



Kontaktperson
Isabell Lundberg
Telefon: 508 26 393
isabell.lundberg@expl.stockholm.se

Till
Exploateringsnämnden 2007-04-19

Inriktningsbeslut för projekt Norra Station samt förvärv av fastigheten Vasastaden 1:17.

Förslag till beslut

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.

Krister Schultz

Stefan Eriksson

Bilaga 1 Avtal om fastighetsreglering
Bilaga 2 Resultat av nuvärdesberäkning
Bilaga 3 Kartbilaga
Bilaga 4 Struktur huvudalternativ

Innehållsförteckning

Sammanfattning	2
Bakgrund	4
Beslut	5
Utbyggnadsförslag	6
Stadsutvecklingsområdet	6
Huvudalternativ	7
Norra Station	7
Överdäckning av E4/E20 och Värtabanan	8
Trafik	8
Parker, gator och torg	10
Förskolor och skolor	12
Tekniska försörjningssystem	12
Jämförelsealternativ	12
Genomförande och tidplan	13
Köp av fastigheten Vasastaden 1:17	13
Genomförandeorganisation	14
Markanvisningar	15
Överdäckningen	15
Utbyggnadsetapper	15
Risker och osäkerhetsfaktorer	16
Transporter av farligt gods/överdäckning	16
Övrig infrastruktur	17
Ekonomiska osäkerheter	17
Osäkerheter i tidplanen	18
Oklarheter i organisationen	18
Värtabanan	18
Ekonomi	19
Resultat av investeringsanalys enligt nuvärdesmetoden	20
Olika faktorer som påverkar projektets resultat	20
Jämförelse med andra projekt	21
Budgetkonsekvenser	21
Driftbudget	22
Samhällsekonomi	22
Slutsats - ekonomi	22
Övriga konsekvenser av projektet	22
Samråd och information till andra förvaltningar	24
Exploateringskontorets synpunkter och förslag	24

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 tunnlarna 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. Informationsmöten 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 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.

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 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.

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 förnyelseambitioner 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 byggas 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, SBN 2006-01-19	Lägesredovisning Norra station. Samarbetsavtal och delgenomförandebeslut 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 Solnabron 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 framhåvas tydligt i det nya Norra Stationstorget som förläggs mellan Norra Stationsgatan och Boulevarden. Torget blir en mötesplats för boende och arbetande och fredas från genomfartstrafik. 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 Eugeniätunnlarna och Norrtullsplatsen. Solna och Locum önskar fortsätta tunnelinbyggnaden av E4 även norr om Eugeniätunnlarna fram till trafikplats Haga Södra. Järnvägen byggs in i tunnel mellan Norrtullsplatsen och Solnabron samt vidare väster om Solnabron för att medge utbyggnad av kvartermarken. 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 *Sveaplan* behöver byggas om eftersom *Sveavägen* mellan *Sveaplan* och Norrtull läggs i ett nytt läge.

S:t Eriksgatan behöver tre inkommande och två utgående körfält vid Norrtullsplat-

sen. 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. Boulevarden 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.

Boulevardens 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 Boulevarden med S:t Eriksgatan. Den har samma trafikfunktioner som Boulevarden 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/ Boulevarden* behöver fyra körfält i tillfarten från söder och tre från norr. Rampens tillfart behöver tre körfält medan Boulevardens tillfart klaras med två körfält. Rampens frångång 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 etablerings-

viljan. 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, Boulevarden, 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 räckas för såväl bostädernas behov, kontor och handel.

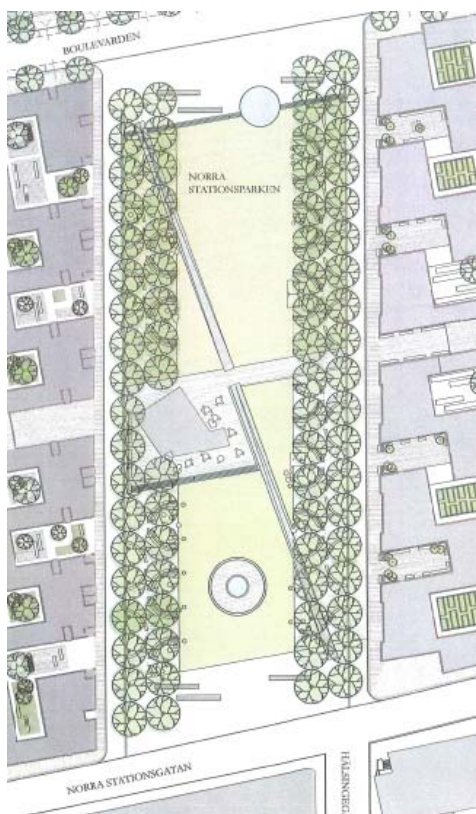
Parker, gator och torg

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 grund av 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 slitser.



