



EXPLOATERINGSKONTORET STOCKHOLMS HAMN AB

TJÄNSTEUTLÅTANDE
DNR E2007-510-00943
DNR 07/00370/C23
2007-11-13

Kontaktperson exploateringskontoret
Sara Lundén
Innerstad
Telefon: 08-508 270 54
sara.lunden@expl.stockholm.se

Till
Exploateringsnämnden
2007-11-15
Stockholms Hamn ABs styrelse
2007-11-22

Kontaktperson Stockholms Hamn AB
Kjell Karlsson
Infrastruktur
Telefon: 08-670 26 20
kjell.karlsson@stockholmshamn.se

Utfyllnad av Värtapiren. Inriktningsbeslut

Förslag till beslut

1. Exploateringsnämnden godkänner för sin del fortsatt utredning av förutsättningarna för exploatering och utveckling inom kvarteret Valparaiso m.m. samt föreslår att kommunfullmäktige godkänner projektet och ger exploateringsnämnden, genom exploateringskontoret, i uppdrag att fortsätta utredningarna.
2. Stockholms Hamn ABs styrelse föreslår Stockholm Stadshus AB föreslå kommunfullmäktige att godkänna projektet och att ge Stockholm Stadshus AB i uppdrag att tillsammans med Stockholms Hamn AB fortsätta planeringen av projektet i samråd med exploateringskontoret och övriga berörda förvaltningar inom ramen för i bolaget budgeterade medel. För genomförande fordras särskilt genomförandebeslut av kommunfullmäktige.

Krister Schultz
Exploateringskontoret

Christel Wiman
Stockholms Hamn AB

Sammanfattning

Området vid Värtaterminalen och kv Valparaiso i Södra Värtahamnen omges av områden där planläggning pågår. Stora infrastrukturförändringar är på gång inom området liksom vissa förändringar av hamnverksamheten. Stockholms Hamn AB och exploateringskontoret arbetar för att bergmassorna från Norra länken och/eller Citybanan kan användas för att tillskapa mark dels för ny terminal, nya kajplatser och effektivare rangerings- och uppställningsytor samt för möjliggöra planerad stadsutveckling inom området. NCC har i nära samarbete med



exploateringskontoret, stadsbyggnadskontoret, Stockholms hamn och Silja Line låtit utreda möjligheterna att utveckla området för terminalverksamhet, handel och kontor. Tallink som nu har köpt Silja Line är positiva till utvecklingen av området och är intresserade att medverka i planeringen av området. Marknämnden har 2006-11-16 anvisat mark för handel- och kontorsändamål till NCC. Diskussioner pågår också om att uppföra ett hotell inom området.

Projektet medför stora investeringar i ny hamnmark och andra infrastrukturanläggningar vilket kommer att resultera i en modern och effektiv hamn som enklare kan uppfylla dagen skärpta säkerhetskrav för hamnverksamhet samtidigt som mark frigörs för annan byggnation. Exploateringen för handel- och kontor kommer att integrera en modern hamnverksamhet med ett attraktivt handels- och arbetsplatsområde som i sin tur blir ett bra komplement till befintliga och planerade bostadsområden. En klok satsning på området möjliggör också ett positivt första intryck av Stockholm för alla de resenärer som kommer med båt till Värtahamnen.

Markområdet för handel- och kontor bedöms i huvudsak omfatta den del där Värtaterminalen med parkering finns idag och definieras närmare när terminalens ytbehov och utformning specificerats.

Det är angeläget att denna del av hamnområdet planläggs dels för att kunna integreras med förändringarna i omgivningen dels för att möjliggöra en miljömässig och ekonomiskt bra hamnutveckling. Andra pågående projekt inom området som direkt berör markanvisningsområdet är utvecklingen av Energihamnen, hamnavfarten från Norra länken samt ett övergripande program för Värtahamnen.

Den föreslagna hanteringen ligger i linje med kommunfullmäktiges beslut avseende ”Att hamna rätt” som togs 12 juni, 2006.

Investeringsutgifterna för exploateringsnämnden beräknas bli 1 430 mnkr och investeringsinkomsterna 17 mnkr. Försäljningsinkomsterna beräknas uppgå till ca 1 400 mnkr.

Samråd har skett med stadsledningskontoret och övriga berörda nämnder.

Investeringsanalysen (nuvärdeskalkylen) av kommande utgifter och inkomster i löpande prisnivå har gjorts med utgångspunkten att exploateringsnämnden bär en stor del av investeringen i utfyllnaden av piren. Kalkylen visar ett nettonuvärde om 0 mnkr eller 0 kr per ekvivalent lägenhet. Projektet innebär en stor investering som får påverkan på stadens betalningsströmmar men ger också stora positiva värden.

En motsvarande investeringsanalys har gjorts för Stockholms Hamn där intäkterna utgörs av delar av de framtida hamnavgifter som genereras i Värtaterminalen.

Bakgrund



Bild 1. Karta över området.

