

Utlåtande 2007:86 RI (Dnr 302-1593/2007)

## Projekt Norra Station

### Inriktningsbeslut samt förvärv av fastigheten Vasastaden 1:17

Kommunstyrelsen föreslår kommunfullmäktige besluta följande

1. Exploateringsnämnden ges i uppdrag att fortsätta utredningsarbetet med inriktning på exploatering inom Norra Stationsområdet.
2. Exploateringsnämnden ges i uppdrag att undersöka och återkomma med alternativa lösningar som minskar stadens ekonomiska åtagande.
3. Avtal med Norra Station AB om förvärv av fastigheten Vasastaden 1:17 för 560 mnkr, *bilaga 2*, godkänns.
4. Utgifterna för förvärv av fastigheten Vasastaden 1:17 får inrymmas i exploateringsnämndens investeringsplan för 2007.
5. Utredningsutgifter för 2007 och kommande år får rymmas inom exploateringsnämndens investeringsplan.

**Föredragande borgarrådet Kristina Axén Olin** anför följande.

#### *Ärendet*

Inom Norra Stationsområdet och i dess närhet finns förutsättningar att skapa en dynamisk region med högkvalificerad forskning och högspecialiserad sjukvård samt ett stort antal bostäder och arbetsplatser i en innerstadsliknande bebyggelse med bra kommunikationer, service och kultur.

Norra Stationsområdet är ett av stadens största utvecklingsområden, som förväntas ge en förlängning av innerstaden med bostäder, arbetsplatser, service och kultur. Godshanteringen har sedan länge avvecklats och området kan idag betecknas som ett trafiklandskap, där E4/E20 och Värtabanan utgör en barriär mellan Stockholm och Solna. Utanför Norra Stationsområdet, på Solnasidan, planeras en förtätad bebyggelse med ett stort antal bostäder och lokaler. Det

finns bl.a. planer på ett nytt högspecialiserat universitetssjukhus inom Karolinska sjukhusets område.

I samverkan med andra intressenter, bl.a. Solna stad, landstinget/Locum och Karolinska institutet/Akademiska hus har framtagits gemensamma planeringsförutsättningar för stadsutvecklingen i området och dess närhet. I samband härmed har formulerats följande vision: Tillväxtregion för världsledande forskning, företagande och boende.

Planeringen har utgått ifrån en överdäckning av trafikled och järnvägsspår. Vägverket har påbörjat en förstudie för tunnelförläggning av E4/E20, som måste vara klar till dess Norra länken öppnas för trafik preliminärt 2015. Banverket utreder Värtabanans framtid, som är beroende av pågående omstrukturering av hamnområdet vid Värtan. AB Storstockholms lokaltrafik (SL) arbetar med en idéstudie för en ny tunnelbanegren till Karolinska sjukhuset. Den planerade Citybanans station Odenplan kan få betydelse för kollektivtrafikförsörjningen av området.

Staden äger all mark på Norra Stationsområdet, varav största delen inköptes från staten 2005. Den fastigheten (Vasastaden 1:17) används för närvarande för detaljhandel m.m. och förvaltas av ett av stadens bolag, Stockholm Norra Station AB. Arbetet med fördjupad översiktsplan pågår med sikte på beslut i kommunfullmäktige efter sommaren 2008.

Inom Norra Stationsområdet planeras en mycket tät (exploateringsgrad på ca 4,5) och hög (8-10 våningar) bebyggelse som följer innerstadens karaktär. Totalt inryms inom området drygt 400 000 kvm BTA bostäder (4 270 lägenheter) och knappt 200 000 kvm kommersiella lokaler. All mark avses försäljas. En så stor exploatering förutsätter överdäckning av E4/E20 och Värtabanan samt fordrar stora infrastrukturåtgärder i form av nytt gatunät m.m. Investeringsutgifterna beräknas till ca 7 700 mnkr och försäljningsinkomsterna till ca 7 000 mnkr.

Ett jämförelsealternativ har studerats där det inte sker någon överdäckning av E4/E20 och Värtabanan. En begränsad utbyggnad kan då ske längs med Norra Stationsgatan av 100 000 kvm BTA bostäder (1 000 lägenheter) och 100 000 kvm BTA kommersiella lokaler. Investeringsutgifterna beräknas då till 1 350 mnkr och försäljningsinkomsterna till ca 1 550 mnkr.

### *Beredning*

*Exploateringsnämnden* har fattat inriktningsbeslut avseende Norra Stationsområdet, samt – villkorat av kommunfullmäktiges godkännande – tecknat avtal med Stockholm Norra Station AB om förvärv av fastigheten Vasastaden 1:17. Nämnden har därtill anhållit om en utökning av 2007 års investeringsbudget om 560 mnkr.

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret.

*Stadsledningskontoret* noterar att det ekonomiska resultatet i överdäckningsalternativet beräknas till ett nuvärde på -1 295 mnkr, vilket motsvarar ett underskott om ca 210 tkr per ekvivalent lägenhet. I jämförelsealternativet beräknas nuvärdet till -105 mnkr, vilket motsvarar ett underskott om ca 50 tkr per ekvivalent lägenhet. Underskotten beror främst på att stora utgifter kommer tidigt, att försäljningsinkomsterna kommer senare samt att projektet medför betydande drift- och underhållskostnader. I exploateringskontorets tjänsteutlåtande förordas att det sker en utbyggnad med överdäckning trots det negativa ekonomiska resultatet.

Ur strikt företagsekonomisk synpunkt anser stadsledningskontoret att överdäckning inte bör genomföras, såvida inte de stora utgifterna för projektet kan delas med andra intressenter. Kontoret tillstyrker dock att kommunfullmäktige fattar inriktningsbeslut för fortsatt utredning av Norra Stationsprojektet men föreslår samtidigt att exploateringsnämnden ges i uppdrag att undersöka och presentera alternativa lösningar som minskar stadens ekonomiska åtagande. I det fortsatta utredningsarbetet bör enligt kontorets mening också en fördjupad granskning av kalkylerade utgifter och försäljningsinkomster med beskrivning av olika scenarier göras, så att kommande genomförandebeslut kan baseras på ett realistiskt underlag med beaktande av risker och osäkerheter.

Stadsledningskontoret tillstyrker att avtalet om förvärv av fastigheten Vasastaden 1:17 godkänns men ifrågasätter om det behövs någon utökning av exploateringsnämndens investeringsplan med begärda 560 mnkr. Utredningsutgifterna för 2007 och kommande år bör enligt kontoret också rymmas inom nämndens investeringsplan.

#### *Mina synpunkter*

Norra Stationsområdet är ett spännande projekt med en fantastisk potential för Stockholms stad, Solna stad, Stockholms läns landsting samt de statliga och privata verksamheter som finns i området. Särskilt utsikterna att integrera Karolinska Institutet och Karolinska sjukhusets forskningsmiljöer med ett nytt innerstadsområde utgör en lovande komponent i arbetet med att stärka Stockholms ställning som vetenskapligt centrum.

Projektet är emellertid förenat med stora exploateringskostnader och betydande risker. Med beaktande av de fördelar som även andra intressenter än Stockholms stad har att dra av att detta projekt förverkligas är det rimligt att förvänta sig att inte staden ensam bär kostnaderna och risktagandet. Detta torde inte minst gälla de riksintressen – europavägarna och Karolinska institutet, för att nämna några – som berörs av projektet. En konstruktiv dialog mellan berörda huvudmän är därför angelägen.

Jag vill även i likhet med stadsledningskontoret uppmana exploateringsnämnden att förutsättningslöst pröva alternativa lösningar av projektet för att förbättra de ekonomiska utsikterna.

## *Bilagor*

1. Reservationer m.m.
2. Avtal om fastighetsreglering avseende fastigheten Vasastaden 1:17
3. Nuvärdeskalkyl, överdäckning av E4/E20 och Värtabanan
4. Nuvärdeskalkyl, jämförelsealternativ utan överdäckning

**Borgarrådsberedningen** tillstyrker föredragande borgarrådets förslag.

**Reservation** anfördes av borgarrådet *Carin Jämtin* (s) enligt följande.

Jag föreslår kommunstyrelsen föreslå kommunfullmäktige besluta följande.

1. Bifalla föredragande borgarrådets förslag till beslut.
2. Uppdra åt exploateringsnämnden att undersöka alternativa lösningar för markanvändningen i Norra Stationsområdet i enlighet med nedanstående.
3. Därutöver anföra följande.

Norra Stationsområdet är ett exempel på de gränsområden som under den senaste tioårsperioden har kunnat utvecklas genom samverkan. Tidigare har områden vid kommunens gräns mot grannkommunerna oftast betraktats som ointressanta då marken på andra sidan utgjort vita fläckar på de kartor planeringen oftast utgår ifrån. Nämnder och verksamheter riktar också oftast intresset mot det man själv har rådighet över. Samverkan bestämmer man som bekant inte över själv. Det är glädjande att staden i flera fall nu har lyckats etablera samverkan med grannkommunerna. Det vore glädjande om den andan och den utvecklingen kunde utsträcka sig ännu längre. Idag finns lovande exempel inom näringspolitiken. Det vore lovvärt om man också kunde möjliggöra en regional diskussion om ansvaret för frågor som bostadsförsörjning, flyktingmottagande, utbildningsfrågor, mm.

Vi anser att det är rimligt att även på Norra Stationsområdet använda sig av stadens deklarerade målsättningar och fastställda policys i så stor utsträckning som möjligt. Det innebär att vi ska eftersträva en blandad bebyggelse och olika upplåtelseformer, både bostadsrätt och hyresrätt. Den råder total enighet i kommunfullmäktige om att detta är en angelägen målsättning och det vore därför önskvärt att exploateringsnämnden hörsammade detta i sitt fortsatta arbete. Kommunfullmäktige har slagit fast att en stor del av bostadsbyggnationen kommer att äga rum i stadsutvecklingsområdena. Om man då inte söker uppfylla stadens fastslagna målsättningar i dessa områden finns det skäl att ifrågasätta om målsättningarna alls fyller någon funktion. Det vore olyckligt om det framstod som att målsättningen om blandade upplåtelseformer enbart var ett sätt att motivera ny bostadsrättsproduktion i så kallade "fill-in"-projekt i ytterstaden. Innerstaden förlorar i snabb takt hyresrätter genom ombildningar. Det kan förefalla paradoxalt att då bygga nya hyresrätter. Det är dock ända sättet att uppnå kommunfullmäktiges mål om en blandad bebyggelse med olika upplåtelseformer i hela staden.

**Reservation** anfördes av borgarrådet *Yvonne Ruwaida* (mp) enligt följande.

Jag föreslår kommunstyrelsen föreslå kommunfullmäktige besluta att

1. i huvudsak bifalla förslaget
2. göra Norra stationsområdet till en klimatneutral stadsdel
3. därutöver anför följande:

Arbetet att däcka över dessa tråkiga trafikytor och att använda det överdäckade området för bostäder och arbetsplatser är mycket bra.

Tydliga målsättningar för området måste arbetas fram och redovisas innan mer detaljerade strukturer fastläggs. Olika utvecklingsalternativ bör analyseras utifrån klimatperspektivet. Integrations- och barnperspektiv är andra viktiga utgångspunkter. En tidig medborgardialog

i området är viktig för att ge en god kvalitet åt områdets utformning.

Ett av huvudmålen med arbetet skall vara att det nya området utformas som en klimatneutral stadsdel där stadsplanering, energisystem och kollektivtrafik utformas så att den nya bebyggelsen inte ger något tillskott till de pågående klimatförändringarna.

Erfarenheter från Hammarby-Sjöstad skall tillvaratas men utvecklas flera steg och miljöledningsansvar måste finnas i projektledningen. Det skall vara ett spjutspetsprojekt för miljöteknik och detta tänkande måste integreras i planeringen från början. Spetsteknik inom miljöområdet ska användas, bl a energieffektiva byggnader och "nollenergihus", förnybar energiförsörjning, bilpoolssystem för att minimera biltrafiken och modernt avfallssystem är några grunder som skall inarbetas från början. En mycket välfungerande och utbyggd spårbunden kollektivtrafik krävs och skall finnas i området från början.

Det gäller även att grönska tas med som en väsentlig del i projektet, annars blir området kallt och sterilt. Exploateringsgraden får inte vara högre än att det möjliggör gröna ytor även mellan husen. Knyt ihop området med Nationalstadsparken och ge goda möjlighet för friluft- och idrottsverksamheter. Tillgängligheten till Nationalstadsparken är väsentlig och de östliga delarna av området måste utformas för att bli en sympatisk och vacker entré till ekoparken för fotgängare och cyklister.

Höjden på byggnaderna och bebyggelsestrukturen i övrigt måste utgå från att det både skall vara bra boendeförhållanden och en bra yttre miljö. Områden måste avsättas för idrottsverksamhet och en god framförhållning för service i form av skolor och förskolor behövs.

