



## Projekt Slussen

Hemställen från exploateringsnämnden  
Reviderat genomförandebeslut

Förslag till beslut

Kommunstyrelsen föreslår att kommunfullmäktige beslutar följande.

1. Exploateringsnämnden medges rätt att genomföra projekt Slussen till en investeringsutgift om 20 770 mnkr, investeringsinkomst om 8 140 mnkr samt en försäljningsinkomst om 538 mnkr.
2. Utgifterna för år 2023 ska rymmas inom nämndens investeringsbudget. Utgifterna för kommande år behandlas i budget för 2024.

### Föredragande borgarrådet Karin Wanngård

#### Sammanfattning av ärendet

Projekt Slussen är ett av stadens viktigaste och mest komplexa investeringsprojekt. Anpassningen av Slussen till vår tids förutsättningar och krav är 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 invånare, besökare och näringsliv med förbättrad effektivitet och framkomlighet för gång- och cykeltrafik. Vidare genomförs investeringar som är nödvändiga för att skydda Mälaren som dricksvattentäkt samt skydda byggnader och infrastruktur runt Mälaren. Den nya anläggningen minskar risken för översvämning och tryggar dricksvatten för omkring två miljoner människor.

Projekt Slussen omfattar nya gator och torg, park, ny bebyggelse över och under mark samt broar mellan Södermalm och Gamla stan. Ovan mark skapas nya byggrätter med möjlighet för till exempel handel, kontor och kultur. På de undre planen finns utrymmen för handel, service, trafikändamål och kollektivtrafik. I Katarinaberget byggs en ny bussterminal. 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.

Projektets omfattning har förändrats över tid på grund av uppdaterade riktlinjer, förändrad kravställning samt tillkommande funktioner och arbete, i vissa fall på grund av ny kännedom om anläggningars status. Vidare har mer robusta lösningar

visat sig behövas. Under 2022 har en omfattande översyn och revidering av projektets tidplan genomförts för att säkerställa rätt omfattning och tidsåtgång för kvarvarande arbeten.

Enligt aktuell tidsprognos är bussterminalens driftsättning försenad med cirka två år. Detta främst beroende på ökad kravställning kopplat till säkerhetskoncept, anläggningens komplexitet, 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 kopplad till tidpunkt för driftsättning av den nya bussterminalen och en försening av bussterminalen har därmed en direkt påverkan på sluttiden för projektet som helhet.

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 och övriga tillståndspliktiga arbeten färdigställas inom tidsram för miljödömdomen. Det övergripande trafiksystemet bedöms kunna tas i drift år 2027. Efter år 2027 kommer projektet att pågå ytterligare cirka två år med färdigställande av funktioner som måste samordnas med och anpassas till kommande bebyggelse.

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

Investeringsutgiften för bussterminalen har ökat väsentligt, och investeringsutgifterna för övriga delar av anläggningen har ökat mer än motsvarande investeringsinkomster. Projektets investeringsutgifter bedöms i januari 2023 till 20 770 mnkr i löpande prisnivå och projektets investeringsinkomster bedöms till 8 140 mnkr i löpande prisnivå. Projektets nettoutgift beräknas till 12 630 mnkr, vilket innebär en avvikelse om 2 479 mnkr, eller 24,4 procent, jämfört med reviderat genomförandebeslut från år 2015. Avvikelsen ligger därmed utanför det gränsvärde för tillåtna avvikelser om 15 procent av investeringens nettoutgift som stadens investeringsregler medger. Därutöver bedöms stadens kostnad för medfinansiering av bussterminalen öka med cirka 1 050 mnkr jämfört med tidigare bedömning.

## Beredning

Ärendet har initierats av exploateringsnämnden och remitterats till stadsledningskontoret.

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

## Föredragande borgarrådets synpunkter

Efter 80 år är Slussen i mycket dåligt skick. Stora problem med grundläggningen, vittrande betong och rostande armering gör att Slussen måste rivas och byggas upp från grunden. Vi anpassar platsen för dagens och morgondagens stockholmare.

Nya Slussen ska bli en attraktiv mötesplats med nya torg, kajer och en grönskande park. Kollektivtrafiken får mer plats, precis som gående och cyklister. Ytorna för biltrafik anpassas för att rymma dagens trafikflöden.

Slussens ombyggnad har även stor betydelse för hela Mälardalen. Med den nya anläggningen blir det möjligt att tappa ut dubbelt så mycket vatten från Mälaren, vilket minskar dagens stora risk för översvämningar. Det tryggar både viktig infrastruktur och dricksvattnet för två miljoner människor.

