



Kontaktperson Exploateringskontoret
Ann-Christine Nyberg
Stora projekt
Telefon: 08-508 262 07
ann-christine.nyberg@expl.stockholm.se

Till
Exploateringsnämnden
2009-12-17
Stockholms Hamn ABs styrelse
2009-12-17

Kontaktperson Stockholms Hamn AB
Per Ling-Vannerus
Infrastruktur / Värtaprojektet
Telefon: 08-6702696
per.ling-vannerus@stockholmshamn.se

Värtapiren. Genomförandebeslut. Valparaiso och Södra Värtan. Inriktningsbeslut.

Förslag till beslut

1. Exploateringsnämnden godkänner för sin del genomförandet av exploatering inom detaljplanen för Värtapiren omfattande investeringsutgifter om 2 064 mnkr samt föreslår att kommunfullmäktige godkänner genomförandet och ger exploateringsnämnden, genom exploateringskontoret, i uppdrag att genomföra projektet.
2. Stockholms Hamn ABs styrelse godkänner för sin del genomförandet av exploatering inom detaljplanen för Värtapiren omfattande investeringsutgifter om 528 mnkr samt föreslår Stockholm Stadshus AB föreslå kommunfullmäktige godkänna genomförandet och ger Stockholms Hamn AB:s styrelse, genom Stockholms Hamn AB, i uppdrag att genomföra projektet.
3. Exploateringsnämnden godkänner för sin del fortsatta utredningar av förutsättningarna och förberedande arbeten för exploatering inom Valparaiso omfattande investeringsutgifter om 65 mnkr samt föreslår att kommunfullmäktige godkänner investeringsutgiften och ger exploateringsnämnden,

Bilaga 1: Investeringsanalys enligt nuvärdesmetoden för Värtapiren, exploateringskontorets del

Bilaga 2: Investeringsanalys enligt nuvärdesmetoden för Värtapiren, Stockholm Hamns del

Bilaga 3: Investeringsanalys enligt nuvärdesmetoden för Valparaiso

Bilaga 4: Investeringsanalys enligt nuvärdesmetoden för Södra Värtan, alt 1

Bilaga 5: Investeringsanalys enligt nuvärdesmetoden för Södra Värtan, alt 5



genom exploateringskontoret, i uppdrag att fortsätta planeringen av projektet.

4. Exploateringsnämnden godkänner för sin del fortsatta utredningar av förutsättningarna och förberedande arbeten för exploatering inom Södra Värtan omfattande investeringsutgifter om 30 mnkr samt föreslår att kommunfullmäktige godkänner investeringsutgiften och ger exploateringsnämnden, genom exploateringskontoret, i uppdrag att fortsätta planeringen av projektet.
5. Exploateringsnämnden begär av kommunfullmäktige för år 2010 budgetjustering med 71 mnkr för projektet Värtapiren resterande medel får beaktas i kommande års budgetar.
6. Exploateringsnämnden ger exploateringskontoret i uppdrag att träffa avtal om exploatering mm med Stockholms Hamn AB.
7. Stockholms Hamns styrelse ger Stockholms Hamn AB i uppdrag att träffa avtal om exploatering mm med exploateringskontoret.

Krister Schultz

Exploateringskontoret

Henrik Widerståhl
tf Vd

Stockholms Hamn AB



Innehållsförteckning

Sammanfattning	4
Bakgrund	9
Tidigare beslut	14
Genomförandebeslut för Värtapiren	15
Utbyggnadsförslag för Värtapiren	16
Genomförande och tidplan	18
Risker och osäkerhetsfaktorer	18
Ekonomi	19
Inriktningsbeslut för Valparaiso	22
Utbyggnadsförslag för Valparaiso	23
Genomförande och tidplan	24
Risker och osäkerhetsfaktorer	24
Ekonomi	25
Inriktningsbeslut för Södra Värtan	28
Utbyggnadsförslag för Södra Värtan	29
Genomförande och tidplan	31
Risker och osäkerhetsfaktorer	31
Ekonomi	33
Värtan, totalt - ekonomi	36
Exploateringskontorets och Stockholms Hamns synpunkter och förslag	37

Sammanfattning

I Stockholms översiktsplan 1999 anges Norra Djurgårdsstaden, som inkluderar Hjorthagen-Värtan-Frihamnen-Loudden, som ett av de största stadsutvecklingsområdena i staden. Utbyggnaden av Norra Djurgårdsstaden stämmer väl in på översiktsplanens inriktning att bygga staden inåt i redan ianspråktagen mark.

För Värtan anges i översiktsplanen att hamnverksamheten är strategiskt viktig för Stockholm och hamnen utgör riksintresse. Förutsättningar för hamnverksamheten måste därför finnas parallellt med att nya verksamheter utvecklas.

Som underlag för stadens översiktliga beslut om hamnverksamheten har en strategi tagits fram – ”Att hamna rätt” – förslag till hamnstrategi för Stockholm. Strategin innebär i sammandrag att godstrafiken i huvudsak flyttas till Nynäshamn, att oljehantering vid Loudden avvecklas samt att kryssningstrafiken fördelas mellan Masthamnen, Frihamnen och Nynäshamn.

Utvecklingsprojektet Värtapiren innebär att Värtabassängens inre delar fylls ut och att Värtapiren förlängs. Syftet är att modernisera hamnverksamheten, genom att bland annat skapa fler kajplatser, en ny passagerarterminal och större uppställningsytor samtidigt som marken utnyttjas mer effektivt. En ny detaljplan för Värtapiren antogs av kommunfullmäktige den 19 oktober 2009 men har ej vunnit laga kraft eftersom den är överklagad.

Kommunfullmäktige godkände inriktningsbeslutet för Värtapiren 2008-06-09. I förhållande till inriktningsbeslutet innehåller genomförandebeslutet för Värtapiren endast själva Värtapiren och funktioner som är knutna till Värtapiren och stämmer överens med den nya detaljplanens område för Värtapiren. I inriktningsbeslutet för Värtapiren ingick delar av kvarteret Valparaiso och delar av Södra Värtan. Valparaiso och Södra Värtan är nu två egna projekt. Ekonomin för respektive projekt redovisas i detta tjänsteutlåtande för inriktningsbeslut i respektive projekt. Det gör att ett helhetsgrepp kan tas för hela Värtan (Värtapiren, Valparaiso och Södra Värtan) även om projekten tidsmässigt ligger i olika faser. För Valparaiso och Södra Värtan är ännu inga nya detaljplaner framtagna så det ekonomiska underlaget är gjort på grova bedömningar till skillnad från Värtapiren där det finns en antagen detaljplan att utgå ifrån. Exploateringarna i Valparaiso och Södra Värtan är till stora delar helt beroende av att utbyggnaden av Värtapiren genomförs. Genom den nya Värtapiren kan kajläget som idag finns utmed Södra Kajen ersättas av ett av de nya på Värtapiren och ytor som idag används för hamnverksamhet kan frigöras för annan exploatering när hamnverksamheten koncentreras till Värtapiren.

De sammanlagda utgifterna i löpande prisnivå beräknas till ca 2 600 mnkr. Därav är ca 2 350 mnkr utgifter för själva hamnområdet Värtapiren och ca 240 mnkr utgifter för ny infrastruktur i anslutning till Värtapiren. Utgifterna för infrastrukturen belastar enbart exploateringsnämndens kalkyl. Av utgifterna på ca 2 350 mnkr fördelas 528 mnkr på Stockholms Hamn och 1 824 mnkr på exploateringsnämnden.

För byggstart för Värtapiren krävs lagakraftvunnen detaljplan, miljödom och genomförandebeslut om investeringsmedel. Om allt detta faller på plats kan arbetena för Värtapiren påbörjas under senhösten 2010.

En stor del av de ytor som skapas när Värtabassängen fylls ut och som frigörs i Valparaiso när hamnverksamheten koncentreras till Värtapiren är markanvisade för handel- och kontorsändamål till NCC. Området är komplext eftersom många infrastrukturfrågor måste lösas inom området. Huvudstråket som binder samman de södra och norra delarna av Norra Djurgårdsstaden ska passera genom Valparaiso liksom Spårväg City och trafik till och från Värtapiren. Trafiken ska dessutom passera Värtabanan planskilt.

Utgifterna för Valparaiso beräknas till ca 1.100 mnkr inkl index och försäljningsinkomsterna till ca 1.200 mnkr. Investeringsanalysen enligt nuvärdesmetoden ger ett underskott om ca 15.000 kr per ekvivalent lägenhet vilket i princip är ett nollresultat. Projektet innehåller mycket komplexa och tunga infrastrukturinvesteringar. Att projektet Valparaiso trots de stora investeringarna ger ett i princip nollresultat beror på den höga exploateringen och att all mark säljs. Det innebär att möjligheterna att förbättra det ekonomiska resultatet till att gå med överskott är små.

Under 2005 var två detaljplaner i Södra Värtan ute på remiss och samråd. Länsstyrelsen avstyrkte båda planerna med hänvisning till bl a att utbyggnaden skulle skada riksintresset hamn. Under hösten 2009 har ett programarbete startat som ska vara grunden till ett fördjupat program. I arbetet ingår att göra bullerstudier eftersom det styr den framtida användningen i Södra Värtan.

Om det går att bygga en blandad bebyggelse i Södra Värtan med både bostäder, kontor, handel och service beror på hur industribuller från fartyg ska bedömas. Detta är en principiellt mycket viktig fråga som styr den fortsatta utformningen av Södra Värtan. Om tillsynsmyndigheterna motsätter sig bostadsbebyggelse i Södra Värtan med hänvisning till industribuller innebär det i förlängningen att Loudden inte heller kommer att kunna bebyggas med bostäder. För hela stadsutvecklings-



området Norra Djurgårdsstaden är Hjorthagen och Loudden utpekade som de två stora bostadsområdena med ca 5.000 lgh vardera. En känslighetsanalys är utförd med olika antagande om andelen bostäder i Södra Värtan. Den visar att utfallet av nuvärdet varierar kraftigt beroende på om det går att bygga bostäder eller inte. Exploateringskontoret bedömer att det kommer att ta minst ett år att besvara frågan hur industribullret ska bedömas. Om frågan måste prövas direkt i ett nytt detaljplaneförslag är tiden ännu längre.

De sammanlagda utgifterna i Södra Värtan beräknas till ca 2 200 mnkr. I detta tidiga skede är utgifterna i kalkylen hämtade utifrån nyckeltal som kommer från Sickla Kaj som kontoret bedömer är ett likvärdigt projekt kostnadsmässigt. Försäljningsinkomsterna bedöms till mellan ca 3 350 mnkr och ca 2 400 mnkr beroende på andelen och upplåtelseform för bostäderna.

Exploateringskontorets anser att Värtabanans östra bangård ska avvecklas när containertrafiken flyttas till Norvik i Nynäshamn 2014. Området bör istället nyttjas för ett nytt huvudstråk i form av en allé innehållande Spårväg City. Detta innebär att hamnen i sin fortsatta planering av Värtapiren måste inrymma de tågfunktioner som idag sker på Värtabanans östra bangård. Värtabanans östra bangård utgör idag en barriär mellan Värtan och övriga stadsdelar som är olycklig och som bör brytas upp med olika passager. En diskussion med Banverket som äger Värtabanans östra bangård bör omedelbart påbörjas för att se hur området ska användas i framtiden när containerverksamheten är flyttad.

