

Handläggare
Johanna Bruce, Valparaiso
08-508 266 88
Niklas Ymerson, Södra Värtan
08-508 876 28

Till
Exploateringsnämnden
2024-06-13

Valparaiso och Södra Värtan. Lägesredovisning samt beslut om reviderade utredningsbudgetar

Förslag till beslut

1. Exploateringsnämnden godkänner lägesredovisningen och överlämnar den till kommunfullmäktige för kännedom.
2. Exploateringsnämnden godkänner för sin del förslag till utökad utredningsbudget och föreslår att kommunfullmäktige godkänner förslaget till utökad utredningsbudget för projekt Valparaiso och att exploateringsnämnden medges rätt att fortsätta planering för projekt Valparaiso upp till 80 miljoner kronor (utredningsbudget), som underlag för ett kommande reviderat inriktningsbeslut.
3. Exploateringsnämnden godkänner för sin del förslag till utökad utredningsbudget och föreslår att kommunfullmäktige godkänner förslag till utökad utredningsbudget för projekt Södra Värtan och att exploateringsnämnden medges rätt att fortsätta planering för projekt Södra Värtan upp till 250 miljoner kronor (utredningsbudget), som underlag för ett kommande reviderat inriktningsbeslut.

Sverker Henriksson
Biträdande förvaltningschef

Göran Carlberg
Avdelningschef

Exploateringskontoret
Projekt öst

Fleminggatan 4
Box 8189
104 20 Stockholm
Telefon 08-508 266 88
Växel 08-508 276 00
johanna.bruce@stockholm.se
exploateringskontoret.expl@stockholm.se
Org nr 212000-0142
start.stockholm

Staffan Lorentz
Enhetschef

Innehåll

Sammanfattning	3
Bakgrund projektpaket Värtahamnen	5
Tidigare beslut	7
Lägesredovisning Valparaiso	8
Status vid senaste beslutstillfället	8
Projektarbete 2012-2024	8
Projektomfattning Valparaiso	10
Ekonomi Valparaiso.....	12
Avtal och markanvisningar	12
Lägesredovisning Södra Värtan	13
Senaste beslutstillfället.....	13
Projektarbete 2019-2024	13
Projektomfattning Södra Värtan	17
Ekonomi Södra Värtan.....	17
Avtal och markanvisningar	18
Tidplan	18
Projektrisker Värtahamnen	19
Nedläggning Värtans Östra bangård.....	19
Spårväg City: Frihamnen - Ropsten.....	19
Knäckfråga verksamhetsbullen.....	20
Konjunkturförändringar	20
Komplicerat stadsutvecklingsområde	20
Hur projekten uppfyller stadens mål.....	21
Kontorets sammanfattande bedömning.....	23

Sammanfattning

Projekt Valparaiso och projekt Södra Värtan har arbetat upp sina respektive utredningsbudgetar. Samtidigt kvarstår viktigt utredningsarbete innan projektens investeringsutgifter kan räknas om och reviderade inriktningsbeslut föreslås för exploateringsnämnden.

Föreliggande tjänsteutlåtande redovisar status vid senaste beslutstillfälle för respektive projekt och vilket projektarbete som gjorts sedan dess. I ärendet beskrivs hur projekten ser ut just nu och vilket utredningsarbete som kvarstår innan revidering av inriktningsbeslut sker, vilket preliminärt planeras till första halvåret 2025.

För Valparaiso godkändes reviderat inriktningsbeslut i exploateringsnämnden i april 2012 samt i kommunfullmäktige i maj 2012. Projektomfattning beskriven i tjänsteutlåtande till reviderat inriktningsbeslut för Valparaiso gäller fortsatt. Vid beslutstillfället planerades genomförandebeslut till 2014. Den längre utredningstiden i kombination med att projektet valt ett upplägg med ankarbyggaktör gör att exploateringskontorets kostnader i utredningsfasen blivit mer omfattande än tidigare planerat.

Valparaiso behöver tillföras utredningsmedel för att kunna färdigställa en strukturplan att ta ut på samråd. Projektet är komplext och infrastrukturtungt varför även utredningar kopplat till utbyggnad av allmän plats pågår. Planarbete och utredningsarbetet behöver bedrivas parallellt för att projektgruppen ska få underlag att fatta informerade beslut om vilket strukturplaneförslag som ska ställas ut.

För Södra Värtan godkändes reviderat inriktningsbeslut i exploateringsnämnden i november 2019 samt i kommunfullmäktige i juni 2020. Södra Värtans projektomfattning har sedan dess utökats och omfattar nu även planering av ny bangård i Lunda samt planering för en F-9 skola och fullstor idrottshall inom planområdet.

Eftersom stora delar av det planförslag för Södra Värtan som ställdes ut på samråd 2017 är beroende av att Värtans Östra bangård läggs ned har omfattande utredningar av utbyggnad av Värtans Västra bangård samt nedläggning av Värtans Östra

bangård genomförts. Exploateringskontoret arbetar för Värtans Östra bangårds nedläggning.

Norra delen av Södra Värtan och de intilliggande så kallade Saltkvarteren är två plandelar som utbyggnadsmässigt är oberoende av bangårdens nedläggning. Sedan senaste beslutstillfället har Södra Värtan Norra antagits och getts ett eget genomförandebeslut. Planavtal mellan stadsbyggnadskontoret och exploateringskontoret har tecknats för Saltkvarteren och planarbetet är igång sedan 2024.

Projekt Södra Värtan behöver tillföras utredningsmedel för att slutföra inledande arbeten inför avtal med Trafikverket om järnvägsplan. Utredningsmedel kommer även användas för att driva planarbete i Saltkvarteren samt övergripande utredning av Södra Värtan Södra som underlag för reviderat inriktningsbeslut.

