



Anders Berglund
Innerstad
Telefon: 08-508 272 04
anders.berglund@expl.stockholm.se

Till
Exploateringsnämnden 2008-06-12

Utveckling av fastigheten Orgelpipan 6 inom stadsdelen Norrmalm. Avtal med Folksam Ömsesidig Livförsäkring, Banverket m fl. Markanvisning till Folksam Ömsesidig Livförsäkring. Inriktningsbeslut.

Förslag till beslut

1. Exploateringsnämnden godkänner ramavtal mellan Banverket, landstinget, Folksam, Scandic och staden.
2. Exploateringsnämnden godkänner samarbetsavtal mellan Banverket, Folksam och staden.
3. Exploateringsnämnden godkänner sidoavtal till ramavtal mellan Banverket, landstinget och staden.
4. Exploateringsnämnden ger markanvisning till Folksam Ömsesidig Livförsäkring för tillbyggnad inom fastigheten Orgelpipan 6 och del av fastigheten Norrmalm 4:53.

Krister Schultz

Stefan Eriksson

Sammanfattning

Den järnvägsplan, vilken när detta skrivs avses fastställas under maj månad, som ligger till grund för Citybanans utbyggnad innehåller en uppgång för station City i den av staden nyligen förvärvade fastigheten Orgelpipan 5 invid Nils Ferlins Torg. Under handläggningen av denna plan har framgått att tomträttshavaren för grannfastigheten Orgelpipan 6, Folksam, och hotellhyresgästen, Scandic avsett att

Bilaga 1: Förslag till ramavtal

Bilaga 2: Förslag till samarbetsavtal mellan Banverket, staden och Folksam

Bilaga 3: Förslag till sidoavtal till ramavtal mellan Banverket, landstinget och staden



överklaga planen, vilket skulle kunna innebära förseningar och merkostnader för Citybanan. I syfte att nå en för alla parter acceptabel lösning och för att få en betydligt generösare och funktionsmässigt bättre uppgång från station City har en utredning slutförts under våren med inriktning att flytta uppgången till Orgelpipan 6 samtidigt som denna fastighet utvecklas genom att en tillbyggnad görs. Med utgångspunkten att alla ska få en uppsida har utredningen resulterat i ett relativt stort intrång i fastigheten, vilket kräver en förhållandevis stor och kanske kontroversiell tillbyggnad i form av ett högt hus. Förslaget kräver en ny detaljplan och en mycket brådskande handläggning av alla inblandade. Ett avtalspaket med en avsiktsförklaring har framtagits nu och ett slutligt ställningstagande till projektet krävs om ca ett år för att inte förgäveskostnader ska bli för stora och försening av Citybanan kunna undvikas.

Det är angeläget att påpeka osäkerheterna, bland annat vad gäller framtagande av detaljplan för höghuset, är mycket stora. Tidsmässigt är det bara möjligt att genomföra projektet om beslut kan fattas av alla parter före sommaren i år och planarbetet kommer igång vid samma tid.

Kontoret föreslår i ärendet att nämnden ger Folksam Ömsesidig Livförsäkring en markanvisning och fattar inriktningsbeslut. Stadens ekonomiska utfall av projektet blir plus minus noll.

Bakgrund

För närvarande pågår planering av Citybanan i Stockholm, en sex km lång pendeltågstunnel under Stockholms innerstad, vilken beräknas kunna vara tagen i drift år 2017. Citybanan kommer att få två underjordiska stationer, varav en i City. Denna station kommer att få uppgångar bland annat inom fastigheten Orgelpipan 5 och tomträttsfastigheten Orgelpipan 6 i anslutning till den befintliga tunnelbanestationen T-Centralen.

Järnvägsplan för Citybanan, Dnr F07-1809/SA20 avses när detta skrivs fastställas av Banverket under maj 2008. Tillägg till detaljplaner, TDp 2004-02488-54 antogs av Stockholms kommunfullmäktige 2008-04-07. Huvuduppgången för station City blir enligt dessa planer i fastigheten Orgelpipan 5, som har förvärvats av staden av detta skäl. För Orgelpipan 6 innebär järnvägsplanen och detaljplanen att befintlig biljetthall inom fastigheten utvidgas och omdisponeras, samt att nya uppgångar byggs, dels till gatuplanet, dels ner till Citybanans plattformar. Vidare innebär järnvägsplanen att de två nedersta våningarna i den tre våningar höga delen av byggnaden inom fastigheten som ligger mot Vasagatan tas i anspråk för Citybanan. Banverket har framfört önskemål om att denna del av fastigheten skall rivas under byggtiden, för att sedan återuppföras med delvis nytt innehåll.



