



EXPLOATERINGS
KONTORET

TJÄNSTEUTLÅTANDE

Dnr E2007-554-00587

2008-11-21

Kontaktperson

Gunilla Wesström

Telefon: 508 26 383

gunilla.wesstrom@expl.stockholm.se

Till

Exploateringsnämnden 2008-12-11

Reviderat inriktningsbeslut för projekt Norra Station

Förslag till beslut

1. Exploateringsnämnden godkänner fortsatta utredningar av förutsättningarna för en exploatering genom överdäckning inom Norra Stationsområdet samt start av projektering inom ramen för en total investeringsram om 130 mnkr.
2. Exploateringsnämnden underställer beslutet enligt punkt 1 ovan för kommunfullmäktiges godkännande senast 2009-04-01
3. Exploateringsnämnden förklarar beslutet omedelbart justerat.

Krister Schultz

Stefan Eriksson

Innehållsförteckning

Sammanfattning	2
Bakgrund	6
Beslut	7
Utbyggnadsförslag	8
Huvudalternativ	8
Jämförelsealternativ	9
Genomförande och tidplan	10
Markanvisningar	10
Överdäckningen	10
Utbyggnadsetapper	10
Risker och osäkerhetsfaktorer	11
Transporter av farligt gods/överdäckning	11
Övrig infrastruktur	12
Ekonomiska osäkerheter	12
Osäkerheter i tidplanen	13
Organisation	13
Värtabanan	14
Sammanfattning risker	15
Ekonomi	15
Resultat av investeringsanalys enligt nuvärdesmetoden	15
Olika faktorer som påverkar projektets resultat	17
Budgetkonsekvenser	17
Driftbudget	17
Samhällsekonomi	18
Slutsats - ekonomi	18
Exploateringskontorets synpunkter och förslag	18

Sammanfattning

Norra Stationsområdet är ett av kommunfullmäktige utpekat angeläget stadsbyggnadsprojekt. I Stockholms översiktsplan 1999, som antogs av kommunfullmäktige 1999, pekades 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.

Stadsutvecklingen inom området förutsätter en överdäckning av E4/E20 och Värtabanan. Tidpunkten för utbyggnaden är av strategisk betydelse då den samordnas med bl a Norra länkens utbyggnad. Överdäckningen, eller strategiska delar av 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 tunnlarna blir onödigt komplicerade och kostsamma.

En fördjupad översiktsplan, gemensam för Stockholms stad och Solna stad, antogs av kommunfullmäktige i Stockholm och av kommunstyrelsen i Solna i september 2008.

Arbetet med den fördjupade översiktsplanen har dragit ut på tiden vilket får till följd att arbete med detaljplan också senarelags. Detaljplan för första delen, centrala Norra Stationsområdet, bedöms kunna antas tidigast vid årsskiftet 2009/2010. För att möjliggöra att merparten av överdäckningen kan stå klar till 2015 behöver projektering påbörjas och drivas parallellt med detaljplanearbetet under hösten 2008 av såväl överdäckningen som Norra Stationsgatan. Vidare behöver omprojektering göras inom delar av pågående Norra länkenprojekt för att anpassas till planeringen för Norra Stationsområdet. Flytt av Värtabanan till ett temporärt läge måste påbörjas i slutet av 2009.

Genomförandeavtal avseende Värtabanan planeras att redovisas för nämnden under våren 2009. Investeringskostnaden beräknas till 700 mnkr, prisnivå 2008. Kostnader för drift och underhåll för tunnelkonstruktion, exkl inre ytskikt, tillkommer.

Länsstyrelsen har i samband med den fördjupade översiktsplanen lämnat synpunkter på att fördjupade studier kring riskfrågorna kopplat till bebyggelsen ovan tunnlarna bör göras. Dialog med länsstyrelsen förs parallellt med detaljplanearbetet kring riskfrågor och stadsstruktur.

