

**Utlåtande 2016:86 RI (Dnr 123-2058/2015)**

## **Frihamnen i Norra Djurgårdsstaden**

### **Utredningsbeslut**

Kommunstyrelsen föreslår att kommunfullmäktige beslutar följande.

Exploateringsnämnden medges rätt att utreda förutsättningar och förberedande arbeten för exploatering inom Frihamnen till en investeringsutgift om cirka 105 miljoner kronor. Utgifterna för 2016 ska rymmas inom nämndens investeringsbudget. Utgifterna för kommande år behandlas i budget för 2017.

**Föredragande borgarrådet Karin Wanngård** anför följande.

#### **Ärendet**

Stadsutvecklingsområdet Norra Djurgårdsstaden är en del av Stockholm som sträcker sig från Hjorthagen i norr till Loudden i söder.

Exploateringsnämnden har den 10 december 2015 fattat utredningsbeslut om att utreda förutsättningar och förberedande arbeten för exploatering inom projekt Frihamnen till en investeringsutgift om cirka 105 miljoner kronor. Studien visar att Frihamnsområdet skulle kunna rymma cirka 1750 lägenheter och cirka 75 000 kvm kommersiell bebyggelse. För de fortsatta utredningarna för Frihamnens framtida exploatering och för att få medel för förberedande arbeten som Stockholms Hamn AB utfört på Frihamnspiren behöver staden fatta ett utredningsbeslut för Frihamnen.

## Beredning

Ärendet har initierats av exploateringsnämnden och remitterats till stadsledningskontoret.

*Stadsledningskontoret* ser positivt på att exploateringsnämnden utreder förutsättningar och förberedande arbeten för att exploatera Frihamnen och anser att den redovisade bostadspotentialen utgör en viktig andel av Norra Djurgårdsstadens bostadsmål och konstaterar vidare vikten av en fullgod kollektivtrafikförsörjning tillgänglig för alla i Frihamnen.

## Mina synpunkter

Norra Djurgårdsstaden är ett av Stockholms viktigaste och största stadsutvecklingsområden och byggnationen pågår för fullt. Frihamnen är ett av delområdena inom projektet. Frihamnen bedöms kunna inrymma ca 1750 lägenheter och ca 75 000 kvm kommersiella lokaler. I och med detta ärende ges exploateringsnämnden rätt att fortsätta utredning och förberedande arbete inom Frihamnen.

Jag delar stadsledningskontorets uppfattning om vikten av att i utredningen ta hänsyn till planeringen av en god kollektivtrafikförsörjning i området.

**Borgarrådsberedningen** tillstyrker föredragande borgarrådets förslag.

**Kommunstyrelsen** delar borgarrådsberedningens uppfattning och föreslår att kommunfullmäktige beslutar följande.

Exploateringsnämnden medges rätt att utreda förutsättningar och förberedande arbeten för exploatering inom Frihamnen till en investeringsutgift om cirka 105 miljoner kronor. Utgifterna för 2016 ska rymmas inom nämndens investeringsbudget. Utgifterna för kommande år behandlas i budget för 2017.

Stockholm den 18 maj 2016

På kommunstyrelsens vägnar:  
KARIN WANNGÅRD

*Ulrika Gunnarsson*

## Remissammanställning

### Ärendet

Frihamnen gränsar i norr mot projektpaketet Värtahamnen. Där ingår Värtapiren som är ett genomförandeprojekt samt Valparaiso och Södra Värtan som huvudprojekt där planeringsprocessen pågår. Sydost om Frihamnen ligger Containerhamnen och Loudden. I och med att containerverksamheten planeras att flytta till Norvik i Nynäshamn kommer tågtransporterna genom Södra Värtan och Frihamnen att upphöra. Mellan exploateringsnämnden och Trafikverket pågår därför utredningar om att föra över all rangering för Fortums transporter till Energihamnen och Hamnens järnvägstransporter till Värtapiren till den Västra bangården intill Norra Länken och avveckla den Östra bangården som istället då kan användas som huvudgata genom området, även benämnt Boulevarden.

En struktur finns framtagen främst för att kunna placera huvudstråket genom området. Studien visar att Frihamnsområdet skulle kunna rymma cirka 1750 lägenheter och cirka 75 000 kvm kommersiell bebyggelse. För att inte förhindra ett eventuellt beslut om Östlig förbindelse i framtiden är strukturen i studien gjord så att den kan rymma en eventuell på- och avfart till Östlig förbindelse.

Vidare inom Frihamnen finns idag en provisorisk bussdepå. Enligt tidigare träffat avtal ska staden verka för att AB Storstockholms lokaltrafik (SL)/Trafikförvaltningen Stockholms läns landsting erhåller en 3D-fastighet för en permanent bussdepå när Frihamnsområdet exploateras.