Fig. 3. Uppgångar station City (markerade med "J")

Folksam och Scandic har vid handläggning av järnvägsplanen och detaljplanen framfört kritik och aviserat att man avser att överklaga planerna. Banverket, landstinget, staden, Folksam och Scandic har mot denna bakgrund fört diskussioner om att möjliggöra en utveckling av Orgelpipan 6; Banverket och landstinget som huvudman/delfinansiär för Citybanan, staden som den andre delfinansiären för Citybanan men också som markägare till tomträtten Orgelpipan 6, Folksam som tomträttshavare samt Scandic som hyresgäst till merparten av befintlig bebyggelse. Fastighetens utveckling skulle även ge möjligheter att öka stationsanläggningens utbredning inom fastigheten. Av den anledningen träffade Banverket, Staden och Folksam den 19 december 2007 en överenskommelse, i form av ett påtecknat protokoll, om inriktning för tidiga utredningar rörande utvecklingen av fastigheten, samt kostnadsfördelning parterna emellan för dessa utredningar.

Staden, Banverket och landstinget har träffat ett genomförandeavtal för genomförandet av Citybanan. Enligt genomförandeavtalets § 8 skall samordning ske med andra projekt.

Avtalspaket/markanvisning

Allmänt

Efter den ovan nämnda överenskommelsen i december 2007 har Folksam, landstinget/SL, Banverket och staden genomfört en utredning om möjligheterna att tekniskt och ekonomiskt genomföra en förändring av Citybanans station City. Utredningen har resulterat i ett förslag innebärande att uppgången i fastigheten Orgelpipan 5 helt slopas och utgången/entrén mot Klarabergsgatan hamnar i fastigheten Orgelpipan 6. Uppgången mot Vasagatan i Orgelpipan 6 utvidgas och anslutningen till T-banan blir enligt exploateringskontorets uppfattning avsevärt bättre. Förslaget har bland annat haft som utgångspunkt att utvecklingen av fastigheten skall skapa mervärden, ekonomiska eller funktionsmässiga, för alla parter. Detta har medfört att förslaget, förutom förändringarna avseende Citybanan, också innehåller en tillbyggnad för utvidgning av befintligt hotell samt visst kontorsutnyttjande. Förändringen kräver en ny detaljplan, men avsikten är inte att justera järnvägsplanen.

Utredningens förslag befästs i fem stycken avtal varav tre stycken, där staden är part, biläggs detta tjänsteutlåtande. De senare avtalen är villkorade av nämndens godkännande. I avtalen definieras den nu antagna detaljplanen som Detaljplan 1 och den som avses ersätta den som Detaljplan 2.

Ramavtal

Ramavtalet utgör en sammanhållande ram för avtalspaketet och träffas mellan alla berörda parter dvs Banverket, Folksam, Scandic, landstinget och staden. Avtalet innehåller en avsiktsförklaring enligt följande:

1. Befintligt låghus mot Vasagatan skall rivas. I dess ställe skall ett höghus uppföras, i huvudsak omfattande den volym som anges framgår av fig. 2 nedan.
2. Fastigheten skall ges förutsättningar att inrymma ett funktionellt hotell av god kvalitet med tillhörande restaurang och konferensverksamhet och skall också innehålla kontor och övriga kommersiella ytor.
3. Det nya höghuset skall bli ett nytt landmärke i staden, och skall därför ges en utformning av hög arkitektonisk kvalitet.
4. Fastigheten skall innehålla en funktionell station för Citybanan med anslutning till befintlig T-banehall.
5. Stationen skall ha tydligt annonserade entréer mot Klarabergsgatan och Vasagatan.
6. Hotellet skall ha en tydligt annonserad entré mot Vasagatan.
7. Inom Fastigheten skall en funktionell och lättorienterad inomhuspassage anläggas, vilken skall förbinda Klarabergsgatan, Vasagatan, T-banehallen, den nya stationen och den underjordiska gångtunnel som idag förbinder T-banehallen med Stockholms central.
8. Utvecklingen av Fastigheten får inte äventyra tidpunkten för driftsättning av Citybanan i enlighet med regeringens beslut.

