stadsgårdsleden på sträckan mellan stadsgårdsledstunnelns mynning och korsning i höjd med Fotografiska museet ingår inte i projektet omfattning.

Ombyggnation av övergångskonstruktion mellan gata och fastighet under Katarinavägen, i höjd med Lokattens trappa och Sjöfartshotellet, utförs av projektet på uppdrag av trafikkontoret. Arbetet ingår inte i projektets omfattning. För investeringsutgiften har ett separat genomförandebeslut fattats av trafiknämnden.

Administrativa gränser

Trafikkontoret ansvarar för drift och underhåll av befintlig anläggning samt för Mälarens reglering under byggtiden. Vartefter trafikaneläggningen färdigställs överlämnas godkänd anläggning till trafikkontoret. Trafikkontoret ansvarar även för gator och offentliga platser under byggtiden som inte är inhägnade som arbetsområde, även om ytorna inte är permanent färdigställda. Andra byggnads- och anläggningsdelar överlämnas efter färdigställande till externa anläggningsägare, köpare av nya byggrätter och nybildade gemensamhetsanläggningar.

Projektering

Delområde Berg

I arbetet med att ta fram detaljplan och systemhandling för den nya bussterminalen har stort fokus legat på att uppfylla intentionerna i genomförandeavtalet samt att hitta de mest kostnadseffektiva lösningarna för att uppfylla den funktion som avtalet slår fast. Systemhandling med tillhörande kalkyl och osäkerhetsanalyser godkändes av respektive förvaltning samt av stadens och trafikförvaltningens gemensamma styrgrupp den 22 november 2017. Beslutet förankrades i parternas högsta beslutande forum, den partsgemensamma styrgruppen, den 21 februari 2018 och parterna var överens om att gå vidare med upphandling av entreprenader. Osäkerhetsanalyserna av projektet, som låg till grund för beslutet i ovan nämnda forum, visar på en fortsatt hög risknivå i projektet, särskilt kopplat till tider för genomförandet.

Under 2018 och 2019 har arbete pågått med projektering av bygghandlingar. Merparten av bygghandlingsprojektering är nu klar och de sista leveranserna planeras ske hösten 2020.

Projekteringen av anläggningen är utförd i enlighet med genomförandeavtalet och uppfyller de krav, strategier och riktlinjer som ställts upp av trafikförvaltningen för att säkerställa att anläggningen blir en funktionell och attraktiv bussterminal, dimensionerad för att hantera trafikbehovet för Värmdötrafiken till och med år 2050.

Delområde Land

Den första systemhandlingen färdigställdes 2013. Delar av anläggningen har därefter förändrats och justering av systemhandlingen har således varit nödvändig. Exempelvis gjordes stora omtag i systemhandlingsskedet när det gäller

Mälarterrassen då utformningen av den utvändiga trappan och det genomgående gångstråket behövde ses över. Anläggningen är komplex och även små förändringar när det gäller Mälarterrassen medför stor påverkan på omgivande anläggningsdelar. En reviderad systemhandling för Mälarterrassen färdigställdes under 2019. Fördjupade studier och detaljprojektering pågår för närvarande.

En annan stor förändring som genomförts omfattar omläggning av spillvattenledningar för att frikoppla konstruktionen för stadsgårdsledstunneln från ledningar och kulvertar. Detta för att säkerställa åtkomst och minska framtida driftskostnader.

Platsens faktiska förutsättningar och komplexitet har föranlett att projekterade lösningar i vissa fall inte kunnat genomföras som planerat och att omprojektering krävts i genomförandeskedet. Inom delområde Land gäller detta främst trafikomläggningar, temporära konstruktioner, grundläggningsarbeten samt mer robusta lösningar för tredje man för att upprätthålla god säkerhet för tredje man samt för att på ett effektivt sätt kunna genomföra arbetena.

Projektering av bygghandlingar har pågått parallellt med produktion. För delområde Land finns i nuläget förslagshandlingar för samtliga anläggningsdelar och för ungefär hälften av anläggningen finns färdiga bygghandlingar.

Delområde Vatten

Den första systemhandlingen färdigställdes 2013. Projektering av bygghandlingar har pågått parallellt med produktion. Förslagshandlingar finns nu för samtliga anläggningsdelar, exklusive gång- och cykelbron. Färdiga bygghandlingar finns för merparten av anläggningsdelarna.

Ett flertal alternativ för gång- och cykelbron har studerats. Under 2019 har parallella utredningar genomförts, främst inriktade på att analysera utformning, trafiklösning samt investeringsutgifter i relation till olika alternativ. Programhandling finns framtagen och för närvarande pågår framtagning av en systemhandling. Brons utformning påverkar anslutande anläggningsdelar.

Platsens faktiska förutsättningar och komplexitet har föranlett att projekterade lösningar i vissa fall inte kunnat genomföras som planerat och att omprojektering krävts i genomförandeskedet.

Inom delområde Vatten gäller detta främst trafikomläggningar, temporära konstruktioner och grundläggningsarbeten.

Entreprenadarbeten

Delområde Berg

Delområde Berg omfattar arbeten med den nya bussterminalen i Katarinavägen, temporär slutstation för Saltsjöbanan i Henriksdal samt renovering av Lokattens trappa. Redan 2014 startade byggnationen av en ny temporär slutstation i Henriksdal för Saltsjöbanan. Arbeten med renovering av Lokattens trappa har pågått sedan 2016 och planeras färdigställas i december 2020. Arbetena har varit komplicerade på grund av byggnadens dåliga tekniska skick samt ökad kravställning till följd av restriktioner i detaljplanen. I december 2018 startade sprängningsarbeten för den nya bussterminalen.

