

Handläggare
Pia Ström Sjöberg
08-508 264 16**Till**
Exploateringsnämnden
2014-10-16

Lägesredovisning Slussen

Förslag till beslut

Exploateringsnämnden godkänner lägesredovisningen och överlämnar den till Kommunstyrelsen för kännedom.

Krister Schultz
Förvaltningschef

Mårten Frumerie
Avdelningschef

Sammanfattning

Dagens Slussen är tekniskt uttjänt och behöver rivas och byggas upp från grunden. Arbetet med att ta fram en ny lösning har pågått i ca 20 år.

De formella processerna är två detaljplaner, varav den för Slussen vunnit laga kraft och den för den nya bussterminalen i Katarinaberget ska göras om, samt miljötillstånd, där en prövning i Mark- och Miljööverdomstolen för närvarande pågår. Genomförandet är även beroende av att avtal tecknas, bland annat om bussterminalen.

Projektet styrs av en styrgrupp där exploateringskontoret, stadsbyggnadskontoret, trafikkontoret och stadsledningskontoret deltar.

Omfattningen av projektet är dels de tekniska anläggningarna i form av brokonstruktioner, kulvertar, park, avbördningskanaler och slussanläggning samt den nya bussterminalen, dels

anläggningsåtgärder utanför Slussenområdet i form av bland annat erosionsskydd. Påverkansområdet sträcker sig längs hela Mälarens stränder och ut till Oxdjupet i skärgården.

Projektets vision är att skapa en mötesplats för ett Stockholm i världsklass. Det övergripande effektmålet är att nya Slussen ska bli en kostnadseffektiv och miljöanpassad anläggning under hela livstiden. Övriga effektmål:

Trafik: Smidigare möjligheter att resa, bo och mötas.

Stadsliv: Attraktiv, trygg och levande del av Stockholm.

Vatten: Trygga bebyggelse och dricksvatten för hela Mälardalen.

Tidplanen för projektet sträcker sig i första hand fram till 2021 då trafikaneläggningarna ska tas i drift. Därefter kan den nya bebyggelsen uppföras. I och med att detaljplanen för bussterminalen upphävts sker nu en översyn av tidplanen.

Projektets kostnadsram är 8 000 mnkr. Kostnadsbedömning har under året gjorts utifrån den systemhandling som färdigställdes 2013. Efter beaktande av de förändringar som skett sedan genomförandebeslutet, kompletterat med så kallad successiv kalkylering och efter ett omfattande besparingsarbete visar den nuvarande bedömningen på en slutkostnad på ca 9 115 mnkr. Därutöver innebär den nu föreslagna överenskommelsen om bussterminalen ökade kostnader om ca 890 mnkr och ökade intäkter om ca 670 mnkr.

Projektets genomförande har startat med förberedande ledningsomläggning och den första delen av renoveringen av Katarinahissen. Samtidigt fortsätter nästa steg som är att projektera de bygghandlingar som entreprenörerna ska bygga den nya anläggningen efter, samt upphandling av de stora entreprenadarbetena. Mälarens avtappningsmöjligheter behålls på samma nivå som idag under hela byggtiden. Byggherrar är utsedda till de nya kontorshusen som ska uppföras på Stadsgårdsledens överdäckning. Inga markanvisningar finns ännu för den nya handelsplatsen och de nya byggnaderna på Södermalmstorg.

Projektet får stor uppmärksamhet i såväl media som direkt till projektet. Informationslokalen och informationsträffar riktade till boende och verksamhetsutövare i närområdet är mycket välbesökta. Nyheter i projektet kommuniceras löpande via

Twitter, stadens hemsida, kvartalsvisa nyhetsbrev till närområdet samt elektroniska nyhetsbrev.

Några av de största utmaningarna i projektet rör störningar under byggtiden, marklösenfrågor samt att få till en säker arbetsmiljö. Den stora komplexiteten innebär kostsam projektering och kostsamma provisorer. Projektrisker som kan påverka såväl färdigställandetidpunkt som projektets ekonomi är långdragna tillståndsprocesser, arkeologiska utgrävningar, höga vattenstånd i Mälaren, konkurrenssituationen vid upphandlingar, sena omtag i projektet, ersättningar och skadestånd samt lägre intäkter än beräknat.

Bakgrund

Kort historik

Slussen i Stockholm har byggts om vart hundra år sedan 1600-talet. Slussen har vid varje ombyggnad anpassats till Stockholms utveckling och de funktioner som behöver lösas på platsen. Dagens anläggning är en komplicerad trafikapparat bestående av en mängd brokonstruktioner underbyggda med lokaler för handel och service. I anläggningen finns även anordningar för slussning och avbördning samt ett betydande system av ledningar för bland annat vatten, avlopp, gas, el och tele. Slussen är också en mycket viktig nod för kollektivtrafiken och regionens näst största bytespunkt mellan bland annat tunnelbana, stadsbussar och bussar till Nacka och Värmdö. Dagens anläggning färdigställdes 1935 och är efter 80 års användning tekniskt uttjänt. Det finns stora problem med grundläggningen i området och anläggningen måste därför rivas och byggas upp från grunden. Därtill är översvämningsriskerna runt Mälaren idag oacceptabelt stora och avtappningskapaciteten behöver utökas. När avtappningskapaciteten byggs ut behöver Mälarens reglering göras om.

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

Detaljplanearbete

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

Under 2008 utlystes parallella arkitektupppdrag för att utveckla "Nya Slussen". Fem olika arkitektkontor deltog och tog fram varsitt förslag. Dessa ställdes ut för allmänheten och exploateringsnämnden beslöt i maj 2009 att förslaget från Foster + Partners och Berg Arkitektkontor skulle utgöra grunden för det fortsatta planarbetet.

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

Under 2011 ställdes detaljplanen för Slussen ut samtidigt som den nya detaljplanen för bussterminalen var på plansamråd. Utställningen lockade 20 000 personer. 29 september 2011 godkändes detaljplanen av Stadsbyggnadsnämnden och därefter antogs den i kommunfullmäktige 12 december 2011.

I januari 2011 ställdes detaljplanen för bussterminalen ut. Den 19 april 2012 godkändes denna detaljplan av stadsbyggnadsnämnden och den 11 juni 2012 antogs den av kommunfullmäktige. Båda planerna har överklagats och prövats av länsstyrelse, mark- och miljödomstolen och mark- och miljööverdomstolen.

Detaljplanen för Slussen vann laga kraft 27 september 2013 medan detaljplanen för bussterminalen upphävdes den 31 mars 2014 på grund av fem formella felaktigheter i hanteringen av planen; avsaknad av programsamråd, ej samråd avgränsning av miljökonsekvensbeskrivning, bristande alternativredovisning, oklart förhållande till andra planer samt att de ekonomiska ställningstagandena inte var tillräckligt redovisade. Staden överklagade beslutet men fick inte prövningstillstånd.

Start-PM för att påbörja arbetet med en ny detaljplan för bussterminalen godkändes av Stadsbyggnadsnämnden 11 september 2014.

Miljötillstånd

Arbetet med att skapa förutsättningar för att ta fram en större avtappningskapacitet och ny reglering av Mälaren inleddes 2007 och har löpt parallellt med planarbetet för Slussen. SMHI och en grupp av miljöspecialister har arbetat fram ett förslag på ny reglering av Mälaren. Det har hållits flera samråd i Stockholm och Mälardalen. Det har också funnits en referensgrupp knuten till projektet med företrädare från Sjöfartsverket, LRF, Stockholm Vatten, Naturvårdsverket, länsstyrelserna runt Mälaren med flera. Den nya regleringen och byggandet av nya större kanaler och ny sluss, nya kajer, brostöd i vattnet samt bortledning av grundvatten från bussterminalen i Katarinaberget med mera kräver tillstånd enligt miljöbalken (en miljödom).