Inom Frihamnen finns idag många olika mindre verksamheter varav flertalet har kopplingar till hamnverksamheten. På Frihamnspiren finns hamnens verksamhet och här har hamnen förberett arbete med att göra ytorna ännu mer effektiva för att kunna koncentrera hamnverksamheten ute på piren; på samma sätt som på Värtapiren. Utöver de redan utförda förberedande arbetena på Frihamnspiren kommer Stockholms Hamn AB att behöva ytterligare ytor på piren i framtiden. Idag finns arrenden och en tomträtt som om de sägs upp skulle kunna nyttjas. För att kunna göra detta måste Stockholms Hamn AB träffa överenskommelse med tomträttshavaren. Stockholms Hamn AB kan i nuläget inte definiera utvecklingsprojektet Frihamnspiren eftersom det ligger långt fram i tid och därmed utgörs av alltför stora osäkerheter. Stockholms Hamn AB projekt får därför redovisas längre fram i tid.

Projekt Frihamnen ligger sist i planeringen av Norra Djurgårdsstaden. Exploateringsnämndens ärende redovisar en preliminär och grov tidplan för projektet. Förslag till exploatering kräver detaljplan och exploateringsnämndens bedömning är att ett fördjupat program för området kan tas om 5 år, år 2020, och ett genomförandebeslut kan fattas om 10 år. Bostadsbebyggelsen skulle i så fall kunna komma till stånd åren 2027-2030. Innehåll och utformning kommer att prövas i planprocessen. För de fortsatta utredningarna för Frihamnens framtida exploatering och för att få medel för förberedande arbeten som Stockholms Hamn AB utfört på Frihamnspiren behöver staden fatta ett utredningsbeslut för Frihamnen.

Projektet sorterar under exploateringsnämnden. Den övergripande organisationen för projektet framgår i Norra Djurgårdsstadens projektplan. Projektets styrgrupp består av representanter från berörda förvaltningar och bolag. I styrgruppen ingår även stadsledningskontoret.

Utredningar av förutsättningar och förberedande arbeten för exploatering inom Frihamnen omfattar utgifter om cirka 105 miljoner kronor. I utgiften ingår ersättning till Stockholms Hamn AB för förberedande arbeten på Frihamnspiren samt utgifter för utredningar, projektering, miljökontroll m.m.

Projektet klassas som ett stort projekt eftersom investeringsutgifterna överstiger 300 miljoner kronor och kommer att följa stadens gemensamma projektstyrningsmetod för stora bygg- och anläggningsprojekt. Projektet innefattar mycket stora infrastrukturutgifter som redovisas i samband med kommande inriktningsbeslut. De större framtida utgifterna i Frihamnen är främst gatuinvesteringar inklusive ett nytt huvudstråk genom området, påldäck, olika ersättningar, kajutbyggnader och allmänna platser. I det fortsatta utredningsarbetet ska ambitionen om blandade upplåtelseformer och anpassning av utgiftssidan prövas. En tidig bedömning är dock att en övervikt av marken kommer att säljas utifrån krav på bibehållen projektekonomi i enlighet med stadens investeringsstrategi.

Exploateringsnämnden konstaterar att Frihamnen är ett mycket komplicerat stadsutvecklingsprojekt och att exploateringen är förenad med ett flertal risker och osäkerhetsfaktorer. Området har många utmaningar t ex osäkerheter kring östlig förbindelse, stadsutformning, verksamhetsbuller, trafik till och från fartygen på Frihamnspiren, planeringsförutsättningar för kollektivtrafik i området, hantering av avtal och andra överenskommelser med berörda parter m.m. En mer utförlig lista på redovisning av projektrisker ingår i ärendet.

## **Exploateringsnämnden**

**Exploateringsnämnden** beslutade vid sitt sammanträde den 10 december 2015 följande.

1. Exploateringsnämnden godkänner för sin del fortsatta utredningar av förutsättningarna och förberedande arbeten för exploatering inom Frihamnen omfattande utgifter om 105 mnkr samt föreslår att kommunfullmäktige godkänner utgiften och ger exploateringsnämnden, genom exploateringskontoret, i uppdrag att fortsätta planeringen av projektet.
2. Exploateringsnämnden anmäler beslutet till stadsbyggnadsnämnden, trafiknämnden, miljö- och hälsoskyddsnämnden, Östermalms stadsdelsnämnd, samt till berörda styrelser i Stockholms Stadshus AB, Stockholms Hamn AB och Stockholm Vatten AB.