När de första strukturskisserna i startpromemorian över området togs fram presenterades ett förslag som anknöt till de "Hallmanska" planeringsidéerna som såg ut att kunna bli mycket bra. Förslaget innehöll färre rätvinkliga rutnätsgator än såsom det nu ser ut i den nu presenterade fördjupade översiktsplanen. Även ett öst-västligt parkstråk som knöt samman Haga med Karlberg fanns i dessa skisser. Den nu tilltänkta nya bebyggelsen är mer kompakt och högre än den normala Stockholmsskalan. De första skisserna ger inget bra intryck och ger känslan av miljonprogrammets sämsta sidor, bl a byggnader som inte tål att åldras och det öst-västliga parkstråket har blivit ett mindre och isolerat parkområde. De ursprungliga strukturella idéerna bör tas in i det fortsatta programarbetet för att kunna planera området i en anda av Lindhagen, Blom och Glemme.

Stadsdelen bör få en blandning av hyresrätter och bostadsrätter. Genom att begränsa storleken på markanvisningarna ges även möjligheten för mindre aktörer på byggmarknaden att medverka.

Det är i dagsläget svårt att se att Värtabanan inte kommer att fylla en viktig funktion i framtiden, därför är det inte aktuellt att nu ta ställning för en nedläggning. Tvärtom bör de delar av Värtabanan som inte överdäckas få mer av grönska runt sig. Här kan en grön korridor i landskapet utvecklas kring banan.

Norralänkenprojektet som sådant är en samhällsekonomisk felsatsning och det är ytterst beklagligt att man i samband med dessa arbeten inte ens kan förlägga Roslagsvägen i tunnel förbi Frescatiområdet.

**Reservation** anfördes av borgarrådet *Ann-Margarethe Livh* (v) enligt följande.

Jag föreslår kommunstyrelsen föreslå kommunfullmäktige besluta att

1. i huvudsak bifalla kontorets förslag
2. göra Norra Stationsområdet till en klimatneutral stadsdel
3. därutöver anför följande:

I byggandet av ett helt nytt område som Karolinska - Norra Station finns stora möjligheter att tänka nytt och modernt. Det är mycket prioriterat att ha ett helhetstänkande som syftar till att skapa en hållbar stadsdel, både ur ett miljömässigt och socialt perspektiv. Karolinska - Norra Station ska bli en ny spjutspets ur ett miljöperspektiv, med inspiration och lärdom från Hammarby Sjöstad.

Målsättningen är att göra Norra Stationsområdet till en klimatneutral stadsdel där stadsplanering, energisystem och kollektivtrafik utformas så att den nya bebyggelsen inte ger något tillskott till de pågående klimatförändringarna. Erfarenheterna från Hammarby Sjöstad ska tas till vara och utvecklas. Målsättningen är att bli ännu bättre, med exempelvis skarpare krav på miljöanpassat byggande, energisnåla hus, modernt avfallssystem m.m.

En förutsättning för hela projektet är att området får bra kollektivtrafik. Tunnelbanebygget måste påskyndas och dessutom bör det även planeras för spårvagn istället för treans buss. Spårbunden trafik är en nödvändighet då busstrafiken i annat fall kommer att bli mycket omfattande, med omkring 150 passager i timmen.

Området ska planeras för att bli en transportsnål stadsdel, som både har god kollektivtrafik och en god tillgänglighet av dagligvaruhandel, förskolor etc. inom gångavstånd för de boende. Det innebär också låga parkeringsnormer, som ger större utrymme för lekplatser och grönytor i den täta stadsmiljön. Bilpooler ska finnas inplanerade redan från början. Barnperspektivet ska också finnas med.

Utformningen med långsträckta kvarter riskerar att leda till en monoton och steril miljö trots vertikaliserade byggnader. Större variation i utförandet samt en eventuell uppdelning av vissa kvarter samt blandade höjder skulle därför vara önskvärt.

Planering av grönområden och offentliga platser är extra prioriterat i området eftersom det planeras för en hög exploateringsgrad. Här handlar det både om att ta till vara redan existerande gröna miljöer och att skapa nya grönytor insprängd i bebyggelsen. Viktigt är att området får goda kopplingar till Hagaparken, helst på ett sådant sätt att biologiska spridningskorridorer kan förstärkas. Den storskaliga trafiklösningen vid Norrtullsplatsen riskerar med nuvarande utformning att bli en påtaglig barriär. Grön-

ytor och offentliga platser har stor betydelse för det sociala livet och ska därför vara attraktiva och lättillgängliga för alla invånare vilket är något som måste studeras i det fortsatta planarbetet.

Det är mycket viktigt att det planeras för offentlig service redan från början, t.ex. bibliotek, förskola, skola och lokaler för kulturverksamhet.

En annan viktig fråga är hur området görs till en blandad och levande stadsdel där alla har möjlighet att bo. För att undvika att förslaget ytterligare förvärrar segregationen i Stockholm bör det byggas en stor andel hyresrätter med rimlig hyra, eventuellt genom att delar av området avsätts för en tävling om att bygga billigt eller att en maxnivå för hyran sätts från början.

Det är i dagsläget svårt att se att Värtabanan inte kommer att fylla en viktig funktion i framtiden, därför är det viktigt att upprätthålla möjligheterna att transportera gods på Värtabanan.

Remisstiderna för dessa typer av stora programsamråd ska vara särskilt långa för att underlätta för medborgare och andra berörda att komma till tals.

**Kommunstyrelsen** delar borgarrådsberedningens uppfattning och föreslår kommunfullmäktige besluta följande

1. Exploateringsnämnden ges i uppdrag att fortsätta utredningsarbetet med inriktning på exploatering inom Norra Stationsområdet.
2. Exploateringsnämnden ges i uppdrag att undersöka och återkomma med alternativa lösningar som minskar stadens ekonomiska åtagande.
3. Avtal med Norra Station AB om förvärv av fastigheten Vasastaden 1:17 för 560 mnkr, *bilaga 2*, godkänns.
4. Utgifterna för förvärv av fastigheten Vasastaden 1:17 får inrymmas i exploateringsnämndens investeringsplan för 2007.
5. Utredningsutgifter för 2007 och kommande år får rymmas inom exploateringsnämndens investeringsplan.

Stockholm den 30 maj 2007

På kommunstyrelsens vägnar:  
KRISTINA AXÉN OLIN

*Anette Otteborn*

**Reservation** anfördes av *Carin Jämtin, Tomas Rudin, Teres Lindberg* och *Malte Sigemalm* (alla s) med hänvisning till reservationen av (s) i borgarrådsberedningen.

**Reservation** anfördes av *Stefan Nilsson* (mp) med hänvisning till reservationen av (mp) i borgarrådsberedningen.

**Reservation** anfördes av *Inger Stark* (v) med hänvisning till reservationen av (v) i borgarrådsberedningen.

**Ersättaryttrande** gjordes av *Per Ankersjö* (c) enligt följande.

Centerpartiet ställer sig bakom beslutet att exploatera Norra Stationsområdet. Vi instämmer också i synpunkten att en överdäckning av E4/E20 samt Värtabanan är en förutsättning för att exploateringen ska förverkligas. Den föreslagna, mycket täta bebyggelsen, skulle dock med fördel kunna förändras till en exploatering som även innehåller något eller några riktigt höga hus. Genom att bygga på höjden skulle man kunna skapa fler och större parker och grönytor i området och samtidigt få en god ekonomi i exploateringen. Skyskrapor skulle dessutom sätta området på kartan, visuellt markera dess existens och ge området en mer livlig gatumiljö.

I projektet finns också alla möjligheter använda moderna, miljövänliga tekniska lösningar. Goda erfarenheter från exempelvis Hammarby Sjöstad bör tas till vara. Energi-effektiva hus, förnybar energiförsörjning och effektiv, smidig avfallshantering är alla delar som bör ingå i Stockholms framtida stadsutvecklingsprojekt.



## ÄRENDET

På Stockholms sida inom Norra Stationsområdet planeras en mycket tät (exploateringsgrad på ca 4,5) och hög (8-10 våningar) bebyggelse som följer innerstadens karaktär. Totalt inryms inom området drygt 400 000 kvm BTA bostäder (4 270 lägenheter) och knappt 200 000 kvm kommersiella lokaler. All mark avses försäljas. En så stor exploatering förutsätter överdäckning av E4/E20 och Värtabanan samt fordrar stora infrastrukturåtgärder i form av nytt gatunät m.m. Investeringsutgifterna beräknas till ca 7 700 mnkr och försäljningsinkomsterna till ca 7 000 mnkr.

Idag finns en dalsänka mellan Norra Stationsgatan och bebyggelsen på Solnasidan. För att utjämna skillnaderna i höjd planeras gatorna från Norra Stationsområdet få en lutning upp mot Karolinska sjukhusområdet. Utrymmet under ska utnyttjas för handel, parkering och förråd.

Överdäckningen av E4/E20 och Värtabanan planeras börja vid Eugeniätunnlarna respektive Norrtullsplatsen och sträcka sig fram till c:a 75 meter väster om Solnabron för att medge utbyggnad av kvarters- och gatumark. Längre västerut är det svårt att överdäcka på grund av ramper mellan E4/E20 och Klarastrandsleden.

Den gamla Solnabron anses uttjänt och behöver ersättas med en ny bro, varvid mötet med Norra Stationsgatan görs om till en korsning i plan. Väster om Solnabron planeras nya broar och ramper för att leda norrgående trafik från Essingeleden och Klarastrandsleden upp till en ny trafikplats samordnad med Solnabron och den nya gatustrukturen. Norra Stationsgatan avses byggas om till lokalgata och Norrtullsplatsen byggas om till en signalreglerad cirkulationsplats. Dessutom behöver korsningen vid Sveaplan byggas om eftersom Sveavägen får ett nytt läge.

En park i samma storlek som Mariatorget planeras centralt i området och huvudgatorna avses vara trädplanterade. En ny idrottspark planeras på f.d. bensinstationstomten vid Norrtull. Förskolor planeras kunna tillgodoses inom kvartersmarken medan lokalisering av skolenhet förutsätts sökas utanför området.

Ett jämförelsealternativ har studerats där det inte sker någon överdäckning av E4/E20 och Värtabanan. En begränsad utbyggnad kan då ske längs med Norra Stationsgatan av 100 000 kvm BTA bostäder (1 000 lägenheter) och 100 000 kvm BTA kommersiella lokaler, d.v.s. ca 1/3 av vad som annars skulle kunna uppnås. Investeringsutgifterna beräknas till 1 350 mnkr och försäljningsinkomsterna till ca 1 550 mnkr. Vid en sådan exploatering som inte anpassas för de stora höjdskillnaderna mellan Norra Stationsgatan och Karolinska går det inte att vid ett senare tillfälle komplettera bebyggelsen genom en överdäckning av E4/E20 och Värtabanan.

Lönsamheten för de olika alternativen har beräknats enligt nuvärdesmetoden. Det ekonomiska resultatet i överdäckningsalternativet beräknas till ett nuvärde

på -1 295 mnkr, vilket motsvarar ett underskott om ca 210 tkr per ekvivalent lägenhet. I jämförelsealternativet beräknas nuvärdet till -105 mnkr, vilket motsvarar ett underskott om ca 50 tkr per ekvivalent lägenhet. Underskotten beror främst på att stora utgifter kommer tidigt, att försäljningsinkomsterna kommer senare samt att projektet medför betydande drift- och underhållskostnader. I exploateringskontorets tjänsteutlåtande påpekas att relevanta jämförelseobjekt saknas och där förordas att det sker en utbyggnad med överdäckning trots det negativa ekonomiska resultatet.

I ärendet redovisas genomförandeorganisation och tidplan, risk- och osäkerhetsfaktorer samt övriga konsekvenser av projektet. Dessutom föreslås att staden inleder förhandlingar med staten och berörda transportföretag om att lägga ned trafiken på Värtabanan. Vidare föreslås godkännande av ett avtal med stadens bolag Norra Station AB om förvärv av fastigheten Vasastaden 1:17 för 560 mnkr samt att nämndens investeringsplan för 2007 utökas med samma belopp. Exploateringsnämnden har för egen del godkänt fortsatta utredningar för en exploatering inom Norra Stationsområdet inom ramen för en total investeringsram om 40 mnkr.

### **Exploateringsnämnden**

**Exploateringsnämnden** beslutade vid sitt sammanträde den 19 april 2007 i enlighet med exploateringskontorets tjänsteutlåtande

1. Exploateringsnämnden godkänner för sin del föreliggande avtal med Stockholm Norra Station AB om förvärv av fastigheten Vasastaden 1:17 för 560 mnkr samt uppdrar åt exploateringskontoret att vidta erforderliga åtgärder för avtalets genomförande.
2. Exploateringsnämnden begär hos kommunfullmäktige om en utökad investeringsbudget 2007 med 560 mnkr för förvärv av fastigheten Vasastaden 1:17.
3. Exploateringsnämnden godkänner fortsatta utredningar av förutsättningarna för en exploatering genom överdäckning inom Norra Stationsområdet inom ramen för en total investeringsram om 40 mnkr.
4. Exploateringsnämnden godkänner för sin del redovisad inriktning av projektet.
5. Exploateringsnämnden underställer besluten enligt punkt 1, 2 och 4 ovan för kommunfullmäktiges godkännande senast 2007-06-30.
6. Exploateringsnämnden förklarar besluten omedelbart justerade.