För att få en bra kollektivförsörjning i Norra Djurgårdsstaden anser exploateringskontoret och Stockholms Hamn att SL:s planer på en Spårväg City genom området till Ropsten är ett viktigt beslut som stödjer utvecklingen i området.

Sammanlagt för de tre projekten i Värtan bedöms utgifterna till ca 5.900 mnkr i löpande prisnivå. Inkomsterna varierar från ca 4.500 mnkr till ca 3.600 mnkr beroende på om det går att bygga bostäder i Södra Värtan eller inte. De totala nettonu värdena i Värtan med fem olika alternativen i Södra Värtan som ingående förutsättningar redovisas i tabellen nedan.

1. 1400 lgh, 160 000 kvm kontor och handel, All bostadsmark säljs
2. 790 lgh, 220 000 kvm kontor och handel, All bostadsmark säljs och kontor mot vattnet (bullerskärm)
3. 1400 lgh, 160 000 kvm kontor och handel, 30% av bostäderna upplåts med tomträtt

4. 790 lgh, 220 000 kvm kontor och handel, 50% av bostäderna upplåts med tomträtt och kontor mot vattnet (bullerskärm)
5. 0 lgh, 300 000 kvm kontor och handel

Nettonvärde <i>mnkr (ca)</i>	Värtapiren	Valparaiso	Södra Värtan	Värtan Summa
Alt 1	-1 000	0	1 050	50
Alt 2	-1 000	0	550	-450
Alt 3	-1 000	0	600	-400
Alt 4	-1 000	0	300	-700
Alt 5	-1 000	0	300	-700

Nettonvärdena för hela projektet Värtan varierar mellan +50 mnkr till -700 mnkr beroende på om det går att bygga bostäder i Södra Värtan eller inte.

Att bygga infrastruktur i form av en ny utbyggd Värtapir är dyrt. Det är svårt att få satsningar på stora infrastrukturprojekt att gå med ekonomisk vinst. Här har dock ambitionen varit att försöka åstadkomma detta. I nuläget har kontoret dock för lite underlag för att överblicka vilka konsekvenser den höga exploateringen blir för boendemiljö, trafikbelastning osv. Exploateringskontoret återkommer med en lägesredovisning i samband med att det fördjupade programarbetet är ute på remiss och samråd.

Stadens engagemang i Värtan drivs främst av en önskan att tillskapa en ny stadsdel där en modern hamnverksamhet integreras med ett attraktivt handels- och arbetsplatsområde tillsammans med befintliga och planerade bostadsområden. Området Värtan har ett av Stockholm bästa lägen med många kvaliteter som närhet till city, natur och vatten. Området är lite av Sveriges ansikte utåt med tanke på alla utländska turister som anländer med fartyg till Stockholm via Värtan och Frihamnen.

Norra Djurgårdsstaden är utsett till ett miljöprofilområde. Mycket av arbetet har hitintills varit fokuserat på Hjorthagen där det framförallt planeras för bostadsbebyggelse. Området i Värtan ser annorlunda ut med mestadels kommersiell bebyggelse. Det är väldigt positivt att de i området markanvisade byggherrarna Vasakronan och NCC hitintills har visat höga miljöambitioner. Detta tillsammans med Stadens och Stockholms Hamns miljöarbete pekar på bra förutsättningar i det fortsatta arbetet.



Stockholms position som ledande hamnstad och centrum i Östersjöregionen kommer att stärkas med framväxten av Norra Djurgårdsstaden. Stockholm är centralt placerat i den växande Östersjöregionen och kommer att ha de bästa förutsättningarna att bli en nyckelhamn för fler och fler färje- och kryssningsrederier. Med hela Värtan utbyggd kommer Stockholm att få en modern, miljövänlig och välkomnande entré för alla som anländer till staden vattenvägen.

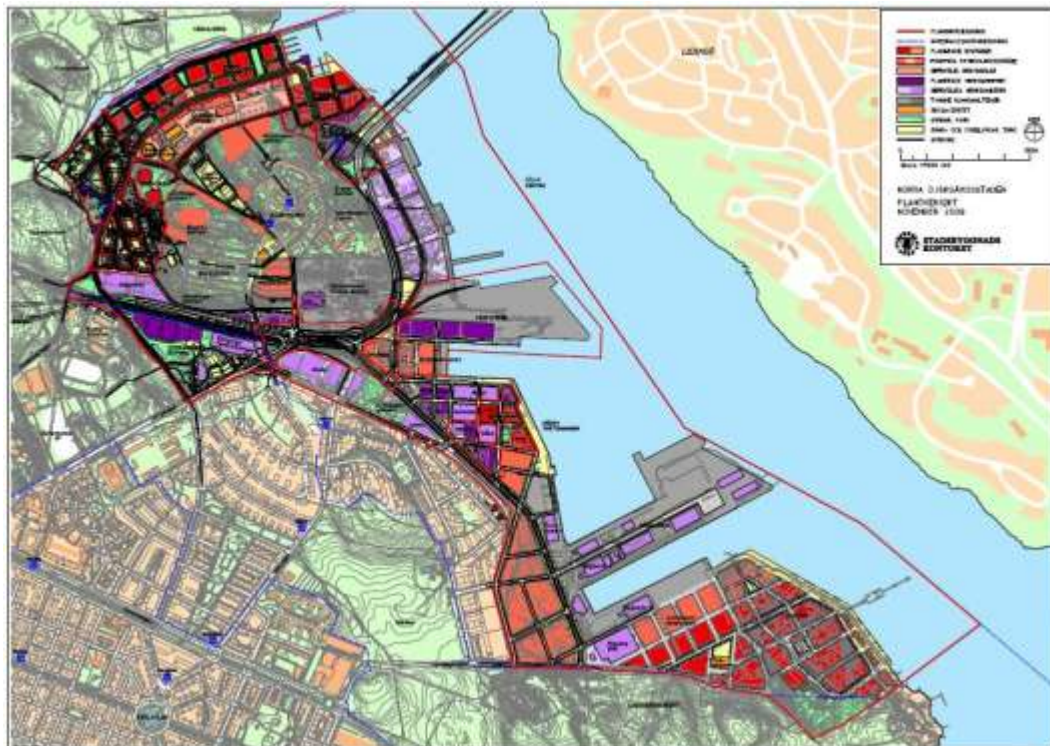
Målsättningen för exploateringskontoret och Stockholms Hamn är att Norra Djurgårdsstaden ska vara en hamnstad i världsklass.

I detta tjänsteutlåtande tar exploateringskontoret och Stockholms Hamn ett helhetsgrepp för hela Värtan. Det betyder att inriktningsbeslut för projekten Valparaiso och Södra Värtan, och genomförandebeslut för Värtapiren behandlas samtidigt.

Mot redovisad bakgrund föreslår exploateringskontoret att exploateringsnämnden ger exploateringskontoret i uppdrag att genomföra projektet Värtapiren, samt att fortsätta med arbetet med Valparaiso och Södra Värtan inom de i tjänsteutlåtandet föreslagna budgetramarna.

Mot redovisad bakgrund föreslår Stockholms Hamn AB att Stockholms Hamns styrelse ger Stockholms Hamn AB i uppdrag att genomföra projektet Värtapiren.

Bakgrund



Stadsutvecklingsområdet Norra Djurgårdsstaden

I Stockholms översiktsplan 1999, som antogs av kommunfullmäktige 1999, anges Norra Djurgårdsstaden, som inkluderar Hjorthagen-Värtan-Frihamnen-Loudden, som ett av de största stadsutvecklingsområdena i staden. Utbyggnaden av Norra Djurgårdsstaden stämmer väl in på översiktsplanens inriktning att bygga staden inåt i redan ianspråktagen mark.

För Värtan anges i översiktsplanen att hamnverksamheten är strategiskt viktig för Stockholm och hamnen utgör riksintresse. Förutsättningar för hamnverksamheten måste därför finnas parallellt med att nya verksamheter utvecklas.

I programmet för planeringen av Norra Djurgårdsstaden som utarbetades under 2001 behandlades övergripande förutsättningar och mål för området. Exploateringsstudier visade att hela området skulle kunna rymma drygt 10 000 nya bostadslägenheter och ca 30 000 nya arbetsplatser. De stora bostadsområdena är Hjorthagen och Loudden med ca 5 000 lägenheter vardera. I Södra Värtan skulle också lägenheter kunna byggas under förutsättning att problem med buller från fartyg kan hanteras.



Som underlag för stadens översiktliga beslut om hamnverksamheten har en strategi tagits fram – ”Att hamna rätt” – förslag till hamnstrategi för Stockholm som kommunfullmäktige fattade beslut om den 12 juni 2006. Strategin innebär i sammandrag att godstrafiken i huvudsak flyttas till Nynäshamn, att oljehantering vid Loudden avvecklas samt att kryssningstrafiken fördelas mellan Masthamnen, Frihamnen och Nynäshamn.

Stockholms Hamn AB har i Vision 2015 konkretiserat hur samordning kan ske mellan hamnens och stadens långsiktiga utvecklingsbehov. Inom Vision 2015 beskrivs bland annat Utvecklingsprojektet Värtapiren som innebär att Värtabassängens inre delar fylls ut och att Värtapiren förlängs. Syftet är förutom att frigöra mark för exploatering att modernisera hamnverksamheterna, genom att bland annat skapa fler kajplatser, en ny passagerarterminal och större uppställningsytor samtidigt som marken utnyttjas mer effektivt. En ny detaljplan för Värtapiren antogs av kommunfullmäktige den 19 oktober 2009 men har ej vunnit laga kraft eftersom den är överklagad.

Kommunfullmäktige godkände inriktningsbeslutet för Värtapiren 2008-06-09. I förhållande till inriktningsbeslutet innehåller genomförandebeslutet endast själva Värtapiren och funktioner som är knutna till Värtapiren. Genomförandebeslutet stämmer överens med den nya detaljplanens område för Värtapiren. I inriktningsbeslutet för Värtapiren ingick delar av kvarteret Valparaiso och tre och ett halvt kvarter i Södra Värtan. Valparaiso och Södra Värtan är nu två egna projekt, där alla kvarter ingår. Ekonomin för respektive projekt redovisas i detta tjänsteutlåtande för inriktningsbeslut i respektive projekt. Det gör att ett helhetsgrepp kan tas för hela Värtan även om projekten tidsmässigt ligger i olika faser. För Valparaiso och Södra Värtan är ännu inga nya detaljplaner framtagna så det ekonomiska underlaget är gjort på grova bedömningar till skillnad från Värtapiren där det finns en antagen detaljplan att utgå ifrån. Exploateringarna i Valparaiso och Södra Värtan är till stora delar helt beroende av att utbyggnaden av Värtapiren genomförs. Genom den nya Värtapiren kan kajläget som idag finns utmed Södra Kajen ersättas av ett av de nya på Värtapiren och ytor som idag används för hamnverksamhet kan frigöras för annan exploatering när hamnverksamheten koncentreras till Värtapiren. De tre projektens områdesgränser redovisas på kartan nedan.

