

Utlåtande 2012:76 RI+RV (Dnr 302-635/2012)

Värtapiren - reviderat genomförandebeslut för exploatering. Valparaiso och Södra Värtan - reviderat inriktningsbeslut för exploatering.

Kommunstyrelsen föreslår att kommunfullmäktige beslutar följande.

1. Genomförandet av exploateringen inom detaljplanen för Värtapiren, omfattande investeringsutgifter om 3 075 mnkr, godkänns. Exploateringsnämnden får i uppdrag att genomföra projektet och teckna erforderliga avtal.
2. Genomförandet av exploateringen inom detaljplanen Värtapiren, omfattande investeringsutgifter om 635 mnkr, godkänns. Stockholms Stadshus AB uppmanas ge Stockholms Hamn AB i uppdrag att genomföra projektet och teckna erforderliga avtal.
3. Fortsatta utredningar av förutsättningarna och förberedande arbeten för exploatering inom Valparaiso omfattande 65 mnkr godkänns. Exploateringsnämnden får i uppdrag att fortsätta planeringen av projektet.
4. Fortsatta utredningar av förutsättningarna och förberedande arbeten för exploatering inom Södra Värtan omfattande 80 mnkr godkänns. Exploateringsnämnden får i uppdrag att fortsätta planeringen av projektet.
5. Beslutet i ärendet justeras omedelbart.

Föredragande borgarråden Sten Nordin och Joakim Larsson anför följande.

Ärendet

Norra Djurgårdsstaden omfattar en utbyggnad av 10 000 bostäder och 30 000 arbetsplatser. Stadsdelen är utsedd som ett av Stockholms nya miljöprofilområden och är i Stockholms Översiktsplan angivet som ett av stadens utvecklingsområden. I följande ärende redovisas förutsättningarna för respektive projekt i Södra Värtahamnen; Värtapiren, Valparaiso och Södra Värtan för beslut.

Beredning

Ärendet har initierats av exploateringsnämnden och Stockholms Hamn AB samt beretts av Stockholms Stadshus AB i samråd med stadsledningskontoret.

Stockholms Stadshus AB och stadsledningskontoret anser att det fördjupade programmet för området bör revideras för att uppnå målsättningen om högre exploatering i området.

Våra synpunkter

Exploateringsnämnden och Stockholms Hamn AB har nu fattat beslut och har förslag om hur området kring Värtapiren, Valparaiso och Södra Värtan i Norra Djurgårdsstaden ska bebyggas och utvecklas. Förslagen innebär bland annat att Värtapiren kommer att utökas med ca 67 000 kvadratmeter, något som frigör mark för tusentals nya bostäder och arbetsplatser.

Detta område ingår i vad som kommer att bli en helt ny och efterlängtd stadsdel med tusentals bostäder med miljöprofil mitt i Stockholm. Totalt kommer staden att satsa mer än sju miljarder kronor på att utveckla Värtapiren, Valparaiso och Södra Värtan. Det är viktigt att kollektivtrafikförsörjningen i Norra Djurgårdsstaden är god. Den planerade utbyggnaden av Spårväg City är därmed mycket positiv för området.

Utbyggnaden av Värtapiren kommer dessutom att ge oss en modern och mer effektiv hamnanläggning i området och Värtahamnen kommer efter om- och utbyggnad att omfatta ca 133 000 kvadratmeter och ha fem kajlägen. Det är viktigt att ta hänsyn till tillgängligheten för resenärer, både de som kommer till Värtapiren med kollektivtrafik och de som rör sig inom terminalbyggnaden.

Det är glädjande att det finns en stor enighet kring detta förslag, det gör att vi kan utveckla området till något riktigt bra för alla. Det är en vinst både för dem som får nya bostäder, för näringslivet som får nya kontorsytor och för hamntrafiken i stort.

Att bygga ny infrastruktur i den utsträckning som detta projekt kräver, med en ny Värtapir, nya järnvägs- och väganslutningar kräver emellertid stora investeringar. För att stadens investeringar ska kunna bäras med motsvarande inkomster från hamnens verksamhet samt försäljning av mark för bebyggelse bör det fördjupade programmet för området revideras för att uppnå målsättningen om högre exploatering i området. I det arbetet kan frågan om en högre bebyggelse i området med fördel lyftas. I den fortsatta processen i Södra Värtan måste också planerna på en etablering av ett studentboende på fartyg beaktas.

Vidare är bullerfrågan mycket viktig för projektet, både för hamnens fortsatta verksamhet i området men också för möjligheten att öka bostadsbebyggelsen. Det är därför även fortsättningsvis viktigt att alla berörda parter inom området verkar för en anpassning av normer och lagstiftning utifrån dagens förutsättningar samt utifrån de tekniska förutsättningarna i detta miljöprofilområde.

Bilagor

1. Investeringsanalys enligt nuvärdesmetoden för Värtapiren, exploateringskontorets del
2. Investeringsanalys enligt nuvärdesmetoden för Värtapiren, Stockholms Hamn AB:s del
3. Investeringsanalys enligt nuvärdesmetoden för infrastruktur
4. Investeringsanalys enligt nuvärdesmetoden för Valparaiso
5. Investeringsanalys enligt nuvärdesmetoden för Södra Värtan
6. Genomförandeavtal

Borgarrådsberedningen tillstyrker föredragande borgarrådens förslag.

Reservation anfördes av borgarrådet *Daniel Helldén* (MP) enligt följande.

Jag föreslår kommunstyrelsen föreslå kommunfullmäktige besluta att

1. Delvis ställa sig bakom stadens förslag avseende reviderat genomförandebeslut för Värtapiren samt reviderat inriktningsbeslut för exploatering för Valparaiso och Södra Värtan
2. Samt vidare anför följande;

Befolkningen i Stockholms län ökar med 35.000–40.000 personer om året. Tidigare prognoser, som legat till grund för planeringen har varit mycket i underkant. Stockholms län är i dag farligt nära kapacitetstaket när det gäller flera avgörande samhällsfunktioner. Bostadsförsörjningen och infrastrukturen är två av de områden där detta märks speciellt. De områdena är också intimt sammankopplade och helt beroende av varandra. Utan fungerande bostadsförsörjning bromsas all samhällsutveckling – och utan effektivt infrastrukturen havererar bostadsförsörjningen. Det är därför extra viktigt att bostadsandelen ökar i exempelvis Norra Djurgårdsstaden

När det gäller Norra Djurgårdsstaden som helhet är de föreslagna proportionerna (ca 30.000 arbetsplatser och drygt 10.000 bostäder) inte rimliga. Det fortsatta arbetet måste inriktas på att öka andelen bostäder i de aktuella områdena.

Bullerfrågan är och kommer att vara central vid exploateringen av området. Det primära ska vara att minska bullret vid källa. Hur frågan ska lösas är i dagsläget oklart. Det är viktigt att bullret från hamnverksamheten/fartygen begränsas genom till exempel bullerskydd eller andra nya kreativa lösningar samt genom att krav på minskat buller ställs på de som använder Värtapiren och övriga delar av hamnområdet. Men hamnverksamheten måste ges sin plats. Att som föreslås i utlåtandet ändra och harmonisera lagstiftningen får inte vara en väg om det innebär ökad tolerans för buller i bostäder. Bullret från fartygsmotorerna kan till exempel begränsas i tid genom att omedelbar elanslutning krävs när fartyg lägger till vid kaj.

Det är bra att aktuella byggherrar har visat höga miljöambitioner. Men tydliga krav måste ändå ställas: Energianvändningen ska inte överskrida den som gäller för passivhus. Om grönytor tas i anspråk ska de ersättas med nya grönytor med likvärdig ekologisk funktion.

I hamnområdet finns det betydligt större möjligheter än på andra håll att få acceptans för höga hus. Det finns anledning att utreda högre bebyggelse än den som föreslagits. Oavsett det ska den nya bebyggelsen ha grönska på taken och utmed fasaderna (murgröna).

Det kan vara klokt att avstå från att ta den ekonomiska risk som det innebär att lägga pengar på utbyggnaden av piren innan överklagandeprocessen är klar. De eventuella extrakostnaderna är svåra att bedöma. Hamnområdet är långsiktigt viktigt för Stockholms stad och det är olämpligt att sälja marken. Ett alternativ med tomrättsavgifter bör arbetas fram innan beslut tas.

När nu ett nytt terminalområde byggs är det mycket viktigt att ta hänsyn till tillgängligheten för resenärer, både de som kommer till Värtapiren med kollektivtrafik och de som rör sig inom terminalbyggnaden. I dag har många äldre svårt att gå med bagage så långa sträckor som inom nuvarande terminalområde. Därför bör modern teknik i form av t.ex. rulltrottoarer och rullband för bagage ingå i planeringen.

Det finns gemensamma överenskommelser i EU om tillgänglighet för funktionshindrade som måste uppfyllas. Om spårvägen byggs blir det visserligen ett närmare kollektivtrafikläge än i dag för en del resenärer. Men från tunnelbanan till fartygen kommer det att vara ca 2 km, ett avstånd som är alltför långt att gå för många.

När det gäller kollektivtrafik borde intresset vara större för resande på vatten. Nu byggs Norra Djurgårdsstaden vid vatten och det vore då mycket lägligt att satsa på en väl tilltagen lokal och regional kollektivtrafik till sjöss. Det är miljöriktigt att se vattenvägarna som en del av kollektivtrafiken och hamnen kan underlätta utvecklingen genom att se till att det finns kajlägen med god anslutning till annan kollektivtrafik.

Särskilt uttalande gjordes av borgarrådet *Karin Wanngård* (S) enligt följande.

Befolkningen i Stockholms län ökar med 35 000–40 000 personer om året. Tidigare prognoser, som legat till grund för planeringen, har varit mycket i underkant. Stockholms län är i dag farligt nära kapacitetstaket när det gäller flera avgörande samhällsfunktioner.

Bostadsförsörjningen och infrastrukturen är två av de områden där detta märks speciellt. De områdena är också intimt sammankopplade och helt beroende av varandra. Utan fungerande bostadsförsörjning bromsas all samhällsutveckling – och utan effektivt infrastrukturen havererar bostadsförsörjningen. Det är därför extra viktigt att bostadsandelen ökar i exempelvis Norra Djurgårdsstaden. När det gäller Norra Djurgårdsstaden som helhet är de föreslagna proportionerna (ca 30 000 arbetsplatser och drygt 10 000 bostäder) inte rimliga.

Det fortsatta arbetet måste inriktas på att öka andelen bostäder i de aktuella områdena. Därför är det extra viktigt att bullret från hamnverksamheten/fartygen begränsas genom bullerskydd och genom att krav på minskat buller ställs på de som använder Värtapiren och övriga delar av hamnområdet. Bullret från fartygsmotorerna kan begränsas i tid genom att omedelbar elanslutning krävs när fartyg lägger till vid kaj.

Det är bra att aktuella byggherrar har visat höga miljöambitioner. Men tydliga krav måste ändå ställas: Energianvändningen ska inte överskrida den som gäller för passivhus. Om grönytor tas i anspråk ska de ersättas med nya grönytor med likvärdig ekologisk funktion. I hamnområdet finns det betydligt större möjligheter än på andra håll att få acceptans för höga hus. Det finns anledning att utreda högre bebyggelse än den som föreslagits. Oavsett det ska den nya bebyggelsen ha grönska på taken och utmed fasaderna (murgrova). Det kan vara klokt att avstå från att ta den ekonomiska risk som det innebär att lägga pengar på utbyggnaden av piren innan överklagandeprocessen är klar. De eventuella extrakostnaderna är svåra att bedöma.

När nu ett nytt terminalområde byggs är det mycket viktigt att ta hänsyn till tillgängligheten för resenärer, både de som kommer till Värtapiren med kollektivtrafik och de som rör sig inom terminalbyggnaden. I dag har många äldre svårt att gå med bagage så långa sträckor som inom nuvarande terminalområde. Därför bör modern teknik i form av t.ex. rulltrottoarer och rullband för bagage ingå i planeringen.

Det finns gemensamma överenskommelser i EU om tillgänglighet för funktionshindrade som måste uppfyllas. Om spårvägen byggs blir det visserligen ett närmare kollektivtrafikläge än i dag för en del resenärer. Men från tunnelbana till fartygen kommer det att vara ca 2 km, ett avstånd som är alltför långt att gå för många.

Kommunstyrelsen delar borgarrådsberedningens uppfattning och föreslår att kommunfullmäktige beslutar följande.

1. Genomförandet av exploateringen inom detaljplanen för Värtapiren, omfattande investeringsutgifter om 3 075 mnkr, godkänns. Exploateringsnämnden får i uppdrag att genomföra projektet och teckna erforderliga avtal.
2. Genomförandet av exploateringen inom detaljplanen Värtapiren, omfattande investeringsutgifter om 635 mnkr, godkänns. Stockholms Stads-
hus AB uppmanas ge Stockholms Hamn AB i uppdrag att genomföra projektet och teckna erforderliga avtal.
3. Fortsatta utredningar av förutsättningarna och förberedande arbeten för exploatering inom Valparaiso omfattande 65 mnkr godkänns. Exploateringsnämnden får i uppdrag att fortsätta planeringen av projektet.
4. Fortsatta utredningar av förutsättningarna och förberedande arbeten för exploatering inom Södra Värtan omfattande 80 mnkr godkänns. Exploateringsnämnden får i uppdrag att fortsätta planeringen av projektet.
5. Beslutet i ärendet justeras omedelbart.

Stockholm den 16 maj 2012

På kommunstyrelsens vägnar:
STEN NORDIN

Joakim Larsson

Ylva Tengblad

Reservation anfördes av *Åsa Jernberg* och *Stefan Nilsson* (båda MP) med hänvisning till reservationen av (MP) i borgarrådsberedningen.