När den rödgröna majoriteten tillträdde inledde vi omedelbart ett arbete med att gå igenom de stora stadsutvecklingsprojekten i Stockholm och här stack Slussen ut. Den politiska styrningen när det gäller Projekt Slussen har inte fungerat och kostnaderna har tillåtits skena. För att undvika det kritiska läge som Projekt Slussen nu befinner sig i hade man behövt agera tidigare och informationen till oppositionen hade under förra mandatperioden 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 kontoret görs minst varje vecka.

Staden får nu en realistisk tidplan och budget som samtidigt är ambitiös. Projektet har mycket att vinna på transparens och öppenhet. En del av en sådan process är att kommunfullmäktige nu beslutar i enlighet med detta ärende.

**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. Exploateringsnämnden medges rätt att genomföra projekt Slussen till en investeringsutgift om 20 770 mnkr, investeringsinkomst om 8 140 mnkr samt en försäljningsinkomst om 538 mnkr.
2. Utgifterna för år 2023 ska rymmas inom nämndens investeringsbudget. Utgifterna för kommande år behandlas i budget för 2024.
3. Kommunstyrelsen och exploateringsnämnden ska delges en löpande lägesredovisning fram till dess att projekt Slussen i sin helhet står klar. Denna ska göras kvartalsvis som ett minimum.

4. Kommunstyrelsen ges i uppdrag att utveckla en central funktion med externa och oberoende granskare specifikt för stora projekt där bland annat Projekt Slussen ska ingå.
5. Därutöver anförs följande

Exploateringsnämnden är ansvarig för ombyggnationen av Slussen och den exploatering som planeras i samband med detta. Huvudarbetena har pågått, och pågår fortfarande, med stora utmaningar bland annat på grund av omfattande arkeologiska utgrävningar i området, komplicerade geotekniska förutsättningar och andra tekniska utmaningar med bland annat arbeten i direkt anslutning till tunnelbanan. Ett färdigställande av Slussen är givetvis nödvändigt och projektet har under alla år haft en bred politisk uppbackning oavsett styrande majoritet i Stadshuset. Vi konstaterar att projektet återigen har fördrats och ett reviderat genomförandebeslut tyvärr krävs för att projektet ska kunna färdigställas.

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. Exploateringsnämnden behöver också hitta en modell för uppföljning av de upphandlingar som görs, i syfte att förstärka rapporteringen till nämnden. Vi anser därtill att kommunstyrelsen och exploateringsnämnden ska delges en löpande lägesredovisning fram till dess att projekt Slussen i sin helhet står klar. Denna ska göras kvartalsvis som ett minimum.

Det har tidigare efterfrågats krav på kostnadsbesparingar. En redovisning av kostnadsbesparande åtgärder saknas dock helt i föreliggande ärende och vi anser att såväl kommunstyrelsen och exploateringsnämnden bör få ta del av hur exploateringskontoret arbetat med kostnadsbesparingar och vilka avvägningar som har gjorts. Staden behöver också säkerställa ett effektivt och tillitsfullt samarbete mellan projektets olika aktörer och tydligare politisk styrning med kontrollstationer, när risken för förseningar och fördyringar uppenbaras. Alla stora projekt och evenemang medför risker och sårbarheter inom organisationen. Vi vill därför att staden ska utveckla en central funktion med externa granskare för stora projekt som exempelvis Slussen.

Avslutningsvis kan vi därför bara beklaga att vänsterstyret skickade ut detta mycket omfattande och komplexa ärende till oppositionen i exploateringsnämnden blott en vecka innan nämndens sammanträde. Vi anser också att det är anmärkningsvärt att nämnden fick en draging om projektet först efter att sammanträdet avslutats och beslut fattats. I komplicerade ärenden som detta hade vi snarare önskat en process där

nämnden fått en fördjupad dragning vid det föregående sammanträdet för att beredas möjlighet att ställa frågor och underlätta inläsningen i de komplicerade sakfrågorna som ärendet berör i rimlig tid.

**Kommunstyrelsen** delar borgarrådsberedningens uppfattning och föreslår att kommunfullmäktige beslutar enligt föredragande borgarråds förslag.

Stockholm den 31 maj 2023

Karin Wanngård  
Kommunstyrelsens ordförande

**Reservation** av Christofer Fjellner, Annika Friberg och Jonas Nilsson (alla M), Isabel Smedberg-Palmqvist (L) och Kristin Jacobsson (C) som är likalydande med Moderaternas och Liberalernas gemensamma reservation i borgarrådsberedningen.

Gabriel Kroon (SD) avstår från ett delta i beslutet.