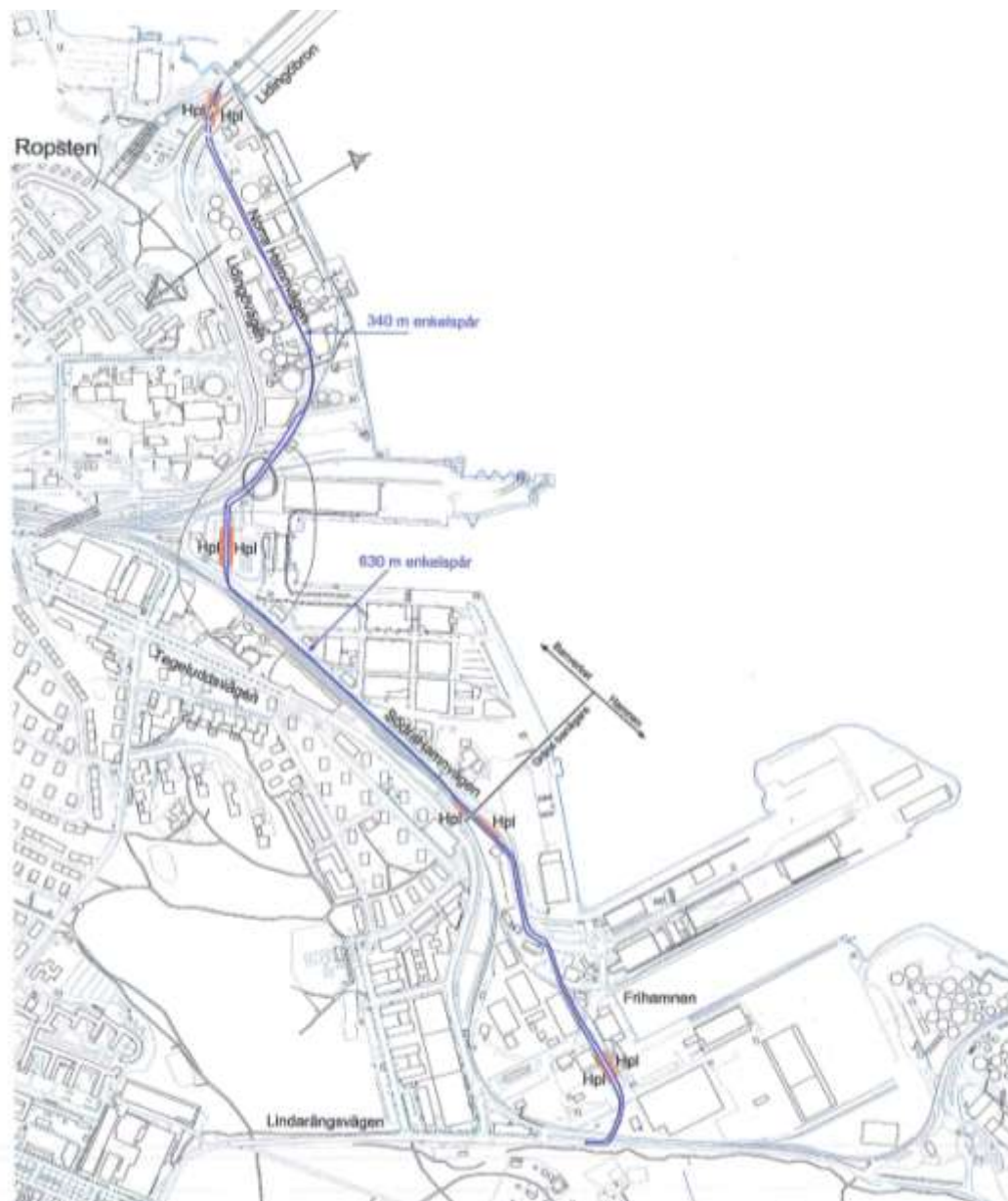


En stor del av de ytor som skapas när Värtabassängen fylls ut och som frigörs i Valparaiso när hamnverksamheten koncentreras till Värtapiren är markanvisade för handel- och kontorsändamål till NCC. Området är komplext eftersom många infrastrukturfrågor måste lösas inom området. Huvudstråket som binder samman de södra och norra delarna av Norra Djurgårdsstaden ska passera genom Valparaiso liksom Spårväg City och trafik till och från Värtapiren. Trafiken ska dessutom passera Värtabanan planskilt.

Under 2005 var två detaljplaner i Södra Värtan ute på remiss och samråd. Länsstyrelsen avstyrkte båda planerna med hänvisning till bl a att utbyggnaden skulle skada riksintresset hamn. Under hösten 2009 har ett programarbete startat som ska vara grunden till ett fördjupat program. I arbetet ingår att göra bullerstudier eftersom det styr den framtida användningen i Södra Värtan.

Valparaiso och Södra Värtan kommer att få en mycket hög exploatering. Därför är det extra viktigt att få en bra kollektivtrafik i området för att minska det privata bilåkandet. SL:s planerade utbyggnad av Spårväg City är mycket positiv för området. Förslag till sträckning från Frihamnen till Ropsten redovisas på kartan nedan. I Ropsten finns det också möjlighet att koppla samman Spårväg City med Lidingöbanan eller att fortsätta norrut till nybebyggelsen i Hjorthagen. På Lidingö

finns möjlighet att planera en spårdepå som skulle kunna användas för Spårväg Citys vagnar.



Spårväg Citys föreslagna dragning

De nytilkomna ytor som skapas i Södra Värtan och Valparaiso kommer vad det gäller innehåll och utformning att prövas i sedvanlig ordning i detaljplane-processen.

Andra pågående projekt som ligger intill projekten i Värtan är Fortums utveckling av Energihamnen och Vägverkets byggande av Norra länken.

Många aktörer är involverade i stadsutvecklingsarbetet för hela Norra Djurgårdsstaden. Under 2009 har näringslivet och Stockholm stad enats om en framtidsbild som redovisas i vision 2030 för Norra Djurgårdsstaden. Där tar man fasta på att det finns goda förutsättningar för näringslivet att fortsätta att växa i Norra Djurgårdsstaden. Här finns även unika möjligheter att bygga en ny levande och hållbar stadsdel med nya arbetsplatser och bostäder i ett av Stockholms bästa lägen med närhet till city, natur och vatten.

En visionsbild för hela stadsutvecklingsområdet är framtaget. Värtan är omnämnt som en plats där höga hus kan prövas.



Visionsbild över Norra Djurgårdsstaden

Norra Djurgårdsstaden är utsett som ett av Stockholms nya miljöprofilområden efter Hammarby Sjöstad. Norra Djurgårdsstaden ingår också som ett projekt inom Clinton Foundation global project för klimatpositiv utveckling. Stockholms Hamn arbetar målmedvetet med att minska utsläpp, energiförbrukning, avfall och buller



och tillhör en av de mest miljövänliga hamnarna i världen. Norra Djurgårdsstadens offensiva miljöarbete med hamnverksamheten är tänkt att bli ett välkänt föredöme som ska locka till sig studiebesök från hela världen.

I detta tjänsteutlåtande tar exploateringskontoret och Stockholms Hamn ett helhetsgrepp för hela Värtan. Det betyder att inriktningsbeslut för projekten Valparaiso och Södra Värtan, och genomförandebeslut för Värtapiren behandlas samtidigt i detta tjänsteutlåtande.

Tidigare beslut

2002-05-07	GFN	Programsamarbetsremiss för planering av Hjorthagen – Värtahamnen – Frihamnen – Loudden.
2003-02-18	GFN	Lägesredovisning programsamråd.
2003-06-12	SBN	Programsamarbete – godkännande av program
2004-10-12	GFN	Lägesredovisning Hjorthagen, Värtahamnen, Frihamnen, Loudden
2005-11-24	MN	Redovisning av Stockholms Hamnars ”Vision 2015”
2006-06-12	KF	”Att hamna rätt” (hamnutredning)
2006-11-16	MN	Markanvisning av Valparaiso till NCC
2006-12-14	MN	Norra länken, Ny trafikplats vid Hjorthagen, genomförandebeslut
2008-06-09	KF	Utfyllnad av Värtapiren. Inriktningsbeslut
2009-10-19	KF	Antagande av ny detaljplan för Värtapiren

Pågående programarbete för Valparaiso och Södra Värtan ska leda till ett fördjupat program med miljökonsekvensbeskrivning för området. Det fördjupade programmet bedöms kunna behandlas i exploateringsnämnden och Stockholms Hamns styrelse under kvartal 2 2010. Tidpunkten för genomförandebeslut beror bland annat på hur detaljplanprocessen kommer att fortgå. För Valparaiso och Södra Värtan bedöms idag att genomförandebeslut i exploateringsnämnden tidigast kan behandlas under 2012.

Genomförandebeslut för Värtapiren



Värtahamnen på 1930-talet

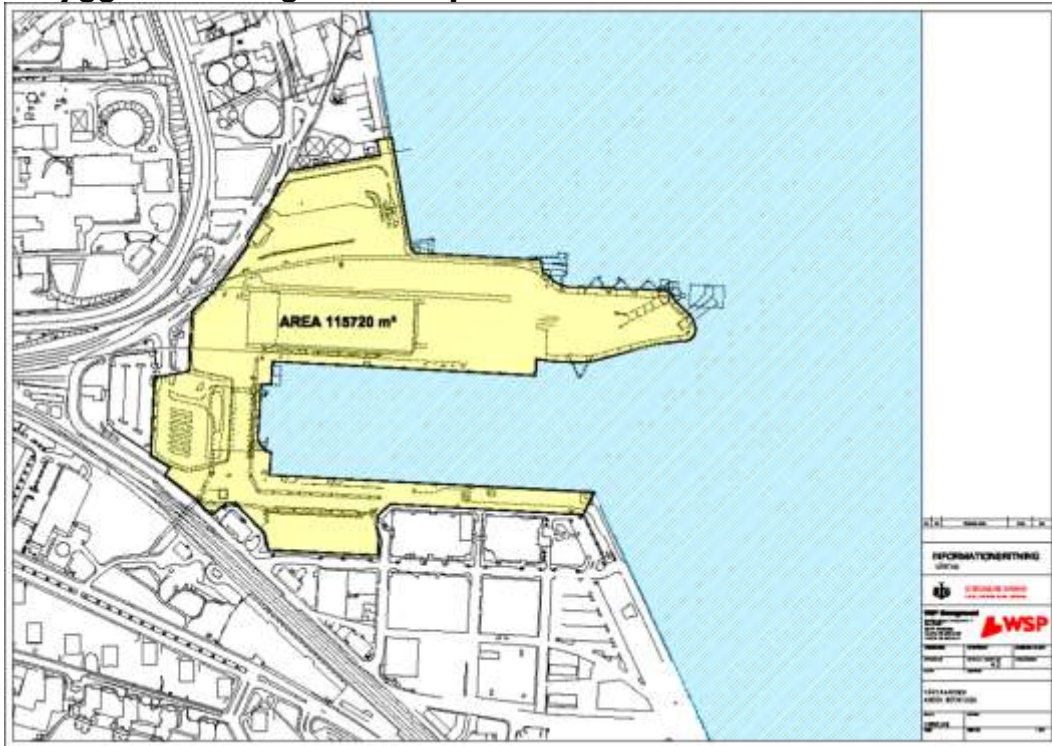
En första utbyggnad av kol- och massahamnen vid Värtan påbörjades 1879. Idag ankommer och avgår färjor dagligen i Värtahamnen till och från Åbo, Helsingfors och Tallinn. Värta- och Frihamnen är av stor betydelse för gods- och passagerartransporter i det expansiva Östersjöområdet. Frihamnen har daglig färjetrafik till Riga och många kryssningsfartyg anlöper Frihamnen. Eftersom regionen är Sveriges största konsumtionsområde är hamnen en mycket viktig del av transportkedjan och av stor betydelse för näringslivet. Stockholms hamnars anlöp med närhet till centrala staden är fördelaktiga ur ett passagerarperspektiv.