9. Utvecklingen av fastigheten skall skapa mervärden, ekonomiska eller funktionsmässiga, för alla parter.

Vidare innehåller avtalet en klausul som bekräftar stadens erbjudande enligt försäljningspolicyn att diskutera friköp av fastigheten när den är färdigutvecklad. Det innehåller också en huvudtidplan samt en förbindelse för parterna att verka för den nya planens antagande. I ramavtalet noteras också att ett tilläggsavtal till tomträttsavtalet med Folksam ska träffas där avgälden sänks för att ytor går bort för Citybanan. Vidare noteras att Folksam och staden ska träffa bindande avtal om exploatering år 2009.

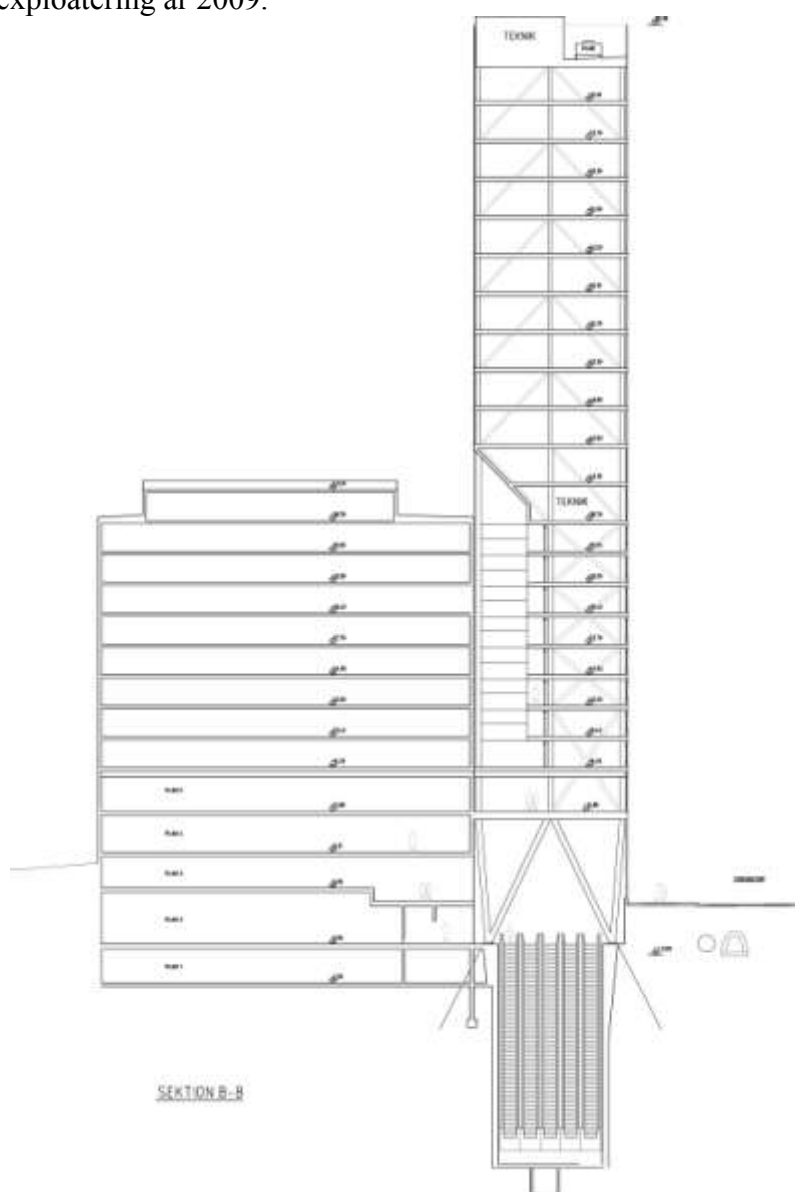


Fig. 2. Tänkbar utveckling av Orgelpipan 6. Befintlig låghusdel mot Vasagatan rivs och ersätts av en 23 våningar hög byggnadskropp (t.h.), ihopkopplad med nuvarande höghusdel (t.v.). På bilden ses även rulltrapporna ner till Citybanans station City.



Avtal mellan Banverket och Folksam rörande Detaljplan 1 och Järnvägsplanen

Avtalet reglerar de intrångsersättningar Banverket skall erlagga till Folksam och som följer av den nu antagna detaljplanen och järnvägsplanen. Detta avtal blir bindande mellan parterna även om Detaljplan 2 inte skulle komma att vinna laga kraft och innebär att Folksam avstår från sin rätt att överklaga den antagna detaljplanen och järnvägsplanen. Avtalet ska godkännas av staden.

