



Kontaktperson Exploateringskontoret
Ann-Christine Nyberg
Stora projekt
Telefon: 08-508 262 07
ann.christine.nyberg@stockholm.se

Till
Exploateringsnämnden
2012-04-19
Stockholms Hamn ABs styrelse
2012-04-17

Kontaktperson Stockholms Hamn AB
Per Ling-Vannerus
Infrastruktur / Värtaprojektet
Telefon: 08-6702696
per.ling-vannerus@stockholm.se

Värtapiren. Reviderat genomförandebeslut. Valparaiso och Södra Värtan. Reviderat inriktningsbeslut.

Förslag till beslut

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. Stockholms Hamn ABs styrelse godkänner för sin del 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.
3. 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,

Bilaga 1: Investeringsanalys enligt nuvärdesmetoden för Värtapiren, exploateringskontorets del

Bilaga 2: Investeringsanalys enligt nuvärdesmetoden för Värtapiren, Stockholm Hamns del

Bilaga 3: Investeringsanalys enligt nuvärdesmetoden för infrastruktur

Bilaga 4: Investeringsanalys enligt nuvärdesmetoden för Valparaiso

Bilaga 5: Investeringsanalys enligt nuvärdesmetoden för Södra Värtan

Bilaga 6: Genomförandeaftal



genom exploateringskontoret, i uppdrag att fortsätta planeringen av projektet.

4. 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.
5. Exploateringsnämnden ger exploateringskontoret i uppdrag att träffa avtal om exploatering mm med Stockholms Hamn AB.
6. Stockholms Hamns styrelse ger VD för Stockholms Hamn AB i uppdrag att träffa avtal om exploatering mm med exploateringsnämnden genom dess exploateringskontor.
7. Stockholms Hamns styrelse ger VD för Stockholms Hamn AB i uppdrag att, under förutsättning av kommunfullmäktiges godkännande enligt p. 2, genomföra projektet.
8. Stockholms Hamns styrelse hemställer 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.

Krister Schultz
Exploateringskontoret

Johan Castwall
Stockholms Hamn AB



Innehållsförteckning

Sammanfattning	4
Bakgrund	9
Tidigare beslut	14
Reviderat genomförandebeslut för Värtapiren	15
Utbyggnadsförslag för Värtapiren	16
Genomförande och tidplan	17
Tillståndprocessen	17
Värtapirens delprojekt	18
Organisation	20
Risker och osäkerhetsfaktorer	21
Ekonomi	23
Reviderat inriktningsbeslut för Valparaiso	26
Utbyggnadsförslag för Valparaiso	27
Genomförande och tidplan	28
Risker och osäkerhetsfaktorer	28
Ekonomi	29
Reviderat inriktningsbeslut för Södra Värtan	32
Utbyggnadsförslag för Södra Värtan	35
Genomförande och tidplan	37
Risker och osäkerhetsfaktorer	38
Ekonomi	39
Södra Värtahamnen, totalt - ekonomi	41
Exploateringskontorets och Stockholms Hamns synpunkter och förslag	42

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 strategi tagits fram – ”Att hamna rätt” – förslag till hamnstrategi för Stockholm. Strategin innebär i sammandrag att godstrafiken i huvudsak flyttas till Nynäshamn, att oljehantering 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 Kajan 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 lagakraftvinnandet. 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 Värtabanan planskilt.

Utgifterna för Valparaiso beräknas till ca 2 280 mnkr inkl index och försäljningsinkomsterna 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 Värtabananans 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 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 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 kryssnings-rederier. Med hela Södra Värtahamnen utbyggd kommer Stockholm att få en



modern, miljövänlig och välkomnande entré för alla som anländer till staden vattenvägen.