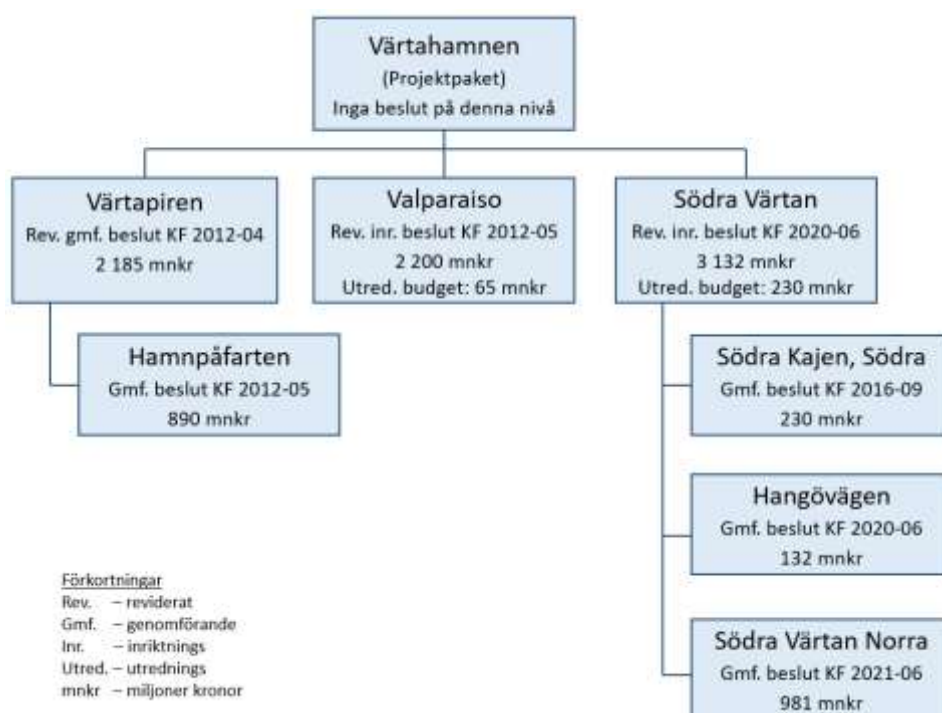
Utöver ovan beskrivna projektarbeten antas viktiga delsvår i knäckfrågor komma under året vilket som kan få stor påverkan på respektive projekts genomförandebudget.

Förhandlingar pågår med Kungliga Djurgårdsförvaltningens (KDF) gällande markintrång på deras fastighet. Marken i fråga är utarrenderad till Kungliga Lawn Tennis Klubben (KLTK). Exploateringskontoret behöver åtkomst till marken för att kunna bygga ut Värtans Västra bangård vilket är en förutsättning för att kunna lägga ned Värtans Östra bangård. KLTKs vilja är att avsluta förhandlingen innan årsskiftet. Utfall från förhandlingen har mycket stor påverkan på Södra Värtan och indirekt på Valparaiso.

Projekt Energihamnen planeras att ställas ut på granskning sommaren 2024. I planförslaget föreslås en spårvägsdragning öster om Lidingövägen vilket Stockholm Exergi motsätter sig med hänvisning till deras kommande utbyggnad av Bio-CCS anläggning. Kan inte spårvägen dras fram till Ropsten får det stor påverkan på Valparaiso.

Bakgrund projektpaket Värtahamnen

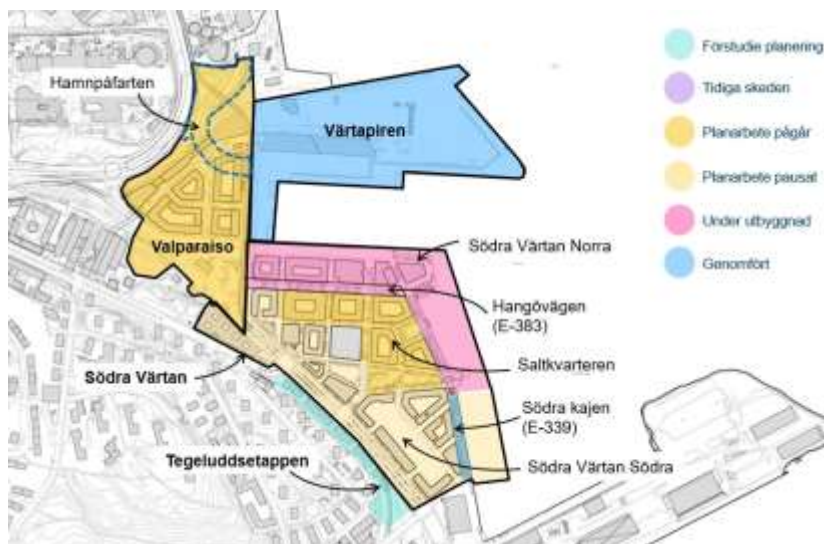
Projektpaket Värtahamnen är indelat i de tre projekten Värtapiren, Valparaiso och Södra Värtan. Projekten har egna beslut och har redovisats som projektpaket vid tre beslutstillfällen. Det är på projektpaketsnivå som projekten ska visa positivt nettonuvärde.



Figur 1- Projektstruktur Värtahamnen med senaste beslutsdatum och investeringsutgifter redovisade.

Projektpaketet tar avstamp i det övergripande programmet för Hjorthagen-Värtahamnen-Frihamnen-Loudden som färdigställdes 2003. Under 2012 antog stadsbyggnadsnämnden ett fördjupat planprogram för Värtahamnen vars principer ligger till grund för pågående detaljplanarbete i Valparaiso och Södra Värtan.

Projekten hänger geografiskt samman. Utbyggnaden av hela området planeras pågå fram till 2040. Flera delprojekt inom geografien är beroende av Värtans Östra bangårds nedläggning.



Figur 2 - Kartbild över projekten i Värtahamnen. Projekt markerade i fetstil, delprojekt i normalstil.

Projekt Värtapiren är färdigställt och slutredovisat. I underprojektet Hamnpåfarten har delar färdigställts men tunneln som planeras förbinda Värtapiren och Hamnpirsvägen med påfarten till Norra länken återstår eftersom tunnelns utbyggnad kräver detaljplan. Hamnpåfartens genomförandebeslut är från 2012.

I Valparaiso pågår planering. Samråd är skisserat till Q2 2025. Projektets inriktningsbeslut är från 2012.

När processen med nedläggning av bangården dragit ut på tiden har projekt successivt brutits ut för genomförandebeslut. Inom Södra Värtan pågår utbyggnad av allmän platsmark i etapp Södra Värtan Norra. Planarbete för bostäder i etapp Saltkvarteren har inletts under 2024. Etapp Södra Värtan Södra är beroende av Värtans Östra bangårds nedläggning. Här går planeringsarbetet på låg fart i avvaktan på att arbetet med bangårdens nedläggning kommit längre. Projektet senaste inriktningsbeslut är från 2020.

