



Handläggare SLK:
Hans Aspgren tfn 08-508 29 301
Handläggare Stockholms Stadshus AB:
Susanna Höglund tfn 08-508 29 758

Till
Koncernstyrelsen och kommunstyrelsen

Värtapiren - reviderat genomförandebeslut för exploatering. Valparaiso och Södra Värtan -reviderat inriktningsbeslut för exploatering.

Stadsledningskontorets och koncernledningens förslag till beslut

A. Kommunstyrelsen respektive koncernstyrelsen för Stockholms Stadshus AB föreslår kommunfullmäktige besluta följande.

1. Genomförandet av exploateringen inom detaljplanen för Värtapiren, omfattande investeringsutgifter om 3 075 mnkr, godkänns. Exploateringsnämnden får i uppdrag att genomföra projektet och teckna erforderliga avtal.
2. Genomförandet av exploateringen inom detaljplanen Värtapiren, omfattande investeringsutgifter om 635 mnkr, godkänns. Stockholms Hamn AB får i uppdrag att genomföra projektet och teckna erforderliga avtal.
3. Fortsatta utredningar av förutsättningarna och förberedande arbeten för exploatering inom Valparaiso omfattande 65 mnkr godkänns. Exploateringsnämnden får i uppdrag att fortsätta planeringen av projektet.
4. Fortsatta utredningar av förutsättningarna och förberedande arbeten för exploatering inom Södra Värtan omfattande 80 mnkr godkänns. Exploateringsnämnden får i uppdrag att fortsätta planeringen av projektet.
5. Beslutet i ärendet justeras omedelbart.

B. Koncernstyrelsen beslutar för egen del följande.

1. Genomförandet av exploateringen inom detaljplanen Värtapiren, omfattande investeringsutgifter om 635 mnkr, godkänns. Stockholms Hamn AB får i uppdrag att genomföra projektet och teckna erforderliga avtal.
2. Stockholms Stadshus AB får i uppdrag att gå i borgen såsom för egen skuld för den ersättning som kan utgå avseende uppskjuten fråga om temporär

fiskeskada samt den ersättning som kan utgå om miljööverdomstolens beslut per 2011-04-19 ändras.

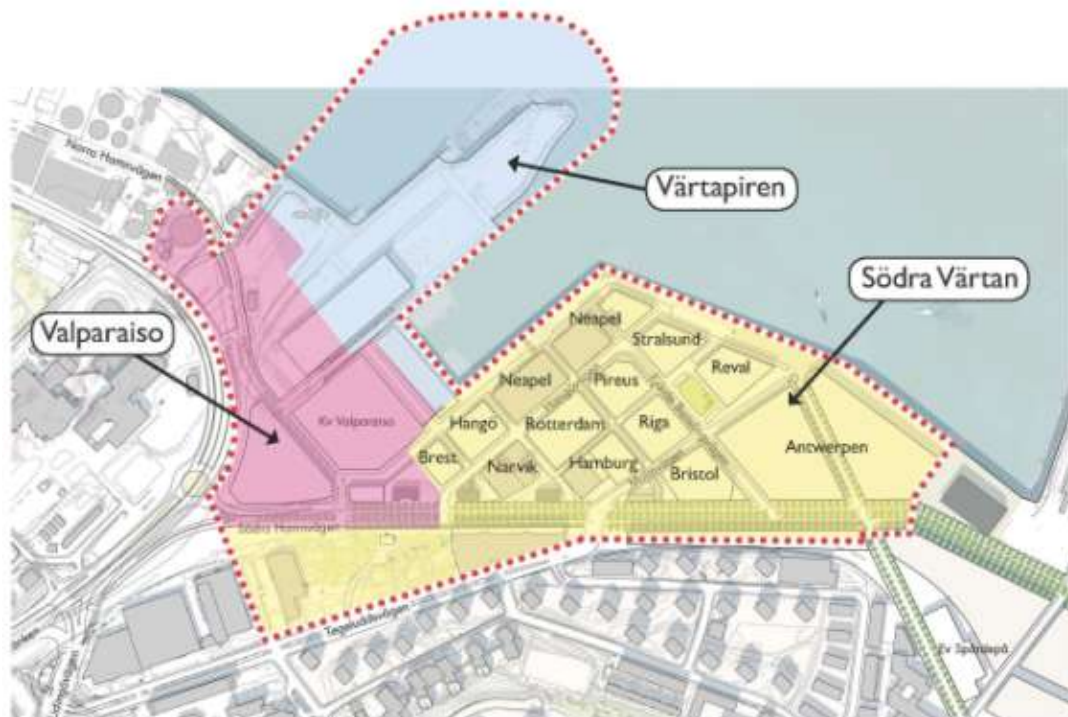
3. Beslutet i ärendet justeras omedelbart.

Irene Svenonius

Stadsdirektör och VD Stockholms Stadshus AB

Sammanfattning

Norra Djurgårdsstaden omfattar en utbyggnad av 10 000 bostäder och 30 000 arbetsplatser. Stadsdelen är utsedd som ett av Stockholms nya miljöprofilområden är i Stockholms Översiktsplan-Promenadstaden angivet som ett av stadens utvecklingsområden. I följande ärende redovisas förutsättningarna för respektive projekt i Södra Värtahamnen; Värtapiren, Valparaiso och Södra Värtan för beslut. Respektive projekts avgränsning redovisas nedan.



Reviderat genomförandebeslut för Värtapiren

Genom den nya Värtapiren kan ytor som idag används för hamnverksamhet frigöras för annan exploatering när hamnverksamheten koncentreras till Värtapiren.

Den nu föreslagna utbyggnaden innebär att Värtapiren utökas med 67 000 kvm och Värtabassängen med 17 000 kvm. Motsvarande yta frånträder Stockholms Hamn i området för att den ska kunna nyttjas för exploatering för andra verksamheter inom Valparaiso och Södra Värtan. Hamnen kommer efter utbyggnaden att omfatta 131 000 kvm vilket motsvarar nuvarande hamn och kommer ha fem kajlägen vilket är ett mer än idag.

Fysiska arbeten planeras starta 2012 och färdigställande är planerat till 2016. Beställare för projekt Värtapiren är Stockholms Hamn AB och exploateringsnämnden i samverkan. Genomförandefrågor regleras genom att ett genomförandeavtal mellan Stockholms Hamn AB och exploateringsnämnden tecknas. Projektet styrs gemensamt av en styrgrupp bestående av representanter som tillsätts av VD för Stockholms Hamn AB och förvaltningschefen för exploateringskontoret. Projektchefen finns hos Stockholms Hamn AB men är övergripande ansvarig för projektet i sin helhet och är föredragande för styrgruppen. Projektledningen bemannas av projektchefen och drivs av Stockholms Hamn AB. Investeringarna i projektet finansieras till 77,5% av exploateringsnämnden och 22,5 % av AB Stockholms Hamn.

De totala investeringsutgifterna för Värtapiren uppgår till 3,7 mdkr varav ca 3,1 mdkr finansieras av exploateringsnämnden och 635 mnkr av Stockholms Hamn AB. Intäkterna uppgår till 2,8 mdkr, varav 2,74 mdkr hos Stockholms Hamn AB i form av hamnavgifter hyror m.m. Investeringsresultatet i nettonuvärde för hela området uppgår till -417 mnkr, varav Stockholms Hamn AB har ett positivt resultat på 2,2 mdkr och exploateringsnämnden har ett negativt resultat på ca -2,6 mdkr.

Reviderat Inriktningsbeslut för Valparaiso

Området Valparaiso omfattar bl.a. Värtabassängens inre delar som ska fyllas ut och utbyggnadsförslaget innehåller 150 000 kvm kommersiell bebyggelse och 200 lägenheter. Genom sitt läge mellan flera stora infrastrukturprojekt är genomförandet starkt beroende av omgivande projekts framdrift, men om dessa följer tidplanen beräknas de första kvarteren kunna vara klara 2018.