Delområde Land

Delområde Land omfattar arbeten på ovanjordsarbeten på Södermalm. Entreprenadarbetena inom delområden Land startade 2013 med förberedande arbeten med ledningsomläggning. Under 2016 kunde trafikomläggningar, ledning- och rivningsarbeten på Södermalmstorg och Katarinavägen starta och arbeten med renovering och ommålning av Katarinahissens ståltorn utfördes och färdigställdes. Rivningsarbeten fortsatte under 2017 och grundläggningsarbeten för nya konstruktioner påbörjades. Sprängningsarbeten i Katarinavägen genomfördes under 2018 och ny kaj mot Saltsjön uppfördes. Under 2018 togs även en temporär bussterminal för Nacka-Värmdö bussarna och en ny tillfällig tunnelbanenedgång på Ryssgården i drift, vilket möjliggjorde fortsatt rivning av den gamla bussterminalen. Grundläggnings- och betongarbetena har fortsatt i Katarinavägen under 2019 parallellt med byggnation av betongkonstruktioner och ledningsarbeten intill Hotell Hilton. Dessa arbeten färdigställdes våren 2020. Över tunnelbanan har balkar som bär upp ovanliggande konstruktioner bytts ut. För närvarande pågår betong-, mark- och ledningsarbeten i Katarinavägen för att möjliggöra trafiköppning under 2020.

Delområde Vatten

Förberedande trafikåtgärder inom och utom arbetsområdet utfördes 2015-2016. Rivning, muddring, schakt, spontning och grundläggningsarbeten i vattenområdets östra delar samt på Mälarsidan har därefter pågått under åren 2016-2020. Även arbete med betongkonstruktioner för Norra slusskajen,

Skeppsbrokajen samt huvudbrons norra landfäste och mellanstöd har pågått under samma period. Parallellt med detta har arbeten med prefabricering av ny slusskanal, huvudbro och sjökulvert skett. I Asköviken (Västerås) har åtgärder för en invallningsanläggning för ett naturreservat genomförts under 2018. Ledningsarbeten i Gamla Stan samt omläggning av ledningar mellan Gamla Stan och Södermalm har även utförts.

Tvister och skadeärenden

JM Entreprenad

Kontoret har en pågående tvist med JM Entreprenad gällande ekonomisk reglering av entreprenad SN 842, där entreprenören den 23 juli 2019 lämnat in en stämningsansökan omfattande drygt 32 mnkr. Parterna har olika syn på ersättning av utförda entreprenadarbeten. Preliminär tidpunkt för förhandling i tingsrätten är våren/sommaren 2021 (Mål nr T 9736-19).

Gondolen

Eriks Restaurang Saltsjön AB har 24 maj 2018 skickat in en stämningsansökan avseende förmögenhetsskada omfattande cirka 38 mnkr. Huvudförhandling i tingsrätten äger rum i september 2020.

Projektförsäkring

Staden har tecknat en projektförsäkring med flera försäkringsbolag som tillsammans hävdar att försäkringen inte täcker den typ av skada som Gondolen stämt staden för, vilket staden anser att den gör. Den 15 februari 2019 lämnade kontoret in en stämningsansökan till tingsrätten för att få frågan prövad. Huvudförhandling har genomförts i tingsrätten och dom erhöles den 12 mars 2020, i vilken domstolen gav staden rätt. Domen har överklagats av motparten. Den 23 april 2020 meddelades prövningstillstånd i Svea hovrätt. Tidpunkt för förhandling har ännu inte fastställts.

Jordsaksägare Mälardalen

Kontoret har i april 2020, under pågående huvudförhandling i mark- och miljööverdomstolen, träffat ett förlikningsavtal med 9 stycken jordsakägare om ersättning för skada på jordbruksmark till följd av ny reglering av Mälaren. Målet är ett pilotmål och avtalet kommer att gälla de fastighetsägare som har överklagat den ersättning som mark- och miljödomstolen tidigare har utdömt.

Totalt berörs cirka 1 100 fastigheter och lika många jordsaksägare av ny regleringen av Mälaren. Staden avser ingå motsvarande överenskommelse med alla berörda jordsakägare. En motsvarande uppgörelse med samtliga jordsaksägare innebär att det totala ersättningsbeloppet uppgår till ca 50 mnkr.

Tider

Aktuell prognos visar på förskjutning av deltider enligt tidplan i reviderat genomförandebeslut. Detta till följd av riskutfall kopplat till geotekniska förutsättningar, arkeologiska undersökningar samt platsens komplexitet, som föranlett mer omfattande temporära konstruktioner och trafikomläggningar än planerat. Även förseningar kopplade till huvudbron, bland annat orsakade av väderförhållanden, har påverkat tidplanen.

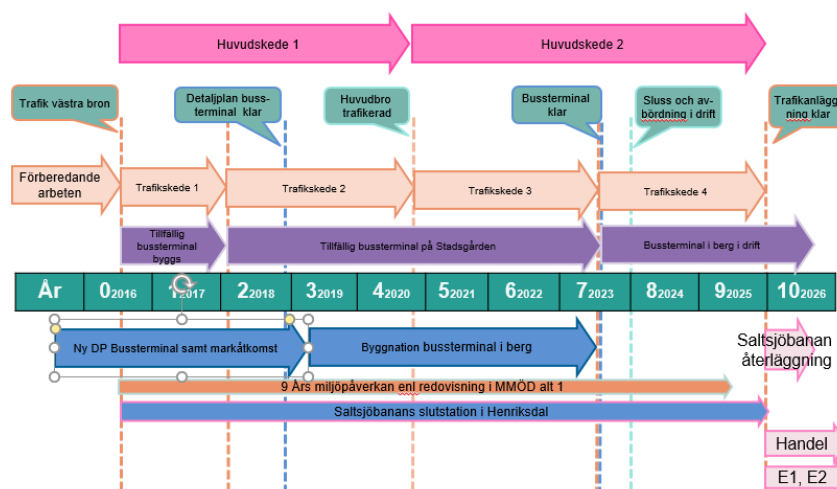


Bild 4: Prognos tidplan

Status och prognos för färdigställande av kvarstående byggskedena är enligt följande:

- Förberedande arbeten med lednings- och trafikomläggningar har färdigställts under 2016 enligt tidplan.
- Rivning av östra delarna och byggande av ny tillfällig bussterminal på Stadsgården har färdigställts enligt tidplan. Ny konstruktion för Katarinavägen färdigställs 2020.
- Östra kajerna, östra halvan av sluss- och avbördningskanaler, centrala delar och ny huvudbro bedöms färdigställas 2020.
- Västra delarna med Södermalmstorg, Mälarterrassens ytterskal, färdig sluss och avbördningsanläggning samt ny bussterminal bedöms färdigställas 2023-2024.

