



Gunilla Wesström
Stora projekt
Telefon: 08-508 263 83
gunilla.wesstrom@expl.stockholm.se

Till
Exploateringsnämnden 2010-01-21

Genomförandebeslut för projekt Norra Station

Förslag till beslut

1. Exploateringsnämnden godkänner genomförandet av projekt Norra Station omfattande totala investeringsutgifter om 10 400 mnkr och försäljningsinkomster om 8 250 mnkr.
2. Exploateringsnämnden hemställer att kommunfullmäktige för år 2010 beviljar en utökad budgetram för Exploateringsnämnden med 508 mnkr för projektet Norra Station. Resterande medel får beaktas i kommande års budgetar.
3. Exploateringsnämnden underställer beslutet enligt punkt 1 ovan för kommunfullmäktiges godkännande senast 2010-03-31.

Exploateringsnämnden förklarar beslutet omedelbart justerat.

Krister Schultz

Olle Cyrén



Innehållsförteckning

Förslag till beslut.....	1
Innehållsförteckning.....	2
Sammanfattning	3
Bakgrund.....	6
Beslut	7
Utbyggnadsförslag	8
Huvudalternativ.....	8
Jämförelsealternativ	10
Genomförande och tidplan.....	11
Markanvisningar	11
Överdäckningen	12
Utbyggnadsetapper.....	12
Risker och osäkerhetsfaktorer.....	13
Transporter av farligt gods/överdäckning	13
Övrig infrastruktur	14
Ekonomiska osäkerheter	15
Osäkerheter i tidplanen	15
Organisation	16
Värtabanan	16
Sammanfattning risker	17
Ekonomi	18
Resultat av investeringsanalys enligt nuvärdemetoden.....	18
Budgetkonsekvenser	20
Driftbudget	20
Samhällsekonomi	20
Slutsats - ekonomi.....	21
Kontorets förslag till beslut.....	21

Sammanfattning

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

Stadsutvecklingen inom området förutsätter en överdäckning av E4/E20 och Värtabanan. Stadens överdäckning är en avgörande del i förutsättningar för förverkligandet av VISION 2025 för Karolinska - Norra station. I visionen samlas Stockholm stad, Solna stad, landstinget, tre universitet och näringslivet i en gemensam satsning på att utveckla området till världens främsta område för Life science. Fram till 2025 planeras investeringar för 50 miljarder kronor i området. Genom satsningen byggs två städer samman samtidigt som ett unikt område kan utvecklas inom en av de stora framtidsbranscherna.

Projektet stämmer väl med de ambitioner som formuleras i stadens Vision 2030. Det nya området utgör en tät och varierad stadsmiljö med en blandning av bostäder och verksamheter. En levande vetenskapsstad utvecklas genom att koppla samman Solna och Stockholm.

Tidpunkten för utbyggnaden är av strategisk betydelse då den samordnas med bl a Norra länkens utbyggnad. Överdäckningen, eller strategiska delar av överdäckningen, måste vara klar till dess att Norra länken öppnas för trafik preliminärt 2015. Den extra trafik som Norra länken medför kommer annars att innebära att byggnadsarbetena för tunnlarna blir onödigt komplicerade och kostsamma.

Detaljplan för första delen, centrala Norra Stationsområdet, godkändes av stadsbyggnadsnämnden den 10 december 2009. För att möjliggöra att merparten av överdäckningen kan stå klar till 2015 har projektering av såväl överdäckningen som Norra Stationsgatan pågått parallellt med detaljplanearbetet sedan hösten 2008. Arbeten för flytt av Värtabanan till ett temporärt läge påbörjades i oktober 2009. Arbeta med omläggning av väg E4/E20 liksom av Solnabron till temporärt läge måste påbörjas under våren 2010. Intunningsarbetena för väg E4/E20 påbörjas enligt tidplanen våren 2011.



Genomförandeavtal avseende Värtabanan godkändes av kommunfullmäktige den 2 november 2009. Investeringsutgiften för intunnling av järnvägen beräknas till 800 mnkr i prisnivå 2009-09. Kostnader för drift och underhåll för tunnelkonstruktion, exkl inre ytskikt, tillkommer.

Länsstyrelsen har i samband med detaljplanearbetet lyft fram frågor som bör studeras ytterligare innan detaljplanen antas av kommunfullmäktige. Det är frågor kring risk kopplat till bebyggelse ovan tunnlarna för både väg och järnväg, planerad bebyggelses inverkan på riksintresset Kungliga nationalstadsparken samt samordningsfrågor med Solna stad.

Investeringsanalysen enligt nuvärdesmetoden för projektet ger ett negativt nettonuvärde om ca 2 566 mnkr eller -462 tkr per ekvivalent lägenhet enligt huvudalternativet. Jämfört med det reviderade inriktningsbeslutet innebär det ett ökat underskott om ca 900 mnkr eller ca 170 tkr per ekvivalent lägenhet, vilket förklaras av något högre investeringsutgift, att drift- och underhållskostnad för väg- och järnvägstunnel har lagts till i kalkylen samt av en förskjutet byggstart för bostadskvarteren med ca tre år. Den årliga prisökningen antas i nuvarande kalkyl till 5%. I det reviderade inriktningsbeslutet förutsattes en årlig prisökning om 7%.