Undersökningar som Stockholms Hamn har låtit göra visar att kryssningspassagerarna som gästar Stockholm årligen spenderar över 500 mnkr i Staden. Färjeresenärerna bidrar med 5 miljarder kronor till staden och dess näringsliv, vilket motsvarar 23% av hela besöksnäringens omsättning i länet.

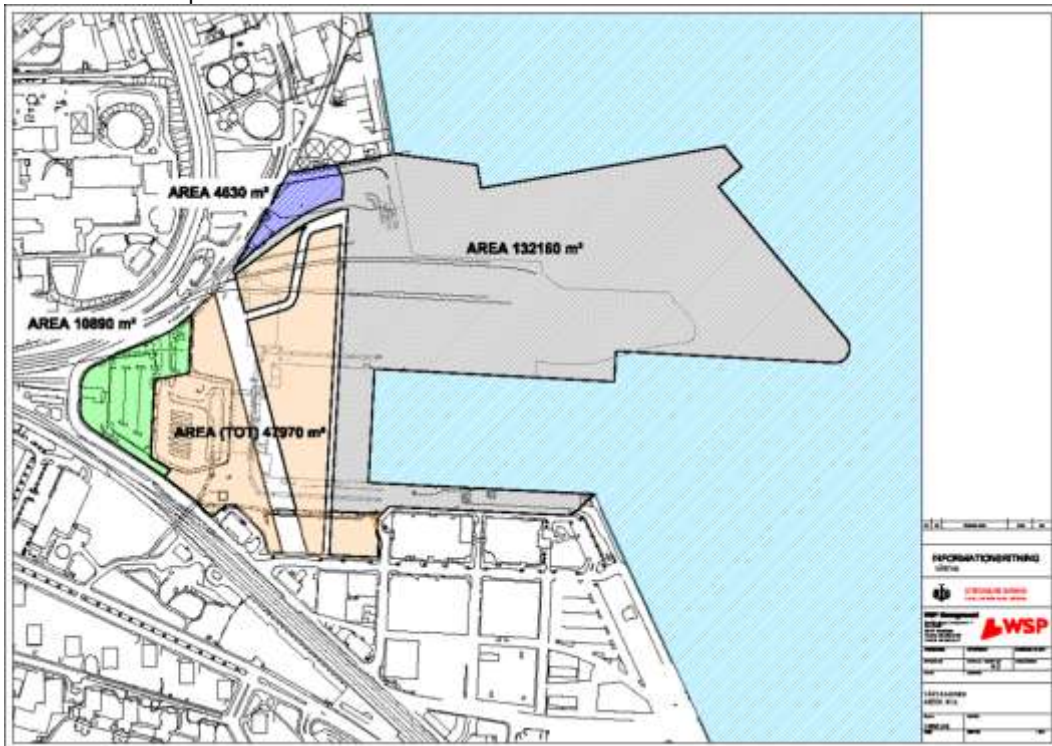
Genomförda attitydundersökningar visar att invånarna i Stockholm är mycket positiva till färje-, och kryssningstrafiken till Stockholm. Genom utbyggnaden av den nya Värtapiren förstärks stadens möjlighet att fortsättningsvis vara och uppfattas som en betydande sjöfartsstad.

Från Värtapiren ankommer/avgår järnvägsfärjor med anslutning till Värtabanan. Under 2009 trafikerades Värtapiren av ca 70 000 tågagnar. Värtabanan är riksintresse och ingår i det sk TEN-nätet (Trans European Net System) som binder samman Sverige med länderna öster om Östersjön.

Utbyggnadsförslag för Värtapiren



Nuvarande hamnpir



Planerad hamnpir

Värtapiren kommer att utökas med ca 67 000 kvadratmeter och Värtabassängen med 17 000 kvadratmeter. Dessa nya tillskapta ytor, tillsammans med dagens pir, kommer att forma den plats i Värtan där Stockholms Hamns verksamhet kommer att koncentreras. Motsvarande 80 % av den tillskapta ytan frånträds av hamnen till förmån för stadens exploatering inom Valparaiso och Södra Värtahamnen. Detta innebär att den hamnverksamhet som idag bedrivs i kvarteret Valparaiso och Södra Värtan kommer omdisponeras till de nya ytorna.

Längs de nyskapande landområdena kommer ca 1 100 meter ny kaj att anläggas vilket innebär att Värtahamnen efter om- och utbyggnationen kommer att omfatta ca 133 000 kvadratmeter. Totalt kommer hamnen ha fem färjelägen, vilket är ett mer än i dagsläget. Projektet omfattar även rivningen och ersättandet av nuvarande byggnads- och servicefunktioner samt infrastruktur. Den nuvarande Värtapiren är via tre stycken industrispår ansluten till Värtabanan. I ny hamnutformning skall både angöring till tågfarja samt separat avlastningsspår för t.ex. exportbilar klaras. Dessa spår skall vara nivåskilda från ny till och utfart mellan hamnen och Norra länken. Under hela utbyggnaden kommer befintlig färjetrafik att upprätthållas.

Utbyggnaden av Värtapiren ger en modern och mer effektiv hamnanläggning och skapar i enlighet med stadens övergripande strategi plats för bostäder, kontor och handel. Att hamnens yta är koncentrerad till piren är också positivt med avseende på de säkerhetsbestämmelser som finns för hamnverksamheten. Dagens kajplats vid Södra Kajen flyttas till Värtabassängen och Södra Kajen kan istället användas för annan typ av sjöfart anpassad till den exploatering som kommer att ske inom Södra Värtan.

Det pågår studier att få ut tågspår på Värtapiren för att tågen som ankommer/avgår med tågfarjan inte ska behöva rangeras på Värtabanans östra bangård. Om behovet kan lösas ute på Värtapiren och containertrafiken, som idag passerar Värtans östra bangård, upphör i och med flytten av containerverksamheten till Norvik i Nynäshamn skulle spårområdet kunna användas för annat. Södra Hamnvägen som redan idag är underdimensionerad skulle kunna bli en attraktiv huvudstråksallé för kommunikationen i hela Värtan och inkludera en Spårväg City. Värtabanans östra bangård ägs av Banverket och diskussioner om ändrad användning av området bör påbörjas.

Utöver den nya Värtapiren ingår i projektet också att anlägga nya gator, ramper och parkeringsgarage om ca 350 p-platser som huvudsakligen ska betjäna nya Värtapiren. Funktionerna ligger utanför det område som klassas som hamn och kostnaderna för detta ligger på exploateringskontoret.

Genomförande och tidplan

Enligt nuvarande planeringsförutsättningar startar fysiska arbeten 2010 och färdigställande är planerat under 2014. För att detta skall ske krävs lagakraftvunnen detaljplan, samt miljödom i tid före det att arbeten med piren startar vilket är planerat till senhösten 2010. Utvecklingsprojekt Värtapiren är indelat i fem olika delprojekt: Beställarens arbeten, Förberedande arbeten, Pir och Kaj, Infrastruktur och Byggnader.

Beställarens arbeten

Beställarens arbeten innefattar projektledning, projekteringsledning, byggledning, administration samt tillståndshantering.

Förberedande arbeten

Förberedande arbeten inkluderar arbeten så som trafikomläggningar, säkerhetsanpassning, rivningar m.m. som kommer att behöva utföras i projektets alla skeden. Arbetena krävs för att hamnutbyggnaden skall kunna ske samtidigt som hamnverksamheten upprätthålls utan större störningar.

Pir och Kaj

I delprojektet *Pir och Kaj* inkluderas alla arbeten för utbyggnad av Värtapiren och Värtabassängen upp till färdig markyta. *Pir och Kaj* är det största och tekniskt mest komplicerade av de fyra delprojekten – de svåra geotekniska förhållandena gör att flera grundläggningsmetoder troligen kommer att bli aktuella. För att man skall kunna upprätthålla den pågående hamnverksamheten kommer utbyggnaden att behöva ske i etapper.

Infrastruktur

Infrastruktur inkluderar arbeten så som elinstallationer, VA-system, säkerhets- och övervakningssystem, mark, anläggning, trafiksystem, järnvägsanläggning m.m.

Byggnader

Byggnader inkluderar arbeten så som anläggandet av terminal, matargångar, personalbyggnader, kontor m.m.

Risker och osäkerhetsfaktorer

Risker kan i huvudsak delas upp på grupper tekniska risker, programarbete, miljökrav, pågående hamndrift och kommunikation. Vad gäller tekniska risker så är behovet av att grundlägga piren på stort djup med ett mäktigt löst lerlager problematiskt. Det bedöms som orimligt att muddra denna lera. Ekonomiska risker föreligger alltså avseende metodval, resurser i form av sjöburen utrustning,

bergtillgång och sättningsproblematik. Programarbetet där behovet av byggnader och system sammanställs pågår. Detta arbete färdigställs under första halvåret 2010. Därmed finns fortsatt osäkerhet om innehållet främst inom Infrastruktur och byggnader. Projektet har ännu ej erhållit miljödöm. Kraven i miljödöm kan komma att vara ytterst kostnadspåverkande. Projektet har garanterat ostörd färjetrafik till och från hamnen. Skulle projektet störa denna trafik kommer krav att resas från rederiet. Projektets kommunikation med omvärlden är ytterst viktig. Skulle denna fela kan den allmänna opinionen störa projektets framdrift.

Ekonomi

Jämfört med inriktningsbeslutet ingår nu i genomförandebeslutet för Värtapiren inga inkomster och utgifter från områden som ligger utanför detaljplanen för Värtapiren.

Tabellen redovisar kostnadsuppskattning för hamnens arbeten enligt kalkylvärde 2010-01-01.

