

Handläggare
Lisa Jacobsson
08- 508 265 17

Till
Exploateringsnämnden
2023-03-23

Projekt Slussen. Reviderat genomförandebeslut 2023

Förslag till beslut

1. Exploateringsnämnden godkänner för sin del det fortsatta genomförandet av projekt Slussen, omfattande investeringsutgifter om 20 770 mnkr, investeringsinkomster om 8 140 mnkr och försäljningsinkomster om 538 mnkr samt föreslår att kommunfullmäktige godkänner det fortsatta genomförandet och ger exploateringsnämnden, genom exploateringskontoret, i uppdrag att fortsätta att genomföra projektet.
2. Exploateringsnämnden beslutar för egen del, under förutsättning att kommunfullmäktige beslutar enligt ovan, att förvaltningschefen medges rätt att ansöka om relevanta bidrag, exempelvis för förebyggande åtgärder mot naturolyckor.

Thomas Andersson
Förvaltningschef

Sverker Henriksson
Tf. avdelningschef

Exploateringskontoret
Avdelning Projektutveckling Västerort,
Innerstaden och 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

Peter Svärd
Enhetschef

Innehåll

Sammanfattning	5
Bakgrund	8
Tidigare beslut	9
Överenskommelse om finansiering av bussterminallösning för Ostsektorn.....	9
Reviderat genomförandebeslut 2015	10
Beslut om stadens medfinansiering av bussterminalen	11
Beslut om medfinansiering EU	11
Beslut om statlig medfinansiering bussterminalen	11
Regional och statlig medfinansiering av avbördningsanläggningen	12
Avtal för tidig markreservation Nobel Center	13
Lägesredovisning	13
Omfattning	13
Övergripande projektomfattning.....	13
Avtal och gränssnitt	17
Myndighetstillstånd.....	22
Detaljplaner.....	22
Miljödom.....	22
Arkeologi	22
Bygg- och rivningslov.....	23
Fastighetsbildning	23
Markåtkomst	24
Projektering	25
Entreprenadarbeten	26
Delområde Berg	26
Delområde Land.....	27
Delområde Vatten	27
Tvister och skadeärenden.....	28
Entreprenader	28
Verksamheter	28
Projektförsäkring.....	28
Jordsaksägare Mälardalen	29
Genomförande	29

Tidplan	29
Styrning av projektet	32
Ekonomiska konsekvenser för staden	32
Inledning	32
Förändring från genomförandebeslut 2015	33
Förklaring till ökade investeringsutgifter	34
Bussterminalen	34
Avbördningsanläggningen	35
Huvudbro, lågbroar, gång- och cykelbro samt åtgärder Gamla stan	36
Nya konstruktioner och funktioner Södermalm	36
Renovering Lokattens trappa och provisorisk slutstation Saltsjöbanan	37
Byggherrekostnader	38
Index	38
Resultat av investeringsanalys enligt nuvärdesmetoden	39
Nedlagda kostnader	40
Realiserade inkomster	41
Budgetkonsekvenser	41
Investeringsbudget och försäljningsinkomster	41
Driftbudget	43
Ekonomiska osäkerheter	44
Möjligheter till förbättrad prognos	45
Slutsats - ekonomi	46
Hur projektet uppfyller stadens mål	47
Stadens vision för Slussen	47
Effekt mål	47
Trafik	47
Stadsliv	48
Miljö	49
Kompensation för ianspråktagen grönyta	49
Energihushållning för markanvisningarna	49
Tillgänglighet	50
Påverkan på barn	50
Jämställdhet	51
Konstnärlig utsmyckning	52
Kommunikation	52



Kontorets sammanfattande bedömning.....	53
Bilagor.....	54

Sammanfattning

Kommunfullmäktige fattade genomförandebeslut för Slussen den 21 juni 2010. En lägesredovisning gjordes den 16 oktober 2014 och därefter fattades ett reviderat genomförandebeslut i kommunfullmäktige den 28 september 2015. Ytterligare en lägesredovisning gjordes till exploateringsnämnden den 6 juni 2020 i vilken en budgetavvikelse om 13,5 procent mot beslutad nettoutgift samt senareläggning av tidpunkt för driftsättning av bussterminalen med 6 månader rapporterades.

Nya Slussen omfattar nya gator och torg, park, ny bebyggelse över och under mark samt broar mellan Södermalm och Gamla stan. Konstruktioner i vatten omfattar kajer, två nya avbördningskanaler och en kombinerad sluss- och avbördningskanal från Mälaren till Saltsjön. I projektet ingår framtagandet och driftsättningen av en ny reglering av Mälaren. Den nya anläggningen minskar därmed risk för översvämning och tryggar dricksvatten för omkring två miljoner människor. Tomtmark för kommersiellt och publikt ändamål tillskapas inom projektet i form av Mälarterrassen (C1), kvarteret Ryssbodarna (E1), kvarteret Hammästaren/Nobel Center (E2), handelsplatsen samt för lokaler under huvudbron.

Syftet med projektet är att ersätta dagens anläggning med en ny som är anpassad efter vår tids förutsättningar och krav. Övergripande effektmål är att Nya Slussen ska bli en kostnadseffektiv och miljöanpassad anläggning över hela livscykeln. De tre bärande funktionerna och deras specifika effektmål är:

- Trafik: Smidigare möjligheter att resa, bo och mötas.
- Stadsliv: Attraktiv, trygg och levande del av Stockholm.
- Vatten: Trygga bebyggelse och dricksvatten för hela Mälardalen.

En övergripande deltaljplan vann laga kraft den 27 september 2013 och en separat detaljplan 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.

Projektets omfattning har förändrats över tid, dels genom uppdaterade riktlinjer, förändrad kravställning samt tillkommande funktioner och arbete, 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. Centrala anläggningsdelar och funktioner har även vidareutvecklats under projekteringsprocessen för att på ett bättre sätt bidra till uppfyllnad av effektmålen.

Redan 2013 startade förberedande arbeten och under 2016 påbörjades rivningen av tidigare konstruktioner. Projektets genomförande har försenats med cirka två år främst på grund av förändrad omfattning samt riskutfall under produktion, men målet att den nya regleringen av Mälaren ska tas i bruk i god tid enligt miljötillståndet bedöms kunna uppfyllas. Det övergripande trafiksystemet bedöms kunna tas i drift 2027. Efter 2027 kommer projektet att pågå ytterligare cirka två år med färdigställande av funktioner som måste samordnas med och anpassas till kommande bebyggelse. Redovisade tider förutsätter att byggnation av gång- och cykelbron kan genomföras enligt plan samt att provisorisk busstrafik på Stadsgården kan hanteras så att arbeten med Stadsgårdstunnelns östra delar kan påbörjas i juni 2024.

Bokförda investeringsutgifter uppgår till 12 403 mnkr och realiserade investeringsinkomster till och med december 2022 uppgår till 3 437 mnkr. Projektets prognostiserade nettoutgift har ökat till 12 630 mnkr vilket avviker mot budgetram i reviderat genomförandebeslut 2015 med mer än 15 procent. Aktuell avvikelse överskrider därmed tillåten avvikelse enligt stadens investeringsregler varför ett nytt genomförandebeslut behöver tas för projektet.

Lönsamhetskalkylen enligt nuvärdesmetoden för projektet redovisar negativt nettonuvärde om 12 732 mnkr. De sammanlagda investeringsutgifterna, inklusive förvärv, beräknas till cirka 20 770 mnkr, löpande prisnivå. Investeringsinkomsterna för projektet beräknas till cirka 8 140 mnkr, löpande prisnivå. Projektets försäljningsinkomster beräknas till cirka 538 mnkr.

Fortsatt finns osäkerheter och risker bland annat kopplat till prisutveckling, upphandling, arbetsmiljö, geoteknik/ grundläggning, samordning med intressenter,

produktionsplanering, fastighetsbildning och andra formella juridiska processer.

Risk finns att redovisade tider inte kan innehållas i det fall att provisorisk busstrafik inte kan hanteras på Stadsgården så att start av arbeten med projektets östra delar kan ske i juni 2024. För att projektet ska kunna färdigställas i sin helhet behöver överenskommelse om exploatering med markanvisade byggherrar tecknas enligt tidplan samt externa parter åtaganden fullföljas enligt avtalade tider.

Det finns risk för att index framöver är högre än kalkylerad framtida indexutveckling om 5 procent per år, vilket i så fall kommer att medföra ytterligare kostnadsökning.

Möjligheter till förbättrad prognos gäller i huvudsak ökade investeringsinkomster i form av bidrag samt ökad medfinansiering från kommuner och vattenverk runt Mälaren avseende avbördningsanläggningen.

Avstämning inför detta tjänsteutlåtande har skett med projektets styrgrupp samt stadsledningskontoret.

Bakgrund

Syftet med projekt Slussen är att ersätta den uttjänta anläggningen från 1935 med en ny som är anpassad efter vår tids förutsättningar och krav. Nya Slussen omfattar nya gator och torg, kajer och park, ny handelsplats och bebyggelse samt broar mellan Södermalm och Gamla stan. En ny sluss- och avbördningsanläggning minskar översvämningsrisken runt Mälaren och säkrar dricksvattentillgången för omkring två miljoner människor. För bussresenärerna från Nacka-Värmdö byggs en ny bussterminal i Katarinaberget.

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 målpuppfyllnad.

Arbetet med att ta fram en ny lösning för Slussen startade som en idéävling i början på 1990-talet. Ett politiskt beslut fattades 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. Detaljplanen för Slussen vann laga kraft 2013 och detaljplan för bussterminalen vann laga kraft 2018. Projekteringsarbeten påbörjades och en första systemhandling 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. Ytterligare en lägesredovisning gjordes till exploateringsnämnden den 6 juni 2020 i vilken en avvikelse om 13,5 procent mot beslutad nettoutgift samt senareläggning av tidpunkt för driftsättning av bussterminalen med 6 månader rapporterades.

Mot bakgrund av att ytterligare avvikelser gällande tid och kostnad för bussterminalen enades staden och regionen under våren 2022 om att en extern expertgrupp, benämnd Task force, skulle tillsättas gemensamt av parterna för att lägga fram en oberoende analys av projekt Ny bussterminal med bedömning av slutkostnadsprognos och prognos för sluttid samt förslag på åtgärder för arbetet framgent.

Investeringsutgiften för bussterminalen har ökat väsentligt. Investeringsutgifterna för övriga delar av anläggningen har ökat mer än motsvarande investeringsinkomster. Aktuell slutkostnadsprognos för projekt Slussen totalt överskrider i nuläget tillåten avvikelse från beslutad nettoutgift (<15 procent enligt stadens investeringsregler) och projektet har en konstaterad försening med cirka två år jämfört med beslutad tidsram. Detta medför att ett nytt reviderat genomförandebeslut behöver tas för projektet.

Tidigare beslut

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 procent vardera och staten, genom Länsstyrelsen, 50 procent.

I överenskommelsen anges att bussterminalen är kostnadsberäknad till 1 430 mnkr (prisnivå 2014), där 1 150 mnkr avser entreprenadarbeten och 280 mnkr avser byggherrekostnader. Samtliga utgifter utöver 1 430 mnkr skall

enligt överenskommelsen bekostas med 60 procent av Region Stockholm och 40 procent 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.