*Reservation* anfördes av ledamoten Emilia Hagberg (mp) och ledamoten Ann-Margarethe Livh (v), *bilaga 1*.

*Särskilt uttalande* gjordes av ordföranden Joakim Larsson m.fl. (m) samt le-

damoten Gulan Avcı (fp), *bilaga 1*.

*Ersättaryttrande* gjordes av ersättaren Lotten von Hoffsten (v) och ersättaren Torkel Tigerschiöld (mp), *bilaga 1*.

*Ersättaryttrande* gjordes av ersättaren Camilla Torstensson (kd) och ersättaren Christer Mellstrand (c), *bilaga 1*.

**Exploateringskontorets** tjänsteutlåtande daterat den 10 april 2007 har i huvudsak följande lydelse.

### **Sammanfattning**

Norra Stationsområdet är ett av kommunfullmäktige utpekat angeläget stadsbyggnadsprojekt. I Stockholms översiktsplan 1999, som antogs av kommunfullmäktige 1999, pekas Norra Stationsområdet ut som ett av 12 stadsutvecklingsområden. Utbyggnaden av Norra Stationsområdet stämmer väl in på översiktsplanens inriktning att bygga staden inåt på redan ianspråktagen mark.

Karolinska - Norra Stationsområdet har ett centralt läge i staden och regionen. Området har förutsättningar att utvecklas till en självklar del av innerstaden med bostäder, arbetsplatser, service och kultur och samtidigt vara ett centrum för världsledande forskning och högspecialiserad sjukvård.

Stadsutvecklingen i full skala inom området förutsätter en överdäckning av E4/E20 och Värtabanan. Tidpunkten för utbyggnaden är av strategisk betydelse då den samordnas med Norra länkens utbyggnad. Överdäckningen måste vara klar till dess att Norra länken öppnas för trafik preliminärt 2015. Den extra trafik som Norra länken medför kommer annars att innebära att byggnadsarbetena för tunnelarna blir onödigt komplicerade och kostsamma. En begränsad utbyggnad kan ske längs med Norra Stationsgatan med framför allt kommersiella fastigheter utan att överdäckning sker av trafikområdet. En utbyggnad utan överdäckning förmår inte att knyta samman Karolinska och innerstaden och lämnar ett öppet sår i stadslandskapet. En överdäckning krävs för att förverkliga visionen för området.

Investeringsanalysen enligt nuvärdesmetoden för utbyggnaden av Norra stationsområdet, genom överdäckning av E4/E20 och Värtabanan, ger ett underskott om ca 210 tkr per ekvivalent lägenhet. Underskottet beror på att staden har stora utgifter tidigt i projektet genom förvärvet av marken, evakueringar av befintliga verksamheter och framför allt överdäckningen av E4/E20 och Värtabanan. Projektets driftskostnader har också stor betydelse för resultatet. Om driftskostnaderna exkluderas redovisas ett negativt nettonuvärde om ca 140 tkr per ekvivalent lägenhet. Det ska påpekas att relevanta jämförelseobjekt, som analyserats med nuvärdesmetoden, saknas. Kontoret bedömer, trots det ekonomiska resultatet, att en utbyggnad av området med överdäckning är det för platsen bästa alternativet.

Kontoret anser att det bör övervägas att staden inleder förhandlingar med staten och berörda transportföretag om att lägga ned trafiken på Värtabanan.

Kontoret kommer under våren ta in anbud för försäljning av marken för delar av utbyggnaden inom den första etappen öster om Solnabron.

Samråd har skett med stadsledningskontoret och övriga berörda förvaltningar. In-

formationsmöten har även hållits med Företagsgruppen Norra Station.

Kontoret föreslår att exploateringsnämnden godkänner fortsatta utredningar av förutsättningarna för en exploatering genom överdäckning inom Norra Stationsområdet inom ramen för en total investeringsram om 40 mnkr.

Kontoret föreslår vidare att exploateringsnämnden för sin del godkänner föreslagen inriktning på projektet samt underställer beslutet för kommunfullmäktiges godkännande.

Kontoret föreslår även att exploateringsnämnden godkänner avtal med det kommunägda Stockholm Norra Station AB, om förvärv av fastigheten Vasastaden 1:17 för 560 mnkr. Avtalet är villkorat av att kommunfullmäktige godkänner det senast den 30 juni 2007.

Exploateringskontorets expertråd i fastighetsfrågor avser behandla ärendet (Dnr E07-384-491) vid sitt möte den 11 april 2007.

### Bakgrund

Vid Norrtull låg den historiska stadsgränsen med tullhusen vid Stockholms infart. Staden har successivt växt och lagt årsring till årsring. Fram till 1920-talet hade området en lantlig karaktär, men ändrades då godstrafiken flyttades hit från Norra Bantorget. Godshanteringen har successivt avvecklats sedan 1960-talet i området och lades slutligen ner i början av 1990-talet. Det som en gång låg i stadens utkant, utgör nu istället en del av dess innerstad.



Området idag

Norra Stationsområdet präglas idag av ett stort trafiklandskap med E4/E20 och Värta-banan som utgör barriärer i stadslandskapet. Befintliga byggnader vittnar om den järnvägsverksamhet som bedrivits här. Bebyggelsefronten längs med Norra Stations-

gatan och Sveavägen består av en blandning mellan kontor och bostäder. Kopplingarna mellan Stockholms innerstad och Karolinska sjukhus- och institutområdet är svaga.

Norra Stationsområdet har under lång tid varit föremål för idéer om exploatering och bostäder. I början av 1990-talet anordnades bl a parallella uppdrag som även omfattade en överdäckning av Norra länken.

I stadens översiktsplan 1999 som antogs av kommunfullmäktige 4 oktober 1999 pekades Norra Stationsområdet ut som ett av 12 stadsutvecklingsområden. Området utgör en stor framtida utvecklingsresurs för en blandad och varierad stadsbebyggelse. Området stämmer väl överens med inriktningen i översiktsplanen att bygga staden inåt på redan exploaterad mark.

I mars 2000 beställde Gatu- och fastighetskontoret i Stockholm och SJ fastighetsregion Öst en detaljplaneutredning av Norra Stationsområdet. Stadsbyggnadskontoret i Stockholm inledde därefter ett planarbete.

Staden och Jernhusen AB (fd SJ fastighetsdivisionen) presenterade tillsammans med Karolinska institutet och en byggherregrupp vid halvårsskiftet 2003 en förstudie kring tunnelförläggning av E4/E20 och Värtabanan samt stadsutveckling på och kring Norra Stationsområdet. I samband med att planerna på ett nytt högspecialiserat universitetssjukhus på KS-området tog form anslöt sig SLL/Locum till arbetet. Under hösten 2003 bildades en ny organisation för stadsutvecklingsområdet. En politisk styrgrupp bildades och Solna stad blev en part i projektet. En informell samarbetsorganisation etablerades med en ledningsgrupp med tjänstemän från städerna, landstinget/Locum och KI/Akademiska hus.

Parterna har tagit fram s k Gemensamma planeringsförutsättningar för stadsutvecklingen i området. Inom ramen för detta arbete formulerades en vision för området: "Den nya stadsdelen kring Norra Station förenar i en unik miljö stadens kvaliteter med världsledande forskning, företagande och boende i Europas mest spännande tillväxtregion". Planprogrammet sändes på remiss under våren 2005. Bl a Länsstyrelsen framförde att Stockholm och Solna borde överväga om planeringen av området istället ska ske genom en fördjupad översiktsplan eftersom en sådan har en starkare kommunalpolitisk förankring och kan återopas under längre tid.

Under 2005 och 2006 har förnyelseambitionerna inom området förtydligats och konkretiserats. Kontoret har genomfört studier av exploateringsförutsättningarna kopplat till tunnelförläggningen av väg och järnväg. Landstinget/Locum har genomfört 3S-utredningen. En formgivningstävling för ett nytt universitetssjukhus har genomförts.

Arbetet med en fördjupad översiktplan (FÖP) för området pågår f n och kommer att skickas på samråd under våren 2007. Preliminärt kan en fördjupad översiktplan för området antas av kommunfullmäktige efter sommaren 2008. Parallellt med FÖP-processen har Vägverket inlett arbetet med att ta fram en förstudie för en tunnelförläggning av Norra länken/E4/E20 och SL arbetar med en idéstudie för en ny tunnelbanegren till Karolinska.

Arbete pågår, parallellt med FÖP:en, med detaljplanering för delar av området som kan bebyggas under tiden som överdäckning sker av E4/E20 och Värtabanan. Användningen kommer att vara blandad stadsbebyggelse med bostäder och lokaler.

## **Beslut**

Av Stockholms stads budget för 2007 framgår att den framtida bostadsutbyggnaden

till stor del kommer att ske i stadsutvecklingsområdena Henriksdal/Danvikslösen, Norra Station, Värtahamnen/Loudden, vid Årstafältet och genom överdäckningen av Klarastrandsleden, förnyelse av city samt ett fortsatt arbete inom söderortsvisionen.

Hittills fattade beslut om Norra Stationsområdet:

GFN 2001-06-12	Inriktningsbeslut för utbyggnad av Norra Stationsområdet
SBN 2001-11	Godkännande av startpromemoria för detaljplaneläggning.
GFN 2003-10-21	Beslut om lägesbeskrivning av planeringen.
GFN 2004-12-16	Beslut om att förvärva Jernhusen Norra Station AB av Jernhusen AB.
KF 2005-03-07	Beslut om att förvärva Jernhusen Norra Station AB av Jernhusen AB.
SBN 2005-01-20	Beslut om programsamråd.
MN 2005-04-12	Remiss av programförslag behandlas i MN.
SBN 2005-10-27	Redovisning av programsamråd i SBN.
MN 2006-01-26,	Lägesredovisning Norra station. Samarbetsavtal och delge-
SBN 2006-01-19	nomförandebeslut avseende fortsatt utredningsarbete.

Fram till 2006-12-31 har exploateringskontoret haft kostnader om totalt ca 13 mnkr. Det arbetsprogram som redovisades för marknämnden vid Lägesredovisningen 2006-01-26 har till största delen genomförts. De nu förestående kostnaderna för fortsatta fördjupningar av tekniska studier samt påbörjande av systemhandlingar för teknisk infrastruktur beräknas till omkring 25 mnkr.

Nästa beslutstillfälle för exploateringsnämnden infaller vid beslut om markanvisningar inom delar av området samt vid remissen över den fördjupade översiktsplanen preliminärt kv 2 2007. Stadsbyggnadsnämnden väntas översända den första detaljplanen för delar av området på planremiss preliminärt kv 3 2007 då även Vägverket förväntas remittera förstudien för tunnelförläggningen av E4/E20. Genomförandebeslut kan fattas tidigast under år 2009.

### **Utbyggnadsförslag**

Utvecklingsområdet Norra Station/Karolinska intar en nyckelposition i staden och regionen. Läget vid innerstadens norra port, det historiska landskapet samt forskning och vård på Karolinska ger en unik möjlighet att utveckla en sammanhängande stadsmiljö med bostäder, arbetsplatser, service och kultur samt ett centrum för världsledande forskning och högspecialiserad vård.

### **Stadsutvecklingsområdet**

Genom en överdäckning av E4/E20 och Värtabanan från ett kvarter väster om Solna bron till Norrtullsplatsen försvinner dagens barriärer i form av motorväg och järnväg. Istället skapas en ny stadsdel över kommungränsen där innerstadens historiska gator Gävlegatan, Dalagatan och Hälsingegatan förlängs vilket innebär att innerstaden och Karolinska sjukhusområdet integreras. Ett nytt universitetssjukhus byggs intill Solnavägen. Förtätningar sker på östra KS-området med blandad stadsbebyggelse. Förtätningar sker även längs Solnavägen och i befintlig struktur på KI-området. Tunnelbanan förlängs till området från Odenplan och eventuellt vidare till Solna centrum. Totalt inom området för den fördjupade översiktsplanen (Norra station - Karolinska

sjukhuset - Östra Karolinska – Karolinska institutet) planeras för 6 500 lägenheter (13 000 boende) samt lokaler för omkring 33 000 arbetande.

