



Projekt Slussen - Lägesredovisning november 2023

Från exploateringsnämnden för kännedom

Förslag till beslut

Borgarrådsberedningen föreslår att kommunstyrelsen beslutar följande.
Anmälan av lägesredovisning för projekt Slussen godkänns.

Föredragande borgarrådet Karin Wanngård

Sammanfattning av ärendet

Exploateringsnämnden beslutade den 9 november 2023 att godkänna lägesredovisningen för projekt Slussen och att överlämna den till kommunstyrelsen för kännedom.

Lägesredovisningen beskriver status och nuläge för projektet i förhållande till ramar och förutsättningar i reviderat genomförandebeslut godkänt i exploateringsnämnden i mars 2023 samt i kommunfullmäktige i juni 2023.

Beredning

Ärendet har initierats av exploateringsnämnden och remitterats till stadsledningskontoret.

Stadsledningskontoret föreslår att kommunstyrelsen godkänner anmälan av lägesredovisning för projekt Slussen.

Föredragande borgarrådets synpunkter

Slussen är efter 80 år i mycket dåligt skick. Stora problem med grundläggningen, vittrande betong och rostande armering innebär att Slussen måste rivas och byggas upp från grunden. Nya Slussen ska bli en attraktiv mötesplats med nya torg, kajer och en grönskande park. Kollektivtrafik, gående och cyklister får mer plats. Ytorna för biltrafik anpassas för att rymma dagens trafikflöden.

Med den nya slussanläggningen blir det möjligt att tappa ut dubbelt så mycket vatten från Mälaren vilket minskar dagens stora risk för översvämningar. Detta blir än mer centralt med de ökade klimatförändringarna och den klimatkris vi står inför om inte nödvändiga åtgärder vidtas. Det tryggar både viktig infrastruktur och dricksvattnet för

två miljoner människor i hela Mälardalen. I slutet på december 2023 kom det glädjande beskedet att Projekt Slussen beviljas 700,5 miljoner kronor från Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB) för de förebyggande åtgärderna mot översvämning. Det kommer att täcka cirka 50 procent av stadens kostnader för delprojektet.

När den rödgröna majoriteten tillträdde inledde vi omedelbart ett arbete med att gå igenom de stora stadsutvecklingsprojekten i Stockholm och här stack Slussen ut. Förra mandatperiodens politiska styrning när det gäller Projekt Slussen var otillräcklig och kostnaderna skenade. Man hade behövt agera tidigare och informationen till oppositionen hade behövt vara bättre. Vi har nu tagit ett grepp om styrningen av exploateringsnämnden. Gällande Projekt Slussen har det gjorts organisatoriska förstärkningar, en beredningsgrupp har införts som stöd till förvaltningschef och projektchef och avstämningar med exploateringskontoret görs minst varje vecka. Exploateringsnämnden informeras om det senaste från Projekt Slussen på varje nämndsammanträde och vid behov även via mejl mellan sammanträdena.

Projektet har mycket att vinna på transparens och öppenhet. En del av en sådan process är att kommunstyrelsen med detta ärende får en lägesredovisning av projektet med anledning av ny utformning och placering av gång- och cykelbro över Söderström.

Stockholm den 10 januari 2024

Karin Wanngård

Borgarrådsberedningen tillstyrker föredragande borgarrådets förslag.

Reservation av borgarråden Christofer Fjellner och Dennis Wedin (båda M) och borgarrådet Jan Jönsson (L) enligt följande.

Vi föreslår att kommunstyrelsen beslutar följande.

1. Att delvis godkänna lägesredovisning för Projekt Slussen.
2. Att uppdra åt stadsledningskontoret att utreda hur staden kan dela den utökade kostnaden för gång- och cykelbron med regionen.
3. Att stadsledningskontoret redovisar hur riskerna för en försening av projektet med tre år på grund av den provisoriska bussterminalen i Katarinaberget kan minimeras.
4. Att en extern granskare tillsätts Slussenprojektet.
5. Att utöver det anföras

Exploateringskontoret har framställt en lägesredovisning av det omfattande och komplexa projekt Slussen per november 2023. Den är i stora delar bra, men i vissa delar saknar vi en tydlighet i redovisningen. Det handlar inte minst om riskerna för en

försening av projekt Slussen som helhet, där vi menar att stadsledningskontoret behöver redovisa för kommunstyrelsen hur riskerna för en försening med tre år kan minimeras.

Det som framgår tydligt av ärendet är att huvudtidplanen för projektet som helhet hålls med undantag för gång- och cykelbron, som kommer att försenas med omkring 1,5 år och bli 100 miljoner kronor dyrare än tidigare budgeterat. Vidare framgår det att tidskonsekvenser till följd av förslag till ny utformning och placering av gång- och cykelbron inte är fullt ut utvärderade inför denna lägesredovisning. Med tanke på att en av projektets största risker i nuläget främst är kopplad till omfattningsförändring av just gång- och cykelbron så förutsätter vi att såväl kommunstyrelsen som exploateringsnämnden hålls uppdaterade kring den frågan på löpande basis.

När denna presenterades för exploateringsnämnden noterade vi särskilt en för nämnden, vid det tillfället, ny formell information avseende den planerade gång- och cykelbron över Söderström. Om detta hade oppositionen ditintills endast informerats om genom media, vilket ter sig än mer märkligt nu givet finansborgarrådets högtravande ord om transparens och information. Men också avseende finansborgarrådets klagosång över att tidigare majoritet borde ha informerat oppositionen bättre.