Reviderat genomförandebeslut 2015

Ett reviderat genomförandebeslut för Slussen togs av kommunfullmäktige den 28 september 2015. Beslutet innebar att ramen för projektets nettoutgift sattes till 9 900 mnkr. De totala investeringsutgifterna uppgick till 12 100 mnkr och investeringsinkomsterna till cirka 2 200 mnkr i löpande prisnivå. I reviderat genomförandebeslut 2015 ingick investeringsutgifter för bussterminalen om 1 800 mnkr och investeringsinkomster om 1 350 mnkr, i löpande prisnivå. Försäljningsinkomsterna beräknades uppgå till 760 mnkr.

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.

Kvarstående projektreserv omfattade enligt beslutet osäkerheter och risker kopplade till bland annat markåtkomst, ersättningar, skadestånd, arkeologi, geoteknik/grundläggning samt utformning. Utöver ovanstående osäkerheter och risker angavs i beslutet även oklara finansieringsfördelningar som en risk med minskade intäkter alternativt ändrad omfattning i de fall överenskommelser inte kan träffas med berörda parter.

Enligt beslutet skulle trafikaneläggningen färdigställas 2025 och arbetena var indelade i fem övergripande byggsleden:

- Förberedande arbeten med lednings- och trafikaneläggningar 2015-2016
- Rivning av östra delarna, byggande av ny tillfällig bussterminal på Stadsgården. Ny konstruktion för Katarinavägen 2016-2018
- 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 driftsättning av det övergripande trafiksystemet förutsattes Saltsjöbanan kunna återläggas av Region Stockholm, Trafikförvaltningen, samt nya byggnader öster om Katarinahissen uppföras av externa byggherrar.

Beslut om stadens medfinansiering av bussterminalen

I samband med beslut om årsredovisning 2016 godkände kommunfullmäktige en avsättning 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 till följd av stadens behov av förändrade förutsättningar för bussterminallösningen vid slussen.

Avsättningens storlek påverkas 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 procent 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 procent av eventuell kostnadsökning.

Beslut om 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.

Beslut om statlig medfinansiering bussterminalen

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

Regional och statlig medfinansiering av avbördningsanläggningen

Enligt reviderat genomförandebeslut 2015 förutsattes regional och statlig medfinansiering för avbördningsanläggningen om 620 mnkr i löpande prisnivå, vilket motsvarade 47 procent av den då bedömda investeringsutgiften. I enlighet med avtal mellan staden och Trafikverket daterat den 15 januari 2018 delfinansierar staten avbördningsanläggningen med 90 mnkr. Avtalet godkändes av kommunstyrelsen den 5 november 2018 (KS 2018/1207).

I samband med att miljödom skulle sökas för den nya regleringen av Mälaren gjordes 2012 en samhällsekonomisk kalkyl av WSP där nyttorna kan delas in de som relateras till Infrastruktur, Byggnader och VA. VA-kollektivet runt Mälaren får 44 procent av nyttan av en ny avbördningsanläggning och bör således bära en lika stor del av kostnaderna. Mälaren är dricksvattentäkt för omkring två miljoner människor. Stockholm Vatten och Avfall AB (SVOA) är den viktigaste intressenten i och med att de producerar dricksvatten till 75 procent av konsumenterna.

Bolaget bedömer i en egen utredning att VA-kollektivet baserat på nyttoanalysen bör bära sin del av avbördningsanläggningen vilket skulle utgöra 33 procent (75 procent x 44 procent) av kostnaden, innebärande 1 070 mnkr.

Utöver det finns Norrvatten, Mälarenergi, Telgenät med flera vattenverk som tillsammans står för resterande del av dricksvattenproduktionen. Stadens initiativ för att söka medfinansiering från övriga Mälarkommuner har hittills inte varit framgångsrika.

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 godkände kommunfullmäktige en tidig markreservation till Nobelhuset AB som innebär att Nobelstiftelsen genom Nobelhuset AB bygger ett Nobel Center vid Slussen. Kommunfullmäktige beslutade även att avsluta Projekt Nobel Center, Dnr 123-485/2016, vid Blasieholmen och att överföra kvarvarande projektbudget om 251 mnkr till projekt Slussen för finansiering av de konstruktioner som krävs för att möjliggöra byggrätten i Slussen.

Lägesredovisning

Omfattning

Övergripande projektomfattning

Nya Slussen omfattar nya gator och torg, kajer och park, ny bebyggelse samt broar mellan Södermalm och Gamla stan. Södermalmssidan omfattas av flera olika plan, dels torgplanet som utgör gatuplanet dels underbyggda ytor på mellanplan och kajplan. Ovan mark, på torgplan, redovisas nya byggrätter med möjlighet för olika ändamål, t.ex. handel, kontor och kultur. På de undre planen finns utrymmen för handel, service, trafikändamål och kollektivtrafik. En ny gång- och cykelbro byggs mellan Södermalm och Gamla stan. I projektet ingår också upprustning av vissa befintliga anläggningar, exempelvis Lokattens trappa och Borgmästartrappan, samt omlokalisering av befintliga funktioner. En ny underjordisk bussterminal anläggs i Katarinaberget.

I vattenområdet mellan Södermalm och Gamla stan byggs även två nya avbördningskanaler, en kombinerad sluss- och avbördningskanal från Mälaren till Saltsjön samt en ny fiskvandringssväg i gamla Nils Ericsonsslussen med tillhörande konstruktioner i vatten.

Projektets omfattning i Slussenområdet i Stockholm sammanfaller i stort med gränserna för de två detaljplaner som tagits fram gällande Slussen, huvudplanen, och detaljplan för bussterminalen i Katarinaberget samt de delar i Slussenområdet som omfattas av miljödomsansökan. Projektet är indelat i tre geografiska områden, Berg, Land och Vatten.

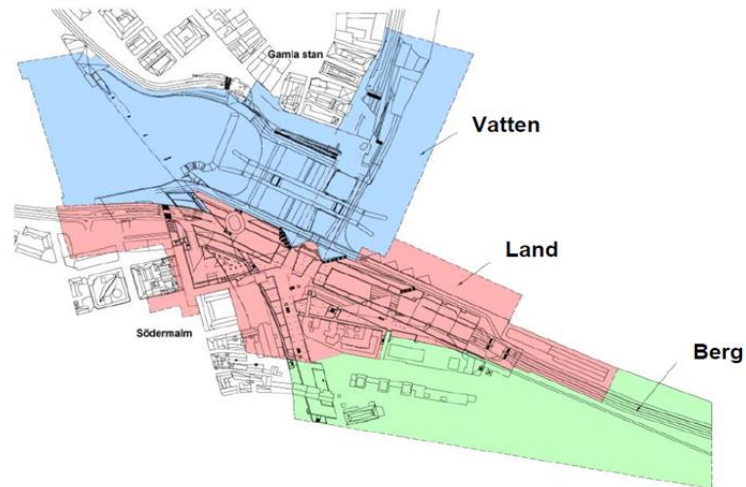


Bild 1: Projektets tre geografiska delområden

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. Projektets totala påverkansområde sträcker sig därmed från Mälarens stränder ut till Oxdjupet i Stockholms skärgård. Ombyggnation av två befintliga mätstationer för flödesreglering vid Slussen ingår också 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.

Projektets omfattning har förändrats jämfört med de systemhandlingar som låg till grund för genomförandebeslutet 2015. Under fortsatt system- och bygghandlingsprojektering uppdateras förutsättningarna löpande mot kravställning för att uppfylla aktuella lagar och riktlinjer och omfattningen påverkas av ny kännedom om befintliga anläggningars status. I ett projekt som pågår under lång tid utvecklas kravställning från mottagande organisationer vilket medför behov av förändringar i produkten.

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

Den nya bussterminalen i Katarinaberget har anpassats för ökade säkerhetskrav kopplade till trafikering med biogasdrivna fordon. Ett antal centrala anläggningsdelar, såsom Mälarterrassen samt gång- och cykelbron, har sedan 2015 omarbetats och utvecklats för att uppfylla förändrade krav och riktlinjer. Tillkommande omfattning sedan 2015 är även anpassning och förberedelse för nytt Nobel Center ovan Stadsgårdstunneln.

Nedan tydliggörs projektets omfattning avseende 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.

C1-byggnaden, även kallad Mälarterrassen, blir en publik byggnad om cirka 7 000 kvm BTA med kommersiellt innehåll, inriktning mot mat och dryck. Byggnaden kopplar ihop kajplan med torgplan genom att staden har ett gångstråk med utvändiga trappor samt invändiga dygnetruntöppna rulltrappor och hiss genom fastigheten.



Bild 2: Huvudstråk för gående genom Mälarterrassen och över Slusstorget, sett norrifrån

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 tillgänglighetsanpassad koppling i enlighet med detaljplanens intentioner. Öppettiderna kommer enligt stadens erfarenheter från liknande platser att behöva anpassas för att säkerställa att platsen inte upplevs som otrygg. I markanvisningsavtal med Atrium Ljungberg AB 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 cirka 8 000 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.

Gång- och cykelbron

Gång- och cykelbron har förbättrats jämfört med den lösning som låg till grund för kalkyl i reviderat genomförandebeslut 2015. Projektet har i kommunfullmäktiges budget 2023 tillförts finansiering med 250 mnkr från trafiknämnden avseende gång- och cykelbron för åtgärder kopplat till ökad framkomlighet och förbättrad trafiksäkerhet som en del av projekt Slussen. Bron mellan Södermalm och Gamla stan har exempelvis breddats till 8,5 meter och blir cirka 21 meter i sitt bredaste snitt. Korsning på bron, där ramp från kaj ansluter, har även utvecklats för att förbättra trafiksäkerheten. Rampens lutning har minskats för att skapa en mer attraktiv och tillgänglig lösning. Brons funktion, läge och utformning har utretts och bearbetats under lång tid och definieras i detaljplanen. Den nya gång- och cykelbron medför förbättrad effektivitet och framkomlighet i ett av Sveriges mest trafikerade cykelstråk samt är en bärande funktion i projektets slutprodukt och essentiell för projektets uppfyllande av effektmål inom Trafik. Gång- och cykelbron är av stort värde för staden när det gäller att uppfylla stockholmarnas behov av en fungerande cykelinfrastruktur.

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 vid Slussen, innehållande huvudsakligen publika lokaler för museum, forskning och undervisning. Anpassning av stadens underliggande konstruktioner som utgör grundläggning för byggnaden har genomförts.

Avtal och gränssnitt

Allmänt

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 och dels till externa parter.

Geografiska gränser

Projektets geografiska gräns mot befintliga fastigheter och anläggningar samt gräns för anslutning till befintligt gatunät sammanfaller i stort med detaljplanens gränser. Gränssnitten har förtydligats under projekteringsprocessen och dokumenteras i framtagna system- och bygghandlingar samt i samband med fastighetsbildning.

Tekniska och avtalsmässiga gränser

Bussterminal i Katarinaberget

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 framtagen systemhandling 2014 är gemensamt kostnadsberäknad till 1 430 mnkr i prisnivå 2014. Kostnaden fördelas enligt avtalet; regionen 25 procent (357,5 mnkr), staden 25 procent (357,5 mnkr) samt staten via Länsplan 50 procent (715 mnkr).

Samtliga kostnader överstigande 1 430 mnkr + index KPI bekostas av regionen till 60 procent och staden till 40 procent i enlighet med överenskommelsen om finansiering. Medfinansiering från Region Stockholm för Saltsjöbanans slutstation om 300 mnkr realiserades inte i genomförandeavtalet.