Avtal mellan Banverket och Scandic rörande Detaljplan 1 och Järnvägsplanen

Avtalet reglerar de intrångsersättningar Banverket skall erlagga till Scandic och som följer av den nu antagna detaljplanen och järnvägsplanen. Detta avtal blir bindande mellan parterna även om Detaljplan 2 inte skulle komma att vinna laga kraft och innebär att Scandic avstår från sin rätt att överklaga den antagna detaljplanen och järnvägsplanen.

Samarbetsavtal mellan Banverket, Staden och Folksam rörande Detaljplan 2

Detta avtal reglerar vad som ska ske mellan parterna enligt den nya detaljplan, som avses tas fram, Detaljplan 2, dvs den plan som ska ersätta järnvägsplanen och som innebär flytt av huvuduppgången från Orgelpipan 5 till Orgelpipan 6, med en tillbyggnad av ett högre hus. Samarbetsavtalet utgör en avsiktsförklaring som ska följas upp med bindande avtal under år 2009. I huvudsak är det följande som avtals:

1. Organisation av och ansvar för erforderligt utredningsarbete regleras. Stadens ansvar är begränsat till bevakning av de frågor som följer av stadens roll som markägare.
2. Ansvaret för utrednings- projekterings- och byggkostnader regleras. Banverket och Folksam svarar för samtliga kostnader avseende ny- och ombyggnader för Citybanan respektive nytt höghus. Staden svarar för projekterings- och byggkostnader avseende allmän platsmark med undantag för sådana kostnader som är en följd av Banverkets och Folksams arbeten.
3. Ersättning för intrångs- och rörelseskada regleras mellan Banverket och Folksam.
4. Mellan Folksam och staden regleras de ekonomiska villkor för tillbyggnaden. Utgångspunkten i avtalet är fortsatt tomträtt, även om rätten till friköp har skrivits in i ramavtalet enligt ovan. Tillbyggnaden kommer inte att påbörjas före utgången av innevarande avgäldsperiod, 2012-11-31, men avgälden för nästkommande tioårsperiod bestäms till 6,1 mnkr per år för den byggnad som hittills skissats. Vid fastställandet av den avgäldsnivån har fasadkostnaden inte beaktats. Den ska bestämmas i samband med att bindande avtal träffas år 2009. Vidare har vid bestämningen av avgälden hänsyn tagits till dels att tillbyggnaden får osedvanligt höga produktionskostnader dels att den med hänsyn till form, grundläggningsförhållanden mm

blir relativt orationell. Slutligen har avgälden 6,1 mnkr bestämts i prisläge 2008-07-01 och skall justeras med 100 % av förändringen Svenskt Fastighetsindex, Office Stockholm CBD.

Sidoavtal till ramavtal mellan Banverket, SLL och Staden

Detta avtal är liksom samarbetsavtalet en avsiktsförklaring som avses omvandlas till ett bindande tilläggsavtal till genomförandeavtalet för Citybanan då projektet klarnat. Avtalet innebär ett förtydligande av att Banverkets ersättning till staden enligt genomförandeavtalet för det markvärde staden går miste om bestäms till 7,2 miljoner kr. Ersättningen erläggs senast den dag då befintliga verksamheter evakueras, vilket sker under 2008 för ca hälften av ytorna och 2010 för de resterande.

Vidare ersätter staden Banverket för kostnader man har - kostnader som av genomförandetekniska skäl måste tas av Banverket – avseende förhållandet mellan Folksam och staden. Beloppet avser den merkostnad Banverket får för grundläggningen av Folksam höghus samt delar av inträngs- och rörelseskadan. Merkostnaden blir avsevärd till följd av befintliga och tillkommande tunnlar och till följd av att tillbyggnaden förlänger den totala byggtiden. Stadens ersättning begränsas i avtalet till 50 mnkr.

Markanvisning

Den tillbyggnad som är en del av utredningsförslaget ligger inom nuvarande tomt-rätten Orgelpipan 6 och kan bara genomföras av Folksam. Formellt bör nämnden ändå göra en markanvisning till Folksam Ömsesidig Livförsäkring. En mindre del av den mark där tillbyggnaden kan ske ligger inom stadens fastighet Norrmalm 4:53.



Fig. 3. Markerat område visar de delar av fastigheterna Orgelpipan 6 och Norrmalm 4:53 där markanvisning föreslås ges till Folksam för att uppföra ett nytt höghus.

