

Handläggare
Johanna Sundelöf
08-508 876 31**Till**
Exploateringsnämnden
2021-03-11

Energihamnen i Norra Djurgårdsstaden. Reviderat inriktningsbeslut

Förslag till beslut

Exploateringsnämnden godkänner fortsatt utrednings- och projekteringsarbete samt övriga förberedande arbeten för Energihamnen i Norra Djurgårdsstaden med utgifter upp till 30 mnkr (reviderat inriktningsbeslut).

Johan Castwall
FörvaltningschefSara Lundén
AvdelningschefStaffan Lorentz
Enhetschef

Sammanfattning

Energihamnen är benämningen på Norra Värtahamnen och ingår i projektet Norra Djurgårdsstaden. Energihamnen omfattas av riksintresse hamn och är strategiskt viktig för staden. Energihamnen är en industrihamn och utgör ett eget projekt i Norra Djurgårdsstaden med ett enskilt inriktningsbeslut.

Detaljplanen för Energihamnen har varit på samråd september 2018 – oktober 2018. Inkomna synpunkter efter samråd bekräftar de komplexa förutsättningar som uppkommer när ett befintligt verksamhetsområde förtätas med tung industri bland annat

avseende risker, kulturmiljö, bullerhantering, vattenmiljö och ytbehov. Andra komplexa planeringsutmaningar rör bland annat övergripande frågor såsom Trafikverkets förslag till riksintresseprecisering Östlig förbindelse som löper längs med Lidingövägen vid planområdets västra sida, stadens behov av drivmedelslagring och spårvägsreservatet som gränsar mot Lidingövägen. Även frågan om spårvägens föreslagna placering nära cisterner med brandfarlig vara behöver utredas närmare i det fortsatta planarbetet. Det är många faktorer som påverkar och projektets tidplan har förskjutits från vad som tidigare antogs. Energihamnen berörs även av många frågor som staden inte äger själva vilket inneburit att tiden förskjutits cirka tre år från ursprunglig tidplan i tidigare inriktningsbeslut och med det har även kostnaderna ökat. Den utredningsbudget som beslutades i Energihamnens tidigare inriktningsbeslut, 14,1 mnkr (ExplN 2018-06-14) kommer att överskridas.

Under samrådet inkom synpunkter från Länsstyrelsen och Storstockholms brandförsvär (SSBF) som bland annat rör frågor om krisberedskap och antagonistiska hot. Detta är frågor som beskrivs i den riskutredning som görs till detaljplanen. Några av frågorna ligger dock utanför vad projektet kan svara på. För att komma vidare med planarbetet behöver projektet få ta del av stadens övergripande syn på drivmedelsförsörjning, samhällsviktig verksamhet och antagonistiska hot. Projektet har påbörjat, genom stadsledningskontorets försorg, att göra en Risk- och sårbarhetsanalys (RSA) för att komma vidare i frågan. En process som tar tid vilket i sin tur innebär ökade kostnader från ursprunglig budget.

Läget mellan Ropsten och Gärdet gör att Energihamnen också har en viktig funktion för att gångtrafikanter, cyklister, transporter och kollektivtrafik ska kunna samsas i området på ett säkert sätt. Genom Energihamnen går idag ett pendelcykelstråk mellan city och Lidingö samt bil- och busstrafik längs Norra Hamnvägen i nord-sydlig riktning. I tidigare inriktningsbeslut ingick inte ombyggnation av Norra Hamnvägen men eftersom den bland annat är en viktig länk genom ett industriområde mellan stadsutvecklingsområden så är en ombyggnation viktig för hela Norra Djurgårdsstaden. Detta innebär en ökad investering för staden eftersom trafiksäkerheten behöver höjas, dagvatten behöver omhändertas inom allmän platsmark samt att kopplingen mellan Ropsten och kommande exploatering i kvarteret Valparaiso behöver förstärkas. En programhandling har

tagits fram för Norra Hamnvägen med utgångspunkten att inte påverka befintliga ledningar. Under projektets gång har dock Stockholm Vatten AB framfört ett behov av att utöka kapaciteten och lägga en ny huvudvattenledning i Norra Hamnvägen. En systemhandlingsprojektering är tänkt att tas fram för att kunna ta fram en kalkyl som kan ligga till grund för ett genomförandebeslut. För att fortsatt möjliggöra för projektet Energihamnen och ta fram återstående utredningar inom ramen för detaljplanarbetet behöver därför utredningsbudgeten utökas och ett nytt reviderat inriktningsbeslut behöver fattas med anledning av detta.