Staden ska enligt avtalet planera, projektera och bygga den nya bussterminalen som byggherre och regionen ska komplettera med SL-specifika installationer samt utföra vissa arbeten. Dessa arbeten är exempelvis att återlägga Saltsjöbanan, anpassa och upprusta tunnelbanestationer samt bygga vissa provisorier för busstrafiken. Trafikförvaltningen ska äga både bussterminalanläggningen och den nya fastighet som bildas för denna, samt ansvara för drift och underhåll samt säkerheten i anläggningen. Bussterminalens slutliga funktion och utformning definieras gemensamt av parterna inom ramen för samarbetsprojektet definierat i genomförandeavtalet. Utgångspunkten är systemhandling 2014 samt detaljplan för ny bussterminal som är en styrande förutsättning för bussterminalens utformning och omfattning.

Djurgårdsfärjan

Det ovan nämnda genomförandeavtalet med Region Stockholm 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

Fördelning av kostnader för flytt samt uppgradering av ledningar inklusive byggnation av nya kulvertar regleras i genomförandeavtal med Stockholm Vatten och Avfall AB (SVOA), för tidiga arbeten med flytt av befintliga ledningar och provisorier (2012-12-10), för omläggning av avloppstunnel (2017-01-31) samt för resterande arbeten (2021-05-10). Avtalen omfattar förutom flytt av ledningar i mark även omfattande arbeten med flytt av sjöledning samt en bergtunnel på platsen för den nya bussterminalen.

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) 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 och markanvisning 2022 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 har medfört 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 slusskontor för slussning och styrning av avbördningsen, byggas. Utrymmet mellan de övre och undre brokonstruktionerna avses upplåtas med tomträtt till en part som bygger och hyr ut de färdiga kommersiella lokalerna. Arrangemanget förutsätter att ett antal funktioner nyttjas gemensamt med Stockholms Hamnar AB som bygger slusskontoret.

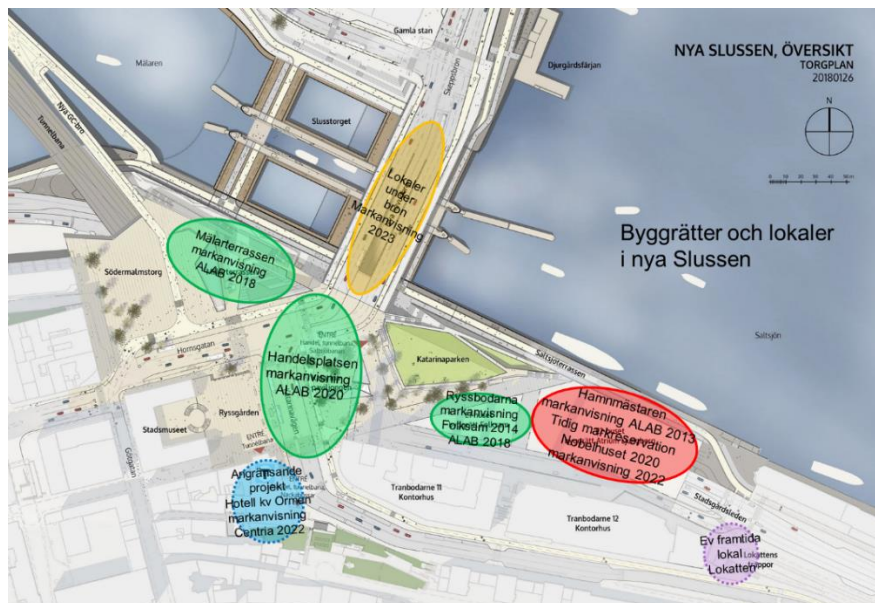


Bild 3: Byggrätter och lokaler i Nya Slussen

Angränsande fastigheter och anläggningar

Fastigheter som gränsar till projektet berörs av provisorier för angöring och entréer under kortare eller längre tid, särskilt Katarinahuset Tranbodarne 11 där ombyggnad pågår, vilket har föranlett tecknande av ett separat genomförandeavtal. Staden har avtal med fastighetsägaren om Katarinahissen som kommer att kunna öppna när fastigheten är ombyggd. Även nya inlastningsförhållanden har avtalsreglerats.

I överenskommelse med Atrium Ljungberg AB om Nobel Center år 2020 ingick, förutom kompensation genom markanvisning av bland annat handelsplatsen, även en markanvisning för ett hotell inom kvarteret Ormen, innebärande en påbyggnad på tunnelbanestation Slussen enligt en detaljplan som vann laga kraft 2003. Företaget meddelade efter inledande utredningsarbete att man inte hade möjlighet att genomföra projektet. Ärendet togs upp i exploateringsnämnden dnr. E2020-01414. Under 2022 markanvisades området i stället till Centria AB efter ett jämförelseförfarande. Exploatering inom kvarteret Ormen 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, samt kopplas ihop med Katarinavägen för gående via Thor Modéns trappa. Även gränsdragning för handelsplatsens ytor intill tunnelbanestationen kan komma att påverkas av exploateringen.

Under Lokattens trappa finns utrymmen som tidigare använts som vänthall och som har varit sammankopplade med kontor i grannfastigheten Tranbodarne 13 på den tiden fastigheten utgjorde kontor för Saltsjöbanan. Det ingår inte i projekt Slussen att iordningställa lokalerna och enligt gällande detaljplan är området allmän plats. För att skapa bättre förutsättningar för trygghet på platsen vore det värdefullt om utrymmet kunde användas för en publik verksamhet, exempelvis service i form av handel, restaurang eller café. Ett samarbetsavtal tecknades 2021 med Atrium Ljungberg Tranbodarne 13 AB, innebärande bland annat att parterna har för avsikt att teckna ett intentionsavtal, som reglerar fortsatt utredning av lokalen under trappan och nyttjande av allmän hiss samt förutsättningar och villkor för ALAB:s eventuella övertagande av lokalen.

Andra anläggningsägare som berörs är Trafikverket och Fastighetsverket som har järnvägsbron över Söderström respektive Riddarholmskajen. Dessa har staden enligt miljödom för Slussen försett med erosionsskydd på grund av ändrade strömningsförhållanden. Staden har även anlagt erosionsskydd för sjöledningarna längre västerut i Mälaren samt förändrat en invallningsanläggning för ett naturreservat i Asköviken i Västerås kommun.

För att införa flödesreglering i Norrström i den nya regleringen av Mälaren under drifttiden 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 stadsgårdstunnelns mynning och korsning i höjd med Fotografiska museet ingår inte i projektets omfattning.

Ombyggnation av övergångskonstruktion mellan gata och fastighet under Katarinavägen, i höjd med Lokattens trappa, har utförts 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 trafikanläggningen 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.

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 av kommunfullmäktige den 20 mars 2017. Detaljplanen överklagades till mark- och miljödomstolen men den 4 maj 2018 beslutade mark- och miljööverdomstolen att inte bevilja prövningstillstånd till de parter som överklagat domen. Planen 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, M 2008-14. 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 och schaktövervakning inför reviderat genomförandebeslut 2015 baserades på vid tillfället känd information om området i form av

arkeologiska rapporter, historiska dokument och ritningar. Arbete med planerade arkeologiska undersökningar avslutas under 2023.

Bygg- och rivningslov

Under projektets gång har cirka 80 lovansökningar gjorts, varav cirka 30 i nuläget är pågående. Beviljade lov omfattar såväl bygglov för permanenta konstruktioner/byggnader, tillfälliga bygglov för provisorier eller byggetableringar samt rivningslov. 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 kvarvarande arbeten kommer en handfull bygglov behöva sökas, bl.a. för handelsplatsens fasad mot kajen, teknikutrymmen samt hiss och rulltrappor 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 samt 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 avslutad
- Bilda fastigheter för de nya byggrätterna i kvarteren Södre Torn (Mälarterrassen), Blå Bodarna (den nya handelsplatsen), kv. Ryssbodarna (E1) och kv. Hammästaren/Nobel Center (E2) samt Slussmästaren och Strömkedjan under Slussbron. Samtliga nya fastigheter blir komplexa med 3D-utrymmen. Förrättning för Södre Torn är avslutad och arbete pågår med Blå Bodarna samt Slussmästaren och Strömkedjan
- Bilda en ny gatumarksfastighet för Stadsgårdsledens tunnel. Den blir en 3D-fastighet under mark som urholkar de ovan nämnda byggrätterna. Den första etappen under Södre Torn är klar och arbete pågår med etapp två av tre
- Katarinahissen och gångförbindelsen till Mosebacke ska enligt avtal utgöra en gemensamhetsanläggning för stadens gatufastighet och Tranbodarne 11. Förrättningen 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, Runda huset/Södre Torn och butiker i Blå Bodarna. Dessutom har ett 30-tal fastigheter på Katarinaberget fått avstå utrymme under mark till den nya bussterminalen. Avtal har tecknats 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.

Den blivande trafiklösningen för Södermalmstorg och korsningen Götgatan-Hornsgatan/Slussbrogatan kräver att trafik till fastigheter vid Södermalmstorg tillåts köra genom kvarteret Överkikaren/Guldgränd. Förhandlingar pågår sedan flera år med fastighetsägarna Pandox och Slussgården/Sveriges Kommuner och Regioner (SKR).

Den provisoriska bussterminalen på Stadsgården är upplåten med nyttjanderätt till Region Stockholm som ett provisorium enligt tecknat genomförandeavtal. Terminalen behöver flyttas till ett nytt läge på Stadsgården om arbetena med projektets östra delar ska kunna starta enligt redovisad tidplan.

Projektering

En första systemhandlingen för hela projektet färdigställdes 2013. Delar av anläggningen har därefter förändrats och justering av systemhandlingen har således varit nödvändig. Exempelvis har stora omtag skett 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 medför stor påverkan på omgivande anläggningsdelar. En reviderad systemhandling för Mälarterrassen färdigställdes under 2019.

Efter färdigställande av den första systemhandlingen 2013 har ytterligare ett flertal alternativ för gång- och cykelbron studerats. Under 2019 genomfördes parallella utredningar främst inriktade mot att analysera utformning, trafiklösning samt investeringsutgifter i relation till olika alternativ. En reviderad systemhandling för gång- och cykelbron fastställdes 2021.

Ytterligare en stor förändring som genomförts omfattar omläggning av spillvattenledningar för att frikoppla konstruktioner för Stadsgårdstunneln från ledningar och kulvertar. Detta för att säkerställa åtkomst och minska framtida driftskostnader.

Projektering av bussterminal har utförts i enlighet med genomförandeavtalet med Trafikförvaltningen och uppfyller de krav, strategier och riktlinjer som ställts upp för att säkerställa att anläggningen blir en funktionell och attraktiv bussterminal, dimensionerad för att hantera trafikbehovet för Nacka-Värmdötrafiken till och med år 2050. En första systemhandling för bussterminalen färdigställdes 2013. I genomförandeavtalet mellan staden och regionen definierades en ny omfattning för projekt Ny bussterminal och en ny systemhandling togs fram 2014. Ytterligare en omarbetning och komplettering av systemhandlingen med hänsyn till tillkommande funktioner och krav kopplat till definierat säkerhetskoncept, för att kunna operera anläggningen med biogasdrivna fordon, gjordes 2017.

Slutlig systemhandling med tillhörande kalkyl och osäkerhetsanalyser godkändes av respektive förvaltning samt av stadens och trafikförvaltningens gemensamma styrgrupp den 22 november 2017.