Tidigare beslut

Nr	Milstolpe	Instans	Datum för beslut
1	Programsamråd – godkännande av program	SBN	2003-06-12
2	”Att hamna rätt”	KF	2006-06-12
3	Utfyllnad Värtapiren Inriktningsbeslut	KF	2008-06-09
4	Värtapiren, gmfbeslut Valparaiso, Södra Värtan inriktningsbeslut	ExpIN SHAB	2009-12-17
5	Värtapiren gmfbeslut, Valparaiso, Södra Värtan rev. inriktningsbeslut	KF	2012-05-28
6	Redovisning av programsamråd - godkännande	SBN	2012-11-22
7	Lägesredovisning inför fortsatt planering av Södra Värtahamnen mm, Ladugårdsgärdet 1:9 i stadsdelen Östermalm (1600-1800 lägenheter)	SBN	2014-03-27
8	Startpromemoria för planläggning av Södra Värtan, Antwerpen 2 m.fl. i stadsdelen Ladugårdsgärdet (cirka 1500-1700 lägenheter, förskolor, kontor, centrumändamål, park, torg m.m.)	SBN	2015-10-15
9	Kompletterande startpromemoria för planläggning av Södra Värtan, Antwerpen 2 m.fl. i stadsdelen Ladugårdsgärdet	SBN	2016-06-16
10	Reviderat inriktningsbeslut för Södra Värtan och genomförandebeslut för Södra kajen.	KF	2016-09-26
11	Redovisning av plansamråd och fördjupning av MKB samt ställningstagande inför granskning av förslag till detaljplan för fastigheten Antwerpen 2 m.fl, Södra Värtan	SBN	2017-08-31
12	Slutredovisning av Värtapiren	ExpIN	2018-04-19
13	Södra Värtan i NDS. Reviderat inriktningsbeslut och genomförandebeslut.	KF	2020-06-15
15	Överenskommelse om exploatering med försäljning och tomträtt, för kontor och centrumändamål inom fastigheterna Hangö 1, Ladugårdsgärdet 1:9 och 1:40 och Neapel 3, Södra Värtan i Norra Djurgårdsstaden	KF	2021-06-14
16	Start-PM Valparaiso m.fl.	SBN	2021-12-20
17	Markanvisning ankarbyggaktör Valparaiso	ExpIN	2022-05-12

Lägesredovisning Valparaiso

Följande lägesredovisning syftar till att ge information om status för det utredningsarbete som bedrivits i Valparaiso sedan senaste beslutstillfälle.

Status vid senaste beslutstillfället

Projekt Valparaiso reviderade inriktningsbeslut fastställdes av kommunfullmäktige 2012. Vid beslutstillfället innehade NCC markanvisning för shoppinggalleria och kontor. Detaljplanearbetet planerades påbörjas under 2012 och genomförandebeslut skisserades till 2014.

Projektets nettonuvärde var -890 miljoner kronor med en total investering på 2 280 miljoner kronor och markförsäljningsintäkter på 1300 miljoner kronor. Total exploatering antogs till 150 000 bruttoarea (BTA) verksamheter samt 200 lägenheter. All mark förutsattes att säljas för att bekosta projektet.

De risker som listades i beslutet var: osäkerhet i stadsutformning, osäkerhet i tidplan, komplicerat stadsutvecklingsområde, konjunkturförändringar, farligt gods och kommunikation.

Projektarbete 2012-2024

Under 2012 pågick strukturplanarbete tillsammans med NCC. Kopplingen till Norra länken utreddes och projektet landade i att Hamnpåfarten skulle utföras som tunnel och inte som bro. Under 2017 valde NCC att inte förnya sin markanvisning och projektarbetet i Valparaiso drogs ned på lågfart under tiden som processen för nedläggning av Värtans Östra bangård utreddes.

Projektet återstartades 2021 när stadsbyggnadsnämnden fattade beslut om Start-PM för Valparaiso och 2022 markanvisades Convea som ankarbyggaktör. Startmöte i projektgruppen hölls Q2 2022 tillsammans med ankarbyggaktören. Projektgruppens uppgift har varit att ta fram en stadsstruktur som är oberoende Värtans Östra bangårds nedläggning samt att välja mer robusta och kostnadseffektiva metoder för uppbyggnad av allmän platsmark för ett förbättrat nettonuvärde. Exploateringskontoret står för plankostnader fram till samråd varefter dessa kommer vidarefaktureras till markanvisade byggaktörer utifrån byggrättsfördelning.

En successivkalkyl för utbyggnad av allmän platsmark togs fram under 2023 för att få en aktuell genomförandekalkyl. Projektet har genom val av mindre komplexa konstruktionstyper kunnat begränsa kostnadsökningarna för utbyggnad av allmän platsmark samtidigt som markpriserna stigit kraftigt. Nettonuvärdet bedömdes till -656 miljoner kronor med en total investering på 2 384 miljoner kronor och markförsäljningsintäkter på 2 343 miljoner kronor. I Valparaisos kalkyl inkluderades kostnaden för ersättning av markparkering till hamnen i garage, en kostnad som ursprungligen låg i delprojekt Hamnpåfartens genomförandebeslut men som i realiteten kommer byggas ut som del av projekt Valparaiso.

Det fortsatt negativa nettonuvärdet samt en strukturplan med otillfredsställande lösningar har gjort att projektet sedan Q3 2023 arbetar med en reviderad stadsstruktur. Ambitionen är att bättre uppfylla översiktsplanens mål och minska behovet av framtunga investeringar i allmän platsmark för att möjliggöra framdragning av spårväg innan beslut om dess genomförande är fattat.

Projektgruppen arbetar nu med viktiga delfrågor såsom skyfallsutredning, besked om Spårväg Citys framkomlighet genom dp Energihamnen, resultat från bullerberäkningar av hamn- och bangårdsverksamhet samt resultat av projekt Södra Värtans förhandling med KDF och KLTK innan strukturplanen kan färdigställas och ny genomförandekalkyl tas fram som grund för reviderad inriktningsbudget.