Reservation anfördes av *Ann-Margarethe Livh* (V) enligt följande.

Jag föreslår att kommunstyrelsen föreslår att kommunfullmäktige beslutar följande.

1. I huvudsak bifalla föredragande borgarrådets förslag
2. Samt att därutöver anföras

Markupplåtelseformen är nyckeln till att kunna bygga hyresrätter med rimliga hyror som vanligt folk har råd att bo i. Därför anser vi det viktigt att all mark upplåtes med

tomträtt. Vi vill att man utreder en alternativ finansiering till de 5,1 mdkr som budgeterats i projekten för inkomster av markförsäljning. Det är ett kortsiktigt sätt att finansiera byggande på samtidigt som man förlorar rådigheten över stadens mark. Markkostnaden är den idag enskilt största kostnaden och driver upp hyrorna både i nyproduktion samt på sikt även i befintligt bestånd.

Vi vill prioritera byggandet av hyresrätter och i första hand markanvisa till våra kommunala bostadsbolag som får alldeles för liten tilldelning av mark att bygga på vilket leder till att man inte kan uppfylla de mål kommunfullmäktige ställt upp.

Vi anser också att det finns all anledning till att öka andelen bostäder i området bland annat genom att man redan från början prioriterar kollektivtrafiken till och från området och genom denna åtgärd kan sänka parkeringstalet. Vi är inte heller främmande för att bygga på höjden. Vi vill också att man utlyser arkitekttävlingar med krav på att bygga billigt och energismart, gärna i trä. En problematik som måste lösas är bullret från hamnverksamheten och den konflikt som finns inbyggd i att kombinera bostäder och ”normal” hamnverksamhet.

Särskilt uttalande gjordes av *Karin Wanngård, Roger Mogert* och *Olle Burell* (alla S) med hänvisning till det särskilda uttalandet av (S) i borgarrådsberedningen.

ÄRENDET

Norra Djurgårdsstaden omfattar en utbyggnad av 10 000 bostäder och 30 000 arbetsplatser. Stadsdelen är utsedd som ett av Stockholms nya miljöprofilområden och är i Stockholms Översiktsplan angivet som ett av stadens utvecklingsområden. I följande ärende redovisas förutsättningarna för respektive projekt i Södra Värtahamnen; Värtapiren, Valparaiso och Södra Värtan för beslut. Respektive projekts avgränsning redovisas nedan.



Reviderat genomförandebeslut för Värtapiren

Genom den nya Värtapiren kan ytor som idag används för hamnverksamhet frigöras för annan exploatering när hamnverksamheten koncentreras till Värtapiren.

Den nu föreslagna utbyggnaden innebär att Värtapiren utökas med 67 000 kvm och Värtabassängen med 17 000 kvm. Motsvarande yta frånträder Stockholms Hamn i området för att den ska kunna nyttjas för exploatering för andra verksamheter inom Valparaiso och Södra Värtan. Hamnen kommer efter utbyggnaden att omfatta 131 000 kvm vilket motsvarar nuvarande hamn och kommer ha fem kajlägen vilket är ett mer än idag.

Fysiska arbeten planeras starta 2012 och färdigställande är planerat till 2016. Beställare för projekt Värtapiren är Stockholms Hamn AB och exploateringsnämnden i samverkan. Genomförandefrågor regleras genom att ett ge-

nomförandeavtal mellan Stockholms Hamn AB och exploateringsnämnden tecknas. Projektet styrs gemensamt av en styrgrupp bestående av representanter som tillsätts av VD för Stockholms Hamn AB och förvaltningschefen för exploateringskontoret. Projektchefen finns hos Stockholms Hamn AB men är övergripande ansvarig för projektet i sin helhet och är föredragande för styrgruppen.

Projektledningen bemannas av projektchefen och drivs av Stockholms Hamn AB. Investeringarna i projektet finansieras till 77,5% av exploateringsnämnden och 22,5 % av Stockholms Hamn AB.

De totala investeringsutgifterna för Värtapiren uppgår till 3,7 mdkr varav ca 3,1 mdkr finansieras av exploateringsnämnden och 635 mnkr av Stockholms Hamn AB. Intäkterna uppgår till 2,8 mdkr, varav 2,74 mdkr hos Stockholms Hamn AB i form av hamnavgifter hyror m.m. Investeringsresultatet i nettonuvärde för hela området uppgår till -417 mnkr, varav Stockholms Hamn AB har ett positivt resultat på 2,2 mdkr och exploateringsnämnden har ett negativt resultat på ca -2,6 mdkr.

Reviderat inriktningsbeslut för Valparaiso

Området Valparaiso omfattar bl.a. Värtabassängens inre delar som ska fyllas ut och utbyggnadsförslaget innehåller 150 000 kvm kommersiell bebyggelse och 200 lägenheter. Genom sitt läge mellan flera stora infrastrukturprojekt är genomförandet starkt beroende av omgivande projekts framdrift, men om dessa följer tidplanen beräknas de första kvarteren kunna vara klara 2018.

De totala investeringsutgifterna uppgår till 2,28 mdkr och markförsäljningsinkomsterna till 1,3 mdkr i löpande priser. Investeringsanalysen för kv. Valparaiso ger ett negativt nettonuvärde om ca -890 mnkr, vilket motsvarar ca 520 000 kronor per ekvivalent lägenhet (100 kvm bebyggd yta) beroende på mycket komplexa och stora infrastrukturinvesteringar. Jämfört med det tidigare inriktningsbeslutet har bättre gång- och cykelförbindelser lagts till samt fler offentliga platser och dyrare grundläggning av gatorna, vilket medfört ökade kostnader.

Exploateringsnämnden föreslår att det reviderade inriktningsbeslutet godkänns samt att utgifter om 65 mnkr för utredningar och provisoriska arbeten fram till genomförandebeslut godkänns. Genomförandebeslutet bedöms kunna behandlas under år 2014.

Reviderat inriktningsbeslut för Södra Värtan

Bedömningen av externt industribuller är för Södra Värtan en principiellt mycket viktig fråga då ett område utan bostäder skulle motverka stadens ambi-

tion att bygga blandat. För projektets ekonomi har inslaget av bostäder en mycket stor betydelse. Exploateringen som inriktningsbeslutet grundar sig på utgår från det fördjupade programmet. Inom Södra Värtan förutsätts ca 1 100 lägenheter och ca 270 000 kvm kommersiell bebyggelse uppföras. För att öka projektets inkomster föreslår stadsledningskontoret och koncernledningen att i det fortsatta arbetet ingår att studera möjligheten att öka antalet bostäder.

Den omfattande byggnationen i Södra Värtan gör att området kommer att byggas ut i etapper från år 2014 till ca 2024. De totala investeringsutgifterna uppgår till 1,9 mdkr och inkomsterna från markförsäljning till 3,8 mdkr. Investeringsanalysen ger ett positivt nettonuvärde om 1,31 mdkr.

För projekten Valparaiso och Södra Värtan finns inga detaljplaner framtagna, vilket innebär att gjorda antaganden som ligger till grund för beräkningar är mycket osäkra.

Södra Värtahamnen totalt - Ekonomi

Sammanlagt för de tre projekten bedöms utgifterna till ca 7,9 mdkr i löpande prisnivå och inkomsterna till ca 5,1 mdkr. Det totala nettonuvärdet i Södra Värtahamnen är ca 3 mnkr.

Efter besluten år 2009 i exploateringsnämnden och i styrelsen för Stockholms Hamn AB har exploateringen av området ökat. Konsekvenserna av den höga exploateringsgraden i framför allt Södra Värtan får framtida studier visa och redovisas i samband med genomförandebeslut, markanvisningar och att olika detaljplaner för området tas fram.

Exploateringsnämnden föreslår att kommunfullmäktige godkänner reviderat inriktningsbeslut för Södra Värtan med utgifter om 80 mnkr för fortsatta utrednings-, projekterings- och förberedande arbeten m.m. för Södra Värtan fram till att genomförandebeslut fattas. Exploateringskontorets bedömning idag är att genomförandebeslut bör kunna behandlas under 2014.

Exploateringsnämnden

Exploateringsnämnden beslutade vid sitt sammanträde den 19 april 2012 följande

1. Exploateringsnämnden godkänner för sin del genomförandet av exploatering inom detaljplanen för Värtapiren omfattande investeringsutgifter om 3 075 mnkr samt föreslår att kommunfullmäktige godkänner genomförandet och ger exploateringsnämnden, genom exploateringskontoret, i uppdrag att genomföra projektet.

2. Exploateringsnämnden godkänner för sin del fortsatta utredningar av förutsättningarna och förberedande arbeten för exploatering inom Valparaiso omfattande investeringsutgifter om 65 mnkr samt föreslår att kommunfullmäktige godkänner investeringsutgiften och ger exploateringsnämnden, genom exploateringskontoret, i uppdrag att fortsätta planeringen av projektet.
3. Exploateringsnämnden godkänner för sin del fortsatta utredningar av förutsättningarna och förberedande arbeten för exploatering inom Södra Värtan omfattande investeringsutgifter om 80 mnkr samt föreslår att kommunfullmäktige godkänner investeringsutgiften och ger exploateringsnämnden, genom exploateringskontoret, i uppdrag att fortsätta planeringen av projektet.
4. Exploateringsnämnden ger exploateringskontoret i uppdrag att träffa avtal om exploatering m m med Stockholms Hamn AB.
5. Exploateringsnämnden beslutar att omedelbart justera paragrafen.

Reservation anfördes av vice ordföranden Maria Östberg Svanelind m.fl. (S), Åke Askensten m.fl. (MP) och Ann-Margarethe Livh (V) enligt följande.

Exploateringsnämnden beslutar att delvis ställa sig bakom exploateringskontorets förslag samt att anföra följande:

Befolkningen i Stockholms län ökar med 35 000–40 000 personer om året. Tidigare prognoser, som legat till grund för planeringen, har varit mycket i underkant. Stockholms län är i dag farligt nära kapacitetstaket när det gäller flera avgörande samhällsfunktioner. Bostadsförsörjningen och infrastrukturen är två av de områden där detta märks speciellt. De områdena är också intimt sammankopplade och helt beroende av varandra. Utan fungerande bostadsförsörjning bromsas all samhällsutveckling – och utan effektivt infrastruktursystem havererar bostadsförsörjningen. Det är därför extra viktigt att bostadsandelen ökar i exempelvis Norra Djurgårdsstaden

När det gäller Norra Djurgårdsstaden som helhet är de föreslagna proportionerna (ca 30 000 arbetsplatser och drygt 10 000 bostäder) inte rimliga.

Det fortsatta arbetet måste inriktas på att öka andelen bostäder i de aktuella områdena. Därför är det extra viktigt att bullret från hamnverksamheten/fartygen begränsas genom bullerskydd och genom att krav på minskat buller ställs på de som använder Värtapiren och övriga delar av hamnområdet. Bullret från fartygsmotorerna kan begränsas i tid genom att omedelbar elanslutning krävs när fartyg lägger till vid kaj.

Det är bra att aktuella byggherrar har visat höga miljöambitioner. Men tydliga krav

måste ändå ställas: Energianvändningen ska inte överskrida den som gäller för passivhus. Om grönytor tas i anspråk ska de ersättas med nya grönytor med likvärdig ekologisk funktion.

I hamnområdet finns det betydligt större möjligheter än på andra håll att få acceptans för höga hus. Det finns anledning att utreda högre bebyggelse än den som föreslagits. Oavsett det ska den nya bebyggelsen ha grönska på taken och utmed fasaderna (murgröna).

Det kan vara klokt att avstå från att ta den ekonomiska risk som det innebär att lägga pengar på utbyggnaden av piren innan överklagandeprocessen är klar. De eventuella extrakostnaderna är svåra att bedöma.

Hamnområdet långsiktigt viktigt för Stockholms stad och det är olämpligt att sälja marken. Ett alternativ med tomträttsavgälder bör utarbetas fram innan beslut tas.

När nu ett nytt terminalområde byggs är det mycket viktigt att ta hänsyn till tillgängligheten för resenärer, både de som kommer till Värtapiren med kollektivtrafik och de som rör sig inom terminalbyggnaden. I dag har många äldre svårt att gå med bagage så långa sträckor som inom nuvarande terminalområde. Därför bör modern teknik i form av t.ex. rulltrottoarer och rullband för bagage ingå i planeringen. Det finns gemensamma överenskommelser i EU om tillgänglighet för funktionshindrade som måste uppfyllas. Om spårvägen byggs blir det visserligen ett närmare kollektivtrafikläge än i dag för en del resenärer. Men från tunnelbana till fartygen kommer det att vara ca 2 km, ett avstånd som är alltför långt att gå för många.

Stockholms Hamn AB

Stockholms Hamn AB beslutade vid sitt sammanträde den 17 april 2012 följande:

1. Att godkänna genomförandet av exploatering inom detaljplanen för Värtapiren omfattande investeringsutgifter om 635 mnkr samt föreslår Stockholm Stadshus AB föreslå kommunfullmäktige godkänna genomförandet och ge Stockholms Hamn AB i uppdrag att genomföra projektet.
2. Att ge VD för Stockholms Hamn AB i uppdrag att träffa avtal om exploatering mm med exploateringsnämnden genom dess exploateringskontor.
3. Att ge VD för Stockholms Hamn AB i uppdrag att, under förutsättning av kommunfullmäktiges godkännande, genomföra projektet.
4. Att hemställa om att Stockholms Stadshus AB går i borgen såsom för

egen skuld för den ersättning som kan förväntas utgå avseende uppskjuten fråga avseende temporär fiskeskada samt den ersättning som kan komma utgå om miljööverdomstolens beslut 2011-04-19 ändras.