Projektering av bygghandlingar har pågått parallellt med produktionen under merparten av tiden för genomförandet. Platsens faktiska förutsättningar och komplexitet har föranlett att projekterade lösningar i vissa fall inte kunnat genomföras som planerat och att omprojektering krävts i genomförandeskedet. Detta gäller främst grundläggnings- och betongarbeten, trafikomläggningar, temporära konstruktioner, samt mer robusta lösningar avseende gångstråk för tredje man för att upprätthålla god säkerhet och för att på ett effektivt sätt kunna genomföra arbetena.

Projektering av bygghandlingar för bussterminalen har utgått från godkänd systemhandling 2017 samt gällande detaljplan för bussterminalen. Granskning av framtagna bygghandlingar har genomförts i enlighet med process definierad i genomförandeaftalet och skett löpande vartefter bygghandlingarna har färdigställs.

Bygghandlingsprojekteringen planeras slutföras under 2023.

Entreprenadarbeten

Delområde Berg

Delområde Berg omfattar arbeten med den nya bussterminalen i Katarinavägen, temporär slutstation för Saltsjöbanan i Henriksdal samt renovering av Lokattens trappa. År 2014 startade byggnationen av en ny temporär slutstation i Henriksdal för Saltsjöbanan och förberedande arbeten har pågått fram till 2018. Arbeten med renovering av Lokattens trappa har genomförts under åren 2016-2020. Arbetena har varit komplicerade på grund av byggnadens dåliga tekniska skick samt ökad kravställning till följd av restriktioner i detaljplanen. I januari 2019 startade sprängningsarbeten för bussterminalen och merparten av bergarbetena har utförts under åren 2019-2021. Betong- och markarbeten samt arbeten med vattensäkring, stomkomplettering och installationer pågår.

Delområde Land

Delområde Land omfattar ovanjordsarbeten på Södermalm. Förberedande arbeten inom delområden Land startade 2013 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-Värmdöbussarna och en ny tillfällig tunnelbanenedgång på Ryssgården i drift, vilket möjliggjorde fortsatt rivning av den gamla bussterminalen. Grundläggnings- och betongarbeten 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. Betong-, mark- och ledningsarbeten i Katarinavägen färdigställdes 2020. Under 2021-2022 har rivning av tidigare anläggning samt grundläggning av nya konstruktioner i projektets västra delar utförts. Byggnation av en ny entré till tunnelbanan och handelsplatsen från Katarinavägen har även utförts under 2022. Betongarbeten för Stadsgårdstunnels västra del samt överdäckning av tunnelbanan vid Södermalmstorg pågår.

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. Omfattande ledningsarbeten har även utförts längs Munkbron samt mellan Gamla stan och Södermalm. I oktober 2020 färdigställdes Slussbron, den nya huvudbron mellan Gamla stan och Södermalm. I augusti 2022 driftsattes den södra avbördningsluckan. Arbeten med montering av den norra avbördningsluckan samt arbeten med färdigställande av

Munkbrokajen, slusskanal samt lågbroar pågår. Upphandling av entreprenad för ny gång- och cykelbro pågår.

Tvister och skadeärenden

Entreprenader

Kontoret har haft en tvist med JM Entreprenad AB gällande ekonomisk reglering av entreprenad SN 842. Entreprenören lämnade i juli 2019 in en stämmingsansökan omfattande drygt 32 mnkr. Huvudförhandling hölls i tingsrätten under 2021. Enligt dom T 9736-19 har staden betalat JM Entreprenad cirka 3,8 mnkr. JM Entreprenad har dock ersatt staden för dess rättegångskostnader med cirka 2,6 mnkr.

Verksamheter

Eriks Restaurang Saltsjön AB (Restaurang Gondolen) lämnade i maj 2018 in en stämmingsansökan avseende förmögenhetsskada till följd av projektets arbeten. Huvudförhandling ägde rum i mark- och miljödomstolen 2020 (mål M 3152-18) och staden dömdes att utbetala ersättning till Gondolen om drygt 18 mnkr. Staden överklagade till mark- och miljööverdomstolen som i dom (mål M 13114-20) som erhöles i januari 2022 gjorde samma bedömning som mark- och miljödomstolen. Staden överklagade till Högsta domstolen som inte medgav prövningrätt och mark- och miljööverdomstolens dom fastställdes därmed. Kontoret har vidarebefordrat kostnaden till försäkringsbolag för tecknad projektförsäkring för vidare hantering.

Stämmingsansökan avseende förmögenhetsskada har även inkommit från Kolingen AB (Restaurang Engelen) samt från Artären AB (Ljudstudio). Staden har bestridit skadan samt vidarebefordrat ärendena till försäkringsbolag för tecknad projektförsäkring för vidare hantering.

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. I februari 2019 lämnade staden in en stämmingsansökan till tingsrätten för att få frågan prövad. Enligt dom i mål nr T 4316-20, som erhöles i mars 2020, anser domstolen att försäkringen ska omfatta förmögenhetsskada av den typ som Gondolen lidit. Domen överklagades av försäkringsbolagen och huvudförhandling ägde rum i hovrätten hösten 2022. Hovrätten gjorde samma bedömning som tingsrätten. Domen överklagades av motparten

till Högsta domstolen som inte medgav prövningsrätt. Hovrättens dom står därmed fast.

Jordsaksägare Mälardalen

Staden träffade i april 2020 ett förlikningsavtal, ärende i exploateringsnämnden dnr E2015-03078, med nio stycken jordsaksägare om ersättning för skada på jordbruksmark till följd av ny reglering av Mälaren. Beräkningsmodell enligt avtalet är tänkt att gälla för alla 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 den nya regleringen av Mälaren. En motsvarande uppgörelse med samtliga jordsaksägare innebär att det totala ersättningsbeloppet beräknas uppgå till cirka 50 mnkr. Ersättningserbjudande har skickats ut till ägare av påverkad jordbruksmark under hösten 2022 och en begäran till mark- och miljödomstolen om beslut om utbetalning för de fastigheter som accepterat erbjudandet om ersättning ingavs i december 2022. Det kan inte uteslutas att en ny domstolsprövning krävs gällande ersättning till fastighetsägare som inte godtar den erbjudna ersättningen.

Genomförande

Tidplan

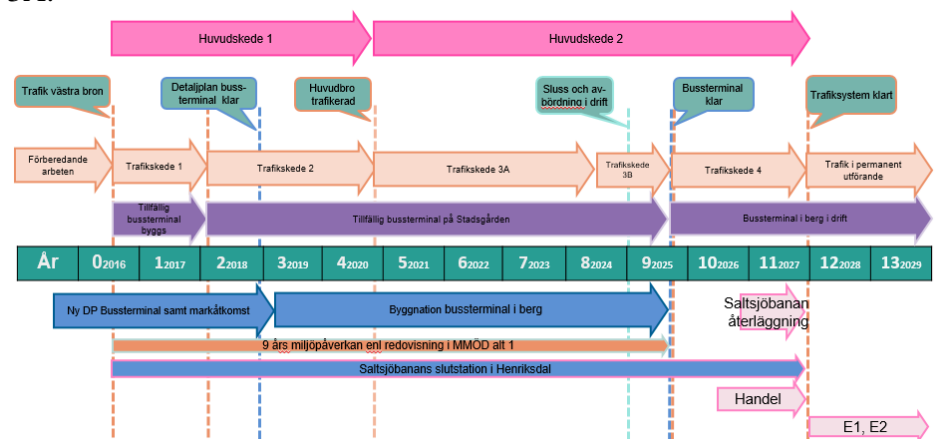
Under 2022 har en omfattande översyn och revidering av projektets tidplan genomförts för att säkerställa rätt omfattning och tidsåtgång för kvarvarande arbeten. Aktuell prognos visar på en förskjutning av deltider i huvudtidplan jämfört med tider redovisade i reviderat genomförandebeslut från 2015. Förskjutningen av deltider är främst en följd av förändrad kravställning, tillkommande omfattning samt riskutfall kopplat till geotekniska förutsättningar, arkeologiska undersökningar samt platsens logistiska utmaningar och den nya anläggningens komplexitet. Även omvärldsfaktorer med pandemi och oro på världsmarknaden har påverkat genomförandet av projektet.

Enligt aktuell tidsprognos är bussterminalens driftsättning försenad med cirka två år. Detta främst beroende på ökad kravställning kopplat till säkerhetskoncept, anläggningens komplexitet och logistiska utmaningar samt riskutfall under produktion, exempelvis kvalitetsbrister i utförandet av berg- och betongarbeten. Bussterminalen beräknas i nuläget kunna tas i drift i augusti 2025.

Färdigställande av projektets östra delar med överdäckning av Stadsgårdsleden är kopplade till tidpunkt för driftsättning av den nya bussterminalen och en försening av bussterminalen har därmed en direkt påverkan på sluttiden för projektet som helhet. En försening av bussterminalen påverkar även stadens, regionens samt byggherrarnas efterföljande projekt. För att minimera konsekvenserna av uppkommen försening vidtar kontoret åtgärder kopplat till provisorisk busstrafik på Stadsgården. Kontoret förutsätter att provisorisk busstrafik på Stadsgården kan hanteras så att arbeten med Stadsgårdstunnelns östra delar kan påbörjas i juni 2024.

Enligt gällande miljödömdom ska den nya regleringsplanen för Mälaren tas i bruk samt övriga tillståndspliktiga arbeten vara färdigställda senast i september 2025. Enligt aktuell tidsprognos kan sluss- och avbördningsanläggningen driftsättas redan i slutet av 2024 och övriga tillståndspliktiga arbeten färdigställas inom tidsram för miljödömdomen. Detta förutsätter att byggnation av gång- och cykelbron kan genomföras under 2023-2025.

Projektet befinner sig i nuläget i huvudskede 2 och trafikskede 3A.



Figur 1: Schematisk tidplan projekt Slussen, januari 2023

Förberedande arbeten samt trafikskede 1-2 är genomförda i sin helhet, övergripande omfattande:

- Förberedande arbeten med lednings- och trafikomläggningar
- Rivning av östra delarna och byggande av provisorisk bussterminal på Stadsgården
- Ny konstruktion för Katarinavägen
- Östra kajerna, östra delen av sluss- och avbördningsanläggningen, centrala delar och ny huvudbro

Prognos för färdigställande av kvarvarande byggsleden/anläggningsdelar:

- Flytt av provisorisk bussterminal planeras färdigställas 2024
- Västra delarna med Munkbrokajen och Södermalmstorg, Mälarterrassens ytterskal, gång- och cykelbro samt hela sluss- och avbördningsanläggning bedöms färdigställas 2023-2025
- Ny bussterminal i Katarinaberget bedöms kunna driftsättas 2025
- Det nya övergripande trafiksystemet med Stadsgårdstunnel, broar, huvudgator samt gång- och cykelstråk bedöms färdigställas 2025-2027
- Anläggningsdelar och allmänna ytor över östra delen av Stadsgårdstunneln med park, lokalgator och access till nya byggnader bedöms färdigställas 2028-2029

Efter färdigställandet av de västra delarna kan Mälarterrassen (C1) överlåtas till köparen för färdigställande 2024. Den tekniska försörjningen till byggnaden är klar 2025, då hela anläggningen med sina publika verksamheter kan öppna. Mälarterrassen bedöms kunna färdigställas av extern byggherre och öppnas under 2025-2026. Det allmänna utvändiga gångstråket genom anläggningen bedöms kunna öppna tidigare.

Återläggning av Saltsjöbanan utförs av trafikförvaltningen. Arbeten med återläggning kan påbörjas tidigast 2026 och bedöms kunna färdigställas av trafikförvaltningen under 2027.