De totala investeringsutgifterna uppgår till 2,28 mdkr och markförsäljningsinkomsterna till 1,3 mdkr i löpande priser. Investeringsanalysen för kv Valparaiso ger ett negativt nettonuvärde om ca -890 mnkr, vilket motsvarar ca 520 000 kronor per ekvivalent lägenhet (100 kvm bebyggd yta) beroende på mycket komplexa och stora infrastrukturinvesteringar. Jämfört med det tidigare inriktningsbeslutet har bättre gång- och cykelförbindelser lagts till samt fler offentliga platser och dyrare grundläggning av gatorna, vilket medfört ökade kostnader.

Exploateringsnämnden föreslår att det reviderade inriktningsbeslutet godkänns samt att utgifter om 65 mnkr för utredningar och provisoriska arbeten fram till genomförandebeslut godkänns. Genomförandebeslutet bedöms kunna behandlas under år 2014.

Reviderat inriktningsbeslut för Södra Värtan

Bedömningen av externt industribuller är för Södra Värtan en principiellt mycket viktig fråga då ett område utan bostäder skulle motverka stadens ambition att bygga blandat. För projektets ekonomi har inslaget av bostäder en mycket stor betydelse. Exploateringen som inriktningsbeslutet grundar sig på utgår från det fördjupade programmet. Inom Södra Värtan förutsätts ca 1 100 lägenheter och ca 270 000 kvm kommersiell bebyggelse uppföras. För att öka projektets inkomster föreslår stadsledningskontoret och koncernledningen att i det fortsatta arbetet ingår att studera möjligheten att öka antalet bostäder.

Den omfattande byggnationen i Södra Värtan gör att området kommer att byggas ut i etapper från år 2014 till ca 2024. De totala investeringsutgifterna uppgår till 1,9 mdkr och inkomsterna från markförsäljning till 3,8 mdkr. Investeringsanalysen ger ett positivt nettonuvärde om 1,31 mdkr.

För projekten Valparaiso och Södra Värtan finns inga detaljplaner framtagna, vilket innebär att gjorda antaganden som ligger till grund för beräkningar är mycket osäkra.

Södra Värtahamnen totalt - Ekonomi

Sammanlagt för de tre projekten bedöms utgifterna till ca 7,9 mdkr i löpande prisnivå och inkomsterna till ca 5,1 mdkr. Det totala nettonuvärdet i Södra Värtahamnen är ca 3 mnkr.

Efter besluten år 2009 i exploateringsnämnden och i styrelsen för Stockholms Hamn AB har exploateringen av området ökat. Konsekvenserna av den höga exploateringsgraden i framför allt Södra Värtan får framtida studier visa och redovisas i samband med genomförandebeslut, markanvisningar och att olika detaljplaner för området tas fram.

Exploateringsnämnden föreslår att kommunfullmäktige godkänner reviderat inriktningsbeslut för Södra Värtan med utgifter om 80 mnkr för fortsatta utrednings-, projekterings- och förberedande arbeten m.m. för Södra Värtan fram till att genomförandebeslut fattas. Exploateringskontorets bedömning idag är att genomförandebeslut bör kunna behandlas under 2014.

Stadsledningskontorets och koncernledningens och synpunkter och förslag
Området Södra Värtahamnen har ett av Stockholm bästa lägen med många kvaliteter som närhet till city, natur och vatten. Norra Djurgårdsstaden är ett utmärkt exempel på hur stadens Vision 2030 ska förverkligas. Här utvecklas en miljöstadsdel i världsklass som ger förutsättningar för en stark näringslivsutveckling, attraktiva boendemiljöer, en modern hamn som ger en internationell marknad, effektiva transportlösningar och god kommersiell och offentlig service samt spännande kulturliv.

Att bygga ny infrastruktur i den utsträckning som detta projekt kräver, med en ny Värtapir, nya järnvägs- och väganslutningar m.m. kräver stora investeringar och omfattande exploatering för att investeringarna ska kunna bäras.

Stadsledningskontoret och koncernledningen anser att det fördjupade programmet för området bör revideras för att uppnå den målsättningen. Området omgärdas med kvaliteter som sjönära läge och närhet till nationalstadsparken, vilket genom en högre bebyggelse kommer fler Stockholmare till del i deras vardag. En högre exploatering ger en större mängd både dag- och nattbefolkning i området och därmed bättre underlag den kommersiella bebyggelse och kollektivtrafik som planeras. I den fortsatta processen i Södra Värtan måste också planerna på en etablering av ett studentboende på fartyg beaktas.

Bullerfrågan är mycket viktig både för hamnens fortsatta verksamhet i området och för möjligheten att öka bostadsbebyggelsen. Det är därför även fortsättningsvis viktigt att alla berörda parter inom området verkar för en anpassning av normer och lagstiftning utifrån dagens förutsättningar i detta miljöprofilområde. Parterna bör också där så är lämpligt säkra upp olika intressenters åtaganden genom avtal. Genom den föreslagna utvecklingen i området kommer staden få en modern storstadshamn, väl lämpad och effektiv för den trafik som den försörjer och öka Stockholms attraktivitet som besöksdestination.

Koncernledningen och stadsledningskontoret anser liksom exploateringsnämnden att SL:s planer på en Spårväg City genom området till Ropsten och Lidingö är ett viktigt beslut som stödjer utvecklingen i området samt att Värtabanans östra bangård bör utnyttjas för ett nytt huvudstråk.

Stadsledningskontoret och koncernledningen har konstaterat att det finns en stor osäkerhet och en rad risker i projekten. Att projekten tas upp för inriktningsbeslut beror på kopplingen till Värtapiren och att projekten tillsammans ska ge ett översiktligt ekonomiskt underlag att fatta beslut på. De ekonomiska förutsättningarna

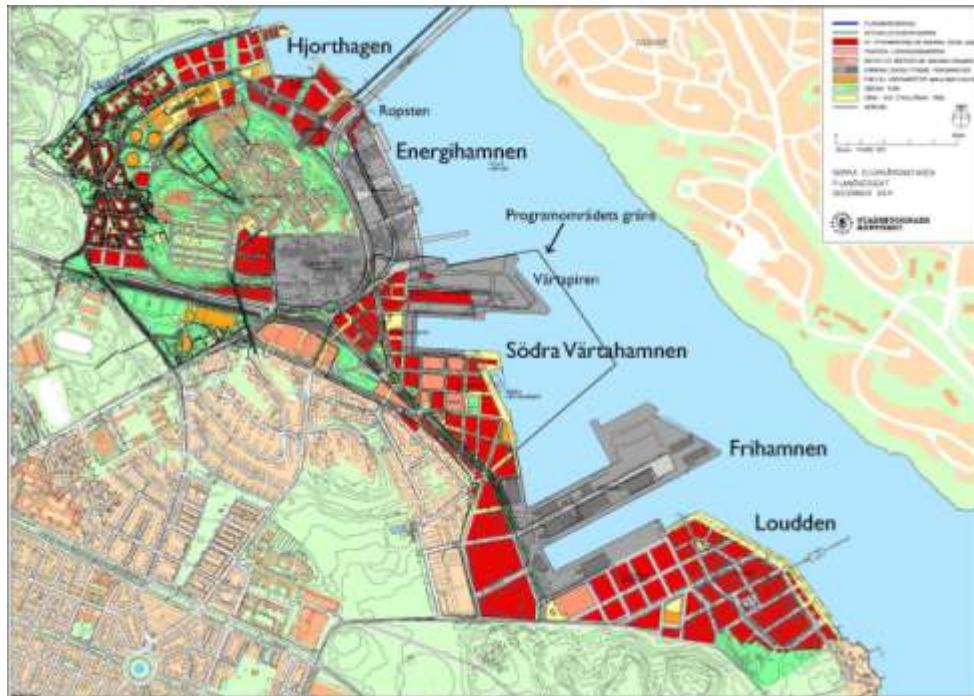
har i dagsläget små marginaler varför stadsledningskontoret och koncernledningen vill poängtera vikten av att exploateringsmöjligheterna i detta mycket attraktiva läge måste utvecklas för att resultatet i investeringsanalysen kan upprätthållas eller förbättras.