5. Att omedelbart justera ärendet.

Särskilt uttalande gjordes av Stefan Hansson m.fl. (S) och Vivianne Gunnarsson (MP) samt ej tjänstgörande suppleanterna Birgit Marklund Beijer och Pontus Walter (S) och Anders Djerf (V) enligt följande.

Stockholm växer i rekordfart. Befolkningsökningen förväntas öka med 35 000–40 000 personer om året och det ställer höga krav. Stockholms län är i dag farligt nära kapacitetstaket när det gäller flera avgörande samhällsfunktioner. Bostadsförsörjningen och infrastrukturen är två av de områden där detta märks tydligast. De är också intimt sammankopplade och helt beroende av varandra. Utan fungerande bostadsmarknad bromsas all samhällsutveckling – och utan effektivt infrastruktursystem havererar bostadsförsörjningen. Därför är det viktigt att Stockholms Hamnar tar sitt ansvar och utvecklas för att möta framtiden.

I takt med att regionen växer kommer det att ställas stora krav på en ökad kapacitet för mottagande av gods. Här spelar Stockholms Hamnar en självklar och viktig roll. Utan en väl fungerande hamnverksamhet kan regionen omöjligt hantera den mängd gods som behövs för regionens varuförsörjning. Vattenvägarna till Stockholm är och kommer att förbli viktiga, därför måste det satsas på en väl utvecklad och kapacitetsmässigt stor framtida hamnverksamhet på ett effektivt och hållbart sätt.

Med nya Värtapiren tillkommer endast ett nytt färjeläge, fler lägen hade önskats med tanke på den nya hamnens livlängd och förväntade kapacitetsbehov. Det är positivt att förutsättningarna för en ökad kryssningstrafik kan utvecklas. Stockholms Hamnar bidrar till att kryssnings- och färjebesökare årligen spenderar upp emot 5 miljarder kronor på shopping, boende, mat och rekreation. Detta motsvarar ungefär 20% av den totala inkomsten till turistnäringen, det är alltså en oerhört viktig del av Stockholms och regionen turistnäring. Med utökad utbyte med östersjöländerna och en växande region lär också färje- och kryssningsresenärerna, som alltid varit en stor andel av turismen, öka. Vi måste se till framtiden och planera för att ytterligare kajlägen kan behövas.

Vi inser den tidsnöd som projektet nu lider under. Det finns dock fortfarande vissa hinder genom att projektet ännu inte vunnit laga kraft. Processen har pågått under lång tid, vilket medfört att förutsättningarna delvis blivit annorlunda. Själva beslutsprocessen går nu för fort och skulle tjäna på ett bredare omtag men möjligheterna till återremittering synes obefintliga. Därför anser vi att en del frågor återstår att utreda och ta med i projektet.

En sådan fråga är att oljeverksamheten vid Loudden kommer sannolikt att vara kvar under lång tid. Detta kanske löses i och med att Norra Djurgårdsstaden tar form. Dess-

värre är det alldeles för sent och av fel anledning som Loudden avvecklas. Det borde ha skett för länge sedan. Vi ser dock med oro på att Loudden kommer att finnas kvar under tiden som det kommer att byggas i området och folk har flyttat in. Oljehanteringen kommer alltså närmare människors vardag. Kan vi garantera säkerheten för de som befinner sig i området? Transporterna till och från Loudden kommer inte att minska under en överskådlig tid, dessa transporter kommer att gå genom ännu fler bostads- och kontorsområden. Vi ser att det måste till en ordentlig riskanalys för att kunna hantera detta problem. Oljehamnen liksom Fortum är så kallade Seveso-anläggningar med särskilda säkerhetskrav och kräver särskild information till de boende i områdena.

Projekten är mycket dyra och i ärendet förutsätts att mark säljs. Detta ifrågasätter vi. Redan har Stockholm stad avhänt sig en mycket stor del av marken och när det gäller strategiskt viktig mark som i en hamn bör marken fortsatt ägas av staden. Vi kan inte se att det finns någon kalkyl över de tomträttsavgälder, under den nya Värtahamnens livstid, i jämförelse med försäljningssumman. En sådan komplettering behövs innan beslut om en, i och för sig tveksam, försäljning kan tas.

Ett projekt av denna storlek inrymmer många riskfaktorer. Vi är väl övertygade om att det utses en projektledning och andra funktioner för att garantera en effektiv organisation. Det är dock också av betydelse att både Exploateringsnämnden och styrelsen för Stockholms Hamnar AB får löpande information om projektets utveckling. Det är viktigt med löpande återkoppling till styrelsen för Stockholms Hamnar AB och att denna styrelse blir en av remissinstanserna om/när vår verksamhet påverkas av byggnationer.

På senare tid har det uppkommit olika diskussioner om att uppföra bostadsbyggnader alldeles inpå nuvarande hamnområden. Det är intressant och spännande att förena befintlig hamn med bostäder. Det finns lyckade exempel på detta. Viktigt för Stockholms Hamnar är att det inte får ske på bekostnad av nuvarande eller framtida hamnverksamhet. Vi anser att hamnverksamheten är en alltför viktig del av regionens infrastruktur för att minskas på eller anse nuvarande hamnområden vara i vägen för kommande bostadsbebyggelser. Dessutom finns en hälsorisk med att placera bostäder alltför nära befintlig hamnverksamhet. Detta måste tas på allvar.

Det är mycket positivt att land-el installeras vid samtliga kajlägen. Vi är fullt medvetna om problemet att alla fartyg inte har samma anslutning som vi erbjuder men vårt arbete är i absolut rätt riktning. På sikt ska alla fartyg ansluta sig till land-el och på så sätt minska utsläppen.

I ärendet berörs kollektivtrafik något. Spårväg City kommer att få en central funktion i det aktuella området. Det borde finnas ett större intresse för kollektivtrafik på vatten. I staden finns och byggs flera områden nära vatten och det borde då vara mycket lägligt att satsa på en väl tilltagen sjöburen kollektivtrafik. Det är miljöriktigt att se vattenvägar som en del av kollektivtrafiken och Stockholms Hamnar kan underlätta utvecklingen genom att se till att det finns kajlägen med god anslutning till annan kollektivtrafik.

När nu ett nytt terminalområde byggs är det mycket viktigt att ta hänsyn till tillgäng-

ligheten för resenärer, både de som kommer till Värtapiren med kollektivtrafik och de som rör sig inom terminalbyggnaden. I dag har många äldre svårt att gå med bagage så långa sträckor som inom nuvarande terminalområde. Därför bör modern teknik i form av till exempel rulltrottoarer och rullband för bagage ingå i planeringen. Det finns gemensamma överenskommelser inom EU om tillgänglighet för funktionshindrade som måste uppfyllas. Därtill finns Stockholms stads egna plan för tillgänglighet. Det kommer visserligen, om spårväg byggs, att bli ett närmare kollektivtrafikläge vid Värtapiren än i dag men från tunnelbanan till fartygen kommer det att vara ca 2 km promenadavstånd, ett avstånd som är alltför långt att gå för många, särskilt med bagage.

Exploateringskontorets och Stockholms Hamn AB:s gemensamma tjänsteutlåtande daterat den 4 april 2012 har i huvudsak följande lydelse.

Sammanfattning

I Promenadstaden – Översiktsplan för Stockholm, antagen av kommunfullmäktige 2010-03-15 (den är överklagad och har ännu inte vunnit laga kraft) anges Norra Djurgårdsstaden, som inkluderar Hjorthagen-Värtan-Frihamnen-Loudden, som ett av de största stadsutvecklingsområdena i staden. Utbyggnaden av Norra Djurgårdsstaden stämmer väl in på översiktsplanens inriktning att staden ska utvecklas genom förtätning vilket långsiktigt innebär att både mark och andra resurser kan användas mer effektivt.

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

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

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

Exploateringsnämnden och Stockholms Hamnars AB styrelse godkände genomförandebeslut för Värtapiren och inriktningsbeslut för Valparaiso och Södra Värtan 2009-12-17. Beslutet gick ej vidare till kommunfullmäktige.

Södra Värtahamnen är indelat i tre områden Värtapiren, Valparaiso och Södra Värtan. Ekonomin för respektive projekt redovisas i detta tjänsteutlåtande. Det gör att ett helhetsgrepp kan tas för hela området även om projekten tidsmässigt ligger i olika faser. För Valparaiso och Södra Värtan är ännu inga nya detaljplaner framtagna så det ekonomiska underlaget är gjort på grova bedömningar till skillnad från Värtapiren där

det finns en antagen detaljplan och systemhandlingar att utgå ifrån. Exploateringarna i Valparaiso och Södra Värtan är till stora delar helt beroende av att utbyggnaden av Värtapiren genomförs. Genom den nya Värtapiren kan kajläget som idag finns utmed Södra Kajen ersättas av ett av de nya på Värtapiren och ytor som idag används för hamnverksamhet kan frigöras för annan exploatering när hamnverksamheten koncentreras till Värtapiren. Dagens riksintresse med funktionen hamn får omdefinieras i och med att verksamheten ändrar lokalisering inom Södra Värtahamnen.

De sammanlagda utgifterna för Värtapiren och därtill hörande infrastruktur i löpande prisnivå beräknas till ca 3 710 mnkr. Därav är ca 2 820 mnkr utgifter för själva hamnområdet Värtapiren och ca 890 mnkr utgifter för ny infrastruktur i anslutning till Värtapiren. Utgifterna för infrastrukturen belastar enbart exploateringsnämndens kalkyl. Av utgifterna på ca 2 820 mnkr fördelas 635 mnkr på Stockholms Hamn och 2 185 mnkr på exploateringsnämnden. Nuvärdet för Värtapiren är ca 310 mnkr fördelat på ca -1 880 mnkr för exploateringsnämnden och ca 2 190 mnkr för Stockholms hamn.

Hamnen har sökt och fått tillstånd att genomföra projekt Värtapiren genom miljööverdomstolens beslut 2011-04-19. Tillståndet har till dags dato inte vunnit laga kraft men i domen anges att tillståndet får tas i anspråk, dvs. arbetet får påbörjas innan lagkraftvinnandet. För att kunna påbörja vattenarbetena måste säkerhet ställas hos länsstyrelsen för den ersättning som kan förväntas utgå avseende uppskjuten fråga avseende temporär fiskeskada samt den ersättning som skulle kunna utgå om domstolens beslut ändras. Stockholms Hamn AB kan inte själv ställa denna säkerhet utan beslut måste tas av Stockholms Stadshus AB.

Byggstart för Värtapiren är planerad under 2012.

I förhållande till beslutet 2009-12-17 har Värtapirens utgifter ökat från 2 352 mnkr till 2 820 mnkr. Ökningen beror bland annat på följande förändringar; anläggning av elanslutning för fartyg, ökad infrastruktur inom Värtapiren och störningar i samband med järnvägsklaffbyten samt index.

Utgifterna för infrastrukturen som enbart belastar exploateringsnämnden har ökat från 240 mnkr till 890 mnkr. Det beror på att hamnpåfartens tidigare lösning som kalkylen 2009-12-17 byggde på inte längre bedöms möjlig att genomföra då ingreppen på Fortums anläggningar blev för stora. Den nya lösningen till hamnpåfart är istället en tunnel under Värtabanans spår från Värtapiren till anslutningen av Norra länken. Även utgifterna för grundläggningen av 1:a Bassängvägen har ökat. Nuvärdet är ca -720 mnkr.

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

Utgifterna för Valparaiso beräknas till ca 2 280 mnkr inkl index och försäljnings-

inkomsterna till ca 1 300 mnkr. Investeringsanalysen enligt nuvärdesmetoden ger ett underskott om ca 890 mnkr vilket motsvarar ca 520 000 kr per ekvivalent lägenhet. Projektet innehåller mycket komplexa och tunga infrastrukturinvesteringar. Projektet Valparaiso har en hög exploatering och all mark säljs.

Jämfört med inriktningsbeslutet 2009-12-17 har projektet studerats ytterligare och bearbetats. Det har gjort att utgifterna ökat genom att det tillkommit bättre gång- och cykelförbindelser till angränsande bostadsområden, mera offentliga platser ingår och att grundläggningen av de offentliga gatorna bedömts dyrare än tidigare.

Under 2005 var två detaljplaner i Södra Värtan ute på remiss och samråd. Staden kunde därefter konstatera att planeringsförutsättningarna behövde förtydligas och vidareutvecklas bl a avseende riksintresset hamn. Ett fördjupat program finns nu framtaget för Södra Värtahamnen. I arbetet har bl a bullerstudier genomförts eftersom det styr den framtida användningen i Södra Värtan.

Om det går att bygga en blandad bebyggelse i Södra Värtan med både bostäder, kontor, handel och service beror på hur industribuller från fartyg ska bedömas. Detta är en principiellt mycket viktig fråga som styr den fortsatta utformningen av Södra Värtan. Om tillsynsmyndigheterna motsätter sig bostadsbebyggelse i Södra Värtan med hänvisning till industribuller innebär det i förlängningen att Loudden inte heller kommer att kunna bebyggas med bostäder. För hela stadsutvecklingsområdet Norra Djurgårdsstaden är Hjorthagen och Loudden utpekade som de två stora bostadsområdena med ca 5 000 lgh vardera.

De sammanlagda utgifterna i Södra Värtan beräknas till ca 1 900 mnkr. I detta tidiga skede är utgifterna i kalkylen grovt bedömda och underlaget utgörs av det fördjupade programmet för området. Försäljningsinkomsterna bedöms till

ca 3 790 mnkr. Nuvärdet uppgår till 1 310 mnkr. All mark säljs.

Jämfört med inriktningsbeslutet 2009-12-17 har Södra Värtans utgifter minskat med ca 300 mnkr och inkomsterna ökat med ca 400 mnkr.