Ansökan om tillstånd lämnades in till Mark- och miljödomstolen vid Nacka Tingsrätt den 9 mars 2012¹. Målet är ett av de mest omfattande tillståndsmålen i Sverige någonsin.

Huvudförhandlingar i Mark- och Miljööverdomstolen genomfördes under hösten 2013 och i mars 2014 meddelades en dom som gav staden tillstånd att utföra de arbeten som ansökts om. Staden och flera andra parter överklagade dock domslutet. Staden för att få ökad tydlighet i tre frågor:

1. Tillståndet till grundvattenbortledning i Katarinaberget är kopplat till att den tidigare detaljplanen för bussterminalen vinner laga kraft. Den detaljplanen är numera upphävd så villkoret måste tas bort eller ändras.
2. Villkoret om buller under byggtiden är otydligt och svårt att tillämpa och innebär enligt Stadens mening inte en korrekt tillämpning av 2 kap 7§ miljöbalken. Utöver det är kravet på evakuering långt mer strikt än vad som är brukligt i stora projekt i Stockholms stad, till exempel Citybanan.
3. Domstolen har infört en provotid på 25 år för reglering av skador på byggnader och annan egendom inom ett stort

¹ För komplett information om Stadens miljödomsönsökan hänvisas till projektets hemsida, se www.stockholm.se/slussen.
Länk till information om miljödomen, överklagande, stadens bemötanden mm:
<http://bygg.stockholm.se/Alla-projekt/Slussen/Beslut-och-handlingar/Miljodomsansokan/>

influensområde, även om skadorna inte är en följd av grundvattenbortledningen. Stadens inställning är att det inte är förenligt med miljöbalkens bestämmelser och skulle innebära risk för stora och omotiverade merkostnader för Staden och projektet.

Prövningstillstånd har beviljats och förhandlingen i Mark- och miljööverdomstolen kommer att äga rum i november 2014. Frågor som är uppe till förhandling är utöver vad Staden överklagat:

- Det nya förslaget på reglering av Mälaren vad gäller vattenståndet under våren, den så kallade ”vårpuckeln”². Frågan drivs av företrädare för jordsakägare som vill ha en likartad reglering som idag, vilken inte tar hänsyn till naturmiljöintressena längs Mälarens stränder.
- Krav på anläggande av en ytterligare en ny fiskvandringssvåg/faunapassage i Norrström, utöver den som Staden planerar i nya Slussen/Söderström. Frågan drivs av Kammarkollegiet som fått stöd från vissa remissinstanser.
- En rad olika invändningar från intresseorganisationer och enstaka närboende.

En dom förväntas från Mark- och Miljööverdomstolen under första kvartalet 2015. Miljödomen bedöms kunna vinna laga kraft runt sommaren 2015, förutsatt att eventuella överklaganden inte får prövningstillstånd i Högsta domstolen.

Överenskommelse om bussterminal

Förhandlingar om utformning och finansiering av de olika åtgärderna för kollektivtrafiken, särskilt den nya bussterminalen för Nacka-Värmdöbussarna, har förts på olika nivåer under flera år. Förhandlingarna har utmynnat i en överenskommelse om finansiering av bussterminallösning för Ostsektorn mellan Stockholms läns landsting, Stockholms stad, Nacka kommun och Värmdö kommun. Överenskommelsen bygger på att staten genom länsstyrelsen har för avsikt att bidra med hälften av den beräknade kostnaden för bussterminalen. Landstinget och staden tar 25 procent var.

² ”Vårpuckeln” syftar på att den nya regleringen av Mälaren mer än den nuvarande efterliknar en naturlig vårflod så att jordbruksmarker blir översvämmade under en längre tid på våren.

Överenskommelsen tecknades den 1 juli av de olika parternas ordförande i respektive landstingsstyrelse och kommunstyrelser och ska godkännas av de olika beslutande församlingarna, för stadens del Kommunfullmäktige för att bli giltig.

Förhandlingar pågår med utgångspunkt från överenskommelsen för att ta fram ett genomförandeavtal mellan staden och landstinget, omfattande samtliga beröringspunkter mellan projektet och kollektivtrafiken.

Politiska beslut

Ett urval av de beslut som fattats angående Slussen:

Programsamråd för detaljplan Slussen	SBN 2007-05-10 ExplN 2007-05-14 TRN 2007-05-15
Plansamråd för detaljplan Slussen	SBN 2009-05-14 ExplN 2009-05-14 TRN 2009-05-12
Utställning detaljplan Slussen	SBN 2010-06-10
Genomförandebeslut	KF 2010-06-21
Plansamråd för detaljplan Bussterminalen	SBN 2011-03-31
Antagande av detaljplan för Slussen	KF 2011-12-12
Utställning detaljplan Bussterminalen	SBN 2011-09-29
Antagande av detaljplan Bussterminalen	KF 2012-06-11
Rivning av ledningar i tunnel och delar av monolitbjälklag	SBN Diariennr 2012-12498
Trafik under byggtiden	TRN 2013-02-07 ExplN 2013-02-07
Markanvisning kvarter E2 till Atrium Ljungberg, sidoavtal till tomträttsavtal för Tranbodarne 12	ExplN 2013-04-18
Rivning av blomsterhandel samt renovering av Katarinahissen	SBN 2014-02-06
Rivning av lokaler under brokonstruktion	SBN 2014-03-06
Rivning av lokaler under brokonstruktion samt terminalbyggnad för Djurgårdsfärjan	SBN 2014-03-06
Markanvisning kvarter E1 till Folksam, samarbetsavtal, avtal om Katarinahissen	ExplN 2014-04-10

Rivningslov Södra Torn 1 (Kolingsborg)	SBN 2013-06-13
Rivning av sekundärstomme och grundläggning, omläggning av ledningar, ny kulvert m m	SBN 2013-06-15
Detaljplan för Bussterminal vid Slussen, start-PM för ny detaljplan	SBN 2014-09-11
Ett flertal bygglov för tillfälliga och temporära åtgärder har lämnats, bl a för plank, kulvertar, byggetablering mm.	SBN 2011 – 2014

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

Överenskommelse finansiering av bussterminallösning för Ostsektorn med landstinget, Nacka och Värmdö kommuner.	KF
Genomförandeavtal med landstinget om bussterminal och andra kollektivtrafikfrågor i Slussen	ExplN (om KF delegerar beslutanderätt, annars KF)
Bygglov för resterande lovpliktiga byggnader, byggnadsverk och anläggningar	SBN
Eventuell komplettering av rivningslov för teknikutrymmen m fl lokaler under brokonstruktionerna	SBN
Markanvisning för handelsplatsen	ExplN
Markanvisning för byggnaderna på Södermalmstorg	ExplN
Exploateringsavtal för kontorshusen på Stadsgårdsledens tunnel	KF

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. Övriga tjänster och entreprenader handlas upp.

Projektets styrgrupp leds av Exploateringskontorets direktör. Övriga deltagare består av representanter för Stadsledningskontoret, Trafikkontoret och Stadsbyggnadskontoret. Föredragande är projektchefen.

Projektets arbete leds av projektchefen som har det övergripande ansvaret. Till sin hjälp har projektchefen en ledningsgrupp bestående av ansvariga projektledare för respektive delområde, bitr. projektchef, stabschef, ekonomicontroller, exploaterings-, och kommunikationsansvarig.

Det fysiska genomförandet av projektet sker inom tre delområden; Berg, Land och Vatten. Varje delområde leds av en projektledare. Delområdena skall bemannas så att projektledaren kan bära det fulla ansvaret för tid, ekonomi, kvalitet inom sitt delområde och att effektivt styra verksamheten mot projektmålen. Till stöd för delområdena finns stödfunktioner. I funktionerna samlas de specialister som behövs för projektets genomförande. De olika funktionerna leds av en funktionsansvarig.