Kollektivtrafikens utbyggnad är en viktig förutsättning för en framgångsrik utveckling och utbyggnad av stadsutvecklingsområdet Norra Djurgårdsstaden. Hållbarhetsprofilen för området gör att fungerande kollektivtrafik är extra viktig. Region Stockholm har sedan år 2017 utrett hur Norra Djurgårdsstaden ska trafikförsörjas. Hösten år 2020 godkände Region Stockholm kollektivtrafikutredningen för Norra Djurgårdsstaden, dock fattades inga beslut varken gällande inriktning eller kring finansiering.

I planförslaget för Energihamnen har plats för spårväg reserverats längs med Lidingövägen. Trafikverket har i sitt förslag till riksintresseprecisering för Östlig förbindelse pekat ut Lidingövägen som riksintresse och det finns en risk att spårvägen hamnar i konflikt med Östlig förbindelse. Detta måste utredas vidare under planarbetet. För att ta reda på om det föreligger en konflikt och för att påvisa hur en sådan konflikt undviks eller förebyggs krävs mer omfattande projektering av spårvägsanläggningen än vad som vanligtvis behövs för att säkra genomförbarheten i en detaljplan. Dessa utredningar är förenat med kostnader som går utöver vad en detaljplan normalt kan ta.

Investeringsutgifterna överstiger vad som redovisats vid förra beslutstillfället eftersom genomförandet av Norra Hamnvägen nu finns med. Utredningsutgifterna inklusive tidigare nedlagda investeringar samt genomförandekostnad bedöms till 131 mnr.

Lönsamhetskalkylen enligt nuvärdesmetoden för projektet redovisar positivt nettonuvärde om 191 mnr. De sammanlagda utgifterna i löpande prisnivå beräknas till ca 131 mnr, varav 14 mnr är utgifter före år 2021 och inkomsterna beräknas till ca

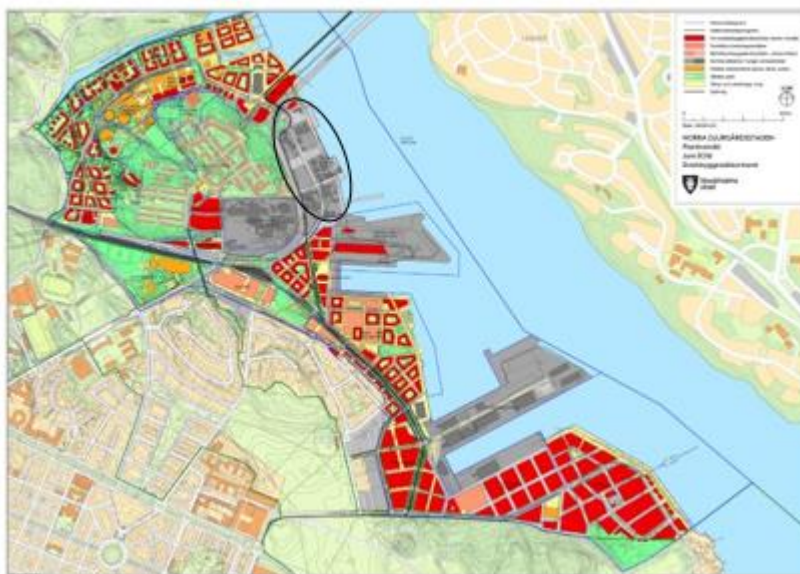
4 mnkr. Projektets täckningsgrad inklusive nedlagda nettoutgifter beräknas uppgå till 208 procent.

Exploateringskontoret föreslår fortsatta utredningar, projektering och förberedande arbeten med mera fram till att genomförandebeslut fattas upp till 30 mnkr totalt varav 14 mnkr redan är förbrukat till och med 2020-12-31.

Bakgrund

Energihamnen är benämningen på Norra Värtahamnen, en industrihamn som i norr gränsar till Ropsten och Lidingöbron, i öster till Lilla Värtans vattenrum, i väster till Lidingövägen och i söder till Värtahamnen. Området ingår i projektet Norra Djurgårdsstaden, samt omfattas av riksintresse hamn.