Exploateringskontoret anser att Värtabanans östra bangård ska avvecklas när containertrafiken flyttas till Norvik i Nynäshamn 2016. Området bör istället nyttjas för ett nytt huvudstråk i form av en allé innehållande Spårväg City. För att underlätta en avveckling har hamnen inrymt ytterligare spår ut på Värtapiren. Värtabanans östra bangård utgör idag en barriär mellan Södra Värtahamnen och övriga stadsdelar som är olycklig och som bör brytas upp med olika passager. En diskussion med Trafikverket som äger Värtabanans östra bangård är påbörjad för att se hur området ska användas i framtiden när containerverksamheten är flyttad.

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

Sammanlagt för de tre projekten i Södra Värtahamnen bedöms utgifterna till ca 7 900 mnkr i löpande prisnivå. Inkomsterna till ca 5 100 mnkr och de totala nettonuvärdena till ca 10 mnkr.

Att bygga en ny utbyggd Värtapir och all ny infrastruktur i området är dyrt. Det är

därför en utmaning att nå ekonomisk balans i projektet. Här har dock ambitionen varit att försöka åstadkomma detta. För att klara det har förslaget fått en hög exploatering och all mark föreslås säljas. Andelen bostäder eftersträvas att bli så hög som möjligt.

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

Norra Djurgårdsstaden är utsett till ett miljöprofilområde. Det är väldigt positivt att de i området markanvisade byggherrarna Vasakronan, NCC och SEB hitintills har visat höga miljöambitioner. Detta tillsammans med Stadens och Stockholms Hamns miljöarbete pekar på bra förutsättningar i det fortsatta arbetet.

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

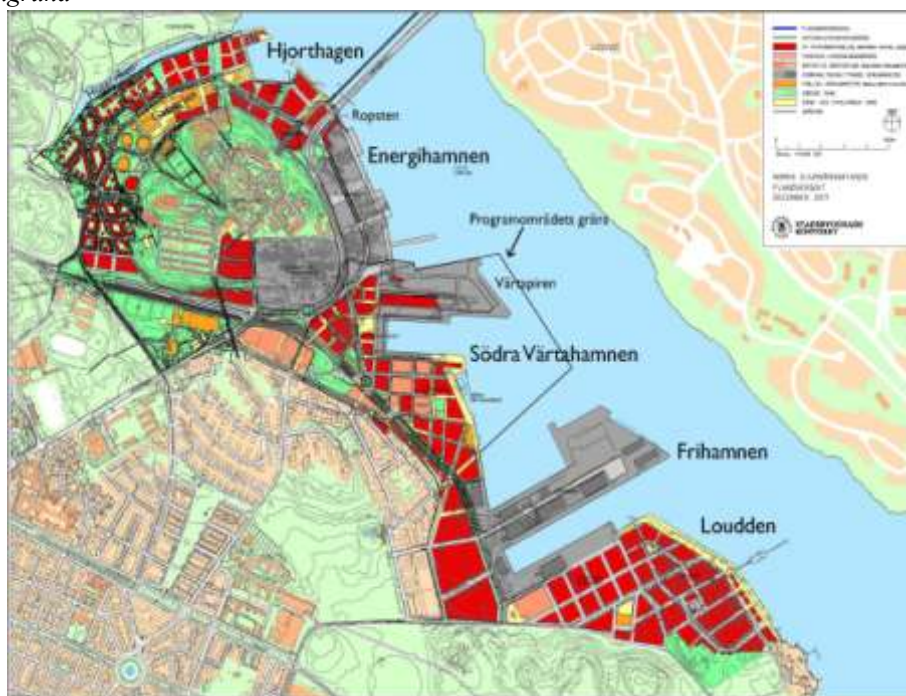
Målsättningen för exploateringskontoret och Stockholms Hamn är att Norra Djurgårdsstaden ska vara en hamnstad i världsklass.

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

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

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

Bakgrund



Stadsutvecklingsområdet Norra Djurgårdsstaden

I Promenadstaden – Översiktsplan för Stockholm, antagen av kommunfullmäktige 2010-03-15 (den är överklagad och har ännu inte vunnit laga kraft) anges Norra Djurgårdsstaden, som inkluderar Hjorthagen-Värtan-Frihamnen-Loudden, som ett av de största stadsutvecklingsområdena i staden. Utbyggnaden av Norra Djurgårdsstaden stämmer väl in på översiktsplanens inriktning att staden ska utvecklas genom förtätning vilket långsiktigt innebär att både mark och andra resurser kan användas mer effektivt.

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

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

Som underlag för stadens översiktliga beslut om hamnverksamheten har en strategi tagits fram – ”Att hamna rätt” – förslag till hamnstrategi för Stockholm som kommunfullmäktige fattade beslut om den 12 juni 2006. Strategin innebär i sammandrag att godstrafiken i huvudsak flyttas till Nynäshamn, att oljehantering vid Louden av-

vecklas samt att kryssningstrafiken fördelas mellan Masthamnen, Frihamnen och Ny-näshamn.

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

Ekonomi för respektive projekt i Södra Värtahamnen redovisas i detta tjänsteutlåtande för inriktningsbeslut i respektive projekt. Det gör att ett helhetsgrepp kan tas för hela området även om projekten tidsmässigt ligger i olika faser. För Valparaiso och Södra Värtan är ännu inga nya detaljplaner framtagna så det ekonomiska underlaget är gjort på grova bedömningar till skillnad från Värtapiren där det finns en antagen detaljplan att utgå ifrån. Exploateringarna i Valparaiso och Södra Värtan är till stora delar helt beroende av att utbyggnaden av Värtapiren genomförs. Genom den nya Värtapiren kan kajläget som idag finns utmed Södra Kajen ersättas av ett av de nya på Värtapiren och ytor som idag används för hamnverksamhet kan frigöras för annan exploatering när hamnverksamheten koncentreras till Värtapiren. De tre projektens områdesgränser redovisas på kartan nedan.



En stor del av de ytor som skapas när Värtabassängen fylls ut och som frigörs i Valparaiso när hamnverksamheten koncentreras till Värtapiren är markanvisade för handel- och kontorsändamål till NCC. Området är komplext eftersom många infra-

strukturfrågor måste lösas inom området. Huvudstråket som binder samman de södra och norra delarna av Norra Djurgårdsstaden ska passera genom Valparaiso liksom Spårväg City och trafik till och från Värtapiren. Trafiken ska dessutom passera Värtabanen planskilt.

Under 2005 var två detaljplaner i Södra Värtan ute på remiss och samråd. Staden kunde därefter konstatera att planeringsförutsättningarna behövde förtydligas och vidareutvecklas bl a avseende riksintresset hamn. Ett fördjupat program finns nu framtaget för Södra Värtahamnen. Totalt innehåller förslaget ca 1 300 lägenheter och ca 400 000 kvm kommersiell bebyggelse.

Valparaiso och Södra Värtan kommer att få en mycket hög exploatering. Därför är det extra viktigt att få en bra kollektivtrafik i området för att minska det privata bilåkandet. SL:s planerade utbyggnad av Spårväg City är mycket positiv för området. Förslag till sträckning från Frihamnen till Ropsten redovisas på kartan nedan. I Ropsten ska Spårväg City kopplas ihop med Lidingöbanan och eventuellt också fortsätta norrut till nybebyggelsen i Hjorthagen. På Lidingö planeras en spårdepå som ska användas för Spårväg Citys vagnar.



Tänkt dragning av Spårväg City genom Norra Djurgårdsstaden Källa: SL

De nytillkomna ytor som skapas i Södra Värtan och Valparaiso kommer vad det gäller innehåll och utformning att prövas i sedvanlig ordning i detaljplaneprocessen.

Andra pågående projekt som ligger intill projekten i Södra Värtahamnen är Fortums konvertering till biobränslen inom Energihamnen och Trafikverkets byggande av Norra länken.

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



Visionsbild över Norra Djurgårdsstaden Källa: Dynagraph

Norra Djurgårdsstaden är utsett som ett av Stockholms nya miljöprofilområden efter Hammarby Sjöstad. Norra Djurgårdsstaden ingår också som ett projekt inom Clinton Foundation global project för klimatpositiv utveckling. Stockholms Hamn arbetar målmedvetet med att minska utsläpp, energiförbrukning, avfall och buller och tillhör en av de mest miljövänliga hamnarna i världen. Norra Djurgårdsstadens offensiva miljöarbete med hamnverksamheten är tänkt att bli ett välkänt föredöme som ska locka till sig studiebesök från hela världen.

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

Tidigare beslut

2002-05-07 GFN Programsamrådsremiss för planering av Hjorthagen – Värtahamnen – Frihamnen – Loudden.

2003-02-18 GFN Lägesredovisning programsamråd.

2003-06-12 SBN Programsamråd – godkännande av program

2004-10-12 GFN Lägesredovisning Hjorthagen, Värtahamnen, Frihamnen, Loudden

2005-11-24 MN Redovisning av Stockholms Hamns ”Vision 2015”

2006-06-12 KF ”Att hamna rätt” (hamnutredning)
2006-11-16 MN Markanvisning av Valparaiso till NCC
2006-12-14 MN Norra länken, Ny trafikplats vid Hjorthagen, genomförandebeslut
2008-06-09 KF Utfyllnad av Värtapiren. Inriktningsbeslut
2009-10-19 KF Antagande av ny detaljplan för Värtapiren
2009-12-17 EN Värtapiren. Genomförandebeslut. Valparaiso och Södra Värtan. Inriktningsbeslut.
2011-05-09 EN Markanvisning del av Antwerpen 2 mm till Antwerpen Properties AB (helägt av SEB)
2012-03-15 EN Fördjupat program för Södra Värtahamnen. Remissvar
2012-03-15 EN Markanvisning av Bristol 1 mm till KB Positionen 2 (helägt av Vasakronan)

Reviderat genomförandebeslut för Värtapiren



Värtahamnen på 1930-talet

En första utbyggnad av kol- och massahamnen vid Värtan påbörjades 1879. Idag ankommer och avgår färjor dagligen i Värtahamnen till och från Åbo, Helsingfors och Tallinn. Värta- och Frihamnen är av stor betydelse för gods- och passagerartransporter i det expansiva Östersjöområdet. Frihamnen har daglig färjetrafik till Riga och regelbunden färjetrafik till S:t Petersburg många kryssningsfartyg anlöper Frihamnen. Stockholms hamnans anlöp med närhet till centrala staden är fördelaktiga ur ett passagerarperspektiv.

Undersökningar som Stockholms Hamn har låtit göra visar att kryssningspassagerarna som gästar Stockholm årligen spenderar över 500 mnkr i staden. Färjresenärerna bidrar med 5 miljarder kronor till staden och dess näringsliv, vilket motsva-

rar 20-25% av hela besöksnäringens omsättning i länet.

Under 2011 trafikerades Värtapiren av knappt fyra miljoner passagerare och 1,7 miljoner ton gods. Från Värtapiren ankommer/avgår järnvägsfärjor med anslutning till Värtabanan. Under 2011 trafikerades Värtapiren av ca 3 000 järnvägsvagnar. Värtabanan utgör riksintresse. Stockholms hamn är en av 80 (5 i Sverige) utvalda Corehamnar i Europa. Förbindelsen Stockholm/Helsingfors är en del av den föreslagna godskorridoren Helsingfors-Valetta som ingår i det förnyade TEN-nätet (Trans European Net System).

Utbyggnadsförslag för Värtapiren



Värtapiren kommer att utökas med ca 67 000 kvadratmeter och Värtabassängen med 17 000 kvadratmeter. Dessa nya tillskapta ytor, tillsammans med dagens pir, kommer att forma den plats i SödraVärtahamnen där Stockholms Hamns verksamhet kommer att koncentreras. Motsvarande den tillskapta ytan frånträds av hamnen till förmån för stadens exploatering inom Valparaiso och Södra Värtan.

Värtahamnen kommer efter om- och utbyggnationen att omfatta ca 133 000 kvadratmeter vilket är lika stort som nuvarande hamn. Totalt kommer hamnen att ha fem färjelägen, vilket är ett mer än i dagsläget. Projektet omfattar även rivningen och ersättandet av nuvarande byggnads- och servicefunktioner samt infrastruktur. Bland annat uppförs en modern, miljöanpassad och arkitektritad terminalbyggnad som på ett effektivt sätt länkar den nya stadsdelen till fartygen. Den nuvarande Värtapiren är via tre stycken industrispår ansluten till Värtabanan. I ny hamnutformning skall både angring till tågfärja samt separat avlastningsspår för t.ex. exportbilar klaras. Dessa spår skall vara nivåskilda från till- och utfart mellan hamnen, lokaltrafiken och Norra länken.

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

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

Hamnpåfarten knyter samman Värtapiren med Norra länken och vidare ut på det nationella vägnätet. Genom hamnpåfarten avlastas området effektivt från tung lastbils- och personbilstrafik som trafikerar Värtapiren. Hamnpåfarten utförs som en 180 m lång tunnel och tråg med ett körfält i båda riktningarna. I och med att det är en tunnel sker korsningen planskilt från Värtabanan och Norra hamnvägen. Studier har även gjorts att korsa Värtabanan i plan och att utföra hamnpåfarten med två tunnelrör innehållande två körfält i vardera tunnelrör. I förslaget till reviderat genomförandebeslut är det alternativet med en tunnel som innehåller ett körfält i båda riktningarna som ligger med som förutsättning vid bedömd utgiftsberäkning.

Sedan föregående genomförandebeslut som togs i Hamnens styrelse och i Exploateringsnämnden 2009-12-17 har följande programändringar skett för Värtapiren:

- Anläggning för elanslutning av fartyg
- Ökad Hamn-Infrastruktur
- Störningar vid klaffbyten
- KF:s beslut om utförande av miljöprogram för Norra Djurgårdsstaden
- Konst 1% av värdet på terminalbyggnader
- Rivning befintlig terminal

Dessa programändringar har värderats till totalt 281 mkr.