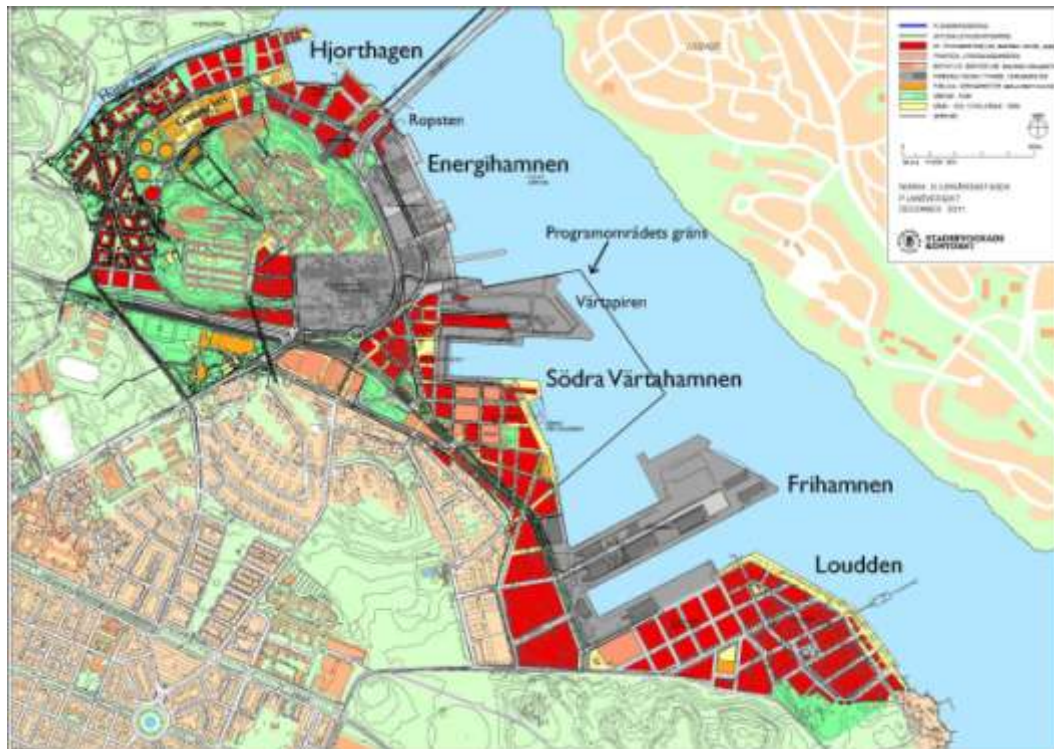
Målsättningen för exploateringskontoret och Stockholms Hamn är att Norra Djurgårdsstaden ska vara en hamnstad i världsklass.

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 Loudden 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 oljehanteringen vid Loudden avvecklas samt att kryssningstrafiken fördelas mellan Masthamnen, Frihamnen och Nynäshamn.

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.