- Det nya övergripande trafiksystemet tas i drift 2025 som planerat, med broar, tunnel, huvudgator och gång- och cykelstråk. Mälarterrassen (C1) färdigställs av extern byggherre.

Den gällande miljödomen kräver att den nya avbördningsanläggningen är klar så att den nya regleringsplanen för Mälaren kan tas i bruk senast i april 2025. Kontoret bedömer att tiden, som även innefattar övriga tillståndspliktiga arbeten, kan hållas med god marginal.

Efter färdigställandet av de västra delarna bedöms Mälarterrassen kunna överlåtas till köparen för färdigställande. Den tekniska försörjningen till byggnaden är klar 2025, då hela anläggningen med sina publika verksamheter kan öppna. Det allmänna gångstråket genom byggnaden bedöms kunna öppna tidigare.

Efter 2025 kommer projektet att pågå ytterligare 1-2 år med färdigställande av funktioner som behövs för eller kräver samordning med och anpassning till kommande bebyggelse. Sådana arbeten är:

- Färdigställande av anläggningsdelar över östra delen av Stadsgårdsledstunneln.
- Återläggning av Saltsjöbanan som kan påbörjas av trafikförvaltningen tidigast 2025.
- Lokalgator samt access till nya byggnader och handelsplatsen.
- Färdigställande av handelsplatsen som utförs av extern byggherre.
- Nya byggnader öster om Katarinahissen, Kv. Ryssbodarna (E1) och Kv. Hammästaren/Nobel Center (E2) som uppförs av extern byggherre, samt omkringliggande allmän platsmark som färdigställs av staden.

Handelsplatsens öppnande är beroende av såväl teknisk försörjning som effektiv varuinlastning, vilka kommer att vara helt färdiga först när de östra delarna är tillräckligt klara 2025-2026.

Katarinahissen öppnar i samband med handelsplatsens färdigställande. Möjlighet för öppnande av hissen för provisoriskt färd mellan torgplan och Mosebacke, när Katarinarhusets planerade ombyggnad är klar 2022, utreds tillsammans med

fastighetsägaren. I samband med att handelsplatsen öppnar kommer man att kunna åka ända från kajplanet.

Ekonomi

Nedlagda kostnader

Nedlagda kostnader innefattar samtliga investeringsutgifter från tävlingen 2003/2004 till och med mars 2020.

Bokförda investeringsutgifter uppgår till 7 506 mnkr.
Investeringsutgifterna till och med mars 2020 fördelas som följer:

Nedlagda kostnader	mnkr
Arkeologiska undersökningar	47
Evakuering och rörelseskada	37
Advokatkostnader, juridiska ombud	77
Besiktning	13
Konst	5
Projektförsäkring	24
Förvärv Kolingsborg	30
Resurser Slussen	740
Övriga byggherrekostnader	136
Projektering, utredningar	2 167
Entreprenadkostnader	4 142
Kommunikation	88
SUMMA	7 506

Realiserade inkomster

Realiserade inkomster innefattar samtliga investeringsinkomster från tävlingen 2003/2004 till och med mars 2020. Hittills bokförda investeringsinkomster härrör till tillkommande arbeten enligt tecknade genomförandeavtal med intressenter, ersättning från Region Stockholm avseende bussterminalen, samt medfinansiering för åtgärder i Asköviken.

Realiserade investeringsinkomster uppgår totalt till 942 mnkr till och med mars 2020.

Inkomsterna fördelas som följer:

Realiserade inkomster	mnkr
Tillkommande arbeten	160
Ersättning bussterminalen	776
Medfinansiering åtgärder Asköviken (EU)	6
SUMMA	942

Investeringsinkomster för tillkommande arbeten utgörs dels av ersättning från ledningsägande bolag för uppgradering av ledningsnät i samband med omläggning av ledningar och dels av ersättning för nyttjande av projektets monitoreringssystem från Trafikverket i samband med Projekt Getingmidja respektive från trafikförvaltningen i samband med reovering av Söderströmsbron.

Prognos investeringsutgifter, investeringsinkomster och försäljningsinkomster

Enligt prognos i januari 2020 bedöms projektets nettoutgift öka med 1 375 mnkr vilket motsvarar 13,5 % avvikelse mot reviderat genomförandebeslut för projekt Slussen. Ökningen ligger inom ramen för tillåtna avvikelser enligt stadens investeringsregler. Tillåten avvikelse enligt stadens investeringsregler är 15 % av investeringens nettoutgift.

Budgetkonsekvenser Investering (mnkr)	Budget rev. GFB 2015 inkl. Nobel Center	Prognos Jan 2020	Avvikelse
Utgifter (inkl. förvärv)	12 351	15 820	3 469
<i>varav Nobel Center</i>	<i>251</i>	<i>251</i>	
Inkomster	2 200	4 294	2 094
Nettoutgift	10 151	11 526	1 375
Försäljningsinkomst	760	496	-264

Den 4 maj 2020 beslutade kommunfullmäktige att medel om 251 mnkr ska överföras till projekt Slussen från projekt Nobel Center på Blasieholmen. Detta medför en utökning av projekt Slussens ram för investeringsutgifter från 12 100 mnkr till 12 351 mnkr och en ökning av nettoutgiften från 9 900 mnkr till 10 151 mnkr.