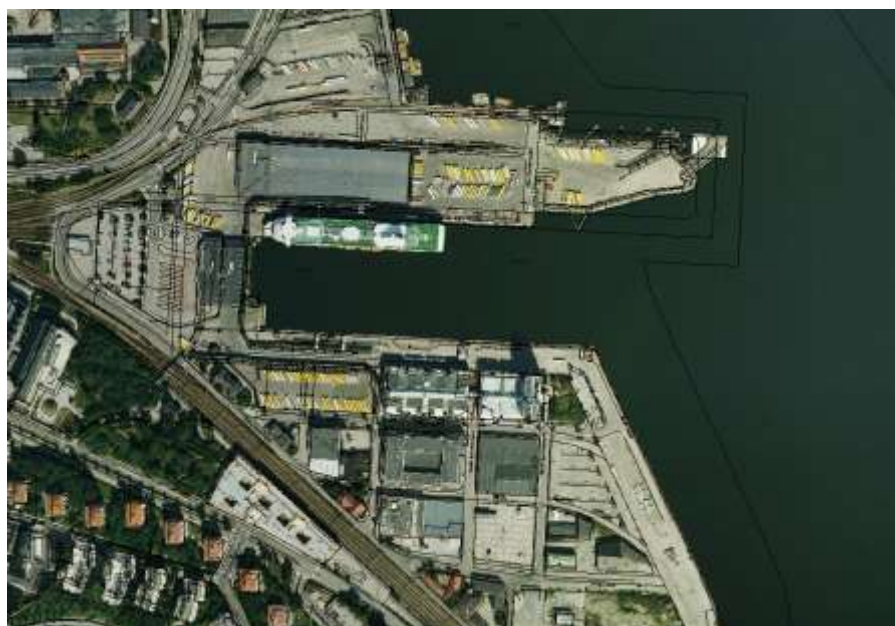


Bild 2. Flygbild över området.

I programmet för planeringen av området Hjorthagen – Värtahamnen – Frihamnen – Loudden, som presenterades 2001, föreslås ny bebyggelse väster om Värtabassängen och inom kvarteret Valparaiso. Marknämnden anvisade området för kommersiellt ändamål till NCC Property Development den 16 november 2006. Idag används området för parkering för Silja-fartygens resenärer samt för övrig hamnverksamhet. Området kommer dock att till vissa delar att frigöras om



Stockholms Hamns "Vision 2015" genomförs. Visionen innebär att Värtabassängens inre delar fylls ut samt att Värtapiren byggs ut för att bl.a. tillskapa fler kajplatser, ny passagerarterminal och effektivare rangerings- och uppställningsytor. En utfyllnad enligt hamnens "Vision 2015" tillskapar totalt ca 100 000 kvm ny markyta och då ingår även en utfyllnad av Frihamnspiren. I den första etappen, som avser Värtapiren och Värtabassängen, bedöms ca 84 000 kvm TA tillskapas. Hamnen disponerar ca 125 000 kvm idag och efter utfyllnaden blir markytan ca 146 000 kvm d.v.s. ett nettotillskott av markytor för hamnen på ca 20 000 kvm vilket bedöms tillräckligt för att möta den förväntade ökningen av verksamheten enligt vision 2015. Detta på grund av ett effektivare markutnyttjande på den utbyggda piren. Hamnvisionen redovisades för marknämnden 2005-11-24.

Kommunfullmäktige har den 12 juni 2006 fattat beslut avseende ärendet "Att hamna rätt" – förslag till hamnstrategi för Stockholm. Det konstateras bland annat att färje- och kryssningstrafiken, som ökar i omfattning, idag ger stora intäkter till staden. I ärendet föreslås utbyggd färje- och kryssningstrafik till Värtahamnen och Frihamnen såväl som till Masthamnen. Med närheten till centrala staden är dessa lägen fördelaktiga ur passagerarperspektiv. Undersökningar som Stockholms Hamn låtit göra visar att kryssningspassagerarna som gästar Stockholm årligen spenderar ca 300-400 miljoner kronor i staden. Färjeresenärerna däremot bidrar med närmare 3 miljarder kronor (2005) till staden och stadens näringsliv, vilket visar på sjöfartens stora betydelse för Stockholm.

Utbyggnaden av Norra länken och Citybanan kommer att generera mycket stora mängder bergmassor som måste transporteras för förvaring/användning på annan plats. Dessa massor kan användas för att fylla ut Värtapiren och Värtabassängen. Det skulle innebära att massorna transporteras en kort sträcka och kommer till användning direkt vilket ger god miljö-, transport- och utbyggnadsekonomi. Enligt avtal mellan staden och Vägverket har staden rätt att fritt disponera massorna från Norra länken. För nyttjandet av bergmassor från Citybanan måste särskild överenskommelse träffas med banverket. Vidare kräver byggandet av trafikplatsen i Hjorthagen stora ytor som hamnen disponerar idag, både under byggnation samt i färdigt läge.

NCC har sedan hösten 2004, i samarbete med Stockholms Hamn AB, Silja Line, Stadsbyggnadskontoret och Exploateringskontoret, bedrivit ett omfattande utredningsarbete för att definiera områdets behov och möjligheter. Arbetet har på ett positivt sätt visat hur hamnverksamheten kan möta staden och bilda en port till Stockholm från Östersjön. Utifrån deltagarnas bedömningar har NCC låtit utföra parallella arkitektuppdrag för att visualisera en möjlig utveckling. Det bör poängteras att arbetet inte har begränsats enbart till Värtaterminalen och hamnens utveckling utan hänsyn har tagits till hela stadsutvecklingsområdet och de projekt som pågår samt kommer att påbörjas i området.