Sammantaget innebär de vidare utredningar och åtgärder som behöver utföras fram till antagande av detaljplan för första delen en investering om knappt 130 mnkr. I inriktningsbeslutet erhöles 40 mnkr till fortsatta utredningar. Av de 130 mnkr är ca 80 mnkr direkt hänförliga till infrastrukturkostnader för överdäckningen. Tidpunkt för genomförandebeslut beror bland annat av hur detaljplaneprocessen fortgår. Enligt tidplanen för detaljplanearbetet kan den första detaljplanen antas i slutet av 2009. Kontorets bedömning idag är att genomförandebeslut bör kunna behandlas våren 2010.

I förhållande till tidigare inriktningsbeslut har förändringar i bebyggelsestruktur och parkrum gjorts. Exploateringsgraden är densamma. Visionen om satsningar inom life scienceverksamhet tas omhand genom att avsätta vissa kvarter inom både Stockholm och Solna för denna typ av verksamhet. Vidare planeras en gång- och cykelförbindelse parallellt med järnvägsbron för att underlätta kopplingen för gång- och cykeltrafik till Hagaparken och mot Albano.

Alternativa scenario för utbyggnad/ekonomisk redovisning har tagits fram:

1. Utbyggnad enligt huvudalternativet. 2500 lägenheter, 315 000 kvm lokaler
- 2a. Utbyggnad enligt huvudalternativ exklusive kostnad för överdäckning
- 2b. Utbyggnad enligt huvudalternativet, exklusive kostnad för intunnling av Värtabanan
- 3 Utbyggnad enligt jämförelsealternativet. 1000 lägenheter, 100 000 kvm lokaler

Investeringsanalysen enligt nuvärdesmetoden för utbyggnaden av Norra stationsområdet, genom överdäckning av E4/E20 och Värtabanan, ger ett negativt nettonuvärde om

ca 440 tkr per ekvivalent lägenhet enligt huvudalternativet. Det ökade underskottat förklaras av en något minskad total bruttoarea samt minskat antal lägenheter till förmån för life scienceverksamhet och kontorsverksamhet. Intäktsminskningen på grund av upplåtelse till life scienceverksamhet bedöms till ca 500 mnkr. Samtidigt har investeringskostnaden ökat på grund av en kraftig kostnadsutveckling de senaste åren. Till följd av den snabba prisutvecklingen de senaste åren förutsätts i nuvärdeskalkylen en årlig prisökning om 7 %. Om detta index förändras med en procentenhet förändras utgifterna med ca 750 mnkr. Utgifterna i kalkylen har bedömts utifrån ett grovt underlag i något som fortfarande får betraktas som ett tidigt skede. Mer detaljerad kalkyl kan tas fram då projekteringen kommit längre. En tidsförskjutning av projektet med sex månader, allt annat oförändrat, medför en fördyring om 215 mnkr med antagen prisökning. Utöver detta kan en förskjutning i tid innebära kraftigt ökade kostnader för överdäckningsarbetena på grund av mer komplicerade utbyggnadsförhållanden om utbyggnaden till största delen sker efter det att Norra länken har öppnat för trafik. Då gäller helt andra förutsättningar för omledning av trafik och därmed för byggnation av tunnlarna.

De olika alternativens ekonomiska utfall framgår av nedanstående tabell:

Alt	1	1	2a	2a	2b	2b	3	3
Kostnadsutveckling	5%	7%	5%	7%	5%	7%	5%	7%
Kostnader	-9 561	-10 958	-3 090	-3 441	-8 014	-9 083	-3 094	-3 446
Intäkter	7 640	7 640	7 640	7 640	7 640	7 640	2 798	2 798
Nuvärde	-1 602	-2 484	2 898	2 675	-622	-1 316	118	-106
Nuvärde/lgh	-284	-440	513	474	-110	-233	59	-53

Underskottet i huvudalternativet 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. Det ska påpekas att relevanta jämförelseobjekt, som analyserats med nuvärdesmetoden, saknas.

Det positiva utfallet i alternativ 2 beror på att överdäckningskostnaden i detta alternativ exkluderats från kalkylen för att tydliggöra infrastrukturkostnaden i projektet.