### Huvudalternativ



Utbyggnadsförslag

### Norra Station

På Stockholms sida inom Norra Stationsområdet planeras en mycket tät blandad stadsbebyggelse för bostäder och kontor som följer innerstadens karaktär. Totalt inryms inom området ca 600 000 kvm BTA fördelat på drygt 400 000 kvm BTA bostäder (4 270 lägenheter) och knappt 200 000 kvm kommersiella lokaler. Hittills har skisserats för långsträckta rektangulära kvarter i nordsydlig riktning som ges en meanderliknande bebyggelsestruktur i form av kopplade punkthus. Inom varje kvarter ryms omkring 700 lägenheter. Detta medger, trots den höga exploateringen (omkring 4,5), förhållandevis goda ljusförhållanden och möjlighet till tysta sidor i lägenheterna.

För att utjämna skillnaderna i höjd anläggs de nya gatorna från Norra stationsområdet med lutning upp mot Karolinska sjukhusområdet så att dagens dalsänka med E4/E20, vilken bildar barriär mellan Solna och Stockholms, byggs bort. Utrymmet under utnyttjas för handel, parkering och förråd. Bebyggelsen har 10 våningar ut mot gatan och 8 våningar mot gården. I varje kvarter planeras för grönskande takterrasser.

Bebyggelsestrukturen skapar möjlighet till en flexibel användning för bostäder eller kommersiella lokaler. Stadsdelens bostadskaraktär kommer att framhävas tydligt i det nya Norra Stationstorget som förläggs mellan Norra Stationsgatan och Boulevarden. Torget blir en mötesplats för boende och arbetande och fredas från genomfarts-

trafik. Ett fotgängarvänligt stråk mellan Vasaparken och Karolinska sjukhusparken löper genom torgrummet. Det gamla stationshuset skulle kunna få en central placering som symbolbyggnad för Norra Station.



### Överdäckning av E4/E20 och Värtabanan

E4/E20 och Värtabanan överdäckas inom Norra Stationsområdet och området exploateras i sin helhet. Överdäckningen av E4/E20 börjar c:a 75 meter väster om Solnabron och sträcker sig fram till Eugeniattunnelarna och Norrtullsplatsen. Solna och Locum önskar fortsätta tunnelinbyggnaden av E4 även norr om Eugeniattunnelarna fram till trafikplats Haga Södra. Järnvägen byggs in i tunnel mellan Norrtullsplatsen och Solnabron samt vidare väster om Solnabron för att medge utbyggnad av kvartersmarken. Tunnelkonstruktionerna ovan väg och järnväg utnyttjas för bebyggelse eller gatumark.

Den gamla Solnabron ersätts med en ny bro och mötet med Norra Stationsgatan görs om till en korsning i plan. Väster om Solnabron byggs nya broar och ramper för att leda norrgående trafik från Essingeleden och Klarastrandsleden upp till en ny trafikplats samordnad med Solnabron och den nya gatustrukturen. Norra Stationsgatan byggs om till lokalgata.

Den viktigaste gatusträckningen i öst-västlig riktning utgörs av den nya Boulevarden vars offentliga rum markerar kommungränsen och är den nya stadsdelens primära kommunikationslänk. Norra Stationsgatan gestaltas som lokalgata och förenar den gamla och den nya stadsdelen.

### Trafik

Norrtullsplatsen byggs om till en signalreglerad cirkulationsplats för att ta emot framtida trafik från Norra länken, etapp 2. Ombyggnaden av Norrtull medför att Sveavägen behöver förskjutas till ett nytt läge längre norrut. Varken Norrtull eller Roslagstull kommer att bli fullständiga trafikplatser. Båda kommer tillsammans att fungera som en komplett trafikplats. Korsningen vid Sveaplän behöver byggas om eftersom Sveavägen mellan Sveaplän och Norrtull läggs i ett nytt läge.

S:t Eriksgatan behöver tre inkommande och två utgående körfält vid Norrtullsplatsen. Vid korsningen med Diagonalen behövs två körfält i vardera riktning. Korsningen S:t Eriksgatan - Diagonalen byggs som en trafiksignalerad trevägskorsning för biltrafik men med busstrafik i en fjärde anslutning.

Boulevardens södra kant begränsas av den underliggande Norra länkens sektion. Byggnaderna utmed Boulevardens södra sida behöver stöd i Norra länkens mittremsa. Om Norra länken byggs med tre körfält i vardera riktning blir den effektiva bredden för Boulevarden 25 meter. Eventuellt kan Norra länken behöva fler körfält och då kan gaturummet behöva breddas. En sådan breddning bedöms enbart kunna ske mot norr.



Boulevarderna kan trafikeras av upp mot ca 20 000 f/d, vilket motsvarar nuvarande trafik på Fleminggatan. Gatan ska i planförslaget även trafikeras av bussar och ska rymma ett övergripande cykelstråk.

Boulevarderna föreslås få ett genomgående körfält i varje riktning med kantstensparkering eller busshållplats utanför körfälten. I korsningar kan två körfält skapas i tillfarterna. Om inte tunnelbanan byggs ut till området kommer eventuellt separata busskörfält att behövas utmed gatan.

I planförslaget föreslås en diagonal gata, *Diagonalen*, som förbinder Boulevarderna med S:t Eriksgatan. Den har samma trafikfunktioner som Boulevarderna och föreslås ha samma bredd.

Stråket *Torsgatan - Solnabron - Solnavägen* knyter ihop Stockholms innerstad med Solna och har även en viktig sammanbindande funktion mellan KS och KI. Stråket *Torsgatan - Solnabron - Solnavägen* är ett av de mest trafikbelastade stråken genom planområdet med som mest 35 000-40 000 f/d år 2030. Hela sträckan trafikeras av bussar, utrymmen för busshållplatser behövs. Eftersom vissa korsningar, främst i Solna, riskerar att bli överbelastade kan busskörfält på vissa partier bli aktuellt. Ett viktigt cykelstråk går längs med gatan.

*Korsningen Solnabron/Torsgatan - Norra Stationsgatan* regleras med trafiksignaler. I korsningen krävs två körfält i Solnavägen/Torsgatan. Även i Norra Stationsgatan krävs två körfält i varje tillfart. *Korsningen Solnavägen/Solnabron - ramperna/ Boulevarderna* behöver fyra körfält i tillfarten från söder och tre från norr. Rampens tillfart behöver tre körfält medan Boulevardens tillfart klaras med två körfält. Rampens från-fart behöver två körfält.

Lokalgatorna inom området ges en likartad gestaltning. Detta gäller både nord-sydgående stråk, såsom Gävlegatan och Dalagatan och öst-västgående, såsom "gamla Sveavägen" och eventuellt Norra Stationsgatan.

### **Kollektivtrafik**

SL håller på att ta fram en idéstudie där möjligheten för utbyggnad av tunnelbana undersöks. Det förslag som studeras innebär att tunnelbanans gröna linje avgränsas vid Odenplan. Tunnelbanestationen kan möjliggöra uppgångar vid nya Karolinska sjukhusets entré vid Solnavägen samt vid Norra Stationsområdet. En sådan utbyggnad är av strategisk betydelse för stadsdelen och kommer att påverka etableringsviljan. Sträckningen är dock ej detaljstuderad och lägen för uppgångar ännu inte fastställda. På längre sikt kan tunnelbanan förlängas mot Solna centrum.

Den planerade Citybanan får en station under Odenplan med uppgång vid Vanadisvägen vilket ger området en regional tillgänglighet.

Utöver tunnelbana sker kollektivtrafikförsörjning med buss. Sjukhusområdets nya disposition med förskjutning mot Solnavägen innebär att målpunkterna i resmönstret förändras. De gator som är aktuella för busstrafik är Karolinska vägen, Tomtebodavägen, Solnavägen, Boulevarderna, Diagonalen, Dalagatan, Norra Stationsgatan och Sveavägen (både nuvarande och framtida). Viktiga målpunkter för busstrafiken blir det nya sjukhuset, tunnelbanan samt pendeltågsstationen.

### **Cykeltrafik**

Stadsdelen ska utformas med cykelbanor utmed de viktiga huvudstråken. I nord-sydlig riktning blir Solnavägen/Solnabron/Torsgatan ett fortsatt viktigt cykelstråk.

Dalagatan blir troligtvis också ett viktigt cykelstråk eftersom gatan börjar vid Norra Karolinska Sjukhusområdet och sträcker sig ända fram till Norra Bantorget och Vasagatan, via den framtida pendeltågsstationen vid Vanadisvägen. Hälsingegatan och Gävlegatan blir också viktiga eftersom de leder cyklister mellan pendeltågsstationen och Norra Stationsområdet, KS och KI. Dessa två gator kommer att ha små biltrafikmängder och utformas som 30-gator. Därför föreslås cykling i körbana på dessa två gator. I öst-västlig riktning blir Norra Stationsgatan, Sveavägen (nya och befintliga), Boulevarden och Diagonalen viktiga stråk som bör utformas med cykelbanor. Dessutom behöver området ha kopplingar till Nationalstadsparken och Karlbergsparken.

### **Angöring och parkering**

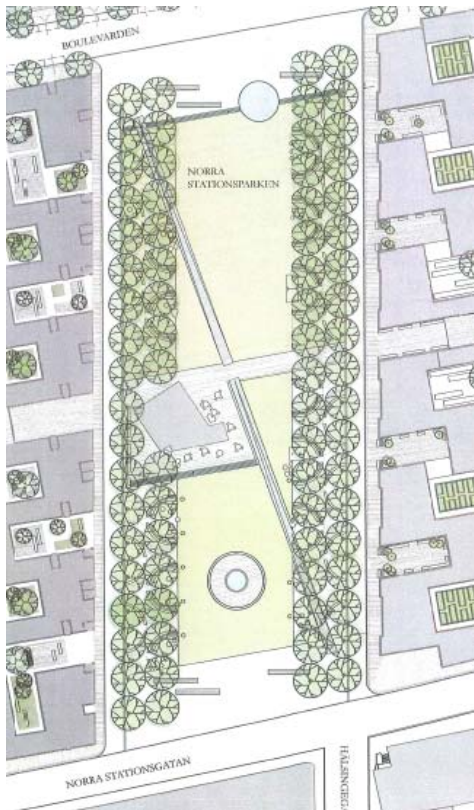
Angöring och korttidsparkering föreslås längs med kantsten på gatorna inom planområdet. För bostäder och verksamheter ska parkering anordnas i garage inom fastighetsgränsen eller i dess närområde. Utrymmen under överdäckningen kan användas för parkering i två plan. Samutnyttjande krävs för att parkeringsytan ska räcka för såväl bostädernas behov, kontor och handel.

### **Parker, gator och torg**

Området omgärdas av de stora park- och naturområdena Karlbergsparken, Norra Djurgården och Hagaparken. Tillgängligheten från planområdet både västerut till Karlbergsparken och österut till Hagaparken och Norra Djurgården är bristfällig och bör förbättras. I anslutning till Norra Stationsområdet finns dessutom ett flertal befintliga friytor med stora potentiella värden för en stadsutveckling. Viktigast är Karolinska sjukhusets park, grönytorna runt Eugeniahemmet samt Karolinska sjukhusets östra parkområde. På Norrmalm finns några mindre parker/lekplatser som i dagsläget är avskurna från Norra Stationsområdet av trafikbarriärer.

För att klara av friytebehovet för de framtida boende i området bör en stadsdelspark tillskapas samt en kvarterspark. Karolinska Sjukhusets park kan användas som en stadsdelspark medan en kvarterspark i samma storlek som Mariatorget tillskapas centralt i området.

En analys ska göras för att lokalisera de olika friytebehov som ska tillfredsställas i stadsdelsparken samt kvartersparken enligt Stadens Parkprogram. De offentliga rummen kommer på den höga exploateringen användas intensivt av många människor. Därför måste de planeras och gestaltas med en hög medvetenhet om funktioner och högkvalitativa material som håller över tiden och som är lättskötta och inte slits ner.



Den centrala kvartersparken

Den höga exploateringen ställer också krav på gaturummets gestaltning. Huvudgatorna ska vara trädplanterade och bilda stadsmässiga rum som ska uppfattas som rymliga, gröna och vackra likt de större gaturummen på Norrmalm såsom Karlbergsvägen och Vanadisvägen. Torget vid Karolinska sjukhusets huvudentré kommer att bli en del av gatustrukturen som en knutpunkt både socialt och för kommunikation. Det ska också utformas med en hög medvetenhet om det stadsmässiga torget med sina funktioner såsom uteserveringar, socialt liv och kommunikation. Det ska även uppfattas som en grön oas med hjälp av planteringar och större träd.

### **Idrott**

Norrmalm har brist på friyta och i Vasastans- och Norrmalmsområdet finns det en brist på idrottsanläggningar. Staden genom idrottsförvaltningen har mot denna bakgrund planerat för en ny idrottspark på den tidigare bensinstationstomten. Idrottsparken är ett mellanling mellan lekplats, park och idrottsarena. Parken har en avgörande betydelse för att möta det stora behovet av idrottsfunktioner och efterfrågan på ytor för barn- och ungdomsaktiviteter. Idrottsparken utformas så att den binder samman Haga-parken med Norrmalm. Idrottsparken planeras av idrottsförvaltningen oavsett utbyggnaden av Norra Station.