De projekt inom området som direkt berör Valparaiso och Värtapiren är bl.a. utveckling av Energihamnen, trafikplats för Norra länken samt ett övergripande program för Södra Värtahamnen. De olika aktörer och intressenter i de olika

projekten är alla delaktiga i samarbetet med att utveckla området på bästa sätt.

Tidigare beslut

2002-05-07	GFN	Programsamarbudsremiss för planering av Hjorthagen – Värtahamnen – Frihamnen – Loudden.
2003-02-18	GFN	Lägesredovisning programsamråd.
2003-06-12	SBN	Programsamarbudsremiss – 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

Utbyggnadsförslag

För att möjliggöra stadsutvecklingen i området och Norra länken med trafikplatsen samt nödvändig utveckling av färjetrafiken krävs en utfyllnad av Värtapiren och Värtabassängen enligt hamnens vision. En full exploatering av kvarteret Valparaiso för kontor och handel är också synnerligen beroende av att Värtapiren fylls ut då detta gör att den hamnverksamhet som idag bedrivs på Valparaiso kan omlokaliseras till de nya ytor som skapas på Värtapiren.

Stockholms Hamn står för planeringen och projektering för utfyllnad av Värtapiren och Värtabassängen. Utfyllnaden kommer att utföras i tre faser och hamnverksamheten kommer att vara i drift under hela utbyggnadstiden.

Utfyllnaden av Värtapiren och Värtabassängen innebär att ca 84 000 kvm ny markyta kommer att skapas. Hamnens verksamhet i Södra Värtahamnen kommer att koncentreras till piren vilket ger en modernare hamn med bättre logistik. Att hamnens yta är koncentrerad till piren är också positivt med avseende på de säkerhetsbestämmelser som finns för hamnverksamheten. Hamnen har idag tre fartygslägen vid Värtapiren samt ett reservläge för kryssningstrafik vid Södra Kajen. Utbyggnadsförslaget ger hamnen fem fartygslägen vid Värtapiren varav ett läge är avsett för trafik med järnvägsfärjor och innebär att reservläget vid Södra Kajen kan användas för annan typ av sjöfart anpassad till den exploatering som kommer att ske inom Södra Värtahamnen.

Exploateringskontoret och Stockholms Hamn har en samsyn kring vilka delar i Södra Värtahamnen som kan exploateras. Bostadsbebyggelse (ca 500 lägenheter) längs Södra Kajen kommer att prövas i en ny detaljplan med de nya förutsättningar som en utfylld pir och flytt av reservläget ger. Stockholms Hamn har i tidigare remissvar angående bostadsbebyggelse längs Södra Kajen framfört att detta är

olämpligt mot bakgrund av den konfliktrisk som finns på grund av att boende upplever sig störda av hamnverksamheten, vilket på sikt skulle kunna bli ett hot mot hamnverksamheten inom området.

Stockholms Hamn har i maj 2007 lämnat in ansökan om tillstånd för hamnverksamhet och utfyllnad av Värtapiren till Miljödomstolen. I ansökan ingår en utförlig miljökonsekvensbeskrivning.



Bild 3. Planerad utfyllnad av Värtapiren och Värtabassängen.

Genom att lokalisera hamnverksamheten ut på piren kan man uppnå logistiska fördelar genom att effektivisera trafikflöden och uppställningsytorna. Ett exempel på detta är att järnvägsfärjeläget placeras i norra delen av piren så att järnvägen efter utbyggnaden inte längre kommer att skära av området. Personbilstrafiken till färjorna som idag måste passera genom områdena söder om Värtabassängen kommer att ledas direkt ut på den nya piren, vilket skapar förutsättningar för att förbättra miljön i områdena i Södra Värtahamnen både för nuvarande och kommande bebyggelse. Bl.a. underlättas framdragningen av en spårförbindelse genom området.

Reglerna för sjöfartskydd (ISPS) och hamnskydd ställer bl.a. krav på kontroll av vad som får föras in på hamnområdet. Säkerhetskontroller ska ske av gods och passagerare som ska föras in på hamnområdet. Lokaliseringen av hamnverksamheten på piren bedöms kunna underlätta upprätthållandet av erforderliga säkerhetszoner. Genom detta kan andra nu avgränsade områden göras tillgängliga för allmänheten och annan användning.

För det fall en koncentration av hamnverksamheten till den föreslagna piren inte

skulle gå att genomföra skulle detta menligt påverka möjligheten att utveckla Värtaområdet enligt redovisade planer.

Markanvisningen för Valparaiso bedöms omfatta en byggrätt om 60 000 – 80 000 kvm BTA kommersiell yta för att få en fungerande enhet. Exploateringen kommer att innehålla kontor och handel men p.g.a. det tidiga skede projektet befinner sig i är andelen av vardera användningsätt ännu inte fastställd. Det kan även bli aktuellt med en byggrätt för hotell inom området men det ingår i nuläget inte i markanvisningen till NCC. Byggrättens geografiska placering är inte klarlagd utan kommer att definieras allteftersom terminalens utformning och ytbehov specificerats. NCCs intressen bedöms dock i huvudsak ligga i den inre delen av Värtahamnen d.v.s. där Värtaterminalen och parkeringen finns idag. Projektet måste utöver anpassning till hamnen även samplaneras med de omkringliggande väg- och spåranläggningarna och övrig exploatering.