Mot redovisad bakgrund föreslår stadsledningskontoret och koncernledningen att exploateringsnämnden och Stockholms Hamn AB får i uppdrag att genomföra projektet Värtapiren, samt att fortsätta med arbetet med Valparaiso och Södra Värtan inom de i tjänsteutlåtandet föreslagna budgetramarna.

Bakgrund

I Stockholms Översiktsplan-Promenadstaden, antagen av kommunfullmäktige 2010-03-15, anges Norra Djurgårdsstaden som inkluderar Hjorthagen-Värtan-Frihamnen-Loudden som ett av de största stadsutvecklingsområdena i Stockholm. Norra Djurgårdsstaden omfattar en utbyggnad av 10 000 bostäder och 30 000 arbetsplatser. Stadsdelen är utsedd som ett av Stockholms nya miljöprofilområden efter Hammarby Sjöstad och ingår som ett inom CCI - Clinton Climate Initiatives Clinton Foundations globala projekt för klimatpositiv utveckling. Norra Djurgårdsstaden ska bli ett internationellt föredöme inom hållbar stadsutveckling. Arbetet med områdets miljöprogram pågår och innefattar utveckling av handlingsprogram för olika etapper och verksamheter i stadsdelen.

Programområdet Södra Värtahamnen är ett relativt stort och utdraget område längs Lilla Värtans vatten. Södra Värtahamnen kan utifrån ett stadsbyggnads- och gestaltungs-perspektiv betraktas bestå av tre delar; Värtapiren, Valparaiso och Södra Värtan. Södra Värtan är idag delvis redan bebyggt och området Valparaiso i norr omsluts till stora delar av storskaliga infrastruktur- och energianläggningar, likaväl som den planerade hamnanläggningen; Värtapiren.



Södra Värtahamnen har potential att kunna erbjuda goda boende- och vistelsekvaliteter med sin närhet till vattnet och skärgården samt rekreationsytorna på Gärdet och Djurgårdens vidsträckta naturområden. Hamnverksamheten är strategiskt viktig för Stockholm och utgör ett riksintresse. Utvecklingen av området måste därför ske parallellt med utvecklingen av hamnens förutsättningar.

I Stockholms Hamn AB:s ”Vision 2015”, år 2005, konkretiseras hur stadens och hamnens behov ska samordnas i bl.a. utvecklingsprojektet Värtapiren. Det innebär att Värtabassängens inre delar fylls ut och att Värtapiren förlängs för att frigöra mark för annan exploatering och för att modernisera hamnverksamheten. Fler kajplatser, ny passagerarterminal och större uppställningsytor skapas.

En ny detaljplan för Värtapiren antogs av kommunfullmäktige 2009-10-19.

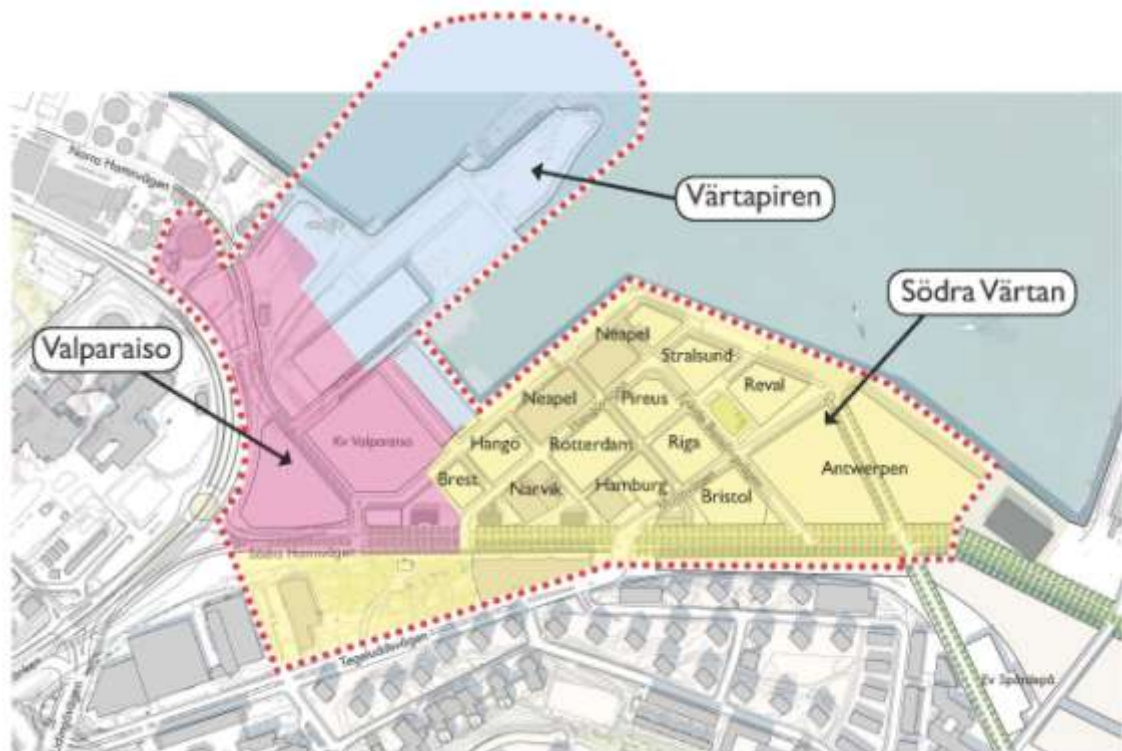
2006-06-12 beslutade kommunfullmäktige om en hamnstrategi för Stockholm – ”Att hamna rätt”. Strategin innebär kortfattat att godstrafiken i huvudsak flyttas till Nynäshamn, att oljehantering vid Loudden avvecklas samt att kryssningstrafiken fördelas mellan Masthamnen, Frihamnen och Nynäshamn.

Exploateringsnämnden och Stockholms Hamns styrelse godkände genomförandebeslut för Värtapiren och inriktningsbeslut för Valparaiso och Södra Värtan 2009-12-17, men ärendet gick inte vidare till kommunfullmäktige.

Ärendet

I följande ärende redovisas förutsättningarna för respektive projekt i Södra Värtahamnen; Värtapiren, Valparaiso och Södra Värtan för beslut. Ärendet omfattar genomförande- respektive inriktningsbeslut genom att projekten tidsmässigt ligger i olika faser. Genom den nya Värtapiren kan ytor som idag används för hamnverksamhet frigöras för annan exploatering när hamnverksamheten koncentreras till Värtapiren. Värtapirens genomförandebeslut är baserat på noggranna kalkylunderlag som följer stadsledningskontorets investeringsregler och anvisningar för investeringskalkylering. Till skillnad från Värtapiren, finns för Valparaiso och Södra Värtan ännu inga nya detaljplaner, vilket gör att det ekonomiska underlaget i inriktningsbeslutet är gjort på grova bedömningar.

I ärendet tas besluten för de tre delområden i ett sammanhang, dels för att de är beroende av varandra samt för att ge en helhetsbild av både de tekniska och ekonomiska förutsättningarna för hela området. De ekonomiska förutsättningarna redovisas genom en sammanställning av respektive projekts utgifter respektive inkomster i löpande priser (inkl index) och investeringsresultatet, nuvärdet av de ekonomiska flödenas storlek, i 2012 års penningvärde. Projektens områdesgränser redovisas på kartan nedan.