Genomförande och tidplan

Enligt nuvarande planeringsförutsättningar startar fysiska arbeten 2012 och färdigställande är planerat under 2016. Hamnen fick 2011-04-19 ett avgörande i miljööverdomstolen som helt gick Hamnens väg. Hamnen fick verkställighet och därmed gavs rätt att starta fysiska arbeten. Nyttjas denna rätt avkrävs hamnen säkerhet för påbörjade arbeten. Domen är överklagad till HD och ännu har inget besked givits gällande prövningstillstånd. Skulle HD inte meddela besked gällande prövotillstånd före halvårsskiftet, avser projektet att starta arbete med verkställighet.

Tillståndsprocessen

Hamnen yrkade 2007 genom ansökan till Miljödomstolen om tillstånd till vattenverksamhet och förändrad hamnverksamhet för Värtaprojektet.

Miljödomstolen avslog 2010-02-16 genom Dom ansökan såvitt avser yrkandena om tillstånd till vattenverksamhet och förändrad hamnverksamhet. Domen överklagades av hamnen.

Miljööverdomstolen har i en dom den 19 april 2011 lämnat Hamnen tillstånd till vattenverksamhet och hamnverksamhet i Värtahamnen-Frihamnen. Domen är överklagad av en privatperson och ”Djurgården lilla Värtans miljöskyddsförening”. Högsta domstolen har ännu inte beslutat om prövningstillstånd ska lämnas. Domen har därmed inte vunnit laga kraft. MÖD har dock givit Hamnen tillstånd att ta tillståndet i

anspråk utan hinder av överklagat beslut till HD.

Säkerhet för arbeten med stöd av verkställighetsförordnande

Miljööverdomstolen har i en dom den 19 april 2011 lämnat Hamnen tillstånd till vattenverksamhet och hamnverksamhet i Värtahamnen-Frihamnen. Domen är överklagad och Högsta domstolen har ännu inte beslutat om prövningstillstånd ska lämnas. Domen har därmed inte vunnit laga kraft. MÖD har dock givit Hamnen tillstånd att ta tillståndet i anspråk utan hinder av laga kraft. Om tillståndet tas i anspråk före det att domen vinner laga kraft, måste Hamnen hos länsstyrelsen ställa säkerhet för den ersättning som skulle kunna bli aktuell om domstolens dom ändras.

Arbeten som påbörjas före laga kraft

Det är Hamnens önskan och förhoppning att Domen vinner laga kraft för arbetenas påbörjande. Med hänsyn till att hamnen redan erhållit anbud för Pirens utbyggnad, samt att Avtal med Tallink Silja förutsätter byggstart före 1/7 2012 är det av vikt att erforderliga kontrakt kan knytas. Om Domen inte vunnit laga kraft före halvårsskiftet 2012 planerar hamnen att knyta erforderliga kontrakt med stöd av MÖD varför Hamnen i detta tjänsteutlåtande, önskar delegation på detta beslut.

Med domen som utgångspunkt kan konstateras att Hamnens säkerhet dels ska omfatta temporär fiskeskada, dels den ersättning som för en vattenverksamhet kan komma att utgå, om domstolens dom ändras. I fråga om ersättningens storlek vid en ändring av domstolens dom, kan det inte antas att ersättningen vid återställande uppgår till något betydande belopp. Den stora förlusten torde därmed snarare kunna ligga i den ”onyttiga” kostnaden för de arbeten som inte längre kan nyttiggöras. Under 2012 planeras en total investering om 320 mkr.

Värtapirens delprojekt

Värtapiren är indelat i fem olika delprojekt: Beställarens arbeten, Förberedande arbeten, Pir och Kaj, Infrastruktur och Byggnader.

Pir och Kaj

I delprojektet *Pir och Kaj* inkluderas alla arbeten för utbyggnad av Värtapiren och Värtabassängen upp till färdig markyta. *Pir och Kaj* är det största och tekniskt mest komplicerade av delprojekten pga de svåra geotekniska förhållandena. För att man skall kunna upprätthålla den pågående hamnverksamheten kommer utbyggnaden att behöva ske i etapper. För närvarande pågår upphandling av första entreprenaden Pir och kaj med anbudsdatum 2012-03-30. Arbeten med piren är planerat att starta under 2012.

Infrastruktur

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

Byggnader

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

Arbeten kommer att drivas parallellt med pågående hamnverksamhet. Hamnen har i särskilt avtal med Tallink Silja reglerat förhållanden och ansvar under projekttid. Detta avtal förutsätter att arbeten påbörjas 2012-07-01



Värtapiren omfattar

- Om-, och nybyggt hamnområde på 131 000 kvm vilket är samma som ytan som dagen hamn.
- Den nya hamnen har fem kajlägen och totalt 1 200 meter kaj.
- 85 000 kvm nybyggd hamnyta.
- 18 000 kvm terminal- och hamnbyggnader

Organisation

För att reglera genomförandefrågor, finansiering, miljöprofilering mm föreslås att ett avtal träffas mellan Stockholms Hamn AB och exploateringskontoret, se bilaga 6.

Beställare är Stockholms hamnar AB och Exploateringsnämnden i samverkan.

Samverkan regleras i särskilt genomförandeval. Avtalet reglerar i huvudsak ägarförhållanden och betalningsansvar för utbyggnaden av Värtapiren. Huvudpunkten är att Exploateringskontoret och Hamnen direkt tar entreprenadkostnader för de delar som de i framtiden skall äga. Vidare regleras delegation av projektledning samt styrgruppens arbeten.

Styrgrupp

Projektet är organiserat och styrs av Stockholms Hamnar och Exploateringskontoret genom en styrgrupp. Styrgruppens bemanning tillsätts av Stockholms Hamnars VD och Förvaltningschefen på Exploateringskontoret. Styrgruppens uppgift är att

löpande informera sig om projektets utvecklings samt att fastställa övergripande villkor för kvalitativa, ekonomiska och tidsmässiga ramar. Styrgruppen kommunicerar löpande beslut och ställningstaganden.

Projektchef

Stockholms Hamnars projektchef är övergripande ansvarig för projektet. Projektchefen är föredragande för styrgruppen. Projektchefen rapporterar till Hamnens VD och förvaltningschefen för Exploateringskontoret genom styrgruppen för Värtapiren.

Projektledning

Projektledningen drivs av Stockholms hamn AB. Projektledningen bemannas av projektchefen. Projektledning skall leda projektet genom målstyrning, delegering och med ett proaktivt agerande.

Handlingsprogram

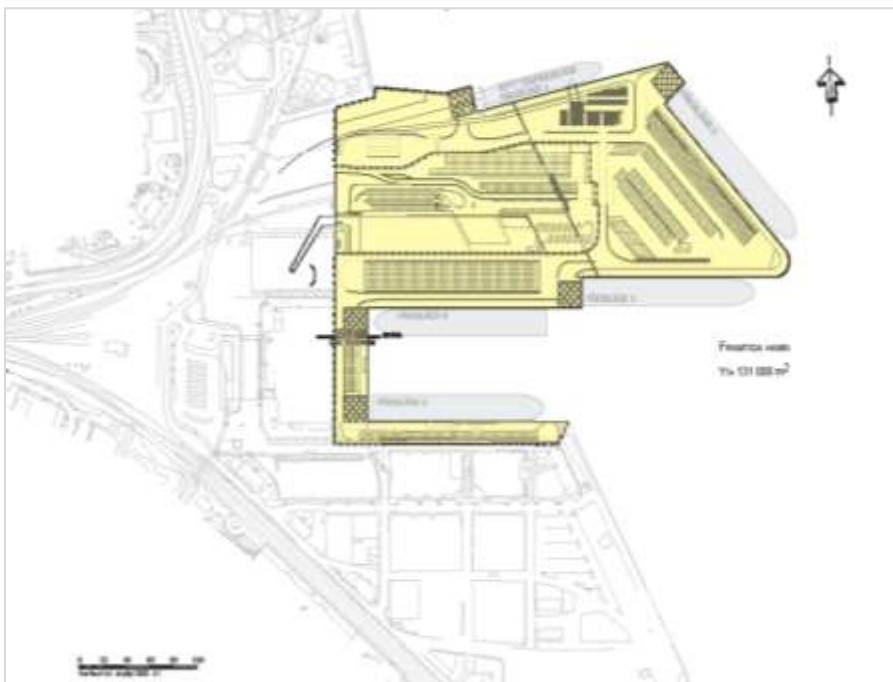
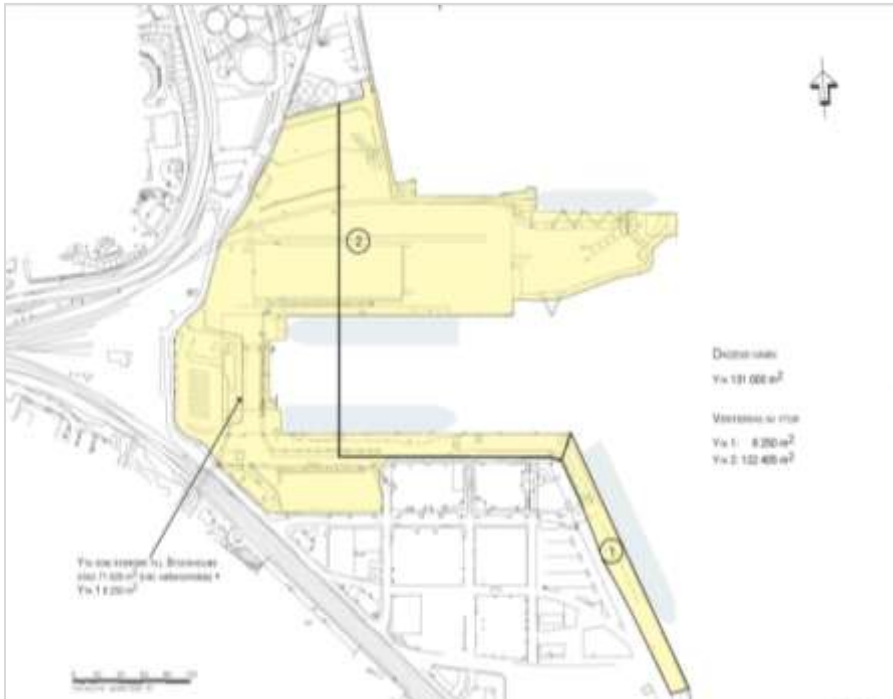
Norra Djurgårdsstaden är utsett som ett av stadens miljöprofilområden. Exploateringskontoret och Stockholms hamn har gemensamt upprättat ett handlingsprogram för miljö och hållbarhet för Värtapiren som följer det övergripande miljöprogrammet för Norra Djurgårdsstaden. Handlingsprogrammet ligger med som bilaga till genomförandeavtalet.

Risker och osäkerhetsfaktorer

Risker kan i huvudsak delas upp på grupper tekniska risker, programarbete, miljökrav, pågående hamndrift och kommunikation. Vad gäller tekniska risker så är behovet av att grundlägga piren på stort djup med ett mäktigt löst lerlager problematiskt. Det bedöms som orimligt att muddra denna lera. Ekonomiska risker föreligger alltså avseende metodval, resurser i form av sjöburen utrustning, bergtillgång och sättningsproblematik. Projektets kommunikation med omvärlden är ytterst viktig. Skulle denna fela kan den allmänna opinionen störa projektets framdrift.

- Ekonomiska: Het anläggningsmarknad i Stockholm. Tidsförskjutningar.
- Tid: Samordningsansvar för flera fristående entreprenader, tillhandahållande av byggnadsdelar.
- Tekniska risker: Grundläggning, sättningar.
- Miljökrav, Energikrav, buller, grumling och spridning av föroreningar.
- Logistik: Tallink Siljas hamndrift under entreprenadtid.
- Kommunikation
- Överklagat miljötillstånd. Eventuellt påbörjande av arbeten före miljööverdomstolens dom vunnit laga kraft med stöd av verkställighet och erlagd säkerhet till länsstyrelsen.

För hamnpåfarten är en risk om nuvarande förslaget måste utökas med två körfält i båda riktningarna samt att grundläggningsförhållandena är sämre än beräknat. För pgaraget är utgifterna framtagna via nyckeltal.



Ekonomi

Exploateringskontoret och Stockholms Hamn redovisar här de ekonomiska förutsättningarna för respektive åtagande i projektet Värtapiren utifrån varsin investeringskalkyl enligt nuvärdesmetoden och vilka budgetkonsekvenser projektet medför.

Kostnader för investering

Nuvarande kostnadsuppskattning visas till höger i diagrammet nedan. Kostnadsökningen sedan 2010-01 utgörs av 38 mnkr i tidiga projektkostnader 215 mnkr i indexuppräknade och 281 mnkr av programändringar. Beloppen nedan är ej indexuppräknade. 2 640 mnkr motsvarar uppräknat ca 2 820 mnkr.

Kalkyldatum	Inriktningsbeslut	Genomförandebeslut	Genomförandebeslut
	2008-06-09	2009-12-17 2010-01	Ny Budget 2011-06
Summa	1 100 000 tkr	2 106 000 tkr	2 640 000 tkr
4601 Tidiga arb	0 tkr	0 tkr	38 000 tkr
4602 Best. arb	25 000 tkr	265 000 tkr	274 384 tkr
4603 Projektering	0 tkr	74 000 tkr	91 616 tkr
4604 Förb. Arb	40 000 tkr	67 000 tkr	80 000 tkr
4605 Pir & kaj	564 000 tkr	959 000 tkr	1 131 000 tkr
4606 Infrastruktur	44 000 tkr	128 000 tkr	333 000 tkr
4607 Byggnader	175 000 tkr	423 000 tkr	457 000 tkr
4620 Risk	252 000 tkr	191 000 tkr	235 000 tkr

Nuvärdesberäkning

Projektets investering samt Värtahamnens prognostiserade intäkter och kostnader på 85 års sikt, har nuvärdesberäknats till 311 mkr.