Riskerna i projektet utgörs av tekniska risker såväl som av marknadsrisker och risker i genomförande och tid. 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. Projektet är i hög grad beroende av en väl fungerande samordning mellan alla parter i projektet. Sammanfattning av risker i projektet:

- Riskantering farligt gods i kombination med bebyggelse på överdäckning
- Citybanan, tidsinverkan
- SL, ny tunnelbanestation, tidsinverkan
- Nytt universitetssjukhus, tidsinverkan
- Marknadsläge vid upphandling
- Konjunkturförändringar kan påverka intäktssidan
- Osäkerhet i tidplanen

- Organisation
- Kostnadsbedömning överdäckning
- Kostnadsutveckling fram till färdigställande
- Värtabanan

Markanvisning av 875 lägenheter till fem byggherrar gjordes i augusti 2007. Anvisning avseende ca 70.000 kvm kontor och handel gjordes i februari 2008 till NCC. Byggstart för denna anvisade första etapp beräknas ske samtidigt med byggstart för överdäckningen.

Utan överdäckningen kommer ingen gemensam stadsutveckling ske i området. Stockholm och Solna utvecklas i så fall 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 det jämförelsealternativ som har tagits fram utan överdäckning.

Kontoret bedömer, trots det ekonomiska resultatet, att en utbyggnad av området med överdäckning är det för platsen bästa alternativet och att utbyggnaden 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 föreslår att exploateringsnämnden godkänner fortsatt utrednings- och projekteringsarbete inför exploateringen av Norra Stationsområdet inom ramen för en total investeringsram om 130 mnkr.

Bakgrund



Området idag

Norra Stationsområdet präglas idag av ett stort trafiklandskap med E4/E20 och Värtabanan som utgör barriärer i stadslandskapet. Befintliga byggnader vittnar om den järnvägsverksamhet som bedrivits här. Bebyggelsefronten längs med Norra Stationsgatan och Sveavägen består av en blandning mellan kontor och bostäder. Kopplingarna mellan Stockholms innerstad och Karolinska sjukhus- och institutområdet är svaga.

I stadens översiktsplan 1999 som antogs av kommunfullmäktige 4 oktober 1999 pekas 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.

En fördjupad översiktsplan, gemensam för Stockholms stad och Solna stad, antogs av kommunfullmäktige i Stockholm respektive Solna i efter sommaren 2008.

Vägverket har deltagit i fördjupningsstudier av tunnelförläggning av Norra länken/E4/E20 samt kapacitetsförstärkningsåtgärder.

Samråd om förstudie för ny tunnelbanegren till Karolinska avslutades före sommaren. Två alternativa stationslägen utreds parallellt under hösten. Val av stationsläge beräknas fattas i samband beslut om att starta processen med järnvägsplan.

Detaljplan för nya Karolinska sjukhuset är på samråd till och med 12 december 2008. Byggstart är planerad till 2010.

Beslut

Hittills fattade beslut om Norra Stationsområdet:

GFN 2001-06-12	Inriktningsbeslut för utbyggnad av Norra Stationsområdet
SBN 2001-11	Godkännande av startpromemoria för detaljplanläggning.
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.
EN 2007-04-19	Inriktningsbeslut för projekt Norra Station samt förvärv av fastigheten Vasastaden 1:17.
KF 2007-06-11	Projekt Norra Station. Inriktningsbeslut samt förvärv av fastigheten Vasastaden 1:17.
2007-06-14	Fördjupning av två översiktsplaner Karolinska – Norra Station, samrådssvar
EN 2007-08-23	Markanvisning för bostadsändamål inom fastigheten Vasastaden 1:17 (Norra Station).
EN 2007-11-15	Förstudie Väg E4/E20, Norra Stationsområdet Väg E4/E20 Norra länkens anslutning till Essingeleden Remissvar
EN 2008-02-14	Markanvisning för kommersiellt ändamål inom fastigheten Vasastaden 1:16 (Norra Station)
EN 2008-04-24	Fördjupning av två översiktsplaner Karolinska – Norra Station (inlägg efter utställning)
KF 2008-09-29	Fördjupning av två översiktsplaner Karolinska - Norra Station
EN 2008-10-29	Bildande av ett gemensamt bolag för projektsamordning avseende Norra Station och Karolinska området

Fram till 2008-10-31 har exploateringskontoret haft kostnader om totalt ca 25 mnkr. De nu förestående kostnaderna för fortsatta fördjupningar av tekniska studier, påbörjande av projektering för teknisk infrastruktur samt anpassningar till Norra länken beräknas till omkring 80 mnkr.