Tidigare beslut

2002-05-07	GFN ¹	Programsamarbudsremiss för planering av Hjorthagen – Värtahamnen – Frihamnen – Loudden.
2003-02-18	GFN	Lägesredovisning programsamråd.
2003-06-12	SBN ²	Programsamråd – godkännande av program.
2004-10-12	GFN	Lägesredovisning Hjorthagen, Värtahamnen, Frihamnen, Loudden.
2005-11-24	MN ³	Redovisning av Stockholms Hamnars ”Vision 2015”.
2006-06-12	KF ⁴	”Att hamna rätt” (hamnutredning).
2006-11-16	MN	Markanvisning av Valparaiso till NCC.
2006-12-14	MN	Norra länken, Ny trafikplats vid Hjorthagen, genomförandebeslut.
2008-06-09	KF	Utfyllnad av Värtapiren. Inriktningsbeslut.
2009-10-19	KF	Antagande av ny detaljplan för Värtapiren.
2009-12-17	EN ⁵	Värtapiren. Genomförandebeslut. Valparaiso och Södra Värtan. Inriktningsbeslut.
2011-05-09	EN	Markanvisning del av Antwerpen 2 mm till Antwerpen Properties AB (helägt av SEB).
2012-03-15	EN	Fördjupat program för Södra Värtahamnen. Remissvar.
2012-03-15	EN	Markanvisning av Bristol 1 mm till KB Positionen 2 (helägt av Vasakronan).
2012-04-19	EN	Värtapiren. Reviderat genomförandebeslut. Valparaiso och Södra Värtan. Reviderat inriktningsbeslut.

Reviderat genomförandebeslut för Värtapiren

Värtahamnen byggdes 1879 och under 2011 trafikerades Värtapiren av fyra miljoner passagerare och 1,7 miljoner ton gods ankommer och avgår bl.a. genom 3 000 järnvägsvagnar som trafikerar piren. Stockholms Hamn är en av 80 utvalda Corehamnar i Europa och den utgör en del av godkorridoren mellan Helsingfors och Valetta som ingår i Trans European Net System.

Den nu föreslagna utbyggnaden innebär att Värtapiren utökas med 67 000 kvm och Värtabassängen med 17 000 kvm. Motsvarande 84 000 kvm frånträder Stockholms

¹ Gatu- och fastighetsnämnden

² Stadsbyggnadsnämnden

³ Marknämnden

⁴ Kommunfullmäktige

⁵ Exploateringsnämnden

Hamn AB i området för att den ska kunna nyttjas för exploatering för andra verksamheter inom Valparaiso och Södra Värtan.

Hamnen kommer efter utbyggnaden att omfatta 131 000 kvm, vilket motsvarar ytan i nuvarande hamn, och kommer ha 1 200 meter kaj och fem kajlägen, vilket är ett mer än idag. Utbyggnaden kommer att omfatta 18 000 kvadratmeter byggnader, bland annat uppförs en modern, miljöanpassad terminalbyggnad som sammanlänkar hamnen med övriga stadsdelen. De tre industrispår som nu ansluter Värtapiren till Värtabanan kommer efter ombyggnaden att passera nivåskilda till- och utfarter från hamnen, lokaltrafik och Norra Länken. Utbyggnaden kommer att ge en mer effektiv och modern hamnanläggning koncentrerad till Värtapiren, som därmed också fungerar bättre ur säkerhetssynpunkt.

I projektet Värtapiren ingår också att anlägga nya gator, en påfart från piren till Norra Länken och parkeringsgarage om 350 platser. Dessa funktioner ligger utanför det hamnklassade området och utgifterna ligger därför hos exploateringsnämnden. Hamnpåfarten knyter piren till det nationella vägnätet och avlastar därför området från tung lastbils- och personbilstrafik från hamnens verksamhet. Påfarten blir en 180 meter lång tunnel med körfält i båda riktningarna och därmed sker korsningen planskilt från Värtabanan och Norra Hamnvägen. Efter studier av flera alternativ med korsning i samma plan och två tunnlar har denna lösning funnits lämpligast.

Revideringen av det tidigare redovisade genomförandebeslutet berör följande programändringar avseende Värtapiren.

- Den nu planerade Värtapiren kommer att ge möjlighet till elanslutning av fartyg för att undvika att elförsörjning vid kaj sker med fartygets egna motorer, vilket medför att ge bättre miljö- och bullerförutsättningar för området.
- Det nya programmet omfattar mer infrastruktur för hamnen, som exempelvis klaffar och fendorar för angöring av fartyg.
- Kajerna kommer förses med anordningar för att dämpa bullret vid klaffbyten.
- Åtgärder till följd av kommunfullmäktiges beslut om miljöprogram för Norra Djurgårdsstaden.
- Konstinvesteringar omfattande en procent av terminalens värde, enligt kommunfullmäktiges beslut.
- Utgifter för rivning av befintlig terminal.

Totalt bedöms dessa justeringar medföra ökade kostnader om 281 mnkr.

Genomförande och tidplan - Värtapiren

Fysiska arbeten planeras starta 2012 och färdigställande är planerat till år 2016.

Tillståndprocessen

Under år 2007 ansökte AB Stockholms Hamn om tillstånd till vattenverksamhet och förändrad hamnverksamhet för Värtapiren hos Miljödomstolen. Miljödomstolen avslog ansökan 2010-02-16 genom dom avseende hamnens yrkanden. AB Stockholms Hamn överklagade domen. 2011-04-19 fick Stockholms Hamn därefter ett avgörande i Miljööverdomstolen. Domen har överklagats och domen har därför inte vunnit laga kraft. Miljööverdomstolen gav dock tillstånd som innebar att Stockholms Hamn AB fick verkställighet avseende miljödomen och gavs rätt att starta de fysiska arbetena. Nyttjas denna rätt måste Stockholms Hamn AB ställa en säkerhet hos länsstyrelsen för en eventuell ersättning som blir aktuell om domen ändras. Prövningstillstånd har ännu inte givits och Stockholms Hamn AB kommer därför sannolikt att nyttja tillståndet att verkställa domen.

Avtalet som tecknats med Tallink Silja förutsätter byggstart senast 2012-07-01. Med anledning av detta har Stockholms Hamn AB erhållit anbud för hamnutbyggnaden och avser teckna erforderliga kontrakt med stöd av Miljööverdomstolens tillstånd. Stockholms Hamn AB önskar delegation för detta beslut.

Säkerheten som erfordras kan omfatta temporär fiskeskada samt ersättning för vattenverksamhet som kan utgå vid ändrad dom. Storleken på detta belopp bedöms som mest omfatta årets planerade investering om ca 320 mnkr.

Delprojekt inom Värtapiren

Värtapiren är indelad i fem delprojekt; Beställarens arbeten, Förberedande arbeten, Pir och Kaj, Infrastruktur och Byggnader. Nedan beskrivs de delprojekt som avser fysiska arbeten under genomförandeskedet.

Pir och Kaj omfattar alla arbeten för utbyggnad av Värtapiren och Värtabassängen upp till markytan. Det är det tekniskt mest komplicerade delprojektet på grund av svåra geotekniska förhållanden. Utbyggnaden sker i etapper för att den pågående hamnverksamheten ska kunna upprätthållas.

Infrastruktur omfattar arbeten såsom elinstallationer, VA-system, säkerhets- och övervakningssystem, markanläggningar, trafiksystem, järnvägsanläggningar m.m.

Byggnader omfattar anläggandet av terminal, matargångar, kontor, personalbyggnader m.m.