**Särskilt uttalande** av Gabriel Kroon (SD) enligt följande.

Sverigedemokraterna vill framhålla några av de problem och brister som har blivit tydliga i projektet Nya Slussen. Först och främst är budgetavvikelsen på 13,5 procent mot beslutad nettoutgift och förseningen av bussterminalens driftsättning med sex månader mycket oroande. Detta visar på bristande planering och kontroll över projektets ekonomi och tidsramar. Projektets omfattning har förändrats över tid, vilket har lett till att kostnaderna har ökat och att projektet har försenats med cirka två år. Dessa förändringar och förseningar är oacceptabla för medborgarna i Stockholm och skadar förtroendet för politiken och beslutsfattarna. Sverigedemokraterna var inte delaktiga i beslutet bakom nya Slussen. Vi förordnade en upprustning av befintlig anläggning. Byggnationen av Nya slussen har påbörjats och staden kan inte i detta läge avsluta projektet. På grund av den bristfälliga rapporteringen till exploateringsnämnden samt till oppositionen så kommer vi inte att ta ställning till förslaget om fördyring. De skyldiga partierna har nu ansvar att städa upp den röran som har skapats genom bristfälliga underlag och beslut.

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

## Ärendet

Projekt Slussen omfattar nya gator, torg, kajer, park och ny bebyggelse samt broar mellan Södermalm och Gamla stan. Ovan mark skapas nya byggrätter med möjlighet för till exempel handel, kontor och kultur. På de undre planen finns utrymmen för handel, service, trafikändamål och kollektivtrafik. För byggrätterna gäller att de är beroende av att staden utför grundläggning och konstruktioner. En ny gång- och cykelbro byggs mellan Södermalm och Gamla stan. För bussresenärerna från Nacka och Värmdö byggs en ny bussterminal i Katarinaberget. I projektet ingår också upprustning av vissa befintliga anläggningar.

I vattenområdet mellan Södermalm och Gamla stan byggs två nya avbördningskanaler, en kombinerad sluss- och avbördningskanal från Mälaren till Saltsjön samt en ny fiskvandringssväg i gamla Nils Ericsonsslussen. I projektet ingår framtagandet och driftsättningen av en ny reglering av Mälaren samt erforderliga erosionskydd på anläggningar uppströms i Mälaren. Den nya anläggningen minskar risk för översvämning och tryggar dricksvatten för omkring två miljoner människor.

Syftet med projekt Slussen är att ersätta den uttjänta anläggningen från år 1935 med en 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 med 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.

### **Överenskommelse om finansiering av bussterminallösning för Ostsektorn**

I 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). Samtliga utgifter utöver 1 430 mnkr ska enligt överenskommelsen bekostas med 60 procent av Region Stockholm och 40 procent av staden. Överenskommelsen godkändes av kommunfullmäktige den 20 april 2015.

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. I samband med beslut om årsredovisning år 2016 godkände kommunfullmäktige en avsättning för finansiering av stadens del av

den nya bussterminalen. Avsättningen justeras vid del- och helårsbokslut i enlighet med stadens ansvar för kostnadsökningar och indexuppräknings.

### **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 miljödömd skulle sökas för den nya regleringen av Mälaren gjordes år 2012 en samhällsekonomisk kalkyl av WSP där nyttorna delas in i de som relateras till infrastruktur, byggnader och VA. VA-kollektivet runt Mälaren bedömdes få 44 procent av nyttan av en ny avbördningsanläggning, vilket kan motivera att de bör bära motsvarande andel av kostnaderna. Mälaren är dricksvattentäkt för omkring två miljoner människor. Stockholm Vatten och Avfall AB är den viktigaste intressenten i och med att de producerar dricksvatten till 75 procent av konsumenterna. Bolagets andel skulle därmed uppgå till 33 procent (75 procent x 44 procent) av kostnaden.

Stockholm Vatten och Avfall AB bedömer i en egen utredning att VA-kollektivet baserat på nyttoanalysen bör bära sin del av kostnaden för avbördningsanläggningen, vilket för bolagets del innebär 1 070 mnkr (33 procent av 3 243 mnkr). Därutöver 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.

### **Reviderat genomförandebeslut 2023**

Projektets omfattning har förändrats över tid genom uppdaterade riktlinjer, förändrad kravställning samt tillkommande funktioner och arbete, i vissa fall på grund av ny kunskap om anläggningsstatus. Centrala anläggningsdelar och funktioner har vidareutvecklats under projekteringsprocessen för att på ett bättre sätt bidra till uppfyllnad av effektmålen. 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 uppraderats. Den nya bussterminalen i Katarinaberget har anpassats för ökade säkerhetskrav kopplade till trafikering med biogasdrivna fordon.