Nuvärde av 85 års operativa resultat fr o m 2012. Hamnavgifter	2 735 mkr
Hyror, räntor, driftkostnader och underhåll mm	
Nuvärde av investering. 2 640 mkr	-2 424 mkr
Netto nuvärde	311 mkr

Finansiering

Projektets Investering finansieras gemensamt av Stockholms Hamnar (22,5%) och Exploateringskontoret (77,5%).

Resultat av investeringsanalys enligt nuvärdesmetoden

Exploateringskontoret och Stockholms Hamn redovisar här dels de ekonomiska förutsättningarna totalt för hela projektet Värtapiren och dels för respektive nämnds/styrelses åtagande utifrån varsin investeringskalkyl enligt nuvärdesmetoden. Detta redovisas närmare i bilaga 1, 2 och 3.

Investeringsanalysen beaktar de ekonomiska konsekvenserna på investerings- och driftsidan i löpande prisnivå. Investeringsanalysen enligt nuvärdesmetoden för genomförande för hela projektet Värtapiren inklusive exploateringsnämndens infrastruktur

redovisar ett negativt nettonuvärde om ca 410 mnkr.

De sammanlagda utgifterna i löpande prisnivå beräknas till ca 3 710 mnkr. För Värtapiren är index uppräkningsarna 3,5 % per år och för övrig ny infrastruktur är indexuppräkningsarna 5 %. Av utgifterna om ca 3 710 mnkr är ca 2 820 mnkr utgifter för själva hamnområdet Värtapiren och ca 890 mnkr utgifter för ny infrastruktur i anslutning till Värtapiren. Utgifterna för infrastrukturen belastar enbart exploateringsnämndens kalkyl. Av utgifterna på ca 2 820 mnkr fördelas 635 mnkr på Stockholms Hamn och 2 185 mnkr på exploateringsnämnden. Av utgifterna för exploateringsnämnden är 4 mnkr utgifter före år 2012, dvs redan nedlagda utgifter som främst avser utgifter för framtagande av ny detaljplan, inkl plankostnad. För Stockholms Hamn är motsvarande utgift 148 mnkr som främst avser planerings-, utrednings-, och tillståndsprocessen. Alla utgifter är exklusive moms.

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

För infrastrukturen som enbart belastar exploateringsnämnden om ca 890 mnkr är utgifterna före år 2012 3,5 mnkr. Inkomsterna består av hyresintäkter från parkeringsanläggningen.

Budgetkonsekvenser

Investeringsbudget

Investeringsutgifterna för projektet beräknas till ca 3 710 mnkr i löpande prisnivå. Utfallet över åren beräknas bli enligt nedanstående tabell:

Budgetkonsekvenser	Ack						
Investering	t.o.m.						
Mnkr	2011	2012	2013	2014	2015	Senare	Totalt
Utgifter Exploateringsnämnden	-117,6	-250,0	-513,9	-557,0	-493,4	-252,5	-2 182,6
Utgifter Infrastruktur	-3,5	-15,5	-100,3	-153,8	-219,4	-395,7	-888,2
Utgifter Stockholms Hamn	-34,2	-72,1	-149,2	-162,3	-144,0	-72,5	-636,1
Totalt Utgifter	-155,3	-337,6	-763,4	-873,1	-856,8	-720,7	-3 706,9

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

Driftbudget

Driftkostnaderna för trafiknämndens och stadsdelsnämndens ansvarsområden beräknas från år 2016 uppgå till ca 0,2 mnkr per år. I avvaktan på detaljerade kostnader har ett schablonvärde använts. Anläggningarna beräknas vara underhållsfria de första

10 åren. Stockholms Hamns drift- och underhållskostnader beräknas till 34 mnkr i den nya hamnen.

Kapitalkostnaderna för exploateringsnämnden beräknas uppgå till ca 130 mnkr det första året och minskar därefter något genom avskrivningar. För Stockholms Hamn beräknas kapitalkostnaderna uppgå till ca 23 mnkr det första året och minskar därefter något genom avskrivningar.

Slutsats-ekonomi

Investeringsanalysen enligt nuvärdesmetoden för utbyggnaden av Värtapiren ger sammanlagt ett underskott om totalt ca 410 mnkr.

För exploateringsnämnden ger investeringsanalysen enligt nuvärdesmetoden för utbyggnaden av projektet Värtapiren ett underskott om totalt ca 2 600 mnkr varav ca 720 mnkr berör exploateringskontorets infrastruktur. För Stockholms Hamn ger investeringsanalysen enligt nuvärdesmetoden ett överskott om ca 2 190 mnkr. Överskottet beror på hamnens hyresintäkter för färjeterminalen och hamnavgifterna.

Reviderat inriktningsbeslut för Valparaiso

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

I Värtapirens utbyggnad ingår att fylla ut Värtabassängens inre delar. Inom kvarteret Valparaiso är ett område för handel- och kontorsändamål om 60 000 – 80 000 kvm anvisat till NCC Property Development genom beslut i marknämnden den 16 november 2006. NCC har i nära samarbete med exploateringskontoret, stadsbyggnadskontoret och Stockholms Hamn låtit utreda möjligheterna att utveckla området för handel, kontor och bostäder och vara en viktig del i det fortsatta stadsutvecklingsarbetet av Norra Djurgårdsstaden.

En målbild finns framtagen för ett huvudstråk i form av en allé genom området som ska binda samman Norra Djurgårdsstadens stadsutvecklingsområde från Frihamnen i söder till Ropsten i norr.

Utbyggnadsförslaget



Fotomontage över Södra Värtahamnen från nordväst

Källa: Aaro Designsystem

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

I studier gjorda av NCC tillsammans med staden har NCC redovisat ett förslag där Valparaiso går att bebyggas med mer än det som idag är markanvisats till NCC. Det som ligger till grund för indata i nuvärdesberäkningarna för detta inriktningsbeslut är detta antagande om en möjlig utökad exploatering av Valparaiso. Planarbetet är som tidigare nämnts ej påbörjat vilket gör det svårt att i nuläget veta om exploateringsgraden är rätt antagen. Möjligheten för ökad exploatering måste prövas i den fortsatta processen. I och med det fördjupade programmet för Södra Värtahamnen är förslaget för Valparaiso nu mer genomarbetat. Förslaget innehåller ca 150 000 kvm kommersi-

ell bebyggelse och ca 200 lägenheter.

Genomförande och tidplan

Remissen av det fördjupade programmet för Södra Värtahamnen godkändes av exploateringsnämnden den 15 mars 2012. Efter att alla remissvar på det fördjupade programmet redovisats i stadsbyggnadsnämnden kan detaljplanearbete påbörjas för enskilda kvarter.

Valparaiso är inklämt mellan flera stora infrastrukturprojekt som påverkar igångsättningen. Om Värtapirens byggstart följer tidplanen skulle arbetena inom projektet Valparaiso kunna starta 2015 när byggnaderna inom området rivs och ersätts av nya ute på Värtapiren. Det förutsätter att detaljplanearbete för Valparaiso påbörjas under 2012. Trafikverkets etablering för Norra länken inom Valparaiso sträcker sig till årsskiftet 2014/2015. Den förutsatta höga exploateringen inom Valparaiso på ca 170.000 kvm och dess begränsade yta gör att områdets utbyggnad måste ske i etapper. Genomförandet ska dock ske så snabbt som möjligt eftersom flera funktioner som inlastning, parkering och däck är gemensamma för flera intressenter. För handel är det också viktigt att det finns en tillräckligt stor massa när butikerna öppnar. De första kvarteren inom Valparaiso bör kunna vara klara 2018. I det fortsatta arbetet prövas även bostäder i de mer centrala delarna av Valparaiso där de bedöms påverkas mindre av buller och riskfrågor. I det fördjupade programmet som ligger till grund för det fortsatta arbetet föreslås ca 200 lägenheter.

Risker och osäkerhetsfaktorer

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

- **Osäker stadsutformning**

Det finns idag ingen ny påbörjad detaljplan för Valparaiso och det gör att större antaganden än normalt har skett. Det reviderade inriktningsbeslutet innehåller därför större osäkerheter än normalt. Den höga exploateringen är inte prövad i någon detaljplan. Osäkert om det går att bygga bostäder.

- **Osäkerhet i tidplanen**

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

- **Komplicerat stadsutvecklingsområde**

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

- **Konjunkturförändringar**

Projektet innehåller i stor utsträckning enbart kommersiell bebyggelse som är mer känslig för konjunkturedgångar och finansiell oro än bostäder. Projektet kommer att

byggas under flera år och i olika etapper vilket gör att olika ekonomiska förutsättningar kan komma att råda.

- **Farligt gods**

Farligt gods på järnväg och gatunätet till och från Värtapiren passera projektet Valparaiso. Detta kan innebära restriktioner för byggandet inom projektet Valparaiso.

- **Kommunikation**

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

Ekonomi

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

Resultat av investeringsanalys enligt nuvärdesmetoden

Investeringsanalysen beaktar de ekonomiska konsekvenserna på investerings- och driftsidan i löpande prisnivå. Investeringsanalysen enligt nuvärdesmetoden för projektet redovisar i detta tidiga skede ett negativt nettonuvärde om ca 890 mnkr motsvarande ca 520 000 kr/ekvivalent lägenhet. Investeringsanalysen enligt nuvärdesmetoden redovisas i bilaga 4.

De sammanlagda utgifterna i löpande prisnivå beräknas till ca 2 280 mnkr, varav ca 75 mnkr är utgifter före år 2012, dvs. redan nedlagda utgifter där den största posten är förvärv av mark. Övriga kommande utgifter i Valparaiso är främst gatuinvesteringar där stora delar kommer att byggas på påldäck och broar samt ledningsflyttar, nya offentliga platser och gång- och cykelbroar till angränsande stadsdelar. Försäljningsinkomsterna bedöms till ca 1 300 mnkr.

Jämfört med inriktningsbeslutet 2009-12-17 har projektet studerats ytterligare och bearbetats. Det har gjort att utgifterna ökat genom att det tillkommit bättre gång- och cykelförbindelser till angränsande bostadsområden, mera offentliga platser ingår och att grundläggningen av de offentliga gatorna bedömts dyrare än tidigare.

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

Budgetkonsekvenser

Investeringsbudget och försäljningsinkomster

Investeringsutgifterna för projektet beräknas till ca 2 280 mnkr och investeringsinkomsterna till ca 1 300 mnkr i löpande prisnivå. Utfallet över åren beräknas bli enligt nedanstående tabell:

Budgetkonsekvenser	Ack						
Investering	t.o.m.						
Mnkr	2011	2012	2013	2014	2015	Senare	Totalt
Utgifter inkl. förvärv (-)	-73,6	-14,0	-28,4	-115,2	-288,8	-1 759,8	-2 279,8
Inkomster (exkl. försäljning)	0,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,1
Nettoutgift (-) /-inkomst	-73,5	-14,0	-28,4	-115,2	-288,8	-1 759,8	-2 279,7
Försäljningsinkomst	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	1 298,4	1 298,4

Driftbudget

Driftskostnaderna för trafiknämndens och stadsdelsnämndens ansvarsområden beräknas från år 2016 uppgå till ca 1,3 mnkr och öka till som mest 4 mnkr per år. Anläggningarna beräknas vara underhållsfria de första 10 åren. Därefter uppgår underhållskostnaderna till som mest 3,6 mnkr per år.

Kapitalkostnaderna för exploateringsnämnden beräknas uppgå till ca 125 mnkr det första året och minskar därefter något genom avskrivningar. Reavinsten uppgår till 1 282 mnkr.

Ekonomiska osäkerheter

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

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

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

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

Slutsats-ekonomi

Investeringsanalysen enligt nuvärdesmetoden för utbyggnaden av projektet Valparaiso ger ett underskott om ca 890 mnkr motsvarande ca 520 000 kr per ekvivalent lägenhet. Projektet innehåller mycket komplexa och tunga infrastrukturinvesteringar. Projektet Valparaiso har en hög exploateringen och all mark säljs.

Exploateringskontoret föreslår att exploateringsnämnden godkänner reviderat inriktningsbeslut för Valparaiso med utgifter om 65 mnkr för fortsatta utrednings-, projekterings- och provisoriska arbeten mm av Valparaiso fram till att genomförandebeslut fattas. Exploateringskontorets bedömning idag är att genomförandebeslut bör kunna behandlas under 2014.

Reviderat inriktningsbeslut för Södra Värtan



Programområdet idag, ortofoto

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

Enligt gällande detaljplan är området huvudsakligen avsett för hamnverksamhet och industri som har samband med den. Sedan 1980-talet har nya byggnader uppförts med verksamheter som inte direkt är knutna till hamnen. Bland de nya verksamheterna

finns bl a hotell, IT och media. Der gör att området Södra Värtan präglas av ett hamn- och industriområde med inslag av ny bebyggelse. Området innehåller både bebyggelse som ska vara kvar och som ska rivas. Ett flertal oljecisterner har funnits i området men är nu borttagna och stora delar av de tomma ytorna används idag som upplag och parkering. Färjorna skapar idag stor genomfartstrafik i området och delar av Södra Värtan används fortfarande för uppställning av bilar och lastbilar som ska med färjor.