Organisation

Genomförandefrågor föreslås regleras genom att ett avtal träffas mellan Stockholms Hamn AB och exploateringsnämnden enligt *bilaga 6*. Beställare för projekt Värtapiren är Stockholms Hamn AB och exploateringsnämnden i samverkan genom ovan nämnda genomförandeaftal. Avtalet reglerar ägarförhållanden och betalningsansvar enligt huvudprincipen att respektive part tar de entreprenadkostnader som avser de delar de i framtiden skall äga. Vidare regleras även delegation för projektledningen samt styrgruppens roll och ansvar. Till genomförandeaftalet biläggs även ett handlingsprogram för miljö- och hållbarhet inom Värtapiren som exploateringsnämnden och Stockholms Hamn AB tagit fram gemensamt för att tillgodose utvecklingen av området till ett miljöprofilområde.

Projektet styrs gemensamt av en styrgrupp bestående av representanter som tillsätts av VD för Stockholms Hamn AB och förvaltningschefen för exploateringskontoret. Styrgruppen ska följa projektets utveckling och fastställa övergripande villkor för kvalitativa, ekonomiska och tidsmässiga ramar samt kommunicera beslut och ställningstaganden till VD för AB Stockholms Hamn och förvaltningschefen för exploateringskontoret.

Projektchefen finns hos Stockholms Hamn AB, men är övergripande ansvarig för projektet i sin helhet och är föredragande för styrgruppen. Projektchefen rapporterar till VD för Stockholms Hamn AB och exploateringskontorets förvaltningschef genom styrgruppen.

Projektledningen bemannas av projektchefen och drivs av Stockholms Hamn AB.

Risker och osäkerhetsfaktorer

Riskerna i projektet avser tekniska förutsättningar, tidplan, miljö och kommunikation.

Tekniska risker avser bl.a svåra förhållanden för grundläggning.

Tidsmässiga risker avser bl.a. samordningen av flera parallella fristående entreprenader, samt att rätt material till utbyggnaden kan levereras i tid.

Miljörisker finns avseende buller, kraven på energieffektiva lösningar, grumling och spridning av föroreningar vid muddring etc.

Kommunikationsrisken avser att felaktig eller missvisande kommunikation kan genom negativ opinion fördröja och försvåra projektets framdrift.

Projektet måste fortgå med pågående befintlig verksamhet igång, vilket kan komplicera och försvåra genomförandet.

Om miljödomen inte vinner laga kraft riskerar projektet att inte kunna genomföras och säkerheten som erlagts hos länsstyrelsen faller ut.

Ekonomiska risker finns i samtliga ovanstående beskrivna risker samt därutöver även i byggkostnadsutvecklingen.

Värtapiren - Ekonomi

Kostnaderna för projekt Värtapiren som avser hamnens verksamhet har sedan tidigare redovisade underlag ökat enligt nedan.

Kalkyldatum	Inriktningsbeslut	Genomförandebeslut	Reviderat Genomförandebeslut	Indexuppräknat
	jun-08	dec-09	jun-11	mar-12
Summa	1 100 mnkr	2 106 mnkr	2 640 mnkr	2 820 mnkr

Kostnadsökningen mellan år 2010 och 2011 omfattar indexuppräkning, 215 mnkr, programändringar 281 mnkr och tidiga projektkostnader ca 40 mnkr. Från Stockholms Hamn AB har intäkter för hamnavgifter, hyror m.m. beräknats under den nya hamnens tekniska/ekonomiska livslängd om 85 år. Detta sammantaget ger ett nuvärde avseende hamnutbyggnaden om 311 mnkr.

Finansiering

Investeringarna i projektet finansieras till 77,5% av exploateringsnämnden och 22,5 % av Stockholms Hamn AB. Därmed kommer investeringarna och investeringsresultaten i de tre delprojekten fördelas mellan de två parterna enligt nedan. Infrastrukturinvesteringarna avser exploateringsnämndens åtgärder. I sammanställning redovisas även resultaten för nuvärdekalkylen för respektive projekt.

Utgifter mnkr	Summa utgifter 2012 - löpande pris
Exploateringsnämnden	-2 184
Infrastruktur (exploateringsnämnden)	-888
Stockholms Hamn	-635
Summa	-3 706
Intäkter mnkr	Summa intäkter 2012 - löpande pris
Exploateringsnämnden	
Infrastruktur (exploateringsnämnden)	41,8

Stockholms Hamn	2 735
Summa	2 776,8
Investeringsresultat mnkr	Nettonuvärde år 2012
Exploateringsnämnden	-1 879
Infrastruktur (exploateringsnämnden)	-727
Stockholms Hamn	2 189
Summa	-417

Slutsats ekonomi - projekt Värtapiren

Sammantaget ger således investeringsanalysen, enligt nuvärdesmetoden, ett sammanlagt underskott om 417 mnkr. Exploateringsnämnden får enligt nuvärdesanalysen ett underskott om ca 2 600 mnkr och för Stockholms Hamn AB erhålls ett överskott om 2 190 mnkr p.g.a hyresintäkter och hamnavgifter.

Reviderat Inriktningsbeslut för Valparaiso

Området Valparaiso omgärdas av Södra/Norra Hamnvägen och Värtabassängen och angränsar till Norra Länken. I området finns Silja Tallinks terminal, som planeras flyttas till Värtapiren samt uppställning av fordon som ska till färjorna. Idag finns också en större etablering som Trafikverkets entreprenör nyttjar för byggandet av Norra Länken. All mark i området ägs av staden. Värtabassängens inre delar ska fyllas ut och i kvarteret Valparaiso har ett område om 60-80 000 kvm för kontor och handel markanvisats till NCC Property Development. Markanvisningen beslutades i marknämnden den 2006-11-16. NCC har, i samarbete med staden, utrett möjligheterna att utveckla området för både kommersiella ändamål och bostäder. Studierna har redovisat förslag där Valparaiso kan bebyggas med mer än vad som hittills markanvisats. Nuvärdeberäkningen i detta beslut baseras på ett antagande om en utökad möjlig exploatering.

En målbild har tagits fram som genom att en allé binder samman Norra Djurgårdsstadens stadsutvecklingsområde från Frihamnen i söder till Ropsten i norr bl.a. i kvarteret Valparaiso. Huvudstråket med allén ska också innehålla Spårväg City och det ska korsa Värtabanan planskilt. Området omfattar en stor höjdskillnad ca 7,5 meter. Därmed kommer våningar under markplan skapas i delar av projektet som kan nyttjas för parkering, handel och inlastningsgator.

Förslaget innehåller 150 000 kvm kommersiell bebyggelse och 200 lägenheter. Planarbetet för området har ännu inte påbörjats, vilket gör att exploateringsnivån är behäftad med osäkerhet.

Genomförande och tidplan - Valparaiso

Remissen för det fördjupade programmet för södra Värtan (inkl Valparaiso) godkändes av exploateringsnämnden den 2012-03-15. Efter att remissvaren till programmet redovisats i stadsbyggnadsnämnden kan detaljplanarbetet påbörjas för enskilda kvarter. Genom sitt läge mellan flera stora infrastrukturprojekt är genomförandet starkt beroende av omgivande projekts framdrift. Om Värtapirens byggstart följer tidplan kommer Valparaiso kunna starta 2015. Det förutsätter att detaljplanarbetet påbörjas 2012. Trafikverkets etablering i området sträcker sig till 2014/2015. Den höga exploateringen på områdets begränsade yta medför att utbyggnaden måste ske i etapper, men samtidigt så snabbt som möjligt eftersom flera funktioner som är vitala för flera omgivande intressenter såsom parkering inlastningsdäck planeras i Valparaiso. De första kvarteren beräknas kunna vara klara 2018.

Risker och osäkerhetsfaktorer

Valparaiso-projektet är mycket komplicerat och är förenat med flera risker och osäkerheter avseende;

Stadsutformningen är osäker då detaljplanarbetet inte är påbörjat och inriktningsbeslutet förutsätter en hög exploatering, som hittills inte prövats i någon detaljplan och det är osäkert om det är möjligt att bygga bostäder.