Enligt aktuell prognos bedöms investeringsutgiften för projektet, inklusive förvärv, öka från 12 351 till 15 820 mnkr i löpande

prisnivå. Ökade investeringsutgifter beror främst på riskutfall kopplade till:

- geotekniska förutsättningar
- arkeologiska undersökningar
- projektets komplexitet
- ökat behov av temporära konstruktioner och trafikomläggningar
- ökad och förändrad kravställning från intressenter
- ökat behov av mer robusta temporära lösningar för tredje man
- tillkommande krav avseende antikvariska åtgärder
- tidsförskjutningar på grund av försening av formell process för detaljplan för bussterminalen
- tidsförskjutningar kopplade till leverans av huvudbron
- investeringsutgifter undervärderades eller saknades i kalkyler baserade på underlag framtagna i tidigt skede, programhandling

Avvikelsen om 3 469 mnkr fördelas enligt:

Avvikelse investeringsutgifter	mnkr
Bussterminalen i Katarinaberget	1 190
Avbördningsanläggningen	1 304
Ledningsarbeten SVOA (Land och Vatten)	400
Handelsplatsen	277
Gång- och cykelbron	116
Saltsjöbanan provisorisk ändhållplats	36
Antikvariska åtgärder Lokattens trappa	31
Övrigt riskutfall	700
Projektreserv	-585
SUMMA	3 469

Investeringsinkomsterna för projektet bedöms enligt aktuell prognos öka från 2 200 mnkr till 4 294 mnkr.

Ökade investeringsinkomster är kopplade till:

- ersättning för bussterminalen
- medfinansiering från cykelmiljarden för gång- och cykelbron
- medfinansiering från EU för åtgärder i Asköviken
- avtal med intressenter

Avvikelsen om 2 094 mnkr i löpande prisnivå fördelas enligt:

Avvikelse investeringsinkomster	mnkr
Bussterminalen	
<i>Medfinansiering staden</i>	825
<i>Finansiering Länsplan, Region Stockholm, Värmdö kommun, Stadsmiljöavtal</i>	815
Medfinansiering gång- och cykelbron	116
Medfinansiering åtgärder Asköviken	6
Ledningsarbeten SVOA (Land och Vatten)	154
Inkomster tillkommande arbeten	420
Utebliven medfinansiering Saltsjöbanan	-300
<i>Korrigerig felaktig index i rev. GFB 2015</i>	58
SUMMA	2 094

Projektets försäljningsinkomster beräknas minska från 760 mnkr till 496 mnkr, i huvudsak till följd av att marken för E2/Kv. Hamnmästaren upplåts med tomträtt till Nobelhuset AB istället för att säljas.

Prognos för investeringsutgifter, investeringsinkomster och försäljningsinkomster, baseras på produktionskalkyler för system- och bygghandlingar, prognos för tider redovisade i denna lägesredovisning, markanvisningsavtal samt avtal med intressenter.

Förklaring till avvikelse investeringsutgift och investeringsinkomst

Bussterminalen

Prognos för bussterminalen är bedömd till 2 990 mnkr i löpande prisnivå, exklusive risk.

Prognos bussterminalen (jan 2020)	mnkr
Nedlagda kostnader tom 2014	180
Entreprenadkostnader	1 815
Byggherrekostnader	687
Evakuering, rörelseskada	112
<u>Index 2020-2024</u>	<u>196</u>
SUMMA	2 990

Entreprenadkostnaden har ökat från 1 150 mnkr (prisinivå 2014) enligt finansieringsöverenskommelsen 2014 och genomförandeavtalet 2016, till 1 815 mnkr i prisnivå 2019. Indexutvecklingen för entreprenadkostnader är ca 170 mnkr för perioden 2014-2019. I övrigt beror ökning om 495 mnkr av

tillkommande omfattning enligt genomförandeavtalet 2016, insikter som vunnits i detaljplaneprocessen avseende hur anläggningen behöver byggas för att klara krav och riskproblematik avseende biogasdrivna fordon och en utveckling av riktlinjer, normer och standarder som påverkar anläggningen. Ökad insikt om projektets komplexitet, utifrån erfarenheter av pågående entreprenadarbeten, visar även att ett högre påslag för arbetsplatskostnader behövs och att en lägre produktionskapacitet ska antas.

I samband med detaljplaneprocessen gjordes en omfattande analys av risker kopplade till att trafikera bussterminalen med biogasbussar. Analysen har föranlett justering av säkerhetskonceptet, vilket inte kunde förutses i arbetet fram till 2014. Säkerhetskonceptet ingår i handlingarna för detaljplanen och är enligt ett separat avtal med Region Stockholm en styrande förutsättning för systemhandlingen. Delar som tillkommit är exempelvis sprinkler inklusive vattenbassäng, förstärkta glaspartier på grund av explosionsrisk, högre kapacitet på brandgasventilation och tillkommande brandisolering.

Härutöver innefattar prognosen en tidsförsening av entreprenadarbetena till följd av att vissa delar av berget har sämre kvalitet än väntat samt en ökad komplexitet vid ett antal arbetsmoment, exempelvis omläggning av en avloppstunnel. Vibrationer vid sprängning under fastigheter och intill tunnelbanans station har även medfört större omgivningspåverkan än antaget vilket har gjort att produktionstakten har behövts dras ner. Andra produktionsrelaterade kostnadsökningar är bland annat asbestsanering samt ökad omfattning av antikvariska insatser i Lokattens trappa på grund av tillkommande krav i detaljplan. Kringkostnader, såsom etableringskostnader och trafikomläggningar, saknades i de tidiga kalkylerna liksom post för en ny tryckspiltunnel.

I överenskommelsen om finansiering av bussterminalen ansattes en byggherrekostnad om 280 mnkr. Antagen byggherrekostnad täcker inte det verkliga behovet. Eftersom den första detaljplanen för bussterminalen blev upphävd och genomförandeavtalet med Region Stockholm innebar att omfattningen förändrades behövde en ny detaljplan och en ny systemhandling tas fram. Det har medfört ökade investeringsutgifter för utredning och projektering samt att personresurser behövts under längre tid än planerat. Därutöver krävs en större projektledningsorganisation för att

kunna leda och styra projektet och hantera samordningen med intressenter. Byggherrekostnaderna har därför ökat med ca 390 mnr, varav prisutveckling står för ca 30 mnr.