Utgifterna i kalkylen har bedömts utifrån ett underlag i något som fortfarande får betraktas som ett tidigt skede. Successiv kalkylering har genomförts under 2009 för väg- och järnvägstunnlarna samt för stadens infrastruktur. Kalkylsäkerheten ökar ju längre projekteringen fortgår. Fortfarande måste underlaget betraktas som relativt grovt. Mer detaljerade kalkyler kan tas fram då projekteringen kommit längre. En tidsförskjutning av projektet med sex månader, allt annat oförändrat, medför en fördyring om 480 mnkr med antagen prisökning. Utöver detta kan en förskjutning i tid innebära kraftigt ökade utgifter för överdäckningsarbetena på grund av mer komplicerade utbyggnadsförhållanden om utbyggnaden till största delen sker efter det att Norra länken har öppnat för trafik. Då gäller helt andra förutsättningar för omledning av trafik och därmed för byggnation av tunnlarna.

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. Det bör påpekas att relevanta jämförelseobjekt, som analyserats med nuvärdesmetoden, saknas.

Price Waterhouse Coopers har gjort en riskanalys för projektet under hösten 2009. Projektet är komplext och innehåller stora osäkerheter bland annat till följd av dess storlek, avancerade tekniska lösningar, gränssnitt mot andra pågående projekt

i området som också är stora och komplexa. Den långa genomförandetiden medför att projektet är exponerat för förändringar i omvärldsfaktorer. Projektet är i hög grad beroende av en väl fungerande samordning mellan berörda parter i projektet.

Markanvisning av 875 lägenheter till fem byggherrar gjordes i augusti 2007. Anvisning avseende ca 70.000 kvm kontor och handel gjordes i februari 2008 till NCC. Byggstart för de kommersiella delarna som anvisats beräknas ske samtidigt med byggstart för överdäckningen. För att säkerställa en god miljö i området för de boende samordnas inflyttning med färdigställandet av vägtunnlarna. Byggstart förskjuts ca tre år jämfört med tidigare planering och beräknas till år 2014 med en första inflyttning under 2016. En viss forcering av den fortsatta utbyggnaden längs Norra Stationsgatan bör vara möjlig.

Markanvisning av fyra kvarter i anslutning till sjukhuset samt kvarteren för Tors torn till Oslo Naeringseiendom gjordes i november 2009. Anvisningen av kvarteren invid sjukhuset görs tillsammans med landstinget. Lokaler för verksamhet inom Life science planeras inom de fyra kvarteren vid sjukhuset samt för ett av tornen. Det andra tornet anvisas för hotell. Byggstart för Tors torn beräknas kunna ske 2013 då den nya Solnabron är färdigställd.

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

Kontoret bedömer, trots investeringskalkylens negativa nettonuvärde, att överdäckning av väg- och spår område har stora fördelar för stadens utveckling. Det är en förutsättning för att förverkliga visionen för området och ett tydligt steg i att förverkliga stadens Vision 2030.

I inriktningsbeslutet från december 2008 avsattes 130 mnkr till det fortsatta arbetet inför genomförandebeslut.

Kontoret föreslår att exploateringsnämnden godkänner genomförande av planerad exploatering inom Norra Stationsområdet medförande investeringsutgifter om

10 400 mnkr och försäljningsinkomster om 8 250 mnkr samt hemställer att kommunfullmäktige godkänner nämndens genomförandebeslut.

Bakgrund



Området idag

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

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

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

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

Planeringen av området utgår från att området kommer att försörjas med tunnelbana. Arbete med förstudie för tunnelbana avbröts dock under sommaren 2009. Beslut om fördjupad utredning kring en stadsspårväg på sträckan Solna centrum – Karolinska / Norra Station – Odenplan fattades av SL:s styrelse i oktober 2009. Vid detta tillfälle beslutades också att ta fram en fördjupad analys av vilka förberedande arbeten, såväl projektering som försvarsarbeten, som bör göras för att i framtiden möjliggöra en utbyggnad av tunnelbanan till Karolinska/Norra Station. Denna analys kommer troligen att presenteras för SL:s styrelse i januari 2010. Den förändrade planeringsinriktningen kan eventuellt komma att påverka det blivande gatunätet samt medföra ett ökat behov av utrymme för bussterminaler.

Detaljplan för nya Karolinska sjukhuset antogs av kommunfullmäktige i Solna i juni 2009. Planen förväntas vinna laga kraft våren 2010. Byggstart för sjukhuset är planerad till våren 2010.