Knäckfråga lågfrekvent buller

En generell utmaning för bostadsbebyggelse i Värta- och Frihamnen är bullerpåverkan från hamnverksamheten resp. bangårdarna. Både hamnverksamhet och bangård klassas som verksamhetsbuller vilket leder till strikta bullerkrav vid planering av bostäder, grundskola, förskolor och vårdinrättningar med inneliggande patienter. Verksamhetsbuller innehåller lågfrekvent buller vilket är ett relativt outforskat buller. Det har funnits frågetecken om möjligheten att klara de krav på lågfrekvent buller inne i bostäder som ställs av Folkhälsomyndigheten (Fohm) givet verksamhetsbullrets karaktär i geografin.

Under 2023 färdigställde projekt Valparaiso en utredning kring lågfrekvent buller. Utredningen visar att under förutsättning att Boverkets riktlinjer för verksamhetsbuller vid fasad inte överskrider 55 dBA kan Fohms krav på lågfrekvent buller

inomhus innehållas om en planbestämmelse om ljudisolering av lågfrekvent buller från externa bullerkällor införs på plankartan. Projekten i geografin arbetar nu med att konkretisera denna slutsats i de detaljplaner som berörs.

Knäckfråga Spårväg City

Projektet inom södra Norra Djurgårdsstaden har i uppdrag att möjliggöra för framdragning av Spårväg City. Helst ska stombuss och spårväg dela spårsträckning genom hela geografin. Inriktningen är att spårvägen ska dras fram till Ropsten för att kunna kopplas samman med Lidingöbanan så att den depå som byggts i Aga-området på Lidingö kan användas.

Utformningen av Valparaiso styrs i hög grad av spårvägen. Projektet behöver lyfta spårvägen cirka 8 meter inom planområdet. Alternativet att ha spårvägen i markplan, samförlagt med stombuss, har studerats och avskrivits. Markförläggning innebär att det kulturhistoriskt viktiga Kommunhuset måste flyttas till stor kostnad. Marknivåer inom planområdet behöver ändras vilket gör det svårare att lösa skyfallshanteringen. Valparaiso ligger nedströms ett stort tillrinningsområde inom Östermalm. Det är mycket svårt att lösa god framkomlighet för både fotgängare, cyklister, kollektivtrafik och vägtrafik om spårvägen planeras i marknivå. I dagsläget planeras därför för en separat spårvägsbro inom Valparaiso som ansluter mot spårvägsbron genom detaljplan Energihamnen och vars landfäste ligger inom Södra Värtan. Stombussen planeras gå i gatunätet.

Projektomfattning Valparaiso

Stadsbyggnadsprojektet är komplext på grund av huvudsakligen följande faktorer.

- Värtans Västra bangård och ett industrispår till Värtapiren är riksintressen och utgör barriärer som inte ska korsas i plan.
- Geografiskt utgör projektet länk mellan södra Norra Djurgårdsstadens och anslutningen till Norra länken. Stora trafikflöden från hamnarna samt utvecklingsområdet ska kunna passera området.
- De stora trafikflödena till Norra Länken hanteras via en tunnelpåfart från hamnen som planeras under området vilket leder till höjd mark inom bebyggelseområdet samt begränsar möjligheten till grundläggning av ovanstående byggrätter.

- Värtaterminalen har byggts utifrån förutsättningen att byggnaden möter en höjd marknivå, dess huvudentré ligger på +10,5 m, 7,5 m över nuvarande marknivå.
- Projektet planerar för en koppling mot Tegeluddsvägen och Gärdets T-bana som dels passerar Södra Hamnvägen och Värtans Västra bangård, ett trångt snitt med många existerande ledningar och konstruktioner i mark, dels är låst i höjddled eftersom de olika trafikaneläggningarna har krav på frihöjder.
- Projektet ska möjliggöra för Spårväg City och en alternativ stombussdragning som behöver lyftas cirka 8 höjdmeter över dagens marknivå för att passera industrispåret och binda samman Ropsten med södra Norra Djurgårdsstaden.
- Ljud från både hamnen, verksamheterna i Energihamnen samt bangården klassas som verksamhetsbuller vilket ger mycket strikta bullerkrav vid planering av bostäder och förskolor.
- Det finns många anläggningar i mark under området.
- Det finns en pumpstation i drift inom området som tekniskt är mycket svår att flytta.
- Valparaisos planering förutsätter en gång- och cykelkoppling över fastigheterna Bremen 2 & 4 som ägs av Humlegården. Idag finns inget avtal som ger staden rätt att planera för allmän gång- och cykelkoppling över Humlegårdens fastigheter.
- Valparaiso ska på liten yta lösa väldigt många krav och önskemål vilket leder till att flertalet av ovanstående punkter påverkar varandra.

Sammantaget gör dessa förutsättningar att arbetet med strukturplanen för området blir omfattande och att många frågor måste utredas ingående.

Hamnpåfarten

Hamnpåfarten ligger fysiskt inom Valparaiso.

Exploateringskontoret vill bryta loss detaljplan för Hamnpåfarten från Valparaisos detaljplan för att tidigarelägga utbyggnaden och korta den totala utbyggnadstiden av området. Då Hamnpåfarten påverkar grundläggningen av byggrätter inom Valparaisos kan en utbrytning av detaljplan tidigast ske efter att Valparaiso gått ut på samråd. Hamnpåfartens utbyggnad är en förutsättning för att Östra bangården ska kunna läggas ned och dess genomförande kan inte ske parallellt med utbyggnaden av Bio-CCS projektet i

Energihamnen. Det är därför viktigt att Valparaiso kommer ut på samråd Q2 2025 som planerat.

Ekonomi Valparaiso

Utredningsbudget

Av de medel för utredningar som beslutades 2012 på 65 miljoner kronor har cirka hälften gått till utredning av allmän platsmark och hälften till utredning av kvartersmark. Stadens egen arbetstid är en stor post, uppskattningsvis cirka 35 miljoner kronor. Utrednings- och projekteringsarbete för allmän platsmark uppgår till cirka 20 miljoner kronor.