Analys och konsekvenser / Exploateringskontorets synpunkter

Allmänt

Som ovan nämnts är ett av parternas motiv med att flytta Citybanans huvuduppgång till Orgelpipan 6 och driva frågan med en ny detaljplan för en tillbyggnad med höghus att undvika en utdragen process med överklaganden av detaljplan och järnvägsplan. Ett ytterligare motiv för staden som markägare, Folksam som tomtträttshavare och Scandic som hotellhyresgäst är att utveckla fastigheten och därmed skapa mervärden, ekonomiskt och funktionsmässigt.

I den genomförda utredningen har olika möjligheter prövats att få en ny uppgång från Citybanan med generösare utrymmesstandard samtidigt som intrånget i hotellverksamheten och ingreppen i befintlig bebyggelse begränsas. Olika möjligheter har också undersökts när det gäller storlek och läge för en tillbyggnad. Det har till exempel prövats att helt riva befintlig byggnad och ersätta den med en modern rationell bebyggelse. Tyvärr har det visat sig att de restriktioner, som bland annat befintliga tunnlar och den nya Citybanan ger liksom det ekonomiska utfall alternativet rivning/nybyggnad ger, begränsar dessa möjligheter. Det nu illustrerade höghuset om 23 våningar är en lösning som nått och jämt uppfyller de krav parterna har i ramavtalets avsiktsförklaring. Av tekniska skäl kan huset högst bli 30 våningar och av ekonomiska är det inte meningsfullt att göra det väsentligt lägre än 23 våningar. Närheten till Klara kyrka ger restriktioner för byggnadens höjd och fasadlivet mot Vasagatan för dess area.

Måluppfyllelse

Det framförhandlade avtalspaketet innebär att Banverket, Folksam och Scandic nu träffar bindande avtal om intrång och rörelseskada för järnvägsplanen och den antagna detaljplanen så att överklaganden undviks även om ny detaljplan med tillbyggnad inte kommer till stånd. Citybanan får en förändrad uppgång med en ny anslutning till T-banan som exploateringskontoret anser vara avsevärt bättre. Staden får en intäkt av den nya bebyggelsen man annars inte skulle få möjlighet till.

Ekonomi

Kostnaderna för den genomförda utredningen är ca 2,8 mnkr, varav stadens del är ca 700.000 kr. Beloppet inryms i årets budget.

Folksam kan genom det överenskomna avtalspaketet räkna hem de nya investeringar som bolaget måste göra och får därmed, enligt egen utsago, en ekonomiskt och funktionsmässigt likvärdig situation.

Banverket har i förhandlingarna hävdade att lösningen med uppgång i Orgelpipan 5 är billigare att genomföra. Riskerna – att hotellverksamheten för viss tid måste inskränkas till följd av buller, vibrationer mm från arbetena med Citybanan – är un-

gefar likvärdiga. Situationen kompliceras dock av att tillbyggnaden i alternativet med Orgelpipan 6 innebär ytterligare störningar för hotellet och detta under en längre tidsperiod. Den större osäkerheten, som enligt Banverkets uppfattning uppkommer, anser man sig behöva få kompenserad. Staden har därför åtagit sig att bidra med ett belopp motsvarande högst de merkostnader Banverket kan drabbas av till följd av tillbyggnadens påverkan på grunden om alternativet med Orgelpipan 6 blir dyrare än Orgelpipan 5.

Staden blir genom den föreslagna uppgörelsen kompenserad för det markvärde som försvinner genom att kommersiella avgäldsgrundande ytor i fastigheten tas i anspråk för Citybanan med 15.500 kr/m² BTA, vilket uppskattningsvis innebär en intäkt om totalt ca 40 mnkr. Därutöver får staden del i värdet av fastighetens utveckling genom att tomträttsavgälden höjs. Nuvärdet av de tillkommande avgälderna kan uppskattas till minst 70 mnkr. Stadens egna investeringar genom exploaterings- och trafikkontoren tillsammans uppskattas till högst 20 mnkr. Skulle åtagandet enligt förra stycket gentemot Banverket få till följd att staden måste erlægga hela beloppet 50 mnkr, blir alltså stadens netto plus minus noll.

Den nu valda och av staden önskade lösningen saknar stöd i såväl kommande järnvägsplan som i detaljplan. Innan ny detaljplan blir antagen är det inte möjligt att utan Folksams samtycke genomföra projektet. Avsaknaden av planstöd i kombination med den stora tidspressen och den exceptionellt höga byggkostnaden för avsedd tillbyggnad har medfört att staden fått godta en uppgörelse som innebär att de överenskomna avgäldsbeloppen understiger en marknadsmässig nivå.