Beslut

Hittills fattade beslut om Norra Stationsområdet:

GFN 2001-06-12	Inriktningsbeslut för utbyggnad av Norra Stationsområdet
SBN 2001-11	Godkännande av startpromemoria för 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.
EN 2007-04-19	Inriktningsbeslut för projekt Norra Station samt förvärv av fastigheten Vasastaden 1:17.
KF 2007-06-11	Projekt Norra Station. Inriktningsbeslut samt förvärv av fastigheten Vasastaden 1:17.
EN 2007-06-14	Fördjupning av två översiktsplaner Karolinska – Norra Station, samrådssvar
EN 2007-08-23	Markanvisning för bostadsändamål inom fastigheten Vasastaden 1:17 (Norra Station).
EN 2007-11-15	Förstudie Väg E4/E20, Norra Stationsområdet



	Väg E4/E20 Norra länkens anslutning till Essingeleden Remissvar
EN 2008-02-14	Markanvisning för kommersiellt ändamål inom fastigheten Vasastaden 1:16 (Norra Station)
EN 2008-04-24	Fördjupning av två översiktsplaner Karolinska – Norra Station (inlägg efter utställning)
KF 2008-09-29	Fördjupning av två översiktsplaner Karolinska - Norra Station
EN 2008-12-11	Reviderat inriktningsbeslut för projekt Norra Station
EN 2009-06-11	Detaljplan för fastigheten Vasastaden 1:16 mm (Norra Station) i stadsdelen Norrmalm. Remiss plansamråd.
EN 2009-06-11	Genomförandeavtal med Banverket om tillfällig omläggning och intunnling av Värtabanan, genomförandebeslut 1.
EN 2009-11-19	Markanvisning till Oslo Naeringseiendom
SBN 2009-12-10	Godkännande av detaljplan för fastigheten Vasastaden 1:16 mm

Fram till 2009-12-01 har exploateringskontoret haft kostnader för projektet om totalt ca 80 mnkr, exklusive markförvärv. Nästa beslutstillfälle för exploateringsnämnden avser godkännande av genomförandeavtal med Vägverket. Avtalet beräknas redovisas för nämnden under mars 2010.

Utbyggnadsförslag

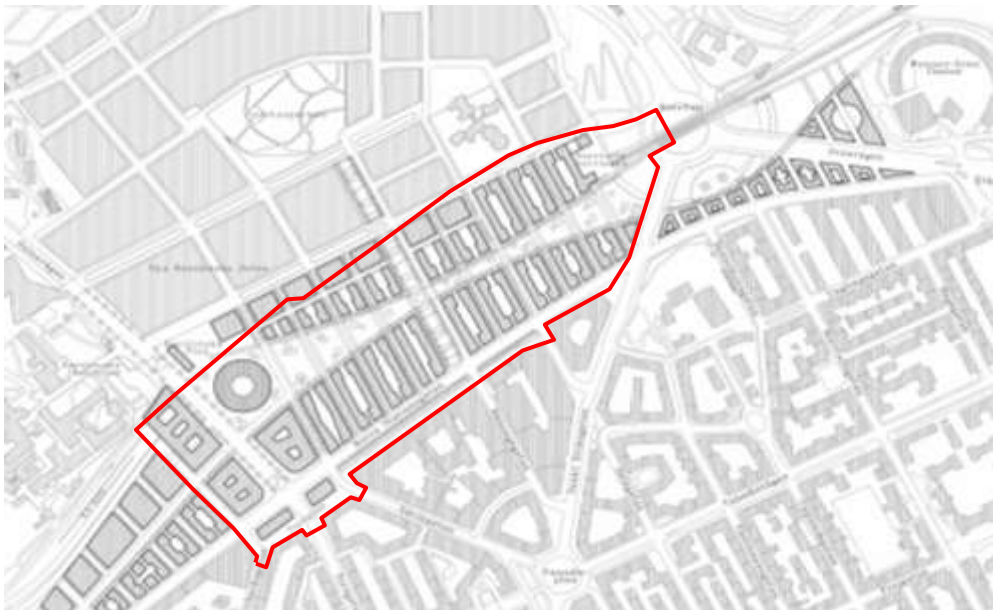
Huvudalternativ

Genom en överdäckning av E4/E20 och Värtabanan från ett kvarter väster om Solnabron till Norrtullsplatsen försvinner dagens barriärer i form av motorväg och järnväg. Fördjupad översiktsplan för området Karolinska - Norra Station antogs av kommunfullmäktige i september 2008. Den fördjupade översiktsplanen förutsätter överdäckning av motorväg och järnväg och ger därmed förutsättningar för en levande och attraktiv stadsdel som förenar Stockholm och Solna.

Stadsdelens innehåll utgör en blandning av bostäder, kontor, handel, Life science, vård och kultur. Det nya universitetssjukhuset i Solna integreras i staden och en tät stadsstruktur skapas. Kvarteren adderas till en sammanhängande stad med påtaglig storstadskarakter och urban atmosfär. Genom området anläggs ett nytt parkstråk som utgör Vasastadens och Vetenskapsstadens nya länk mellan Hagaparken och Karlberg. I den fördjupade översiktsplanen bedömdes antalet bostäder till ca 5.500 och antalet arbetsplatser till ca 30.000.

Detaljplan för första delen, centrala Norra Stationsområdet, godkändes av stadsbyggnadsnämnden den 10 december 2009.

Parallellt med detaljplanen upprättar Vägverket förslag till arbetsplan för överbyggnad av väg E4/E20 inom detaljplanen samt kapacitetsförstärkningar av väg E4/E20 från trafikplats Haga Södra till väster om Karlberg.