Nästa beslutstillfälle för exploateringsnämnden infaller vid samråd av den första detaljplanen för Norra Stationsområdet som beräknas ske våren 2009. Tidpunkt för genomförandebeslut beror bland annat av hur detaljplaneprocessen fortgår. Enligt tidplanen för detaljplanearbetet kan den första detaljplanen antas i slutet av 2009. Kontorets bedömning idag är att genomförandebeslut bör kunna behandlas våren 2010.

Utbyggnadsförslag

Huvudalternativ

Genom en överdäckning av E4/E20 och Värtabanan från ett kvarter väster om Solnabron till Norrtullsplatsen försvinner dagens barriärer i form av motorväg och järnväg. Istället skapas en ny stadsdel över kommungränsen där innerstadens historiska gator 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 enligt FÖPen för 6 500 lägenheter (13 000 boende) samt lokaler för omkring 33 000 arbetande.

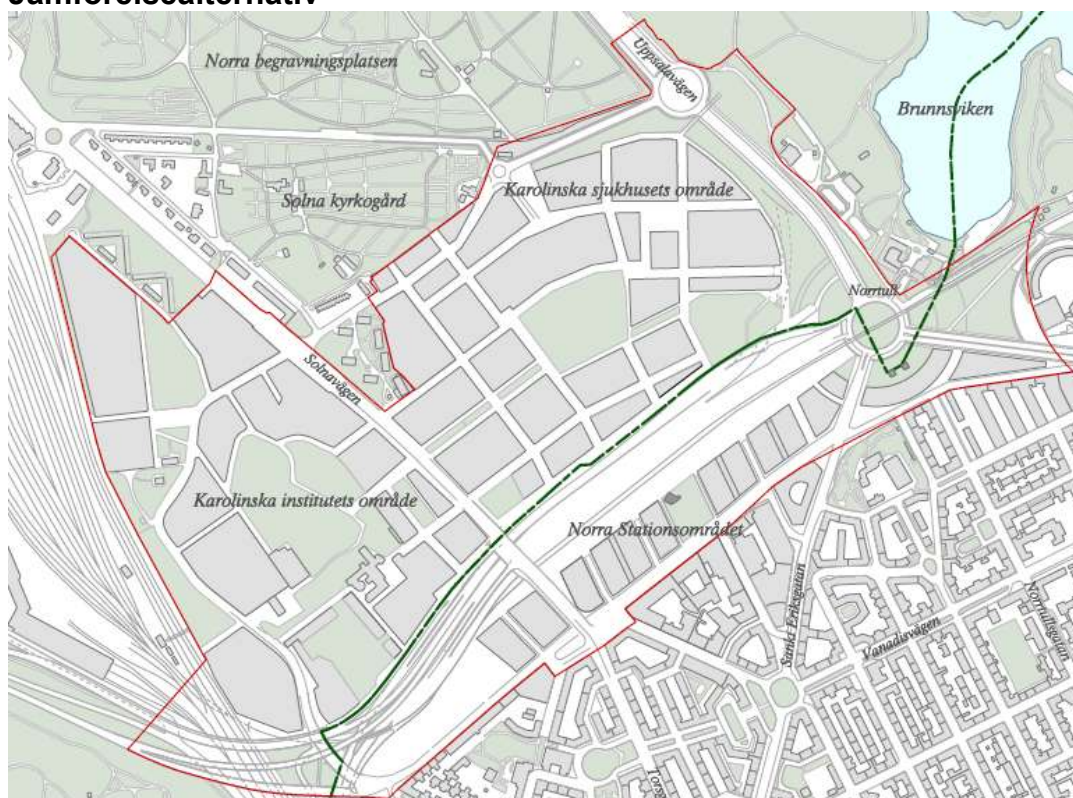


Utbyggnadsförslag, huvudalternativ

På Stockholms sida inom Norra Stationsområdet planeras en mycket tät blandad stadsbebyggelse för bostäder och kontor som följer innerstadens karaktär. I den fördjupade översiktsplanen bedöms totalt ca 600 000 kvm BTA fördelat på drygt 400 000 kvm BTA bostäder (4 000 lägenheter) och knappt 200 000 kvm kommersiella lokaler inrymmas inom området. Områdets bärande motiv i öst-västlig riktning blir parkrummet som avser lösa de kommunikationsbehov för gång- och cykeltrafik som finns mellan Karolinska Institutet och Vetenskapsstaden samt mellan Karlbergsslottspark och Hagaparken.