Handelsplatsen bedöms kunna färdigställas av extern byggherre 2027. Handelsplatsens öppnande är beroende av såväl teknisk försörjning som effektiv varuinlastning, delar som är helt färdiga först när de östra delarna är tillräckligt klara 2027.

Katarinahissen öppnar fullt ut i samband med handelsplatsens färdigställande. Enligt avtal med fastighetsägaren kommer hissen att öppna provisoriskt för färd mellan torgplan och Mosebacke när Katarinarhusets ombyggnad är klar, preliminärt hösten 2023. I samband med handelsplatsens öppnande kommer det att vara möjligt att kunna åka ända från kajplanet.

Projektets nya tidplan möjliggör samordnad driftsättning och öppnande av det övergripande trafiksystemet, Saltsjöbanan, och handelsplatsen under 2027.

Efter 2027 kommer projektet att pågå ytterligare cirka två år med färdigställande av funktioner som kräver samordning med och anpassning till kommande bebyggelse. Nya byggnader öster om Katarinahissen, kvarteret Ryssbodarna (E1) och kvarteret Hammästaren/Nobel Center (E2) bedöms färdigställas av externa byggherrar 2029.

Styrning av projektet

Projekt Slussens projektorganisation är en ren byggherreorganisation för att styra planering och genomförande av projektet. All projektering och alla entreprenadarbeten utförs av kontrakterade projektörer respektive entreprenörer.

Projektets arbete leds av projektchefen som har det övergripande ansvaret. Till sin hjälp har projektchefen en ledningsgrupp bestående av bitr. projektchef, economicontroller, ansvariga projektledare för respektive delområde samt funktionsansvariga för exploatering respektive kommunikation.

Projektplanen med tillhörande fördjupande dokument och arbetsrutiner utgör projektets ledningssystem för kvalitet. Kvalitetsledning syftar till att styra projektet mot uppsatta mål. Strategier finns för omfattningsstyrning, tidsstyrning, kostnadsstyrning, samverkan, kvalitetsledning, riskhantering, miljöstyrning, arbetsmiljö, säkerhetsskydd, kommunikation, upphandling, omgivningspåverkan, externa intressenter, datasamordning och VDC samt för överlämnande.

Ekonomiska konsekvenser för staden

Inledning

Kontoret redovisar här de ekonomiska förutsättningarna för projektet enligt nuvärdesmetoden samt vilka budgetkonsekvenser projektet medför.

Bedömda investeringsutgifter, investeringsinkomster och försäljningsinkomster, baseras på produktionskalkyler för bygghandlingar, upphandlade entreprenadkontrakt, redovisad tidplan, markanvisningsavtal samt avtal med intressenter.

Förändring från genomförandebeslut 2015

Projektets nettoutgift beräknas till 12 630 mnkr i löpande prisnivå, vilket innebär en avvikelse om 24,4 procent från budgetram i reviderat genomförandebeslut 2015 (inklusive tillskott för Nobel Center). Avvikelsen ligger därmed utanför ram för tillåtna avvikelser enligt stadens investeringsregler (< 15 procent av investeringens nettoutgift). Investeringsutgiften för bussterminalen har även ökat väsentligt.

Budgetkonsekvenser Investering (mnkr)	Budget rev. GFB 2015 inkl. Nobel Center	Prognos Jan 2023	Avvikelse
Utgifter (inkl. förvärv)	12 351	20 770	8 419
<i>varav Nobel Center</i>	<i>251</i>	<i>251</i>	
Inkomster	2 200	8 140	5 940
Nettoutgift	10 151	12 630	2 479
Försäljningsinkomst	760	538	-222

Tabell 1: Sammanställning förändring budgetkonsekvenser från genomförandebeslut 2015

Projektets investeringsutgifter, inklusive förvärv, bedöms i januari 2023 till 20 770 mnkr i löpande prisnivå. Projektets investeringsinkomster bedöms i januari 2023 till 8 140 mnkr i löpande prisnivå.

Ökade investeringsutgifter jämfört med genomförandebeslut 2015 (12 351 mnkr - 20 770 mnkr) fördelas enligt nedan.

Förändring investeringsutgifter	mnkr
Bussterminalen i Katarinaberget	
• Merkostnader (inkl. riskreserv 500 mnkr)	3 900
<i>varav index</i>	<i>870</i>
Utökad entreprenadkostnad	
• Avbördningsanläggning	1 927
• Huvudbro, lågbroar, gång- och cykelbro samt åtgärder Gamla stan	600
• Konstruktioner och funktioner Södermalm	1 600
• Renovering Lokattens trappa, prov. slutstation för Saltsjöbanan	78
<i>varav index</i>	<i>1 400</i>
Förändrad byggherrekostnad (exkl. bussterminalen)	964
<i>varav index</i>	<i>110</i>
Justering av riskreserv (exkl. riskreserv bussterminalen)	-650
SUMMA	8 419

Ökade investeringsinkomster jämfört med genomförandebeslut 2015 (2 200 mnkr - 8 140 mnkr) fördelas enligt nedan.

Förändring investeringsinkomster	mnkr
Medfinansiering bussterminalen externt	2 400
Medfinansiering bussterminalen staden	1 950
Medfinansiering avbördningsanläggning	540
Medfinansiering gång- och cykelbron	250
Medfinansiering åtgärder Asköviken	6
Trafikförvaltningen medfinansiering enligt GFA*	400
Inkomster tillkommande arbeten	694
Utebliven medfinansiering Saltsjöbanan	-300
SUMMA	5 940

*Genomförandevalt med Region Stockholm Trafikförvaltningen, dnr E2017-00575

Projektets aktuella försäljningsinkomst beräknas till 538 mnkr, vilket är en minskning med 222 mnkr jämfört med förväntad inkomst i reviderat genomförandebeslut 2015. Detta är i huvudsak en konsekvens av att marken för kvarteret. Hammästaren (E2) upplåts med tomträtt till Nobelhuset AB istället för att säljas.

Förklaring till ökade investeringsutgifter Bussterminalen

Slutkostnadsprognos för bussterminalen i januari 2023 uppgår totalt till 5 700 mnkr i löpande prisnivå, inklusive riskreserv om 500 mnkr.

Slutkostnadsprognosen baseras på tidplan med driftsättning av bussterminalen i augusti 2025, d.v.s. cirka två år senare än tidpunkt angiven i reviderat genomförandebeslut 2015.

Prognos bussterminalen (jan 2023)	mnkr
Entreprenadkostnader (netto)	3 740
Byggherrekostnader	1 300
Antagen index återstående arbeten (5 procent)	160
Anpassad riskreserv	500
SUMMA	5 700

Slutkostnadsprognosen, exklusive riskreserv, har sedan 2015 ökat med totalt 3 400 mnkr, varav cirka 710 mnkr härrör till förändring verklig index under åren 2014-2022 på tillkommande arbeten och 160 mnkr antagen index på återstående arbeten.

Ökade investeringsutgifter är sammanfattningsvis orsakade av omfattningsförändringar p.g.a. ökad kravställning kopplat till anläggningens funktion och kvalitet samt anpassning till förändrade regelverk och identifierade säkerhetsrisker till följd av att anläggningen ska trafikeras med biogasdrivna fordon. Genomförandet har visats sig vara mer komplext och logistiskt utmanande än initialt antaget och omfattning och tidsåtgång för att genomföra komplicerade arbeten har underskattats i kalkyler och prognoser. Riskutfall och ändrade förutsättningar under produktion har även bidragit till utgiftsökningen. Utöver detta har nedlagda kostnader åren 2011-2014, vilka inte fanns med i kalkyl inför genomförandebeslutet 2015, tillkommit.

Orsaker till ökade investeringsutgifter beskrivs mer utförligt i tjänsteutlåtande E2023-00616, Lägesredovisning projekt Ny bussterminal i Katarinaberget.

Avbördningsanläggningen

Slutkostnadsprognos för avbördningsanläggningen i januari 2023 uppgår totalt till 3 243 mnkr i löpande prisnivå. Prognos för investeringsutgifter för avbördningsanläggningen har jämfört med reviderat genomförandebeslut 2015 ökat med 1 927 mnkr, varav index utgör cirka 530 mnkr.

Avbördningsanläggningen var inte fullt ut definierad vid tidpunkt för genomförandebeslutet 2015. En mer detaljerad beskrivning av ingående delar gjordes 2019 och 2022, då kostnadsbedömning per anläggningsdel redovisades för mottagande organisation (SVOA). Under projekteringsprocessen har teknisk lösning för styrsystem samt modell av avbördningslucka förändrats.

Antagna produktionsmetoder för pålning, stagborrning och spontning har likaså behövt ändras p.g.a. komplicerade geotekniska förhållanden och projektets komplexitet har föranlett högre arbetsplatsomkostnader och lägre produktionskapaciteter än antaget. Den stora mängden arkeologiska fynd i vattenområdet har bidragit till en försämrad framdrift av entreprenadarbetena i form av minskad produktionskapacitet samt behov av omplanering av arbeten, med tidsförsening som följd. Därtill har hantering av mer omfattande temporära konstruktioner och erosionsskydd samt riskutfall kopplat till bland annat hantering av oförutsedda dylager, sanering av massor samt avbördnings p.g.a. höga vattennivåer bidragit till kostnadsökningen.

Huvudbro, lågbroar, gång- och cykelbro samt åtgärder Gamla stan

Investeringsutgifter för brokonstruktioner mellan Gamla stan och Södermalm inklusive ny gång- och cykelbro samt åtgärder i Gamla stan på Skeppsbron och Munkbron har ökat med totalt cirka 600 mnkr, varav index utgör cirka 220 mnkr.

Ökning av investeringsutgiften beror delvis av tidsförskjutningar kopplade till leverans av huvudbron men även på grundläggningsproblematik, lägre produktionskapaciteter samt ökat behov av mer omfattande temporära konstruktioner.

Gång- och cykelbron har under projekteringsprocessen utvecklats och förbättrats jämfört med den lösning som låg till grund för kalkyl i reviderat genomförandebeslut 2015. Anpassning av brons utformning för att skapa bättre framkomlighet och högre trafiksäkerhet har genomförts. Gång- och cykelbrons centrala placering i Stockholms hjärta ställer höga krav på gestaltning, vilket varit kostnadsdrivande. Prognos för gång- och cykelbron har även anpassats med hänsyn till erfarenhetsvärden kopplade till grundläggning och möjlig produktionskapacitet på platsen.

Nya konstruktioner och funktioner Södermalm

Investeringsutgift för samtliga entreprenadarbeten på Södermalm omfattande bland annat Mälarterrassen, handelsplatsen, Stadsgårdsstunneln, Katarinaparken, Södermalmstorg, Katarinavägen, Ryssgården samt renovering av Katarinahissen har sammantaget ökat med cirka 1 600 mnkr, varav index utgör cirka 680 mnkr, jämfört med budget i reviderat genomförandebeslut 2015.

Ökade investeringsutgifter härrör främst till merarbeten kopplat till projektets komplexitet, riksutfall under produktion samt prisutveckling. Exempelvis har arbeten med rivning av tidigare konstruktioner över tunnelbanan varit mer komplexa och tidskrävande än förutsett. Arbetena har enbart kunnat utföras under en kort tidsrymd nattetid vilket föranlett ökade direkta kostnader samt kostnader för tidsförsening. Komplicerade geotekniska förutsättningar utmed tunnelbanebron samt tillkommande krav från Trafikförvaltningen har medfört att grundläggningsarbetena intill tunnelbanebron inte kunnat utföras enligt ursprunglig plan.