### Förskolor och skolor

Erfarenheter från nya bostadsområden, bl a i Hammarby Sjöstad, visar att behovet av förskola (1-5 år) motsvarar 220 platser per 1 000 nya lägenheter samt att antalet skolbarn uppgår till 10 procent av befolkningen. Inom Norra Stationsområdet behövs cirka 900 nya förskoleplatser. Behoven av lokalyta för förskola bedöms uppgå till ungefär 9 000 kvm. Dessa behov kommer att kunna tillgodoses inom kvartersmarken.

Antalet skolbarn inom Norra Stationsområdet uppskattas till 400. Om varje klass består av omkring 25 barn behövs en skolenhet med lokaler för 16 klasser, omkring 6 000 kvm (baserat på 15 kvm per elev). Lokalisering för skolenheten bör sökas i närområdet och inte inom det föreslagna utbyggnadsområdet.

### Tekniska försörjningssystem

Nät för de flesta tekniska försörjningssystemen finns redan inom området. En nödvändig utbyggnad av näten bedöms inte påverka anslutande system och anläggningar i någon större omfattning och därmed inte medföra några tröskeffekter.

### Jämförelsealternativ



Jämförelsealternativet

Ett jämförelsealternativ har studerats inom ramen för arbetet med den fördjupade översiktsplanen. I detta alternativ sker ingen överdäckning av E4/E20 och Värtabanan. Ett nytt universitetssjukhus och tunnelbanan förväntas byggas ut. Inom Stockholms stad begränsas förtätningarna till Norra Stationsgatan enligt vad som är möjligt med hänsyn till risk, luft och buller. Såväl E4/E20 som Värtabanan innebär påtagliga störningar och utgör kraftiga barriärer mot Solna. Omkring 200 000 kvm BTA kan byggas

inom området fördelat på 100 000 kvm BTA bostäder (1 000 lägenheter) och 100 000 kvm BTA kommersiella lokaler. Kontorshus placeras som skärm mot trafiklederna och bostadshus mot Norra Stationsgatan. Husen kommer att ha i huvudsak samma höjder som befintlig bebyggelse i området, som högst 7 våningar.

Utan överdäckningen kommer ingen gemensam stadsutveckling ske i området. Stockholm och Solna utvecklas var för sig skilda av trafiklederna. Norra Stationsområdet ligger i en sänka. De stora höjdskillnaderna mellan Norra Stationsgatan och Karolinska innebär att en förtätning längs med Norra Stationsgatan inte kan kompletteras med en överdäckning av E4/E20 och Värtabanan vid ett senare tillfälle. Detta får till följd att den gemensamma visionen för området sannolikt inte kan förverkligas senare om utbyggnaden inleds enligt jämförelsealternativet.

### **Genomförande och tidplan**

Beroende på projektets omfattning och komplexitet kommer utbyggnaden av Norra Stationsområdet att pågå under cirka 15 år. Definitiv utbyggnadstakt är beroende av många faktorer och kan inte definieras ännu. Det nya sjukhuset färdigställs under åren 2015-2017.

Utbyggnaden av Norra Stationsområdet bör kunna påbörjas under 2010. För att ge plats för byggverksamhet och etableringsytor för Vägverket byggnation av Norra länken behöver i det närmaste all nuvarande verksamhet inom Norra Stationsområdet utrymmas och byggnaderna rivas. Utbyggnaden av Norra Stationsområdet innebär att flertalet av befintliga arrendatorer och hyresgäster måste flytta från området. Kontoret har påbörjat diskussioner med några av de större hyresgästerna om möjligheten att inrymma dessa i den planerade nybebyggelsen.

#### *Köp av fastigheten Vasastaden 1:17*

Stadens bolag S:t Erik Markutveckling AB förvärvade per den 1 april 2005 samtliga aktier i Jernhusen Norra Station AB, vars enda tillgång är fastigheten Vasastaden 1:17 (i huvudsak hela Norra Stationsområdet). Kommunfullmäktige behandlade ärendet den 7 mars 2005. Jernhusen Norra Station AB har sedermera bytt namn till Stockholm Norra Station AB.

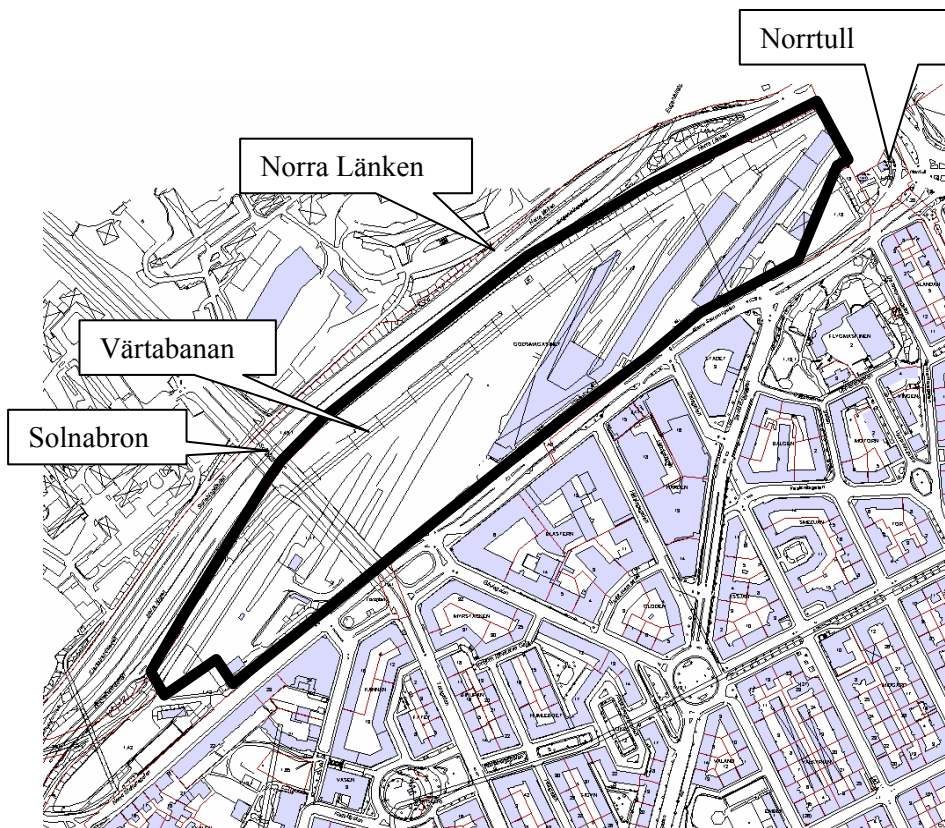
Fastigheten Vasastaden 1:17 har en areal på 138 000 kvm. Godsbangården är sedan länge nedlagd och på området finns ca 70 arrende- och hyreskontrakt. På området finns Värtabanan med ett genomgående spår och två uppställningsspår.

Inför en kommande exploatering av Norra Stationsområdet med ett antal markförsäljningar till olika byggherrar och stadens egna arbeten med infrastrukturen i form av gator, torg, överdäckningar m m har kontoret bedömt det som nödvändigt att marken övergår från stadens bolag till staden genom exploateringsnämnden.

Utöver fördelen av en samlad organisatorisk verksamhet inom exploateringskontoret så har juridiska avdelningens skatteenhet visat på negativa skatteeffekter, moms och reavinst, som blir fallet om exploateringen skulle drivas i bolagsform. I samråd med stadsledningskontorets juridiska avdelning har därför upprättats ett förslag till avtal. Genom fastighetsreglering skall fastigheten Vasastaden 1:17 föras till stadens fastighet Vasastaden 1:16. Köpeskillingen är 560 mnkr. Tillträdesdag är den 1 september 2007. Avtalet är villkorat av att kommunfullmäktige godkänner det senast den 30 juni 2007 och att lantmäteriförrättningen fullbordas. Vidare skall styrelserna för Stockholm Norra Station AB och S:t Erik Markutveckling AB senast den 1 april 2007

godkänna avtalet samt styrelsen för Stockholms Stadshus AB godkänna det senast den 30 april 2007.

Exploateringskontorets expertråd i fastighetsfrågor avser behandla ärendet (Dnr 07-384-491) den 11 april 2007.



1.

#### *Genomförandeorganisation*

Den erfarenhet staden har av att hantera större stadsbyggnadsprojekt talar för att genomförandet av Norra Station bör ske i Exploateringskontorets regi med Exploateringsnämnden som första beslutande instans. Då marken som staden övertagit från Jernhusen AB i dag ligger i ett bolag har, som tidigare nämnts, kontoret noga övervägt för- och nackdelar med att driva exploateringen i bolagsform. Slutsatsen är att övervägande skäl, främst skattetekniska och ekonomiska, talar för att marken lyfts ur bolaget och läggs under exploateringskontoret så som nu föreslås. Utöver de ekonomiska konsekvenserna så talar mycket för att även fortsättningsvis samla exploateringskompetensen inom staden på ett ställe vad gäller policy, avtals- och genomförande frågor.

Ett samarbetsavtal avseende hela Norra Stationsområdet, d v s det område inom Solna och Stockholm som omfattas av den fördjupade översiktsplanen, finns mellan staden och Locum. Det finns stora fördelar med att samordna inte bara planeringen utan även genomförandet med Locum och också med Akademiska Hus. Ett sådant

samarbete har staden traditionellt etablerat genom särskilda samarbets- och genomförandeavtal. Även med marken överförd till exploateringsnämnden finns möjligheten kvar att bilda ett särskilt bolag av den karaktär som Locum AB har idag, dvs ett bolag som inte äger marken men som organisatoriskt hanterar den. I ett sådant bolag kan, om så bedöms vara möjligt, flera parter ingå.

Med fördjupningen av översiktsplanen och inriktningsbeslutet som grund kan kontoret på ett tydligare sätt fortsätta samarbetet med Locum, Akademiska hus och övriga samarbetsparter. Gemensamma intressen är bl a bedömning av nyttan av olika anläggningar samt när och hur utbyggnad bör ske för ett effektivt genomförande.

#### *Markanvisningar*

Kontoret kommer under våren ta in anbud för försäljning av marken för delar av utbyggnaden av etapp 1 öster om Solnabron. Anbudena gäller enbart bostäder. Två eller tre av de byggherrar som anmält intresse för markanvisning inom området kommer därefter att erbjudas att köpa till högsta pris bland anbudena. Kontoret bedömer att det av ekonomiska skäl i huvudsak bör bli bostadsrätter inom området.

#### *Överdäckningen*

Tidpunkten för tunnelförläggningen av E4/E20 och Värtabanan är av strategisk betydelse eftersom denna samordnas med Norra länkens utbyggnad. Överdäckningen måste vara klar till dess att Norra länken öppnas för trafik preliminärt 2015. Den extra trafik som Norra länken medför kommer annars att medföra att byggnadsarbetena för tunnelarna blir onödigt komplicerade och kostsamma. De båda vägtunnelarna för E4/E20 föreslås byggas samtidigt för att minska den totala byggtiden. Om vägtunnelarna byggs samtidigt beräknas byggtiden till 5 år medan om vägtunnelarna byggs var för sig tar de 7 år att färdigställas. Om vägtunnelarna ska hinna bli färdigställda innan Norra länken öppnas måste de byggas samtidigt och påbörjas senast under mitten av år 2010. Den tidsmässigt efterföljande järnvägstunnel beräknas ta ca 2 år att genomföra. Överdäckningen förutsätter att dessa funktioner kan läggas i temporära lägen för att friställa byggnadsområden från trafik så långt det är möjligt.

#### *Utbyggnadsetapper*

Utbyggnad av kvartersmark längs Norra Stationsgatan öster om Solnabron kan i en första etapp ske parallellt med att E4/E20 och Värtabanan däckas över. Den nya kvartersbebyggelsen längs med Norra Stationsgatan är planerad att delvis sträcka sig ut över Norra Stationsgatans nuvarande sträckning. Innan kvartersbebyggelsen kan påbörjas bör därför gatan byggas om och ledningar flyttas. Mellan åren 2010 och 2015 kan ca 380 lägenheter byggas årligen, totalt omkring 2 240 lägenheter samt 14 000 kvm kommersiella lokaler.

Utbyggnaden vid Norrtullsplatsen kan inte påbörjas förrän Vägverkets arbeten med Norra länken är avslutade, arbetstunneln igenfylld och arbetsplatsen är avetablerad preliminärt år 2015. Då kan här påbörjas byggande av ca 500 lägenheter och knappt 32 000 kvm kommersiella lokaler.

Efter att järnvägstunneln färdigställts kan utbyggnaden fortsätta ovanpå denna och vägtunnelarna. Inom detta område byggs 1 125 lägenheter och 10 000 kvm lokaler mellan 2017 och 2020.