I förhållande till tidigare inriktningsbeslut har förändringar i bebyggelsestruktur och

Jämförelsealternativ



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.

9(19)

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 i takt med att utbyggnaden fortskrider. Utbyggnaden av Norra Stationsområdet innebär att flertalet av befintliga arrendatorer och hyresgäster måste flytta från området. Några arrenden har sagts upp till 2009. Kontoret har påbörjat diskussioner med några av de större hyresgästerna om möjligheten att inrymma dessa i den planerade nybebyggelsen.

Markanvisningar

Kontoret tog under våren 2007 in anbud för försäljning av marken för delar av utbyggnaden av första etappen, öster om Solnabron. Ca 900 bostadslägenheter markanvisades till fem byggherrar. Under hösten 2007 togs anbud in för försäljning av den första etappen kontorslokaler samt lokaler för handel inom ett stadsdelscentrum. NCC erhöll markanvisning för ca 50.000 kvm BTA kontor och ca 20.000 kvm BTA handel. Vidare markanvisningar sker i takt med att områden blir tillgängliga inom utbyggnadsområdet.

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 tunnarna blir onödigt komplicerade och kostsamma. De båda vägtunnlarna för E4/E20 föreslås byggas samtidigt för att minska den totala byggtiden. Om vägtunnlarna byggs samtidigt beräknas byggtiden till 5 år medan om vägtunnlarna byggs var för sig tar de 7 år att färdigställa. Om vägtunnlarna 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. Innan kvartersbebyggelsen kan påbörjas bör gatan och ledningar i gatan byggas om. Mellan åren 2010 och 2015

kan ca 250 lägenheter byggas årligen, totalt omkring 1 200 lägenheter samt 40 000 kvm lokaler för kontor och 10 000 kvm lokaler för handel.

Efter att järnvägstunneln färdigställts kan utbyggnaden fortsätta ovanpå denna och vägtunnlarna. Inom detta område byggs ca 900 lägenheter och 95 000 kvm lokaler mellan 2017 och 2020.

Exploateringen väster om Solnabron förutsätter att Värtabanans trafik flyttat till läget i tunneln, ca 2017. Exploateringen väster om bron beror också av en ny ramp från Essingeleden med trafik både mot Norra länken och upp på Solnabron. Rampen från Klarastrandsleden behöver byggas om för att anpassas till en ny Solnabro. Området väster om Solnabron kan färdigställas som tidigaste mellan 2019-2023. Inom detta område byggs 450 lägenheter och 30 000 kvm lokaler.

Planeringen inom området kommer att resultera i 2-3 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 Karolinska-Norra Station är en mycket komplicerad stadsutvecklingsprocess. Utbyggnaden är förenad med ett flertal risker och osäkerhetsfaktorer såväl gällande tekniska frågor som ekonomi och tid. 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.

Länsstyrelsen har i samband med den fördjupade översiktsplanen lämnat synpunkter på att fördjupade studier kring riskfrågorna kopplat till bebyggelsen ovan tunnarna bör göras. Dialog med länsstyrelsen förs parallellt med detaljplanarbetet kring riskfrågor och stadsstruktur.

Norra länken med E4/E20 är tills vidare den enda kapacitetsstarka förbindelsen mellan de södra och norra regiondelarna. Förbindelsen är av riksintresse. Vägverket har genomfört en förstudie för att utreda översiktliga konsekvenser av överdäckning med inriktning på att specificera väginresset 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. Exploateringskontorets bedömning är dock att överdäckning-

en är tekniskt möjlig att genomföra. Vidare fördjupningsstudie har gjorts av staden och Vägverket gemensamt. Fördjupningen ligger till grund för arbetet med arbetsplan för intunneling som startades i augusti 2008.