Det är mycket bekymmersamt att behöva se hur frågan kring gång- och cykelbron över Söderström har hanterats av den rödgröna majoriteten både här i staden och i regionen. Vi ser nu hur denna nödvändiga och viktiga infrastrukturensatsning har fördröjats och försenats på grund av bristande dialog, där stadens skattebetalare får stå för notan. Vi beklagar att den socialdemokratiskt ledda majoriteten inte i tid lyckades komma överens med sina partivänner i regionen. Eftersom stora delar av cykelbrons merkostnader beror på regionens hantering borde staden verka för att regionen tar en del av denna kostnad.

Det framgår även av ärendet att om flytten av den provisoriska bussterminalen inte genomförs senast sommaren 2024 - alltså inom cirka sex månader – så kommer detta medföra en ytterligare försening med omkring tre år för hela projektet. Vi noterar att föredragande borgarråd inte kommenterar denna risk, eller ger uttryck för någon plan för att undvika en sådan allvarlig försening, trots att det kommer att medföra ytterligare fördröjningar av hela Slussenprojektet och ett förlängt byggstök för stockholmarna.

Värderingen av projektets identifierade risker, inklusive bussterminalen, uppgår i dagsläget med 50 procents sannolikhet till 600 mnkr. Givet de redan omfattande fördröjningarna för projektet som helhet så är det än mer viktigt att arbeta för att minimera användandet av beslutad riskreserv. Samtidigt som en ny tillfällig bussterminal behöver komma på plats så är det viktigt att lösningen är så enkel som möjligt för resenärerna att använda. Ett alltför långt avstånd till Slussen är inte rimligt till en så omfattande kostnad för skattebetalarna.

Gång- och cykelbron, liksom flera andra infrastrukturprojekt i staden, har visat sig överskrida sina ursprungliga investeringskostnader. Detta har medfört en större börda på stadens skattebetalare och påverkat andra nödvändiga och viktiga investeringar som behöver göras. Vi ser mycket bekymmersamt på majoritetens hantering av stadens infrastrukturinvesteringar. Vi anser därför att kommunstyrelsen behöver utveckla en central funktion med externa och oberoende granskare specifikt för stora projekt där bland annat Projekt Slussen ska ingå och att en extern haverikommission tillsätts specifikt för Slussen.

Givet komplexiteten och projektets historik och kostnadsökningar som helhet ser vi ett behov av att öka den politiska styrningen av det fortsatta arbetet. Istället för att exploateringskontoret som tidigare, ges full delegationsrätt på de olika delbesluten i genomförandet, så anser vi att det behövs en ny form av avvikelserapportering till exploateringsnämnden som lämnas betydligt tätare än tidigare. Detta för att öka nämndens möjlighet till politisk styrning vad gäller tidplan och ekonomi kopplat till de beslutade ramarna. Allt i syfte att underlätta för nämndens ledamöter att hålla sig uppdaterade om projektets ekonomi och framdrift och därigenom underlätta den politiska styrningen av detta mycket omfattande och komplicerade projekt. Som ansvariga politiker har vi ett krav på att vara aktiva i nämnden och att fatta beslut på rimliga grunder.

Kommunstyrelsen

Reservation av Christofer Fjellner, Annika Friberg och Johan Paccamonti (alla M), Jan Jönsson (L) och Kristin Jacobsson (C) som är likalydande med Moderaternas och Liberalernas gemensamma reservation i borgarrådsberedningen.

Ersättaryttrande av Nike Örbrink (KD) som är likalydande med Moderaternas och Liberalernas gemensamma reservation i borgarrådsberedningen.

Ärendet

Lägesredovisningen beskriver status och nuläge för projektet i förhållande till ramar och förutsättningar i reviderat genomförandebeslut godkänt i exploateringsnämnden i mars 2023 samt i kommunfullmäktige i juni 2023.

Projektomfattningen såsom den är beskriven i tjänsteutlåtandet till det reviderade genomförandebeslutet som antogs av kommunfullmäktige i juni 2023 gäller oförändrad med undantag av förslag till ny utformning och placering av gång- och cykelbro över Söderström.

Tider enligt gällande huvudtidplan innehålls med undantag av färdigställande av gång- och cykelbron som riskerar att försenas med ca 1,5 år till följd av försenad produktionsstart och nya förutsättningar för genomförande. Tidskonsekvenser till följd av förslag till ny utformning och placering av gång- och cykelbron är ej fullt ut utvärderade inför denna lägesredovisning.

Beslutad projektbudget hålls inom slutkostnadsprognos tertialrapport två 2023 från juni 2023. Aktuella avvikelser mot beslutad budget i form av tillkommande utrednings- och projekteringskostnader samt indexjustering av avtal om 7 mnkr samt minskade inkomster om 15 mnkr inryms i tilldelad riskreserv.

I prognos för tertialrapport två 2023 är eventuella kostnadskonsekvenser till följd av omtag avseende gång- och cykelbro ej upptagna då utredning och analys för närvarande pågår.

Exploateringskontoret har sökt 475 mnkr i statsbidrag hos Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB) för förebyggande åtgärder mot naturolyckor till följd av ett förändrat klimat.