Detaljplaneområde 1

På Stockholms sida inom Norra Stationsområdet planeras en mycket tät blandad stadsbebyggelse för bostäder och kontor som följer innerstadens karaktär. I den fördjupade översiktsplanen bedöms totalt ca 550 000 kvm BTA fördelat på drygt 350 000 kvm BTA bostäder (3 500 lägenheter) och knappt 200 000 kvm kommersiella lokaler inrymmas inom området. Den höga exploateringsgraden kvarstår. Jämfört med den fördjupade översiktsplanen har andelen kommersiella lokaler ökat från 200 000 kvm till 300 000 kvm. I genomförandebeslutet bedöms antalet bostäder till ca 2 600.

Bostadskvarteren utformas med långsidor om ca sju våningar mot gata och ca fem våningar mot upphöjda och underbyggda gårdar. Kortsidorna utformas med i genomsnitt 12 våningar mot Norra Stationsgatan respektive mot Norrtullsparken. Gården hålls öppen mot söder och mot parken. Mot Norrtull sjunker bebyggelsens höjd efter terrängen för att möta Hagaparken. Nedersta våningen avsätts för kommersiella lokaler i alla kvarter. Plats för förskolor reserveras inom bostadskvarteren.

I fyra av de norra kvarteren i planförslaget, mitt emot det nya sjukhuset, planeras för verksamhet inom Life science. En vision för den kommunöverskridande stadsdelen är att området ska utgöra världens främsta område för bioteknik, biomedicin och Life science.

Frågor kring tillgänglighet, kommunikationslösningar samt utformning av park- och gatuytor bevakas även fortsättningsvis av trafikkontoret och av stadsdelsförvaltningen.

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, dvs högst 7 våningar.

Utän 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 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.

Genomförande och tidplan

Projektets omfattning och komplexitet innebär att utbyggnaden av Norra Stationsområdet kommer 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 påbörjas under 2010. För att ge plats för byggverksamhet och etableringsytor för Vägverkets byggnation av Norra länken behöver nästan all nuvarande verksamhet inom Norra Stationsområdet utrymmas. Byggnaderna kommer att rivas i takt med att utbyggnaden fortskrider. Utbyggnaden av Norra Stationsområdet innebär att flertalet av befintliga arrendatorer och hyresgäster måste flytta från området. Några arrenden har sagts upp till 2009. Kontoret har påbörjat diskussioner med några av de större hyresgästerna om möjligheten att inrymma dessa i den planerade nybebyggelsen och även påbörjat uppsägningar av hyresgäster.

Ett antal avtal skall tecknas under våren 2010. Ett genomförandeavtal med Vägverket är under framtagande och beräknas kunna presenteras för nämnden under första kvartalet 2010.

Markanvisningsavtal med NCC föreslås förlängas till och med april 2010. Markanvisningar för samtliga anvisade bostadsbyggrätter föreslås förlängas till 2012-12-31.

Markanvisningar

Kontoret tog under våren 2007 in anbud för försäljning av marken för del av första utbyggnadsetappen, öster om Solnabron. Ca 900 bostadslägenheter markanvisades till fem byggherrar. Under hösten 2007 infordrades anbud avseende den första kommersiella etappen. NCC erhöll därvid markanvisning för ca 45.000 kvm BTA kontor och ca 20.000 kvm BTA handel.



Markanvisning av fyra kvarter i anslutning till sjukhuset, omfattande totalt 40.000 kvm BTA, gjordes i november 2009 till Oslo Naeringseiendom. Anvisningen gjordes tillsammans med landstinget. Kvarteren för Tors torn anvisades också i november 2009 till Oslo Naeringseiendom. Inom kvarteren vid sjukhuset samt i ett av tornen planeras lokaler för verksamhet inom Life science. Det andra tornet anvisas för hotell.

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 alstrar kommer annars att medföra att byggnadsarbetena för tunnlarna blir ännu mer komplicerade och kostsamma. De båda vägtunnlarna för E4/E20 föreslås så långt möjligt byggas samtidigt för att minska den totala byggtiden. Tunnelrören för södergående trafik beräknas vara färdigställda i slutet av 2015 i samband med öppnandet av Norra länken. Tunnelrör för norrgående trafik beräknas vara klart i slutet av 2016. Byggtiden beräknas till c:a 5-6 år. Detta innebär att byggnationen måste påbörjas senast under första kvartalet 2011. Den tidsmässigt efterföljande järnvägstunnel beräknas ta c:a två 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. Byggstart för de kommersiella delarna som anvisats beräknas ske samtidigt med byggstart för överdäckningen. För den första etappen bostäder längs Norra Stationsgatan beräknas byggstart förskjutas ca tre år jämfört med tidigare planering. Byggstart beräknas till år 2014 med en första inflyttning under 2016. Miljön i området för de boende i de första kvarteren förbättras avsevärt om inflyttningen samordnas med färdigställandet av vägtunnlarna. En viss forcering av utbyggnadstakten bör vara möjlig längs Norra Stationsgatan. Med start från år 2014 kan ca 280 lägenheter byggas årligen tom år 2024. Byggstart för Tors torn beräknas kunna ske 2013 då den nya Solnabron är färdigställd.