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 vägtunnelarna inom Norra Stationsområdet är klara. Detta skulle leda till att färdigställandet av resterande del av vägtunnelarna 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 vilket i sin tur påverkar framkomligheten på väg- och gatunätet i området.

Övrig infrastruktur

Citybanan är planerad att utföras under åren 2008- 2017. 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 nu redovisas i planförslaget framför nya sjukhuset inom Solna kommun.

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 rivas. 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.

I och med de stora utgiftsbeloppen och en lång tidshorisont får en liten procentuell förändring stort genomslag på den totala slutkostnaden. Till följd av den snabba prisutvecklingen de senaste åren förutsätts i nuvärdeskalkylen en årlig prisökning om 7 %. Om detta index förändras med en procentenhet förändras utgifterna med ca 750 mnkr. En tidsförskjutning av projektet med sex månader, allt annat oförändrat, medför en fördyring om ca 215 mnkr med antagen prisökning. Utöver detta kan en förskjutning i tid innebära kraftigt ökade kostnader för överdeckningsarbetena på grund av mer komplicerade utbyggnadsförhållanden om utbyggnaden till största delen sker efter det att Norra länken har öppnat för trafik. Då gäller helt andra förutsättningar för omledning av trafik och därmed för byggnation av tunnelarna.

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.

Komplexiteten av överdäckningskonstruktionen på vissa sträckor riskerar att innebära fördyringar liksom åtgärder inom pågående delar av Norra länkenprojektet för att klara anslutning av Norra Stationsområdets överdäckning till Norra länken.

En överdäckning gynnar även andra markägare i området. Staden står dock i dagsläget hela kostnaden för 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. Tidplan för tunnelbanas gren mot Karolinska och ny tunnelbaneuppgång styrs av tider för ny järnvägsplan och detaljplan samt av landstingets investeringsbeslut.

Planprocessen har startat och första detaljplanen skickas på samråd preliminärt i mars 2009. 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.

Organisation

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 rådighet medan Solna är beroende av de båda markägarnas avsikter. SLL/Locums tidplan styrs i stor utsträckning av processen med OPS-upphandling för byggande av det nya sjukhuset.

En oberoende samordnare arbetar sedan sex månader i projektet. Samordnaren är anställd av det gemensamma bolag som bildats mellan parterna i projektet. Huvuduppgiften är att arbeta mot ett förverkligande av visionen med området där gränssnitt mellan parterna ska identifieras och de olika delprojektens tidplaner och förutsättningar för genomförande ska samordnas.

Framgången i hela stadsutvecklingsprojektet är i hög grad beroende av en väl fungerande samordning mellan samtliga parter i projektet. För frågor avseende såväl organisation som ekonomi och genomförande är samordning av största vikt.

Värtabanan

Värtabanan är av riksintresse och ingår i det sk TEN-nätet (Trans European Net System). Så länge Värtahamnen och Frihamnen trafikeras med godstrafik och tågfärjor, 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, prisnivå 2006, 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 skulle enligt rapporten ge motsvarande besparing för Norra Station och Norra länken samt en besparing med ca 100 mnkr för exploateringen i Värtan; d v s 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 Siljälina 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. Intunnlingen av Värtabanan är styrande för hela strukturen i den nya stadsdelen på grund av de höjder på ovanliggande däck som tunneln ger.

Genomförandeavtal avseende Värtabanan planeras att redovisas för nämnden under våren 2009. Investeringskostnaden beräknas till 700 mnkr, prisnivå 2008. Kostnader för drift och underhåll för tunnelkonstruktion, exkl inre ytskikt, tillkommer.

På uppdrag av stadsledningskontoret genomför staden en utredning avseende Värtabanan som beräknas vara klar under december 2008.