Energihamnen är strategiskt viktig för staden. Här finns en djuphamn och möjlighet till bränslelagring. Närheten till och möjligheten till koppling till Värtabanan och Norra Länken gör den till ett bra läge för transporter.



Planillustration över Norra Djurgårdsstaden. Energihamnen markerad med en ring

Exploateringsnämnden beslutade 2017 att anvisa mark för industriändamål i Energihamnen till Cementa AB, Stockholm Exergi AB (före detta AB Fortum Värme samägt med Stockholms stad) och Stockholms Hamn AB. Markanvisningarna innebar möjlighet för Stockholms stad att lösa strategiskt viktiga lokaliseringar på en lämplig plats och på så sätt bidra till att detaljplaneläggningen för bostäder på Loudden och på Lövholmen i Liljeholmen kan påbörjas. Dessutom uppfylldes ett

avtal från 2004 som stadgade att i ersättning för mark inom Gasverksområdet skulle Stockholm Exergi AB få plats i Energihamnen för att utveckla sin verksamhet och uppfylla målet om att ställa om till fossilbränslefri energiproduktion före år 2030. I samband med markanvisningarna begärde exploateringsnämnden att stadsbyggnadsnämnden skulle upprätta detaljplan för området.

Detaljplanearbete pågår sedan formell planstart 2017. Området är tidigare planlagt för industri och idag finns redan infrastruktur och ett antal befintliga verksamheter. Stockholms Hamn AB arrenderar idag stor del av Energihamnen från exploateringskontoret och arrenderar i sin tur ut mark till bland annat Stockholm Exergi AB och Betongindustri AB. Stockholm Exergi AB använder arrenderade områden för bränslehantering (mottagning, lagring och distribution) och en värmepump. Betongindustri AB har en betongfabrik.

Syftet med den nya detaljplanen är att den ska ge förutsättningar för att kunna utöka och förtäta industriverksamheten inom Energihamnen och säkerställa spårvägsreservat. Den nya detaljplanen med utökad industrianvändning innebär att Stockholm Exergi AB medges utökad lagring av bränslen för energiproduktion samt en ny produktionsanläggning. Vidare innebär den att Stockholms Hamn AB medges reservat för bränslelagring kopplat till hamnverksamheten delvis som ersättning för nedläggningen av Loudden samt att Cementa AB medges anlägga en cementdepå för att ersätta den depå som idag innehas av Cementa AB i Lövholmen och kan därmed lämna plats där för bostäder.

Detaljplanen för Energihamnen har varit på samråd september 2018 – oktober 2018. Inkomna synpunkter efter samråd bekräftar de komplexa förutsättningar som uppkommer när ett befintligt verksamhetsområde förtätas med tung industri bland annat avseende risker, kulturmiljö, bullerhantering, vattenmiljö och ytbehov. Andra komplexa planeringsutmaningar rör bland annat förslag till riksintresseprecisering Östlig förbindelse, stadens behov av drivmedelslagring och spårvägsreservatets gränser. Det är många faktorer som påverkar och projektets tidplan har förskjutits cirka tre år från vad som tidigare antogs. Den utredningsbudget som beslutades i Energihamnens tidigare inriktningsbeslut, 14,1 mnkr (ExpIN 2018-06-14) kommer att överskridas.



Situationsplan över planförslaget, Urban Design och Stockholm Stad

Tidigare beslut

Exploateringsnämnden beslutar anvisa mark 2017-09-21 och inriktningsbeslut 2018-06-14.

Stadsbyggnadsnämnden har godkänt start-PM för detaljplaneläggning 2017-11-23.

Ekonomiska konsekvenser för staden

Markanvisningen till Cementa AB innebär att marken, efter fastighetsbildning, förvärfas för 3.500 kr per kvm TA för industriändamål i prisläge oktober 2015 och ska regleras med 3% per år fram till tillträdesdagen.

I markanvisningen till Stockholm Exergi AB avses marken upplåtas med tomträtt. Tomträttsavgälden för energiproduktion har satts till 180 kr per kvm TA i prisläge april 2017. Avgälden ska räknas upp med 3% per år från värdetidpunkten till tillträdet.