	Pir och kaj	Infrastruktur	Byggnader	Förbered arbeten	Projektering	Beställarens arb	Totalt
Kontraktssumma	834	111	368	58	64	230	1 665
Inkl ÄTA	959	128	423	67	74	265	1 915
Inkl Risk	1 055	140	466	73	81	291	2 106

Byggstarten för utfyllnaden av Värtapiren har förskjutits vilket gjort att de massor som var tänkt att användas från Norra länken, och som skulle vara gratis, inte längre är tillgängliga. Alternativ bergtäkt finns i Norviksprojektet men med större transportavstånd. Kostnaderna för Värtapiren har även ökat främst vad det gäller byggnader, hamnpirens utfyllnad (kajkonstruktioner och bergfyllning), byggherrekostnader och miljöåtgärder. Riskpåslagen är minskade men blir på grund av ökad omfattning ändå ökade poster.

Resultat av investeringsanalys enligt nuvärdesmetoden

Exploateringskontoret och Stockholms Hamn redovisar här dels de ekonomiska förutsättningarna totalt för hela projektet Värtapiren och dels för respektive nämnds/styrelses åtagande utifrån varsin investeringskalkyl enligt nuvärdesmetoden. Detta redovisas närmare i bilaga 1 och 2.

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

genomförande för hela projektet Värtapiren redovisar ett negativt nettonuvärde om ca 1 000 mnkr.

De sammanlagda utgifterna i löpande prisnivå beräknas till ca 2 600 mnkr. Därav är ca 2 350 mnkr utgifter för själva hamnområdet Värtapiren och ca 240 mnkr utgifter för ny infrastruktur i anslutning till Värtapiren. Utgifterna för infrastrukturen belastar enbart exploateringsnämndens kalkyl. Av utgifterna på ca 2 350 mnkr fördelas 528 mnkr på Stockholms Hamn och 1 824 mnkr på exploateringsnämnden. Av de sammanlagda utgifterna för exploateringsnämnden är ca 1 mnkr utgifter före år 2010, dvs redan nedlagda utgifter som främst avser utgifter för framtagande av ny detaljplan, inkl plankostnad. För Stockholms Hamn är motsvarande utgift ca 54 mnkr som främst avser planerings-, utrednings-, och tillståndsprocessen. Alla utgifter är exklusive moms.

Inkomsterna i projektet består huvudsakligen av hamnavgifter och hyresintäkter från den nya färjeterminalen och parkeringsanläggningen.

Budgetkonsekvenser

Investeringsbudget

Investeringsutgifterna för projektet beräknas till ca 2 600 mnkr i löpande prisnivå. Utfallet över åren beräknas bli enligt nedanstående tabell:

Budgetkonsekvenser	Ack						
Investering	t.o.m.						
Mnkr	2009	2010	2011	2012	2013	Senare	Totalt
Utgifter Exploateringsnämnden	-1,1	-71,0	-335,7	-552,4	-766,7	-336,9	-2 063,7
Utgifter Stockholms Hamn	-54,0	0,0	-61,2	-158,8	-213,8	-39,9	-527,7
Totala utgifter	-55,1	-71,0	-396,9	-711,2	-980,5	-376,8	-2 591,4

I Exploateringsnämndens investeringsplan för 2010 ingår ej medel för exploateringsområdet Norra Djurgårdsstaden (f d hamnområdet Hjorthagen-Värtan). Kommunfullmäktige förväntas fatta beslut om finansieringen senast under 2010.

Stockholms Hamns andel av investeringen finansieras dels av egna medel genererade från verksamheten och dels genom Staden. Fördelningen bedöms vara 75/25 % egen/upplånad.

Driftbudget

Driftkostnaderna för trafiknämndens och stadsdelsnämndens ansvarsområden beräknas från år 2016 uppgå till ca 0,2 mnkr per år. Anläggningarna beräknas vara

underhållsfria de första 10 åren. Stockholms Hamns driftskostnader beräknas vara oförändrade eller minskade i den nya hamnen.

Kapitalkostnaderna för exploateringsnämnden beräknas uppgå till ca 80 mnkr det första året och minskar därefter något genom avskrivningar. För Stockholms Hamn beräknas kapitalkostnaderna uppgå till ca 17 mnkr det första året och minskar därefter något genom avskrivningar.

Ekonomiska osäkerheter

Värtapirens kostnader för de arbeten som utförs inom hamnens regi är beräknade till 2 100 mnkr exklusive index. I denna summa är medräknat kontraktssummor inklusive 15 % reserv för ändrings och tilläggsarbeten och ytterligare 10 % för risker marknadsläge och programändringar. Det skall poängteras att delen Pir & Kaj som innehåller de största tekniska riskerna är djupanalyserat avseende alternativ och kostnader. Vad gäller delarna Byggnader och Infrastruktur, så pågår programarbete med insamling av behov och önskemål från diverse aktörer. Här är osäkerheten relativt större än för pir & kaj men på mindre summor. Programmen för byggnader kommer ej att fastställas före det att vi känner anbudssummor för Pir& Kaj. Härmed tryggas totalbudgeten under beslutsgången.

Slutsats-ekonomi

Investeringsanalysen enligt nuvärdesmetoden för utbyggnaden av Värtapiren ger ett underskott om totalt ca 1 000 mnkr. Underskottet beror på att projektet i princip endast innehåller investeringar i infrastruktur i form av en ny utbyggd Värtapir och nya gator i anslutning till piren. Exploateringar som ger inkomster till följd av investeringen av Värtapiren kommer först i de angränsande projekten Valparaiso och Södra Värtan. Därför redovisas även deras ekonomi som inriktningsbeslut i detta ärende även om många osäkerhetsfaktorer återstår i projekten. Det finns t ex inte någon påbörjad detaljplan för områdena vilket gör det osäkert att bestämma byggvolymen och därmed i förlängningen inkomsterna och utgifterna i projekten. Exploateringskontoret har dock gjort ett antagande om en hög exploateringsgrad i angränsande projekt.

För exploateringsnämnden ger investeringsanalysen enligt nuvärdesmetoden för utbyggnaden av projektet Värtapiren ett underskott om totalt ca 1 850 mnkr. För Stockholms Hamn ger investeringsanalysen enligt nuvärdesmetoden ett överskott om ca 830 mnkr. Överskottet beror på hamnens hyresintäkter för färjeterminalen och hamnavgifterna.



För att reglera genomförandefrågor, finansiering mm planeras en överenskommelse om exploatering mm att träffas mellan parterna. Stockholms Hamn AB och exploateringskontoret bör få i uppdrag av Stockholms Hamns styrelse och exploateringsnämnden att träffa en sådan överenskommelse.

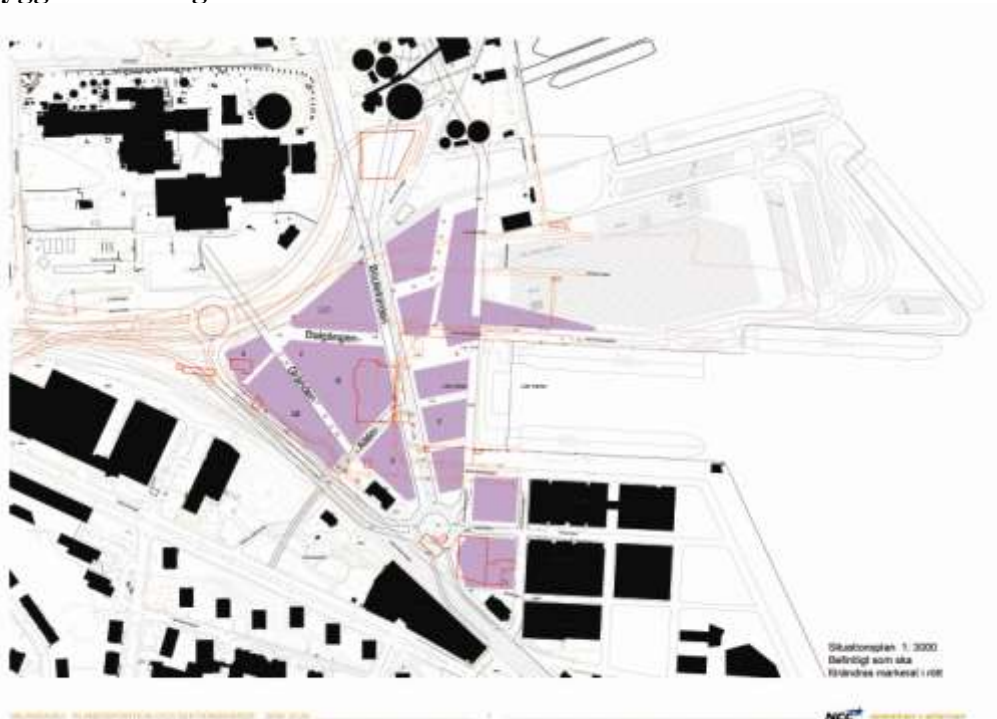
Inriktningsbeslut för Valparaiso

Kvarteret Valparaiso ligger väster om Värtabassängen och omgärdas av Södra Hamnvägen/Norra Hamnvägen, Värtabanan och rangerbangårdar. Området angränsar också till Norra länken. Inom området finns idag Silja-Tallinks terminal och området används huvudsakligen för uppställning av fordon som ska med färjorna eller för bussangöring. När utbyggnaden av Värtapiren är färdig ska alla hamnverksamheter ut på piren. En ny terminal ska byggas på piren och den gamla ska rivas. Inom området finns idag också en större etablering som Vägverkets entreprenör disponerar för byggandet av Norra länken. All mark inom området ägs av staden.

I Värtapirens utbyggnad ingår att fylla ut Värtabassängens inre delar. Inom kvarteret Valparaiso är ett område för handel- och kontorsändamål om 60.000 – 80.000 kvm anvisat till NCC Property Development genom beslut i marknämnden den 16 november 2006. NCC har i nära samarbete med exploateringskontoret, stadsbyggnadskontoret och Stockholms Hamn låtit utreda möjligheterna att utveckla området för handel, kontor och bostäder och vara en viktig del i det fortsatta stadsutvecklingsarbetet av Norra Djurgårdsstaden.

En målbild finns framtagen för ett huvudstråk i form av en allé genom området som ska binda samman Norra Djurgårdsstadens stadsutvecklingsområde från Frihamnen i söder till Ropsten i norr. Från huvudstråket ska det finnas möjlighet att ansluta till Norra länken via den sk hamnavfarten.

Utbyggnadsförslaget



Situationsplan över Valparaiso

Källa: Wester+ Elsner/NCC

I förutsättningarna i arbetet med utformningen av kvarteret Valparaiso har ingått att området ska trafikeras av ett huvudstråk som ska binda samman Norra Djurgårdstads stadsutvecklingsområde från Frihamnen i söder till Ropsten i norr. Huvudstråket genom Valparaiso är också tänkt att innehålla Spårväg City med hållplats. Detta huvudstråk ska korsa Värtabanan planskilt. Det gör att området har en stor höjdskillnad från Södra Hamnvägen i söder som ligger på +2,5 m till norr där huvudstråket passerar ovanför Värtabanan på +10 m. Valparaiso kommer då att ansluta till samma höjd som Norra länkens angränsande cirkulationsplats. De undre våningarna som automatiskt skapas i projektet kommer att kunna användas effektivt för inlastningsgator, parkering och handel.