För att kunna slutföra det utredningsarbete som pågår och förbereda nytt reviderat inriktningsbeslut behöver projektet tillföras 15 miljoner kronor i utredningsmedel. Av dessa medel planeras 5 miljoner kronor att användas för planhandlingar och utredningar och 8 miljoner kronor till utredande projektering och framtagning av kalkyl för allmän platsmark. 2 miljoner kronor sätts av till gemensamma kostnader kopplat till hållbarhetsarbete och stabsfunktioner.

Inriktningsbudget

Förutsatt att arbetet med stadsstrukturen konkluderas under Q2-Q3 2024 kommer nyinvesteringskalkyl tas fram under Q4 2024 parallellt med att skarpa markanvisningsdialoger inleds för att testa markprisnivåerna i området. Revidering av inriktningsbeslut planeras till Q1 2025 i exploateringsnämnden och Q2 2025 i kommunfullmäktige.

Avtal och markanvisningar

I dagsläget är Convea, ett av Alecta Fastigheter och Nordr delägt bolag, markanvisade som ankarbyggaktör inom Valparaiso. Exploateringskontoret avser inleda skarpa markanvisningsdialoger med Alecta Fastigheter, Nordr samt Humlegården Fastigheter under Q3 2024. Frågan om planering av gång- och cykelkoppling tas med i dialogen med Humlegården.

Lägesredovisning Södra Värtan

Följande lägesredovisning syftar till att ge information om status för det utredningsarbete som bedrivits i projektet sedan senaste beslutstillfälle.

Senaste beslutstillfället

Södra Värtans senaste beslut om revidering av inriktningsbeslut fattades av exploateringsnämnden 2019 och fastställdes av kommunfullmäktige 2020.

I det reviderade inriktningsbeslutet redogjordes för att Södra Värtans detaljplan efter samrådet 2017 delats in i tre etapper; Södra Värtan Norra, Mellandelen och Södra. Planeringen utgick från att Södra Värtan skulle byggas ut norrifrån och söderifrån för att skärma områdets bostäder från hamnbuller. Det norra och södra delområdet var markanvisade men inte mellandelen som var tänkt att byggas ut sist. Planeringen förutsatte att nedläggning av Värtans Östra bangård fullt ut skulle kunna kompenseras med ombyggnad av Värtans Västra bangård.

Planförslaget innehöll cirka 1 480 bostäder samt 114 000 m² kommersiella lokaler, bland annat en F-6 skola, förskolor, centrumändamål, kontor och hotell. Lönsamhetskalkylen enligt nuvärdesmetoden för projektet redovisade ett positivt nettonuvärde om cirka 1 278 miljoner kronor inklusive tidigare nedlagda utgifter och inkomster. Inräknat stadens planerade investeringar för skola, gymnastiksal och förskolor var nettonuvärdet cirka 764 miljoner kronor.

I beslutet konstateras även att det utomhusbad som vid samrådet planerades i Södra Värtan behövde utgå bland annat med hänsyn till påseglingsrisken.

Projektarbete 2019-2024

Södra Värtan Norra

Projektgruppen arbetade vidare med framtagande av granskningshandlingar för Södra Värtans norra del. Planförslaget ställdes ut på granskning våren 2020. Under granskningen inkom 21 yttranden och granskningsutlåtande färdigställdes under hösten 2020. Av de inkomna yttranden var det framförallt Stockholms Hamnars yttrande avseende buller från fartyg och hamnverksamhet som tog mest tid att hantera. Efter gemensamt arbete kunde Stockholms Hamnar ställa sig bakom planförslaget

och godkänna granskningsförslaget så att detaljplanen kunde gå vidare mot antagande.

Under 2020 fattade kommunfullmäktige genomförandeslut för detaljplanens utbyggnad, ett underprojekt till huvudprojektet Södra Värtan. Detaljplanen antogs 2021 och vann laga kraft 2022.

Knäckfråga Värtans Bangård

En förutsättning för att utbyggnad av Södra Värtan Södra i linje med samrådsförslaget är att Värtans Östra bangård läggs ned. Bangårdsfastigheten planeras att användas för att bredda nuvarande Södra Hamnvägen och därmed till skapa tillräcklig vägkapacitet för kommande exploatering av Frihamnen och Loudden samt framdragning av kapacitetsstark kollektivtrafik.

Nedläggning av järnväg sker enligt Järnvägsförordningen (2004:526), 6:e kapitlet. Järnväg med pågående trafik kan inte läggas ned, funktionerna behöver ersättas på annan plats i det statliga järnvägsnätet. Trafikverket har tidigare bedömt att de skulle hemställa hos regeringen att göra ett undantag från förordningen, och inte ersätta alla funktioner. Detta accepterades inte av Trafikverkets intressenter när Trafikverket remitterade ärendet 2021, varvid Lunda tillkom som ett ytterligare spårområde för att kunna ersätta funktionen uppställning av tåg.

2022-09-06 fattade Trafikverkets generaldirektör ett beslut om att Värtans Östra bangård kan läggas ned, villkorat att samtliga funktioner ersätts. Detta dels genom att den Västra bangården byggs om med bland annat ett nytt femte spår och dels genom att en ny bangård byggs i Lunda längs Mälarbanan. Ombyggnaderna av bägge bangårdarna behöver planläggas med järnvägsplan, samt även detaljplan i Lunda, och behöver vara utbyggda och ibruktagna innan den Östra bangården kan läggas ned och rivas.

Bangårdsombyggnaderna vid Värtans Västra bangård och i Lunda innebär intrångseffekter. Vid den Västra bangården berörs KDF och dess arrendator KLTK, där byggnader behöver byggas om, hyresgäster lösas ut samt ett tennistält rivas. Byggrätter kan ersättas i en pågående detaljplan för Storängsbotten. Avtalsförhandlingar har påbörjats med KDF och KLTK. Hur KDF och KLTK kan ersättas är en viktig förutsättning i det pågående detaljplanarbetet i Storängsbotten. I Lunda behöver trafikkontorets plats för bortforslade fordon byggas om för att

bereda plats för nya uppställningsspår. Ett ankomstspår ska också byggas.