I markanvisningen till Stockholms Hamn AB avses marken upplåtas i enlighet med nuvarande markavtal som för närvarande är under omförhandling. Upplåtelsen påverkar inte det ekonomiska utfallet. Är det så att det omförhandlade markavtalet ger ett förändrat utfall ska det redovisas i kommande genomförandebeslut.

Då största delen av ytorna i Energihamnen ingår i Stockholm Hamn ABs arrende som i sin tur arrenderar ut mark till bland annat Stockholm Exergi AB innebär markanvisningarna att inkomster från arrendeavgifter kommer minska då arrendeområdet i Energihamnen minskar i storlek. Vissa av de arrenderade ytorna kommer dock att upplåtas med tomträtt vilket innebär att intäkter till Staden omlokaliseras.

Lämplig upplåtelseform, och därmed ersättningsform, för område avsett för kajkonstruktioner, hamnverksamhet och järnväg utreds i detaljplaneprocessen.

Verksamhetsutövarna står för plankostnader och övriga kostnader som hör till anläggandet av industriverksamheterna.

Stockholms Hamn AB får genom detaljplanen ett reservat för lokalisering av bränsledepå och på så vis möjlighet att ingå avtal med de oljebolag som har intresse av att fortsatt verka i regionen efter oljeverksamhetens avveckling på Loudden.

De framtida driftkostnaderna för staden påverkas marginellt.

Detaljplanearbetet medför utredningar och projektering för exploateringskontoret, samt kostnader för egen personal och konsulter för beställarstöd. Redan nedlagda kostnader avser dessa kostnader samt tidigare utredningar kopplade till lokaliseringen av verksamheterna och evakuering av tidigare hyresgäster/arrendatorer.

När inriktningsbeslut togs 2018-06-14 ingick inte ombyggnad av Norra Hamnvägen. Dock sågs redan då att signalreglering av korsningar skulle komma att behövas i framtiden, främst för att skydda cykeltrafikanter från svängande tunga fordon. Eftersom Energihamnen ingår som en del av stadsutvecklingsområdet Norra Djurgårdsstaden ställer detta särskilda krav på utformningen av bland annat Norra Hamnvägen, den gata som är områdets ryggrad. Då Norra Hamnvägen i framtiden kommer att

vara den huvudgata som binder samman stadsutvecklingsområdet Kolkajen och Ropsten i norr med Värtapiren och stadsutvecklingsområdena Valparaiso och Södra Värtahamnen i söder ser vi idag ett behov av att förstärka den rumsliga kopplingen med Norra Djurgårdsstaden. Här finns också huvudstråket för cyklister mellan Lidingö och centrala Stockholm. Det är ont om utrymme i Energihamnen och området består till största del av redan hårdgjorda ytor vilket innebär stora volymer dagvatten som ska renas och fördröjas. För att uppnå Stockholm stads åtgärdsnivå behöver staden, enligt framtagna dagvattenutredning omhänderta en viss volym dagvatten lokalt inom planområdet och en förutsättning för att staden ska kunna omhänderta dagvattnet inom planområdet är att det kan omhändertas i Norra Hamnvägen. Under arbetet med detaljplanen har en programhandling för Norra Hamnvägen tagits fram som bland annat ska ligga till grund för att förbättra Norra Hamnvägen för gående och cyklister men också som ett led i att förstärka den rumsliga kopplingen med Norra Djurgårdsstaden samt möjliggöra omhändertagande av dagvatten. Detaljplanen möjliggör korsningarnas utformning, samt säkerställer gång- och cykelbanan i gatuutrymmet och utrymme för spårväg genom området. Kostnaden för att göra om Norra Hamnvägen har kalkylerats till ca 85 mnkr.

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

Kontoret bedömer att exploateringen ger ett överskott till staden.

Lönsamhetskalkyl enligt nuvärdesmetoden

Lönsamhetskalkylen enligt nuvärdesmetoden tar hänsyn till kommande investeringar fr.o.m. beslutstillfället i löpande priser och beaktar de ekonomiska konsekvenserna för både investeringar, driftkostnader och intäkter.

Lönsamhetskalkylen enligt nuvärdesmetoden för projektet redovisar (i detta tidiga skede) ett positivt nettonuvärde om 191 mnkr.