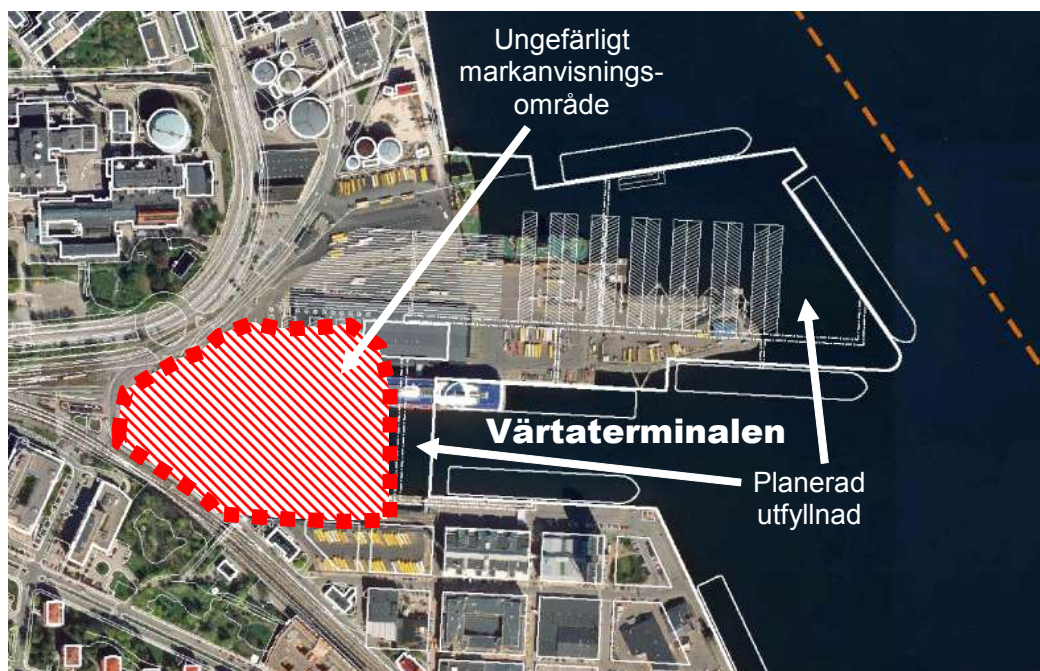


Bild 4. Ungefärligt markanvisningsområde till NCC.

Norra länken kommer att öka områdets tillgänglighet och för att klara den trafik som kommer att alstras av Hamnen, Fortum, exploateringen på Valparaiso samt övrig stadsutveckling inom området kommer den sedan tidigare planerade trafikplatsen vid Hjorthagen att kompletteras med en extra västgående påfart till Norra länken från hamnområdet. Den extra påfarten ska betjäna tung trafik från Energihamnen och Värtaterminalen samt även trafik från den planerade kontors- och handelsverksamheten i Valparaiso. Påfarten kommer också att kunna fungera som extra avlastning för trafik som kommer söderifrån på Södra Hamnvägen med Norra länken som målpunkt. En övergripande utredning av trafiksituationen för hela stadsutvecklingsområdet kommer att utföras för att utröna förutsättningarna för ytterligare exploatering i området.



Utvecklingen av området medför positiva effekter för hela stadsutvecklingsområdet samt även för Stockholms stad som helhet. En utbyggd pir med ny terminal och en handels- och kontorsexploatering kommer att bli en ny välkomnande port till Stockholm. När hamnens verksamhet i Södra Värtahamnen efter utfyllnaden kan koncentreras till piren frigörs inte bara kvarteret Valparaiso för exploatering utan även kvarteren Hangö och Brest. Staden innehar idag byggrätterna till fastigheterna Brest och Hangö men med begränsningen att markplanet med en fri höjd om 6 m är reserverat för hamnens verksamhet. Vid en utbyggnad av Värtapiren kan hamnen lämna denna yta vilket ger staden en utökad byggrätt om två våningar på respektive fastighet samt bättre förutsättningar vid exploatering av fastigheterna.

Exploateringsens innehåll och utformning kommer att prövas i sedvanlig ordning i detaljplanprocessen. En detaljplan kommer att göras för pirutfyllnaden och en eller flera detaljplaner för exploateringen på Valparaiso och Värtapiren.

Genomförande och tidplan

Utvecklingen av Valparaiso, Värtaterminalen och omgivande områden kommer att ha en lång genomförandetid och måste troligen delas upp i flera etapper. Inledningsvis måste trafikfrågorna såväl inom som till och från området lösas. Avgörande för ett genomförande av hamnutfyllnaden är, förutom alla erforderliga myndighetstillstånd, att fyllmassorna kan tas från de bergmassor som genereras av byggandet av Norra länken och/eller Citybanan där merparten av bergmassorna beräknas tidigast komma igång under första halvåret 2008 och pågå till 2012. En sådan masshantering är utmärkt såväl ur praktisk som ekonomisk och miljömässig synpunkt.

Stockholms Hamn står för planering och projektering för pirutfyllnaden. Exploateringskontoret kommer att göra en del övergripande utredningar gällande exploateringen.