Det pågår nu förberedande avtalsarbete med Trafikverket. Frågor som behöver hanteras är bland annat finansieringsprinciper för utbyggnaden av de ersättningsspår samt markanspråk som krävs under utbyggnadsskedet och när bangårdarna är färdigställda. Trafikverkets hållning är att stadens ska betala alla ersättningsspår, frånsett ett ankomstspår i Lunda. Exploateringskontoret bedömer att Trafikverket kan påbörja de förberedande arbetena inför järnvägsplan under senhösten 2024 och att järnvägsplaner kan påbörjas under senhösten 2026. Järnvägsplaner beräknas pågå i cirka tre år. Innan Trafikverket påbörjar järnvägsplaner behöver avtal vara tecknat med KDF och KLTK.

Saltkvarteren

Vid Södra Värtans detaljplanesamråd planerades att fyra bostadskvarter skulle byggas söder om Hangövägen. Efter detaljplanesamrådet utreddes möjligheterna att dessa delar istället skulle planeras för en F-6 skola. Under 2022 konstaterade utbildningsförvaltningen att det fanns ett behov av en F-9 skola med fullstor idrottshall och därför enades projektgruppen 2023 att föreslå flytt av skolan till den södra delen för att kunna inrymma det utökade programmet. Detta öppnade upp för att gå vidare med detaljplanearbetet för de fyra kvarteren med bostadsändamål i en egen detaljplan som benämns Saltkvarteren.

Under 2023 återupptogs detaljplanearbetet för dessa kvarter och utredningsarbeten pågår inför markanvisningar som planeras till andra halvåret 2024. Detaljplanen är inte beroende av avvecklingen av den Östra bangården och förutsätts därmed bli den nästkommande detaljplan som byggs ut i Södra Värtan. Inom Saltkvarterens detaljplan finns idag endast en markanvisning om cirka 35 bostäder. Resterande tomter planeras att föreslås för markanvisning till de byggaktörer som idag är markanvisade inom Södra Värtans Södra del där F-9 skolan nu planeras. Utbyggnad av bostäderna är beroende av att bebyggelsen i Södra Värtan Norra är byggstartad för att säkerställa att bostäderna skärmas från hamnbullret på Värtapiren.

Södra Värtan Södra

Arbetet med Södra Värtan Södra har bromsats in efter att det stått klart att arbetet med nedläggning av Värtans Östra bangård

kommer dra ut på tiden. Området innefattar nu all mark som är beroende av bangårdens nedläggning.

Preliminärt kan detaljplaner tidigast antas 2029 i samband med att järnvägsplaner för Lunda och Värtans Västra bangård fastställs. Den Östra bangården kan preliminärt tidigast rivas 2033 efter att exploateringskontoret uppfyllt Trafikverkets krav på ersättningsanläggningar.

Inget aktivt planarbete pågår inom området men vissa studier och utredningar görs för att kunna lämna besked till omgivande projekt samt för att kunna ta fram reviderat inriktningsbeslut för Södra Värtan som helhet.

Bergrumsgarage

Under Södra Värtan finns två bergrum som tidigare använts för lagring av diesel. Projektgruppen har sedan 2019 tillsammans med Stockholm Parkering AB utrett möjligheterna att bygga en garageanläggning i bergrummen. En vattendom behövs för att kunna bebygga bergrummen, ansökan är inskickad till mark- och miljödomstolen och svar väntas till årsskiftet 2024/2025. Bygglov för parkeringsanläggningen kan erhållas inom befintlig detaljplan och det finns redan idag efterfrågan i området på att göra p-köp i bergrummet.

Genom att nyttja bergrummet för parkering kan flertalet bostadskvarter undvika att bygga garage på kvartersmark vilket är i linje med Norra Djurgårdsstadens hållbarhetsprogram. Arbetet pågår nu med att studera placering av hiss och utrymningstrappor till garageanläggningen inom ramen för planarbetet i Saltkvarteren. En befintlig arbetstunnel planeras att göras om till en tillfällig nerfart medan en permanent nedfart till bergrummen kommer behöva studeras under planarbetet med Södra Värtan Södra.

Tegeluddsetappen

Under 2024 har en utredning om den så kallade Tegeluddsetappens genomförbarhet tagits fram. För att kunna genomföra etappen krävs att Värtans Östra bangård läggs ned eftersom det leder till att delar av dagens Tegeluddsvägen friställs för exploatering. Utredningen visar på god genomförbarhet och att det finns utrymme i Södra Hamnvägen att tekniskt försörja etappen. Totalt uppskattas cirka 400 bostäder kunna byggas och

intäkter från markförsäljningarna är vad som i dagsläget gör att projektpaket Värtahamnen på totalen visar positivt nettonuvärde.

Projektomfattning Södra Värtan

Stadsbyggnadsprojektet är komplext på grund av huvudsakligen följande faktorer.

- Området omgärdas av riksintresseklassade infrastruktur och verksamheter.
- Värtans Östra bangård ligger där den nya Södra Hamnvägen planeras.
- Projektet ska möjliggöra för Spårväg City.
- Ljud från hamnverksamheterna i Värtahamnen och Frihamnen samt bangården klassas som verksamhetsbuller vilket ger mycket strikta bullerkrav vid planering av bostäder och förskolor.
- Projektet ansluter till Frihamnen där planeringen ligger långt senare i tid och stora trafikflöden samt farligt gods ska kunna passera området.
- F-9 skola kom in först efter detaljplanesamrådet då struktur och systemhandlingar redan fanns framtaget.
- Stora höjdskillnader råder mellan projektområdet och den intilliggande Tegeluddsvägen. Tegeluddsviadukten, som kopplar i områdena, behöver vara intakt tills den nya väganslutningen i Södra Hamnvägen är byggd.
- Området har tidigare omfattat tunga industrier och marken behöver saneras innan den kan bebyggas vilket kan påverka utbyggnadsordningen.
- Södra Värtan ska inrymma bostäder, kontor, handel, och f-9 skola samt två parker på en begränsad yta.
- Området är delvis redan bebyggt och ledningsomläggningar och omkopplingar är nödvändiga för att kunna uppföra ny bebyggelse.
- Området ligger nära Värtan och det krävs avancerade konstruktioner för att hålla borta vattnet.
- Inom området finns en lokal lågpunkt omringat av befintlig bebyggelse vilket försvårar hantering av dagvatten och skyfall.

Ekonomi Södra Värtan

Utredningsbudget

Av den utredningsbudget som beslutades 2019 på 230 miljoner kronor har en del gått till att slutförandet av detaljplanen för Södra Värtan Norra innan projektet bröts ut december 2020.