Riskeliminerade åtgärder i form av försvarsarbeten på tunnelbanebron har även tillkommit i händelse av att rörelser och sättningar av brons grundläggning skulle uppstå i samband med stadens arbeten. Sammantaget har detta resulterat i lägre produktionskapaciteter samt sämre framdrift än planerat vilket medfört ökade direkta kostnader samt kostnader för tidsförsening.

Mängden arkeologiska fynd och därmed omfattningen av arkeologiska underökningar har visat sig överstiga antaganden i reviderat genomförandebeslut 2015. Utöver direkta kostnader kopplat till själva underökningarna har även indirekta kostnader till följd av omplanering av entreprenadarbetena uppstått.

Anläggningen har förändrats under bygghandlingsprojekteringen, bland annat har mängden armering i betongkonstruktionerna behövt ökas för att möjliggöra tunnare konstruktioner än normalt i anläggningsprojekt. Förändrad utformning av Mälarterrassen, för att möta krav avseende gestaltning, har medfört ökade kostnader kopplat till tillkommande granitfasad, glaspartier, sedumtak etc. samt en bergvärmeanläggning, vilken krävs för att byggnaden ska klara stadens nuvarande miljökrav.

Under projektering har kalkylposter för konstruktioner och installationer för teknisk försörjning av handelsplatsen tillkommit.

Åtgärder för hantering av provisorisk busstrafik för att minska effekten av uppkommen tidsförsening i bussterminalen medför även vissa tillkommande investeringsutgifter.

Renovering Lokattens trappa och provisorisk slutstation Saltsjöbanan

Investeringsutgift för del av renovering av Lokattens trappa som inte ingår i bussterminalen har ökat med cirka 40 mnkr jämfört med prognos i reviderat genomförandebeslut 2015. Detta i huvudsak beroende på ökad omfattning av antikvariska åtgärder till följd av tillkommande krav i detaljplanen.

I den kalkyl som låg till grund för reviderat genomförandebeslut 2015 saknas kalkylpost för entreprenadarbeten avseende provisorisk ändhållplats för Saltsjöbanan vid Henriksdal. Projektets investeringsutgift har av denna anledning ökat med cirka 38 mnkr.

Byggherrekostnader

Projektets övergripande byggherrekostnader samt byggherrekostnader inom delområde Land och Vatten har sammantaget ökat med cirka 960 mnkr, varav projektering ingår med cirka 580 mnkr.

Ökade övergripande byggherrekostnader härrör i huvudsak till:

- Arkeologiska undersökningar
- Tillkommande kostnader för projekt- och byggledning
- Tillkommande kontroll av omgivningspåverkan med monitorering av omkringliggande anläggningar och fastigheter
- Utökad behov av kommunikationsinsatser

Ökade projekteringskostnader härrör i huvudsak till:

- Utökad behov av projektörens stöd vid montering av avbördningsluckor, tillkommande behov av beräkningskontroller för slusskanal och kajer samt tillkommande geotekniska undersökningar i vattenområdet
- Omarbetning av gång- och cykelbron samt hantering av konsekvenser på Östra Mälarkajen på grund av ny utformning av landfästen
- Ny gestaltning av Mälarterrassen samt nya intressentkrav har medfört tillkommande kostnader för anpassning och omprojektering av anläggningsdelar på Södermalmstorg
- Projektering av stomkomplettering och installationer i Stadsgårdstunneln är mer omfattande än beräknat
- Utökad stöd från projektör under byggtid för hantering av geotekniska utmaningar i samband med grundläggningsarbeten intill tunnelbanebron

Index

Verklig prisutveckling har under de senare åren varit väsentligt högre än kalkylerad indexutveckling på 5 procent.

Entreprenaderna i Slussen innehåller stora mängder material, såsom bland annat drivmedel, trä, stål/rostfritt stål, betong m.m., vilket gör projektet särskilt känsligt för prisutveckling.

Förskjutning och omplanering av arbeten/deltider till följd av exempelvis tillkommande arbeten, formella processer, arkeologiska undersökningar samt riskutfall medför ökade indexkostnader. Den totala utgiften för index påverkas även då projektets omfattning utökas.

Framtida indexutveckling på prognostiserade utgifter under perioden 2024-2029 har beräknats enligt exploateringskontorets riktlinjer om uppräknings med 5 procent per år och uppgår till totalt cirka 450 mnkr.

Sammantaget bidrar index med cirka 2 380 mnkr till den totala förändringen av investeringsutgiften jämfört med prognos i reviderat genomförandeavtal 2015.

Resultat av investeringsanalys enligt nuvärdesmetoden

Investeringsanalysen enligt nuvärdesmetoden tar hänsyn till kommande investeringar fr.o.m. beslutstillfället i löpande priser och beaktar de ekonomiska konsekvenserna både för investeringar, driftkostnader och intäkter.

Lösamhetskalkylen enligt nuvärdesmetoden för projektet redovisar ett negativt nettonuvärde om 3 767 mnkr för att fortsätta genomföra projektet varav 1 226 mnkr utgör nuvärdet av den ökade framtida drift och underhållskostnaden. Inklusiva tidigare nedlagda utgifter och inkomster uppgår det negativa nettonuvärdet till 12 732 mnkr.

De sammanlagda utgifterna i löpande prisnivå beräknas till cirka 20 770 mnkr, varav 12 403 mnkr är utgifter före år 2023, dvs. redan nedlagda utgifter. Utgifterna avser främst entreprenadarbeten och byggherrekostnader. Projektets investeringsinkomster beräknas till cirka 8 140 mnkr, varav huvuddelen utgörs av medfinansiering.

Totalt tillskapas publika och kommersiella ytor om cirka 50 000 kvm BTA inklusive allmäntillgängliga kommunikationsytor inomhus som kommer att upplåtas med tomträtt eller säljas. Projektets försäljningsinkomster beräknas till 538 mnkr och reavinsten beräknas uppgå till cirka 214 mnkr.

Projektets nettoutgift beräknas uppgå till cirka 12 630 mnkr i löpande prisnivå. Värderad storlek på osäkerheter och risker är i dagsläget cirka 1 400 mnkr, varav 500 mnkr avser bussterminalen. Bedömda återstående investeringsutgifter för projektet är ca 7 000 mnkr, exklusive riskreserv, och utgörs i huvudsak av entreprenad- och byggherrekostnader. Behov av riskreserv motsvarar cirka 20 procent av den återstående investeringsutgiften.

Nivån för riskreserv är anpassad för rådande situation och skede i projektet i förhållande till bedömd omfattning av kvarstående risker och osäkerheter.

En översvämning av Mälaren riskerar att störa dricksvattenproduktionen och skada byggnader och infrastruktur. I samband med ombyggnationen av Slussen ökas avtappningskapaciteten från Mälaren samtidigt som åtgärder för att förhindra saltvatteninträngning från Saltsjön till Mälaren vidtas. Genom åtgärderna reduceras översvänningsriskerna och dricksvattentäkten tryggas.

En samhällsekonomisk analys utfördes av WSP 2012. Analysen visar att projektets sammanlagda beräknade samhällsekonomiska nytta är minst 6 173 mnkr, samt att nyttan av *icke-monetära konsekvenser* är minst 6,9 gånger större än anläggningskostnaden.

Mark- och miljööverdomstolen konstaterar i dom M 2008-14 att projektet vid en helhetsbedömning är samhällsekonomiskt tillåtligt och att värdet av att skydda dricksvattnet i realiteten har ett närmast oskattbart värde. Utredningar och analyser, utgörande underlag i miljödomsansökan, ger vid handen att den ekosystemtjänst som tillhandahålls i form av bl.a. dricksvatten har ett värde som uppgår till 127 miljarder kr - per år.

Nedlagda kostnader

Nedlagda kostnader innefattar samtliga investeringsutgifter från tävlingen 2003/2004 till och med december 2022. Bokförda investeringsutgifter uppgår till 12 403 mnkr och fördelas enligt som följer.

Nedlagda kostnader	mnkr
Entreprenadkostnader	7 952
Byggherrekostnader	4 451
<i>varav projektering, utredning</i>	<i>1 930</i>
SUMMA	12 403

I bokslutet för år 2022 har cirka 105 mnkr av nedlagda utgifter bokats om till ej aktiverbara utgifter (driftskostnader) i enlighet med gällande redovisningsregler. Ytterligare ombokningar kan komma att behöva utföras.

Realiserade inkomster

Realiserade investeringsinkomster uppgår totalt till 3 437 mnkr och omfattar samtliga investeringsinkomster från tävlingen 2003/2004 till och med december 2022. Realiserade inkomster fördelas enligt som följer.

Realiserade inkomster	mnkr
Ersättning bussterminalen	2 963
Medfinansiering avbördningsanläggning	93
Tillkommande arbeten	375
Medfinansiering åtgärder Asköviken (EU)	6
SUMMA	3 437

Investeringsinkomster för tillkommande arbeten utgörs dels av ersättning från ledningsägande bolag för uppgradering av ledningsnät i samband med omläggning, dels av ersättning för nyttjande av projektets monitoreringssystem från Trafikverket i samband med projekt Getingmidjan respektive från trafikförvaltningen i samband med renovering av Söderströmsbron.

Budgetkonsekvenser

Investeringsbudget och försäljningsinkomster

Projektets nettoutgift beräknas till cirka 12 630 mnkr i löpande prisnivå. Investeringsutgifterna för projektet beräknas till cirka 20 770 mnkr och investeringsinkomsterna beräknas till cirka 8 140 mnkr i löpande prisnivå.

Utfallet över åren beräknas bli enligt nedanstående tabell:

Budgetkonsekvenser	Ack						
Investering	t.o.m.						
Mnkr	2022	2023	2024	2025	2026	Senare	Totalt
Utgifter inkl. förvärv (-)	-12 402,9	-2 270,7	-2 347,2	-1 482,4	-967,8	-1 299,0	-20 770,0
Inkomster (exkl. försäljning)	3 437,2	1 083,4	1 024,9	2 097,3	352,8	144,3	8 140,0
Nettoutgift (-) /-inkomst	-8 965,7	-1 187,2	-1 322,3	614,9	-615,0	-1 154,7	-12 630,0
Försäljningsinkomst	0,0	0,0	171,8	0,0	366,3	0,0	538,1

Tabell 2: Budgetkonsekvenser investering Nya Slussen, nuvärdesanalys 2023

Projektets investeringsutgifter fördelas enligt:

- Entreprenadkostnader 13 780 mnkr
- Byggherrekostnader 5 140 mnkr
- Risk återstående arbeten 1 400 mnkr

Delsumma

- Index återstående arbeten 450 mnkr

Totalsumma 20 770 mnkr

Projektets investeringsinkomster fördelas enligt:

- Bussterminal 5 700 mnkr
- Avbördningsanläggning 1 160 mnkr
- Gång- och cykelbro 250 mnkr
- Åtgärder Asköviken 6 mnkr
- Trafikförvaltningens delar enl. GFA* 403 mnkr
- Tillkommande arbeten intressenter 621 mnkr

Totalsumma 8 140 mnkr

**Genomförandeavtal med Region Stockholm Trafikförvaltningen, dnr E2017-00575*

Stadens utgifter/inkomster för exploatering bedöms kunna finansieras via exploateringsnämndens investeringsbudget för år 2023. Behov av medel för åren därefter får beaktas i nämndens kommande budgetarbete.