Under 2005 var två detaljplaner i Södra Värtan ute på remiss och samråd. Staden kunde därefter konstatera att planeringsförutsättningarna behövde förtydligas och vidareutvecklas bl a avseende riksintresset hamn. Ett fördjupat program för hela Södra Värtahamnen finns framtaget och godkändes av exploateringsnämnden den 15 mars 2012. I det fördjupade programmet ingår de nya förutsättningar som den nya Värtapiren innebär för Södra Värtan. I arbetet har också bullerstudier gjorts eftersom det styr den framtida användningen i Södra Värtan. Ärendet 2009-12-17 innehöll flera olika scenarios för antalet bostäder i Södra Värta, från 1 400 lgh till 0 lgh. Utifrån därefter gjorda bullerstudier innehåller det fördjupade programförslaget ca 1 100 lgh i de mer centrala delarna av området som är minst utsatt för externt industribuller.

Under 2010 har Vasakronan slutfört projektet Riga. Byggnaden innehåller ca 25 000 kvm BTA handel och kontorsändamål. En matvarubutik har öppnat och kontorshyresgäster flyttat in. I maj 2011 markanvisades 90 000 – 120 000 kvm av kv Antwerpen mm till Antwerpen Properties AB som är ett helägt dotterbolag till SEB. SEB:s verksamhet i Stockholm är idag utspridd och SEB planerar att koncentrera den till Södra Värtan. Totalt innebär det att ca 5 500 arbetsplatser. Första byggstart är planerad till 2014. Kv Bristol 1 mm markanvisades till KB Positionen 2, som är ett helägt dotterbolag till Vasakronan AB, vid exploateringsnämndens sammanträde den 15 mars 2012. Projektet innehåller ca 20 000 kvm kontor.



Situationsplan som visar en idé om en möjlig bebyggelse inom Södra Värtahamnen
Källa: Rosenbergs Arkitekter

Utbyggnadsförslaget



Kajstråket i Södra Värtahamnen

Källa: Rosenbergs arkitekter

I detta skede finns inga aktuella påbörjade detaljplaner som visar utbyggnaden av Södra Värtan. Utgångspunkten inför detta tjänsteutlåtande är det fördjupade programmet för området. Det gör att materialet som inriktningsbeslutet för Södra Värtan grundar sig på är grova antaganden om hur området skulle kunna gestalta sig och kan komma att skilja sig mycket jämfört med det som i framtiden genomförs. För området har antagits en mycket hög exploatering. Områdena närmast vattnet är i första hand planerade för bostadsändamål. Detta för att få en blandning av kontor, handel och bostäder som skapar en mångfald och ett attraktivt, levande och hållbart Södra Värtan. Inom området finns en kvarterspark och utmed vattnet ett kajstråk med en skyddad badplats i solläge som ska vara ett av områdets viktigaste målpunkter för såväl de som bor och arbetar i området som för tillfälliga besökare.

Förslaget innebär att områdets nordöstra hörn mot Värtabassängen fylls ut och det nya markområdet bebyggs med kontor. Den nya kontorsbebyggelsen ska verka som en skärm och skydda bostäderna för buller från fartygen.

Södra Värtan är utsatt för risker. Från Loudden går transporter utmed Tegeluddsvägen med farligt gods. Enligt kommunfullmäktige ska oljeverksamheten i Loudden avvecklas i framtiden. Arrendeavtalen för Loudden sträcker sig fram till 2016 med

möjlighet till förlängning till 2019. Tidsmässigt planeras utbyggnaden av Södra Värtan att påbörjas innan Loudden avvecklats vilket betyder att ny bebyggelse i en zon utmed Södra Hamnvägen/Tegeluddsvägen kan komma att få begränsningar i användningen och krav på utformning.

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

Fyra städer har gått samman för att lyfta bullerfrågan i växande städer där externt industribuller från hamnverksamhet gör att frågan om stadsutveckling av bostäder i attraktiva lägen blir väldigt komplex. Göteborg, Malmö, Helsingborg och Stockholm har tillsammans sökt och fått bidrag från Delegationen för hållbara städer för att genomföra studier som kan synliggöra konsekvenserna och lyfta fram den problematik som uppstår av dagens riktvärden för industribuller vid stadsutveckling.

Fartyg som är elanslutna när de ligger i hamn bullrar mindre och släpper inte ut emissioner i luften. Den nya Värtapiren kommer att ha elanslutningar till alla kajlägen. För fartyg som angör Stockholm endast någon timme är det idag inte möjligt att elansluta fartyget eftersom tiden är för kort. Ambitionen från exploateringskontoret och Stockholm Hamn är dock att så många fartyg som möjligt ska vara elanslutna när den nya Värtapiren tas i drift 2016.

Det fördjupade programmet bygger på principen att bebyggelsen närmast Värtapiren och Frihamnspiren är kontorsbebyggelse. Den ska verka som en bullerskyddande skärm för bostäderna som är placerade i de centrala delarna av Södra Värtan. Kontorsbebyggelsen måste vara högre än den innanförliggande bostadsbebyggelsen samt att den är utformad utan öppningar där buller kan sprida sig. Bullernivåerna inomhus klaras via byggnadstekniska åtgärder. Detta gäller alltså för att klara nivåerna utomhus vid fasad.

Exploateringen som det reviderade inriktningsbeslutet grundar sig på är mycket hög och utgår från det fördjupade programmet. Inom Södra Värtan förutsätts ca

1 100 lägenheter och ca 270 000 kvm kommersiell bebyggelse uppföras. För att öka projektets inkomster föreslår kontoret att i det fortsatta arbetet ingår att studera en ökning av antalet bostäder.

I arbetet med Södra Värtan ingår också att integrera området bättre med omgiv-

ningen jämfört med idag. Där är det viktigt att bryta upp den barriär som Värtabanans idag utgör. Värtabanans östra bangård ägs av Trafikverket.

Den framtida bebyggelsen för hela Norra Djurgårdsstaden kommer att innebära mer trafik i området. Ett fullt utbyggt stadsutvecklingsområde kommer att alstra trafik som ligger väldigt nära vad det nya lokala trafiknätet kommer att klara av. För att hålla nere biltrafiken i området satsas mycket på bra gång- och cykelförbindelser. Dessutom är bra kollektiva trafikförbindelser som finns på plats redan vid de första inflyttningarna mycket viktiga för Södra Värtahamnen. SL:s planerade Spårväg City från City genom området till Ropsten och Lidingö är väldigt positiv. Inledningsvis kommer Spårväg City att låna ett spår på Värtabanans östra bangård av Trafikverket för att komma till Södra Värtahamnen. Även kollektivtrafikförsörjningen norrifrån till området måste ses över.

Genomförande och tidplan

Den omfattande byggnationen i Södra Värtan gör att området kommer att byggas ut i etapper. Första byggstart är planerad till att ske under 2014 och sista ca 10 år senare.

Södra Hamnvägens allé planeras med spårtrafik placerad i mitten omgiven av körbanor, cykelbanor, gångbanor och trädrader. Den skulle kunna byggas under 2016 och 2017. För att kunna nyttja Värtabanans östra bangård måste tågtrafiken till Continerhamnen ha upphört och verksamheten flyttat till Norvik. Vidare krävs att uppgörelse träffats med Trafikverket om att de frånträder området till förmån för ett nytt huvudstråk genom området. Om Värtabanans rangerbangård tas bort kan Södra Värtan få en helt ny koppling till Gärdet med dess omgivning och underlätta för kollektivtrafik, fotgängare och cyklister mm.

Risker och osäkerhetsfaktorer

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

- **Osäker stadsutformning**

I detta tidiga skede finns endast det fördjupade programmet som underlag vad gäller markanvändning och exploateringsgrad. Mer detaljerad kalkyl kan tas fram när detaljplanarbetet påbörjats. Det reviderade inriktningsbeslutet innehåller därför större osäkerheter än normalt. Beräkningar är gjorda på antagande om en hög exploatering.

- **Osäkerhet i tidplanen**

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

- **Konjunkturförändringar**

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

- **Buller**

Möjligheten att bygga bostäder eller inte i Södra Värtan ger ett mycket stort utslag

på projektets totala nettonuvärde och i förlängningen hela projektet Södra Värtahamnen. För områdets karaktär har denna fråga mycket stor betydelse.

- **Farligt gods**

Så länge containerterminalen och oljehamnen vid Loudden är i bruk kommer farligt gods att passera nära området. Detta kan innebära restriktioner för byggandet längst med Södra Hamnvägen.

- **Markföroreningar**

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

- **Värtabanans östra bangård**

Södra Hamnvägen måste breddas för att klara Spårväg City och den nya utbyggda stadsdelens framtida trafik. Om det av något skäl inte går att utvidga Södra Hamnvägen inom bangårdens område måste strukturen omarbetas för området. Marken på Värtabanans östra bangård ägs av Trafikverket.

- **Grundläggningsförhållanden**

Inga undersökningar av grundläggningsförhållandena är ännu utförda. I nuläget ingår som förutsättning att grundläggningen är normal. Detta är en osäkerhet om det skulle visa sig att grundläggningsförhållandena är sämre och att gator mm måste grundläggas med påldäck innebär det fördyringar.

Ekonomi

Exploateringskontoret redovisar här de ekonomiska förutsättningarna för projektet Södra Värtan enligt nuvärdesmetoden och vilka budgetkonsekvenser projektet medför. Eftersom projektet är i en så tidig fas är utgifterna som kalkylen bygger på grovt framtagna.

Resultat av investeringsanalys enligt nuvärdesmetoden

Investeringsanalysen beaktar de ekonomiska konsekvenserna på investerings- och driftsidan i löpande prisnivå. Investeringsanalysen enligt nuvärdesmetoden för projektet Södra Värtan redovisar i detta tidiga skede ett positivt nettonuvärde om ca 1 310 mnkr motsvarande ca 340 000 kr/ekvivalent lägenhet. Investeringsanalysen enligt nuvärdesmetoden redovisas i bilaga 5.

De sammanlagda utgifterna i löpande prisnivå beräknas till ca 1 900 mnkr, varav ca 38 mnkr är utgifter före år 2012, dvs. redan nedlagda utgifter där den största posten är olika utredningar som togs fram i samband med detaljplanearbete 2004-2006. Övriga framtida utgifter i Södra Värtan är främst gatuinvesteringar inkl ett nytt huvudstråk genom området i form av en allé, ledningsarbeten, anläggande av nya offentliga platser, evakuering av befintliga verksamheter och markföroreningar. Försäljningsinkomsterna bedöms till ca 3 790 mnkr.

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

Budgetkonsekvenser

Investeringsbudget och försäljningsinkomster

Investeringsutgifterna för projektet beräknas till ca 1 900 mnkr och investeringsinkomsterna till ca 3 790 mnkr i löpande prisnivå. Utfallet över åren beräknas bli enligt nedanstående tabell:

Budgetkonsekvenser	Ack						
Investering	t.o.m.						
Mnkr	2011	2012	2013	2014	2015	Senare	Totalt
Utgifter inkl. förvärv (-)	-38,1	-25,3	-58,0	-102,3	-236,2	-1 463,5	-1 923,2
Inkomster (exkl. försäljning)	0,8	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,8
Nettoutgift (-) /-inkomst	-37,3	-25,3	-58,0	-102,3	-236,2	-1 463,5	-1 922,5
Försäljningsinkomst	5,1	0,0	0,0	343,3	483,9	2 960,3	3 792,6

Driftbudget

Driftkostnaderna för trafiknämndens och stadsdelsnämndens ansvarsområden beräknas från år 2014 uppgå till ca 1 mnkr och öka till som mest ca 9 mnkr. Anläggningarna beräknas vara underhållsfria de första 10 åren. Därefter uppgår underhållskostnaderna till som mest ca 8 mnkr per år.

Kapitalkostnaderna för exploateringsnämnden beräknas uppgå till ca 110 mnkr det första året och minskar därefter något genom avskrivningar. Reavinsten uppgår till ca 3 650 mnkr.

Ekonomiska osäkerheter

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

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

Slutsats-ekonomi

Investeringsanalysen enligt nuvärdesmetoden för utbyggnaden av projektet Södra Värtan ger ett överskott om ca 340 000 kr per ekvivalent lägenhet. Exploateringen i Södra Värtan kommer att bli mycket hög. All mark i Södra Värtan säljs. Det innebär att det är svårt att förbättra det ekonomiska resultatet till att gå med ytterligare överskott. Inga kostnader finns medtagna för Spårväg City.

Exploateringskontoret föreslår att exploateringsnämnden godkänner reviderat inriktningsbeslutet för Södra Värtan med utgifter om 80 mnkr för fortsatta utrednings-, projekterings- och förberedande arbeten mm för Södra Värtan fram till att genomförandebeslut fattas. Exploateringskontorets bedömning idag är att genomförandebeslut bör kunna behandlas under 2014.

Södra Värtahamnen totalt- ekonomi

Sammanlagt för de tre projekten bedöms utgifterna till ca 7 900 mnkr i löpande prisnivå och inkomsterna till ca 5 100 mnkr. Det totala nettonuvärdet i Södra Värtahamnen är ca 10 mnkr.

<i>Belopp i mnkr (ca) (inkl index)</i>	Värtapiren (inkl infrastruktur)	Valparaiso	Södra Värtan	Södra Värtahamnen Summa
Inkomster		1 300	3 790	5 090
Utgifter	-3 710	-2 280	-1 920	-7 900
Nettonuvärde	-410	-890	1 310	10

Jämfört med beslutet 2009-12-09 har exploateringen av området ökat. Konsekvenser av den höga exploateringsgraden i framför allt Södra Värtan får framtida studier i detaljplanearbetet visa. Exploateringskontoret kommer att återkomma till nämnden i samband med genomförandebeslut, markanvisningar och att olika detaljplaner för området tas fram.

För att få en förståelse för hur mycket kommersiell bebyggelse som förutsätts inrymmas inom Valparaiso och Södra Värtan kan en jämförelse göras med att området ska rymma ca 40 st Hötorgsskrapor. Om det inte går att bygga bostäder i Södra Värtahamnen blir andelen kommersiell bebyggelse ännu högre.