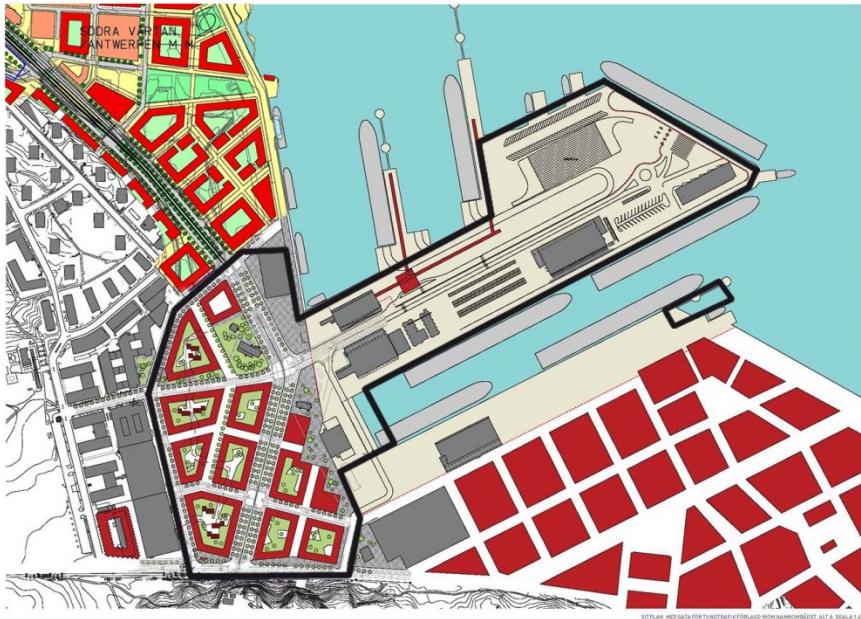
**Exploateringskontorets** tjänsteutlåtande daterat den 20 november 2015 har i huvudsak följande lydelse.

Frihamnen är den sista utbyggnadsetappen inom Norra Djurgårdsstaden. En struktur finns framtagen främst för att kunna placera huvudstråket genom området. Studien visar att området skulle kunna rymma ca 1750 lägenheter och ca 75 000 kvm kommersiell bebyggelse. Byggstart för bostäderna är 2027. Området har många utmaningar t ex eventuell Östlig förbindelse, en framtida permanent bussdepå, verksamhetsbuller och mycket trafik till och från fartygen på Frihamnspiren, osäkerhet kring finansiering av Spårväg City mm. De totala investeringsutgifterna för Frihamnen överstiger 300 mnkr och projektet klassas därför som ett stort projekt.

Infrastrukturutgifterna bedöms som betydande och tunga poster är gator inkl boulevarden, påldäck, kajkonstruktioner, ersättningar och allmänna platser. Detta ärende berör medel för fortsatta utredningar och ersättning till hamnen för utförda förberedande arbeten på Frihamnspiren.

### **Bakgrund**

Frihamnen är ett delprojekt i stadsutvecklingsområdet Norra Djurgårdsstaden och följer Norra Djurgårdsstadens projektplan. Området begränsas i söder av Lindarängsvägen, i väster av Tegeluddsvägen och inkluderar hela Frihamnspiren. Områdets omfattning framgår av figur 1 nedan.