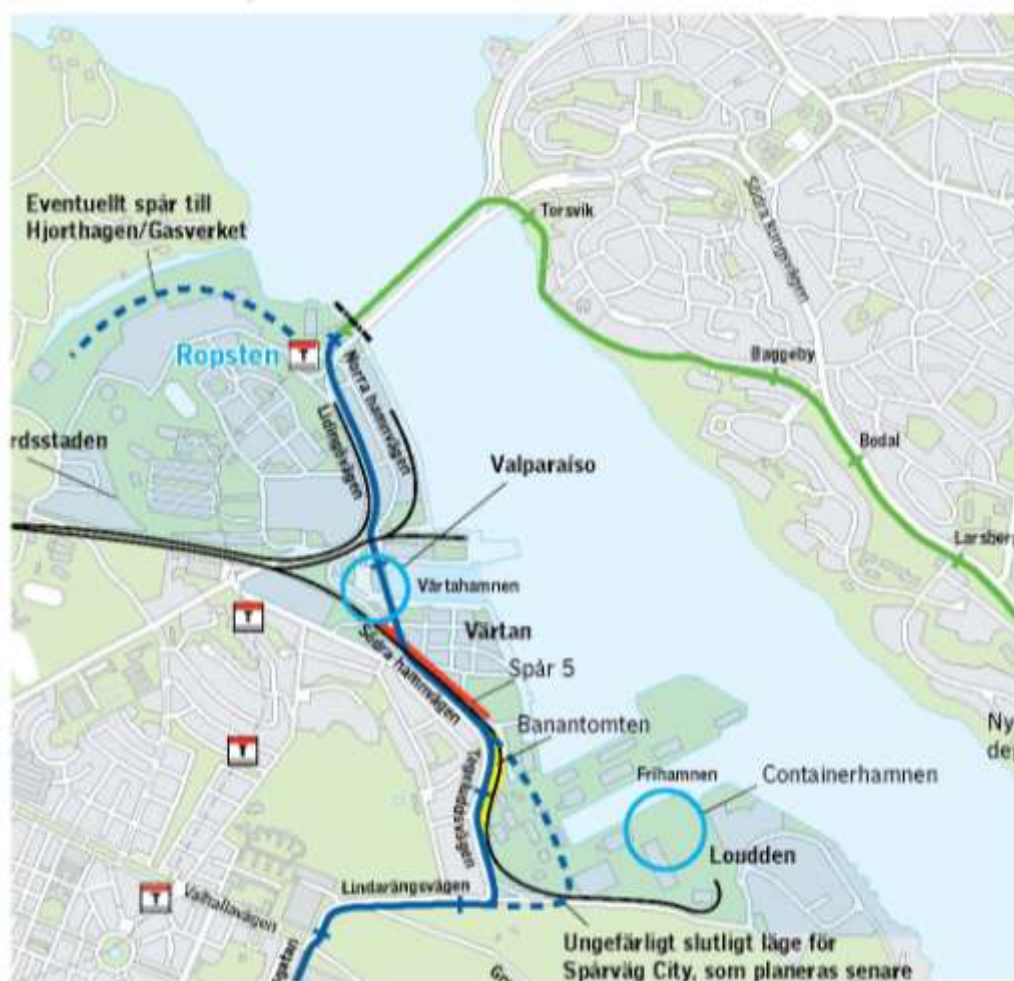
Ekonomi för respektive projekt i Södra Värtahamnen redovisas i detta tjänsteutlåtande för inriktningsbeslut i respektive projekt. Det gör att ett helhetsgrepp kan tas för hela området även om projekten tidsmässigt ligger i olika faser. För Valparaiso och Södra Värtan är ännu inga nya detaljplaner framtagna 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 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 Värtabanan 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 nyttillkomna ytor som skapas i Södra Värtan och Valparaiso kommer vad det gäller innehåll och utformning att prövas i sedvanlig ordning i detaljplane-processen.

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 Hamnars ”Vision 2015”
2006-06-12	KF	”Att hamna rätt” (hamnutredning)
2006-11-16	MN	Markanvisning av Valparaiso till NCC
2006-12-14	MN	Norra länken, Ny trafikplats vid Hjorthagen, genomförandebeslut
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 hamnars anløp 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. Färjeresenärerna bidrar med 5 miljarder kronor till staden och dess näringsliv, vilket motsvarar 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 Core-hamnar 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 Södra Värtahamnen 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 arkitekturad 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 angöring till tåg färja 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.