Majoriteten av kvartersmarken kommer att upplåtas med tomträtt till Stockholm Exergi AB, ett mindre område kommer arrenderas av Stockholms Hamn AB och resterande del kommer att säljas till Cementa AB.

De sammanlagda utgifterna i löpande prisnivå beräknas till cirka 131 mnkr, varav 14 mnkr är utgifter före år 2021, dvs. redan nedlagda utgifter. Utgifterna avser främst ombyggnad av gata med tillhörande finplanering, samt ledningsomläggningar. Inkomsterna beräknas till cirka 4 mnkr, varav huvuddelen utgörs av vidarefakturerings till ledningsägare. Försäljningsinkomster som avser försäljning av kvartersmark till Cementa AB beräknas till 42 mnkr och reavinsten beräknas uppgå till 40 mnkr.

Projektets täckningsgrad inklusive nedlagda nettoutgifter beräknas uppgå till 208 procent.

Budgetkonsekvenser

Investeringsbudget och försäljningsinkomster

Investeringsutgifterna för projektet beräknas till cirka 131 mnkr och investeringsinkomsterna till cirka 4 mnkr i löpande prisnivå. Utfallet över åren beräknas bli enligt nedanstående tabell:

Budgetkonsekvenser	Ack						
Investering	t.o.m.						
Mnkr	2020	2021	2022	2023	2024	Senare	Totalt
Utgifter inkl. förvärv (-)	-14,4	-9,8	-59,5	-17,2	-15,4	-15,1	-131,4
Inkomster (exkl. försäljning)	0,3	0,0	3,2	0,0	0,0	0,0	3,5
Nettoutgift (-) /-inkomst	-14,1	-9,8	-56,3	-17,2	-15,4	-15,1	-127,9
Försäljningsinkomst	0,0	0,0	0,0	0,0	42,1	0,0	42,1

Stadens utgifter/inkomster för exploatering bedöms kunna finansieras via exploateringsnämndens investeringsbudget för år 2021. Behov av medel för åren därefter får beaktas i exploateringsnämndens kommande budgetarbete.

Driftbudget

Projektet bedöms påverka stadens och exploateringsnämndens resultat enligt nedanstående tabell.

Budgetkonsekvenser							
Drift							
Mnkr	2021	2022	2023	2024	2025	Senare	Kom- mentar
Resultatpåverkan ExplN							
Löpande intäkter/kostnader	0,0	0,0	11,3	11,3	11,3	max 11,3	
Internränta	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	max -0,9	
Avskrivningar	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	max -3	år 2027
Reavinster/förluster	0,0	0,0	0,0	40,3	0,0	0,0	totalt 40,3

Summa resultatpåverkan nämnd	0,0	0,0	11,3	51,7	11,3		
Resultatpåverkan TRN+SDN							
Driftskostnader TRN+SDN	0,0	0,0	-0,9	-1,1	-1,1	mellan -1,1 och -1,5	
Underhållskostnader trafiknämnden	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	mellan 0 och -1,4	
Summa resultatpåverkan TRN+SDN	0,0	0,0	-0,9	-1,1	-1,1		

De beräknade drift- och underhållskostnaderna inom trafiknämndens och stadsdelsnämndens ansvarsområden beräknas efter genomförandet uppgå till cirka 3 mnkr. Internränta och avskrivningar (kapitalkostnaderna) för exploateringsnämnden beräknas uppgå till cirka 4 mnkr det första året och minskar därefter något genom avskrivningar. Intäkterna för tomträttsavgälder beräknas till cirka 11 mnkr per år. Reavinsten beräknas uppgå till 40 mnkr.

Ekonomiska osäkerheter

Det finns en rad faktorer som kan påverka utformningen och exploateringsgraden (se Risker och Osäkerheter). Det är mycket svårt att i detta tidiga skede förutse stadens utgifter i projektet. För att ta höjd för risk- och osäkerhetsposter i projektet har en reservpost om ca 20 % medtagits i kalkylen.