Ett antal centrala anläggningsdelar, såsom Mälarterrassen och gång- och cykelbron, har omarbetats och utvecklats för att uppfylla förändrade krav och riktlinjer. Tillkommande omfattning sedan år 2015 är även anpassning och förberedelse för nytt Nobel Center ovan Stadsgårdstunneln. Den 4 maj 2020 godkände kommunfullmäktige en tidig markreservations 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.

## **Tidplan**

Under år 2022 har en omfattande översyn och revidering av projektets tidplan genomförts för att säkerställa rätt omfattning och tidsåtgång för kvarvarande arbeten. Förskjutningen 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. Den provisoriska bussterminalen behöver flyttas till ett nytt läge på Stadsgården om arbetena med projektets östra delar ska kunna starta enligt redovisad tidplan. Nämnden förutsätter att provisorisk busstrafik på Stadsgården kan hanteras så att arbeten med Stadsgårdstunnelns östra delar kan påbörjas i juni 2024.

Enligt gällande miljödom 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 och övriga tillståndspliktiga arbeten färdigställas inom tidsram för miljödomen. Detta förutsätter att byggnation av gång- och cykelbron kan genomföras under åren 2023-2025.

Det nya övergripande trafiksystemet med Stadsgårdstunnel, broar, huvudgator samt gång- och cykelstråk bedöms färdigställas 2025-2027. Mälarterrassen bedöms kunna färdigställas av extern byggherre och öppnas under 2025-2026. Det allmänna utvändiga gångstråket genom anläggningen bedöms kunna öppna tidigare.

Trafikförvaltningens arbeten med återläggning av Saltsjöbanan kan påbörjas tidigast år 2026 och bedöms kunna färdigställas under år 2027. Projektets nya tidplan möjliggör samordnad driftsättning och öppnande av det övergripande trafiksystemet, Saltsjöbanan, och handelsplatsen under år 2027.

Anläggningsdelar och allmänna ytor över östra delen av Stadsgårdstunneln med park, lokalgator och access till nya byggnader bedöms färdigställas åren 2028-2029. Nya byggnader öster om Katarinahissen, kvarteret Ryssbodarna och kvarteret Hamnmästaren/Nobel Center bedöms färdigställas av externa byggherrar år 2029.



## Ekonomiska konsekvenser för staden

Projektets investeringsutgifter bedöms i januari 2023 till 20 770 mnkr i löpande prisnivå och projektets investeringsinkomster bedöms till 8 140 mnkr i löpande prisnivå. Projektets nettoutgift beräknas till 12 630 mnkr, vilket innebär en avvikelse om 24,4 procent från nettoutgift i reviderat genomförandebeslut från år 2015 (inklusive tillskott för Nobel Center). Avvikelsen ligger därmed utanför det gränsvärde för tillåtna avvikelser om 15 procent av investeringens nettoutgift som stadens investeringsregler anger. Investeringsutgiften för bussterminalen har även ökat väsentligt.

<b>Budgetkonsekvenser Investering (mnkr)</b>	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
<b>Nettoutgift</b>	<b>10 151</b>	<b>12 630</b>	<b>2 479</b>
Försäljningsinkomst	760	538	- 222

Tabell 1: Sammanställning ekonomiska konsekvenser

Projektets försäljningsinkomster beräknas till cirka 538 mnkr, vilket är en minskning med 222 mnkr jämfört med förväntad inkomst i reviderat genomförandebeslut år 2015. Detta är i huvudsak en konsekvens av att marken för kvarteret Hamnmästaren upplåts med tomträtt till Nobelhuset AB istället för att säljas. Reavinsten beräknas uppgå till cirka 214 mnkr.

Projektets investeringsutgifter fördelas enligt:

• Entreprenadkostnader	13 780 mnkr
• Byggherrekostnader	5 140 mnkr
• Risk återstående arbeten	1 400 mnkr
Delsumma	
• Index återstående arbeten	450 mnkr
<i>Totalsumma</i>	<i>20 770 mnkr</i>

Projektets investeringsinkomster fördelas enligt:

• Bussterminal	5 700 mnkr
• Avbördningsanläggning	1 160 mnkr
• Gång- och cykelbro	250 mnkr
• Åtgärder Asköviken	6 mnkr
• Trafikförvaltningen enligt genomförandeavtal	403 mnkr
• Tillkommande arbeten intressenter	621 mnkr
<i>Totalsumma</i>	<i>8 140 mnkr</i>