Tidplanen är starkt beroende av angränsande projekt och förseningar i dessa påverkar även kvarteret Valparaiso, vilket även påverkar kostnaderna för projektet.

Komplicerat stadsutvecklingsområde genom att det är mycket begränsat till ytan och många aktörer måste samarbeta inom denna yta.

Konjunkturförändringar kan påverka projektet i stor utsträckning då en stor del av den planerade bebyggelsen är kommersiell. Projektet kommer byggas under lång tid, vilket gör att olika förutsättningar kan råda i de olika delarna.

Farligt gods måste passera projektet, vilket kan innebära restriktioner för byggandet inom området.

Kommunikation till närområdets allmänhet och företag är viktigt i detta projekt då Valparaiso kommer att vara en byggarbetsplats under många år.

Kvarteret Valparaiso - Ekonomi

Investeringsanalysen för kv Valparaiso ger ett negativt nettonuvärde om ca 890 mnkr. Jämfört med inriktningsbeslutet i exploateringsnämnden 2009-12-17 har projektet

studerats ytterligare, vilket kommer medföra bättre gång- och cykelförbindelser, mer offentliga platser och dyrare grundläggning av gatorna som medfört ökade kostnader.

Kommande byggherrar ansvarar och bekostar all bebyggelse och utbyggnad inom kvartersmark samt står för plankostnader VA-anslutning m.m.

Sammanställning av resultat av nuvärdekalkyl för kv Valparaiso i mnkr	
Utgifter 2012 - löpande pris	-2 280
Försäljningsinkomster 2012 - löpande pris	1 300
Nettonuvärde år 2012	884

Driftbudget

Driftkostnaderna för trafiknämnden och stadsdelsnämnderna beräknas uppgå till 1,3 mnkr år 2016 och öka till som högst 4 mnkr per år. Anläggningarna bedöms vara underhållsfria de 10 första åren men därefter uppgår underhållskostnaderna till 3,6 mnkr per år. Kapitalkostnaderna uppgår till 125 mnkr det första året och minskar därefter. Realisationsvinsten vid markförsäljningen bedöms uppgå till 1 282 mnkr.

Slutsats ekonomi - kvarteret Valparaiso

Investeringsanalysen ger ett underskott om ca 890 mnkr, vilket motsvarar ca 520 000 kr per ekvivalent lägenhet, vilket beror på att projektet innehåller mycket komplexa och stora infrastrukturinvesteringar. Kvarteret Valparaiso har i redovisat förslag en hög exploatering och all mark förutsätts säljas.

Exploateringsnämnden föreslår att det reviderade inriktningsbeslutet godkänns samt att utgifter om 65 mnkr för utredningar och provisoriska arbeten fram till genomförandebeslut godkänns. Genomförandebeslutet bedöms kunna behandlas under år 2014.

Reviderat inriktningsbeslut för Södra Värtan

Södra Värtan gränsar i väster mot Värtabanan, som idag används för transporter till containerhamnen och rängering. I söder angränsar området till Frihamnen och där finns den södra vägen till området via Södra Hamnvägen eller via Tegeluddsviadukten, som båda är underdimensionerade. Österut och norrut avgränsas området av kajer och vatten, vilket tillsammans med järnvägens skiljer Södra Värtan från de angränsande stadsdelarna.

Enligt gällande detaljplan är området huvudsakligen avsett för hamnverksamhet och industri som har samband med den. Sedan 1980-talet har nya byggnader uppförts med andra verksamheter såsom hotell, IT och media. Området innehåller både

bebyggelse som ska bevaras och sådan som ska rivas. I området har flera oljecisterner tagits bort och de tomma ytorna används idag som upplag och parkering. Färjorna skapar idag stor genomfartstrafik i området och används fortfarande för uppställning av fordon till färjetrafiken.

Under 2005 var två detaljplaner i Södra Värtan ute på remiss och samråd, men staden konstaterade att planeringsförutsättningarna behövde förtydligas och vidareutvecklas avseende riksintresset för bl.a. hamnverksamheten. Ett fördjupat program för hela Södra Värtahamnen godkändes av exploateringsnämnden den 2012-03-15. I det fördjupade programmet ingår de nya förutsättningar som den nya Värtapiren innebär för Södra Värtan och bullerstudier har gjorts eftersom det styr den framtida utvecklingen i Södra Värtan. Utifrån gjorda bullerstudier innehåller det fördjupade programförslaget ca 1 100 lägenheter i de mer centrala delarna av området, som är minst utsatt för externt industribuller.

Under 2010 har Vasakronan slutfört projektet Riga i området. Byggnaden innehåller ca 25 000 kvm handel och kontorsändamål. I maj 2011 markanvisades 90 000 – 120 000 kvm av kv Antwerpen m.m. till Antwerpen Properties AB, som är ett helägt dotterbolag till SEB. SEB planerar att koncentrera sin verksamhet till Södra Värtan. Totalt innebär det att ca 5 500 arbetsplatser. Första byggstart är planerad till 2014. Kvarteret Bristol 1 m.m. markanvisades till KB Positionen 2, ett helägt dotterbolag till Vasakronan AB, vid exploateringsnämndens sammanträde den 2012-03-15. Projektet innehåller ca 20 000 kvm kontor.



Situationsplan som visar en idé om en möjlig bebyggelse inom Södra Värtahamnen

Källa: Rosenbergs Arkitekter

I detta skede finns inga påbörjade detaljplaner som visar utbyggnaden av Södra Värtan. Utgångspunkten för detta inriktningsbeslut är det fördjupade programmet för området, vilket gör att underlaget grundar sig på grova antaganden om områdets utformning och kan därför komma att skilja sig avsevärt ifrån det som i framtiden genomförs. En hög exploatering har antagits för området. Områdena närmast vattnet är i första hand planerade för bostadsändamål för att få en blandning av kontor, handel och bostäder som skapar ett hållbart Södra Värtan. Inom området finns också en kvarterspark och kajstråk med en skyddad badplats i solläge som ett av områdets målpunkter.

Förslaget innebär att områdets nordöstra hörn mot Värtabassängen fylls ut och det nya markområdet bebyggs med kontor för att verka som en skärm och skydda bostäderna för buller från fartygen. Det fördjupade programmet för området föreslår också att bebyggelsen närmast Värtapiren och Frihamnspiren är kontorsbebyggelse, som en bullerskärm för bostäderna i de centrala delarna. Kontorsbebyggelsen måste vara högre än bostadsbebyggelsen och är utformad utan öppningar där buller kan sprida sig. Detta gäller för att klara nivåerna utomhus vid fasad som det nuvarande lagstiftning och normer avseende industribuller kräver. Bullernivåerna inomhus klaras via byggnadstekniska åtgärder.

Exploateringen, som inriktningsbeslutet grundar sig på, är mycket hög och utgår från det fördjupade programmet. Inom Södra Värtan förutsätts ca 1 100 lägenheter och ca 270 000 kvm kommersiell bebyggelse uppföras. För att öka projektets inkomster föreslår exploateringsnämnden att det i det fortsatta arbetet ingår att studera en ökning av antalet bostäder.

I arbetet med Södra Värtan ingår också att integrera området bättre med omgivningen jämfört med idag. Där är det viktigt att bryta upp den barriär som Värtabanan idag utgör. Värtabanans östra bangård ägs av Trafikverket.

Södra Värtan är i delar utsatt för risker. Transporter från Loudden går utmed Tegeluddsvägen med farligt gods, men enligt kommunfullmäktige ska olje- verksamheten i Loudden avvecklas i framtiden. Arrendeavtalen för Loudden sträcker sig fram till 2016 med möjlighet till förlängning till 2019. Tidsmässigt planeras utbyggnaden av Södra Värtan att påbörjas innan Loudden avvecklats. Ny bebyggelse i en zon utmed Södra Hamnvägen/Tegeluddsvägen kan därmed komma att få krav på utformning och begränsningar i användningen.