Arbeten med ombyggnad och ledningsomläggning i Norra Stationsgatan påbörjas 2010. Innan kvartersbebyggelsen kan påbörjas bör gatan och ledningar i gatan byggas om. Mellan åren 2014 och 2017 kan ca 300 lägenheter byggas årligen,

totalt omkring 1 200 lägenheter. Vidare kan 65 000 kvm lokaler för kontor, 10 000 kvm lokaler för handel samt hotell om c:a 400 rum uppföras.

Efter att järnvägstunneln färdigställts kan utbyggnaden fortsätta ovanpå tunnelarna. Inom detta område byggs ca 1 100 lägenheter och 125 000 kvm lokaler mellan 2018 och 2024. Det centrala parkområdet byggs med start c:a 2018.

Större delen av exploateringen väster om Solnabron förutsätter att Värtabanans trafik flyttat till läget i tunneln, ca 2018. Exploateringens omfattning väster om bron är bl a beroende av hur anpassning kan göras till en ny ramp från Essingeleden med trafik både mot Norra länken och mot Solnabron. Rampen från Klarastrandsleden behöver byggas om för att anpassas till en ny Solnabro. Området väster om Solnabron kan färdigställas tidigast mellan 2019-2023.

Inom området planeras 2-3 detaljplaner vilka ska handläggas med normalt planförfarande. Första byggstart inom området planeras till år 2011 och första inflyttning bedöms till år 2013.

Risker och osäkerhetsfaktorer

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

Price Waterhouse Coopers har gjort en riskanalys för projektet under hösten 2009. I analysen konstateras att projektet är komplext och innehåller stora osäkerheter bland annat till följd av dess storlek, avancerade tekniska lösningar, gränssnitt mot andra pågående stora komplexa projekt i området. Den långa projekttiden medför att projektet är exponerat för förändringar i omvärldsfaktorer. Vidare dras slutsatsen att projektet är väl kalkylerat med nuvarande förutsättningar och att en uppföljning och bedömning av riskerna är viktig i det fortsatta arbetet.

Transporter av farligt gods/överdäckning

Norra länken/E4/E20, Sveavägen och Norra Stationsgatan är idag primära transportleder för farligt gods. Riskhanteringsarbetet har bedrivits i dialog med länsstyrelsen, Vägverket och Banverket. Arbetet har lett fram till att tunnelarna



kommer att dimensioneras för en explosion motsvarande två ton. Trafikeringsmässigt innebär detta att tunneldelen inom Norra Stationsområdet troligen kommer att klassas som kategori B-tunnel, d v s fordon med farligt gods överstigande ett ton kommer inte att tillåtas trafikera tunneln. Den trafiken kommer att gå på omledningsvägnätet. Riskanalysen visar att den ökade trafikmängden på omledningsvägnätet innebär en mycket marginell ökning av risken för bebyggelse längs detta vägnät.

Laster från bebyggelsen tas ner i tunnelns väggar. Fördjupade utredningar pågår av åtgärder för grundläggning kopplat till riskscenario med farligt gods.

Övrig infrastruktur

Utbyggnaden av Norra länken, som är planerad till åren 2007-2015, kommer att påverka ytvägnätet invid 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 vägtunnelnarna inom Norra Stationsområdet är klara. Detta skulle leda till att färdigställandet av resterande del av vägtunnelnarna blir mer komplicerat. Det är viktigt att den fortsatta planeringen fortlöper enligt tidplan för att undvika utdragna och kostbara provisorier. Vid en försening finns även risk för att trafikutvecklingen under genomförandetiden blir större än planerat vilket kan orsaka mer komplicerade temporära trafikåtgärder vilket i sin tur påverkar framkomligheten på väg- och gatunätet i området.

Citybanan är planerad att utföras under åren 2008-2017. Citybanans arbetstunnel med påslag invid Norra Stationsgatan i områdets sydvästra del, kan påverka tidplanen för utbyggnaden av området väster om Solnabron.

SL har i dagsläget stoppat vidare arbete med järnvägsplan för tunnelbana. Beslut om fördjupad utredning kring en stadsspårväg på sträckan Solna centrum – Karolinska/Norra Station – Odenplan fattades av SL:s styrelse i oktober 2009. Vid detta tillfälle beslutades också om att ta fram en fördjupad analys av vilka förberedande arbeten, såväl projektering som försvarsarbeten, som bör göras för att i framtiden möjliggöra en utbyggnad av tunnelbanan till Karolinska – Norra Station. Denna analys bedöms presenteras för SL:s styrelse i januari 2010. Den förändrade planeringsinriktningen kan eventuellt påverka det blivande gatunätet samt medföra ett ökat utrymmesbehov för bussterminaler.

Genomförandet av Norra Stationsprojektet är komplext men underlättas av området till stor del består av obebyggd mark eller av rivningsmogen bebyggelse.

Detta ger utrymme och möjlighet att placera berörda trafikleder i temporära lägen så att arbetena kan genomföras utan onödigt stora störningar.