Kostnader för omgivningspåverkan, evakuering, rörelseskada samt skyddsåtgärder har ursprungligen inräknats i schablonbelopp för byggherrekostnader. I nuläget bedöms de reella kostnaderna uppgå till 112 mnr. Därtill kommer utgifter som staden har haft år 2011-2014 om 180 mnr.

Finansiering av bussterminalen fördelas i enlighet med gällande finansieringsöverenskommelse samt genomförandeavtal mellan staden och Region Stockholm, vilket med aktuell prognos för bussterminalen om 2 990 mnr i löpande prisnivå ger följande fördelning:

Staten (Länsplan)	410 mnr*
Stadsmiljöavtal	530 mnr*
Region Stockholm	1 157 mnr (1 422 -530/2)
Staden	825 mnr (1 090 -530/2)
Värmdö kommun	69 mnr

**Antaget att Länsplan och Stadsmiljöavtal inte avses innefatta någon prisutveckling enligt KPI.*

Stadens bidrag till finansiering av regionens bussterminal utgör medfinansiering och är inte en investeringsutgift för kontoret i enlighet med beslut om medfinansiering i samband med godkännande av Årsredovisning 2016.

Mnr (löpande prisnivå)	Budget rev GFB 2015	Prognos Jan 2020	Avvikelse
Investeringsutgifter	1 800	2 990	1 190
Investeringsinkomster	1 350	2 165	815
-varav stadsmiljöavtal		530	
Kassaflöde, netto	-450	-825	-375
Medfinansiering staden	450	825	375
Investeringsutgift, netto	0	0	0

För att undvika ytterligare kostnadsökningar krävs ett effektivt samarbete mellan staden och Region Stockholm. Trafikförvaltningen samt gemensam styrning av genomförandet framåt. Parterna behöver tillsammans arbeta för att hitta förenklingar och tidsbesparande åtgärder. Effektiv samordning av

parternas respektive entreprenadarbeten är även en framgångsfaktor.

Avbördningsanläggningen

Prognos för investeringsutgifter för avbördningsanläggningen har ökat med 1 304 mnkr. Kostnadsökningar beror av mer komplicerade geotekniska förhållanden än väntat. Projekterade lösningar har i vissa fall inte kunnat genomföras enligt ursprunglig plan och produktionsmetoder vid pålning, stagborrning och spontning har behövt förändras. Detta har föranlett ökade kostnader för projektering samt ökade entreprenadkostnader. Man har också behövt hantera oförutsedda dylager och mer omfattande temporära konstruktioner och erosionsskydd. Den stora mängden arkeologiska fynd i vattenområdet har medfört negativa konsekvenser för framdrift av entreprenadarbetena i form av minskad produktionskapacitet samt behov av omplanering av arbeten, med tidsförsumning som följd. Teknisk lösning för styrsystem samt typ av avbördningslucka har förändrats under projekteringsprocessen då det visat sig att ursprunglig lösning inte var genomförbar. Indexutveckling för stålpriser har även varit högre än antaget. Ökad insikt om projektets komplexitet, utifrån erfarenheter av pågående entreprenadarbeten, visar även att ett högre påslag för arbetsplatskostnader behövs och att man måste anta en lägre produktionskapacitet.

Andel extern finansiering av avbördningsanläggningen får värderas utifrån vald metodik för medfinansiering. Förväntade investeringsinkomster från medfinansiering är enligt reviderat genomförandebeslut 620 mnkr i löpande prisnivå.

Mnkr (löpande prisnivå)	Budget rev GFB 2015	Prognos Jan 2020	Avvikelse
Investeringsutgifter	1 316	2 620	1 304
Investeringsinkomster	620	620	0
Investeringsutgift, netto	696	2000	1 304
<i>Andel extern finansiering</i>	<i>47 %</i>	<i>24 %</i>	

Modell för medfinansiering av avbördningsanläggningen är ännu inte fastställd. Andel extern finansiering har av försiktighetsskäl i prognos i januari 2020 beräknats till 24 % av investeringsutgiften. Enligt reviderat genomförandebeslut ska andel medfinansiering uppgå till 47 % av investeringsutgiften.

Ledningsarbeten SVOA

Enligt gällande markavtal ska särskild överenskommelse träffas när befintliga ledningar i brokonstruktion behöver flyttas. Ingen överenskommelse har ännu träffats. Prognos för investeringsutgifter kopplade till om- och nyförläggning av SVOA:s ledningar och anläggningar baseras på avtalsprinciper för markförlagda ledningar enligt markavtalet. Enligt nuvarande prognos ersätter SVOA kontoret för del av standardhöjning av ledningsnätet med sammanlagt 159 mnkr, inklusive index. Total prognos för projektets ledningsarbeten kopplade till SVOA:s anläggningar uppgår till totalt 920 mnkr i löpande prisnivå. Utgiften utgörs i huvudsak av nya kulvertar, sjökulvert och stigarschakt, kapacitetshöjande åtgärder för bland annat pumpstationer och ledningar samt generell uppgradering av ledningar och dagvattensystem i området.

Mnkr (löpande prisnivå)	Budget rev GFB 2015	Prognos Jan 2020	Avvikelse
Investeringsutgifter	<u>360</u>	<u>920</u>	<u>560</u>
<i>varav delområde Land o Vatten</i>	360	760	400
<i>varav delområde Berg</i>		160	160
Investeringsinkomster	<u>0</u>	<u>159</u>	<u>159</u>
<i>varav delområde Land o Vatten</i>		154	154
<i>varav delområde Berg</i>		5	5
Investeringsutgift, netto	360	761	401

Jämfört med reviderat genomförandebeslut har aktuell prognos för investeringsutgifter och investeringsinkomster för delområde Land och Vatten ökat med ca 400 mnkr respektive ca 154 mnkr.