När nya markytor tillskapats ska passagerar- och fartygshanteringen omlokaliseras, nya byggnader byggas och infrastrukturen anpassas. Först därefter är det möjligt att genomföra den övriga exploateringen. En tidpunkt att ta sikte mot är att området ska vara färdigställt i samband med att Norra länken öppnas för trafik, 2015 enligt senast redovisad tidplan från vägverket.

Exploateringskontoret bedömer att arbetet med detaljplan och miljöprövning kommer att pågå i knappt två år. Utfyllnadsarbetena i hamnen skulle då tidigast kunna påbörjas under första hälften av 2009.

Exploateringskontoret, Stockholms Hamn och NCC har för avsikt att reglera det fortsatta utvecklingsarbetet i ett samarbetsavtal.

Området är av en mycket komplex karaktär och det är troligt att det uppstår behov av att återkomma till såväl exploateringsnämnden som till Stockholms Hamn ABs styrelse med lägesredovisningar under arbetets gång.

Nästa beslutstillfälle för exploateringsnämnden kommer att infalla vid remitteringen av detaljplaneförslaget, preliminärt andra kvartalet 2008.

Risker och osäkerhetsfaktorer

Då det är ett stort projekt som sträcker sig över lång tid finns det naturligtvis ett antal risker och osäkerhetsfaktorer.

Risker avseende utfyllnaden av Värtapiren och Värtabassängen

Utfyllnaden är beroende av bergmassor från Norra länken och Citybanan. Det är därför viktigt att relevanta tillstånd och beslut erhålls i tid för att ta emot massorna. Exploateringskontoret kan upplåta mark för masshantering i Norra Djurgårdsstaden. Den utbyggnadstakt och den tidplan som staden beslutat för de ca 5 000 nya lägenheterna i Norra Djurgårdsstaden medför att masshanteringsområdet inte kan disponeras för Värtapirens utbyggnad längre än till halvårsskiftet 2010. Därefter kommer området användas för Norra Djurgårdsstaden. Först för de tidiga etappernas markreningsanläggning och för etableringar, senare bebyggs hela området ända ut till Ropsten. Det finns därmed en risk att masshanteringen måste omlokaliseras under den senare delen av pirens byggtid. För Värtapirens utbyggnad medför en flytt av masshanteringsplats en fördyrning samt svårigheter att hitta en sådan yta i närområdet.

Masshanteringsområdet kan inte heller lagra mer än en bråkdel av inte den stora mängd massor som behövs för Värtapiren. Det krävs alltså att utbyggnaden sker i kontinuerligt och i samband med att tunnelberg levereras från Norra länken och Citybanan. Skulle bergmassor istället behöva tas från annat håll riskerar projektet att bli avsevärt dyrare.

En annan risk är att grundförutsättningarna visar sig vara sämre än väntat. En viss del muddring kommer att krävas det finns risk att det av miljöskäl är nödvändigt att muddra upp större massor vid piren. Om muddermassorna dessutom inte godkänns att användas till utfyllnad efter stabilisering kan utfyllnaden komma att bli avsevärt mycket dyrare.

Samtidigt som piren byggs ut kommer också bygget av Norra länken pågå samt bygget av Fortums biokraftvärmeverk. Det kommer därför vara brist på etableringsytor i området och samordning kommer att krävas för att befintlig trafik i området ska få så lite störningar som möjligt.

Vid upphandlingen är det risk att konkurrens med andra stora projekt kan bidra till ökade priser.

Risker avseende Valparaiso och övrig exploatering

En fullständig utbyggnad av kvarteret Valparaiso är beroende av att Värtapiren och Värtabassängen byggs ut. Pirutfyllnaden är därmed en kritisk faktor för att



Valparaiso ska kunna exploateras fullt ut. Mark- och grundförhållandena är osäkra och kan utgöra en risk. Området kommer att avgränsas av hamn, järnväg samt vägar vilket kan komma att komplicera projektet.

Det finns också en risk att det inte går att genomföra exploateringen av bostäder vid Södra Kajen p.g.a. närheten till hamnen. Stockholms Hamn anser att bostäder nära hamnen är olämpligt då det kan bli ett hot mot hamnverksamheten om de boende upplever sig störda. Det är därmed viktigt att hitta en lösning där bostäder kan inrymmas i området utan att hamnverksamheten äventyras. Alternativet till bostäder är kommersiell användning av marken, vilket dock i nuvarande marknadsläge bedöms ge lägre exploateringsintäkter.

Ekonomi

Exploateringskontoret och Stockholms Hamn redovisar här de ekonomiska förutsättningarna för respektive åtagande i projektet utifrån varsin investeringsanalys enligt nuvärdesmetoden (en nuvärdeskalkyl)ⁱ samt vilka budgetkonsekvenser projektet medför.

Utvecklingen av området är, som nämnts ovan, mycket komplext och kräver stora investeringar i bl.a. infrastrukturen i området. Dessa investeringar är direkt nödvändiga för att möjliggöra utvecklingen i hela området. Investeringarna kommer dessutom hamnens och Fortums utbyggnad tillgodo då trafiksituationen förbättras och en del problem med bl.a. buller kommer att minska. En översikt över projektets utgifter och inkomster redovisas nedan.