Sammanfattning risker

- Riskantering farligt gods i kombination med bebyggelse på överdäckning
- Citybanan, tidsinverkan
- SL, ny tunnelbanestation, tidsinverkan
- Nytt universitetssjukhus, tidsinverkan
- Marknadsläge vid upphandling
- Konjunkturförändringar kan påverka intäktssidan
- Osäkerhet i tidplanen
- Organisation
- Kostnadsbedömning överdäckning
- Kostnadsutveckling fram till färdigställande
- Värtabanan

Ekonomi

Kontoret redovisar här de ekonomiska förutsättningarna för utbyggnaden av Norra stationsområdet genom överdäckning utifrån en investeringskalkyl enligt nuvärdesmetoden och vilka budgetkonsekvenser projektet medför. Tre alternativa scenario för utbyggnad/ekonomisk redovisning har tagits fram:

1. Utbyggnad enligt huvudalternativet. 2500 lägenheter, 315 000 kvm lokaler
- 2a. Utbyggnad enligt huvudalternativ exklusive kostnad för överdäckning
- 2b. Utbyggnad enligt huvudalternativet, exklusive kostnad för intunnling av Värtabanan
- 3 Utbyggnad enligt jämförelsealternativet. 1000 lägenheter, 100 000 kvm lokaler

Resultat av investeringsanalys enligt nuvärdesmetoden

Investeringsanalysen beaktar de ekonomiska konsekvenserna på investerings- och driftsidan i löpande prisnivå. Investeringsanalysen enligt nuvärdesmetoden för utbyggnaden av Norra stationsområdet, genom överdäckning av E4/E20 och Värtabanan, ger ett negativt nettonuvärde om ca 440 tkr per ekvivalent lägenhet enligt huvudalternativet. Det ökade

underskottat förklaras av en något minskad total bruttoarea samt minskat antal lägenheter till förmån för life scienceverksamhet och kontorsverksamhet. Intäktsminskningen på grund av upplåtelse till life scienceverksamhet bedöms till ca 500 mnkr. Samtidigt har investeringskostnaden ökat på grund av en kraftig kostnadsutveckling de senaste åren. Till följd av den snabba prisutvecklingen de senaste åren förutsätts i nuvärdeskalkylen en årlig prisökning om 7 %. Om detta index förändras med en procentenhet förändras utgifterna med ca 750 mnkr. Utgifterna i kalkylen har bedömts utifrån ett grovt underlag i något som fortfarande får betraktas som ett tidigt skede. Mer detaljerad kalkyl kan tas fram då projekteringen kommit längre.

De olika alternativens ekonomiska utfall framgår av nedanstående tabell.

Alt	1	1	2a	2a	2b	2b	3	3
Kostnadsutveckling	5%	7%	5%	7%	5%	7%	5%	7%
Kostnader	-9 561	-10 958	-3 090	-3 441	-8 014	-9 083	-3 094	-3 446
Intäkter	7 640	7 640	7 640	7 640	7 640	7 640	2 798	2 798
Nuvärde	-1 602	-2 484	2 898	2 675	-622	-1 316	118	-106
Nuvärde/lgh	-284	-440	513	474	-110	-233	59	-53

Projektet i sin helhet enligt huvudalternativet medför investeringsutgifter om ca 10 950 mnkr. Beloppet innehåller bedömningar av risker och en antagen kostnadsutveckling om 7 % per år. Försäljningsinkomster har bedömts till ca 7 640 mnkr.

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.

Det positiva utfallet i alternativ 2 beror på att överdäckningskostnaden i detta alternativ exkluderats från kalkylen för att tydliggöra infrastrukturkostnaden i projektet.

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 ca 250 lägenheter per år att färdigställas mellan åren 2010 och 2022.

En investeringsanalys har även gjorts för jämförelsealternativet. Denna redovisar ett negativt nettonuvärde om ca 100 mnkr vilket motsvarar ca 53 tkr per ekvivalent lägenhet. De totala utgifterna för utbyggnaden enligt jämförelsealternativet uppgår till ca 3 450 mnkr och försäljningsinkomster till ca 2 800 mnkr i löpande prisnivå.

Olika faktorer som påverkar projektets resultat

Om projektets drifts- och underhållskostnader exkluderas i investeringsanalysen redovisas ett negativt nettonuvärde på 2 217 mnkr vilket motsvarar 393 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 Värtabanan kan skärmass 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 byggas under utbyggnadstiden har stor betydelse för projektets ekonomi.