Investeringsutgifter och investeringsinkomster för omläggning av SVOA:s anläggningar inom delområde Berg ingår i prognos för bussterminalen med en nettoutgift om ca 155 mnkr.

Handelsplatsen

Prognos för investeringsutgift för handelsplatsen är 277 mnkr jämfört med budget om 20 mnkr enligt reviderat genomförandebeslut. Ökningen beror av tillkommande konstruktioner och installationer för försörjning av anläggningen som inte fanns med i ursprunglig kalkyl.

Saltsjöbanan, provisorisk ändhållplats Henriksdal

I den kalkyl som låg till grund för reviderat genomförandebeslut saknas kalkylpost för projektering och entreprenadarbeten

avseende provisorisk ändhållplats för Saltsjöbanan vid Henriksdal. Projektets investeringsutgift och investeringsinkomst har med anledning av detta ökat med 36 mnkr respektive 1 mnkr, vilket medför en ökning av nettoutgiften med 35 mnkr.

Antikvariska åtgärder Lokattens trappa

Prognos för investeringsutgift för del av renovering av Lokattens trappa som inte ingår i bussterminalenen har ökat med 31 mnkr. Detta beroende på ökad omfattning av antikvariska åtgärder till följd av tillkommande krav i detaljplanen.

Gång- och cykelbron

Gång- och cykelbron har förbättrats jämfört med den lösning som låg till grund för kalkyl i reviderat genomförandebeslut. Bron mellan Södermalm och Gamla stan breddas till minst 8,5 meter och blir ca 21 meter i sitt bredaste snitt. Korsning på bron, där ramp från kaj ansluter, har utvecklats för att förbättra trafiksäkerheten. Rampens lutning har minskats för att skapa en mer attraktiv och tillgänglig lösning. Prognos för gång- och cykelbron är 250 mnkr jämfört med budget 134 mnkr. I prognosen antas att kvalitetsökning av bron finansieras med 116 mnkr från ”cykelmiljarden”.

Mnkr (löpande prisnivå)	Budget rev GFB 2015	Prognos Jan 2020	Avvikelse
Investeringsutgifter	134	250	116
Investeringsinkomster*		116	116
Projekt Slussen, netto	134	134	0

* *Cykelmiljarden*

Nobel Center

Anpassning för Nobel Center beräknas i detta skede innebära tillkommande investeringsutgifter för projektet om ca 250 mnkr, vilket är i paritet med redan tidigare fattade beslut om en projektbudget för Nobel Center. Uppskattningen av investeringsutgifterna är osäker då det återstår utredningar gällande hur ett Nobel Center skall kunna kombineras med projekt Slussen.

Slussen är ett komplext projekt med svårbedömda risker och Nobel Center förutsätter öppenhet för förändringar. Kontoret har därför svårt att i detta skede överblicka konsekvenserna för projekt Slussen fullt ut.

Störst potentiell påverkan på tidplanen och ekonomin i projekt Slussen rör utformningen av själva byggnaden och hur grundläggningen av hus och tunnel kan behöva anpassas. Det är även svårt att i nuvarande skede överblicka hur mycket utredning och omprojektering som ett Nobel Center på platsen kommer att kräva. Det är sannolikt att utredningarna kan komma att leda till att viss omprojektering behöver göras, vilket kommer att påverka tidplanen för Slussens färdigställande. Viss risk för förgävesprojektering finns även.

Kontoret gör bedömningen att kostnadskonsekvenserna av exploateringen blir i samma storleksordning som de som bedömts för det tidigare läget på Blasieholmen.

Övriga riskutfall

Övriga riskutfall är i huvudsak kopplade till geotekniska förutsättningar, arkeologiska undersökningar, temporära konstruktioner och trafikomläggningar, robusta lösningar för tredje man samt byggherrekostnader för projektering. Den ökade investeringsutgiften för dessa riskutfall uppgår totalt till ca 700 mnkr.

Geotekniska förutsättningar

Vid genomförandet av entreprenadarbeten har konstaterats mer komplicerade geotekniska förhållanden än väntat. Projekterade lösningar har i vissa fall inte kunnat genomföras enligt ursprunglig plan. Produktionsmetoder vid pålning, stagborring och spontning har behövt förändras. Riskutfall har medfört ökade investeringsutgifter för projektering och entreprenadarbeten.

Arkeologiska undersökningar

Mängden arkeologiska fynd och därmed omfattningen av arkeologiska undersökningar har visat sig vida överstiga antagen omfattning inför det reviderade genomförandebeslutet. I dagsläget uppgår den totala prognosen för arkeologiska undersökningar till sammanlagt 355 veckor. Detta medför en markant merkostnad för projektet, dels genom direkta kostnader för själva undersökningarna och dels genom indirekta kostnader i entreprenaderna. Den stora mängden arkeologiska fynd har gett negativa konsekvenser i form av minskad produktionskapacitet samt behov av omplanering av arbeten, med tidsförsening och fördröjning av entreprenadarbetena som följd.

Temporära konstruktioner och trafikomläggningar

Behovet av temporära konstruktioner och trafikomläggningar har varit mer omfattande än planerat, vilket har medfört ökade investeringsutgifter för projektering och entreprenadarbeten.

Robusta lösningar för tredje man

Tillkommande behov av mer robusta temporära lösningar för tredje man, för att säkerställa god tillgänglighet och säkerhet, har medfört en ökning av investeringsutgifterna. Däribland märks särskilt kopplingen med gångbroar mellan provisorisk bussterminal på Stadsgården och en tillfällig tunnelbaneentré på Ryssgården.