Projektplanen med tillhörande fördjupande dokument och arbetsrutiner utgör projektets ledningssystem för kvalitet. Kvalitetsledning syftar till att styra projektet mot uppsatta mål. Strategier finns för tidplanering, kostnadsstyrning, samverkan, kvalitetsledning, riskhantering, miljöstyrning, arbetsmiljö, säkerhetsskydd, kommunikation, upphandling, exploatering och fastighetsfrågor, externa intressenter, datasamordning och överlämnande - ibruktagande - drift och förvaltning.

Figur 1 Övergripande organisationsschema

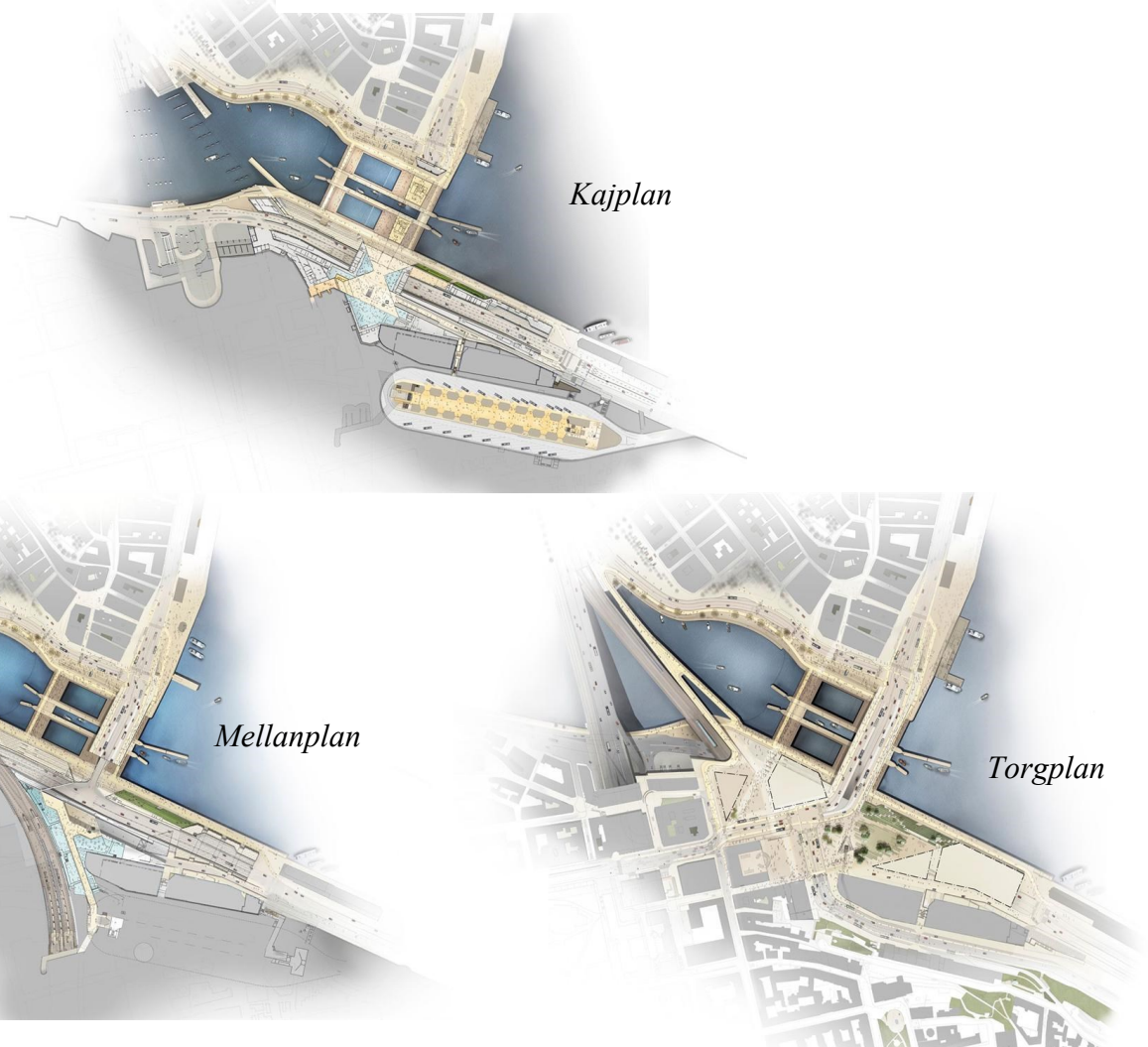


Projektets omfattning

Omfattning allmänt

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 planerna finns utrymmen för handel, service, trafikändamål och kollektivtrafik. I projektet ingår också upprustning och omlokalisering av vissa befintliga anläggningar och funktioner.

Figur 2 De tre olika planerna i nya Slussen



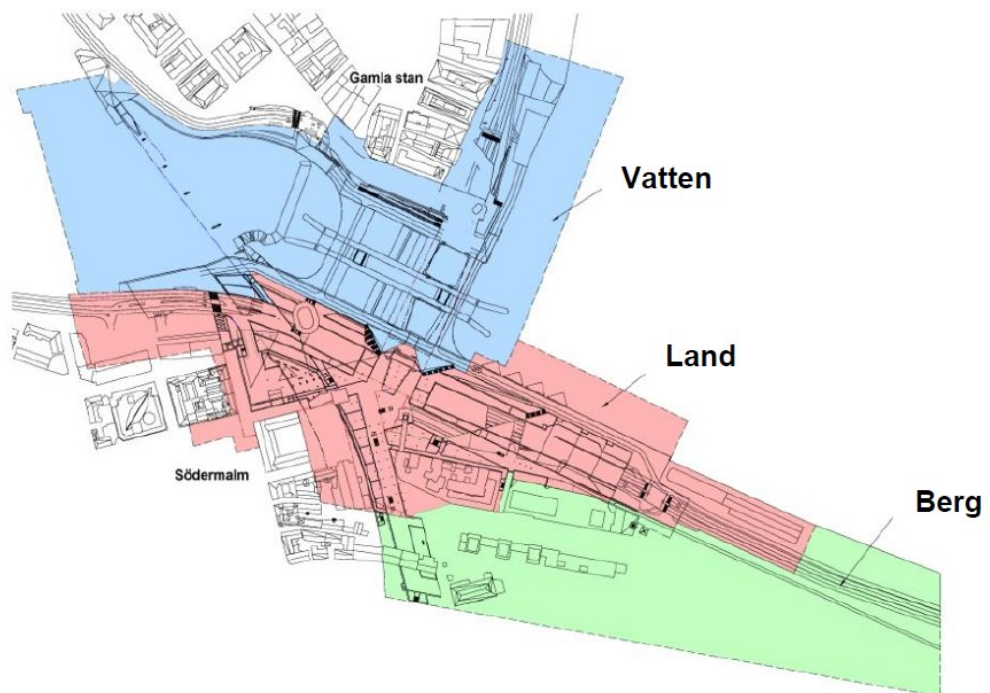
I nya Slussen byggs en ny slussränna samt nya avbördningskanaler från Mälaren till Saltsjön samt en ny fiskvandring i gamla Nils Ericssonsslussen med tillhörande konstruktioner i vatten. I projektet ingår också framtagandet och driftsättningen av en ny reglering av Mälaren för samtliga avtappningspunkter i Stockholm och Södertälje.

Geografiska gränser

Projektets omfattning i Slussenområdet i Stockholm sammanfaller i stort med gränserna för de två detaljplaner som tagits fram gällande Slussen, huvudplanen samt 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.