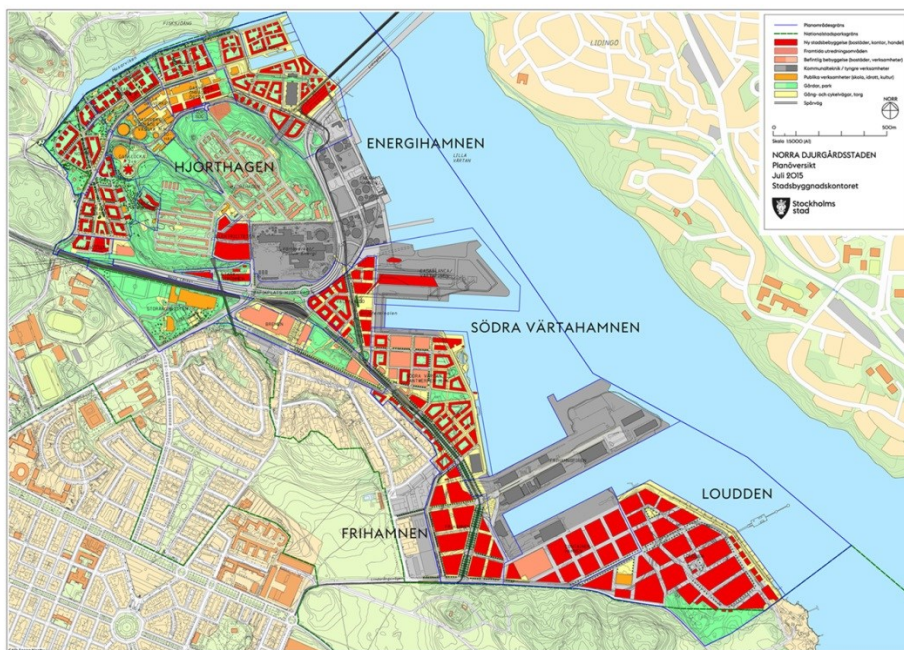


Figur 1. Avgränsning projektet Frihamnen.

Delprojektet Frihamnen gränsar i norr mot delprojektet Södra Värtahamnen, se figur 2 nedan. Där ingår Värtapiren som är ett genomförandeprojekt och Valparaiso och Södra Värtan som är inriktningsprojekt. För Södra Värtan påbörjas planarbete under kvartal 4 2015 och för Valparaiso kv 1 2016. Första byggstart är planerad att ske 2018 och produktionen ska fortsätta fram till 2023.

Sydost om Frihamnen ligger Containerhamnen och Loudden.

Den tyngre containerverksamheten planeras att flyttas till Norvik i Nynäshamn 2019. Oljeverksamheten på Loudden är uppsagt till årsskiftet 2019/2020. Enligt tidplanerna ska förberedande markarbeten påbörjas 2020 för att de första bostadsprojekten ska kunna påbörjas 2021. I och med att containerverksamheten flyttar till Norvik kommer tågtransporterna genom Södra Värtan och Frihamnen att upphöra. Mellan exploateringskontoret och Trafikverket pågår därför utredningar om att föra över all rangering för Fortums transporter till Energihamnen och Hamnens järnvägstransporter till Värtapiren till den Västra bangården intill Norra Länken och slopa den Östra bangården som istället då kan användas som huvudgata med spårväg i mitten.



Figur 2. Planöversikt Norra Djurgårdsstaden

Delprojektet Frihamnen ligger sist i planeringen av Norra Djurgårdsstaden med planerad byggstart för bostäder år 2027. Merparten av området saknar idag detaljplan. Förslag till exploatering kräver detaljplan. Innehåll och utformning kommer att prövas i planprocessen.

För att kunna bebygga området kommer Hamnen att koncentrera sin verksamhet ute på Frihamnspiren på samma sätt som man nu gör på Värtapiren. För de fortsatta utredningarna för Frihamnens framtida exploatering och för att få medel för förberedande arbete som hamnen utfört på Frihamnspiren behövs ett utredningsbeslut för Frihamnen.

All mark inom området ägs av staden förutom fastigheten Haifa 1 som ägs av JM (Bro Haifa 1 AB). Fastigheten berörs av den planerade huvudgatan. En överenskommelse måste träffas med JM för att möjliggöra huvudgatans genomförande.

I Frihamnsbassängen finns sedan tidigare beslut i Exploateringsnämnden 2013-02-07 att markanvisa studentbostäder till Grand Campus AB (Wallfast) i form av ett studentfartyg.

## Utredningsbeslut för Frihamnen

### Utbyggnadsförslag

Inom Frihamnen finns idag många olika mindre verksamheter varav en hel del har kopplingar till hamnverksamheten. På Frihamnspiren finns hamnens verksamhet och

här har hamnen förberett arbete med att göra ytorna ännu mer effektiva för att kunna koncentrera hamnverksamheten ute på piren på samma sätt som pågår för Värtapiren. För att logistiskt få ut trafiken från Frihamnspiren så smidigt som möjligt föreslås att den innersta delen av hamnbassängen fylls ut för att kunna nyttjas för trafik från piren. För att kompensera de borttagna kajmetrarna vid bassängen föreslås att den södra kajen mot dagens Containerhamn förlängs för att även fortsättningsvis kunna ta emot två fartyg efter varandra.

Översiktligt genomförda studier visar att projektet kan rymma ca 1750 lägenheter och ca 75 000 kvm kommersiella lokaler. Projektet har stora infrastrukturkostnader vilket gör att en övertikt av marken för bostäder bör säljas. Byggstart för bostäderna ligger många år fram och projektet kommer att eftersträva en ökad andel hyresrätter om projektets kalkyler förbättras. För hyresrätterna upplåts marken med tomträtt och för bostadsrätterna säljs marken. Fördelningen mellan hyresrätter och bostadsrätter kommer att redovisas i samband med kommande inriktningsbeslut.