## Investeringsutgifter

Ökade investeringsutgifter (mnkr) jämfört med genomförandebeslut år 2015 fördelas enligt nedan:

Bussterminalen i Katarinaberget

• Merkostnader inkl. riskreserv 500 mnkr 3 900 (varav index 870)

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 (varav index 1 400)

Förändrad byggherrekostnad (exkl. bussterminalen) 964 (varav index 110)

Justering av riskreserv (exkl. riskreserv bussterminalen) - 650

*SUMMA* 8 419

### 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, cirka två år senare än tidpunkt angiven i reviderat genomförandebeslut år 2015. Slutkostnadsprognosen, exklusive riskreserv, har sedan år 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.

För ombyggnadsarbetena för bussterminal i Katarinaberget vid Slussen träffade staden och Region Stockholm, trafikförvaltningen, ett genomförandevtal den 21 december 2016 (Dnr E2017-00575). Region Stockholm ska äga bussterminalen 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 genomförandevtalet. Utgångspunkten är systemhandling år 2014 samt detaljplan för ny bussterminal som är en styrande förutsättning för bussterminalens utformning och omfattning.

Ökade investeringsutgifter är orsakade av omfattningsförändringar på grund av ökad kravställning kopplat till anläggningens funktion och kvalitet samt anpassning till ändrade regelverk och identifierade säkerhetsrisker till följd av att anläggningen ska trafikeras med biogasdrivna fordon. Genomförandet har visat sig vara mer komplext och logistiskt utmanande än initialt antaget och omfattning och tidsåtgång för att genomföra komplicerade arbeten har underskattats. Riskutfall och ändrade förutsättningar under produktion har även bidragit till utgiftsökningen.

För att undvika ytterligare kostnadsökning samt tidsförsening vad gäller bussterminalen krävs ett effektivt samarbete mellan staden och trafikförvaltningen, Region Stockholm, och gemensam styrning av genomförandet framåt. Parterna behöver tillsammans arbeta för att hitta förenklingar och tidsbesparande åtgärder. Effektiv samordning av parternas respektive entreprenadarbeten är även en framgångsfaktor.

#### Avbördningsanläggningen

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

Avbördningsanläggningen var inte fullt ut definierad vid tidpunkt för genomförandebeslutet år 2015. Under projekteringsprocessen har teknisk lösning för styrsystem samt modell av avbördningslucka förändrats. Antagna produktionsmetoder för pålning, stagborring och spontning har behövt ändras på grund av komplicerade geotekniska förhållanden. Den stora mängden arkeologiska fynd i vattenområdet har bidragit till en försämrad framdrift av entreprenadarbetena. Därtill har hantering av mer omfattande temporära konstruktioner, erosionsskydd samt riskutfall 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 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 år 2015. Gång- och cykelbrons centrala placering ställer höga krav på gestaltning. Anpassning av brons utformning för att skapa bättre framkomlighet och högre trafiksäkerhet har genomförts. 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. Ökade investeringsutgifter härrör främst till merarbeten kopplat till projektets komplexitet, riskutfall under produktion samt prisutveckling.

Komplicerade geotekniska förutsättningar samt tillkommande krav från trafikförvaltningen har medfört att grundläggningsarbetena intill tunnelbanebron inte kunnat utföras enligt ursprunglig plan. Mängden arkeologiska fynd och omfattningen av arkeologiska underökningar har visat sig överstiga antaganden i reviderat genomförandebeslut år 2015. Sammantaget har detta resulterat i lägre produktionskapacitet och sämre framdrift än planerat, vilket medfört ökade direkta kostnader samt kostnader för tidsförsening.

#### Lokattens trappa och provisorisk slutstation Saltsjöbanan

Investeringsutgiften för del av renovering av Lokattens trappa har ökat med cirka 40 mnkr jämfört med prognos i reviderat genomförandebeslut år 2015, i huvudsak beroende på ökad omfattning av antikvariska åtgärder. I den kalkyl som låg till grund för reviderat genomförandebeslut år 2015 saknas kalkylpost för entreprenadarbeten avseende provisorisk ändhållplats för Saltsjöbanan vid Henriksdal. Projektets investeringsutgift har av denna anledning ökat med cirka 38 mnkr.

#### 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 och betong, vilket gör projektet särskilt känsligt för prisutveckling. Förskjutning och omplanering av arbeten samt riskutfall medför ökade indexkostnader. Framtida indexutveckling på prognostiserade utgifter under perioden åren 2024-2029 har beräknats enligt exploateringsnämndens riktlinjer om uppräkningsmed 5 procent per år och uppgår till totalt cirka 450 mnkr. Sammantaget bidrar index med cirka 2 380 mnkr till förändringen av investeringsutgiften jämfört med prognos i reviderat genomförandebeslut år 2015.