Byggherrekostnader - projekteringskostnader

Projektets komplexitet har krävt mer arbete vid framtagande av system- och bygghandlingar än antaget. Många av lösningarna är tekniskt komplicerade och de faktiska förutsättningarna på platsen har krävt omtag i projekteringen i större omfattning än vad som förväntats. Digitala arbetssätt och modellprojektering har varit nödvändiga hjälpmedel för att kunna hantera graden av tekniskt avancerande beroenden och samband som finns i en komplex anläggning som projekt Slussen. Dessa arbetssätt är dock ännu inte fullt ut vedertagna i anläggningsbranschen och bedömning av investeringsutgiften för utredning och projektering i kalkyl till reviderat genomförandebeslut har inte fullt ut tagit höjd för den omfattning av arbetet som krävs för att hantera informationsutbyte mellan projektör, beställare och entreprenör. Mervärden av digitala arbetssätt i projekteringsskedet har dock skapat nya möjligheter för utveckling av verktyg och arbetssätt både i genomförande och för drift- och förvaltningsskedet inom staden.

Inkomster tillkommande arbeten

Investeringsinkomster för tillkommande arbeten bedöms i dagsläget till 274 mnkr och utgörs i huvudsak av ersättning från intressenter för arbeten i enlighet med ingångna avtal, såsom;

- ersättning för standardhöjning av ledningsnät i samband med omläggning av ledningar från ledningsägande bolag (undantaget SVOA).
- ersättning i enlighet med gränsdragningslista i genomförandeavtal med trafikförvaltningen.
- ersättning för nyttjande av projektets monitoreringssystem från Trafikverket i samband med Projekt Getingmidjan

samt från trafikförvaltningen i samband med renovering av Söderströmsbron.

- ersättning från trafikkontoret för arbeten med övergångskonstruktion i Katarinavägen.
- ersättning från trafikförvaltningen för standardhöjande åtgärder avseende provisorisk terminal för Djurgårdsfärjan.

Förklaring till avvikelse försäljningsinkomst

Totalt tillskapas publika och kommersiella ytor om ca 50 000 kvm BTA inklusive allmäntillgängliga kommunikationsytor inomhus.

Markanvisningsavtal för kommande försäljning är tecknat för E1/Kv. Ryssbodarna och godkänt förslag till avtal föreligger för handelsplatsen. Den överenskomna köpeskillingen per kvm BTA indexuppräknas.

Tidigare markanvisning för försäljning av E2/Kv. Hamnmästaren ersätts med nytt avtal för tidig markreservation till Nobelhuset AB och upplåts med tomträtt för avgäld motsvarande bostäder. Tomträttsavgälden är i den tidiga markreservationen antagen till ca 10 mnkr per år. Nuvärdet av framtida tomträttsavgälder beräknas till 250 mnkr.

C1/Mälarterrassen kommer att upplåtas med tomträtt i stället för att försälas. Nuvärdet av framtida tomträttsavgälder är beräknat till 141 mnkr. Staden erhåller ersättning för de byggnadsdelar som uppförs av staden men som ska ägas av tomträttsinnehavaren. Tomträttsavgälden ska avse normala förhållanden, men eftersom tomten är extremt komplicerad att bebygga ska tomträttsinnehavaren ersättas för mellanskillnaden vid tillträdet.

Den minskade försäljningen i BTA kompenseras till viss del av en positiv markandsprisutveckling för E1 och Handelsplatsen samt att byggnadernas innanmäte har studerats vilket lett till att ytorna kan användas mer effektivt.

Totalt sett medför ovanstående förändringar att försäljningsinkomsterna minskar med 264 mnkr, i huvudsak till följd av att marken för E2/ Kv. Hamnmästaren upplåts med tomträtt till Nobelhuset AB istället för att säljas.

Risk och osäkerheter

Bedömt behov av kvarvarande medel i projektreserven uppgår till 965 mnkr enligt riskvärdering med 50 % sannolikhet i Kvartalsrapport risker Q4 2019. Projektreserv enligt reviderat genomförandebeslut uppgick till 1 550 mnkr.

Fortsatt finns risker och osäkerheter kopplade till arkeologi, geoteknik/grundläggning, ersättningar och intressenter. Särskilt kritiska anläggningsdelar är bussterminalen, C1/Mälarterrassen, Södermalmstorg, gång- och cykelbron samt stadsgårdsledstunneln.

Nobel Center vid slussen kan hanteras utan negativ påverkan för genomförandet av projekt Slussen under förutsättning att besked och beslut fattas i rätt tid samt överenskomna utredningar och resultat från dessa kan hanteras inom ramen för projekt Slussens tidplan och budget.

Risk finns för att tider inte kan innehållas med anledning av platsens och projektets komplexitet och de olika anläggningsdelarna komplexa inbördes beroenden och tekniska utförande för färdigställande. Särskilt utmanande är deltid för färdigställande av bussterminalen. Det finns även risk för att föreslagna besparingsåtgärder inte kan genomföras. Osäkerheter råder även kring medfinansiering av avbördningsanläggningen.

Index

Framtida indexutveckling på prognostiserade utgifter under perioden 2019-2026 har beräknats enligt exploateringskontorets riktlinjer om uppräknings med 5 % per år och uppgår till sammanlagt ca 950 mnkr.

Besparingsåtgärder

Projektet gör löpande kostnadsbesparingar och arbetar kontinuerligt med att identifiera förenklingar och förbilligande åtgärder. Prognosen innehåller besparingsåtgärder som bedöms kunna medföra minskade investeringsutgifter om ca 550 mnkr. Åtgärder enligt nedan kan genomföras inom ram i reviderat genomförandebeslut.

Delområde Vatten:

- Förändrad byggordning för kvarvarande arbeten i huvudskede 2 kan eventuellt medföra kortare entreprenadtid.

- Förändrad omfattning av erosionsskydd i Mälaren.

Delområde Land:

- Förändrad produktionsmetod för överdäckning av Stadsgårdsleden. Konstruktion för stadsgårdsledstunneln utförs i prefabricerade betongelement istället för platsgjuten betong.
- Förändrade entreprenadformer för kvarvarande entreprenader.
- Förändrad entreprenadindelning för kvarvarande entreprenader, vilket kan ge effektivitetsvinster samt möjliggöra tidigareläggning av arbeten.
- Katarinapaviljongen utförs av tagare för handelsplatsen
- Förändrat utförande markbeläggning.