Värderingen av projektets identifierade risker, exklusive bussterminalen, uppgår med 50 procents sannolikhet till ca 370 mnkr. Aktuell värdering för bussterminalen, uppgår vid 50 procents sannolikhet till ca 230 mnkr. Total riskvärdering inryms i tilldelad riskreserv om totalt 1 400 mnkr.

Projektets största risker är i nuläget främst kopplade till omfattningsförändring av gång- och cykelbron, flytt av provisorisk bussterminal till nytt läge, genomförande av arbeten för ny bussterminal i Katarinaberget, upphandling av entreprenader samt tider för färdigställande av kommersiella lokaler.

En första bedömning av kostnadskonsekvenser till följd av förseningar och stillestånd i produktion samt omtag avseende utformning och placering av bron indikerar en merkostnad för projektet på ca 100 mnkr.

Om flytt av provisorisk bussterminal inte genomförs senast sommaren 2024 medför det en försening av projektets sluttid med ca 3 år, förutsatt att driftsättning av ny bussterminal i Katarinaberget kan ske enligt plan år 2025. Öppnande av handelsplatsen, återläggning av Saltsjöbanan, färdigställande av byggrätterna E2/Nobel Center och E1 försenas då även med ca 2-3 år och projektet fördyras med

direkta kostnader om minst 250 mnkr. En försening av projektets sluttid kan även medföra ökad sannolikhet för exempelvis skadeståndsanspråk från byggherrar och omkringliggande verksamheter m.m.

Exploateringsnämnden

Exploateringsnämnden beslutade vid sitt sammanträde den 9 november 2023 följande.

Exploateringsnämnden godkänner lägesredovisningen och överlämnar den till kommunstyrelsen för kännedom.

Reservation av André Nilsson (L), se Reservationer m.m.

Särskilt uttalande av Dennis Wedin m.fl. (M), se Reservationer m.m.

Ersätтарыttrande av Aron Modig (KD) som instämmer i särskilt uttalande från Dennis Wedin m.fl. (M).

Exploateringskontorets tjänsteutlåtande daterat den 12 oktober 2023 har i huvudsak följande lydelse.

Inledning

Projekt Slussens ramar och förutsättningar för genomförande definieras i tjänsteutlåtande Projekt Slussen reviderat genomförandebeslut 2023 som godkändes av exploateringsnämnden den 23 mars 2023. Det reviderade genomförandebeslutet godkändes i kommunfullmäktige den 19 juni 2023.

Denna lägesredovisning beskriver status och nuläge för projektet i förhållande till gällande genomförandebeslut.

Projektomfattning

Projektomfattning beskriven i tjänsteutlåtande till reviderat genomförandebeslut gäller oförändrad med undantag av förslag till ny utformning och placering av gång- och cykelbro över Söderström.

Byggnation av gång- och cykelbron skulle ha påbörjats i fält i juli 2023 men stoppades till följd av att staden och regionen inte var överens om genomförandet. Regionen motsatte sig stadens planerade byggnation av bron med hot om att stoppa all tunnelbanetrafik den tid då grundläggningsarbetet skulle utföras. Staden valde som första steg att skjuta upp byggstarten till 28 augusti med förhoppning om att få klarhet i orsaken till regionens ställningstagande. Det underlag som regionen hade att presentera som stöd för sitt ställningstagande översändes i ett PM, Gång- och cykelbro invid Söderströmsbron, daterat den 6 augusti 2023. Regionen argumenterade i sitt PM för riskerna i genomförandet. Trots att staden kunde bemöta påståenden i PM:et vidhöll regionen sitt hot om att stoppa tunnelbanetrafiken. Staden valde att skjuta upp byggstarten veckovis fram till den 13 september då besked lämnades att staden avsåg påbörja provborring den 22 september. Regionen lämnade den

15 september 2023 in en ansökan om stämning och säkerhetsåtgärd till Stockholms tingsrätt, i vilken regionen yrkade att tingsrätten skulle förbjuda staden att genomföra eller låta genomföra pålningsarbeten eller andra anläggningsarbeten för gång- och cykelbron. Stämningsansökan drogs tillbaka av regionen efter att parterna kommit överens om att tillsätta en arbetsgrupp med representanter från båda parter med uppdrag att föreslå en lösning för möjligt brobyggande. Arbetsgruppen presenterade ett förslag till ny lösning för gång- och cykelbron den 7 oktober. Förslaget innebär ny utformning av bro i nytt läge och utan koppling till kajplan (utan ramp).

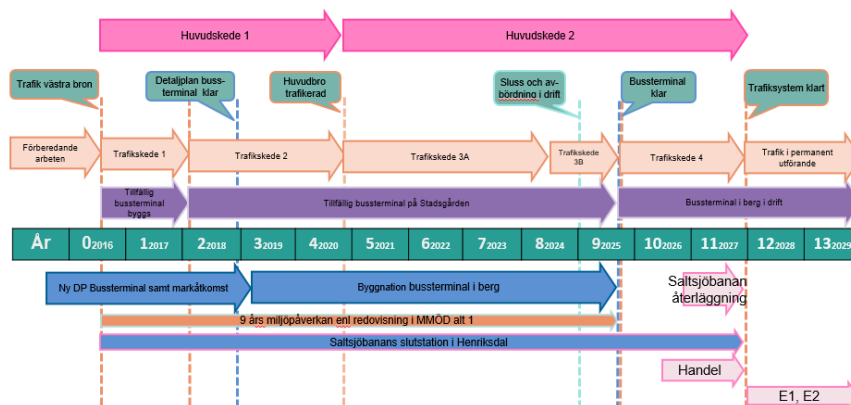
I nuläget pågår konsekvensanalys kopplat till arbetsgruppens förslag till förändring av bron utförande samt utredningar inför framtagande av förslag till ny genomförandeplan för gång- och cykelbron.