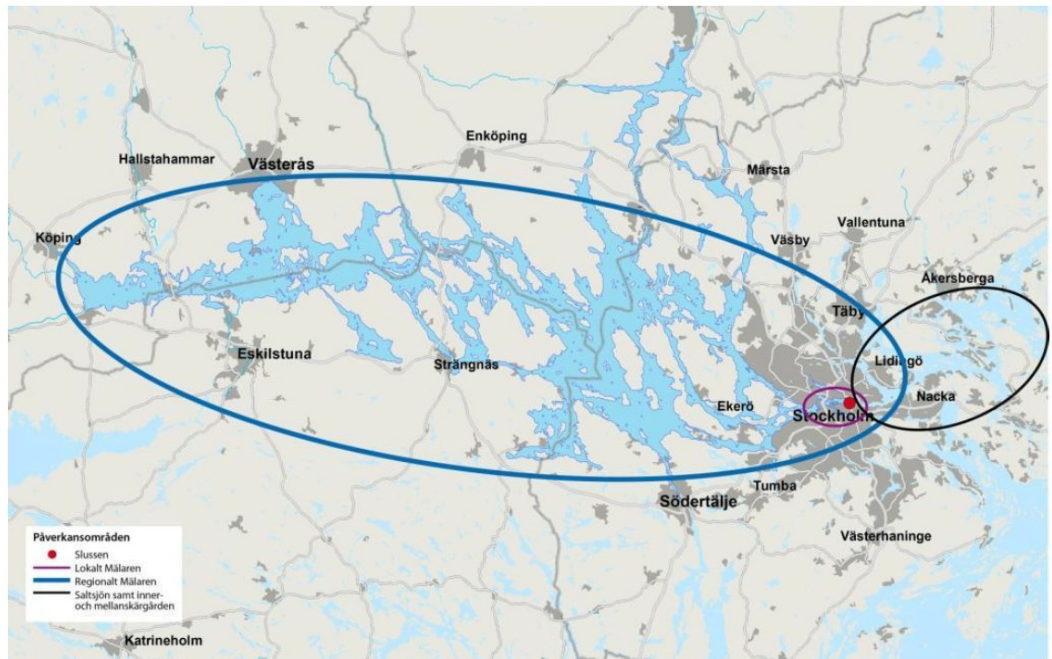
Anläggningsåtgärder för den nya regleringen görs förutom i Slussenområdet även i en kulvert i Södertälje samt i Hammarby kanal. Anläggningsåtgärder i form av erosionsskydd ingår ett stort antal kajer, sjöledningar och brofundament från Slussenområdet upp till Almare-Stäket och Tappström.

Figur 3 Projektets tre delområden



Projektets påverkansområde sträcker sig från Mälarens stränder ut till Oxdjupet i Stockholm skärgård, med anledning av den nya regleringen av Mälaren.

Figur 4 Projektet omfattar Mälarens stränder och delar av Stockholms skärgård med anledningen av den nya regleringen.



Tekniska/avtalsmässiga gränser

Gränssnitt finns mellan projektet och externa parter såsom SLL, Stockholm Hamnar, ledningsdragande verk, kommande exploitörer med flera.

Byggnader ovan torgplan ingår inte undantaget byggnaden kring Katarinahissen samt de publika kopplingarna mellan kajplan och torgplan. Stomkompletteringar och installationer för lokalytor ingår inte förutom stomkomplettering för de delar som ska bli allmänna ytor under torgplan.

Hammarbyslussens avbördningskapacitet ska utökas från dagens 70 m³/s till 140 m³/s. Möjligheten att tappa 140 m³/s ska finnas både under byggskedet för att användas i en ny temporär reglering av Mälaren och i driftskedet för att användas i den nya regleringen av Mälaren. För att klara den ökade kapaciteten anpassas maskineri och styrsystem samt drift- och säkerhetsinstruktioner. Erosionsskyddet i anslutning till Hammarbyslussen förstärks för att klara ökade vattenhastigheter.

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 av Stockholms Hamn i samarbete med Trafikkontoret när Slussenprojektet är klart.

Myndigheten för samhällsskydd och beredskap har finansierat etableringen av ett prognosverktyg och sex stycken nya mätstationer i Mälaren för att för att öka beredskapen för hantering översvämningsrisken runt Mälaren fram till dess att Slussen är ombyggd. Prognosverktyg och mätstationer tas fram av SMHI. Stockholm stad kommer att ansvara för drift och underhåll.

Markanvisningsavtal har tecknats med Atrium Ljungberg AB och med Folksam/Tranbodarne 11 KB om de nya kontorshusen på Stadsgårdsledens nya tunnel. De nya kontorshusen ska uppföras av respektive byggherre efter det att staden färdigställt underliggande konstruktioner och gemensamma anläggningar.

Avtal om Katarinahissen har träffats med Folksam/Tranbodarne 11 KB. Staden blir framöver delägare i hissen inklusive gångförbindelsen till Mosebacke. I projekt Slussen ingår att rusta upp stältornet och själva hissen, medan Folksam åtar sig att rusta upp resterande delar. En gemensamhetsanläggning ska bildas för framtida drift och underhåll av anläggningen.

I juli 2014 träffades en överenskommelse angående finansiering av ny bussterminal i Katarinaberget mellan Stockholms stad, Landstinget, Nacka och Värmdö kommun som behöver godkännas av respektive parts beslutande organ.

Administrativa gränser

Trafikkontoret ansvarar för drift och underhåll av befintlig anläggning under byggtiden. Vartefter anläggningen färdigställs överlämnas godkänd anläggning till Trafikkontoret, Fastighetskontoret och eventuella externa anläggningsägare.

Projektets mål

Projektet och "Promenadstaden"

Promenadstaden lägger fast flera olika stadsutvecklingsstrategier för Stockholms framtid. I stadens centrala delar pekas ett antal strategiska områden och samband ut, bland annat Slussen. Promenadstadens strategi för Slussen utgår från de mål som finns framtagna för projekt Slussen och som omfattar följande;

- Framkomlighet för alla trafikslag säkerställs och moderna bytespunkter för kollektivtrafiken.
- En vistelseplats med liv dygnet runt utvecklas.
- Avbördningskapaciteten för Mälaren ökar genom Slussens ombyggnad.

Slussen fyller redan idag en viktig funktion som nod för trafiken i stadens centrala kärna samt som bytespunkt mellan olika kollektivtrafikslag, både lokalt och regionalt. Detta kommer att utvecklas i framtiden med fokus på bättre framkomlighet för kollektivtrafik, gående och cyklister. Slussen kommer i framtiden också att erbjuda fler publika mötesplatser, bland annat en ny park samt ett vattentorg där stadens närhet till vattnet utnyttjas med öppnade kajer och en tydligare synliggjord slussfunktion samt publika lokaler i direkt anslutning till vattenområdet. De nya offentliga rummen kommer inte bara att få lokal betydelse utan kommer också att utgöra en ny mötesplats för hela den växande Stockholmsregionen. Stadslivet vid Slussen kommer i framtiden att bli en viktig bärare av platsen vid sidan trafikfunktionerna som utvecklas för kommande behov.

Slussen bidrar genom de nya avtappningskanalerna vid Slussen till att säkra hela Mälardalen mot översvämningsrisker. En åtgärd som gynnar en hel region och 2 miljoner människor som tar sitt dricksvatten från Mälaren.

Syfte

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

Effektmål

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 saltvatteninträngning.

Figur 5: En attraktiv, trygg och levande del av Stockholm



Tidplan

Projektets tidplan omfattar ett 1000-tal olika aktiviteter som är tidsatta och kopplade till varandra. Tidplanen uppdateras löpande vartefter projektet framskrider och en officiell huvudtidplan fastställs i början av varje år.

Förutsättningarna för tidplanen ändrades i och med att detaljplanen för bussterminalen upphävdes i april och sedan dess har olika alternativ för det fortsatta genomförandet utretts. En preliminär ny tidplan med samma sluttid som tidigare finns redovisad på projektets hemsida och redovisas i nästa avsnitt. I efterföljande avsnitt redovisas utredningens resultat.