Exploateringen väster om Solnabron förutsätter att Solnabron först byggs om.

Bron är i dåligt skick och har idag låg bärighet. Nuvarande höjdnivå mot Solna behålls medan nivån mot Stockholm sänks och anpassas till Norra Stationsgatans nya högre läge. Vid ombyggnaden av Solnabron påverkas befintlig ramp från Klarastrandsleden som behöver byggas om för att anpassas till bronns nya höjdläge. Dessa arbeten kan påbörjas tidigast 2018 och beräknas ta omkring 3 år. Resterande område väster om Solnabron kan färdigställas som tidigaste mellan 2019-2023. Inom detta område byggs 400 lägenheter och 132 000 kvm lokaler.

Planeringen inom området kommer att resultera i 3-4 detaljplaner som handläggs med normalt planförfarande. Stadsbyggnadskontoret bedömer att detaljplanerna tidigast kommer att kunna antas med början år 2009. Första byggstart inom området planeras till år 2010 och första inflyttning bedöms till år 2013.

### **Risker och osäkerhetsfaktorer**

Utvecklingen av området Norra Station är en mycket komplicerad stadsutvecklingsprocess även i jämförelse med stadsutvecklingen i Hjorthagen och Hammarby Sjöstad. Utbyggnaden är förenad med ett flertal risker och osäkerhetsfaktorer såväl gällande tekniska frågor som ekonomi. Problematik med överdäckningens tekniska utformning, kritiska tidpunkter, svängningar i marknaden m m kan medföra såväl ökande investeringsutgifter som förskjutningar i tidplanen vilket kan komma att påverka projektets totala ekonomi. I takt med att utbyggnaden av Norra Station startar kommer osäkerheterna kring vissa frågor att gradvis minska.

### *Transporter av farligt gods/överdäckning*

Norra länken/E4/E20, Sveavägen och Norra Stationsgatan är idag primära transportleder för farligt gods. Risknivån för området närmast ovan överdäckningen har inte skattats slutgiltigt, då det ännu inte är fastställt hur tunneln kommer att konstrueras. För de tunnlar som ska bebyggas med hus finns det risk för att konstruktionerna blir mer komplicerade och dyrare att genomföra beroende på krav från myndigheter. Vid tunnelmynningar är effekterna av en eventuell olycka högre, vilket måste beaktas vid fortsatt planläggning.

Norra länken med E4/E20 är tills vidare den enda kapacitetsstarka förbindelsen mellan de södra och norra regiondelarna. Förbindelsen är av riksintresse. Vägverket har startat en förstudie för att utreda översiktliga konsekvenser av överdäckning med inriktning på att specificera vägtresset så att möjlighet till nuvarande och framtida behov av förbättringar av förbindelsen E4/Norra länken säkerställs samt att angelägna framtida projekt inte omöjliggörs eller försvåras. Vidare ska förstudien utreda vilka regelverk som ska gälla för en överdäckning samt vilka generella krav på konstruktion detta ger samt att framkomligheten och säkerheten på väg E4/E20 kan upprätthållas i samband med genomförandet av överdäckningen. Förstudien omfattar delen från ett kvarter väster om Solnabron till och med trafikplats Haga södra. Vägverkets förstudie, som kommer att vara klar i september 2007, kommer att ge svar på om en överdäckning är möjlig. Exploateringskontorets bedömning är dock att överdäckningen är tekniskt möjlig att genomföra.

Utbyggnaden av Norra länken, som är planerad till åren 2007-2015, kommer att påverka ytvägnätet intill Norrtull i hög utsträckning samt trafikplatsen vid Haga södra. Om Norra länken blir färdig tidigare än planerat eller om arbetena vid Norra Station färdigställs senare än beräknat kommer Norra länken att tas i trafik innan vägtunnlar-



na inom Norra Stationsområdet är klara. Detta skulle leda till att färdigställandet av resterande del av vägtunnlarna blir mer komplicerat. Kontoret ser det därför som betydelsefullt att den fortsatta planeringen fortlöper i ett raskt tempo för att undvika utdragna och kostbara provisorier. Vid en försening finns även risk för att trafikutvecklingen under genomförandetiden blir större än planerat vilket kan orsaka mer komplicerade temporära trafikåtgärder.

#### *Övrig infrastruktur*

Citybanan är planerad att utföras under åren 2007 till 2014/2015. Citybanans ena arbetstunnel, som är belägen invid Norra Stationsgatan i områdets sydvästra del, kan påverka tidplanen för utbyggnaden av området väster om Solnabron.

Om beslut om förlängning av tunnelbanan dröjer eller uteblir måste busstrafiken till stadsdelen utökas avsevärt, vilket skulle medföra behov av ökat utrymme i gatunätet samt för bussterminaler utöver vad som redovisas i planförslaget.

Även om genomförandet av utbyggnaden vid Norra Station kompliceras av många faktorer så underlättas det av att Norra Stationsområdet till stor del består av obebyggd mark eller av bebyggelse som är planerad att rivras. Detta ger utrymme och möjlighet att placera berörda trafikleder i temporära lägen så att arbetena kan genomföras utan onödigt stora störningar.

#### *Ekonomiska osäkerheter*

I projektet föreligger liksom i alla större projekt en risk för ökade kostnader beroende av marknadsläget vid tidpunkten för upphandling. Förändringar i konjunkturläget under utbyggnadstiden, som sträcker sig över omkring 15 år, kan också komma att påverka projektets intäkter.

Det finns även en mindre risk för oväntade kostnader på grund av markens beskaffenhet, exempelvis för markföreningar, men kontoret bedömer den risken som låg utifrån de undersökningar som gjorts.

En överdäckning gynnar även andra markägare i området men det har fram tills nu inte varit möjligt att slå fast i vilken mån dessa markägare kan bidra till finansieringen av överdäckningskostnaderna. Förhandlingarna kommer att fortsätta med i huvudsak Locum kring deras ekonomiska bidrag till överdäckningen.

#### *Osäkerheter i tidplanen*

Om stadens beslut kring projektets omfattning och genomförande förskjuts kommer projektets tidplan att påverkas. Tidplanen för utbyggnaden av Norra länken styr i stor utsträckning utbyggnaden av Norra Stationsområdet. Överdäckningen måste vara färdigställd innan Norra länken öppnas för trafik. Om vägtunnlarna ska hinna bli färdigställda innan Norra länken öppnas måste de byggas samtidigt och påbörjas senast under mitten av år 2010.

Även tidpunkten för ett nytt universitetssjukhus och en tunnelbaneförlängning till Karolinska kan komma att påverka utbyggnadstakten och tidplanen.

Planprocessen har startat och första detaljplanen skickas på samråd preliminärt i september 2007. Detaljplanearbetet omfattar endast alternativet med överdäckning av E4/E20 och Värtabanan. Detaljplanen kan preliminärt antas under 2009 för att möjliggöra byggstart 2010. Det finns risk för att långdragna processer kring överklaganden av detaljplaner och bygglov kan försena starten för utbyggnaden.

Vidare kan utbyggnaden påverkas av om intresset från byggherrar och bostadsköpare minskar under byggtiden.

#### *Oklarheter i organisationen*

Planeringsfasen i stadsutvecklingen inom Karolinska – Norra Station bedrivs gemensamt mellan Stockholms stad, Solna stad, Locum och Akademiska hus. Arbetet har fram tills nu fungerat bra. Parterna har dock till viss del skilda målsättningar med utvecklingen inom området och tidsperspektiven för planeringen varierar mellan de båda städerna. Stockholms stad har genom ägandet av marken full rådhighet medan Solna är beroende av de båda markägarnas avsikter. SLL/Locums tidplan styrs i stor utsträckning av ett beslut om ett nytt universitetssjukhus sker omkring årsskiftet 2007/08. Inför ett sådant beslut bör förhandlingar ske avseende ett fördjupat fortsatt samarbete mellan markägarna.

#### *Värtabanan*

Banverket utreder för Värtabanas framtida behov av spårkapacitet. Värtabanan är av riksintresse och ingår i det sk TEN-nätet (Trans European Net System). Så länge Värtahamnen och Frihamnen trafikeras med godstrafik och tågfarjor, är utgångspunkten för planeringen av Norra Station att tre spår behövs där när området står färdigt. Under genomförandetiden förutsätts att endast två spår behövs. Banverket har tagit ställning till att järnvägsplan inte behövs för överdäckningen, eftersom det handlar om redan befintliga spår.

I rapporten "Att hamna rätt", om Stockholmsregionens hamnar, skattas den totala kostnaden för överdäckning av Värtabanan på Norra Station till ca 600 mnkr och ombyggnad av bro vid Norrtull i samband med Norra länken till ca 300 mnkr; alltså totalt ca 900 mnkr. En nedläggning av Värtabanan, med ett beslut under år 2006, skulle enligt rapporten ge motsvarande besparing för Norra Station och Norra länken samt en besparing med ca 100 mnkr för exploateringen i Värtan; dvs totalt ca 1 000 mnkr. Det bör påpekas att Vägverkets besparing för bron sannolikt blir mindre eftersom vissa åtgärder redan behövt vidtas.

Ett bibehållande av Värtabanan utgår från en användning enbart för färjetrafik från Siljaline samt för flistransporter till ett nytt fjärrvärmeverk i Värtan. Detta kräver de tre spåren på Norra Station. Det är enkelspår från Norra Station till Värtan och extraspåren vid Norra Station krävs enligt Banverket för att rangera och avvakta möjligheter att passera stambanan, som har en trafik där kapacitetsgränsen nåtts.

Värtabanan är i dag, som sagts ovan, ett riksintresse för trafiken mellan Sverige och länderna öster om Östersjön. Det är viktigt att påpeka att riksintresset är knutet till funktionen och inte till läget. Det är alltså fullt möjligt att flytta riksintresset till Nynäsbanan. I dag finns medel avsatta för att förlänga mötesspår på vissa stationer på Nynäsbanan så att både person- och godstrafik kan öka. På sikt måste dubbelspår byggas till Nynäshamn för att riksintresset ska kunna "flyttas". Medel för detta finns inte avsatta i Banverkets budget.

Vad gäller dagens trafik på Värtabanan ligger det helt i stadens hand att avgöra om den ska flyttas över till Nynäshamn. Beslut finns redan om flytt av containertrafiken till Norvik.

Anspråk finns från Fortum om att kunna transportera flis till den nya fjärrvärmeanläggningen i Värtan per tåg. Exploateringskontoret kan inte avgöra om detta är en

teknisk nödvändighet eller ett ekonomiskt krav från Fortum. Transport av flis per båt torde vara möjlig året runt. Sannolikt kommer det att krävas ett ”backup”-system med alternativ transportmöjlighet och järnvägsalternativet blir då svårt att undvika.

För färjetrafiken är det tidsmässigt ingen skillnad om färjorna går till Nynäshamn i stället för till Värtan. Men det är mer eller mindre ett krav från rederiet att färjorna ska angöra Värtan. Avgörandet är emellertid stadens.

En eventuell nedläggning av Värtabanan kommer troligen inte vara möjlig innan utbyggnaden av Norra Stationsområdet påbörjas, men ett övervägande om en sådan nedläggning bör, enligt kontorets uppfattning, ingå i stadens planering för projektet Norra Station.

## **Ekonomi**

Kontoret redovisar här de ekonomiska förutsättningarna för utbyggnaden av Norra stationsområdet genom överdäckning utifrån en investeringskalkyl enligt nuvärdesmetoden och vilka budgetkonsekvenser projektet medför.

### *Resultat av investeringsanalys enligt nuvärdesmetoden*

Denna analys beaktar de ekonomiska konsekvenserna på investerings- och driftssidan i löpande prisnivå. Investeringsanalysen enligt nuvärdesmetoden för alternativet med överdäckning redovisar ett negativt nettonuvärde om 1 295 mnkr vilket motsvarar ca 210 tkr per ekvivalent lägenhet. Om driftskostnaden exkluderas erhålls ett negativt nettonuvärde om 864 mnkr vilket motsvarar ca 140 tkr per ekvivalent lägenhet. De totala utgifterna för utbyggnaden uppgår till ca 7 700 mnkr och försäljningsinkomster till ca 7 000 mnkr i löpande prisnivå.

Projektets utgifter avser främst förvärv av mark, överdäckningen av E4/E20 och Värtabanan samt ny- och ombyggnad av gata och park inklusive diverse ledningsflyttar. Även kostnader för evakuering av befintliga verksamheter ingår. Kommande byggherrar ansvarar för och bekostar all bebyggelse och utbyggnad inom kvartersmark samt delar av planarbetet.

Underskottet beror på att staden har stora kostnader tidigt i stadsutvecklingsprocessen. Kostnaderna för förvärv av mark och evakueringar av befintliga verksamheter kommer tidigt och är betydande. Stora delar av överdäckningen måste också vara färdigställd innan övriga delar av området kan bebyggas. Detta innebär att intäkter från försäljning av mark för bostäder och kommersiella lokaler i huvudsak kommer några år efter de största utgifterna. I genomsnitt kommer drygt 300 lägenheter per år att färdigställas mellan åren 2010 och 2022.