Tider

Produktionsstart för gång- och cykelbron är konstaterad försenad sedan juli 2023. Orsak till förseningen redovisas i avsnitt Projektomfattning.

Tidskonsekvenser till följd av förslag till ny utformning och placering av gång- och cykelbron är ej fullt ut utvärderade inför denna rapport. I nuläget pågår konsekvensanalys samt utredningar inför framtagande av förslag till ny genomförandeplan. En första analys indikerar en försening av färdigställandet av gång- och cykelbron om ca 1,5 år. Försening av gång- och cykelbron påverkar, utöver öppnande av den nya cykelförbindelsen, även tidpunkt för ibruktagande av den nya regleringen för Mälaren samt öppnande av slussfunktion för båttrafik med motsvarande tid. Ibruktagande av den nya regleringen av Mälaren kan då ske först hösten 2025 och slussfunktionen kan öppna tidigast 2026 om förslaget till ny lösning och utformning av bron godkänns.

Huvudtidplan enligt gällande genomförandebeslut med färdigställande av trafiksystemet 2027 förutsätter genomförande av trafikskede 3B, omfattande flytt av provisorisk bussterminal på Stadsgården till nytt läge. Samtliga arbeten ingående i trafikskede 4 samt tidpunkt för öppnande av handelsplatsen, återläggning av Saltsjöbanan, färdigställande av byggrätterna E2/Nobel Center och E1 beror av åtkomst till ytan på Stadsgården där busstrafik i nuläget hanteras. Handelsplatsen utgör en central funktion för sammankoppling mellan de olika trafikslagen och är nödvändig för att projektets ska kunna färdigställas och uppfylla effektmål inom trafik och stadsliv. Huvudtidplan för projekt Slussen redovisas i figur 1 nedan.



Figur 1. Gällande huvudtidplan Projekt Slussen.

I det fall att busstrafiken inte kan flyttas till nytt provisoriskt läge kommer arbeten med projektets östra delar utmed Stadsgården inte kunna påbörjas som planerat sommaren 2024 utan istället styras av tidpunkt för driftsättning av ny bussterminal i Katarinaberget. Detta medför att färdigställande av trafiksystemet kan ske tidigast år 2030 samt att ovan nämnda funktioner och byggrätter, däribland Nobel Center försenas ca 2-3 år. Detta förutsatt att driftsättning av bussterminalen i Katarinaberget sker enligt plan år 2025.

Miljödomens genomförandetid löper ut i augusti 2025. Om arbeten för gång- och cykelbron samt grundvattenpåverkande arbeten i projektets östra delar utmed Stadsgården, som omfattas av miljödomen, inte kan utföras inom genomförandetiden krävs en förlängning av miljödomen. Ansökan om förlängning är i sig en tidsrisk och medför även risk för villkorsförändringar för genomförandet av återstående arbeten.

Ekonomi

Prognos

Slutkostnadsprognos T2 2023 (SP2) från juni 2023 visar att beslutad investeringsutgift om 20 770 mnkr och investeringsinkomst om 8 140 mnkr (löpande prisnivå) enligt reviderat genomförandebeslut innehålls. Specifik budgettram för bussterminalen om 5 700 mnkr innehålls även. Arbeta med ny slutkostnadsprognos för projektet pågår inför VP 2024.

Nedlagda kostnader och realiserade inkomster till och med september 2023 uppgår till 13 586 mnkr respektive 3 734 mnkr. Ackumulerat utfall nettoutgift uppgår till 9 852 mnkr. Bedömd återstående investeringsutgift är 7 184 mnkr.

Kostnadskonsekvenser till följd av ändrade förutsättningar för gång- och cykelbron är ej bedömda och inarbetade i prognos T2 2023 redovisad i tabell 1 nedan.

Medfinansiering om 250 mnkr avseende gång- och cykelbron är förutsätts kvarstå trots föreslagna förändringar.

| | Budget rev gfb 2023 | Prognos SP2 2023 | Avvikelse mot budget | Utfall tom sep 2023 | BÅK |
|-------------------------------------|------------------------|---------------------|-------------------------|------------------------|---------------|
| Investeringsutgifter (mnkr) | 20 770 | 20 770 | 0 | 13 586 | 7 184 |
| Övergripande byggherre | 1 675 | 1 675 | 0 | 1 673 | 2 |
| Delområde Vatten | 5 451 | 5 458 | 7 | 4 500 | 958 |
| Delområde Land | 6 890 | 6 890 | 0 | 3 946 | 2 944 |
| Delområde Berg Bussterminal | 5 700 | 5 700 | 0 | 3 324 | 2 376 |
| Do Berg stn Saltsjöb, Lokattens tr | 154 | 154 | 0 | 143 | 11 |
| Tilldelat reservmedel | 900 | 900 | 0 | | 900 |
| Upparbetat av reservmedel | | -7 | -7 | | -7 |
| Investeringsinkomster (mnkr) | -8 140 | -8 140 | 0 | -3 734 | -4 405 |
| Övergripande byggherre | -7 | -7 | 0 | -5 | -2 |
| Delområde Vatten | -124 | -124 | 0 | -123 | -1 |
| Finansiering gc-bro Trafikkontoret | -250 | -250 | 0 | 0 | -250 |
| Delområde Land | -870 | -855 | 15 | -233 | -622 |
| Medf Bussterminal | -5 700 | -5 700 | 0 | -3 250 | -2 450 |
| Do Berg stn Saltsjöb, Lokattens tr | -26 | -26 | 0 | -26 | 0 |
| Medf avbördningsanläggning | -1 163 | -1 163 | 0 | -98 | -1 065 |
| Upparbetat av reservmedel | | -15 | -15 | | -15 |
| Investeringsnetto (mnkr) | 12 630 | 12 630 | 0 | 9 852 | 2 778 |

Tabell 1. Avvikelse mot budget rev genomförandebeslut 2023. Prognos T22023 (SP2 2023).