Ekonomiska osäkerheter

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

I och med de stora utgiftsbeloppen och en lång tidshorisont får en liten procentuell förändring stort genomslag på den totala slutkostnaden. I nuvärdeskalkylen förutsätts en årlig prisökning om 5 %. I det reviderade inriktningsbeslutet förutsattes en årlig prisökning om 7 %. Utgifterna i kalkylen har bedömts utifrån ett underlag i något som fortfarande får betraktas som ett tidigt skede. Successiv kalkylering har genomförts under 2009 för väg- och järnvägstunnlarna samt för stadens infrastruktur. Kalkylsäkerheten ökar ju längre projekteringen fortgår. Fortfarande måste underlaget betraktas som relativt grovt vilket förutsätter antaganden om exempelvis konstruktionsutformning.

En tidsförskjutning av projektet med sex månader, allt annat oförändrat, medför en fördyring om ca 480 mnkr med antagen prisökning. Utöver detta kan en förskjutning i tid innebära kraftigt ökade kostnader för överdäckningsarbetena på grund av mer komplicerade utbyggnadsförhållanden om utbyggnaden till största delen sker efter det att Norra länken har öppnat för trafik. Då gäller helt andra förutsättningar för omledning av trafik och därmed för byggnation av tunnlar.

Det finns även en mindre risk för oväntade kostnader om t ex markföreningar skulle påträffas. Kontoret bedömer dock den risken som låg utifrån de undersökningar som gjorts.

Överdäckningskonstruktionen är komplex och delvis unik vilket riskerar att innebära fördyringar. Åtgärderna som krävs för att klara anslutningen mellan Norra Stationsområdet och det pågående Norra länkenprojektet är också svåra att bedöma.

Överdäckning gynnar även andra markägare i området. Staden svarar dock i dagsläget för hela kostnaden.

Osäkerheter i tidplanen

Om stadens beslut kring projektets omfattning och genomförande förskjuts kommer projektets tidplan att påverkas. Tidplanen för utbyggnaden av Norra länken är styrande för 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 första kvartalet år 2011.

Även tidpunkten för ett nytt universitetssjukhus samt utbyggnad av kollektivtrafikförsörjning till Karolinska kan komma att påverka utbyggnadstakten och tidplanen.

Planprocessen har startat och den första detaljplanen godkändes i stadsbyggnadsnämnden den 10 december 2009. Detaljplanearbetet omfattar endast alternativet med överdäckning av E4/E20 och Värtabanan. Detaljplanen beräknas kunna antas av kommunfullmäktige i februari 2010. Det finns risk för att långdragna processer kring överklaganden av detaljplaner och bygglov kan försena starten för utbyggnaden.

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

Organisation

Planeringsfasen i stadsutvecklingen inom Karolinska – Norra Station bedrivs gemensamt mellan Stockholms stad, Solna stad, Locum och Akademiska hus. Parterna har till viss del olika förutsättningar för utvecklingen inom området och tidsperspektiven för planeringen varierar mellan de båda städerna. Stockholms stad har genom ägandet av marken full rådgighet medan Solna är beroende av de båda markägarnas avsikter. SLL/Locums tidplan styrs i stor utsträckning av processen med OPS-upphandling för byggande av det nya sjukhuset. Upphandlingen beräknas slutföras under 2009. Ett kontrakt med entreprenör avses skrivas under våren 2010.

Parterna har gemensamt anlitat en samordnare som arbetar i projektet sedan våren 2008. Huvuduppgiften är att arbeta mot ett förverkligande av visionen för området där gränssnitt mellan parterna ska identifieras och de olika delprojektens tidplaner och förutsättningar för genomförande ska samordnas.

Framgången för hela stadsutvecklingsprojektet är i hög grad beroende av en väl fungerande samordning mellan samtliga parter i projektet.

Värtabanan

Värtabanan är av riksintresse och ingår i det s k TEN-nätet (Trans European Net System). Så länge Värtahamnen och Frihamnen trafikeras med godstrafik och tågfärjor, är utgångspunkten för planeringen av Norra Station att nuvarande tre

spår behövs när området står färdigt. Under genomförandetiden kommer endast två spår behövas. 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 Allt i prisnivå 2006. En nedläggning av Värtabanan skulle enligt rapporten ge motsvarande besparing för Norra Stations- och Norra länkenprojekten 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.

Under projektets gång har möjligheterna att lägga ned Värtabanan utretts. Utredningarna visar att det i nuläget inte finns förutsättningar att avveckla Värtabanan.

För projektets del är det möjligt att avvakta ett besked fram till 2016 om Värtabanans framtid. Tunneln för järnvägen planeras byggstarta ca 2017. Genomförandeavtal avseende Värtabanan godkändes av kommunfullmäktige i november 2009.