Risker och osäkerhetsfaktorer

Även om parterna nu är eniga om ett avtalspaket är det angeläget att understryka att projektet innehåller en rad osäkerheter:

1. En detaljplan med ett höghus i ett kontroversiellt läge nära Klara kyrka måste tas fram.
2. Höghusets grundläggning över befintlig tunnelbana, ledningstunnel och nya Citybanan är mycket komplicerad.
3. De nu föreliggande avtalen är – förutom Banverkets avtal med Folksam och Scandic om skada enligt järnvägsplanen – avsiktsförklaringar. Parterna har juridisk möjlighet att undvika att teckna de bindande avtal som krävs om ett år för att projektet ska kunna genomföras.
4. Citybanans genomförande i sig är komplicerat och Banverket kan, om man bedömer att intrångs- och rörelseskadorna som följer av projektet är kostsammare än vad alternativet med uppgång i Orgelpipan 5 är, välja det senare.



Genomförande

Ett fullföljande av åtgärder och arbeten enligt det föreslagna avtalspaketet kräver en ny detaljplan som ger byggrätt för ett höghus på fastigheten Orgelpipan 6. Stadsbyggnadskontoret förelägger sin nämnd en startpromemoria om detta till 2008-06-12. Planarbetet ska föregås av ett parallellt uppdrag, som avses starta snarast och avgöras under september i år. Till uppdraget skall inbjudas både svenska och internationella arkitekter.

Ny detaljplan kan tidigast beräknas bli fastställd kring årsskiftet 2009/2010. Vid avtalsförhandlingarna har dock förutsatts att parterna får sådana signaler att bindande avtal, med förbehåll för fastställande av plan, kan träffas under april 2009. Ska tillbyggnadsprojektet och flytten av Citybanans uppgång kunna bli verklighet måste parterna redan nu starta projektering. Skulle detta behöva avbrytas genom att ny detaljplan inte fastställs och detta sker i ett sent skede drabbas framför allt Banverket och Folksam av stora förgäveskostnader.

Inriktningsbeslut

Som framgår ovan under rubrik "Ekonomi" ger utvecklingen av fastigheten Orgelpipan 6 intäkter för staden enligt följande:

Kompensation från Banverket för bortgående avgäldsytor	40 mnkr
<u>Nuvärde av avgäld för tillbyggnad</u>	<u>70 mnkr</u>
Summa	110 mnkr

Staden får utgifter enligt följande:

Avgäldsbortfall, kapitaliserat	40 mnkr
Kostnader för utredningar samt investeringar i allmän plats	20 mnkr
<u>Ersättning till Banverket för fördyrad grund mm</u>	<u>50 mnkr</u>
Summa	110 mnkr

Det bör noteras att intäkten för bortfallande ytor om totalt 40 mnkr är en kompensation och inte en ny intäkt, som bidrar till finansieringen av stadens åtaganden i projektet.

Intäkten från Banverket utfaller med ca 20 mnkr år 2009 och ca 20 mnkr år 2011. Avgälden för tillbyggnaden beräknas börja utfalla år 2012. Utgiften till Banverket beräknas komma år 2012 med 20 mnkr, år 2013 med 20 mnkr samt år 2014 med 10 mnkr. Investeringsutgifter beräknas utfalla med ca 1 mnkr år 2008 och ca 19 mnkr år 2014. Stadens utgifter/inkomster för projektet bedöms kunna finansieras via exploateringsnämndens investeringsbudget för år 2008 – 2014 och behov av medel ska beaktas i nämndens kommande budgetarbete.



Exploateringskontorets förslag

Exploateringskontoret anser att det nu föreslagna avtalspaketet är godtagbart för staden. Projektet medför inget överskott i pengar, men bidrar till att få en lösning för Citybanans entré mot Centralen och Klarabergsgatan som är avsevärt bättre än vad antagen detaljplan förutsätter. Detta kommer staden som stor markägare i City tillgodo. Det ska också tilläggas att det inte är möjligt att göra någon tillbyggnad på fastigheten om Citybanans uppgång genomförs enligt järnvägsplanen. Möjligheten att åstadkomma projektet finns nu och kräver att det föreslagna avtalspaketet träffas före sommaren. Exploateringskontoret föreslår därför att nämnden beslutar att för sin del godkänna det föreliggande avtalspaketet, beslutar att ge markanvisning till Folksam Ömsesidig Livförsäkring för tilltänkt tillbyggnad samt beslutar om inriktningsbeslut för projektet.

Slut