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 Värtabanan. Exploateringstalet är mycket högt 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 10 950 mnkr och investeringsinkomsterna till ca 7 640 mnkr i löpande prisnivå. Utfallet över de närmaste åren beräknas bli enligt nedanstående tabell:

Budgetkonsekvenser	Ack						
Investering	t.o.m.						
Mnkr	2007	2008	2009	2010	2011	Senare	Totalt
Utgifter inkl. förvärv (-)	-576,7	-15,8	-61,0	-462,5	-1 096,4	-8 721,9	-10 934,3
Inkomster (exkl. försäljning)	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Nettoutgift (-) /-inkomst	-576,7	-15,8	-61,0	-462,5	-1 096,4	-8 721,9	-10 934,3
Försäljningsinkomst	0,0	0,0	0,0	884,3	477,5	6 274,6	7 636,4

Stadens utgifter/inkomster för exploatering bedöms kunna finansieras via exploateringsnämndens investeringsbudget för år 2008- 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 13 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 292 mnkr år 2025 Dessa kostnader minskar därefter genom avskrivningar.

Reavinsten uppgår till 1 182 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 440 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 betydelse för resultatet. Om driftskostnaderna exkluderas redovisas ett negativt nettonuvärde om ca 393 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.

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 överdäckas.

Om stadens beslut kring projektets omfattning och genomförande förskjuts kommer projektets tidplan att påverkas. Kontoret bedömer att de kopplingar som finns mellan genomförandet av överdäckningen och utbyggnaden av Norra länken innebär att överdäckningen måste vara färdig till öppnandet av Norra länken. Även tidpunkten för ett nytt universitetssjukhus och en tunnelbaneförlängning till Karolinska kan komma att påverka utbyggnadstakten och tidplanen.

Arbetet med den fördjupade översiktsplanen har dragit ut på tiden vilket får till följd att arbete med detaljplan också fördröjts ca ett år. Detaljplan för första delen, centrala Norra Stationsområdet, bedöms kunna antas tidigast vid årsskiftet 2009/2010. Exploateringskontoret konstaterar att tiden fram till dess att intunnlingen måste påbörjas är knapp. Vikten av att genomförandet av intunnlingen samordnas med öppnandet av Norra länken medför att viss projektering bör starta parallellt med detaljplanearbetet. För att möjliggöra att merparten av överdäckningen kan stå klar till 2015 behöver projektering påbörjas under hösten 2008 av såväl Norra Stationsgatan som överdäckningen av E4/E20. Vidare behöver omprojektering göras inom delar av pågående Norra länkenprojekt för att anpassas till planeringen för Norra Stationsområdet. Flytt av Värtabanan till ett temporärt läge måste påbörjas i slutet av 2009. Sammantaget innebär de vidare utredningar och åtgärder som behöver utföras fram till och med antagande av detaljplan för första delen en investering om knappt 130 mnkr. Av de 130 mnkr är ca 80 mnkr direkt hänförliga till infrastrukturkostnader för överdäckningen. I inriktningsbeslutet erhöles 40 mnkr till fortsatta utredningar.

Länsstyrelsens yttrande i samband med utställning av den fördjupade översiktsplanen föranleder fördjupade studier bl a avseende riskfrågor som kommer att bedrivas parallellt med detaljplanearbetet.

Stadens överdäckning är en avgörande del i förverkligandet av VISION 2025 för Karolinska - Norra station genom att den ger möjlighet till att förstärka och sammanlänka områden för Life science och de olika högskolorna. Det monetära värdet av den nyttan är svårt att definiera men förverkligandet av VISION 2025 för Karolinska - Norra station är enligt kontoret ett viktigt bidrag till att genom stadsutveckling gemensamt med näringsliv och högskolor arbeta för ett Stockholm i världsklass.

Mot denna bakgrund föreslår kontoret att exploateringsnämnden godkänner fortsatt utrednings- och projekteringsarbete inför exploatering av Norra Stationsområdet inom en total investeringsram om 130 mnkr.

SLUT