Gällande preliminär tidplan

2014

Ledningsomläggningar slutförs på Stadsgårdsleden, Södermalmstorg, Sjöbergsplan, Slussplan och Skeppsbron. Nya hållplatser för stadsbussarna byggs på Södermalmstorg. Södra Torn 1 ("runda huset") rivs för att skapa plats åt trafiken som ska gå över den västra bron under byggtiden.

Under året påbörjas renoveringen av Katarinahissen.

2015

Katarinavägen stängs av för genomfart för bilar och bussar. Den östra bron rivs och all trafik över Slussen flyttas till dagens västra bro. Nya kajer byggs längs Stadsgårdskajen och södra Slusskajen. En tillfällig slutstation för Saltsjöbanan byggs vid Henriksdal. Saltsjöutfarten och den norra delen av Katarinavägen rivs.

2016

Grundläggning av den nya huvudbron sker. På Stadsgårdsleden byggs nya kajer och den tillfälliga bussterminalen för Nacka- och Värmdöbussarna.

Schaktning, grundläggnings- och betongarbeten utförs på Katarinavägen.

2017

Den tillfälliga bussterminalen för Nacka- och Värmdöbussarna på Stadsgården börjar användas. Rivning görs av den centrala delen av Slussen, ovanpå dagens bussterminal. Schaktning, grundläggnings- och betongarbeten utförs för det södra landfästet till nya huvudbron.

2018-2019

Schaktning, grundläggnings- och betongarbeten utförs i den centrala delen av Slussen, ovanpå dagens bussterminal.

Huvudbron skeppas in och monteras. Katarinavägen öppnar igen och den nya huvudbron börjar användas. Rivning av de västra delarna startar. Den nya bussterminalen börjar byggas.

2020-2021

Schaktning, grundläggnings- och betongarbeten för den västra delen av den nya slussrännan. De nya avtappningskanalerna och de nya låga broarna för gående och cyklister byggs.

Stadsgårdsleden däckas över och den nya Katarinaparken börjar byggas. Den nya bussterminalen tas i drift.

2022

De nya husen på Södermalmstorg och över Stadsgårdsleden börjar byggas.

Nödvändiga justeringar av tidplanen

Ovanstående preliminära tidplan bygger på antagandet att det finns två tillfälliga bussterminaler, en på kajen 2017-2019 och en någon annanstans, exempelvis på pontoner utanför kajen 2020-2021, eftersom överdäckningen av Stadsgårdsleden tar två år och behöver vara klar 2021.

Den praktiska möjligheten att genomföra en sådan pontonlösning är en av projektets tidsrisker. Om det inte är möjligt och den tillfälliga bussterminalen på kajen behöver ligga kvar tills den permanenta terminalen i Katarinaberget öppnas förskjuts tidplanen ca två år. Andra tidsrisker som identifierades i tidigt skede är överklaganden av olika beslut (exempelvis detaljplan och miljötillstånd) samt behov av arkeologiska utgrävningar, faktorer som kontoret inte råder över och som hittills har fallit ut till i princip 100%.

Genomförandet planeras enligt de trafikskeden som beslutats i Trafik- och Renhållningsnämnden samt Exploateringsnämnden 7 februari 2013. En prioriterad fråga i projektet är att minimera störningar för trafikanter, vilket innebär en avvägning mellan rationella produktionsmetoder och framkomlighet för alla trafikslag.

Alla formella beslut har ännu inte vunnit laga kraft. Färdigställandetidpunkten riskerar därför att förskjutas och tiden för trafik- och annan omgivningspåverkan att förlängas.

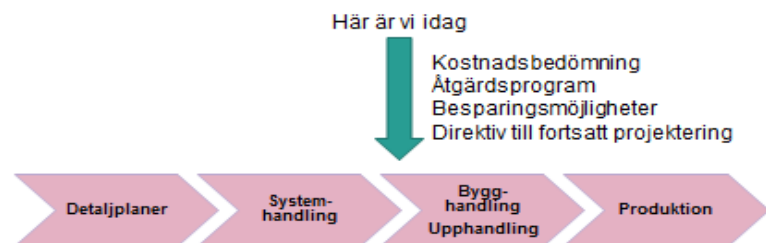
Ekonomi

Bakgrund

Projektet finansieras dels av Staden, dels av andra parter såsom landstinget, staten och externa byggherrar genom att de tar en viss andel av kostnaderna eller köper mark. I det följande redovisas kostnader för sig och intäkter för sig.

Projektet färdigställde sommaren 2013 en systemhandling som beskriver hur de anläggningar som detaljplanerats för nya Slussen och den nya bussterminalen i Katarinaberget skall se ut och tekniskt fungera. Projektet har kontinuerligt genomfört kostnadsbedömningar före, under och efter planprocessen för att kunna styra projektet för att innehålla de kostnadsramar som beslutades av kommunfullmäktige 21 juni 2010.

Figur 6 Projektets övergripande skeden



Förutsättningar enligt genomförandebeslut

Projektets kostnadsbedömning har genomförts med samma principiella projektomfattning som genomförandebeslutet avseende vilka delar som ingår respektive inte ingår i projektets kostnadsbedömning.

Samtliga kostnader för att genomföra intentioner och anläggningar redovisade i detaljplanen för nya Slussen ingår i kostnadsbedömningen.

I genomförandebeslutet för Slussen finns det med kostnader för bussterminal med tillhörande ny uppgång till T-banan för totalt 910 mnkr i löpande prisnivå, inklusive byggherrekostnader och prisökningar (index).

Följande poster förutsätts finansieras av andra aktörer och ingår inte i kostnadsbedömningen:

- Kostnader för Saltsjöbanans slutstation inkl. spår (utöver rivning av befintlig anläggning)
- Kostnader för byggnader på Södermalmstorg
- Kostnader för byggnader ovan Stadsgårdstunneln östra delar
- Kostnader för att färdigställa handelsytor under torgplan (stomme ingår, men inte stomkomplettering eller installationer)
- Renovering av Lokattens trappor (från Stadsgården till Katarinavägen)

Besparingsarbete

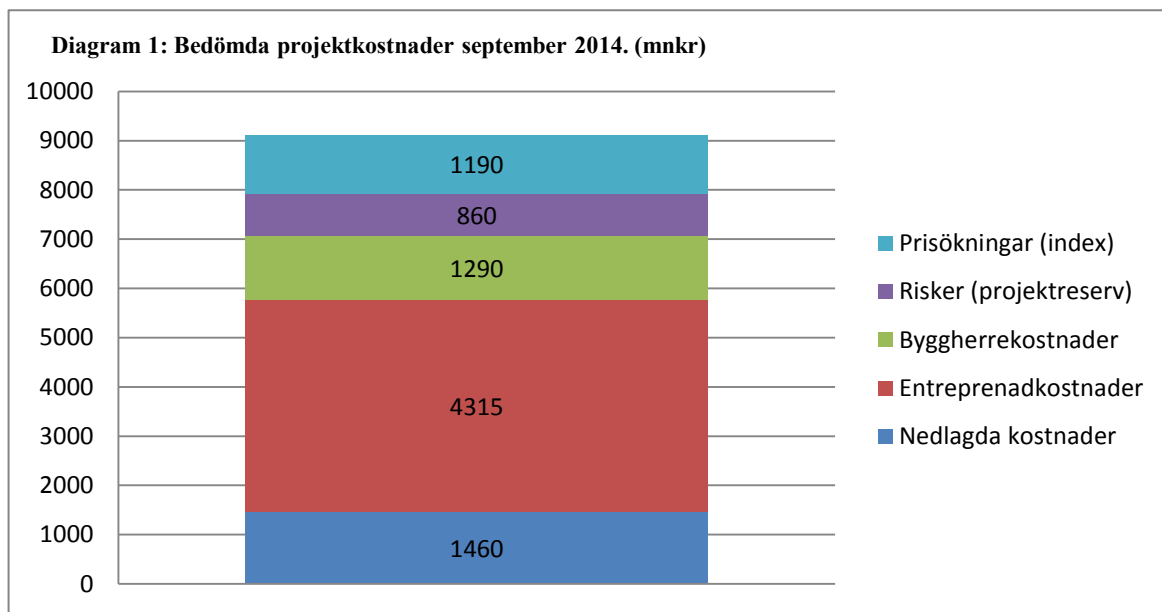
Projektet arbetar med att optimera anläggningen och hitta besparingsmöjligheter genom att bearbeta utformning, tekniska lösningar och materialval. I samband med detta ses även resursplaneringen för hela organisationen över för att hitta besparingsmöjligheter.