I södra delen av Energihamnen finns ett antal cisterner som i samband med byggnation i det angränsande stadsutvecklingsprojektet i kvarteret Valparaiso kommer behöva avlägsnas. Genom det tecknade markanvisningsavtalet har Stockholm Exergi AB åtagit sig att inrymma dessa cisterner, eller motsvarande funktion, inom det område markanvisningen avser. Exploateringskontoret och Stockholm Exergi AB har inte kommit överens ännu om någon ekonomisk ersättning för att avlägsna cisternerna eller ersätta dessa med nya. Det ekonomiska ställningstagandet om att ersätta Stockholm Exergi AB för att flytta på cisternerna fattas troligtvis inom ramen för planeringen av kvarteret Valparaiso i ett delgenomförandebeslut, dock har kvarteret Valparaiso ännu inte erhållit start-PM.

Slutsats-ekonomi

Sammanfattningsvis kan konstateras att stadsutvecklingen i Energihamnen redovisar (i detta tidiga skede) ett positivt nettonuvärde för Staden om 191 mnkr.

Hur projektet uppfyller stadens mål

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

Bostadsbebyggelse

Detaljplanen möjliggör en flytt av Cementa ABs verksamhet i Lövholmen till Energihamnen vilket bidrar till att det potentiella antalet bostäder på Lövholmen, som kan byggas på privat mark ökar. Den möjliggör också utökade volymer för Stockholm Exergi AB och Stockholms Hamn AB vilket bidrar till att möjliggöra avvecklingen av bränslelagringen på Loudden som i sin tur planeras inrymma bostäder och arbetsplatser.

Miljö

De miljökonsekvenser som utreds vidare vid planering av bebyggelsen är grönstruktur och dagvattenhantering.

Inom ramen för Norra Djurgårdsstadens miljö- och hållbarhetsarbete har en grönytefaktor tillämpbar på industrimark tagits fram, vilket bidrar till att uppfylla stadens mål om hållbar mark- och vattenanvändning. Grönytefaktor finns sedan tidigare för kontor och bostäder och denna har varit utgångspunkt, men den är inte fullt ut applicerbar på industri dels för att det inte finns ett avgränsat byggskede eftersom nyttjandet av industrimarken är föränderligt över tid i större utsträckning än bostadshus och kontorshus

Marksaneringsåtgärder kan komma att behövas.

Kompensation för ianspråktagen grönyta

I Energihamnen finns inga grönytor. Möjligheten till åtgärder för att tillföra rekreativa och ekologiska värden utreds under planprocessen.

Energihushållning

Stockholm Exergi AB har länge önskat att en ny detaljplan för Energihamnen tas fram för att de ska kunna säkerställa sitt mål om att anläggningen Värtaverket till år 2030 ska ha fasat ut användningen av fossila bränslen.

Tillgänglighet

Tillgänglighetsfrågorna kommer att utredas i samband med planprocessen. Området som bebyggs har små terrängskillnader.

Med anledning av den typ av industriverksamhet som drivs inom området planeras inga vistelsezoner.

Påverkan på barn

Projektet bedöms inte ha någon påverkan på barn.

Konstnärlig utsmyckning

Eftersom den enda allmän platsmark som finns inom planområdet är Norra Hamnvägen, en genomgående gata, finns inte något utrymme för konstnärlig utsmyckning ägd och förvaltd av staden.

Genomförandefrågor

Tidplan och kommande beslut

Projektet har en preliminär och översiktlig tidplan.

Energihamnens detaljplan beräknas kunna antas kvartal 2 år

2022, tidplanen är beroende av förslag till riksintresseprecisering

Östlig förbindelse samt beslut kring utredning och projektering av spårväg.

Nästa beslutstillfälle infaller när överenskommelse om exploatering ska träffas med verksamhetsutövarna. Vid samma beslutstillfälle ska exploateringsnämnden fatta ett genomförandebeslut för Energihamnen. Detta beräknas preliminärt ske kvartal 4 år 2021. Mot bakgrund av detta planeras byggstart av Norra Hamnvägen tidigast till år 2022.

Pumpstation

I södra änden av Energihamnen ska det inrymmas en ny avloppspumpstation som hänger ihop med kommande kvarteret Valparaiso och påfarten till Norra Länken från hamnen. I Valparaiso kommer man klippa av ett antal ledningar när påfartens förlängning anläggs. Därför måste avloppsledningen som kommer från Ropsten ha kopplats in på den nya pumpstationen innan Valparaiso går till genomförande. Läge för den nya pumpstationen har pekats ut inom kvarteret Port Said, som markanvisats till Stockholm Exergi AB och där de idag har befintlig verksamhet. För att få plats med pumpstationen behöver Stockholm Exergi AB göra vissa anpassningar på sitt område genom att ändra befintlig in- och utlastning. Denna omdisposition kan innebära att Tredje Tvärvägen som idag är allmän platsmark troligtvis kommer att göras om till kvartersmark. Detta kan i sin tur innebära att Ellevio behöver flytta en befintlig nätstation.