Sammanfattning risker

- Riskhantering av farligt gods i kombination med bebyggelse på överdäckning
- Anpassning till Norra länken
- Citybanan, tidspåverkan
- SL, ny tunnelbanestation, tidspåverkan
- Nytt universitetssjukhus, tidspåverkan
- Marknadsläge vid upphandling
- Konjunkturförändringar kan påverka intäktsidan
- Osäkerhet i tidplanen
- Organisation
- Kostnadsbedömning överdäckning
- Kostnadsutveckling fram till färdigställande
- Värtabanan



Ekonomi

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

Resultat av investeringsanalys enligt nuvärdesmetoden

Investeringsanalysen beaktar de ekonomiska konsekvenserna på investerings- och driftsidan i löpande prisnivå. Investeringsanalysen enligt nuvärdesmetoden för projektet ger ett negativt nettonuvärde om ca 2 566 mnkr eller -462 tkr per ekvivalent lägenhet enligt huvudalternativet. Jämfört med det reviderade inriktningsbeslutet innebär det ett ökat underskott om ca 900 mnkr eller ca 170 tkr per ekvivalent lägenhet, vilket förklaras av något högre investeringsutgift, att drift- och underhållskostnad för väg- och järnvägstunnel har lagts till i kalkylen samt av en förskjuten byggstart för bostadskvarteren med ca tre år. Den årliga prisökningen antas i nuvarande kalkyl till 5%. I det reviderade inriktningsbeslutet förutsattes en årlig prisökning om 7%.

	5%	7%
Reviderat inriktningsbeslut		
Nettonuvärde	-1 602	-2 484
Nettonuvärde/lgh	-284	-440
Genomförandebeslut		
Nettonuvärde	-2 566	-3 372
Nettonuvärde/lgh	-462	-608

Jämförelse mellan antagna prisökningar i reviderat inriktningsbeslut och genomförandebeslut

Utgifterna i kalkylen har bedömts utifrån ett underlag i något som fortfarande får betraktas som ett tidigt skede. Successiv kalkyl har genomförts under 2009 avseende väg- och järnvägstunnlar samt för stadens infrastruktur.

Kalkylsäkerheten ökar ju längre projekteringen fortgår. Fortfarande måste underlaget betraktas som relativt grovt. Mer detaljerade kalkyler kan tas fram då projekteringen kommit längre.

Projektet i sin helhet medför investeringsutgifter om ca 10 400 mnkr. Beloppet innehåller bedömningar av risker och en antagen kostnadsutveckling om 5 % per år. Försäljningsinkomster har bedömts till ca 8 250 mnkr.

Projektets utgifter avser främst förvärv av mark, överdäckningen av E4/E20 och Värtabanan samt ny- och ombyggnad av gata och park inklusive diverse

ledningsflyttar. Även kostnader för evakuering av befintliga verksamheter ingår. Blivande byggherrar svarar för och bekostar all bebyggelse och utbyggnad inom kvartersmark samt delar av planarbetet.

Underskottet beror på att staden har stora kostnader tidigt i stadsutvecklingsprocessen. Kostnaderna för förvärv av mark och evakueringar av befintliga verksamheter kommer tidigt och är betydande. Stora delar av överdäckningen måste också vara färdigställd innan övriga delar av området kan bebyggas. Detta innebär att intäkter från försäljning av mark för bostäder och kommersiella lokaler i huvudsak kommer några år efter de största utgifterna. I genomsnitt kommer ca 280 lägenheter per år att färdigställas mellan åren 2016 och 2024.

En investeringsanalys har även gjorts för jämförelsealternativet. Denna redovisar ett nettonuvärde om ca 82 mnkr vilket motsvarar ca 41 tkr per ekvivalent lägenhet. De totala utgifterna för utbyggnaden enligt jämförelsealternativet uppgår till ca 2 900 mnkr och försäljningsinkomster till ca 2 700 mnkr i löpande prisnivå.

Olika faktorer som påverkar projektets resultat

Om projektets drifts- och underhållskostnader exkluderas i investeringsanalysen redovisas ett negativt nettonuvärde på 1 718 mnkr vilket motsvarar 309 tkr per ekvivalent lägenhet.

Det bör också påpekas att antaganden om index och räntor gjorts med utgångspunkt från dagens situation. Under en lång genomförandeperiod är dessa antaganden mycket osäkra.

Mer detaljerade bullerstudier som gjorts i samband med MKB-arbetet visar mycket höga bullernivåer från framförallt E4/E20 i det provisoriska läget. Inomhusmiljön kan klaras med hjälp av speciella åtgärder på fönster och fasader. Kontoret gör dock bedömningen att miljön för de boende blir väsentligt mycket bättre om de första bostadskvarteren blir inflyttningsklara först när E4/E20 flyttats in i tunnlarna, år 2016.

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. Exploateringsstalet är mycket högt och all mark kommer att säljas vilket innebär att möjligheterna att förbättra det ekonomiska resultatet är små om inte kostnaderna för överdäckningen kan delas med andra berörda markägare.



Budgetkonsekvenser

Investeringsutgifterna för projektet beräknas till ca 10 400 mnkr och investeringsinkomsterna till ca 8 250 mnkr i löpande prisnivå. Utfallet över de närmaste åren beräknas bli enligt nedanstående tabell:

Budgetkonsekvenser	Ack						
Investering	t.o.m.						
Mnkr	2009	2010	2011	2012	2013	Senare	Totalt
Utgifter inkl. förvärv (-)	-661,8	-508,0	-898,8	-839,0	-823,1	-6 679,6	-10 410,3
Inkomster (exkl. försäljning)	6,3	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	6,3
Nettoutgift (-) /-inkomst	-655,5	-508,0	-898,8	-839,0	-823,1	-6 679,6	-10 404,0
Försäljningsinkomst	0,0	0,0	189,4	0,0	357,3	7 699,5	8 246,2

En budgetjustering med 508 mnkr för 2010 föreslås för projektet Norra Station. Resterande medel får beaktas i kommande års budgetar.