Kostnadsbedömningar

Kostnadsbedömning av systemhandlingen har under hösten och vintern slutförts och även kompletterats med en så kallad successiv kalkylering, båda analyserna visar på en kostnadsprognos som överstiger projektets kostnadsram på 8 000 mnkr på grund av ändrade förutsättningar sedan genomförandebeslutet. Ännu är dock inget byggt och kostnadsbedömningen bygger på en systemhandling som är ett steg på vägen mot färdig anläggning.

Utifrån ovan givna förutsättningar inklusive utfall av besparingsarbete visar nuvarande kostnadsbedömning på en slutlig projektkostnad på 9 115 mnkr, fördelad på följande poster, som även beskrivs mer ingående nedan.

Nedlagda kostnader	1 460 mnkr
Entreprenadkostnader	4 315
Byggherrekostnader	1 290
Risker (projektreserv)	860
Prisökningar (index)	1 190
<i>Summa</i>	<i>9 115</i>



Nedlagda kostnader

Nedlagda kostnader innefattar alla kostnader från tävlingen 2003/2004 till och med 30 september 2014. Kostnaderna fördelas som följer:

Projektkontor	33 mnkr
Resurser staden	70
Kommunikation	54
Tillståndsansökan miljö	159
Projektledning	140
Projekteringsledning	47
Utredningar	60
Arkitekter (inkl. Landskapsarkitekter)	240
Tekniska konsulter	434
Entreprenader	193
Fastighetsförvärv	30
<i>Summa</i>	<i>1 460</i>

Entreprenadkostnader

Entreprenadkostnader innefattar samtliga kostnader för att bygga den planerade anläggningen.

Byggherrekostnader

Byggherrekostnader innefattar samtliga kostnader för stadens projektorganisation inklusive projektledning, projektering och byggledning samt kostnader för konst (1 % av byggkostnad).

Risker i projektet

Ett antal faktorer påverkar projektets ekonomi, både direkt och indirekt genom att medföra att tidplanen förskjuts. Bland annat följande risker har identifierats i tidigt skede:

- Långdragna tillståndsprocesser. Alla beslut om detaljplaner, miljötillstånd och bygglov har överklagats.
- Arkeologiska undersökningar. Har visat sig vara aktuella överallt där det hittills grävts.
- Höga vattenstånd i Mälaren
- Bristande konkurrens vid entreprenadupphandlingar
- Sena ”omtag” i projektet avseende omfattning och innehåll (ex. förändrade förutsättningar avseende kollektiv-
trafikanläggningarna). Aktuellt nu med bussterminalen och tunnelbanans inverkan.
- Ersättningar och skadestånd till fastighetsägare och sakägare
- Lägre intäkter än beräknat

I kalkylsammanhang är risker (projektreserv) en bedömning av de kostnader som kan uppstå på grund av oförutsedda händelser samt byggherrekostnader som ännu inte kunnat definieras kostnadsmässigt fullt ut och infattar bland annat:

Markåtkomst	50 mnkr
Ersättningar	100
Skadestånd	100
Arkeologi	110
Övriga risker	500
<i>Summa</i>	<i>860</i>

Utifrån en sammanvägd bedömning av den successiva kalkylen och vilket skede projektet befinner sig (fortfarande återstår stora osäkerheter i form av tillstånd, upphandlingar och genomförande) bedöms detta vara en rimlig nivå för projektreserven.

Prisökningar (index)

Prisökningar (index) innefattar en bedömd nivå av kvarvarande prisökningar utifrån stadens sätt att beräkna med ett schablonvärde på 5 % på alla kvarvarande kostnader.

Kostnadsökning

Genomförandebeslut för projekt Slussen fattades i exploateringsnämnden 11 februari 2010 och i Kommunfullmäktige 21 juni 2010. I beslutsunderlaget ingående

kostnadsbedömningar baserade sig på underlag från plansamrådet för nya Slussen som genomfördes under januari till mars 2010. Samrådet genererade en mängd synpunkter och projektet fick i uppdrag att bearbeta förslaget enligt en lista med 12 punkter, vilket har resulterat i omfattande förändringar av projektets omfattning. Även projektets tidplan har förskjutits jämfört med förutsättningarna i genomförandebeslutet.

Efter synpunkter från plansamrådet våren 2010 och ändrade förutsättningar för Saltsjöbanan sommaren 2010 har projektet arbetat med omfattande bearbetningar av hur de nya anläggningarna skall utformas. Under 1 till 1,5 år var större delen av projektorganisationen fokuserad på detta arbete som bedöms innebära ett merarbete i storleksordningen 250 mnkr.

I genomförandebeslutet förutsattes en byggstart under 2012. Idag pågår förberedande arbeten för att kunna påbörja de större och omgivningspåverkande arbetena under 2015. Dessa arbeten är beroende av ett miljötillstånd som bedöms vinna laga kraft först under första halvåret 2015.

Detta innebär att merparten av entreprenadarbetena kan påbörjas först 3 år senare än förutsatt i genomförandebeslutet. Projektet har gynnats av att den faktiska prisökningen varit lägre än den utveckling på 5 % som antagits, dock har det inte fullt ut kunnat kompensera för en tidsförskjutning på i princip 3 år. Bedömd kostnadsökning är cirka 250 mnkr ytterligare för prisökningar samt cirka 100 mnkr i ökade kostnader för projektorganisationen.

Detaljplanen för bussterminalen upphävdes av Mark- och miljödomstolen 31 mars 2014, domen kan inte överklagas. Beslutet innebär att processen måste göras om, och såväl tid som kostnader kommer att påverkas.

Ökad kunskap om komplexiteten i entreprenadarbetena innebär cirka 275 mnkr i ökade entreprenadkostnader.

Den ökade komplexiteten återspeglar sig även i det utrednings- och projekteringsarbete som behöver göras. Det har under de gångna åren behövts göras mer omfattande utredningar än som först uppskattades. Det rör sig om i storleksordningen 240 mnkr.

Kostnadsanalys

Sammanfattning av ovanstående redovisning:

Kostnadsbedömning september 2014 9 115 mnkr

Kostnadsökning sedan genomförandebeslutet:

Bearbetning plansamråd	250 mnkr
Tidsförskjutning, formella processer	350
Ökade entreprenadkostnader	275
Mer omfattande utredningar och projektering	240
<i>Summa</i>	<i>1 115 mnkr</i>

Projektet har en projektreserv om 860 mnkr för oförutsedda kostnader som utgör cirka 10 procent av projektbudgeten som bedöms nödvändig i denna fas av projektet.