Norra Djurgårdsstaden planeras för lågt bilanvändande och miljö- och hållbarhetsprogrammet uttalar tydligt behovet av en kapacitetsstark kollektivtrafik som är tillgänglig för alla i stadsdelen.

Trafikverket har tagit fram utredningar med förslag på olika sträckningar av en Östlig förbindelse. För ett av förslagen finns

påfarter och avfarter till Östlig förbindelse inom Frihamnen. Enligt Trafikverket ska endast mynningarna ligga i dagen och resten av trafikanläggningarna ska ligga under mark. För att inte förhindra ett eventuellt beslut om Östlig förbindelse i framtiden är strukturen i studien gjord så att den kan rymma en eventuell på- och avfart till Östlig förbindelse. Detta påverkar dock exploateringen inom området som inte kan bli lika effektiv som annars. För hamntrafiken från Frihamnspiren skulle en Östlig förbindelse kunna vara mycket positiv eftersom om den är rätt utformad skulle underlätta fartygens trafiktömning och öka kapaciteten betydligt. Östlig förbindelse finns med i den så kallade Sverigeförhandlingen som rör olika infrastrukturprojekt i Sverige. Här studeras bl a trafikplatserna i Norra Djurgårdsstaden som ytterligare kan komma att påverka stadsdelens utformning.

Inom Frihamnen finns idag en provisorisk bussdepå för ca 80 bussar. Enligt tidigare träffat avtal ska staden verka för att SL/Trafikförvaltningen erhåller en 3D-fastighet för en permanent bussdepå när Frihamnsområdet exploateras. Även om bussdepån delvist kan däckas över med bostäder och kommersiell bebyggelse kommer marken inte kunna nyttjas lika effektivt som om det inte hade funnits någon 3D-bussdepå i området.

Projektet påverkar inga grönytor.





Figur 3. Flygbild över Frihamnen mm.

Utöver de redan utförda förberedande arbetena på Frihamnspiren kommer Hamnen att behöva ytterligare ytor på piren i framtiden. Idag finns arrenden och en tomträtt som om de sägs upp skulle kunna nyttjas. För att kunna göra detta måste Hamnen träffa överenskommelse med tomträttsHAVAREN.

Stockholms Hamnar kan i nuläget inte definiera utvecklingsprojektet Frihamnspiren eftersom det ligger långt fram i tid och därmed gör att osäkerheten blir väldigt stor. Hamnens projekt får därför redovisas längre fram.

All mark inom projektet ägs av staden utom fastigheten Haifa 1 som ägs av JM (Bro Haifa 1 AB). Exploateringskontoret arrenderar ut större delen av marken till Stockholms Hamnar. Bolaget arrenderar i sin tur ut mark samt hyr ut till olika verksamheter i hamnens byggnader. Projektet berör ca 20 av hamnens byggnader varav ca hälften påverkas av Boulevardens dragning. Flertalet av byggnaderna är av enklare standard och storleken varierar från ca 100 – 3000 kvm.

Den mark som inte arrenderas till Stockholms Hamnar arrenderas ut direkt till olika verksamheter. De större arrendatorerna är Trafikförvaltningen, som har en tillfällig bussdepå inom området, Stockholm Parkering och St1 som driver en bensinstation.

## Mål uppfyllelse

### *Bostadsbebyggelse*

Planeringen och genomförandet av Frihamnen i Norra Djurgårdsstaden görs med utgångspunkt i Vision 2030, översiktsplanen och mål i stadens budget. Norra Djurgårdsstaden är också ett av stadens miljöprofilområden och har ett särskilt Miljö- och hållbarhetsprogram som antogs av kommunfullmäktige 2010.

Norra Djurgårdsstaden blir en fortsättning av innerstaden med tät och stadsmässig

karaktär och service i bottenvåningarna. Boulevarden är planerad med cykelbanor för att främja ett ökat cyklande och med egna kollektivkörfält. Genom nybebyggelsen i Frihamnen kan den befintliga närbelägna bebyggelsen där många byggnader genomgått eller genomgår omvandling från kontor till bostäder kopplas samman till ett större bostadsområde.

Den aktuella exploateringen avser ca 1750 lägenheter.

#### *Lokaler*

Inom Frihamnen planeras för ca 75 000 kvm lokaler. Kontorsbebyggelse är planerad i de lägen där buller från fartyg förväntas vara som högst och där det därför kan vara svårt att klara kraven på buller för bostäder. Även bottenvåningarna planeras med lokaler.

#### *Miljö*

Verksamheterna inom området har troligen lett till att marken ställvis är förorenad. En exploatering av området kommer innebära undersökningar och sanering av markföroreningar.