En investeringsanalys har även gjorts för jämförelsealternativet. Denna redovisar ett negativt nettonuvärde om ca 105 mnkr vilket motsvarar ca 50 tkr per ekvivalent lägenhet. De totala utgifterna för utbyggnaden enligt jämförelsealternativet uppgår till ca 1 350 mnkr och försäljningsinkomster till ca 1 550 mnkr i löpande prisnivå.

## **Olika faktorer som påverkar projektets resultat**

Om projektets drifts- och underhållskostnader exkluderas i investeringsanalysen redovisas ett negativt nettonuvärde på 864 mnkr vilket motsvarar 140 tkr per ekvivalent lägenhet.

Förändringar i konjunkturläget kan komma att påverka intäkterna från försäljning. Om projektets intäkter stiger med 10 procent minskar underskottet till ca 1 095 mnkr

vilket motsvarar ca 180 tkr per ekvivalent lägenhet. Om intäkterna sjunker med 10 procent ökar underskottet till ca 1 500 mnkr eller ca 240 tkr per ekvivalent lägenhet. Projektet planeras också i ett läge när flera stora anläggnings- och exploateringsprojekt byggs och det finns därför risk att byggkostnaderna ökar i en högre takt än vad som beaktats i kalkylerna. Om projektets utgifter stiger med 10 procent ökar underskottet till ca 1 780 mnkr eller ca 290 tkr per ekvivalent lägenhet. Om projektets utgifter minskar med 10 procent minskar underskottet till ca 815 mnkr eller ca 130 tkr per ekvivalent lägenhet.

Projektets resultat påverkas även av beslut om Värtabanans framtid. Utan kostnaden för Värtabanans överdäckning blir resultatet ett negativt nettonuvärde om 814 mnkr eller 132 tkr per ekvivalent lägenhet. Utesluts driftskostnaderna blir resultatet ett negativt nettovärde om 65 tkr per ekvivalent lägenhet.

Det bör också påpekas att antaganden om index och räntor gjorts med utgångspunkt från dagens situation. Under en lång uppförandeperiod kan dessa antaganden visa sig vara mycket felaktiga.

Tidiga bullerstudier visar att buller från E4/E20 och Värtabanen kan skärmis av effektivt. Detta möjliggör att kvartersmarken fram till Värtabanans provisoriska läge kan bebyggas parallellt med att tunnelförläggningen görs. Hur stor andel av kvartersmarken som kan bebyggas under utbyggnadstiden har stor betydelse för projektets ekonomi.

### **Jämförelse med andra projekt**

För de 10-tal projekt i staden som hittills prövats med nuvärdesmetoden är det bara några få som har ett sämre resultat än underskott på max 35 tkr per ekvivalent lägenhet. Bl a dessa finns Danvikslösen där underskottet beräknats till 223 tkr per ekvivalent lägenhet.

Nuvärdesmetoden är avsedd att på sikt ge underlag för att jämföra olika projekts "lönsamhet" med varandra. Som nämns ovan har ett 10-tal projekt prövats med nuvärdesmetoden. Inget av dem är av sådan storlek och med en så lång genomförandetid som Norra station och något historiskt material, analyserat med samma metod, att jämföra de resultat som redovisas i detta tjänsteutlåtande med finns inte.

Översiktsplanens övergripande strategi "att bygga staden inåt på redan exploaterad mark" innebär att exploateringskostnaderna blir högre eftersom stadsomvandlingen är mer komplicerad. Utbyggnaden av Norra Station har tidigt stora kostnader för bl a markförvärv, evakueringar av befintliga verksamheter samt överdäckningen av E4/E20 och Värtabanen. Exploateringsstalet är mycket högt (4,5) och all mark kommer att säljas vilket innebär att möjligheterna att förbättra det ekonomiska resultatet är små om inte kostnaderna för överdäckningen kan delas med andra berörda markägare.

### *Budgetkonsekvenser*

Investeringsutgifterna för projektet beräknas till ca 7 700 mnkr och investeringsinkomsterna till ca 7 000 mnkr i löpande prisnivå. Utfallet över de närmaste åren beräknas bli enligt nedanstående tabell:

Mnkr	Ack t.o.m. 2006	2007	2008	2009	2010	Senare	Totalt
Utgifter (-)	-10,5	-567,6	-12,7	-27,7	-445,1	-6 679	-7 701
Inkomster (exkl. försäljning)							
Nettoutgift (-)/- inkomst	-10,5	-567,6	-12,7	-27,7	-445,1	-6 679	-7 701
Försäljningsin- komst					525,7	6 478	7 004

Stadens utgifter/inkomster för exploatering bedöms kunna finansieras via marknämndens investeringsbudget för år 2007- 2010 och medel skall beaktas i nämndens kommande budgetarbete.

#### *Driftbudget*

De sammanlagda driftskostnaderna från och med 2010 beräknas uppgå till ca 1 mnkr och öka till som mest 14 mnkr. Anläggningarna beräknas vara underhållsfria de första 10 åren. Därefter uppgår underhållskostnaden till som mest 12 mnkr per år.

Kapitalkostnaderna för exploateringsnämnden beräknas uppgå till ca 184 mnkr år 2023 för kvartersmarken och till 127 mnkr år 2025 för allmän platsmark. Dessa kostnader minskar därefter genom avskrivningar. Reavinsten uppgår till 1 880 mnkr.

#### *Samhällsekonomi*

Under 2005 gjorde ÖhrlingsPrice WaterhouseCoopers (ÖPWC) en översiktlig analys av ekonomiska effekter från publikt intressentperspektiv på uppdrag av ledningsgruppen. Studien är inte en fullständig och traditionell samhällsekonomisk kalkyl. Kartläggningen visar ekonomiska värden av att genomföra huvudalternativet och jämförelsealternativet. Det konstateras att de dynamiska effekterna av att genomföra huvudalternativet är omfattande och stora i jämförelse men jämförelsealternativet. Huvudalternativet bedöms ge en kombination av attraktivt boende och arbetsplatser i en tillväxtmiljö starkt kopplad till den akademiska världen. En del av Stockholm/Solna som i dagens läge av många uppfattas som oattraktiv kommer att integreras i en modern stadsmiljö som binder samman Stockholm och Solna. Utjämningskattesystemet gör att de kvantifierade kommunala och landstingskommunala dynamiska effekterna inte blir så stora då merparten av de positiva skatteeffekterna tillfaller staten.

#### *Slutsats - ekonomi*

Investeringsanalysen enligt nuvärdesmetoden för utbyggnaden av Norra stationsområdet, genom överdäckning av E4/E20 och Värtabanan, ger ett underskott om ca 210 tkr per ekvivalent lägenhet. Underskottet beror på att staden har stora utgifter tidigt i projektet genom förvärvet av marken, evakueringar av befintliga verksamheter och framför allt överdäckningen av E4/E20 och Värtabanan. Projektets driftskostnader har också stor betydelse för resultatet. Om driftskostnaderna exkluderas redovisas ett negativt nettonuvärde om ca 140 tkr per ekvivalent lägenhet. Det ska påpekas att relevanta jämförelseobjekt, som analyserats med nuvärdesmetoden, saknas. Kontoret

bedömer, trots det ekonomiska resultatet, att en utbyggnad av området med överdäckning är det för platsen bästa alternativet. En utbyggnad utan överdäckning förmår inte att knyta samman Karolinska och innerstaden och lämnar ett öppet sår i stadslandskapet. En överdäckning krävs för att förverkliga visionen för området.

## **Övriga konsekvenser av projektet**

### **-Tidig miljöbedömning**

Inom ramen för arbetet med planprogrammet har en tidig miljöbedömning gjorts. De väsentligaste miljöfrågorna är buller samt säkerhetsrisker till följd av transporter av farligt gods. Andra frågor är luftföroreningssituationen, grund- och dagvatten, markföroreningar, kulturmiljöfrågor, grönstruktur samt Nationalstadsparken.

Arbetet med den fördjupade översiktplanen kommer ytterligare att belysa planförslagens miljökonsekvenser där en miljökonsekvensbeskrivning tas fram. De miljökonsekvenser som bör utredas vidare vid planering av bebyggelsen är framför allt buller, luftkvalitet och risker med farligt gods.

Kontoret bedömer att utbyggnaden enligt förslaget innebär stora miljövinster i jämförelse med dagens situation. En överdäckning av E4/E20 och Värtabanan innebär att de negativa konsekvenserna av trafiken i området i form av buller och luftkvalitetsproblem minskar då trafiken förläggs till tunnel. Inom Norra Stationsområdet har en översiktlig undersökning av markföroreningar gjorts där endast mindre punktvisa föroreningar påträffades.

Den planerade överdäckningen ger en riskreducerande effekt i planområdet om överdäckningarna utformas tillfredsställande. Flera av de potentiella olycksrisker som förknippas med transporter på E4/E20 och Värtabanan ger mindre riskområden tack vare överdäckningen som fungerar som avåkningsskydd, strålningskydd och barriär mot spridning av giftiga och brännbara gaser.

När E4/E20 däckas över förbättras luftmiljön påtagligt i stora delar av Norra Stationsområdet. Lågtrafikerade delar av överdäckningen får haltnivåer som ligger nära stadens bakgrundshalt. I anslutning till tunnelmynningarna försämras luftmiljön dock. Höga emissioner i de båda tunnelrören gör att halterna blir kraftigt förhöjda och nuvarande normen för PM10 överskrids vid mynningarna. Placering av bebyggelse vid tunnelmynningar och ventilationstorn kommer att studeras vidare vid detaljplaneläggning. Kontoret bedömer dock att normen för PM10 inte kommer att påverka exploateringen i nämnvärd omfattning.

Jämförelsealternativet innebär att dagens situation kvarstår med negativa konsekvenser av trafiken i form av buller och luftkvalitetsproblem samt det intrång i stadslandskapet som infrastrukturen orsakar. Transporter av farligt gods kommer att ske oskyddat längs med E4/E20 och på Värtabanan.

### **-Kompensation för ianspråktagen grönyta**

Utbyggnadsområdet har påverkan på grönstrukturen och möjligheterna till rekreation genom att barriärverkan av E4/E20 och järnvägen tas bort samt den nya stadsdelens struktur och parker och planerade offentliga rum. Nuvarande sjukhuspark är en viktig resurs som stadsdelspark. Ett idrottsområde planeras på f d bensinstationstomten vid Norrtull.

### **-Tillgänglighet**

Området utformas så att bostäder och centrala målpunkter som parker blir tillgängliga och användbara för alla.

### **-Måluppfyllelse**

Genom en exploatering av Norra Stationsområdet uppfylls översiktsplanens intentioner om bostäder och arbetsplatser samt inriktningen att bygga på redan exploaterad mark.

### **-Näringsliv och jobb i regionen**

Den nya stadsdelen innebär att den urbana samverkan mellan Stockholm och Solna stärker den centrala kärnan som ekonomiskt och kulturellt centrum. Utbyggnaden av Norra Stationsområdet stärker näringsliv och jobb i regionen.

### **-Påverkan på barn**

Planförslaget innebär en hög exploatering vilket innebär att tillgängligheten till omgivande grönområdet behöver förbättras. Särskild omsorg läggs vid utformande av offentliga platser och gårdar. I varje kvarter planeras för gröna takterasser som utformas så de även kan nyttjas av barn.

### **Samråd och information till andra förvaltningar**

Arbetet med den fördjupade översiktsplanen för området har skett gemensamt mellan Stockholms stad, Solna stad samt de största markägarna i området Locum och Akademiska hus. Staden har i arbetet representerats av stadsbyggnadskontoret, exploateringskontoret, trafikkontoret, Norrmalms stadsdelsförvaltning och idrottsförvaltningen samt de ledningsdragande bolagen.

Samråd har skett under hand med stadsledningskontoret under våren 2007 inför kommunfullmäktiges kommande beslut.

### **Exploateringskontorets synpunkter och förslag**

Norra stationsområdet omnämns i stadens budget som ett av stadsutvecklingsområdena där den framtida bostadsutbyggnaden kommer att ske. Hela planeringen av området har inriktats på att lösa de tekniska och ekonomiska frågeställningar som en utbyggnad av Norra Stationsområdet genom överdäckning av E4/E20 för med sig. Kontoret anser att utbyggnaden av Norra Stationsområdet har stor samhällsnytta. De största vinsterna är:

- Skapande av en sammanlänkad stadsmiljö. Barriären mellan Solna och Stockholm försvinner.
- Norrtullsplatsen får en ny utformning och blir stadens port mot norr.
- Utbyggnaden ger förutsättningar att stärka de öst-västliga sambanden inom Vetenskapsstaden med bl a Stockholms universitet, KTH och Albanoområdet.
- Utbyggnaden innebär ett stort tillskott av bostäder och lokaler i ett citynära och attraktivt område.
- Området får förbättrade kollektiva förbindelser genom utbyggnad av tunnelbanan till Karolinska samt Citybanans station vid Vanadisplan som ger området god regional tillgänglighet

- Överdäckningen innebär betydande miljöförbättringar när E4/E20 med överdäckas.