Prognos T2 2023 (SP2) pekar på att reservmedel om totalt 22 mnkr (netto) behöver tas i anspråk från projektreserven. Avvikelser rymms inom projektets budgetram.

Aktuell avvikelse mot budget för investeringsutgifter om 7 mnkr härrör i huvudsak till tillkommande utrednings- och projekteringskostnader för gång- och cykelbron fram till planerad byggstart i juli samt indexjustering av avtal. Aktuell avvikelse mot budget för investeringsinkomster om 15 mnkr härrör till felbedömning av inkomst avseende Katarinahissen.

Prognos för stadens bidrag till finansiering av regionens bussterminal i Katarinaberget är oförändrad.

Arbete med överenskommelse kring medfinansiering av avbördningsanläggningen pågår med Stockholm Vatten och Avlopp AB.

Periodisering per år av prognos T2 2023 avviker från periodisering enligt budget i reviderat genomförandebeslut 2023 enligt tabell 2 nedan.

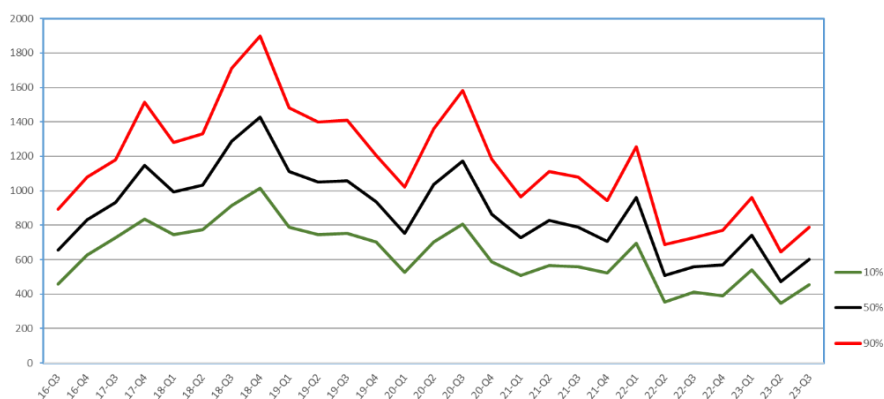
| Prognos Investering mnkr | Ack tom 2022 | 2023 | 2024 | 2025 | 2026 | Senare | Totalt |
|----------------------------------|--------------------|-----------------|-----------------|--------------|---------------|-----------------|------------------|
| Utgifter inkl. förvärv | -12 402,9 | -2 164,4 | -2 741,5 | -1 433,8 | -750,8 | -1 276,7 | -20 770,0 |
| Inkomster exkl försäljning | 3 437,2 | 1 112,0 | 1 432,6 | 1 912,1 | 101,7 | 144,3 | 8 140,0 |
| Nettoutgift (-)/-inkomst | -8 965,7 | -1 052,3 | -1 308,9 | 478,3 | -649,1 | -1 132,3 | -12 630,0 |
| Försäljningsinkomst | 0,0 | 0,0 | 171,8 | 0,0 | 366,3 | 0,0 | 538,1 |
| Utgifter förändring mot rev gfb | 0,0 | -106,4 | 394,3 | -48,6 | -217,0 | -22,3 | 0,0 |
| Inkomster förändring mot rev gfb | 0,0 | -28,6 | -407,7 | 185,2 | 251,1 | 0,0 | 0,0 |
| Netto förändring | 0,0 | -135,0 | -13,4 | 136,6 | 34,1 | -22,3 | 0,0 |

Tabell 2. Uppdaterad periodisering utgifter och inkomster samt förändring mot rev genomförandebeslut 2023. (Prognos T2 2023).

Ekonomiska osäkerheter

Riskreserven ska hantera både riskutfall och osäkerheter som faller ut men som inte är upptagna i prognos. Tilldelad reserv enligt reviderat genomförandebeslut 2023 är totalt 1 400 mnkr, varav 500 mnkr gäller specifikt för bussterminalen.

Kvartalsavstämning av projektets riskregister har genomförts till och med kvartal 3, 2023 och redovisas i figur 2 nedan.



Figur 2. Riskprognos Q3 2023. 50% percentilen är ca 600 mnkr.

Värderingen av projektets identifierade risker, exklusive bussterminalen, uppgår med 50% sannolikhet till ca 370 mnkr. Aktuell värdering för bussterminalen, uppgår vid 50% sannolikhet till ca 230 mnkr. Total riskvärdering inryms således i tilldelad riskreserv.