Den framtida bebyggelsen för hela Norra Djurgårdsstaden kommer att innebära mer trafik i området. Fullt utbyggt kommer området att alstra trafik, som ligger väldigt nära vad det nya lokala trafiknätet kommer att klara av. För att hålla nere biltrafiken i området satsas mycket på bra gång- och cykelförbindelser. Bra kollektiva trafikförbindelser som finns på plats redan vid de första inflyttningarna, är mycket viktiga för Södra Värtahamnen såsom SL:s planerade Spårväg City till Ropsten och Lidingö. Även kollektivtrafikförsörjningen norrifrån till området måste ses över.

Bullerproblematiken

Fartygen som angör Värtapiren och Frihamnspiren alstrar buller, vilket räknas som industribuller till skillnad från trafikbuller. Gränsvärden för industribuller är lägre och indelat i dag, kväll och natt. För trafikbuller gäller högre gränsvärden, som räknas på hela dygnet. I Stockholm tillämpas den s.k. Stockholmsmodellen, där hälften av boningsrummen ska ligga mot en s.k. tyst sida. För industribuller har man ännu inte tillämpat samma princip. Bedömningen av externt industribuller är för Södra Värtan en principiellt mycket viktig fråga eftersom ett område utan bostäder skulle motverka stadens ambition att bygga blandat. För projektets ekonomi har inslaget av bostäder en mycket stor betydelse.

Fyra städer har gått samman för att lyfta bullerfrågan i växande städer, där externt industribuller från hamnverksamhet gör att frågan om stadsutveckling av bostäder i attraktiva lägen blir väldigt komplex. Göteborg, Malmö, Helsingborg och Stockholm har tillsammans sökt och fått bidrag från "Delegationen för hållbara städer" för att

genomföra studier som kan synliggöra konsekvenserna och lyfta fram problematiken med dagens riktvärden för industribuller vid stadsutveckling.

Den nya Värtapiren kommer att ha elanslutningar till alla kajlägen, vilket medför både mindre buller och emissioner/utsläpp. För fartyg som angör Stockholm för enstaka timmar är det idag inte möjligt att elansluta. Ambitionen är dock att så många fartyg som möjligt ska elanslutas när den nya Värtapiren tas i drift 2016.

Genomförande och tidplan - Södra Värtan

Den omfattande byggnationen i Södra Värtan gör att området kommer att byggas ut i etapper från år 2014 till ca 2024.

Södra Hamnvägens allé planeras med spårtrafik placerad i mitten, omgiven av körbanor, cykelbanor, gångbanor och trädrader. Den skulle kunna byggas under 2016 och 2017, om tågtrafiken till containerhamnen upphört och verksamheten flyttat till Norvik. Vidare krävs att uppgörelse träffats med Trafikverket om att de frånträder området till förmån för ett nytt huvudstråk genom området.

Risker och osäkerhetsfaktorer

Projektet Södra Värtan är ett mycket komplicerat stadsutvecklingsprojekt. Utbyggnaden är förenad med ett flertal risker och osäkerhetsfaktorer.

Osäkerhet avseende stadsutformning finns genom att endast det fördjupade programmet är underlag vad gäller markanvändning och exploateringsgrad. Beräkningar är gjorda på antagande om en hög exploatering.

Osäkerhet i tidplanen kan ge stora konsekvenser på den totala slutkostnaden för ett stort projekt med lång genomförandetid och stora utgiftsbelopp.

Konjunkturförändringar kan påverka projektet avsevärt då det omfattar en betydande andel kommersiell bebyggelse som är mer känsligt för konjunkturfuktuationer än bostäder. Projektet kommer att byggas under flera år och i olika etapper, vilket gör att olika ekonomiska förutsättningar kan komma att råda.

Bullerproblematiken är aktuell även i detta område och möjligheten att bygga bostäder ger ett mycket stort utslag på projektets totala nettonuvärde och hela projektet Södra Värtahamnen samt stadens ambition om blandad bebyggelse i området.

Farligt gods kommer passera området så länge containerterminalen och oljehamnen vid Loudden är i bruk. Detta kan innebära restriktioner för byggandet längs med Södra Hamnvägen.

Markföroreningar kan förekomma då verksamheter bedrivits med bl.a. oljeprodukter i området. En översiktlig miljöteknisk markundersökning är genomförd och visar på allt från rena områden till områden med mycket höga föroreningar.

Värtabanans östra bangård måste kunna ianspråkta för breddning av Södra Hamnvägen för att klara Spårväg City och stadsdelens framtida trafik. Om det inte går att utvidga Södra Hamnvägen inom bangårdens område som ägs av Trafikverket, måste strukturen omarbetas för området.

Grundläggningsförhållandena i området är ännu inte utredda. I nuläget förutsätts att grundläggningen är normal vilket kan leda till fördyringar om utredningar visar på andra resultat.

Ekonomi - Södra Värtan

Investeringsanalysen beaktar de ekonomiska konsekvenserna på investerings- och driftsidan i löpande prisnivå.

Sammanställning av resultat av nuvärdekalkyl för Södra Värtan i mnkr	
Utgifter 2012 - löpande pris	-1 900
Försäljningsinkomster 2012 - löpande pris	3 790
Nettonuvärde år 2012	1 310

De sammanlagda utgifterna i löpande prisnivå beräknas till ca 1 900 mnkr, varav ca 38 mnkr är utgifter före år 2012, för främst olika utredningar 2004-2006. De framtida utgifterna i Södra Värtan är främst gatuinvesteringar inkl ett nytt huvudstråk genom området i form av en allé, ledningsarbeten, anläggande av nya offentliga platser, evakuering av befintliga verksamheter och markföroreningar. All mark förutsätts säljas och kommande byggherrar ansvarar för och bekostar all bebyggelse och utbyggnad inom kvartersmark samt står för plankostnader, VA-anslutningar mm.

Driftbudget

Driftkostnaderna för trafiknämndens och stadsdelsnämndens ansvarsområden beräknas från år 2014 uppgå till ca 1 mnkr per år och öka till som högst ca 9 mnkr per år. Anläggningarna beräknas vara underhållsfria de första 10 åren. Därefter uppgår underhållskostnaderna till som mest ca 8 mnkr per år.

Kapitalkostnaderna för exploateringsnämnden beräknas uppgå till ca 110 mnkr det första året och minskar därefter något genom avskrivningar. Reavinsten uppgår till ca 3 650 mnkr.

Ekonomiska osäkerheter

Som tidigare nämnts finns ingen detaljplan påbörjad för området vilket gör att antagandena som ligger till grund för beräkningarna är mycket osäkra. Projektet tas ändå upp för reviderat inriktningsbeslut genom kopplingen till Värtapiren och att projekten tillsammans ska ge en ekonomiskt underlag att fatta beslut på.

Slutsats ekonomi - Södra Värtan

Investeringsanalysen, enligt nuvärdesmetoden, för utbyggnaden av projektet Södra Värtan ger ett överskott om ca 340 000 kronor per ekvivalent lägenhet. Exploateringen i Södra Värtan kommer att bli mycket hög. Inga kostnader finns medtagna för Spårväg City.

Exploateringsnämnden föreslår att kommunfullmäktige godkänner reviderat inriktningsbeslutet för Södra Värtan med utgifter om 80 mnkr för fortsatta utrednings-, projekterings- och förberedande arbeten m.m. för Södra Värtan fram till att genomförandebeslut fattas. Exploateringsnämndens bedömning idag är att genomförandebeslut bör kunna behandlas under 2014.