Finansiering av bussterminalen fördelas i enlighet med gällande finansieringsöverenskommelse samt genomförandeavtal mellan staden och Region Stockholm.

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. Stadens avsättning för medfinansiering av bussterminalen föreslås utökas i enlighet med prognosen i samband beslut om årsredovisning för år 2023.

Mnkr (löpande prisnivå)	Budget rev GFB 2015	Prognos Jan 2023
Investeringsutgifter	1 800	5 700
Investeringsinkomster	1 350	3 750
Kassaflöde, netto	-450	-1 950
Medfinansiering staden	0	1 950
Investeringsutgift, netto	-450	0

Tabell 3: Stadens avsättning för medfinansiering av bussterminalen

Investeringsinkomster från medfinansiering av avbördningsanläggningen förväntas med cirka 1 160 mnkr i löpande prisnivå. Summan baseras dels på avtal om statlig medfinansiering om 90 miljoner dels på förväntad överenskommelse med Stockholm Vatten och Avlopp AB under 2023 om medfinansiering med 33 procent av investeringsutgiften, i nuläget prognostiserad till 1 070 mnkr.

Gång- och cykelbron finansieras av trafiknämnden med 250 mnkr enligt beslut i kommunfullmäktiges budget 2023 i syfte att uppnå ökad framkomlighet och förbättrad trafiksäkerhet som en del av projekt Slussen.

Försäljningsinkomster för tillskapad tomtmark beräknas uppgå till 538 mnkr.

Driftbudget

Tillkommande drift- och underhållskostnader inom trafiknämndens och stadsdelsnämndens ansvarsområden till följd av projektet beräknas efter genomförandet uppgå till cirka 44 mnkr per år, varav driftskostnaden utgör cirka 18 mnkr per år.

Den årliga kapitalkostnaden för exploateringsnämnden beräknas uppgå till 568 mnkr det första året och minskar därefter något genom avskrivningar.

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

Driftskostnaderna av anläggningens överyta bedöms öka något då storleken förändras i den nya anläggningen. Driftskostnader avser t.ex. renhållning, belysning, inspektioner och kontroller. Ökad andel rörliga funktioner så som rulltrappor, hissar, tunnel samt avbördningsanläggning medför ökade drift- och underhållskostnader.

I ovanstående bedömning förutsätts att drift och underhåll av de nya byggnaderna på Södermalmstorg övertas av framtida ägare.

Ekonomiska osäkerheter

Projektets bedömda behov av reserv för hantering av osäkerheter och risker kopplat till återstående arbeten uppgår till cirka 1 400 mnkr, varav 500 mnkr avser bussterminalen. Nivån för riskreserv är anpassad för rådande situation och skede i projektet i förhållande till bedömd omfattning av kvarstående risker och osäkerheter. Kontoret bedömer att redovisat behov av riskreserv är balanserad och rimlig.

I bedömning av osäkerheter och risker ingår flertalet faktorer som påverkar projektets ekonomi både direkt i att risker faller ut och indirekt genom förseningar och tidsförskjutningar, exempelvis:

- Upphandlingsrisker entreprenader
- Indexutveckling framtida kostnader
- Förseningar och tidsförskjutningar i entreprenader
- Komplicerad samordning och produktionsplanering med förhöjda arbetsmiljörisker
- Geotekniska förutsättningar och genomförande av grundläggningsarbeten för gång- och cykelbron samt Stadsgårdsledens östra del
- Gränsdragning och samarbete med intressenter
- Formella processer t.ex. fastighetsbildning och bygglov
- Ersättningar och skadestånd till fastighetsägare och sakägare
- Höga vattenstånd i Mälaren
- Sena projektändringar till följd av slutlig utformning av Nobel Center
- Tidsförskjutning om överenskommelse om exploatering inte kan tecknas med markanvisade byggherrar enligt tidplan
- Utebliven medfinansiering eller ersättning enligt avtal med externa parter
- Externa parter fullföljer inte avtalade åtaganden i tid
- Stor konkurrens på marknaden om resurser (experter och projektledningsresurser)
- Sena leveranser och materialbrist till följd av världsmarknadsläget

Index för kvarvarande arbeten är svår att prognostisera. I dagsläget har prisutvecklingen stor påverkan på projektet givet förseningarna i genomförandet. Entreprenadkontrakten medger inte rätt till kompensation för index men samtliga leverantörer har anmält hinder till följd av en extraordinär marknadsutveckling.

Det finns risk för att index framöver är högre än kalkylerad framtida indexutveckling om 5 procent per år. En ökning av index med 1-2 procent utöver beräknade 5 procent bedöms exempelvis medföra en utgiftsökning för projektet om 100-200 mnkr.

Redovisad tidplan för projektet förutsätter att provisorisk busstrafik kan flyttas till ny provisoriskt läge på Stadsgården så att start av arbeten med projektets östra delar kan ske i juni 2024.

I det fall att redovisade tider för genomförande av gång- och cykelbron, eller andra tillståndspliktiga arbeten, inte kan innehållas finns risk att projektet behöver ansöka om förlängning av miljödömen, vilket bland annat kan medföra villkorsändringar för genomförandet.

För att undvika ytterligare kostnadsökning samt tidsförsening vad gäller bussterminalen 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.

För att projektet ska kunna färdigställas i sin helhet förutsätts även att överenskommelse om exploatering tecknas enligt tidplan med markanvisade byggherrar samt att avtalade åtaganden fullföljs av externa parter enligt projektets planering.

Möjligheter till förbättrad prognos

Möjligheter till förbättrad prognos gäller i huvudsak ökade investeringsinkomster i form av statliga bidrag och ökad kommunal medfinansiering från kommuner och vattenverk runt Mälaren avseende avbördningsanläggningen. I nuläget uppgår andel extern finansiering av avbördningsanläggningen till 36 procent jämfört med antagen andel i reviderat genomförandebeslut 2015 om 47 procent.

Mnkr (löpande prisnivå)	Budget rev GFB 2015	Prognos Jan 2023	Avvikelse
Investeringsutgifter	1 316	3 240	1 924
Investeringsinkomster	620	1 160	540
Investeringsutgift, netto	696	2 080	1 384
<i>Andel extern finansiering</i>	<i>47 %</i>	<i>36 %</i>	

Tabell 4: Andel extern finansiering sluss- och avbördningsanläggningen

En översvämning av Mälaren riskerar att störa dricksvattenproduktionen och skada byggnader och infrastruktur. Att minska riskerna genom de åtgärder som genomförs vid Slussen kommer inte bara staden till del utan får även positiva effekter för de andra kommunerna runt Mälaren. Staden har tidigare utan framgång sökt medfinansiering hos dessa.

Kommuner kan söka statsbidrag hos Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB) för förebyggande åtgärder mot naturolyckor som utförs eller avses bli utförda för att anpassa Sverige till de effekter som följer av ett förändrat klimat. Bidrag ges för förebyggande åtgärder som skyddar befintlig bebyggelse mot översvämning, ras och skred. Tidigare har de statliga medel som funnits tillgängliga att söka varit små i sammanhanget. För 2023 finns dock 500 mnkr avsatta. Ansökan bör avse den del av investeringen som är skattefinansierad och inte den andel om cirka 44 procent som enligt en samhällsekonomisk bedömning går att hänföra till VA-kollektivet. Även andra relevanta bidrag kan bli aktuella att söka.

Större förändringar av projektets omfattning, såsom borttagande av funktioner i anläggningen, bedöms inte som genomförbara i projektets nuvarande skede.

Slutsats - ekonomi

Fördjupad kunskap om projektet, tillkommande funktioner och anläggningsdelar, riskutfall i produktion samt tidsförskjutningar har förändrat den ekonomiska bedömningen av projektet jämfört med genomförandebeslutet 2015.

Aktuell bedömning av projektets nettoutgift i löpande prisnivå är 12 630 mnkr, varav 1 400 mnkr härrör till kvarstående osäkerheter och risker. Den bedömda återstående investeringsutgiften, exklusive riskreserv, är totalt cirka 7 000 mnkr och utgörs i huvudsak av entreprenad- och byggherrekostnader.

Bedömd riskreserv om 1 400 mnkr motsvarar ett påslag om cirka 20 procent på den återstående investeringsutgiften. Index för återstående arbeten beräknas uppgå till cirka 450 mnkr.

Hittills upparbetade kostnader uppgår till 12 403 mnkr.

Hur projektet uppfyller stadens mål

Stadens vision för Slussen

Stadens vision för Stockholm, Vision 2040 – Möjligheternas Stockholm, beslutades i kommunfullmäktige den 15 juni 2020.

Effektmål

Effektmål för anläggningen ansluter till Vision 2040. Effektmålen beskriver målsättningen för den nya anläggningens funktion samt hur slutanvändaren, d.v.s. medborgarna samt de som passerar eller besöker Nya Slussen, ska uppleva den.

Övergripande effektmål är att Nya Slussen ska bli en kostnadseffektiv och miljöanpassad anläggning över hela livscykeln.

Följande specifika effektmål finns för de tre bärande funktionerna i nya Slussen:

Trafik: Smidigare möjligheter att resa, bo och mötas

Nya Slussen ska vara en framkomlig, tillgänglig och säker anläggning för alla trafikslag.

Platsen ska även vara en modern, funktionell och effektiv knutpunkt för kollektivtrafiken.

Stadsliv: Attraktiv, trygg och levande del av Stockholm

Nya Slussen ska vara en attraktiv del av staden där vattenrummet är tillgängligt och det finns trygga platser att vistas på.

Vatten: Trygga bebyggelse och dricksvatten för hela Mälardalen

Nya Slussen ska minska risken för översvämningar runt Mälaren. Nya Slussen ska minska risken för låga vattenstånd i Mälaren och förhindra saltvatteninträning.

Trafik

Slussen är en viktig nod för kollektivtrafik, cyklister och gående mellan Södermalm och de norra stadsdelarna och för bilar mellan Södermalm och Gamla Stan. Planeringshorisonten är 2040 när det gäller detaljutformning av trafikens infrastruktur i Slussen, utifrån stadens målsättning att biltrafiken ska fortsätta att minska medan kollektivtrafikresande och cykling ökar. I den mån det är möjligt görs antaganden för längre tid, fram till 2050.

Kollektivtrafiknoden Slussen kopplar samman arbetsplatsintensiva områden inom regionen och utvecklas med fokus på näringslivsutveckling, samhällsservice, rekreation och kultur vilket gör området levande över dygnets alla timmar.

Busstrafiken ges hög prioritet i nya Slussen. Målet är att behålla och förbättra dagens framkomlighet för busstrafiken trots att antalet bussavgångar beräknas öka. Stadsbussarnas framkomlighet ska förbättras och prioriteras i korsningen mellan Slussbron, Munkbron och Skeppsbron. Den nya bussterminalen i Katarinaberget utförs som en säckstation för Nacka-Värmdöbussarna.

För fullgod funktionalitet för gående och cyklister anpassas cykelbron och rampen upp från Stadsgården så att konflikter minimeras och ges en bredd som håller för de flöden som beräknas år 2050 för både gående och cyklister. Gång- och cykelstråken samt vistelseytorna på Södermalmstorg kommer utformas utifrån ambitionerna i stadens översiktsplan och framkomlighetsstrategi.

Ambitionen är att trafikanläggning ska kunna förändras för kommande behov genom att omdisponera ytorna, något som gällande detaljplan ger utrymme för.