Redan nu sker kontroll av grundvattnet i området.

Ytterligare studier av ljudnivåer kommer att ske för att klara riktvärden för bostäder som påverkas av verksamhetsbuller från fartyg.

#### *Tillgänglighet*

Tillgänglighetsfrågorna kommer att utredas i samband med planprocessen. Vistelseytor intill de nya husen och entréer kommer att vara tillgängliga för personer med nedsatt rörelseförmåga.

#### *Påverkan på barn*

En social konsekvensanalys kommer att göras i samband med planprocessen och däri ingår som en del att studera påverkan på barn och deras livsmiljö samt om hur eventuell hänsyn till det kan tas.

### **Utredningsorganisation**

Projektet sorterar under exploateringsnämnden, men bemannas av både exploateringskontoret, trafikkontoret, miljöförvaltningen och stadsbyggnadskontoret. Till stor del anlitas även konsulter. I huvudsak utgörs projektets organisation av en struktur som skall utreda utbyggnaden av Frihamnen och ta fram relevant underlag till kommande inriktningsbeslut. Den övergripande organisationen för projektet framgår i Norra Djurgårdsstadens projektplan. Norra Djurgårdsstadens projektledningsgrupp leds av projektchef med deltagande från chefer för planering respektive genomförande i Värtan och Hjorthagen, miljösamordnare, stadsbyggnadskontorets planansvarige för Norra Djurgårdsstaden samt Norra Djurgårdsstadens kommunikator. Projektets styrgrupp består av representanter från exploateringskontoret, miljöförvaltningen,

trafikkontoret, stadsbyggnadskontoret och Östermalms stadsdelsförvaltning. I styrgruppen ingår även Stockholms Hamnar AB samt stadsledningskontoret.

## Ekonomi

Projektet klassas som ett stort projekt eftersom investeringsutgifterna överstiger 300 mnkr och kommer att följa stadens gemensamma projektstyrningsmetod för stora bygg- och anläggningsprojekt. De större framtida utgifterna i Frihamnen är främst gatuinvesteringar inkl ett nytt huvudstråk genom området, påldäck, olika ersättningar, kajutbyggnader och allmänna platser. I det fortsatta utredningsarbetet ska ambitionen om blandade upplåtelseformer och anpassning av utgiftssidan prövas. En tidig bedömning är dock att en övertikt av marken kommer att säljas utifrån krav på bibehållen projektekonomi i enlighet med stadens investeringsstrategi.

Utredningar av förutsättningar och förberedande arbeten för exploatering inom Frihamnen omfattar utgifter om ca 105 mnkr.

I utgiften ingår bokförda kostnader och bedömda utgifter under 2015 om ca 15 mnkr. Ersättning till Hamnen för förberedande arbeten på Frihamnspiren om 67 mnkr. Utredningar, projektering, miljökontroll mm om ca 23 mnkr

### *Slutsats-ekonomi*

Exploateringskontoret föreslår att exploateringsnämnden godkänner utredningsbeslutet för Frihamnen med utgifter om 105 mnkr för fortsatta utrednings-, projekterings- och förberedande arbeten mm för Frihamnen fram till att inriktningsbeslut fattas. Exploateringskontorets bedömning idag är att inriktningsbeslut för Frihamnen bör kunna behandlas under 2018.

Stadens utgifter för arbeten under 2015 bedöms kunna finansieras via exploateringsnämndens investeringsbudget för år 2015. Behov av medel för åren därefter får beaktas i exploateringsnämndens kommande budgetarbete.

I detta tidiga skede finns ingen ny skola inplanerad i projektet.

Utbildningsförvaltningen har gjort en studie över framtida behov av skolor för Östermalm. Behovet bedöms i första hand kunna uppfyllas med nya skolor i Hjorthagen och Loudden. Frihamnen kan vara ett av flera alternativa lägen att placera en ny skola efter 2030. Studier framöver får visa om behov finns och i så fall om Frihamnen eller någon annan placering inom Östermalm är att föredra. Nya förskolor kommer att planeras in i samband med framtagande av detaljplaner för området.

## Tidplan

Delprojektet Frihamnen ligger sist i planeringen av Norra Djurgårdsstaden med planerad byggstart för bostäder år 2027. I området Hjorthagen är redan många bostäder inflyttade och planering pågår för de avslutande etapperna närmast Ropsten. Inom Södra Värtahamnen är planarbete påbörjat under 2015 för Södra Värtan och under 2016 ska planarbete påbörjas för Valparaiso. Byggstart från 2018 till 2023.