Södra Värtahamnen totalt - ekonomi

Sammanlagt för de tre projekten bedöms utgifterna till ca 7 900 mnkr i löpande prisnivå och inkomsterna till ca 5 100 mnkr. Det totala nettonuvärdet i Södra Värtahamnen är ca 3 mnkr.

Utgifter mnkr	Summa utgifter 2012 - löpande pris (inkl index)
Värtapiren	
Exploateringsnämnden	-2 070,6
Infrastruktur (exploateringsnämnden)	-872,6
Stockholms Hamn	-748,1
Valparaiso	-2 280
Södra Värtan	-1 900
Summa	-7 871,3
Intäkter mnkr	Summa intäkter 2012 - löpande pris (inkl index)
Värtapiren	
Exploateringsnämnden	
Infrastruktur (exploateringsnämnden)	42
Stockholms Hamn	2 735
Valparaiso	1 300
Södra Värtan	3 790
Summa	7 867
Investeringsresultat mnkr	Nettonuvärde år 2012
Värtapiren	
Exploateringsnämnden	-1 879
Infrastruktur (exploateringsnämnden)	-727
Stockholms Hamn	2 189
Valparaiso	-890
Södra Värtan	1 310
Summa	3

Jämfört med beslutet 2009-12-09 har exploateringen av området ökat. Konsekvenserna av den höga exploateringsgraden i framför allt Södra Värtan får framtida studier i detaljplanearbetet visa och det kommer att redovisas i samband med genomförandebeslut, markanvisningar och att olika detaljplaner för området tas

fram. Inga kostnader avseende Spårväg City är medtagna utan förutsätts bekostas av SL eller andra aktörer.

För att få en förståelse för hur mycket kommersiell bebyggelse som förutsätts inrymmas inom Valparaiso och Södra Värtan kan en jämförelse göras med att området ska rymma ca 40 st Hötorgsskrapor. Om det inte går att bygga bostäder i Södra Värtahamnen blir andelen kommersiell bebyggelse ännu högre.

Plan för uppföljning

Projektet följer stadsledningskontorets projektstyrningsmodell för stora projekt.

Ekonomi följs upp i samband med den normala ekonomirapporteringen samt i separata lägesredovisningar hos koncernstyrelsen och exploateringsnämnden.

Kommunikation

Projektet följer Stockholm stads övergripande kommunikationsplan och Norra Djurgårdsstadens kommunikationsplan som uppdateras minst årligen.

På hemsidan www.stockholm.se/norradjurgardsstaden kan man följa projektet.

Ärendets beredning

Ärendet har beretts av Stockholms Stadshus AB och stadsledningskontoret.

Stadsledningskontorets och koncernledningens och synpunkter och förslag

Området Södra Värtahamnen har ett av Stockholms bästa lägen med många kvaliteter som närhet till city, natur och vatten. Området är något av Sveriges ansikte utåt genom alla utländska turister som anländer med fartyg till Stockholm via Värtan och Frihamnen. Norra Djurgårdsstaden är ett utmärkt exempel på hur stadens Vision 2030 ska förverkligas. I Norra Djurgårdsstaden finns stora delar av visionens utpekade ambitioner representerade. Här utvecklas en miljöstadsdel i världsklass som ger förutsättningar för en stark näringslivsutveckling, attraktiva boendemiljöer, en modern hamn som ger en internationell marknad, effektiva transportlösningar och god kommersiell- och offentlig service samt spännande kulturliv i Hjorthagens gasverksområde.

Att bygga ny infrastruktur i den utsträckning som detta projekt kräver, med en ny Värtapir, nya järnvägs- och väganslutningar m.m. kräver stora investeringar och därför en omfattande exploatering för att investeringarna ska kunna bäras med motsvarande inkomster från hamnens verksamhet samt försäljning av mark för bebyggelse m.m. Stadsledningskontoret och koncernledningen anser att det

fördjupade programmet för området bör revideras för att uppnå målsättningen om högre exploatering i området. Området omgärdas med sådana kvaliteter som sjönära läge och närhet till nationalstadsparken, vilket genom en högre bebyggelse kommer fler Stockholmare till del i deras vardag. En högre exploatering ger också en större mängd både dag- och nattbefolkning i området och därmed bättre underlag för den kommersiella bebyggelse och kollektivtrafik som planeras i området. I den fortsatta processen i Södra Värtan måste också planerna på en etablering av ett studentboende på fartyg beaktas. Den ger ett värdefullt tillskott av studentbostäder i ett läge med närhet till många av de stora utbildningsinstitutionerna såsom KTH, Universitetet, Operahögskolan, Musikhögskolan, GIH, Journalistutbildningen vid Radio och TV-Husen m.fl.

Bullerfrågan är mycket viktig både för hamnens fortsatta verksamhet i området och möjligheten att öka bostadsbebyggelsen. Det är därför även fortsättningsvis viktigt att alla berörda parter inom området verkar för en anpassning av normer och lagstiftning utifrån dagens förutsättningar och de tekniska förutsättningarna i detta miljöprofilområde. Där så är lämpligt bör också möjligheten att genom mark-anvisningsavtal och servitut säkra kännedomen om förutsättningarna och säkra kvalitén i bebyggelsen. Etableringen av ett studentboende på fartyg kan också utgöra ett pilotprojekt för att i ett tidigt skede pröva en sådan modell.

Genom den föreslagna utvecklingen i området kommer staden få en modern storstadshamn, väl lämpad och effektiv för den trafik som den försörjer. Den nya bebyggelsen, de offentliga parkerna och gångstråken, förbättrad trafikinfrastruktur och service ger också ett bättre välkomnande till de ca fyra miljoner kryssningsresenärer som anlöper Stockholm varje år via Värtapiren. Det kommer ytterligare förbättra förutsättningarna för Stockholms Hamn att utveckla kryssningstrafik och ökar Stockholms attraktivitet som besöksdestination - helt enligt stadens målsättning i Vision 2030.

Stadsledningskontoret och koncernledningen anser liksom exploateringsnämnden att SL:s planer på en Spårväg City genom området till Ropsten och Lidingö är ett viktigt beslut som stödjer utvecklingen i området. Vidare delar stadsledningskontoret och koncernledningen exploateringsnämndens syn på Värtabanans östra bangård och att området istället bör utnyttjas för ett nytt huvudstråk i form av en allé innehållande Spårväg City.

Stadsledningskontoret och koncernledningen har konstaterat att det finns en stor osäkerhet och en rad risker i projekten. För projekten Valparaiso och Södra Värtan finns inga detaljplaner framtagna, vilket innebär att gjorda antaganden som ligger till grund för beräkningar är mycket osäkra. Att projekten ändå tas upp för inriktnings-

beslut beror på kopplingen till Värtapiren och att projekten tillsammans ska ge ett översiktligt ekonomiskt underlag att fatta beslut på.

De ekonomiska förutsättningarna, enligt det redovisade förslaget, har i dagsläget små marginaler, framförallt i de senare etapperna i utvecklingen av området.

Stadsledningskontoret och koncernledningen vill därför ytterligare poängtera vikten av att exploateringsmöjligheterna i detta mycket attraktiva läge måste bevakas noggrant och utvecklas så att det marginellt positiva resultatet i investeringsanalysen kan upprätthållas eller förbättras.

Mot redovisad bakgrund föreslår stadsledningskontoret och koncernledningen att exploateringsnämnden och Stockholms Hamn AB får i uppdrag att genomföra projektet Värtapiren, samt att fortsätta med arbetet med Valparaiso och Södra Värtan inom de i tjänsteutlåtandet föreslagna budgetramarna.

Bilaga

Reviderat inriktningsbeslut med bilagor 1-6.

Tjänsteutlåtande Värtapiren. Reviderat genomförandebeslut Valparaiso och Södra Värtan.