Större förändringar av projektets omfattning, såsom borttagande av funktioner i anläggningen, bedöms vara teoretiskt genomförbara men kan medföra, eller riskera att medföra, negativa konsekvenser för projektet då effektmål eller omfattning enligt reviderat genomförandebeslut inte kan uppnås.

Möjligheter till förbättrad prognos

Möjligheter till förbättrad prognos gäller i huvudsak ökade investeringsinkomster.

Projektet har ansökt om EU-stöd. Ansökan inlämnades i februari 2020 och omfattar ca 680 mnkr. Besked väntas sommaren 2020.

Överenskommelse om kommunal medfinansiering av avbördningsanläggningen har ännu inte träffats. Medfinansiering enligt ursprunglig fördelning i reviderat genomförandebeslut om 47 % skulle medföra en minskning av kontorets nettoutgift från 1 304 till 693 mnkr. Andel extern finansiering får värderas utifrån vald metodik för medfinansiering.

Mnkr (löpande prisnivå)	Budget rev GFB 2015	Prognos Jan 2020	Avvikelse
Investeringsutgifter	1 316	2 620	1 304
Investeringsinkomster	620	1 231	611
Investeringsutgift, netto	696	1 389	693
<i>Andel extern finansiering</i>	<i>47 %</i>	<i>47 %</i>	

En överenskommelse med Stockholm Vatten och Avfall AB, i vilken staden får ersättning fullt ut för den standardhöjning av

ledningsnät med tillhörande anläggningar som utförts i samband med om- och nyförläggning, skulle innebära en möjlighet till ökad investeringsinkomst om ca 166 mnkr.

Information till andra förvaltningar

Slussen är ett prioriterat samverkansprojekt mellan exploateringskontoret, trafikkontoret och stadsbyggnadskontoret. Projektledningsorganisationen innefattar medarbetare från både exploateringskontoret och trafikkontoret.

I projektets styrgrupp ingår exploateringskontoret, trafikkontoret, stadsbyggnadskontoret och stadsledningskontoret. Miljöförvaltningen och fastighetskontoret medverkar i styrgruppen i särskilda ärenden.

För samordning av operativa frågor och gemensamma beslut hålls regelbundna avstämnings-, samordnings- och beslutsmöten enligt en ”A-, B- och C-mötesstruktur” med Stockholms Hamnar, Stockholm Vatten och Avlopp AB, trafikkontoret, fastighetskontoret och deras hyresgäster Stadsmuseet och Stockholm Parkering.

Därutöver förankras frågor och beslut om produktutformning och gestaltning i ett förvaltningsövergripande forum, i vilket stadsarkitekt, stadsträdgårdsmästare, projektchef och operativa projektledare för projektet ingår.

Samråd avseende denna lägesredovisning har skett med projektets styrgrupp.

Kontorets sammanfattande bedömning

Projektet kommer i framtiden att utvärderas efter hur väl effektmålen har uppfyllts. Det övergripande mål som ligger helt inom stadens egen makt att fullfölja inom projektet är det som rör **Vatten** och genomförandet av miljöerna kring kajerna, samt sluss och avbördningsanläggning. Målet för **Stadsliv** förutsätter förutom kontorets färdigställande av de allmänna platserna även att de blivande ägarna till de nya byggnadskvarteren fullföljer sina åtaganden i kommande avtal. En god grund för kommande förvaltningsskede är därför en viktig del av projektets uppdrag. Även målet för **Trafik** förutsätter att framför allt intentionerna i avtal med Region Stockholm fullföljs på ömsesidig basis.

Kontorets strategi framåt för att innehålla prognos i enlighet med lägesredovisning:

- Tillkommande medel från projekt Nobel Center på Blasieholmen om 251 mnkr används för att finansiera de investeringsutgifter som uppkommer i samband med att marken för E2/ Kv. Hammästaren upplåts med tomträtt till Nobelhuset AB.
- Stadens bidrag till finansiering av bussterminalen finansieras av den avsättning för medfinansiering som gjordes i bokslut 2016.
- Region Stockholm, Nacka och Värmdö kommun finansierar bussterminalen i enlighet med gällande avtal.
- Statlig- och kommunal medfinansiering av avbördningsanläggningen får värderas utifrån vald metodik för medfinansiering men ska uppgå till minst 24 % av investeringsutgiften.
- Kvalitetsökning och trafikförbättrande åtgärder på gång- och cykelbron finansieras med 116 mnkr från ”cykelmiljarden”.
- Besparingsåtgärder om ca 550 mnkr genomförs inom delområde Land och Vatten.

Omfattningen av projektets slutprodukt stämmer överens med intentionerna i detaljplanen och ger förutsättningarna för att effektmålen ska kunna uppfyllas väl. Eftersom projektet tar lång tid att färdigställa hinner kraven på produkten ändras från såväl lagstiftare, myndigheter och intressenter, vilket har medfört förändringar från det reviderade genomförandebeslutet.

Omfattningen av de arbeten som krävs för att leverera den förväntade produkten har också förändrats på grund av riskutfall kopplat till risker och osäkerheter definierade i reviderat genomförandebeslut. Kontorets bedömning är att kvarstående risker och osäkerheter bör kunna inrymmas i projektreserv för kvarvarande arbeten enligt denna lägesredovisning.

Projektets tidplan har på grund av förändrad omfattning behövt justeras med avseende på vissa deltider, men målet att den nya regleringen av Mälaren ska tas i bruk i god tid enligt miljötillståndet och att det övergripande trafiksystemet ska tas i drift 2025 är inom räckhåll.

Kontorets samlade bedömning är därför att projektet bör fortlöpa i enlighet med angiven strategi och denna lägesredovisning.

Slut