Utredningsbudgeten har även används för utredningsarbete kring lokalisering av skola samt utredning av bergrummen samt annat arbete som nämnts ovan. Inom Södra Värtan finns även ett löpande kontrollprogram för markföroreningar som bekostas av utredningsbudgeten. Arbetet med markförvaltningen av området är omfattande och bekostas av utredningsbudgeten vilket kan påverkas ju mer tidplanen blir förskjuten. Kostnaderna för utredningar kopplat till avvecklingen av bangården har även de ökat.

För att kunna slutföra det utredningsarbete som pågår och förbereda nytt reviderat utredningsbeslut behöver projektet tillföras 20 miljoner kronor i utredningsmedel.

För att kunna genomföra de förhandlingsarbeten som pågår med KDF samt KLTK, förhandlingar med Trafikverket och påbörja förberedande arbeten inför järnvägsplaner beräknas cirka 6 miljoner kronor behövas inför ett nytt reviderat beslut kring utredningsbudget, Q2 2025. Övriga medel kommer huvudsakligen gå till det fortsatta planarbetet för Saltkvarteren och bergrumsgaraget.

Investeringsbudget

En ny investeringskalkyl för Södra Värtan kommer tas fram under Q4 2024 då nya markanvisningsavtal antas vara tecknade för Saltkvarteren. Revidering av inriktningsbeslut planeras till Q1 2025 i exploateringsnämnden och Q2 2025 i kommunfullmäktige.

Avtal och markanvisningar

Inom Södra Värtans detaljplaneförslag finns tolv markanvisningar för bostäder i Saltkvarteren och elva i Södra delen. Tre markanvisningar har tecknats för kommersiella ändamål i den Södra delen samt samt en fristående förskola.

Tidplan

Projekten har preliminära och översiktliga tidplaner.

Valparaiso planerar gå ut på samråd Q2 2025, på granskning Q4 2027 och antas Q3 2028. Laga kraftvunnen detaljplan skisseras till Q3 2029.

Inom Södra Värtan planeras etappen Saltkvarteren gå vidare mot detaljplanegranskning 2025 och därefter antagande tidigast Q4 2026. Arbetet med den södra delen kommer att preliminärt återstartas 2025 och antagandet kommer att ske parallellt med järnvägsplanerna cirka 2029.

Projektrisker Värtahamnen

Nedläggning Värtans Östra bangård

I och med att nedläggningen av Värtans Östra bangård är villkorad med en rad ersättningsaktiviteter är det av stor vikt att exploateringskontoret aktivt driver på arbetet med att realisera de olika delåtgärderna. Förseningar i beslut, planeringsprocesser, förhandlingar eller entreprenadarbeten riskerar att försena utbyggnaden av detaljplaner i Värtahamnen.

I huvudsak är exploateringskontoret markägare till den mark som påverkas av planeringen med bangårdens nedläggning. I förhandlingen gällande Värtans Västra bangårds breddning är det KDF och KLTK som är stadens motpart i förhandlingen. Staden avvaktar med att starta järnvägsplaner tillsammans med Trefikverket tills förhandlingen med KDF och KLTK är avslutad.

Skulle Östra bangården inte läggas ned kvarstår dagens barriär mellan Norra Djurgårdsstaden och Gärdet. Detta är en sämre lösning sett till målet att sömlöst integrera den nya exploateringen med innerstaden. Det innebär dessutom att cirka 750 lägenheter inte skulle kunna byggas vilket är negativt för projektets totalekonomi.

Spårväg City: Frihamnen - Ropsten

Det finns flera utmaningar med framdragnings av spårvägen till Ropsten.

Hela sträckan från Frihamnen till Ropsten är under planering och det är osäkert när i tid hela spårvägsdelen kan vara utbyggd.

Inom projekt Valparaisos utformning styrs stadsstrukturen i hög grad av spårvägens dragning. Utan skarpt besked kring spårvägens genomförande planerar projektet för både stombuss och spårväg, en dubbelplanering som leder till högre utrednings- och utbyggnadskostnader och lägre markförsäljningsintäkter.

Ändrade besked kring spårvägen efter att systemhandling för Valparaiso inlets riskerar leda till stora omtag i planeringen och omfattande förgävesprojektering. Det är därför positivt att förhandlingsarbete nu pågår mellan trafikförvaltningen och trafikkontoret gällande avsiktsförklaring om spårvägens genomförande.

Knäckfråga verksamhetsbuller

Bebyggelsen i Värtahamnen ska planeras utifrån bullersituationen på platsen. Både bangård, hamnverksamhet och industriverksamhet klassas som verksamhetsbuller.

I Värtahamnen ska stadsutvecklingen anpassa sig till hamnverksamheten. Det leder till att verksamhetsbyggnader behöver planeras som en bullerskärm mellan hamnen och kommande bostadsexploatering eftersom bullernivåer vid fasad ut mot hamnbassängen överskrider Boverkets gränsvärden för verksamhetsbuller vid bostäder.

Projektgrupperna bedömer att vissa överskridanden av bullernivåer vid fasad från hamnverksamhet kommer kvarstå även efter omfattande och noggrann bearbetning av stadsstrukturen. Boverket öppnar för vissa överskridanden av gränsvärden på tyst sida för de översta våningarna men praxis hur detta tolkas saknas. Dialog med miljöförvaltningen och Länsstyrelsen samt samråd för de olika detaljplanerna krävs för att bedöma möjligheten till avsteg.

Konjunkturförändringar

Projekt Valparaiso innehåller cirka 100 000 BTA verksamhetsyta och etapp Södra Värtan Norra innehåller likaså cirka 100 000 BTA verksamhetsyta. Verksamhetsbyggrätter generellt är mer känsliga för konjunktursvängningar och särskilt när byggrättsvolymerna är så pass höga. Kontorsbebyggelsen utgör skärmbebyggelse för bakomliggande bostadsbyggrätter. Byggs inte kontoren ut kan utbyggnad av bostäder inte påbörjas. Det kan leda till senarelagda byggstartar av bostäder vilket slår på projektens nettonuvärde.