Stockholms stad, Landstinget samt Nacka och Värmdö kommuner gjorde 1 juli 2014 en övergripande överenskommelse om kollektivtrafiken i ostsektorn som måste godkännas av respektive parts beslutande organ för att bli giltig. Överenskommelsen innebär att projektet skall bygga en bussterminal i Katarinaberget till en kostnad av 1 430 mnkr i prisnivå februari 2014, indexuppräknad innebär det en totalkostnad för projektet på ca 1 800 mnkr. I genomförandebeslutet var bedömningen att kostnader för byggandet av bussterminal skulle vara 910 mnkr, det innebär en ökad kostnad på ytterligare ca 890 mnkr utöver de 9 115 mnkr som redovisats ovan, men också ökade intäkter som redovisas under kapitlet *Intäkter*.

Känslighetsanalys

Exploateringsnämnden har under många år använt 5% som framtida årlig prisökning (index), och så också i genomförandebeslut för Slussen. Indexet ska spegla en genomsnittlig prisökning sett över tio år. Kontoret har studerat hur de för Slussen mest relevanta entreprenadindex utvecklats sedan genomförandebeslutet. Under de senaste fyra åren har den faktiska prisökning totalt varit knappa 15 %, dvs. 3,5-4 % per år. I det fall att en årlig prisökning sätts till 4 % skulle detta innebära en framtida prisökning på totalt cirka 950 mnkr, det vill säga en minskning av kostnadsbedömningen på omkring 240 mnkr. I detta fall skulle en bedömd slutkostnad hamna på 8 875 mnkr.

Intäkter

Genomförandebeslutet redovisade intäkter på totalt 2 850 mnkr, som fördelade sig på försäljning av byggrätter, intäkter från extern finansiering av avbördningskanaler samt full kostnadsersättning för bussterminalen.

Två markanvisningar är gjorda, en till Folksam och en till Atrium Ljungberg, båda avser byggnaderna ovanpå Stadsgårdsledens östra del. Byggnaderna på Södermalmstorg och handelsplatsen har inte några mottagare idag. I samband med plansamrådet minskades mängden bebyggelse och ytorna halverades i förhållande till genomförandebeslutet. På grund av denna förändring beräknas intäkterna minska från 900 mnkr till 500 mnkr.

Regeringen (försvarsdepartementet) gav i uppdrag åt en förhandlingsman att söka finansieringslösningar för de avbördningskanaler som ingår i projektet. Uppdraget är slutrapporterat och har ännu inte lett till en överenskommelse om fördelning av kostnader mellan berörda kommuner. Frågan drivs för närvarande av Kommunförbundet Stockholms län, KSL. Projektets intäkter är beroende av förhandlingarnas utfall. Förhandlingsmannens förslag, som ännu inte har accepterats av parterna, ligger till grund för kontorets bedömning om 560 mnkr i intäkter att jämföra med de 900 mnkr som förutsattes i genomförandebeslutet.

I genomförandebeslutet planerades en bussterminal på kajnivå som förutsatte full finansiering. Bussterminalen är i dag inflyttad i Katarinaberget mot bakgrund av ändrade förutsättningar sedan genomförandebeslutet. Detaljplanen för Bussterminalen har upphävts vilket redovisas i kapitlet *kostnadsökning*, och en ny planprocess har inletts där terminalens utformning ska bearbetas vidare. En uppgörelse om finansieringen har gjorts mellan Stockholm stad, Landstinget samt Nacka och Värmdö kommuner vilket redovisas i kapitlet *kostnadsanalys*. Men den gjorda överenskommelsen som grund har kontoret bedömt att full finansiering av bussterminalen inte är möjlig utan kommer att uppgå till 75% av den i genomförandebeslutet antagna intäktsnivån.

Sammanfattning av ovanstående redovisning.

Försäljning av byggrätter	500 mnkr
Avbördningskanaler	560
Bussterminalen	675
<i>Summa</i>	<i>1 735 mnkr</i>

Till detta kommer intäkter motsvarande 75% av kostnaden för utökad bussterminal som beslutas i särskilt ärende, ca 670 mnkr.

Beskrivning av genomförandet

Översiktligt genomförandeläge

Projekt Slussen befinner sig nu i bygghandlings- och upphandlingsskedet. Vi har passerat detaljplane- och systemhandlingsskedena, då huvuddragen för den nya anläggningen och de ingående systemen definierades, med andra ord hur anläggningen ska se ut och tekniskt fungera. Ett nytt detaljplaneskede har inletts för bussterminalen sedan den första detaljplanen upphävts.

Förberedande arbeten såsom ledningsomläggningar pågår nu liksom steg 1 i renoveringen av Katarinahissen. Samtidigt påbörjas nu nästa steg som är att projektera bygghandlingar som kommande entreprenörer skall bygga anläggningen efter, och att handla upp de entreprenörer som ska bygga anläggningen. Projektet arbetar utifrån en huvudtidplan som innebär att anläggningsdelar godkänns, driftsätts och överlämnas till berörda organisationer i flera steg.

Entreprenadarbeten

Under 2014 har projektets byggstart skett. De arbeten som kommer att utföras under året är färdigställande av ledningsomläggningar som krävs för att kunna behålla funktionerna under tiden som Slussen byggs om. Samtidigt passar ledningsägarna på att uppgradera gamla ledningar till dagens standard. Ett arbete som annars inte kommer att kunna genomföras i området under byggtiden 2014-2021.

Renoveringen av Katarinahissen är inledd. Nya tillfälliga busshållplatser byggs på Södermalmstorg och Södra Torn 1 (Kolingsborg) rivs för att kunna bredda den västra bron som ska ta hand om trafiken under byggets första huvudetapp. Dessa arbeten kräver inte miljödom eller föregriper den prövning domstolen nu ska göra av projektets miljödomsansökan.

Under 2015 planeras de stora arbetena i första etappen att starta, det vill säga rivning av den östra bron, byggnation av den nya huvudbron och den provisoriska bussterminalen som ska fungera till dess att den permanenta är klar. Etapp 1 beräknas vara klar att tas i bruk år 2019. Samma år går projektet vidare med etapp 2 då den västra bron rivs och arbetet med de nya lågbroarna samt den nya gång och cykelbron från Munkbron till Södermalm påbörjas.

Arbeten med den permanenta bussterminalen i Katarinaberget kan påbörjas när en ny detaljplan vunnit laga kraft, ca 2018. Byggtiden är beräknad till 3,5 år.

Mälarens avbördning

Några av de åtgärder som krävs för att genomföra en förbättrad avbördning av Mälaren ryms inom projekt Slussen, och kapaciteten förbättras successivt under projektets genomförande. Se även avsnitt Projektets omfattning - Tekniska/avtalsmässiga gränser ovan.

Det första steget är att avtappningskapaciteten i Hammarbyslussen förbättras med 70 kubikmeter per sekund (m^3/s). I och med det kan kapaciteten i Slussen sänkas i motsvarande mån, från 274 till 204 m^3/s . Den kapaciteten måste finnas under hela ombyggnadstiden, vilket är en styrande förutsättning för etappindelning och produktionsplanering.

Nedanstående tabell visar nuvarande avtappningskapacitet för respektive avtappningspunkt vid fullt öppen lucka och vattenståndet 1,39 m/4,70 m i Mälaren och 0,17 m/3,48 m i Saltsjön (RH2000/Mälarens höjdsystem). Vid Slussarna i Hammarby och Södertälje begränsas avtappningen till maximalt tillåtet flöde enligt vattendomen.

Avtappningspunkt	Maximal tappning
Riksbron	244 m^3/s
Stallkanalen	123 m^3/s
Nils Ericson kanalen	126 m^3/s
Karl-Johan slussen	148 m^3/s
Kulvert Skanstull	7 m^3/s
Hammarby slussen	70 m^3/s
Södertälje slussen	70 m^3/s
Kulvert Maren	6 m^3/s
Totalt	794 m^3/s

På motsvarande sätt visas i tabellen nedan den nya tappningen enligt stadens miljödömsökan.