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

Plan för uppföljning

Projekten följer stadsledningskontorets projektstyrningsmodell för stora projekt.

Ekonomi följs upp i samband med den normala ekonomirapporteringen; flerårsprogram, verksamhetsplan, verksamhetsberättelse m.m. Eventuella avvikelser kommer att analyseras och kommenteras i separat bilaga.

Åtagandena på grund av miljöprofileringen kommer att följas upp särskilt.

Kommunikation

Projektet följer Stockholm stad övergripande kommunikationsplan och Norra Djurgårdsstadens kommunikationsplan som uppdateras minst årligen.

På hemsidan www.stockholm.se/norradjurgardsstaden kan man följa projektet.

Exploateringskontorets och Stockholms Hamns synpunkter och förslag

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

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

Att bygga infrastruktur i form av en ny utbyggd Värtapir är dyrt. Det är därför en utmaning att nå ekonomisk balans i projektet Södra Värtahamnen. Här har dock ambitionen varit att försöka åstadkomma detta. Exploateringskontoret bedömer utifrån det fördjupade programmet att antalet bostäder måste ses över och ökas för att uppnå målsättningen om positivt nuvärde i beräkningarna. Även bebyggelsens höjd ska fortsättningsvis studeras i samband med att detaljplaneprocessen nu påbörjas för flera kvarter. Området är också omnämnt som en plats där höga hus kan prövas.

Om det går att bygga en blandad bebyggelse i Södra Värtan med både bostäder, handel och service beror på hur industribuller från fartyg ska bedömas. Detta är en principiellt mycket viktig fråga som styr den fortsatta utformningen av Södra Värtan. Om tillsynsmyndigheterna motsätter sig bostadsbebyggelse i Södra Värtan med hänvisning till industribuller innebär det i förlängningen att Loudden inte heller kommer att kunna bebyggas med bostäder. För hela stadsutvecklingsområdet Norra Djurgårdsstaden är Hjorthagen och Loudden utpekade som de två stora bostadsområdena med ca 5 000 lgh vardera.

Exploateringskontorets anser att Värtabanans östra bangård ska avvecklas när containertrafiken flyttas till Norvik i Nynäshamn 2016. Området bör istället nyttjas för ett nytt huvudstråk i form av en allé innehållande Spårväg City. I planeringen av Värtapiren är spår utdragna på piren för att klara framtida tågfunktioner om Värtabanans östra bangård skulle avvecklas. Värtabanans östra bangård utgör idag en barriär mellan Värtan och övriga stadsdelar som är olycklig och som bör brytas upp med olika passager. En diskussion med Trafikverket som äger Värtabanans östra bangård pågår för att se hur området ska användas i framtiden när containerverksamheten är flyttad.

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

Norra Djurgårdsstaden är utsett till ett miljöprofilområde. Det är väldigt positivt att de i området markanvisade byggherrarna Vasakronan, NCC och SEB hitintills har

visat höga miljöambitioner. Detta tillsammans med Stadens och Stockholms Hamns miljöarbete pekar på bra förutsättningar i det fortsatta arbetet.

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

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

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

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

BEREDNING

Ärendet har beretts av Stockholms Stadshus AB i samråd med stadsledningskontoret.

Stockholms Stadshus AB

Koncernstyrelsen för Stockholms Stadshus AB beslutade vid sitt sammanträde den 8 maj 2012 att föreslå kommunfullmäktige besluta följande

1. Genomförandet av exploateringen inom detaljplanen för Värtapiren, omfattande investeringsutgifter om 3 075 mnkr, godkänns. Exploateringsnämnden får i uppdrag att genomföra projektet och teckna erforderliga avtal.
2. Genomförandet av exploateringen inom detaljplanen Värtapiren, omfattande investeringsutgifter om 635 mnkr, godkänns. Stockholms Hamn AB får i uppdrag att genomföra projektet och teckna erforderliga avtal.
3. Fortsatta utredningar av förutsättningarna och förberedande arbeten för exploatering inom Valparaiso omfattande 65 mnkr godkänns. Exploateringsnämnden får i uppdrag att fortsätta planeringen av projektet.
4. Fortsatta utredningar av förutsättningarna och förberedande arbeten

för exploatering inom Södra Värtan omfattande 80 mnkr godkänns. Exploateringsnämnden får i uppdrag att fortsätta planeringen av projektet.

5. Beslutet i ärendet justeras omedelbart.

Koncernstyrelsen beslöt för egen del att

1. Genomförandet av exploateringen inom detaljplanen Värtapiren, omfattande investeringsutgifter om 635 mnkr, godkänns. Stockholms Hamn AB får i uppdrag att genomföra projektet och teckna erforderliga avtal.
2. Stockholms Stadshus AB får i uppdrag att gå i borgen såsom för egen skuld för den ersättning som kan utgå avseende uppskjuten fråga om temporär fiskeskada samt den ersättning som kan utgå om miljööverdomstolens beslut per 2011-04-19 ändras.
3. Beslutet i ärendet justeras omedelbart.

Reservation anfördes av Karin Wanngård (S) enligt följande.

Koncernstyrelsen föreslås besluta att

1. I huvudsak bifalla koncernledningens förslag till beslut.
2. Därutöver anföras:

Befolkningen i Stockholms län ökar med 35 000–40 000 personer om året. Tidigare prognoser, som legat till grund för planeringen, har varit mycket i underkant. Stockholms län är i dag farligt nära kapacitetstaket när det gäller flera avgörande samhällsfunktioner.

Bostadsförsörjningen och infrastrukturen är två av de områden där detta märks speciellt. De områdena är också intimt sammankopplade och helt beroende av varandra. Utan fungerande bostadsförsörjning bromsas all samhällsutveckling – och utan effektivt infrastruktursystem havererar bostadsförsörjningen. Det är därför extra viktigt att bostadsandelen ökar i exempelvis Norra Djurgårdsstaden. När det gäller Norra Djurgårdsstaden som helhet är de föreslagna proportionerna (ca 30 000 arbetsplatser och drygt 10 000 bostäder) inte rimliga.

Det fortsatta arbetet måste inriktas på att öka andelen bostäder i de aktuella områdena. Därför är det extra viktigt att bullret från hamnverksamheten/fartygen begränsas genom bullerskydd och genom att krav på minskat buller ställs på de som använder Värtapiren och övriga delar av hamnområdet. Bullret från fartygsmotorerna kan begränsas i tid genom att omedelbar elanslutning krävs när fartyg lägger till vid kaj.

Det är bra att aktuella byggherrar har visat höga miljöambitioner. Men tydliga krav

måste ändå ställas: Energianvändningen ska inte överskrida den som gäller för passivhus. Om grönytor tas i anspråk ska de ersättas med nya grönytor med likvärdig ekologisk funktion. I hamnområdet finns det betydligt större möjligheter än på andra håll att få acceptans för höga hus. Det finns anledning att utreda högre bebyggelse än den som föreslagits. Oavsett det ska den nya bebyggelsen ha grönska på taken och utmed fasaderna (murgröna). Det kan vara klokt att avstå från att ta den ekonomiska risk som det innebär att lägga pengar på utbyggnaden av piren innan överklagandeprocessen är klar. De eventuella extrakostnaderna är svåra att bedöma.

När nu ett nytt terminalområde byggs är det mycket viktigt att ta hänsyn till tillgängligheten för resenärer, både de som kommer till Värtapiren med kollektivtrafik och de som rör sig inom terminalbyggnaden. I dag har många äldre svårt att gå med bagage så långa sträckor som inom nuvarande terminalområde. Därför bör modern teknik i form av t.ex. rulltrottoarer och rullband för bagage ingå i planeringen.

Det finns gemensamma överenskommelser i EU om tillgänglighet för funktionshindrade som måste uppfyllas. Om spårvägen byggs blir det visserligen ett närmare kollektivtrafikläge än i dag för en del resenärer. Men från tunnelbana till fartygen kommer det att vara ca 2 km, ett avstånd som är alltför långt att gå för många.

Särskilt uttalande gjordes av Daniel Helldén (MP) enligt följande.

Bullerfrågan är och kommer att vara central vid exploateringen av området. Det primära ska vara att minska bullret vid källa. Hur frågan ska lösas är i dagsläget oklart. Det är viktigt att bullret från hamnverksamheten/fartygen begränsas genom till exempel bullerskydd eller andra nya kreativa lösningar samt genom att krav på minskat buller ställs på de som använder Värtapiren och övriga delar av hamnområdet. Men hamnverksamheten måste ges sin plats. Att som föreslås i utlåtandet ändra och harmonisera lagstiftningen får inte vara en väg om det innebär ökad tolerans för buller i bostäder.

Stockholms Stadshus AB:s och stadsledningskontorets gemensamma tjänsteutlåtande daterat den 20 april 2012 har i huvudsak följande lydelse.

Området Södra Värtahamnen har ett av Stockholm bästa lägen med många kvaliteter som närhet till city, natur och vatten. Området är något av Sveriges ansikte utåt genom alla utländska turister som anländer med fartyg till Stockholm via Värtan och Frihamnen. Norra Djurgårdsstaden är ett utmärkt exempel på hur stadens Vision 2030 ska förverkligas. I Norra Djurgårdsstaden finns stora delar av visionens utpekade ambitioner representerade. Här utvecklas en miljöstadsdel i världsklass som ger förutsättningar för en stark näringslivsutveckling, attraktiva boendemiljöer, en modern hamn som ger en internationell marknad, effektiva transportlösningar och god kommersiell och offentlig service samt spännande kulturliv i Hjorthagens gasverksområde.

Att bygga ny infrastruktur i den utsträckning som detta projekt kräver, med en ny

Värtapir, nya järnvägs- och väganslutningar m.m. kräver stora investeringar och därför en omfattande exploatering för att investeringarna ska kunna bäras med motsvarande inkomster från hamnens verksamhet samt försäljning av mark för bebyggelse m.m. Stadsledningskontoret och koncernledningen anser att det fördjupade programmet för området bör revideras för att uppnå målsättningen om högre exploatering i området. Området omgärdas med sådana kvaliteter som sjönära läge och närhet till nationalstadsparken, vilket genom en högre bebyggelse kommer fler Stockholmare till del i deras vardag. En högre exploatering ger också en större mängd både dag- och nattbefolkning i området och därmed bättre underlag för den kommersiella bebyggelse och kollektivtrafik som planeras i området. I den fortsatta processen i Södra Värtan måste också planerna på en etablering av ett studentboende på fartyg beaktas. Den ger ett värdefullt tillskott av studentbostäder i ett läge med närhet till många av de stora utbildningsinstitutionerna såsom KTH, Universitetet, Operahögskolan, Musikhögskolan, GIH, Journalistutbildningen vid Radio och TV-Husen m.fl.

Bullerfrågan är mycket viktig både för hamnens fortsatta verksamhet i området och möjligheten att öka bostadsbebyggelsen. Det är därför även fortsättningsvis viktigt att alla berörda parter inom området verkar för en anpassning av normer och lagstiftning utifrån dagens förutsättningar och de tekniska förutsättningarna i detta miljöprofilområde. Där så är lämpligt bör också möjligheten att genom mark-anvisningsavtal och servitut säkra kännedomen om förutsättningarna och säkra kvalitén i bebyggelsen. Etableringen av ett studentboende på fartyg kan också utgöra ett pilotprojekt för att i ett tidigt skede pröva en sådan modell.

Genom den föreslagna utvecklingen i området kommer staden få en modern storstadshamn, väl lämpad och effektiv för den trafik som den försörjer. Den nya bebyggelsen, de offentliga parkerna och gångstråken, förbättrad trafikinfrastruktur och service ger också ett bättre välkomnande till de ca fyra miljoner kryssnings-resenärer som anlöper Stockholm varje år via Värtapiren. Det kommer ytterligare förbättra förutsättningarna för Stockholms Hamn att utveckla kryssningstrafik och ökar Stockholms attraktivitet som besöksdestination - helt enligt stadens målsättning i Vision 2030.

Stadsledningskontoret och koncernledningen anser liksom exploateringsnämnden att SL:s planer på en Spårväg City genom området till Ropsten och Lidingö är ett viktigt beslut som stödjer utvecklingen i området. Vidare delar stadsledningskontoret och koncernledningen exploateringsnämndens syn på Värtabanans östra bangård och att området istället bör utnyttjas för ett nytt huvudstråk i form av en allé innehållande Spårväg City.

Stadsledningskontoret och koncernledningen har konstaterat att det finns en stor osäkerhet och en rad risker i projekten. För projekten Valparaiso och Södra Värtan finns inga detaljplaner framtagna, vilket innebär att gjorda antaganden som ligger till grund för beräkningar är mycket osäkra. Att projekten ändå tas upp för inriktningsbeslut beror på kopplingen till Värtapiren och att projekten tillsammans ska ge ett översiktligt ekonomiskt underlag att fatta beslut på.

De ekonomiska förutsättningarna, enligt det redovisade förslaget, har i dagsläget

små marginaler, framförallt i de senare etapperna i utvecklingen av området.

Stadsledningskontoret och koncernledningen vill därför ytterligare poängtera viktigheten av att exploateringsmöjligheterna i detta mycket attraktiva läge måste bevakas noga och utvecklas så att det marginellt positiva resultatet i investeringsanalysen kan upprätthållas eller förbättras.

Mot redovisad bakgrund föreslår stadsledningskontoret och koncernledningen att exploateringsnämnden och Stockholms Hamn AB får i uppdrag att genomföra projektet Värtapiren, samt att fortsätta med arbetet med Valparaiso och Södra Värtan inom de i tjänsteutlåtandet föreslagna budgetramarna.