Oljeverksamheten på Loudden är uppsagt till 2019/2020 och byggstart för bostäder

är planerat till 2021. Genom att nybebyggelsen för Loudden kommer före nybebyggelsen i Frihamnen kommer de boende som störs av tung byggtrafik till Loudden att minimeras.

Nedan redovisas en preliminär och grov tidplan för större händelser inom Frihamnen:

Inriktningsbeslut för Huvudstråket/Boulevarden 2018

Fördjupat program för Frihamnen 2020-2022

Planarbete + ev överklagan 2024-2026

Genomförandebeslut Frihamnen 2025

Byggstart infrastruktur 2026

Eventuell genomförandestart Trafikverket Östlig förbindelse efter 2025

Byggproduktion bostäder ca 500 lgh/år 2027-2030

Nästa beslutstillfälle infaller vid inriktningsbeslut för

Huvudstråket/Boulevarden genom Frihamnen vilket preliminärt bör kunna ske år 2018.

### Risker och osäkerhetsfaktorer

Frihamnen är ett mycket komplicerat stadsutvecklingsprojekt. Utbyggnaden är förenad med ett flertal risker och osäkerhetsfaktorer. Nedan följer för projektet identifierade risk och osäkerhetsfaktorer.

- Verksamhetsbullen från fartygen
- Östlig förbindelse
- Avveckling av tågtrafik genom området
- Planeringsförutsättningar för en kapacitetsstark kollektivtrafik
- Osäker stadsutformning
- Lång och flera osäkerheter i tidplanen
- Många avtal/arrenden
- Permanent bussdepå
- Olika tillstånd/Vattenverksamhet
- Överenskommelse om Haifa 1
- Tillräckligt med resurser
- Osäkra mark- och grundförhållanden

### Kommunikation

Det finns en kommunikationsplan för Norra Djurgårdsstaden som projektet följer, i enlighet med stadens projektstyrningsmetod för stora investeringsprojekt. Vid behov tas projektspecifika kommunikations-och aktivitetsplaner fram separat.

Norra Djurgårdsstaden har ett omfattande antal intressenter som på olika sätt kan få långtgående inverkan på projektets framgång.

### Rapportering

Utredningsbeslutet har tagits fram i enlighet med stadens anvisningar för beslut,

styrning och uppföljning av investeringsprojekt. Enligt stadens investeringsregler ska utredningsbeslutet, då utredningsutgifterna överstiger 50 miljoner kronor, godkännas av kommunfullmäktige.

Vidare sker löpande rapportering av projektpaketet Frihamnen inom ramen för och i enlighet med stadens projektstyrningsmetod för stora investeringsprojekt. Såsom angivits i budget ska Norra Djurgårdsstaden som helhet även två gånger per år återsäkras till kommunstyrelsen utifrån byggande och uppföljning av miljöprogrammet.

### Information till andra förvaltningar

Kontoret har informerat och diskuterat utbyggnadsförslaget med stadsbyggnadskontoret, stadsdelsförvaltningen, Stockholms Hamnar, trafikkontoret, miljöförvaltningen, trafikförvaltningen och Trafikverket.

Samråd inför utredningsbeslutet har skett med stadsledningskontoret.

### Kontorets synpunkter och förslag

Kontoret ser positivt på projektet och anser att det har goda förutsättningar att ge ett välbehövligt tillskott av bostäder i ett centralt läge av staden samtidigt som det kan öka både trivselen och säkerheten i området.

Kontoret föreslår att exploateringsnämnden godkänner ett fortsatt utredningsarbete inom Frihamnen i enlighet med föreliggande tjänsteutlåtande till en utgift om 105 mnkr.

### Beredning

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret.

### Stadsledningskontoret

**Stadsledningskontorets** tjänsteutlåtande daterat den 19 januari 2016 har i huvudsak följande lydelse.

Stadsledningskontoret konstaterar att projektet ska drivas i linje med stadens projektstyrningsmetodik för stora investeringsprojekt då investeringen överstiger 300 mnkr.

Nedan följer stadsledningskontorets synpunkter uppdelat i projektstyrningsmetodikens huvudområden.

### Mål och Syfte

Stadsledningskontoret ser positivt på att exploateringsnämnden utreder förutsättningar och förberedande arbeten för att exploatera Frihamnen. Kontoret konstaterar att den

redovisade bostadspotentialen om cirka 1 750 lägenheter utgör en viktig andel av Norra Djurgårdsstadens bostadsmål. Vad rör den kommersiella bebyggelsen konstaterar stadsledningskontoret en markant avvikelse från tidigare bedömningar om cirka 10 000 arbetsplatser inom Frihamnsområdet. Kontoret vill här framhålla vikten av att projekt Norra Djurgårdsstaden som helhet också ska innefatta ett stort tillskott av ny kommersiell bebyggelse och arbetsplatser.