Avtappningspunkt	Maximal tappning
Riksbron	244 m ³ /s
Stallkanalen	123 m ³ /s
Nya avbördningskanaler i Slussen A1 + A2	1 222 m ³ /s
Nya Karl-Johan slussen	209 m ³ /s
Kulvert Skanstull	7 m ³ /s
Hammarby slussen	140 m ³ /s
Södertälje slussen	70 m ³ /s
Kulvert Maren	6 m ³ /s
Totalt	2 022 m³/s

Arbetena påbörjas då miljödömen vunnit laga kraft, och det är alltså först när de båda nya avbördningskanalerna i Slussen är klara som den nya regleringen kan börja användas, enligt tidplanen 2021.

Nya byggnader och handelsplats

De nya byggnaderna uppförs ovanpå stadens tunnelkonstruktioner för Stadsgårdsleden och Saltsjöbanan när dessa är färdigställda. Markanvisning har skett till Atrium Ljungberg och Folksam för de byggnader som ska uppföras norr om deras respektive befintliga kontorshus, Tranbodarne 12 respektive 11. Tidigt projekteringssamarbete är nödvändigt för att optimera stadens konstruktioner.

Ingen byggherre har utsetts för de nya byggnaderna på Södermalmstorg, men en förstudie pågår för att utreda förutsättningarna och nödvändiga anpassningar för bland annat gång- och cykeltrafik, siktlinjer, grundläggning mm. Projektering och byggande behöver samordnas med resten av projekt Slussen.

Under Katarinavägen finns plats för en ny handelsplats som kopplar samman den nya bussterminalen i Katarinaberget, tunnelbaneentrén vid Södermalmstorg, Saltsjöbanans nya station och den norra tunnelbaneentrén. Entréer och en dygnet-runt-öppen förbindelse skapas mellan Katarinahissens paviljong och kajen. Ingen byggherre är utsedd för handelsytorna, som kan behöva tas i bruk i flera etapper.

Kommunikation

Slussenprojektet är stadens mest uppmärksammade projekt. Det gör att behovet av information från staden är stort. Kommunikationen tar sin utgångspunkt i att Slussen är ett av de stora och viktiga projekten för Stockholmsregionen och Mälardalen som kommer att pågå under lång tid framöver. Kommunikation ses som en central framgångsfaktor för projektet.

Övergripande mål för kommunikationsarbetet är att:

- Alla i projektorganisationen, tjänstemän och politiker som företräder projektet, ska känna sig trygga i att de vet vad som pågår i projektet. Det skapar förutsättningar för enhetlig och samstämmig kommunikation.
- Vi ska kommunicera behovet och nyttan av förnyelsen av Slussen och skapa förtroende och acceptans för projektet genom att förmedla en korrekt bild av projektet samt de processer som styr projektets genomförande.
- Berörda målgrupper ska i god tid känna till de arbeten som påverkar dem så att de kan planera sin vardag. De ska också veta vem man ska kontakta om man har frågor eller klagomål.

Några kritiska framgångsfaktorer är att:

- Vi i vår kommunikation är proaktiva, trovärdiga och tillgängliga.
- Projektet kommunicerar enhetligt och konsekvent.
- Kommunikation är väl integrerad i projektets planering och genomförande.

Projektets kommunikation ska följa stadens övergripande styrdokument för kommunikation.

Konkret innebär detta att projektet har byggt upp ett stabilt system av kommunikationskanaler, med web, nyhetsbrev (tryckt och elektroniskt), Twitter, informationsmöten för närboende, företag i närområdet och andra berörda grupper, en informationslokal med en utställning om ombyggnaden som är öppen fyra dagar i veckan, m.m.

Den viktigaste kanalen för information är dock medierna, det visar den attitydmätning som projektet gör varje år. Därför ska projektet underlätta för medierna i deras arbete och vara tillgängliga för kommentarer, intervjuer och reportage. Vi ska aktivt och regelbundet lämna tidig, tydlig och korrekt information och självklart respektera medias granskande roll.

Våra viktigaste externa målgrupper är alla de människor som använder Slussen – närboende, resenärer (med kollektivtrafik, cykel, till fots eller i bil), företagare i området och så vidare. De måste känna sig trygga med att de vet eller kan ta reda på hur de påverkas i olika skeden av ombyggnaden.

Särskilda utmaningar i projektet

Stor komplexitet

Slussen är ett en plats där i princip alla i en stad förekommande tekniska system är koncentrerade på en liten yta där allt ska göras om samtidigt med så begränsade störningar som möjligt. Det innebär stora utmaningar.

Många provisorier krävs. Många provisorier ska fungera i flera år vilket medför kostnad i princip som för en permanent anläggning. Alla provisorier är därför starkt kostnadsdrivande även om de samtidigt är samhällsekonomiskt lönsamma.

Alla tekniska system har samband med varandra. Det innebär att när ett system ändras (exempelvis bredden på en cykelbana) berörs alla andra system. Konsekvensen är att varje omprojektering blir dyr.

Arbetsmiljö

Stora byggprojekt är farliga arbetsplatser och allvarliga arbetsplatsolyckor är tyvärr inte ovanliga. Slussen är ett särskilt komplext projekt. Flera entreprenörer kommer att arbeta sida vid sida på ett trångt område mitt i staden där hundratusentals människor dagligen passerar. Stor vikt läggs därför i projektet på skadeförebyggande åtgärder och att säkerställa att entreprenörerna arbetar på ett säkert sätt. Ett informations- och utbildningspaket, Safe & Secure, som även kan användas i andra projekt, har tagits fram för att betona vikten av det skadeförebyggande arbetet. Dessutom tillämpas Bygga Säkert (BS)-metoden som innebär att entreprenörernas arbetsskyddsarbete mäts och följs upp kontinuerligt kopplat till arbetsmiljöarbetet i projektet.

Framkomlighet för cyklister

Om den nuvarande Slussen byggdes för den ökande bilismen kan man säga att nästa Slussen byggs för den ökande cyklismen. Här finns ett av landets absolut största cykelstråk och att ta hand om detta flöde är en av de största utmaningarna i projektet. De

prognoser som nu finns framme visar på att cykeltrafiken behöver planeras på andra sätt än tidigare, exempelvis med åtgärder som håller nere hastigheterna. Gestaltning och utbredning av byggnader och andra funktioner på Södermalmstorg påverkas också.

Störningar under byggtiden

Många fastighetsägare, verksamhetsutövare och boende på Katarinaberget oroar sig för störningar under byggtiden. De har stora förväntningar på stadens hantering av störningarna. Staden kan dock inte utveckla en egen praxis för detta projekt utan behöver behandla alla lika. Många av de störningar som uppstår faller inom vad man enligt rättspraxis måste tåla vid så kallade orts- och allmänvanliga arbeten med exempelvis gator och ledningar. Därutöver meddelar Mark- och miljödomstolen villkor i sin tillståndsgivning.

För att möta den oro som föreligger kring genomförandet har kontoret tagit fram informationsmaterial som ligger på projektets hemsida och som visar de riskanalyser som gjorts. Vid informationsmöten deltar experter som kan förklara risker och hur arbetena kommer att påverka situationen på platsen.

Med de fastighetsägare som berörs mest hålls regelbundna avstämningsmöten. Det finns även tillsammans med de kommunala bostadsbolagen beredskap för att hantera behov av tillfälliga bostäder.

Marklösen

17 fastighetsägare och tomträttshavare berörs av marklösen för den nya bussterminalen i Katarinaberget. Alla har erbjudits enskilda möten vid minst två tillfällen för att diskutera vad intrånget innebär och hur det påverkar fastigheten. Dessutom har de kallats till ett lantmäterisammanträde där den formella processen beskrivits. Processen avbröts när detaljplanen för bussterminalen upphävdes. Detsamma gäller de fastigheter som berörs av ledningsrätt.

Slut