I kalkylen förutsätts att den mark och de byggrätter som finns säljs förutom marken för hamnverksamhet som arrenderas ut till Stockholms Hamn.

Utgifter

Utfyllnad av Värtapiren och Värtabassängen

Kalkylen förutsätter att staden bekostar utfyllnaden av Värtapiren och Värtabassängen vad avser tillskapandet av mark. Stockholms Hamn bekostar byggnationen av kajkonstruktioner och anläggning av hamnytor m.m. Kostnaden för utfyllnaden baseras på en grov kalkyl som Sweco gjort på uppdrag av Stockholms Hamn. Totalkostnaden för utfyllnaden bedöms uppgå till 991 mnkr enligt följande uppdelning:

<u>Anläggningskostnad</u>		<u>Bygg</u>	
Utfyllnader	342 mnkr	Rivningar	15 mnkr
Kajer	222 mnkr	Etableringar	25 mnkr
Hamnytor	43 mnkr	<u>Terminal & landg.</u>	175 mnkr
<u>Totalt anläggning</u>	607 mnkr	<u>Totalt bygg</u>	215 mnkr

Totalkostnad anläggning + bygg: 822 mnkr

Med påslag om 3 % för byggherrekostnad samt ett generellt riskpåslag om 20 % på anläggning och 10 % på bygg fås en total projektkostnad om 991 mnkr. Utöver detta tillkommer 100 – 200 mnkr för de olika risker som beskrivits ovan. I kalkylen förutsätts en total kostnad om 1 100 mnkr. Exploateringsnämndens del uppgår till 805 mnkr. Hamnens andel inklusive terminalbyggnaden bedöms över tiden kunna uppgå till 295 mnkr inklusive ny passagerarterminal, till en bedömd kostnad på ca 150-200 mnkr. Eftersom passagerarterminalen planeras som en integrerad del av Valparaiso kan det finnas andra finansieringslösningar.

Trafiklösning med direktpåfart till Norra länken

Trafiklösningen kan delas upp i två etapper där den första etappen innefattar anslutningen till Norra länken från N. Hamnvägen och den andra etappen innefattar den resterande anslutningen till hamnområdet och Valparaiso. Etapp 1 måste byggas i samband med Norra länken medan bygget av etapp 2 sker i samband med exploateringen av Valparaiso. Kostnaden för etapp 1 bedöms uppgå till ca 95 mnkr. Kostnaden för etapp 2 uppskattas till ca 95 mnkr förutsatt en planfri korsning med järnvägen. Kostnaden för etapp 2 är dock osäker och beroende av slutlig vald utformning. Den totala kostnaden för trafiklösningen uppgår därmed till minst 190 mnkr.

Markförvärv av Valparaiso från staten

För att möjliggöra projektet har staden förvärvat fastigheterna Valparaiso 1 och 2 från staten för sammanlagt 59,7 mnkr. Denna kostnad kommer att belasta projektet.

Anläggningskostnad och ledningar m.m.

En grov uppskattning av anläggningskostnaden och kostnaden för ledningsflytt m.m. för Valparaiso, Hangö och Brest har gjorts. Då det i dagsläget saknas mer detaljerade planer är det mycket svårt att göra något annat än en grov uppskattning av dessa kostnader. Kostnaderna bedöms dock vara, framförallt avseende ledningsflytt m.m., tilltagna i överkant.

Inkomster

Försäljning av Valparaiso

Marknämnden har markanvisat Valparaiso till NCC. I kalkylen förutsätts att Valparaiso säljs till det pris som överenskommit i förslaget till markanvisningen. Eftersom det ännu inte finns någon detaljplan för kvarteret är det svårt att bedöma hur stor bygggrätten kommer att bli och därmed också hur stor intäkt försäljningen kommer att ge. Det har dock diskuterats en bygg rätt om drygt 60 000 kvm BTA. Bygggrätten kan komma att kompletteras med ett hotell men det är inte medräknat i kalkylen då förutsättningarna för en sådan exploatering ännu inte är klara.

Brest och Hangö

Staden innehar idag bygggrätterna till fastigheterna Brest och Hangö men med begränsningen att markplanet med en fri höjd om 6 m är reserverat för hamnens verksamhet. Vid en utbyggnad av Värtapiren kan hamnen lämna denna yta vilket



ger staden en utökad byggrätt om två våningar på respektive fastighet, totalt ca 12 000 m² BTA. Det är dock inte troligt att kvarteren bebyggs innan de två nedersta våningarna är tillgängliga bl.a. med tanke på de problem som uppstår med parkeringsmöjligheter m.m. Det är därför rimligt att värdet för hela byggrätten för Hangö och Brest ingår i kalkylen. I kalkylen förutsätts att exploateringen på åtminstone ett av kvarteren sker i en hög byggnad.

Försäljning av mark för bostäder

I nuläget är ett reservläge för kryssningsfartyg lokaliserat till Södra Kajen i Värtahamnen. Detta läge medför svårigheter, med både buller och emissioner, för exploateringen vid Södra Kajen. Utfyllnad av Värtapiren gör att reservläget flyttas till Södra Bassängkajen vilket bör öka möjligheten för bostadsexploatering längs Södra Kajen.