Valparaiso och Hamnpåfarten

Stockholm Exergi ABs cisterner i södra delen av Energihamnen utanför planområdet som i samband med byggnation i det angränsande stadsutvecklingsprojektet Valparaiso och Hamnpåfarten kommer behöva avlägsnas, se även stycket Ekonomiska osäkerheter ovan. När i tid dessa cisterner måste avlägsnas är ännu inte bestämt.

Lövholmen

För att byggnation av bostäder på Lövholmen ska kunna påbörjas måste Cementa AB ha flyttat sin verksamhet från Lövholmen till en driftsatt anläggning i Energihamnen. Innan byggnation av anläggningen kan starta måste ny detaljplan i Energihamnen vunnit laga kraft och nödvändiga tillstånd så som tillstånd för vattenverksamhet och tillstånd för verksamheten erhållits. Processen för tillstånd för vattenverksamhet, som endast kan starta efter godkänd detaljplan, beräknas ta ett år. Anläggandet av en ny cementdepå beräknas därefter till ca 2 år.

Mot bakgrund av detta kan bostäder på fastigheter som påverkas av Cementa ABs verksamhet i Lövholmen först få så kallat slutbetyg, det vill säga att människor kan flytta in i de nya bostäderna, ca tre år efter det att detaljplanen för Energihamnen vunnit laga kraft, förutsatt att också detaljplan för Lövholmen vunnit laga kraft. Detaljplanerna och överenskommelser om exploatering kommer vara nära förbundna mellan Lövholmen och Energihamnen med hänsyn till Cementa ABs exploatering. Det innebär en tidsmässig risk i båda projekten.

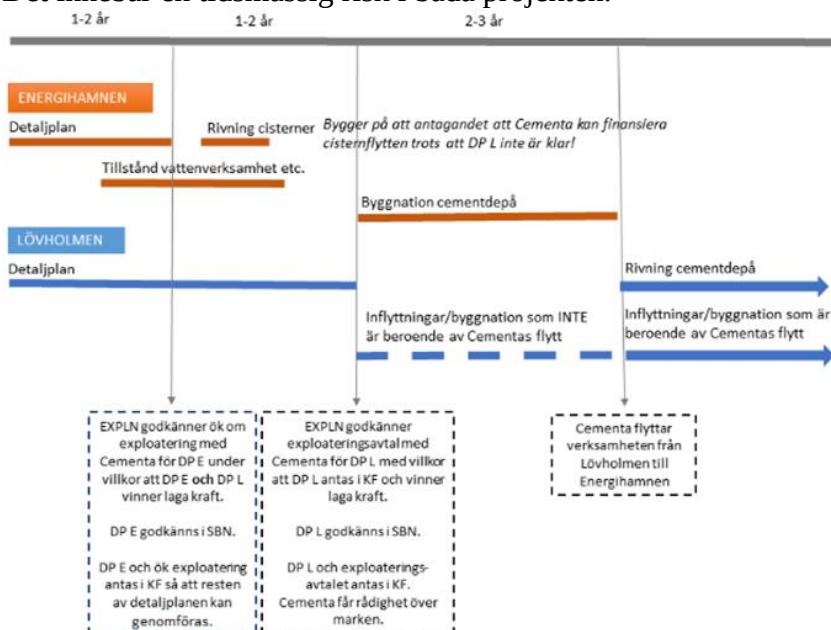


Illustration av process om Energihamnens detaljplan godkänns före Lövholmens.

Risker och osäkerheter

Projektet Energihamnen är ett komplext projekt där ett industriområde ska förtätas med tung industri. Genomförandet är förenat med ett flertal risker och osäkerhetsfaktorer. De största osäkerheterna ligger i påseglingsrisk på Lidingöbron från sjötransporterna till Energihamnen och risk på grund av utökad bränslelagring samt närheten till Lidingövägen som är sekundärled för farligt gods och omfattas av Trafikverkets förslag till riksintresseprecisering för Östlig förbindelse samt det intilliggande reservatet för spårvägsanläggning.