Driftbudget

De sammanlagda drift- och underhållskostnaderna från och med 2011 beräknas uppgå till ca 0,5 mnkr och öka till som mest 43 mnkr. Anläggningarna beräknas vara underhållsfria de första 10 åren. Kostnaderna för drift och underhåll har ökat jämfört med de kostnader som beräknades i det reviderade inriktningsbeslutet. Anledningen är att drift- och underhållskostnader för tunnlarna har tillkommit.

Kapitalkostnaderna för exploateringsnämnden beräknas uppgå till ca 172,4 mnkr år 2024 Dessa kostnader minskar därefter genom avskrivningar.

Reavinsten uppgår till 1 094 mnkr.

Samhällsekonomi

Under 2005 gjorde ÖhrlingsPrice WaterhouseCoopers (ÖPWC) en översiktlig analys av ekonomiska effekter från publikt intressentperspektiv. 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. Skatteutjämningsystemet

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 2 566 mnkr eller 462 tkr per ekvivalent lägenhet. Underskottet beror på att staden har stora utgifter tidigt i projektet genom förvärvet av marken, evakueringar av befintliga verksamheter och framför allt överdäckningen av E4/E20 och Värtabanan. Projektets driftskostnader har också betydelse för resultatet. Om driftskostnaderna exkluderas redovisas ett negativt nettonuvärde om ca 390 tkr per ekvivalent lägenhet.

Kontoret bedömer, trots investeringskalkylens negativa nettonuvärde, att överdäckning av väg- och spår område har stora fördelar för stadens utveckling. Det är en förutsättning för att förverkliga visionen för området och ett tydligt steg i att förverkliga stadens Vision 2030.

Kontorets förslag till beslut

Projektet är en avgörande del i förverkligandet av VISION 2025 för Karolinska - Norra station. Stockholm stad, Solna stad, landstinget, tre universitet och näringslivet gör en gemensam satsning på att utveckla området till världens främsta område för Life science. Fram till 2025 planeras investeringar för 50 miljarder kronor i området. Genom satsningen byggs två städer samman samtidigt som ett unikt område kan utvecklas inom en av de stora framtidsbranscherna. Det ekonomiska värdet av den nyttan är svårt att definiera men förverkligandet av VISION 2025 för Karolinska - Norra station är enligt kontoret ett viktigt bidrag till att genom stadsutveckling gemensamt med näringsliv och högskolor arbeta för ett Stockholm i världsklass.

Norra Stationsområdet omnämns i stadens budget och översiktsplan som ett av stadens viktigaste utvecklingsområden. Projektet har stor betydelse för stadens och regionens tillväxt. Den föreslagna överdäckningen ger bl a följande fördelar:

- En sammanlänkad stadsmiljö. Barriären mellan Solna och Stockholm försvinner.
- Norrtullsplatsen får en ny utformning och blir stadens port mot norr.



- De öst-västliga sambanden inom Vetenskapsstaden med bl a Stockholms universitet, KTH och Albanoområdet stärks.
- Utbyggnaden innebär ett stort tillskott av bostäder och lokaler i ett citynära och attraktivt område.
- Förbättrade kollektiva förbindelser genom en trolig spårvagnsutbyggnad till Karolinska samt Citybanans station vid Vanadisplan som ger området god regional tillgänglighet.
- Betydande miljöförbättringar när E4/E20 och Värtabanan överdäckas.

Om stadens beslut kring projektets omfattning och genomförande förskjuts kommer projektets tidplan att påverkas. Kontoret bedömer att överdäckningen måste vara färdig till öppnandet av Norra länken. Även tidpunkten för ett nytt universitetssjukhus och utbyggnad av kommunikationer till Karolinska kan komma att påverka utbyggnadstakten och tidplanen.

Detaljplan för första delen, centrala Norra Stationsområdet, godkändes av stadsbyggnadsnämnden den 10 december 2009. Exploateringskontoret konstaterar att tiden fram till dess att intunnlingen måste påbörjas är knapp. Kontoret understryker vikten av att fortsätta projekteringen inför genomförandet av intunnlingen så att en samordning med öppnandet av Norra länken är möjlig. Omläggningen av Värtabanan påbörjades hösten 2009. Arbeten för omläggning av E4/E20 i temporärt läge samt byggande av en temporär Solnabro måste starta under april 2010.

Länsstyrelsens yttrande i samband med utställning av detaljplanen hanteras i fördjupade studier och förtydligade redovisningar inför detaljplanens antagande i kommunfullmäktige under första kvartalet 2010.

Mot denna bakgrund föreslår kontoret att exploateringsnämnden godkänner genomförandet av projekt Norra Station omfattande totala investeringsutgifter om 10 400 mnkr och försäljningsinkomster om 8 250 mnkr samt hemställer att kommunfullmäktige godkänner nämndens genomförandebeslut.

SLUT