Stadsliv

Nya Slussen ska vara en attraktiv del av staden där vattenrummet är tillgängligt och det finns trygga platser att vistas på. Slussen blir en ny målpunkt för stadens medborgare och besökare.

Vattentorget frigjorda vattenspegel blir väl synlig, den nya Katarinaparken erbjuder öppna vyer och man kommer nära vattnet längs de nya kajerna med attraktiva sittplatser. Gångstråkens tillgänglighet säkras med rulltrappor och hissar. För ytskikt och belysning väljs attraktiva och robusta lösningar.

Den nya byggnaden Mälarterrassen på Södermalmstorg erbjuder ett utbud av aktiviteter och publika verksamheter. Här är det möjligt att vistas året om, oavsett väderlek. Även under Slussbron, som binder samman Södermalm och Gamla stan, och längs med kajerna finns nya mötesplatser i form av caféer och restauranger. Nobel Center blir en given målpunkt i området.

De nya publika lokalerna och den nya handelsplatsen bidrar med attraktivitet till stadslivet längs kajer, park och torg samt i knutpunkten under mark. Den stora mängden cyklist, tillsammans med bra parkeringsmöjligheter för cyklar, ger ett viktigt bidrag till att befolka platsen. I Nya Slussen är det enkelt att överblicka trafiklösningen och gångstråken. Platser och belysning utformas för att skapa trygghet dygnet runt.

Miljö

Miljökonsekvenser har utretts och redovisats i två miljökonsekvensbeskrivningar (MKB) som upprättades för de båda detaljplanerna för Slussen respektive bussterminalen i Katarinaberget.

Miljökonsekvenser finns också utredda och redovisade i den MKB som ligger till grund för projektets ansökan om tillstånd för vattenverksamhet enligt Miljöbalken. Ansökan innebär bland annat större avtappningskapacitet och ny reglering av Mälaren.

De största miljökonsekvenserna:

- Minskad översvämningsrisk
 - + Dricksvatten säkras för två miljoner människor
 - + Strandnära bebyggelse skyddas
 - + Viktig infrastruktur och försörjningssystem skyddas

- Mer naturliga vattenståndsvariationer
 - + Förbättring för strandnära naturmiljöer, Natura 2000-områden
 - Minskad produktion på strandnära åkermark, kompenseras ekonomiskt.

Kompensation för ianspråktagen grönyta

I Slussenområdet fanns tidigare inga direkta grönytor bortsett från gatuträd, bland annat nio popplar som stod på Sjöbergsplan. Nya Slussen ger i stället nya gatuträd och en ny grön park med öppna gräsytor strax öster om Katarinahissen. Parken har utsikt över Saltsjön och Skeppsholmen och avslutas med terrasser ned mot Stadsgårdskajen.

Energihushållning för markanvisningarna

Markanvisade byggherrar har förbundit sig att vid projektering och byggande uppfylla krav samt eftersträva mål enligt exploateringsnämndens verksamhetsmål för miljö

”Energieffektiva lösningar och val av förnybara energilag i nybyggnadsprojekt” taget i exploateringsnämnden den 17 december 2009. Redovisning av krav- och måluppfyllnad framgår av exploateringsavtal.

Tillgänglighet

Tillgängligheten i Slussen har redan i detaljplaneskedet varit en viktig beståndsdel i arbetet. I en så kallad tillgänglighetsrevision gjordes 2012 en jämförelse mellan den tidigare anläggningen i Slussen och Nya Slussen. Under 2013 gjordes en barnkonsekvensanalys som visade på att en stor del av det som efterfrågades av barn och ungdomar har bäring på tillgänglighet. Bland annat efterlyser barn och ungdomar tydlig separering mellan gång- och cykelbana, en trygg utformning av de vattennära miljöerna vid kajer och lågbroar och att det ska vara lätt att hitta till Djurgårdsfärjorna och bussarna till Nacka/Värmdö.

Under detaljplaneskedet skapades en beredningsgrupp med representanter från de tre råden för funktionshinderfrågor på stadsbyggnadskontoret, trafikkontoret samt Södermalms stadsdelsförvaltning. Gruppen diskuterade olika frågor avseende tillgänglighet såväl i det kommande Nya Slussen som under byggtiden.

De mål som formuleras i Stockholms gångplan samt kriterier för bredder, materialval, separering, stråkplacering och skyltning i stadens cykelplan har beaktats i projektering.

Påverkan på barn

Barnkonsekvensanalys Slussen genomfördes under hösten 2013 för att få ett underlag för att utveckla nya Slussen till att bli ännu bättre för barn och ungdomar. Analysen visar att barnen och ungdomarna har ett stort engagemang och intresse av Slussen. De hoppas Slussen ska bli fräschare, roligare, grönare, finare, att det ska finnas mer att göra och att det fortsättningsvis kommer bli lätt att åka kollektivt. De är förtjusta i den nya publika byggnaden på Södermalmstorg och önskar att Nya Slussen erbjuder caféer, affärer och kulturverksamhet.

Under utformning och projektering har stor hänsyn tagits till barns perspektiv och önskemål när det gäller säkerhet, trafik, miljö och aktiviteter.

Jämställdhet

Ett jämställdhetsperspektiv ska finnas med tidigt i planeringen i syfte att synliggöra och analysera vilka konsekvenser projektet får för kvinnor och män, flickor och pojkar. Kontoret har gjort en trygghetsanalys utifrån ett jämställdhetsperspektiv.

Trygghetsmätningen 2017 visar på små skillnader mellan könen och att stadsdelen generellt upplevs som trygg. På Södermalm är andelen som känner sig otrygga eller mycket otrygga i sitt bostadsområde 3 procent kvinnor och 4 procent män. Andel som mycket ofta är oroliga för att kvälls- eller nattetid gå hem ifrån den tunnelbanestation/pendeltågsstation/tvärbanestation som ligger närmast där de bor, är lägst av alla stadsdelar, 5 procent för kvinnor och 4 procent för män. Andel som i stor utsträckning upplever att det finns problem med mörka områden och dålig belysning i sitt bostadsområde eller anknytning till detta är 18 procent kvinnor och 10 procent män.

Ett jämställdhetsperspektiv fanns med tidigt i projekt Slussen inom ramen för den stadslivsanalys som gjordes under detaljplanarbetet. Bland annat konstaterades att gångtrafikeräkningarna indikerar att kvinnor undviker Slussen nattetid.

Resultat från genomförda mätningar och analyser har utgjort grund för fortsatt planering och projektering och fokus i projektet har varit att skapa trygga och inkluderande miljöer, platser och kopplingar. Belysning av torg, park, gångstråk och övriga ytor har noggrant studerats för att optimera trygghetsaspekten i den slutliga utformningen som syftar till att skapa trygga platser dygnet runt. Tillskottet av nya publika lokaler och verksamheter i området, med caféer, restauranger, handelsplats, kulturverksamhet samt ett Nobel Center, kommer troligtvis att öka den upplevda tryggheten då det kommer att röra sig mycket människor till och från verksamheten under en stor del av dygnet.

Nya verksamheter i Slussenområdet kommer att rikta sig till alla människor oavsett kön, könsöverskridande identitet eller uttryck, etnisk tillhörighet, religion eller annan trosuppfattning, funktionsnedsättning, sexuell läggning eller ålder.

Konstnärlig utsmyckning

I exploateringsprojekten ska cirka 1 procent av stadens byggkostnad avsättas till offentlig konstnärlig gestaltning. Stockholm Konst ansvarar för detta arbete och utvecklar konstprojektet i nära samråd med byggprojektet.

Projekt Slussen har en föreslagen konstbudget på 50 mnkr. Konstnären ska utveckla sin skissidé i nära samarbete med projektets arkitekter, landskapsarkitekter och Slussenprojektets ansvariga. Konstbudgeten kommer främst att användas för permanent konst, men del kan även komma att användas för tillfälliga konstprojekt under byggtiden.

Kommunikation

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. Löpande avstämning sker även med stadsdelsförvaltning.

Samråd inför detta tjänsteutlåtande har skett med projektets styrgrupp samt stadsledningskontoret.

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 enligt tecknade avtal. En god grund för kommande förvaltningsskede är därför en viktig del av projektets uppdrag. Även målet för **Trafik** förutsätter att intentionerna i avtal med Region Stockholm fullföljs.

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 har kraven på produkten ändras från såväl lagstiftare, myndigheter och intressenter, vilket har medfört förändringar och kostnadsökning från det reviderade genomförandebeslutet 2015.

Projektets genomförande har försenats med cirka två år, främst på grund av förändrad omfattning samt riskutfall under produktion. Den nya regleringen av Mälaren bedöms ändå kunna tas i bruk i god tid enligt miljötillståndet och det övergripande trafiksystemet bedöms kunna tas i drift 2027.

De åtgärder som vidtas i Slussen är nödvändiga att genomföra för att skydda Mälaren som dricksvattentäkt samt skydda byggnader och infrastruktur runt Mälaren. Att i nuläget inte fullfölja projektet skulle medföra mycket stora risker för negativa konsekvenser vad gäller dricksvatten-produktion och kostnader för skador på byggnader och infrastruktur i hela Mälardalen.

Anpassning av Slussen efter vår tids förutsättningar och krav är även nödvändig att genomföra för att staden ska kunna fortsätta utvecklas, växa och nå uppsatta bostadsmål. Nya Slussen bidrar till att skapa en attraktiv stad för såväl medborgare, besökare som näringsliv.

Nyttan av att fortsätta genomförandet av projektet är således väsentligt högre än projektets negativa nettonuvärde i detta skede.

Kontorets bedömning är att projektet kan slutföras inom redovisad investeringsbudget inklusive redovisad projektreserv för kvarvarande arbeten.

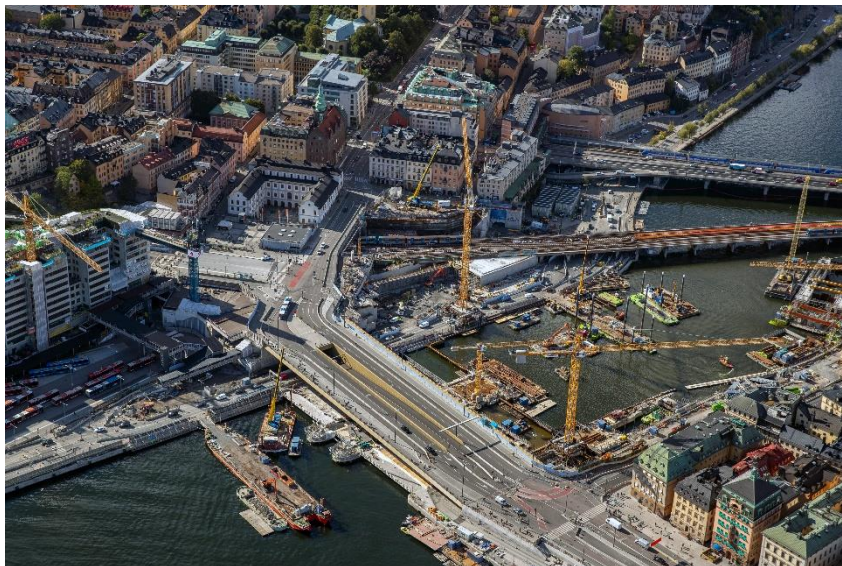


Bild 4: Pågående arbeten i Slussenområdet

Slut

Bilagor

1. Nuvärdeskalkyl