I studier gjorda av NCC tillsammans med staden har NCC redovisat ett förslag där Valparaiso går att bebyggas med mer än det som idag är markanvisats till NCC. Det som ligger till grund för indata i nuvärdesberäkningarna för detta inriktningsbeslut är detta antagande om en möjlig utökad exploatering av Valparaiso. Planarbetet är som tidigare nämnts ej påbörjat vilket gör det svårt att i nuläget veta om exploateringsgraden är rätt antagen.

Genomförande och tidplan

Fram till årsskiftet 2009/2010 pågår ett programarbete för Valparaiso och Södra Värtan med ingående förutsättning att den nya Värtapiren byggs. Arbetet ska vara grunden till ett fördjupat program för området som kommer att redovisas för berörda nämnder. Därefter kommer planarbete för enskilda kvarter att kunna påbörjas. För Valparaiso beräknas planarbetet att kunna påbörjas kvartal 3 2010.

Valparaiso är inklämt mellan flera stora infrastrukturprojekt som påverkar igångsättningen. Om Värtapirens byggstart följer tidplanen skulle arbetena inom projektet Valparaiso kunna starta slutet av 2013 när byggnaderna inom området rivs och ersätts av nya ute på Värtapiren. Det förutsätter att detaljplanearbete för Valparaiso påbörjas under 2010. Vägverkets etablering för Norra länken inom Valparaiso sträcker sig till årsskiftet 2014/2015. Den förutsatta höga exploateringen inom Valparaiso på ca 150.000 kvm och dess begränsade yta gör att områdets utbyggnad måste ske i etapper. Genomförandet ska dock ske så snabbt som möjligt eftersom flera funktioner som inlastning, parkering och däck är gemensamma för flera intressenter. För handel är det också viktigt att det finns en tillräckligt stor massa när butikerna öppnar. De första kvarteren inom Valparaiso bör kunna vara klara 2016.

Risker och osäkerhetsfaktorer

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

- **Osäker stadsutformning**

Det finns idag ingen ny påbörjad detaljplan för Valparaiso och det gör att större antaganden än normalt har skett. Inriktningsbeslutet innehåller därför större osäkerheter än normalt. Den höga exploateringen är inte prövad i någon nämnd.

- **Osäkerhet i tidplanen**

Förseningar i angränsande projekt påverkar direkt projektet Valparaisos byggstart som försenas med minst samma tidsperiod. En försenad start av detaljplane-processen påverkar tidpunkten för projektets byggstart. Tidsmässiga förskjutningar får stora konsekvenser på den totala slutkostnaden för ett sådant här stort projekt med lång genomförandetid och stora utgiftsbelopp.

- **Komplicerat stadsutvecklingsområde**

Projektet Valparaisos stadsutvecklingsområde är begränsat till yta och många stora projekt och aktörer måste samsas om samma yta. Här är det extra viktigt att parterna kan samarbeta.

- **Konjunkturförändringar**

Projektet innehåller i princip enbart kommersiell bebyggelse som är mer känslig för konjunkturedgångar och finansiell oro än bostäder. Projektet kommer att byggas under flera år och i olika etapper vilket gör att olika ekonomiska förutsättningar kan komma att råda.

- **Hamnavfarten**

Olika givna förutsättningar gör att hamnavfarten, dvs anslutningen till Norra länken från Norra Hamnvägen, påverkar Fortums anläggning i Energihamnen. Vad som påverkas och om det går att göra omDispositioner inom området eller vilka eventuella kostnader det medför är idag svårt att bedöma. Diskussioner pågår med Fortum.

- **Farligt gods**

Så länge oljehamnen vid Loudden är i bruk kommer troligtvis farligt gods att passera projektet Valparaiso för att komma till och från Norra länken. Detta kan innebära restriktioner för byggandet inom projektet Valparaiso.

- **Kommunikation**

Området Valparaiso kommer att vara en byggarbetsplats under många år. Här är det viktigt med en bra och fungerade information till företag och allmänhet.

Ekonomi

Kontoret redovisar här de ekonomiska förutsättningarna för projektet Valparaiso enligt nuvärdesmetoden och vilka budgetkonsekvenser projektet medför.

Resultat av investeringsanalys enligt nuvärdesmetoden

Investeringsanalysen beaktar de ekonomiska konsekvenserna på investerings- och driftsidan i löpande prisnivå. Investeringsanalysen enligt nuvärdesmetoden för projektet redovisar i detta tidiga skede ett negativt nettonuvärde om ca 25 mnkr motsvarande ca 15.000 kr/ekvivalent lägenhet. Investeringsanalysen enligt nuvärdesmetoden redovisas i bilaga 3.

De sammanlagda utgifterna i löpande prisnivå beräknas till ca 1.100 mnkr, varav ca 65 mnkr är utgifter före år 2010, dvs. redan nedlagda utgifter där den största posten är förvärv av mark. Övriga kommande utgifter i Valparaiso är främst gatuinvesteringar där stora delar kommer att byggas på däck, ledningsflyttar,

evakuering av befintliga verksamheter. Försäljningsinkomsterna bedöms till ca 1.200 mnkr.

Kommande byggherrar ansvarar för och bekostar all bebyggelse och utbyggnad inom kvartersmark samt står för plankostnader, VA-anlutningar mm.

Budgetkonsekvenser

Investeringsbudget och försäljningsinkomster

Investeringsutgifterna för projektet beräknas till ca 1.100 mnkr och investeringsinkomsterna till ca 1.200 mnkr i löpande prisnivå. Utfallet över åren beräknas bli enligt nedanstående tabell:

Budgetkonsekvenser	Ack						
Investering	t.o.m.						
Mnkr	2009	2010	2011	2012	2013	Senare	Totalt
Utgifter inkl. förvärv (-)	-64,7	-7,5	-18,4	-159,9	-66,0	-757,8	-1 074,3
Inkomster (exkl. försäljning)	0,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,1
Nettoutgift (-) /-inkomst	-64,6	-7,5	-18,4	-159,9	-66,0	-757,8	-1 074,2
Försäljningsinkomst	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	1 185,2	1 185,2

I Exploateringsnämndens investeringsplan för 2010 ingår ej medel för exploateringsområdet Norra Djurgårdsstaden (f d hamnområdet Hjorthagen-Värtan). Kommunfullmäktige förväntas fatta beslut om finansieringen senast under 2010.

Driftbudget

Driftkostnaderna för trafiknämndens och stadsdelsnämndens ansvarsområden beräknas från år 2014 uppgå till ca 0,6 mnkr och öka till som mest 3,7 mnkr per år. Anläggningarna beräknas vara underhållsfria de första 10 åren. Därefter uppgår underhållskostnaderna till som mest 3,4 mnkr per år.

Kapitalkostnaderna för exploateringsnämnden beräknas uppgå till ca 70 mnkr det första året och minskar därefter något genom avskrivningar. Reavinsten uppgår till 1 170 mnkr.

Ekonomiska osäkerheter

Det finns en rad faktorer som kan påverka utformningen och exploateringsgraden (se Risker och osäkerhetsfaktorer). Det är mycket svårt att i ett detta tidiga skede förutse stadens utgifter och inkomster i projektet.



Som tidigare nämnts finns ingen detaljplan påbörjad för området vilket gör att antagandena som ligger till grund för beräkningarna är mycket osäkra. Att projektet ändå redovisas och tas upp för inriktningsbeslut redan nu beror på kopplingen till Värtapiren och att projekten tillsammans ska ge en översiktlig ekonomiskt underlag att fatta beslut på.

All mark är inte anvisad och trots ett stort intresse för området kan konjunktur och finansiell oro göra att det inte finns byggintressenter vid de planerade byggstarterna. Kontors- och handelsbebyggelse är mer konjunkturkänsligt än bostadsbebyggelse.

I och med de stora utgiftsbeloppen och en lång tidshorisont får en förskjutning på något år stora ekonomiska konsekvenser eftersom index (uppräknade kostnader) är en stor post.

Slutsats-ekonomi

Investeringsanalysen enligt nuvärdesmetoden för utbyggnaden av projektet Valparaiso ger ett underskott om ca 15.000 kr per ekvivalent lägenhet. Projektet innehåller mycket komplexa och tunga infrastrukturinvesteringar. Att projektet Valparaiso trots de stora investeringarna ger ett i princip nollresultat beror på den höga exploateringen och att all mark säljs. Det innebär att möjligheterna att förbättra det ekonomiska resultatet till att gå med överskott är små.

Exploateringskontoret föreslår att exploateringsnämnden godkänner inriktningsbeslut för Valparaiso med utgifter om 65 mnkr för fortsatta utrednings-, projekterings- och provisoriska arbeten mm av Valparaiso fram till att genomförandebeslut fattas. Exploateringskontorets bedömning idag är att genomförandebeslut bör kunna behandlas under 2012.

Inriktningsbeslut för Södra Värtan



Flygbild över Värtapiren, Valparaiso och Södra Värtan

Södra Värtan gränsar i väster mot Värtabanan och dess östra bangård. Spårområdet består av fem spår och används för transporter till Containerhamnen och rangering. I söder angränsar området till Frihamnen och här finns den södra angringen till området via den underdimensionerade Södra Hamnvägen eller via den smala Tegeluddsviadukten. Österut och norrut avgränsas området av kajer och vatten. Beroende på vattnet och järnvägens avskiljande effekt ligger Södra Värtan idag avskilt från de angränsande stadsdelarna.

Enligt gällande detaljplan är området huvudsakligen avsett för hamnverksamhet och industri som har samband med den. Sedan 1980-talet har nya byggnader uppförts med verksamheter som inte direkt är knutna till hamnen. Bland de nya verksamheterna finns bl a hotell, IT och media. Det gör att området Södra Värtan präglas av ett hamn- och industriområde med inslag av ny bebyggelse. Området innehåller både bebyggelse som ska vara kvar och som ska rivras. Ett flertal oljecisterner har funnits i området men är nu borttagna och stora delar av de tomma ytorna används idag som upplag och parkering. Färjorna skapar idag stor genomfartstrafik i området och delar av Södra Värtan används fortfarande för uppställning av bilar och lastbilar som ska med färjor.

Under 2005 var två detaljplaner i Södra Värtan ute på remiss och samråd. Länsstyrelsen avstyrkte båda planerna med hänvisning till bl a att utbyggnaden skulle skada riksintresset hamn. Under hösten har ett programarbete startat som ska vara grunden till ett fördjupat program. I arbetet ingår de nya förutsättningar som den nya Värtapiren innebär för Södra Värtan. I arbetet ingår också att göra bullerstudier eftersom det styr den framtida användningen i Södra Värtan.

Vasakronan tog första spadtaget i kvarteret Riga 2008. Byggnaden innehåller ca 25 000 kvm BTA handel och kontorsändamål. En matvarubutik har öppnat och kontorshyresgäster kommer att flytta in under andra kvartalet 2010.



Foto över Södra Värtan med kv Riga i förgrunden.