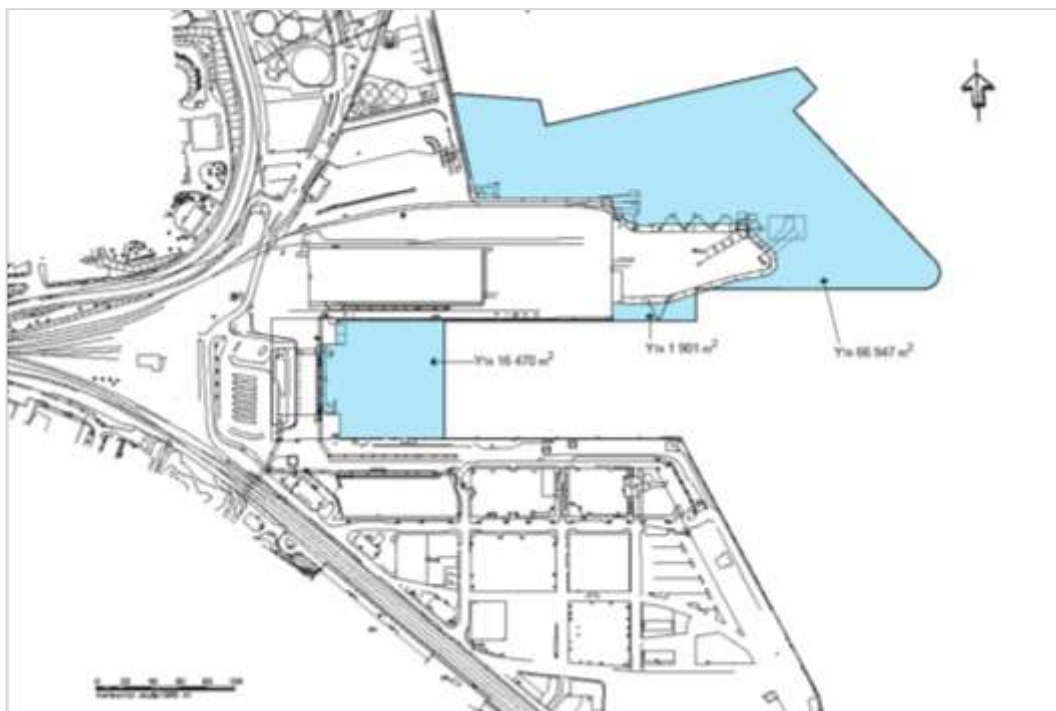
Infrastruktur

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 genomförandebrev. 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

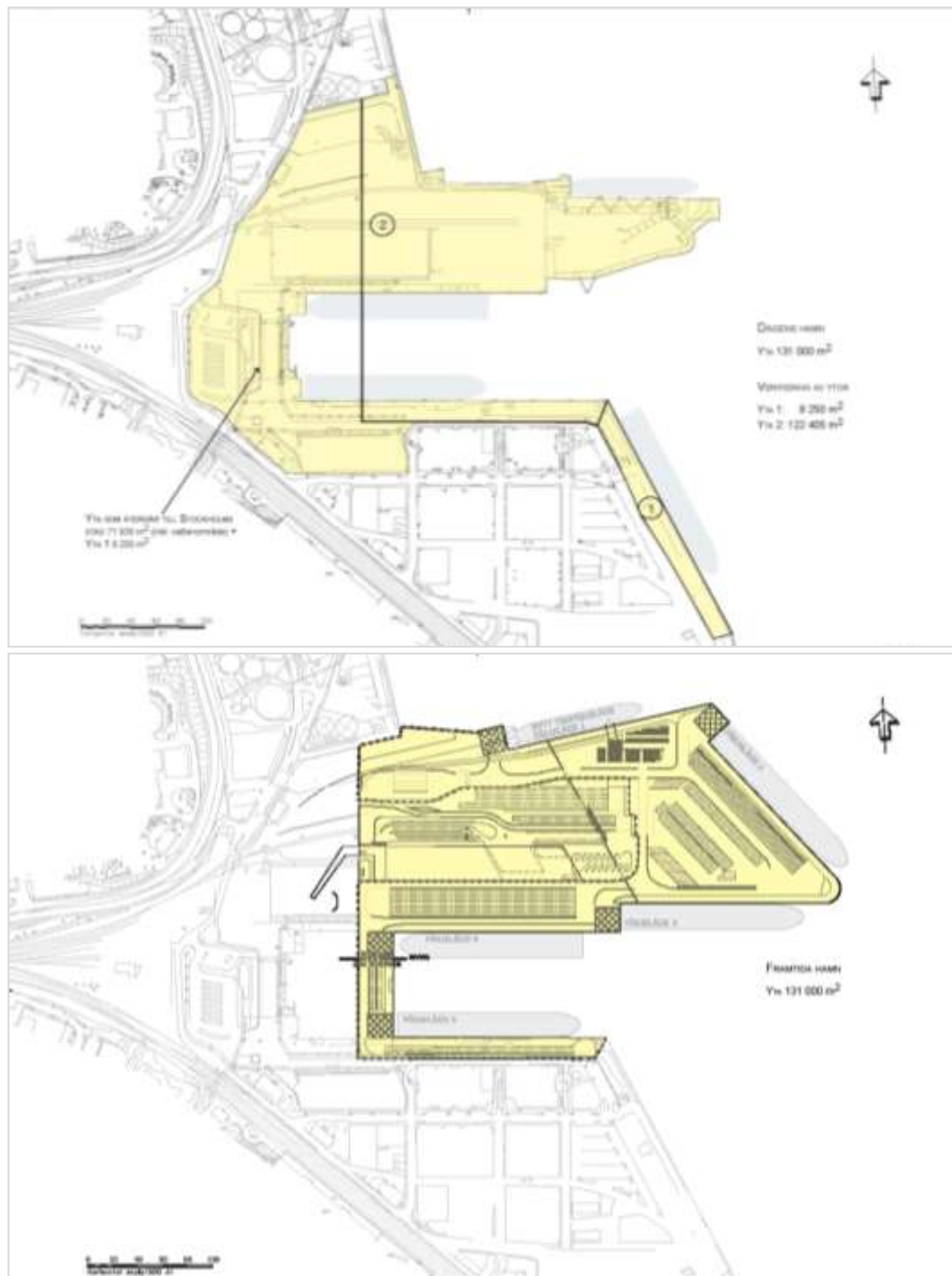
Norra Djurgårdsstaden är utsett som ett av stadens miljöprofilområden. Exploateringskontoret och Stockholms hamn har gemensamt upprättat ett handlingsprogram för miljö och hållbarhet för Värtapiren som följer det övergripande miljöprogrammet för Norra Djurgårdsstaden. Handlingsprogrammet ligger med som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