#### **Investeringsinkomster**

Ökade investeringsinkomster (mnkr) jämfört med genomförandebeslut 2015 fördelas enligt nedan:

Medfinansiering bussterminalen externt	2 400
Medfinansiering bussterminalen staden	1 950
Medfinansiering avbördningsanläggningen	540
Medfinansiering gång- och cykelbron	250
Medfinansiering åtgärder Asköviken	6
Trafikförvaltningen medfinansiering, enligt genomförandeaftal	400
Inkomster tillkommande arbeten	694
Utebliven medfinansiering Saltsjöbanan	- 300
<b>SUMMA</b>	<b>5 940</b>

Finansiering av bussterminalen fördelas i enlighet med gällande finansieringsöverenskommelse. Stadens bidrag till finansiering av regionens

bussterminal utgör medfinansiering och är inte en investeringsutgift för projektet. Stadens avsättning för medfinansiering av bussterminalen föreslås utökas i enlighet med prognosen i samband beslut om årsredovisning för år 2022.

Mnkr (löpande prisnivå)	Budget reviderat genomförandebeslut 2015	Prognos januari 2023
Investeringsutgifter	1 800	5 700
Investeringsinkomster	1 350	3 750
Medfinansiering, staden	0	1 950
<i>Investeringsutgift, netto</i>	<i>450</i>	<i>0</i>

Tabell 2: Finansiering av bussterminalen

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

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

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. Inklusiv tidigare nedlagda utgifter och inkomster uppgår det negativa nettonuvärdet till 12 732 mnkr.

### **Driftbudget**

Tillkommande drift- och underhållskostnader inom trafiknämndens och stadsdelsnämndens ansvarsområden till följd av projektet beräknas på sikt uppgå till cirka 44 mnkr per år, varav driftskostnaden utgör cirka 18 mnkr per år. Driftskostnader avser till exempel renhållning, belysning, inspektioner och kontroller. Ökad andel rörliga funktioner såsom rulltrappor, hissar, tunnel samt avbördningsanläggning medför ökade drift- och underhållskostnader.

Den årliga kapitalkostnaden för exploateringsnämnden beräknas uppgå till 568 mnkr det första året och minskar därefter något genom avskrivningar. I bokslutet för år 2022 har cirka 105 mnkr av nedlagda utgifter bokats om till ej aktiverbara utgifter (driftkostnader) i enlighet med gällande redovisningsregler. Ytterligare ombokningar kan komma att behöva utföras.

### **Risker och möjligheter**

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. Bedömda återstående investeringsutgifter för projektet är cirka 7 000 mnkr, och utgörs i huvudsak av entreprenad- och byggherrekostnader. Riskreserven motsvarar cirka 20 procent av den återstående investeringsutgiften. Fortsatt finns osäkerheter och risker kopplat till bland annat prisutveckling, upphandling, arbetsmiljö, geoteknik/grundläggning, samordning med intressenter, produktionsplanering, fastighetsbildning och andra formella juridiska processer.

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, vilket i så fall kommer att medföra ytterligare kostnadsökning.

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. Genom åtgärderna som vidtas vid Slussen reduceras översvämningsriskerna och dricksvattentäkten tryggas. Att minska riskerna genom de åtgärder som genomförs vid Slussen kommer inte bara staden till del, utan får även positiva effekter för övriga kommuner runt Mälaren. Staden har tidigare utan framgång sökt medfinansiering hos dessa.

Exploateringsnämnden avser att 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. För år 2023 finns 500 mnkr att ansöka om. Även andra relevanta bidrag kan bli aktuella att söka.

## **Exploateringsnämnden**

**Exploateringsnämnden** beslutade vid sitt sammanträde den 23 mars 2023 följande.

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 punkt 1, att förvaltningschefen medges rätt att ansöka om relevanta bidrag, exempelvis för förebyggande åtgärder mot naturolyckor.

*Reservation* av Dennis Wedin m.fl. (M), André Nilsson (L) och Svante Linusson (C), se Reservationer m.m.

*Reservation* av Anders Edin (SD), se Reservationer m.m.

*Ersättaryttrande* av Aron Modig (KD) som instämmer i förslag från Dennis Wedin m.fl. (M), André Nilsson (L) och Svante Linusson (C).

**Exploateringskontorets** tjänsteutlåtande daterat den 10 mars 2023 har i huvudsak följande lydelse.

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 år 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 år 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 dricksvattenproduktion 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.