Kontoret bedömer att de kopplingar som finns mellan genomförandet av överdäckningen och utbyggnaden av Norra länken medför stora fördelar om överdäckningen är färdig till invigningen av Norra länken. Detta innebär att detaljplanarbetet bör fortskrida och att byggherrar bör komma in för att arbeta vidare med utformningen på kvartersmark.

Mot denna bakgrund föreslår kontoret att exploateringsnämnden godkänner fortsatta utredningar av förutsättningarna för en exploatering genom överdäckning inom Norra Stationsområdet inom ramen för en total investeringsram om 40 mnkr.

Kontoret föreslår vidare att exploateringsnämnden för sin del godkänner föreslagen inriktning på projektet samt underställer beslutet för kommunfullmäktiges godkännande.

Kontoret föreslår även att exploateringsnämnden godkänner avtal med Stockholm Norra Station AB om förvärv av fastigheten Vasastaden 1:17 för 560 mnkr. Avtalet är villkorat av att kommunfullmäktige godkänner det senast den 30 juni 2007.

## BEREDNING

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret. Inom stadsledningskontoret har ärendet beretts av finansavdelningen.

### **Stadsledningskontoret**

**Stadsledningskontorets** tjänsteutlåtande daterat den 26 april 2007 har i huvudsak följande lydelse.

#### **Beslutsunderlaget**

Stadsledningskontoret har haft möjlighet att underhand följa framtagandet av beslutsunderlaget. Ärendet följer väl stadens gällande investeringsregler. Det ger dessutom en bra bild av problematiken i detta stora och komplicerade projekt med många osäkerhetsfaktorer, inför inriktningsbeslut om och hur staden ska fortsätta utredningsarbetet.

#### **Områdets förutsättningar**

Överdäckning eller ej av E4/E20 och Värtabanan är den grundläggande frågan. Ur strikt företagsekonomisk synpunkt anser stadsledningskontoret att man inte ska genomföra någon överdäckning, såvida de stora utgifterna för projektet inte kan delas med andra intressenter. I de hittills förda diskussionerna har några sådana löften inte givits.

Såsom redovisats i ärendet beräknas överdäckningen av Värtabanan innebära utgifter om ca 600 mnkr och tillsammans med åtgärder på annat håll kan ett bibehållande av banan totalt medföra utgifter om ca 1 000 mnkr. Stadsledningskontoret bedömer att detta är en mycket stor merkostnad, som knappast kan anses motiverad för att behålla de mycket begränsade nuvarande järnvägstransporterna till hamnen vid Värtan, vilka inom några år kan komma att helt avvecklas eftersom container- och annan godstrafik samt tåg färjor planeras flyttas till Norvik nära Nynäshamn. Förutsättningarna för och



omfattningen av annan användning av Värtabanan (t.ex. flis till ett ev. nytt kraftvärmeverk i Värtan) bör prövas mycket noga innan man låser fast planeringen för Norra Stationsområdet vad gäller Värtabanan.

E4/E20 är en statlig väg, för vilken det inom Norra Stationsområdet behöver göras vissa anpassningsåtgärder i samband med byggandet av Norra Länken från Norrtull till Värtan. Genom en överdäckning av vägen kan man eliminera vägens barriäreffekter och förhindra bullerstörningar gentemot omkringliggande bebyggelse. Man skulle kunna beteckna detta som en infrastrukturåtgärd för regionen i gränslandet mellan Stockholm och Solna och inte bara som en utgift för exploateringen på Norra Stationsområdet. Utgiften uppgår till ca 2 150 mnkr.

På samma sätt har avtalats beträffande E18 vid Rinkeby och Tensta där staden ska stå för överdäckningsutgifterna medan staten (Vägverket) ska äga tunnelrören och svara för tunnelkonstruktionens inre drift och underhåll. För sådana infrastrukturella satsningar har staden avsatt särskilda medel, vid sidan om investeringsbudgeten. Stadsledningskontoret föreslår att staden överväger en sådan finansiering och upptar förhandlingar med staten om ekonomisk ansvarsfördelning för byggande, drift och underhåll av kommande projekt, inkl. Norra länken.

I ärendet beskrivs hur en utbyggnad avses ske i olika etapper, varvid E4/E20 samt Värtabanan temporärt flyttas inom området för att friställa byggnadsområden från trafik så mycket som möjligt. Stadsledningskontoret anser att man måste undersöka alla tänkbara alternativ som tillgodoser tidplanen för Norra länken utan att staden låser upp sig för stora ekonomiska åtaganden innan det finns klarhet i andra intressenters ekonomiska medverkan. Det behöver dessutom finnas möjligheter att behålla Värtatrafiken fram till att planerad överföring av tågtrafiken till hamnen i Norvik kan genomföras.

### **Ekonomiskt resultat**

De ekonomiska beräkningarna grundas på en baskalkylering byggd på erfarenhetsmässiga uppgifter om utgifter för olika slags byggåtgärder, kunskaper om gällande priser samt antaganden om kommande års prisutveckling. Stadsledningskontoret har inte gjort någon granskning av dessa omfattande detaljberäkningar men bedömer att det är nödvändigt att göra en sakkunnig prövning av baskalkyleringen inför ett förestående genomförandebeslut.

Det bör också tas fram en ”second opinion” av beräknade försäljningsinkomster, utifrån en analys av fastighetsmarknadens intresse för planerade bostäder och lokaler samt realistiskt prisläge för Norra Stationsområdet. Stadsledningskontoret konstaterar att området är tänkt att ha en hög exploateringsgrad, enbart försäljning med inriktning på bostadsrätter samt att antagna försäljningspriser ligger relativt högt jämfört med andra områden.

Enligt ärendet saknas det relevanta jämförelseobjekt, som analyserats med nuvärdesmetoden och det uppges inte finnas något annat projekt som är så stort och har så lång genomförandetid som Norra Stationsområdet. Stadsledningskontoret vill dock hävda att såväl nordvästra Kungsholmen som nordöstra delen av Hammarby Sjöstad är stora områden, för vilka beräknats ekonomiskt resultat enligt nuvärdesmetoden. Även om det finns stora skillnader mellan områdena så framkommer en gemensam bild av att exploateringsutgifterna blir högre vid utbyggnad på redan exploaterad mark eftersom stadsomvandlingen där är mer komplicerad.

Det finns exempel på exploateringar, där en eller flera privata intressenter är ägare till hela eller större delen av ett område och utvecklar såväl bebyggelse på kvartersmark som gator och parker m.m. på allmän platsmark. Med en sådan konstruktion minskar stadens ekonomiska åtagande och risker. Liknande lösningar bör finnas med i utvecklingen av utbyggnadsalternativ för Norra Stationsområdet.

### **Samlad bedömning**

På Norra Stationsområdet och i dess närhet finns förutsättningar att skapa en dynamisk region med högkvalificerad forskning och högspecialiserad sjukvård samt ett stort antal bostäder och arbetsplatser i en innerstadsliknande bebyggelse med bra kommunikationer, service och kultur. Området kan dessutom ge symbioseffekter med befintlig bebyggelse genom gemensamma lösningar beträffande idrottsytor, skolor m.m.

Stadsledningskontoret vill samtidigt framhålla tveksamhet till att subventionera lägenheter och att staden inte har råd med att göra hur stora satsningar som helst på olönsamma investeringsprojekt. I stadens flerårsplanering finns flera stora exploateringsprojekt som inte är lönsamma, bl.a. nordöstra delen av Hammarby Sjöstad med Danvikslösens lösen. Där ingår också stora nödvändiga infrastrukturåtgärder som inte ger några inkomster men orsakar betydande kapitalkostnader och driftkonsekvenser. Dessutom har aktualiserats ytterligare stora kostnadsdrivande projekt, såsom ett nytt stadsbibliotek.

Stadsledningskontoret tillstyrker dock att kommunfullmäktige fattar inriktningsbeslut för fortsatt utredning av Norra Stationsprojektet men föreslår samtidigt att exploateringsnämnden får i uppdrag att undersöka och presentera alternativa lösningar som minskar stadens ekonomiska åtagande. I det fortsatta utredningsarbetet bör också göras en fördjupad granskning av kalkylerade utgifter och försäljningsinkomster med beskrivning av olika scenarier, så att kommande genomförandebeslut kan baseras på ett realistiskt underlag med beaktande av risker och osäkerheter. Vid ett genomförande av detta komplicerade projekt är det nödvändigt att ha en kvalificerad och sammanhållen genomförande- och uppföljningsorganisation som styr projektet till förväntat resultat.

Bland de alternativa lösningarna bör ingå en sådan etapputbyggnad av jämförelsealternativet att det senare kan vara möjligt att genomföra en överdäckning av väg- och spårtrafik. Dessutom bör undersökas om Värtabanan kan utgå och hur etapputbyggnaden då måste utformas. Vidare bör övervägas att staden finansierar överdäckning av E4/E20 genom ianspråktagande av särskilt avsatta medel för infrastruktursatsningar, efter förhandlingar med Vägverket om ekonomisk ansvarsfördelning.

Stadsledningskontoret tillstyrker att avtalet om förvärv av fastigheten Vasastaden 1:17 godkänns men ifrågasätter att det behövs någon utökning av investeringsplanen med begärda 560 mnkr. Med anledning av konstaterade tidsförskjutningar i planerade investeringsvolym, vilket bl.a. tydliggörs i faktiskt utfall 2006, bedömer stadsledningskontoret att det sannolikt kommer att ske fortsatta förseningar och att exploateringsnämndens investeringsplan för 2007 inte behöver utökas. Utredningsutgifterna för 2007 och kommande år bör också rymmas inom exploateringsnämndens investeringsplan.

## RESERVATIONER M.M.

### **Exploateringsnämnden**

*Reservation* anfördes av ledamoten Emilia Hagberg (mp) och ledamoten Ann-Margarethe Livh (v) enligt följande

Exploateringsnämnden beslutar  
Att i huvudsak bifalla kontorets förslag  
Att göra Norra stationsområdet till en klimatneutral stadsdel, samt  
Att därutöver anföra följande

Gör Norra stationsområdet till en klimatneutral stadsdel, där stadsplanering, energisystem och kollektivtrafik utformas så att den nya bebyggelsen inte ger något tillskott till de pågående klimatförändringarna. Erfarenheterna från Hammarby sjö stad skall utnyttjas, men utvecklas flera steg. Energieffektiva hus, förnybar energiförsörjning, välutvecklad kollektivtrafik och bilpoolssystem för att minimera biltrafik, modernt avfallssystem är några av grunderna som skall inarbetas från början.

Tydliga målsättningar för området måste arbetas fram och klart redovisas innan mer detaljerade strukturer fastläggs. En tidig medborgardialog är viktig för att ge en god kvalitet åt områdets utformning. Olika utvecklingsalternativ bör analyseras utifrån klimatperspektivet. Intergrations- och barnperspektiv är andra viktiga utgångspunkter.

Exploateringsgraden får inte vara högre än att det möjliggör gröna ytor också mellan husen. Höjden på byggnaderna och bebyggelsestrukturen i övrigt måste utgå från att det både skall vara bra boendeförhållanden och en bra yttre miljö.

Det är i dagsläget svårt att se att Värtabanan inte kommer fylla en viktig funktion i framtiden, därför är det inte aktuellt att nu ta ställning om en eventuell nedläggning.

*Särskilt uttalande* gjordes av ordföranden Joakim Larsson m.fl. (m) och ledamoten Gulan Avci (fp) enligt följande

Norra Stationsområdet är ett spännande projekt som, när det är förverkligat, inrymmer många kvaliteter för Stockholms stad, Solna stad, Stockholms läns landsting samt de statliga och privata verksamheter som finns i området.

Projektet är förenat med stora exploateringskostnader och betydande risker. Det är av stor betydelse att projektets kostnader och risker bärs av intressenterna gemensamt.

Värtabanan har idag stor betydelse för hamnverksamheten i Värtan. Vi konstaterar att en överdäckning av Värtabanan ingår i kalkylen för inriktningsbeslutet och vill understryka behovet av spårkapacitet för verksamheter i staden.

*Ersättaryttrande* gjordes av ersättaren Torkel Tigerschiöld (mp) och ersättaren Lotten von Hoffsten (v) i överensstämmelse med Emilia Hagbergs och Ann-Margarethe Livhs reservation.

*Ersätтарыtrande* gjordes av ersättaren Camilla Torstensson (kd) och ersättaren Christer Mellstrand (c) i överensstämmelse med Joakim Larssons m.fl. särskilda uttalande.