I prognos T2 2023 är avvikelser för gång- och cykelbron till följd av förseningar och stillestånd i produktion samt konsekvenser av förslag till ny utformning och placering ej upptagna då utredning av konsekvenser för närvarande pågår. En första bedömning av konsekvenserna till följd av förändringarna indikerar en merkostnad på ca 100 mnkr.

Om provisorisk bussterminal inte kan flyttas till nytt läge riskerar projektet att fördyras med direkta kostnader om minst 250 mnkr. En försening kan medföra ökad sannolikhet för exempelvis skadeståndsanspråk från byggherrar och omkringliggande verksamheter mm.

Åtgärd för förbättrad prognos

Kontoret har med stöd från stadsledningskontoret den 1 september 2023 sökt 475 mnkr i statsbidrag hos Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB) för förebyggande åtgärder mot naturolyckor till följd av ett förändrat klimat.

Risker

Identifierade projektrisker vars konsekvenser har stor negativ påverkan på projektets slutkostnad och sluttid är:

- Förändrade förutsättningar och ny omfattning för gång- och cykelbron.
- Trafikförvaltningen motsätter sig/försvårar även arbetet med framtagande av ny lösning för gång- och cykelbro.
- Flytt av busstrafik till nytt provisoriskt läge på Stadsgården accepteras inte av Trafikförvaltningen vilket leder till att arbeten med projektets östra delar inte kan starta sommaren 2024.
- Upphandlingsrisker kvarstående entreprenader.
- Behov av förlängning av miljödomen, vilket kan medföra risk för tidsförsening, villkorsändringar för genomförandet av återstående arbeten m.m.
- Trafikförvaltningen förhandlar fram tilläggsavtal till genomförandeavtal avseende bussterminalen vilket riskerar att medföra ökade kostnader.
- Försening i produktionen i bussterminalen.
- Produktionstid för kvarvarande entreprenader är för optimistisk vilket medför att tider enligt gällande huvudtidplan inte innehålls.
- Skadeståndskrav från externa byggherrar och omkringliggande verksamheter vid tidsförsening av projektet.
- Kommersiella lokaler (Mälarterrassen, handelsplatsen och lokaler under huvudbron) färdigställs inte enligt projektets tidplan och verksamheter öppnar inte i takt med att projektet färdigställs.
- Allvarlig arbetsplatsolycka.
- Geoteknik och grundläggning.
- Hög personalomsättning i byggherreorganisation till följd av överbelastning och stress.
- Världsmarknadsläget/index.

Konsekvenser till följd av ändrade förutsättningar för gång- och cykelbron är ej fullt ut bedömda och redovisade i denna rapport.

Myndighetstillstånd

Arkeologi

Planerade slutundersökningar i fält har färdigställts under våren 2023. Framtagande av slutrapport pågår.

Bygg- och rivningslov

Under 2023 har bygglov beviljats för lokaler belägna under huvudbron. Interimistiskt slutbesked har även erhållits för Katarinahissen under året. För återstående arbeten, och där ansökan om bygglov kvarstår att prövas, berörs handelsplatsen, lovpliktiga åtgärder vid flytt av den tillfälliga bussterminalen och förlängning av olika temporära åtgärder, såsom den temporära stationen "Henriksdal" i Nacka kommun.

Fastighetsbildning

Följande fastighetsbildningar har vunnit laga kraft/avslutats under 2023:

- Södre Torn (Mälarterrassen), laga kraft 2023-04-01
- Slussmästaren och Strömkedjan (lokaler under huvudbron), laga kraft 2023-06-28
- Djurgårdsfärjans nya terminal på Skeppsbron, avslutades 2023-10-06

Följande lantmäteriatgärder kvarstår:

- Bilda fastigheter för de nya byggrätterna i kvarteren Blå Bodarna (handelsplatsen), kv. Ryssbodarna (E1) och kv. Hamnmästaren/Nobel Center (E2). Fastighetsbildning för Blå bodarna har påbörjats.
- Bilda en ny gatumarksfastighet i 3D för Stadsgårdsledens tunnel. Den första sträckan genom Södre Torn (Mälarterrassen) är klar och arbete pågår med etapp två (genom Handelsplatsen). Etapp 3 (genom Nobel center) kommer att fastighetsbildas tillsammans med fastigheten för Nobel Center (Hamnmästaren 1).
- Bilda fastigheter samt teckna samägandavtal och förvaltningsavtal för Katarinahissen och gångförbindelsen till Mosebacke, bedöms genomföras under hösten 2023.

Markåtkomst

Förhandlingar pågår med fastighetsägarna Pandox och Slussgården/Sveriges Kommuner och Regioner (SKR) avseende trafiklösning för Södermalmstorg och korsningen Götgatan-Hornsgatan/Slussbrogatan.

Kontoret ser behov av att under hösten 2023 säga upp befintlig nyttjanderätt för provisorisk bussterminal på Stadsgården och teckna nytt avtal med Trafikförvaltningen avseende provisorium i nytt läge vid Birkaterminalen och på ponton. Uppsägningstiden är 6 månader.