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 felas 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 p-garaget 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 indexuppräknings och 281 mnkr av programändringar. Beloppen nedan är ej indexuppräknade. 2 640 mnkr motsvarar uppräknat ca 2 820 mnkr.

Kalkyldatum	Inriktningsbeslut 2008-06-09	Genomförandebeslut 2009-12-17 2010-01	Genomförandebeslut 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
Hyrer, 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 tillståndprocessen. Alla utgifter är exklusive moms.

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

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 t.o.m.						
Investering							
Mnkr	2011	2012	2013	2014	2015	Senare	Totalt
Utgifter Exploateringsnämnden	-3,8	-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	-148,0	-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 kommersiell 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 förskjut-

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

- **Komplicerat stadsutvecklingsområde**

Projektet Valparaíso 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 konjunktur nedgångar 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 Valparaíso. Detta kan innebära restriktioner för byggandet inom projektet Valparaíso.

- **Kommunikation**

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

Ekonomi

Kontoret redovisar här de ekonomiska förutsättningarna för projektet Valparaíso 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 Valparaíso 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-anslutningar 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	-	-	-1 759,8	-2 279,8
Inkomster (exkl. försäljning)	0,1	0,0	0,0	115,2	288,8	0,0	0,1
Nettoutgift (-) /-inkomst	-73,5	-14,0	-28,4	-	-	-1 759,8	-2 279,7
				115,2	288,8		
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 ska 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 konjunkturkänsligt 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 angringen 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. Det 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 ytor 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 program-förslaget ca 1 100 lgh i de mer centrala delarna av området som är minst utsatt för externt industribuller.

Stockholms Olympiska 2012

Scale 1:5000 A4

0m 100m

43

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. Arrendeaftalen 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 innanförbyggande

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 omgivningen jämfört med idag. Där är det viktigt att bryta upp den barriär som Värtabanan 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 Containerhamnen 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 detaljplanearbetet 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 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.

- **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 fördyrningar.

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 markföreningar. Försäljningsinkomsterna bedöms till ca 3 790 mnkr.

Kommande byggherrar ansvarar för och bekostar all bebyggelse och utbyggnad inom kvartersmark samt står för plankostnader, VA-anslutningar 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 t.o.m.						
Investering							
Mnkr	2011	2012	2013	2014	2015	Senare	Totalt
Utgifter inkl. förvärv (-)	-38,1	-25,3	-58,0	-	-236,2	-1 463,5	-1 923,2
Inkomster (exkl. försäljning)	0,8	0,0	0,0	102,3 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 detta tidiga 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 ske 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 infra- struktur)	Valparaiso	Södra Värtan	Södra Värta- hamnen 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 provas.

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 stadsutvecklings-

området 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.

Slut