Utbyggnadsförslaget

I detta skede finns inga aktuella påbörjade detaljplaner som visar utbyggnaden av Södra Värtan. Utgångspunkten inför detta tjänsteutlåtande har varit olika tidigare utredningar av området. Det gör att materialet som inriktningsbeslutet för Södra Värtan grundar sig på är grova antaganden om hur området skulle kunna gestalta sig och kan komma att skilja sig mycket jämfört med det som i framtiden genomförs. För området har antagits en mycket hög exploatering. Exploateringsstalen för



Södra Värtan och Valparaiso bedöms bli t ex högre än i Hammarby Sjöstad och Norra Station. Områdena närmast vattnet är i första hand planerade för bostadsändamål. Detta för att få en blandning av kontor, handel och bostäder som skapar en mångfald och ett attraktivt och levande Södra Värtan. Inom området finns ett parktorg men i övrigt finns få öppna ytor på land.

Södra Värtan är utsatt för risker. Från Loudden går transporter med farligt gods. Enligt kommunfullmäktige ska Loudden avvecklas i framtiden men det är svårt att idag veta när detta kan ske. Tidsmässigt kommer troligen utbyggnaden av Södra Värtan att påbörjas innan Loudden avvecklats vilket betyder att ny bebyggelse i en zon utmed Södra Hamnvägen kommer att få begränsningar i användningen och utformning.

Från fartyg som angör Värtapiren och Frihamnspiren alstras buller. Detta buller räknas som industribuller till skillnad från buller som kommer från bilar som räknas som trafikbuller. Gränsvärden för industribuller är lägre och indelat i dag, kväll och natt. För trafikbuller gäller högre gränsvärden som räknas på hela dygnet. I Stockholm tillämpas den sk Stockholmsmodellen där hälften av boningsrummen ska ligga mot en sk tyst sida. Det kan t ex vara en innergård. Utan Stockholmsmodellen skulle många projekt vara svåra att bygga. För industribuller har man ännu inte tillämpat samma princip dvs att tillåta bostadsbebyggelse om hälften av boningsrummen ligger mot en tyst sida. Detta är för Södra Värtan en principiellt mycket viktig fråga eftersom området skulle få en helt annan karaktär om inga bostäder uppfördes inom området. Det skulle också motverka stadens ambition att bygga blandat. För projektets ekonomi har inslaget av bostäder också en mycket stor betydelse som redovisas i ekonomiavsnitten längre fram. Resultatet från de bullerstudier som nu pågår visar att det finns stora utmaningar i att bygga bostäder i Södra Värtan.

Fartyg som är elanslutna när de ligger i hamn bullrar mindre och släpper inte ut emissioner i luften. Den nya Värtapiren kommer att ha elanslutningar till alla kajlägen. För fartyg som angör Stockholm endast någon timme är det idag inte möjligt att elansluta fartyget eftersom tiden är för kort. Ambitionen från exploateringskontoret och Stockholm Hamn är dock att så många fartyg som möjligt ska vara elanslutna när den nya Värtapiren tas i drift 2014.

I bullerstudien ingår också att se om det går att få bättre bullernivåer genom att fylla ut områden som sedan bebyggs med kontor. Bebyggelsen ska sedan verka som en bullerskärm. Fortsatta studier får utvisa om det är en bra lösning eller om det finns andra lösningar för att klara gränsvärdena för buller.

Exploateringen som inriktningsbeslutet grundar sig på är mycket hög. Inom Södra Värtan förutsätts ca 1400 lägenheter och ca 160 000 kvm kommersiell bebyggelse uppföras. Beroende på bullerproblematiken finns olika beräkningsexempel där antalet bostäder varierar från som högst ca 1400 lgh till som lägst 0 lgh.

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

Den framtida bebyggelsen för hela Norra Djurgårdsstaden kommer att innebära mer trafik i området. Ett fullt utbyggt stadsutvecklingsområde kommer att alstra trafik som ligger väldigt nära vad det nya lokala trafiknätet kommer att klara av. För att hålla nere biltrafiken i området satsas mycket på bra gång- och cykelförbindelser. Dessutom är bra kollektiva trafikförbindelser mycket viktiga för Värtan. SL:s planerade förlängning av Spårväg City genom området till Ropsten är väldigt positiv.

Genomförande och tidplan

Den omfattande byggnationen i Södra Värtan gör att området kommer att byggas ut i etapper. Första byggstart är planerad till att ske tidigast under 2013 och sista ca 10 år senare.

Södra Hamnvägens allé skulle kunna byggas under 2014 och 2015. För att kunna nyttja Värtabanans östra bangård måste tågtrafiken till Continerhamnen ha upphört och verksamheten flyttat till Norvik. Vidare krävs att uppgörelse träffats med Banverket om att de frånträder området till förmån för ett nytt huvudstråk genom området. Om Värtabanans rangergård tas bort kan Södra Värtan få en helt ny koppling till omgivningen och underlätta för fotgängare, cyklister mm. Ett färdigställande av Södra Hamnvägen runt årsskiftet 2015/2016 skulle passa bra med öppnandet av Norra länken december 2015.

Risker och osäkerhetsfaktorer

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

- **Osäker stadsutformning**



I detta tidiga skede finns endast ett grovt underlag vad gäller markanvändning och exploateringsgrad. Mer detaljerad kalkyl kan tas fram när detaljplanearbetet påbörjats. Inriktningsbeslutet innehåller därför större osäkerheter än normalt. Den antagna höga exploateringen är inte prövad i någon nämnd.

- **Osäkerhet i tidplanen**

Tidsmässiga förskjutningar får stora konsekvenser på den totala slutkostnaden för ett sådant här stort projekt med lång genomförandetid och stora utgiftsbelopp.

- **Konjunkturförändringar**

Projektet innehåller omfattande kommersiell bebyggelse som är mer känsligt för konjunkturedgångar och finansiell oro än bostäder. Projektet kommer att byggas under flera år och i olika etapper vilket gör att olika ekonomiska förutsättningar kan komma att råda.

- **Buller**

Möjligheten att bygga bostäder eller inte i Södra Värtan ger ett mycket stort utslag på projektets totala nettonuvärde och i förlängningen hela projektet Värtan. För områdets karaktär har denna fråga mycket stor betydelse.

- **Farligt gods**

Så länge oljehamnen vid Loudden är i bruk kommer troligtvis farligt gods att trafikera Södra Hamnvägen för att komma till och från Norra länken. Detta kan innebära restriktioner för byggandet längst med Södra Hamnvägen.

- **Markföroreningar**

Inom området har verksamheter bedrivits med bl a oljeprodukter. En översiktlig miljöteknisk markundersökning är genomförd. Resultatet visar på allt från rena områden till områden med mycket höga föroreningar.

- **Kv Antwerpen**

Kvarteret Antwerpen ligger i södra delen av Södra Värtan och angränsar till Frihamnen. Idag används stora delar av området för uppställning av långtradare och bilar som ska med färjorna till Baltikum. När Värtapiren tas i bruk ska denna funktion flyttas ut på Värtapiren och Frihamnspiren. Hela området ingår i det som ska bebyggas av Södra Värtan. Skulle kvarteret inte gå att bebygga får det stora konsekvenser genom minskade intäkter i projektet.

- **Värtabanans östra bangård**

Södra Hamnvägen måste breddas för att klara Spårväg City och den nya utbyggda stadsdelens framtida trafik. Om det av något skäl inte går att utvidga Södra Hamnvägen inom bangårdens område måste en helt ny struktur tas fram för området.

Ekonomi

Exploateringskontoret redovisar här de ekonomiska förutsättningarna för projektet Södra Värtan enligt nuvärdesmetoden och vilka budgetkonsekvenser projektet medför. Eftersom projektet är i en så tidig fas har utgifterna i kalkylen utgått från nyckeltal tagna från Sickla Kaj som bedömts som ett likvärt projekt. Fem alternativa scenarier för utbyggnad/ekonomisk redovisning har tagits fram varav två redovisas mer ingående. Det är alternativ 1 med blandad bebyggelse där all bostadsmark i Södra Värtan säljs och alternativ 5 som endast innehåller kommersiell bebyggelse. Investeringsanalyserna enligt nuvärdesmetoden redovisas i bilagorna 4 och 5.

6. 1400 lgh, 160 000 kvm kontor och handel, All bostadsmark säljs
7. 790 lgh, 220 000 kvm kontor och handel, All bostadsmark säljs och kontor mot vattnet (bullerskärm)
8. 1400 lgh, 160 000 kvm kontor och handel, 30% av bostäderna upplåts med tomträtt
9. 790 lgh, 220 000 kvm kontor och handel, 50% av bostäderna upplåts med tomträtt och kontor mot vattnet (bullerskärm)
10. 0 lgh, 300 000 kvm kontor och handel

Resultat av investeringsanalys enligt nuvärdesmetoden

Investeringsanalysen beaktar de ekonomiska konsekvenserna på investerings- och driftsidan i löpande prisnivå. Investeringsanalysen enligt nuvärdesmetoden för projektet Södra Värtan alternativ 1 redovisar i detta tidiga skede ett positivt nettonuvärde om ca 1.050 mnkr motsvarande ca 350.000 kr/ekvivalent lägenhet. Projekt Södra Värtan alternativ 5 redovisar ett positivt nettonuvärde om ca 300 mnkr motsvarande ca 100.000 kr/ekvivalent lägenhet.



De fem olika alternativens ekonomiska utfall redovisas i följande tabell.

Alt	1	2	3	4	5
Utgifter (mnkr, ca)	-2.200	-2.200	-2.200	-2.200	-2.200
Inkomster (mnkr, ca)	3.350	2.700	2.700	2.300	2.400
Nuvärde (mnkr, ca)	1.050	550	600	300	300
Nuvärde/lgh (tkr, ca)	350	200	200	100	100

De sammanlagda utgifterna i löpande prisnivå beräknas i samtliga alternativ till ca 2 200 mnkr, varav ca 20 mnkr är utgifter före år 2010, dvs. redan nedlagda utgifter där den största posten är olika utredningar som togs fram i samband med detaljplanearbete 2004-2006. Övriga framtida utgifter i Södra Värtan är främst gatuinvesteringar inkl ett nytt huvudstråk genom området i form av en allé, ledningsarbeten, evakuering av befintliga verksamheter och markföroreningar. I detta tidiga skede är utgifterna i kalkylen hämtade utifrån nyckeltal som kommer från Sickla Kaj som kontoret bedömer är ett likvärdigt projekt kostnadsmissigt. Försäljningsinkomsterna bedöms i alternativ 1 till ca 3 350 mnkr och i alternativ 5 till ca 2 400 mnkr.

Kommande byggherrar ansvarar för och bekostar all bebyggelse och utbyggnad inom kvartersmark samt står för plankostnader, VA-anslutningar mm.