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 liksom 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 en brist på idrottsanläggningar. Staden genom idrottsförvaltningen har mot denna bakgrund planerat för en ny idrottspark på Fredensby stationstomten. Idrottsparken är ett mellanting 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

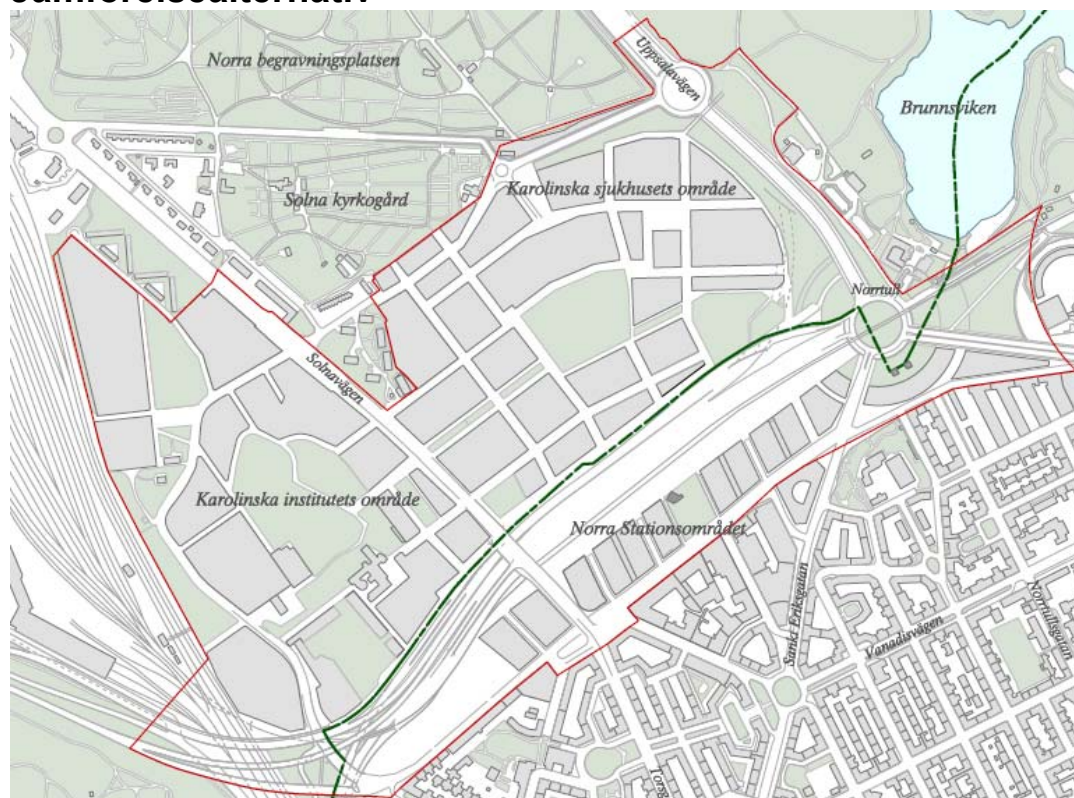
Erfarenheter från nya bostadsområden, bl a i Hammarby Sjöstad, visar att behovet av förskola (1-5 år) motsvarar 220 platser per 1 000 nya lägenheter samt att antalet skolbarn uppgår till 10 procent av befolkningen. Inom Norra Stationsområdet behövs cirka 900 nya förskoleplatser. Behoven av lokalyta för 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 tröskeleffekter.

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.