Svenska Bostäder har tidigare fått markanvisning för bostäder i ett och ett halvt kvarter vid Södra Kajen där marken skulle upplåtas med tomträtt. För att kunna finansiera utfyllanden av piren planeras nu istället en anbuds försäljning av bostadsbyggrätterna. En förutsättning för att kunna bygga bostäder vid Södra Kajen är dock att hamnens verksamhet inte hotas av bostadsbebyggelsen.

Möjligheter för ytterligare exploatering

En övergripande utredning av trafiksituationen för hela stadsutvecklingsområdet kommer att utföras för att undersöka förutsättningarna för ytterligare exploatering i området.

Arrendeavgift för hamnen

Genom det s.k. hamnavtalet arrenderar Stockholms Hamn den mark som används för hamnverksamhet inom Värtahamnen, Frihamnen, Norra och Södra Hammarbyhamnen, Stadsgårdshamnen och Masthamnen. I Södra Värtahamnen omfattar arrendet 124 700 kvm TA och den utgående arrendeavgiften under 2007 uppgår till drygt 3,5 mnkr, vilket motsvarar ca 30 kr/kvm TA. Efter utbyggnaden av Värtapiren kommer arrendeytan att uppgå till 146 000 kvm TA. Avtalet gäller t.o.m. 2009. Därefter kommer en ny arrendeavgift framförhandlas varvid hänsyn kommer att tas till den tillkommande ytan om 20 000 kvm.

Inkomster för Stockholms Hamn

Inkomsterna för Stockholms Hamn utgörs av en del av de intäkter som genereras från Värtaterminalen.

Risker

NCC tar all ekonomisk risk för byggherrens del av projekteringen när det gäller exploateringen på Valparaiso och Stockholms Hamn tar risken för projekteringen av utfyllnaden. Exploateringsnämnden tar en risk för förgävesprojektering avseende exploateringen på Valparaiso.

Resultat av investeringsanalys enligt nuvärdesmetoden

Denna analys beaktar de ekonomiska konsekvenserna både på investerings- och driftssidan. Här redovisas de resultat som fås om exploateringskontoret tar 805 mnkr och Stockholms Hamn tar 295 mnkr av utfyllnadskostnaden d.v.s. då investeringsanalysen enligt nuvärdesmetoden (se bilaga 2 och 3) för respektive part redovisar ett nettonuvärde om 0 mnkr eller 0 kr per ekvivalent lägenhet.

Södra Värtahamnen har i olika sammanhang utpekats som en plats där riktigt höga hus skulle kunna byggas vilket kommer att prövas i detaljplanprocessen. En höjd exploateringsgrad får en positiv effekt på kalkylen. Dock måste en ökad exploatering bl.a. föregås av en utredning gällande påverkan på trafiksituationen i området.

Utfyllnaden av Värtapiren innehåller ett flertal risker vilket beskrivits översiktligt ovan. Det är både risker för att utfyllnaden blir dyrare än beräknat och risker för att inkomsterna från bl.a. exploateringen blir lägre än beräknat. Det föreligger t.ex., som nämnts ovan, en osäkerhet gällande möjligheten att bygga bostäder vid Södra Kajen.

Investeringsbudget-finansiering

Investeringsutgifterna för exploateringsnämnden för projektet beräknas till ca 1 433 mnkr och investeringsinkomsterna till ca 1 400 mnkr i löpande prisnivå. Tabellen nedan visar hur utfallet beräknas bli över åren.

Mnkr	Ack t.o.m. 2006	2007	2008	2009	2010	Senare	Totalt
Utgifter (-)	-60	0	- 32	- 221	-380	-740	-1433
Inkomster (exkl. försäljning)		0	0	0	17	0	17
Nettoutgift (-) /- inkomst	-60	0	-32	-221	-363	-740	-1416
Försäljningsinkomst					380	1020	1400

Exploateringskontoret bedömer att stadens utgifter för exploateringen kan finansieras via exploateringsnämndens investeringsbudget för år 2007-2010. Medel därutöver ska beaktas i nämndens kommande budgetarbete. Stadens utgifter för exploatering har beaktats i exploateringsnämndens flerårsprogram för 2008-2010 för beslut om finansiering. Stockholms Hamns andel av investeringen kommer att redovisas i hamnens budget för åren 2008-2012.

Driftbudget för stadens förvaltningar

Exploateringskontorets bedömning av hur projektet påverkar stadens och nämndens resultat specificeras i resultatanalysen i bilaga 2. Driftskostnaderna omfattar bl.a. kapitalkostnader för exploateringskontoret, driftskostnader för



trafikkontoret, realisationsvinst/förlust m.m. Avskrivningarna kommer att uppgå till 3,8 mnkr per år fr.o.m. år 2016. Internräntan beräknas som mest bli 38 mnkr per år den minskar därefter genom avskrivningar. Den totala reavinsten blir 189 mnkr. I vision 2015 beskriver hamnen en utveckling med ökande färjetrafik vilket bedöms ge ökade intäkter från hamnverksamheten.

Exploateringskontoret beräknar att drift- och underhållskostnaderna inom trafiknämndens ansvarsområde blir ca 2,1 mnkr per år. Exploateringsnämnden får inte några intäkter för tomträttsavgälder då all mark förutsätts säljas men däremot intäkter från arrendet till hamnen. Stockholms Hamn svarar för de drift- och underhållskostnader som avser de områden och anläggningar hamnen arrenderar.