Avtal och gränssnitt

Bussterminal i Katarinaberget

För ombyggnadsarbetena vid Slussen gäller genomförandavtal mellan staden och region Stockholm, Trafikförvaltningen, tecknat den 21 december 2016 (Dnr E2017-00575) oförändrat. Regionen har under 2023 framfört önskemål om att i tilläggsavtal

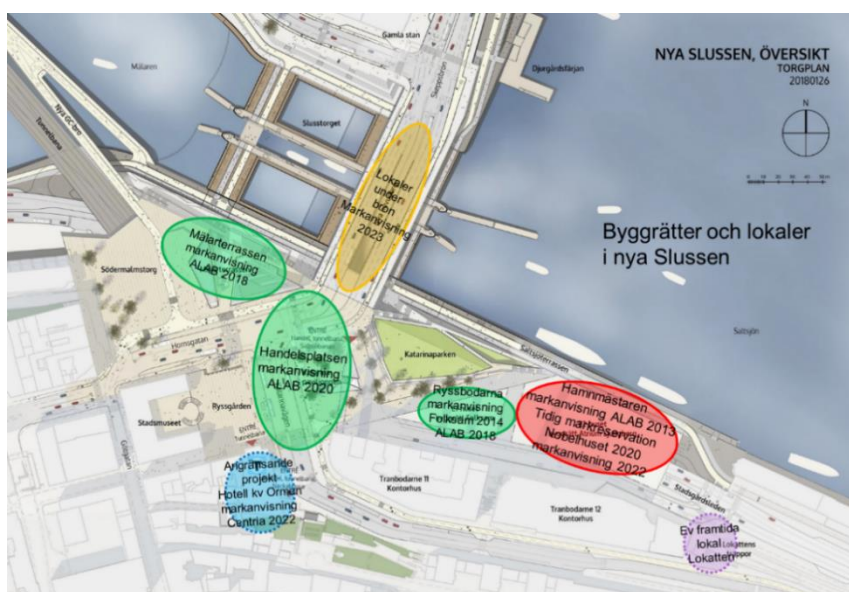
förändra villkor för fördelning av tillkommande kostnader, förändring av ansvar och beslutsrätt i samarbetet arbetet samt takpris för totala utgiften.

Djurgårdsfärjan

Kontoret har den 14 september 2023 lämnat remissvar avseende Trafikförvaltningens anmälan om vattenverksamhet kopplat till anläggande av ponton och dykalb kopplad till terminalbyggnad på Skeppsbron, Gamla stan. Kontoret har även fått Trafikförvaltningens bygglovsansökan på remiss och avstyrkt den med förslag på ändringar avseende byggnadens placering.

Nya byggrätter och lokaler

Nya byggrätter och lokaler, samt placering av dessa, redovisas i figur 3 nedan.



Figur 3. Byggrätter och lokaler i Nya Slussen.

Status för nya byggrätter och lokaler är som följer:

- Mälarterrassen – Förslag till överenskommelse om exploatering med tomträttsupplåtelse med Atrium Ljungberg AB har godkänts av exploateringsnämnden 2023-08-24 och ska även godkännas av Kommunfullmäktige.
- Kvarteret Ryssbodarna (E1) – Exploateringsnämnden godkände för sin del 2023-08-24 förlängning av markanvisning till 2026-12-31. Förlängningen ska godkännas av kommunfullmäktige då den ingår i samma ärende och utgör ett avtalspaket med överenskommelse om exploatering för Mälarterrassen.
- Kvarteret Hamnmästaren (E2) – Nobelstiftelsens arkitekt har börjat rita på projektet. Arbetet stäms av löpande med stadsarkitekten.
- Handelsplatsen – Arbetet med överenskommelse om exploatering pågår. Exploateringsnämnden godkände för sin del 2023-08-24 förlängning av

markanvisning till 2026-06-01. Förlängningen ska godkännas av kommunfullmäktige då den ingår i samma ärende och utgör ett avtalspaket med överenskommelse om exploatering för Mälarterrassen.

- Lokaler under huvudbron – Stockholms Hamn AB har färdigställt slusskontoret och två nybildade fastigheter för centrumändamål har markanvisats för att upplåtas med tomträtt till ett nybildat bolag som ägs av Nobis AB, Compactor Fastigheter AB och Fastighets AB Järla våren 2023. Bolaget bygger och hyr ut de färdiga kommersiella lokalerna. Ett antal funktioner nyttjas gemensamt med slusskontoret. Överenskommelse om exploatering förväntas tecknas under hösten 2023.

Entreprenadarbeten

Upphandling

Upphandling av entreprenad SN823, Pontoner pågår. Entreprenaden omfattar hyra av pontoner för hantering av busstrafik i nytt provisorium på Stadsgården.

Upphandling av entreprenad SN82, Konstbyggnad Land 2 har påbörjats med prekvalificering. Bedömd kontraktssumma ligger mellan 1,5 – 2 mdkr. Entreprenaden omfattar mark-, grundläggnings- och betongarbeten, stomkomplettering och installationer samt finplanering omfattande överbyggnader och ytskikt i projektets östra delar utmed Stadsgården. Anläggningsdelar och funktioner som tillskapas inom entreprenaden är bland annat Stadsgårdstunnelns östra del, Katarinaparken och allmän platsmark intill nya byggrätter, försörjning och inlastning till handelsplatsen, tråg för Saltsjöbanan, anslutning till befintligt gatunät på Stadsgården.

Tvister

Kontoret har framställt felavhjälpandekrav samt krav på skadestånd från Implenia AB till följd av bristande kvalitet i genomförandet i entreprenad SN91, Bussterminal berg, betong och mark. Skadeanspråket uppgår till ca 200 mnkr. Entreprenören har bestridit ansvar varvid kontoret låtit avhjälpa felen på entreprenörens bekostnad.