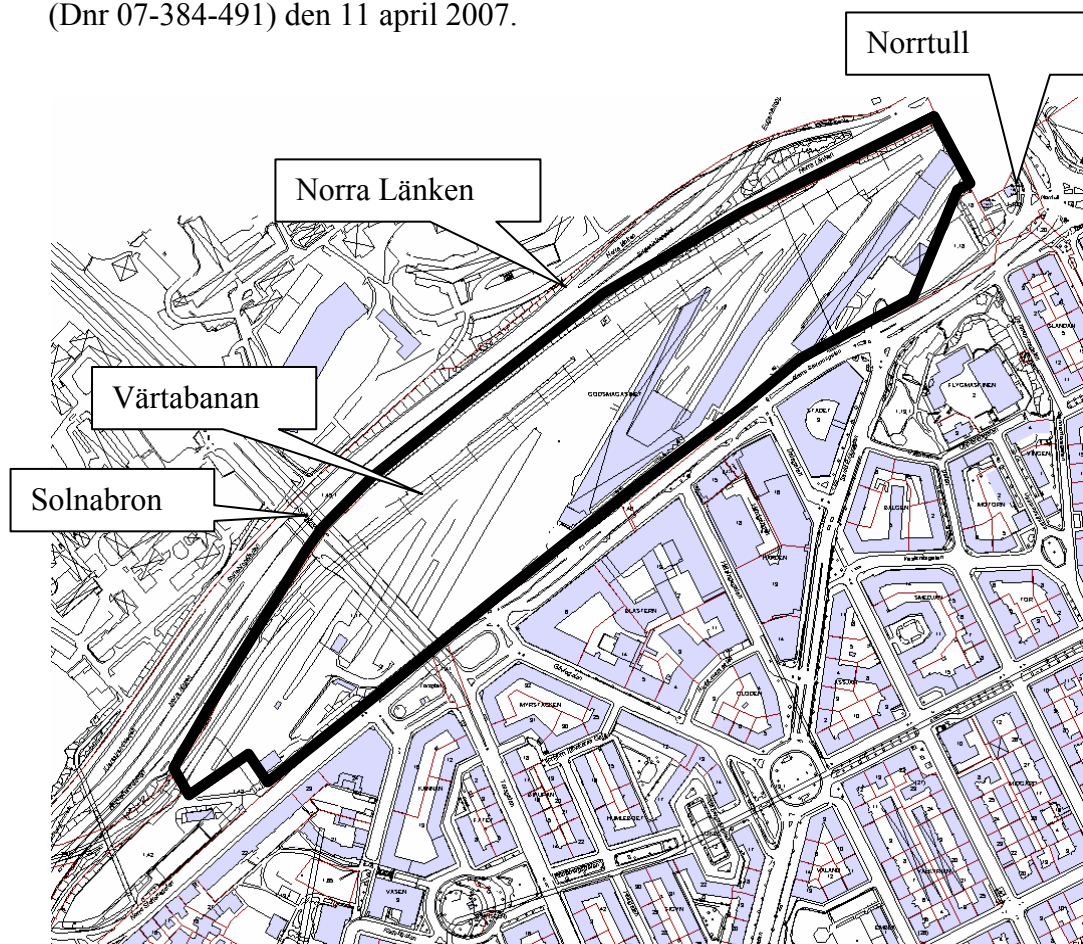
Fastigheten Vasastaden 1:17 har en areal på 138 000 kvm. Godsbangården är sedan länge nedlagd och på området finns ca 70 arrende- och hyreskontrakt. På området finns Värtabanan med ett genomgående spår och två uppställningsspår.

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.



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 nogga 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 genomförandefrågor.

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 genomförandeaftal. Även med marken överförd till exploateringsnämnden finns möjligheten kvar att bilda ett särskilt bolag av den karaktär som Locum AB har idag, d v s 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 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. 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 vägtunnlarna. 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 vägintrasset 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 utvärdera 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 vägtunnlarna 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 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.

Det finns även en mindre risk för oväntade kostnader på grund av markens beskaffenhet, exempelvis för markföroreningar, 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 råddighet 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 f n Värtabanans 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 tåg färjor, 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; 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 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 nuvärdemetoden

Denna analys beaktar de ekonomiska konsekvenserna på investerings- och driftssidan i löpande prisnivå. Investeringsanalysen enligt nuvärdemetoden 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 kvartermark 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 re-

sultatet 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 Värtabanan kan skärmas av effektivt. Detta möjliggör att kvartermarken fram till Värtabanans provisoriska läge kan bebyggas parallellt med att tunnelförläggningen görs. Hur stor andel av kvartermarken 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 Värtabanan. Exploateringstalet 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
Försäljningsinkomst					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 näm-

dens 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 dagvattnen, markföroreningar, kulturmiljöfrågor, grönstruktur samt Nationalstadsparken.

Arbetet med den fördjupade översiktplanen kommer ytterligare att belysa planförslagets 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 överdäck-

ningen 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.

SLUT