Slutsats-ekonomi

Det är ett omfattande projekt vilket innebär att det finns en rad osäkerheter och risker. Stockholms Hamn klarar inte att utifrån gjorda bedömningar om framtida intäkter att finansiera en större andel av kostnaden för utfyllnaden än som redovisats ovan. Hamnen också har stora åtaganden i andra projekt.

Exploateringskontoret bedömer det vara rimligt att nyttja de exploateringsmedel som redovisats ovan för att genomföra investering i ny hamnmark för att möjliggöra en förbättrad och säkrare hamn och dessutom förbättra möjligheterna för exploatering i området.

Stadens engagemang i projektet drivs främst av önskan att tillskapa en ny stadsdel där en modern hamnverksamhet integreras med ett attraktivt handels- och arbetsplatsområde tillsammans med befintliga och planerade bostadsområden. Satsningen på området kommer att ge ett positivt intryck till de resenärer som anländer med båt till Värtahamnen och kommer att öka Stockholms popularitet som kryssningsdestination. Något som är mycket positivt för Stockholm då kryssnings- och färjeresenärerna, som nämnts ovan, årligen spenderar en ansevärd summa i staden.

Projektet har som sagt många positiva effekter och är en förutsättning för Stadsutvecklingen i området Hjorthagen – Värtahamnen – Frihamnen – Loudden samt för Stockholms Stad som helhet.

Övriga konsekvenser av projektet

Tidig miljöbedömning

Exploateringskontoret har gjort en tidig miljöbedömning enligt den metod som gatu- och fastighetsnämnden antagit och godkänt och som tillämpas av exploateringskontoret. De miljökonsekvenser som bör utredas vidare vid planering av bebyggelsen är buller, markföroreningar, påverkan på hydrologi, landskapsvärden, naturmiljö och skyddsavstånd till järnväg och hamnverksamhet. Exploateringskontorets bedömning är att bebyggelsen inte medför någon övrig

miljöpåverkan. Exploateringskontoret bedömer att masstransporter från Norra länken och Citybanan direkt till utfyllnaden av Värtapiren är utmärkt och innebär en positiv miljöeffekt.

Stockholms Hamn har i maj 2007 lämnat in ansökan om tillstånd för hamnverksamhet och utfyllnad av Värtapiren till Miljödomstolen. Denna ansökan innehåller en utförlig miljökonsekvensbeskrivning.

Tillgänglighet

I ett nytt modernt handelscentrum med integrerad terminal kommer anpassningar göras för att öka tillgängligheten för funktionshindrade.

Måluppfyllelse

Projektet stämmer med exploateringskontorets verksamhetsplan att staden ska vara en attraktiv plats för boende, företag och besök.

Näringsliv och jobb i regionen

Exploateringskontoret och Stockholms Hamn bedömer att projektet har en positiv påverkan på näringslivet i regionen, dels genom de arbetstillfällen som skapas under utbyggnadstiden, dels genom de arbetsplatser som skapas i ett område som gränsar till stora bostadsområden samt som utgör en port till Stockholm från Östersjön.

Samråd och information till andra förvaltningar

Stadsbyggnadskontoret har aktivt deltagit i det tidiga utredningsarbetet. Exploateringskontoret har fortlöpande informerat Östermalm stadsdelsförvaltning avseende de aktiviteter som pågår inom stadsutvecklingsområdet Hjorthagen – Värtan – Frihamnen – Loudden. Informationen har även omfattat aktuellt område.

Eftersom exploateringskontoret bedömer att projektet medför en utgift över 50 mnkr har samråd skett även med stadsledningskontoret.

Exploateringskontorets och Stockholms Hamns synpunkter och förslag

Exploateringskontoret och Stockholms Hamn har funnit det lämpligt att ta ett samlat grepp om terminalombyggnad, infrastrukturutbyggnad och exploatering i området vid nuvarande Värtaterminalen. Ambitionen är att integrera en modern hamnverksamhet med ett attraktivt handels- och arbetsplatsområde som i sin tur blir ett bra komplement till befintliga och planerade bostadsområden. NCC har bedrivit ett ambitiöst utredningsarbete där exploateringskontoret, stadsbyggnadskontoret, Stockholms Hamn och Silja Line deltagit i en omvärlds- och framtidsanalys för området. Under tiden för detta arbete presenterade



Stockholms Hamn sin vision för bl.a. Värtahamnen vilken nu kommer att ligga till grund för fortsatt arbete. En klok satsning på området möjliggör ett positivt första intryck av Stockholm för alla de resenärer som kommer med båt till Värtahamnen.

Tidplanen är mycket pressad om man fullt ut ska kunna tillgodogöra sig massorna från byggandet av Norra länken och Citybanan.

Den föreslagna hanteringen ligger i linje med kommunfullmäktiges beslut avseende ”Att hamna rätt” som togs 12 juni, 2006. Mot redovisad bakgrund föreslår exploateringskontoret att exploateringsnämnden ger exploateringskontoret i uppdrag fortsätta utredningsarbetet för projektet.

Slut

ⁱ Den 26 oktober 2005 tog kommunstyrelsens beslut om reviderade investeringsregler. (Dnr 319-2464/2005). Beslutet innebär att stadens större investeringar ska analyseras med en nuvärdeskalkyl.