Stadsledningskontoret konstaterar att samordningen av Frihamnen som projekt är komplex. Kontoret vill i detta sammanhang särskilt lyfta vikten av en fullgod kollektivtrafikförsörjning som är tillgänglig för alla i Frihamnen och Norra Djurgårdsstaden som helhet. Denna försörjning måste klargöras i den fortsatta utredningsprocessen i samverkan med berörda parter.

I nuläget är staden involverad i Sverigeförhandlingen där Östlig förbindelse inklusive en spårförbindelse mellan Sickla och Frihamnen finns med. Stadsledningskontoret vill poängtera att projektet behöver ta hänsyn till och följa utvecklingen av Sverigeförhandlingen för att på bästa sätt integrera de slutliga lösningarna i projektet.

### Organisation

Stadsledningskontoret anser att de organisatoriska förutsättningarna för att driva projekt Frihamnen är goda. Stadsledningskontoret menar att det är viktigt för staden att en bra helhetslösning som tar hänsyn till alla olika intressen uppnås. Kontoret vill understryka vikten av att projektorganisationen säkerställer att stadens inriktning bygger på den bästa lösningen för staden som helhet samt att ett gott samarbete är avgörande för projektets framgång.

### Tidplan

Stadsledningskontoret noterar att Frihamnen ligger sist i planeringen av Norra Djurgårdsstaden. Fördjupat program för området bedöms att tas fram om 5 år med genomförandebeslut om 10 år. Stadsledningskontoret konstaterar således att tids- och skedesplanering utgör mycket viktiga projektparametrar i den fortsatta utredningsprocessen.

### Ekonomi

Utredningar av förutsättningar och förberedande arbeten för exploatering inom Frihamnen omfattar utgifter om cirka 105 mnkr vilket stadsledningskontoret anser vara acceptabelt utifrån projektets förutsättningar, omfattning och komplexitet.

Stadsledningskontoret konstaterar att exploateringsnämnden bedömer att utvecklingen av Frihamnen kommer innefatta stora exploateringsutgifter. Kontoret vill understryka att nämnden måste förhålla sig till stadens investeringsstrategi vid framtagandet av kommande inriktningsbeslut där en totalredovisning av projektets ekonomiska konsekvenser ska ske. I detta sammanhang vill stadsledningskontoret också framhålla att exploateringsprojekten i huvudsak ska vara lönsamma i syfte att investeringsutgifter för infrastruktur och kommunal service ska kunna finansieras av

inkomsterna i projekten, istället för med lån. Vid analys av lönsamheten är det därför viktigt att beakta att det för staden som helhet tillkommer investeringsutgifter som inte belastar exploateringsnämndens budget; och därför måste övriga investeringskategorier såsom skolor, förskolor m.m. också redovisas tydligt i kommande inriktningsbeslut.

### **Risk och kvalitet**

Exploateringsnämnden konstaterar att Frihamnen är ett mycket komplicerat stadsutvecklingsprojekt och att exploateringen är förenad med ett flertal risker och osäkerhetsfaktorer. En riskredovisning ingår i beslutsunderlaget och stadsledningskontoret förutsätter att en noggrann riskbedömning tas fram i samband med inriktningsbeslut. Utifrån en kvalitetssäkringsaspekt vill kontoret understryka vikten av att projektet säkerställer tillgänglighet till projektdokumentation i stadens systemstöd för stora investeringsprojekt.

### **Kommunikation**

Det finns en kommunikationsplan för Norra Djurgårdsstaden som projektet följer.

### **Rapportering**

Utredningsbeslutet har underställs kommunfullmäktige för godkännande i enlighet med stadens investeringsregler. Beslutsunderlaget har upprättats i enlighet med anvisningarna och i samråd med stadsledningskontoret. Stadsledningskontoret konstaterar att ärendet i allt väsentligt följer SSIP, stadens projektstyrningsmetod för stora investeringsprojekt. Stadsledningskontoret vill understryka vikten av att exploateringsnämndens löpande rapportering av projektet också ger en sammanställd bild ges av samtliga involverade nämnders och bolags projekt i Frihamnen som Norra Djurgårdsstaden i stort.

Stadsledningskontoret föreslår kommunstyrelsen att föreslå kommunfullmäktige att medge exploateringsnämnden rätt att utreda förutsättningar och förberedande arbeten för exploatering inom Frihamnen till en investeringsutgift om cirka 105 miljoner kronor. Utgifterna för 2016 ska rymmas inom nämndens investeringsbudget. Utgifterna för kommande år behandlas i budget för 2017.