## Remissammanställning

Ärendet har initierats av exploateringsnämnden och remitterats till stadsledningskontoret.

### **Stadsledningskontoret**

**Stadsledningskontorets** tjänsteutlåtande daterat den 2 maj 2023 har i huvudsak följande lydelse.

Projekt Slussen är ett av stadens viktigaste och mest komplexa investeringsprojekt. Anpassningen av Slussen efter vår tids förutsättningar och krav är 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 invånare, besökare och näringsliv med förbättrad effektivitet och framkomlighet för gång- och cykeltrafik. Vidare genomförs investeringar som är nödvändiga för att skydda Mälaren som dricksvattentäkt samt skydda byggnader och infrastruktur runt Mälaren.

Stadsledningskontoret konstaterar att fördjupad kunskap om projektet, tillkommande funktioner och anläggningsdelar, riskutfall i produktion samt tidsförskjutningar har förändrat den ekonomiska bedömningen av projektet jämfört med genomförandebeslutet år 2015. Aktuell bedömning av projektets nettoutgift är 12 630 mnkr i löpande prisnivå, varav 1 400 mnkr utgör reserv för kvarstående osäkerheter och risker. Jämfört med tidigare genomförandebeslut uppgår avvikelser till 2 479 mnkr, eller 24,4 procent. Därutöver bedöms stadens kostnad för medfinansiering av bussterminalen öka med cirka 1 050 mnkr jämfört med tidigare bedömning.

Projekt som innebär medfinansiering av annan parts anläggning ställer höga krav på prioritering och samverkan kring en gemensam målbild, kravställning och värdering av konsekvenser för funktion, kvalitet och ekonomi. Att hantera ett medfinansieringsprojekt inom ramen för ett stort och komplext investeringsprojekt ökar komplexiteten ytterligare. Bussterminalen beräknas nu färdigställas två år senare än i tidplanen från år 2015, vilket får stor påverkan på tid och kostnader i hela projekt Slussen. Stadsledningskontoret delar exploateringsnämndens bedömning att det krävs ett effektivt samarbete med trafikförvaltningen, Region Stockholm, och gemensam styrning av genomförandet framåt för att undvika ytterligare kostnadsökning och tidsfördröjning.

I föreliggande ärende uppgår beräknad andel extern finansiering av avbördningsanläggningen till 36 procent jämfört med antagen andel i reviderat genomförandebeslut år 2015 om 47 procent. Stadsledningskontoret konstaterar att Stockholms stad tar ett stort ansvar för att hantera risker och undvika negativa konsekvenser vad gäller dricksvattenproduktion och kostnader för skador på byggnader och infrastruktur i hela Mälardalen, och att nyttan av stadens investeringar i Slussen även tillfaller invånare och företag i övriga kommuner runt Mälaren. Mot



bakgrund av kostnadernas storlek anser stadsledningskontoret att staden ska fortsätta arbeta för en skälig fördelning av kostnader genom att söka medfinansiering från staten, övriga kommuner och vattenverk runt Mälaren. Stadsledningskontoret noterar att exploateringsnämnden under år 2023 bland annat förbereder en ansökan om medel från MSB.

Stadsledningskontoret noterar att index sammantaget bidrar med cirka 2 380 mnkr till den totala förändringen av investeringsutgiften jämfört med prognos i reviderat genomförandebeslut år 2015. Verklig prisutveckling har under de senare åren varit väsentligt högre än kalkylerad indexutveckling på 5 procent. 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. I det reviderade genomförandebeslutet från år 2015 avsåg 1 550 mnkr av projektets investeringsutgift om 12 100 mnkr kvarstående osäkerheter och risker. I efterhand kan konstateras att riskreserven inte var tillräcklig för ett så omfattande och komplext projekt som Slussen. Projektets riskreserv i föreliggande ärende motsvarar cirka 20 procent av den återstående investeringsutgiften. Stadsledningskontoret förutsätter att nivån på riskreserven är tillräcklig i förhållande till bedömd omfattning av kvarstående risker och osäkerheter.

Redovisad tidplan 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. Stadsledningskontoret vill understryka vikten av ett konstruktivt samarbete mellan staden och trafikförvaltningen, Region Stockholm, med fokus på framdrift för att undvika ytterligare tidsfördröjning och därmed kostnadsökning.

Stadsledningskontoret föreslår att kommunfullmäktige medger exploateringsnämnden rätt att genomföra projekt Slussen till en investeringsutgift om 20 770 mnkr, investeringsinkomst om 8 140 mnkr samt en försäljningsinkomst om 538 mnkr. Utgifterna för år 2023 ska rymmas inom nämndens investeringsbudget. Utgifterna för kommande år behandlas i budget för år 2024.