Budgetkonsekvenser

Investeringsbudget och försäljningsinkomster

Investeringsutgifterna för projektet beräknas till ca 2.200 mnkr och investeringsinkomsterna i alternativ 1 till ca 3.300 mnkr och i alternativ 5 till ca 2.400 mnkr i löpande prisnivå. Utfallet över åren beräknas bli enligt nedanstående tabell:

Budgetkonsekvenser	Ack t.o.m.						
Investering							
Mnkr	2009	2010	2011	2012	2013	Senare	Totalt
Utgifter inkl. förvärv (-)	-26,5	-4,4	-6,3	-22,1	-67,1	-2 075,5	-2 201,9
Inkomster (exkl. försäljning)	0,7	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,7
Nettoutgift (-) /-inkomst	-25,8	-4,4	-6,3	-22,1	-67,1	-2 075,5	-2 201,2
Försäljningsinkomst	5,1	0,0	0,0	0,0	0,0	3 337,9	3 343,0

Alt 1. 1400 lgh, 160 000 kvm kontor och handel, All mark säljs

Budgetkonsekvenser	Ack						
Investering	t.o.m.						
Mnkr	2009	2010	2011	2012	2013	Senare	Totalt
Utgifter inkl. förvärv (-)	-26,5	-4,4	-6,3	-22,1	-67,1	-2 075,5	-2 201,9
Inkomster (exkl. försäljning)	0,7	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,7
Nettoutgift (-) /-inkomst	-25,8	-4,4	-6,3	-22,1	-67,1	-2 075,5	-2 201,2
Försäljningsinkomst	5,1	0,0	0,0	0,0	0,0	2 372,5	2 377,6

Alt 5. 0 lgh, 300 000 kvm kontor och handel

I Exploateringsnämndens investeringsplan för 2010 ingår ej medel för exploateringsområdet Norra Djurgårdsstaden (f d hamnområdet Hjorthagen-Värtan). Kommunfullmäktige förväntas fatta beslut om finansieringen senast under 2010.

Driftbudget

Driftkostnaderna för trafiknämndens och stadsdelsnämndens ansvarsområden beräknas från år 2014 uppgå till ca 2 mnkr och öka till som mest ca 6 mnkr. Anläggningarna beräknas vara underhållsfria de första 10 åren. Därefter uppgår underhållskostnaderna till som mest ca 5,5 mnkr per år.

Kapitalkostnaderna för exploateringsnämnden beräknas uppgå till ca 170 mnkr det första året och minskar därefter något genom avskrivningar. Reavinsten uppgår till ca 3 300 mnkr.

Ekonomiska osäkerheter

Det finns en rad faktorer som kan påverka utformningen och exploateringsgraden (se Risker och osäkerhetsfaktorer). Det är mycket svårt att i ett tidigt skede förutse stadens kostnader och inkomster i projektet.

Som tidigare nämnts finns ingen detaljplan påbörjad för området vilket gör att antagandena som ligger till grund för beräkningarna är mycket osäkra. Att projektet ändå redovisas och tas upp för inriktningsbeslut redan nu beror på kopplingen till Värtapiren och att projekten tillsammans ske ge en översiktlig ekonomiskt underlag att fatta beslut på.

Slutsats-ekonomi

Investeringsanalysen enligt nuvärdesmetoden för utbyggnaden av projektet Södra Värtan enligt alternativ 1 ger ett överskott om ca 350.000 kr per ekvivalent lägenhet. För alternativ 5 som endast innehåller kommersiell bebyggelse är

motsvarande siffra ett överskott om ca 100.000kr per ekvivalent lägenhet. De olika alternativa scenarierna med olika stor andel bostadsbebyggelse och olika upplåtelseformer visar hur stor betydelse det har för ekonomin i projektet Södra Värtan. Exploateringen i Södra Värtan kommer att bli mycket hög. All bostadsmark i Södra Värtan säljs. Det innebär att det är svårt att förbättra det ekonomiska resultatet till att gå med ytterligare överskott. Inga kostnader finns medtagna för eventuella utfyllnader i vattnet och upprustningar av kajer. Inga kostnader finns heller medtagna för Spårväg City.

Exploateringskontoret föreslår att exploateringsnämnden godkänner inriktningsbeslutet för Södra Värtan med utgifter om 30 mnkr för fortsatta utrednings-, projekteringsarbeten mm för Södra Värtan fram till att genomförandebeslut fattas. Exploateringskontorets bedömning idag är att genomförandebeslut bör kunna behandlas under 2012.

Värtan totalt- ekonomi

Sammanlagt för de tre projekten bedöms utgifterna till ca 5.900 mnkr i löpande prisnivå. Inkomsterna varierar från ca 4.500 mnkr till ca 3.600 mnkr beroende på om det går att bygga bostäder i Södra Värtan eller inte. De totala nettonuvärdena i Värtan med de fem olika alternativen i Södra Värtan som ingående förutsättningar redovisas i tabellen nedan.

Nettonuvärde <i>mnkr (ca)</i>	Värtapiren	Valparaiso	Södra Värtan	Värtan Summa
Alt 1	-1 000	0	1 050	50
Alt 2	-1 000	0	550	-450
Alt 3	-1 000	0	600	-400
Alt 4	-1 000	0	300	-700
Alt 5	-1 000	0	300	-700

Jämfört med inriktningsbeslutet har exploateringen av området ökat. Om det verkligen är möjligt att ha denna höga exploateringsgrad i framför allt Södra Värtan om det också ska inrymma bostäder får framtida studier visa. Exploateringskontoret kommer att återkomma till nämnden när det fördjupade programarbetet är klart samt i samband med att olika detaljplaner för området tas fram.

För att få en förståelse för hur mycket som förutsätts inrymmas inom Valparaiso och Södra Värtan kan en jämförelse göras med att området ska rymma drygt 30 st Hötorgsskrapor. Om det inte går att bygga bostäder i Södra Värtan blir andelen kommersiell bebyggelse ännu högre.



Inga kostnader finns medtagna för Spårväg City. Alla utgifter är exklusive moms.

Exploateringskontorets och Stockholms Hamns synpunkter och förslag

Stadens engagemang i Värtan drivs främst av en önskan att tillskapa en ny stadsdel där en modern hamnverksamhet integreras med ett attraktivt handels- och arbetsplatsområde tillsammans med befintliga och planerade bostadsområden. Området Värtan har ett av Stockholm bästa lägen med många kvaliteter som närhet till city, natur och vatten. Området är lite av Sveriges ansikte utåt med tanke på alla utländska turister som anländer med fartyg till Stockholm via Värtan och Frihamnen.

Norra Djurgårdsstaden utgör ett utmärkt exempel på hur staden menar allvar med att stadens Vision 2030 ska förverkligas. I Norra Djurgårdsstaden finns stora delar av visionens utpekade ambitioner representerade. Här planeras för en miljöstadsdel i världsklass, en stadsdel som ger förutsättningar för en stark näringslivsutveckling, attraktiva boendemiljöer, en modern hamn som ger en internationell utblick, effektiva transportlösningar och förutsättningar för god kommersiell- och offentlig service. I Hjorthagens gasverksområde undersöks förutsättningarna för ett spännande kulturliv.

Att bygga infrastruktur i form av en ny utbyggd Värtapir är dyrt. Det är svårt att få satsningar på stora infrastrukturprojekt att gå med ekonomisk vinst. Här har dock ambitionen varit att försöka åstadkomma detta. I nuläget har kontoret dock för lite underlag för att överblicka vilka konsekvenser den höga exploateringen blir för boendemiljö, trafikbelastning osv. Exploateringskontoret återkommer med en lägesredovisning i samband med att det fördjupade programarbetet är ute på remiss och samråd.

Om det går att bygga en blandad bebyggelse i Södra Värtan med både bostäder, handel och service beror på hur industribuller från fartyg ska bedömas. Detta är en principiellt mycket viktig fråga som styr den fortsatta utformningen av Södra Värtan. Om tillsynsmyndigheterna motsätter sig bostadsbebyggelse i Södra Värtan med hänvisning till industribuller innebär det i förlängningen att Loudden inte heller kommer att kunna bebyggas med bostäder. För hela stadsutvecklingsområdet Norra Djurgårdsstaden är Hjorthagen och Loudden utpekade som de två stora bostadsområdena med ca 5.000 lgh vardera. En känslighetsanalys är utförd med olika antagande om andelen bostäder i Södra Värtan. Den visar att utfallet av nuvärdet varierar kraftigt beroende på om det går att bygga bostäder eller inte. Exploateringskontoret bedömer att det kommer att ta minst ett år att besvara



frågan hur industribullret ska bedömas. Om frågan måste prövas direkt i ett nytt detaljplaneförslag är tiden ännu längre.

Exploateringskontorets anser att Värtabanans östra bangård ska avvecklas när containertrafiken flyttas till Norvik i Nynäshamn 2014. Området bör istället nyttjas för ett nytt huvudstråk i form av en allé innehållande Spårväg City. Detta innebär att hamnen i sin fortsatta planering av Värtapiren måste inrymma de tågfunktioner som idag sker på Värtabanans östra bangård. Värtabanans östra bangård utgör idag en barriär mellan Värtan och övriga stadsdelar som är olycklig och som bör brytas upp med olika passager. En diskussion med Banverket som äger Värtabanans östra bangård bör omedelbart påbörjas för att se hur området ska användas i framtiden när containerverksamheten är flyttad.

För att få en bra kollektivförsörjning i Norra Djurgårdsstaden anser exploateringskontoret och Stockholms Hamn att SL:s planer på en Spårväg City genom området till Ropsten är ett viktigt beslut som stödjer utvecklingen i området.

Norra Djurgårdsstaden är utsett till ett miljöprofilområde. Mycket av arbetet har hitintills varit fokuserat på Hjorthagen där det framförallt planeras för bostadsbebyggelse. Området i Värtan ser annorlunda ut med mestadels kommersiell bebyggelse. Det är väldigt positivt att de i området markanvisade byggherrarna Vasakronan och NCC hitintills har visat höga miljöambitioner. Detta tillsammans med Stadens och Stockholms Hamns miljöarbete pekar på bra förutsättningar i det fortsatta arbetet.

Stockholms position som ledande hamnstad och centrum i Östersjöregionen kommer att stärkas med framväxten av Norra Djurgårdsstaden. Stockholm är centralt placerat i den växande Östersjöregionen och kommer att ha de bästa förutsättningarna att bli en nyckelhamn för fler och fler färje- och kryssningsrederier. Med hela Värtan utbyggd kommer Stockholm att få en modern, miljövänlig och välkomnande entré för alla som anländer till staden vattenvägen.

Målsättningen för exploateringskontoret och Stockholms Hamn är att Norra Djurgårdsstaden ska vara en hamnstad i världsklass.

Mot redovisad bakgrund föreslår exploateringskontoret att exploateringsnämnden ger exploateringskontoret i uppdrag att genomföra projektet Värtapiren, samt att fortsätta med arbetet med Valparaiso och Södra Värtan inom de i tjänsteutlåtandet föreslagna budgetramarna.



2009-12-09
TJÄNSTEUTLÅTANDE
DNR E2009-511-02059
DNR 09-00749/E30

Mot redovisad bakgrund föreslår Stockholms Hamn AB att Stockholms Hamns styrelse ger Stockholms Hamn AB i uppdrag att genomföra projektet Värtapiren.

Slut