Skadeärenden

Verksamheter

Kontoret har vidarebefordrat kostnad för förmögenhetsskada till Eriks Restaurang Saltsjön AB (Restaurang Gondolen) till försäkringsbolag för tecknad projektförsäkring.

Stämningsansökan avseende förmögenhetsskada till Kolingen AB (Restaurang Engelen) och Artären AB (Ljudstudio) har bestridits av kontoret. Ärendena har vidarebefordrats till försäkringsbolag för tecknad projektförsäkring för vidare hantering.

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 ca 800 fastigheter av den nya regleringen av Mälaren. 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. Domstolen fastställde den 31 maj 2023 utbetalning av ersättning för ca 570 fastigheter där fastighetsägarna accepterat den erbjudna ersättningen. Staden har efter domen den 31 maj lämnat in medgivanden för ytterligare ca 50 fastigheter, för vilka domstolen väntas lämna dom inom kort. För återstående ca 230 berörda fastigheter, där ägarna inte godtagit den erbjudna ersättningen, behöver domstolen pröva ersättningen. Domstolen kommer inom kort att förelägga samtliga återstående parter att yttra sig över erbjudandet. Bedömning om att det totala ersättningsbeloppet beräknas uppgå till cirka 50 mnkr ligger fast.

Uppföljning av projektmål

Möjlighet till uppfyllande av projektets effektmål inom trafik och stadsliv kan komma att påverkas av beslut om förändrad omfattning och utförande av gång- och cykelbron.

Kontorets sammanfattande bedömning

Kontorets bedömning är att projektet kan genomföras inom beslutade tids- och budgetramar förutsatt att flytt av provisorisk bussterminal kan genomföras enligt redovisade tider samt att förändrade förutsättningar för gång- och cykelbron inte medför tidsmässiga konsekvenser som inte kan hanteras inom gällande huvudtidplan eller ekonomiska konsekvenser överstigande tillgänglig projektreserv.

Remissammanställningen

Ärendet har initierats av exploateringsnämnden och remitterats till stadsledningskontoret.

Stadsledningskontoret

Stadsledningskontorets tjänsteutlåtande daterat den 14 december 2023 har i huvudsak följande lydelse.

Stadsledningskontoret föreslår att kommunstyrelsen godkänner anmälan av lägesredovisning för projekt Slussen.

Reservationer m.m.

Exploateringsnämnden

Reservation av André Nilsson (L)

Att delvis avslå förvaltningens förslag till beslut.

Att uppdra åt förvaltningen att utreda hur staden kan dela den utökade kostnaden för gång- och cykelbron med regionen.

Att utöver det anföra:

Det är väldigt bekymmersamt att behöva se hur frågan kring gång- och cykelbron över Söderström har hanterats av den rödgröna majoriteten både här i staden och i regionen. Vi ser nu hur denna nödvändiga och viktiga infrastruktursatsning har fördröjats och försenats på grund av bristande dialog, där stadens skattebetalare får stå för notan.

Vi beklagar att majoriteten inte har lyckats komma överens med sina partivänner i regionen, vilket resulterat i att bron kommer att kosta staden cirka 100 mnkr mer, försenats med 1,5 år och svika cirka 5 000 cyklister dagligen genom sin försämring. Eftersom stora delar av bronns merkostnader beror på grund av regionens hantering borde staden verka för att regionen tar en del av denna kostnad.

Särskilt uttalande av Dennis Wedin m.fl. (M)

Vi vill tacka exploateringskontoret för en väl genomarbetad och tydlig lägesredovisning av det omfattande och komplexa projektet Slussen. Det vi noterar som framträder som ny formell information i lägesredovisningen är det vi kunna läsa om i media avseende den planerade gång- och cykelbron över Söderström. Det framgår tydligt av ärendet att huvudtidplanen för projektet som helhet innehålls med undantag av just gång- och cykelbron. Det framgår också att den kommer att försenas med omkring 1,5 år och bli 100 miljoner kronor dyrare än tidigare budgeterat. Vidare framgår det att tidskonsekvenser till följd av förslag till ny utformning och placering av gång- och cykelbron inte är fullt ut utvärderade inför denna lägesredovisning. Med tanke på att en av projektets största risker i nuläget främst är kopplad till omfattningsförändring av just gång- och cykelbron så förutsätter vi att kontoret håller exploateringsnämnden uppdaterad kring den frågan på löpande basis.

Givet komplexiteten och projektets historik och kostnadsökningar som helhet ser vi ett behov av att öka den politiska styrningen av det fortsatta arbetet. Istället för att exploateringskontoret som tidigare, ges full delegationsrätt på de olika delbesluten i genomförandet, så anser vi att det behövs en ny form av avvikelserapportering till nämnden som lämnas betydligt tätare än tidigare. Detta för att öka nämndens möjlighet till politisk styrning vad gäller tidplan och ekonomi kopplat till de

beslutade ramarna. Vidare anser vi att kommunstyrelsen behöver utveckla en central funktion med externa och oberoende granskare specifikt för stora projekt där bland annat Projekt Slussen ska ingå och att en extern haverikommission tillsätts. Allt i syfte att underlätta för nämndens ledamöter att hålla sig uppdaterade om projektets ekonomi och framdrift och därigenom underlätta den politiska styrningen av detta mycket omfattande och komplicerade projekt. Som ansvariga politiker har vi ett krav på att vara aktiva i nämnden och att fatta beslut på rimliga grunder.