## Reservationer m.m.

### Exploateringsnämnden

Reservation av Dennis Wedin m.fl. (M), André Nilsson (L) och Svante Linusson (C)

1. Att 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. Att 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.
3. Att exploateringsnämnden samt kommunstyrelsen ska delges en löpande lägesredovisning fram till dess att projekt Slussen i sin helhet står klar. Denna ska göras kvartalsvis som ett minimum.
4. Att exploateringskontoret vid närmast påföljande sammanträde återkommer till nämnden med en redovisning över vilka kostnadsbesparande åtgärder som kontoret har analyserat inför detta reviderade genomförandebeslut.
5. Att därutöver anföra:

Exploateringsnämnden är ansvarig för ombyggnationen av Slussen och den exploatering som planeras i samband med detta. Huvudarbetena har pågått, och pågår fortfarande, med stora utmaningar bland annat på grund av omfattande arkeologiska utgrävningar i området, komplicerade geotekniska förutsättningar och andra tekniska utmaningar med bland annat arbeten i direkt anslutning till tunnelbanan. Ett färdigställande av Slussen är givetvis nödvändigt och projektet har under alla år haft en bred politisk uppbackning oavsett styrande majoritet i Stadshuset. Vi konstaterar att projektet återigen har fördrats och ett reviderat genomförandebeslut tyvärr krävs för att projektet ska kunna färdigställas.

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. Exploateringskontoret behöver också hitta en modell för uppföljning av de upphandlingar som görs, i syfte att förstärka rapporteringen till nämnden. Vi anser därtill att exploateringsnämnden samt kommunstyrelsen ska

delges en löpande lägesredovisning fram till dess att projekt Slussen i sin helhet står klar. Denna ska göras kvartalsvis som ett minimum.

Det har tidigare efterfrågats krav på kostnadsbesparingar. En redovisning av kostnadsbesparande åtgärder saknas dock helt i föreliggande ärende och vi anser att nämnden bör få ta del av hur exploateringskontoret arbetat med kostnadsbesparingar. Vi anser att kostnadsbesparingar behöver genomföras. Staden behöver också säkerställa ett effektivt och tillitsfullt samarbete mellan projektets olika aktörer och tydligare politisk styrning med kontrollstationer, när risken för förseningar och fördyringar uppenbaras. Alla stora projekt och evenemang medför risker och sårbarheter inom organisationen. Vi vill därför att staden ska utveckla en central funktion med externa granskare för stora projekt som exempelvis Slussen.

Avslutningsvis kan vi därför bara beklaga att vänsterstyret skickade ut detta mycket omfattande och komplexa ärende till oppositionen blott en vecka innan nämndens sammanträde. Vi anser också att det är anmärkningsvärt att nämnden får en dragningsom projektet först efter att sammanträdet avslutats och beslut fattats. I komplicerade ärenden som detta hade vi snarare önskat en process där nämnden fått en fördjupad dragningsom vid föregående sammanträde för att beredas möjlighet att ställa frågor och underlätta inläsningen i de komplicerade sakfrågorna som ärendet berör i rimlig tid.

#### Reservation av Anders Edin (SD)

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.
3. Exploateringsnämnden ger Exploateringskontoret i uppdrag att genomföra en extern haverikommission av projektet Nya Slussen.
4. Därutöver anföras:

Sverigedemokraterna vill framhålla några av de problem och brister som har blivit tydliga i projektet Nya Slussen. Först och främst är budgetavvikelsen på 13,5 procent mot beslutad nettoutgift och förseningen av bussterminalens driftsättning med sex månader mycket oroande. Detta visar på bristande planering och kontroll över projektets ekonomi och tidsramar. Projektets omfattning har förändrats över tid, vilket har lett till att kostnaderna har ökat och att projektet har försenats med cirka två år. Dessa förändringar och förseningar är oacceptabla för medborgarna i Stockholm och skadar förtroendet för politiken och beslutsfattarna. Sverigedemokraterna var inte delaktiga i beslutet bakom nya Slussen. Vi förordnade en upprustning av befintlig

anläggning. Byggnationen av Nya slussen har påbörjats och staden kan inte i detta läge avsluta projektet. Vi ställer oss därför bakom det fortsatta genomförandet, trots den anmärkningsvärda fördyringen. Här vill vi påtala att grunden som lades av övriga partier inför beslutet under 2010 har skapat denna allvarliga situation.