Komplicerat stadsutvecklingsområde

Utbyggnaden av projekt Värtahamnen är ett stort och komplext projekt med stora investeringar i infrastruktur. Utbyggnaden sker till stora delar på tidigare utfylld mark. Det finns både kontor och verksamheter som är beroende av fungerande kollektivtrafik och

gatunät för att fungera. Värtahamnen och Frihamnen är utpekade riksintressen och vägkapacitet att snabbt tömma färjor måste alltid tillgodoses. Att hålla igång dessa verksamheter parallellt med utbyggnad av stora infrastrukturprojekt kommer att kräva omfattande koordinering och anpassning av tidplaner.

Hur projekten uppfyller stadens mål

Exploateringskontoret har bedömt projektet utifrån stadens vision, mål i stadens budget, översiktsplanen och övriga styrdokument.

Bostadsbebyggelse

För närvarande är drygt 3 000 bostäder i planeringsfas markanvisade i Norra Djurgårdsstaden. Projektet har hållbarhetsprofil och ser positivt på trähusbyggande.

I Valparaiso planeras cirka 400 bostäder byggas. I Södra Värtan planeras cirka 1 250 bostäder byggas.

Projektet strävar efter att uppnå en hög andel hyresrätter samtidigt som projekten tar stora investeringsutgifter för att möjliggöra den föreslagna stadsutvecklingen. I dagsläget är cirka 20 procent av de föreslagna bostäderna hyresrätter. En byggaktör är markanvisad för seniorbostäder.

Arbetsplatser och lokaler

Under förutsättning att cirka 400 lägenheter tillskapas i Valparaiso kommer projektet planera för en förskola samt en gruppbostad. Cirka 6 700 arbetsplatser kommer kunna tillskapas i Valparaiso.

I Södra Värtan kommer cirka 10 000 arbetsplatser att tillskapas. En ny skola planeras samt knappt tjugo förskoleavdelningar. Flertalet bostäder kommer ha lokaler i bottenvåningarna.

Social hållbarhet

De sociala värdena i Valparaiso är idag mycket begränsade. Genom att omvandla tidigare industrimark till tät och blandad stadsbebyggelse samt överbygga flertalet barriärer stärker projektet kopplingen mellan Gärdet, Ropsten och den nya exploateringen i södra Norra Djurgårdsstaden.

I Södra Värtan skapas nya målpunkter då kontor, handel och bostäder tillskapas. Projektet kommer stärka kopplingen mellan Gärdet och Hamnen och två nya parker planeras.

Tillgänglighet

Valparaiso arbetar aktivt med att skapa trygga och tillgängliga kopplingar mot Gärdet och Ropsten på en plats som idag präglas av barriärer och trafikseparering. Att hålla marklutningar låga och skapa god tillgänglighet för alla är en prioriterad fråga. Det som planeras i Södra Värtan kommer öka tillgängligheten för alla trafikslag. Flertalet vistelsegator planeras vilket underlättar för gående och cyklister. Den nya Södra Hamnvägen möjliggör för kapacitetsstark kollektivtrafik och omstigningsmöjligheterna till kollektivtrafik på vatten inom geografin förstärks.

Barnrättsperspektivet

Projektet ska främja att barn ska kunna röra sig tryggt och säkert i området. Detta görs bland annat genom den gång- och cykelbro över Värtans Västra bangård som planeras och som knyter samman Valparaiso med Gärdet och de skolor och förskolor som finns där. Projektet planerar att tillskapa ny friyta i geografin samt att rusta upp Finlandsparken.

Projekt Södra Värtan planeras för att vara ett tryggt och säkert område med gaturum anpassade för gående och cyklister vilket även gynnar barn. En ny skola i området gör att de barn som flyttar in i området inte behöver passera någon större gata för att ta sig till skolan.

Jämställdhet och trygghet

En jämställdhetsanalys kommer att ligga till grund för det fortsatta arbetet och fokus i projektet kommer att vara att skapa trygga och inkluderande miljöer, platser och kopplingar.

Miljömässig hållbarhet

Projektet är del av Norra Djurgårdsstaden som har höga ambitioner gällande hållbarhet. Handlingsprogram för hållbarhet, mobilitetsindex och grönytefaktor är dokument som biläggs samtliga markanvisningar i projektet. Genom att planera ny stad på mark som tidigare används för verksamheter tas inga grönområden i anspråk för stadsutvecklingen. Värtahamnen är idag hårdgjort, den kommande stadsutvecklingen tillför området gröstruktur och tar tag i dagvatten- och skyfallsfrågan.

Tidig miljöbedömning

Kontoret har gjort en tidig miljöbedömning för projekt Valparaiso. De miljökonsekvenser som har identifierats vid planering av bebyggelsen är dels negativ påverkan på livsmiljön för skyddsvärda arter, dels platsens komplexa bullersituation med verksamhetsbuller och vägbuller. Samtliga frågor studeras inom ramen för pågående planarbete.

Kontorets bedömning är att kommande bebyggelse inte medför någon betydande påverkan i någon av dessa frågor.

Kompensation för ianspråktagen grönyta

Projektet tar ingen grönyta i anspråk. Den naturmark som finns inom Valparaiso ges ändrad markanvändning från förskola till natur- eller parkmark.

Hållbarhetskrav

Exploateringskontoret kommer bilägga ”Handlingsprogram för hållbarhet”, ”mobilitetsindex” samt ”Beräkning av grönytefaktor” till kommande markanvisningar.

Kontorets sammanfattande bedömning

Kontoret ser positivt på projekten eftersom de bidrar till att uppfylla stadens mål i budget och översiktsplanen. Att utveckla Värtahamnen är en nyckel för att utvidga innerstaden och fortsätta utveckla Frihamnen och Loudden i Norra Djurgårdsstadens södra delar. Projektet i Värtahamnen arbetar aktivt med att förbättra projektpaketets ekonomi. Fortsatt arbete krävs för att hantera utredningsfrågor.

Det är viktigt att projektens detaljplaner kommer till formella beslutssteg (samråd och granskning) för att testa den planering som gjorts de senaste åren mot remissinstanser. Genom samrådsförfaranden kan projektförutsättningar befastas och utgöra grund för fortsatt projektarbete. Om projektförutsättningar inte befastas i närtid finns risk att omvärlden och regelverken snabbt ändras varpå nu pågående arbete riskerar behöva göras om.

Slut