Östlig förbindelse

Trafikverket har ett pågående arbete med att ta fram ett förslag till precisering av riksintresset Östlig förbindelse som pekats ut som framtida riksintresse. Förslaget till preciseringen av riksintresset Östlig förbindelse omfattar bland annat delar av Lidingövägen längs med planområdet för Energihamnen. Det av Trafikverket utpekade området kommer i konflikt med Stockholm Exergi ABs befintliga verksamhet och med det planerade spårvägsreservatet. Arbetet med preciseringen har tagit längre tid än vad Trafikverket avsåg när arbetet inleddes. Regeringsuppdrag att precisera innebär att samtliga myndigheter, ansvariga för olika riksintressen, ska se över hur riksintresseanspråken kan minskas. Trafikverket vill redovisa riksintressepreciseringen för Östlig förbindelse i samband med regeringsuppdraget. Arbetet beräknas klart runt sommaren 2021. Det finns en stor osäkerhet i hur detaljplanen för Energihamnen ska kunna visa att en framtida Östlig Förbindelse inte omöjliggörs eftersom Östlig förbindelse ännu inte är preciserad och det är inte helt klart vad detaljplanen ska förhålla sig till.

Om Trafikverkets precisering inte leder till ett minskat riksintresseanspråk för området längs med Lidingövägen innebär det stora konsekvenser för Energihamnens detaljplan. Markreservat för en framtida spårväg kommer inte att kunna medges. Inte heller kan de utökade lagringsvolymerna som krävs för att alla markanvisade verksamhetsutövare ska rymmas medges, vilket innebär att en prioritering i fördelning av utrymmet kommer att behövas.

Även Stockholm Exergi ABs nuvarande verksamhet påverkas om preciseringen inte leder till ett minskat riksintresseanspråk.

Spårväg

I planförslaget för Energihamnen har plats för spårväg reserverats längs med Lidingövägen. Trafikverket har i sitt förslag till riksintresseprecisering för Östlig förbindelse pekat ut Lidingövägen som riksintresse och det finns en risk att spårvägen hamnar i konflikt med Östlig förbindelse. Detta måste utredas vidare under planarbetet. Även frågan om spårvägens föreslagna placering nära cisterner med brandfarlig vara behöver utredas närmare. I kollektivtrafikutredningen som godkändes av Region Stockholm, hösten 2020, fanns dock inga beslut varken kring inriktning eller kring finansiering. Detta innebär en tidsrisk i projektet eftersom ingen finansiering för att ta fram en vidare utredning för att visa på genomförbarheten av en spårväg finns i dagsläget. Att gå vidare i detaljplanearbetet utan att utreda spårvägens genomförbarhet anses medföra en stor risk för att detaljplanen ska vinna lag kraft.

Bygglov på gällande plan

Energihamnen är redan ianspråktagen och detaljplanelagd för industriändamål men den nya detaljplanen krävs för att kunna utöka verksamheternas behov av lagring samt möjliggöra Cementa ABs flytt från Lövholmen. Verksamhetsutövarna utvecklar sina verksamheter och ju längre tiden går med planarbetet desto fler bygglovsansökningar kan väntas, med den gamla planen som stöd, vilket i värsta fall skulle kunna omöjliggöra den nya planen. Bland annat har Stockholm Exergi AB, med anledning av att detaljplanen för Energihamnen har dragit ut på tiden, sökt bygglov på redan gällande plan för en anläggning. Det finns en osäkerhet i hur detta påverkar genomförbarheten av kommande detaljplan.

Detaljplanerna och överenskommelser om exploatering kommer vara nära förbundna mellan Lövholmen och Energihamnen med hänsyn till Cementa ABs exploatering. Det innebär en tidsmässig risk i båda projekten. Eftersom Cementa ABs tillträde till marken i Energihamnen villkoras, under förutsättning att detaljplan för Energihamnen vinner laga kraft, med att detaljplanen för Lövholmen vinner laga kraft. Cementa ABs högsta silo som beräknas bli 96 meter innebär också en risk för detaljplanens antagande.

För att Cementa ABs verksamhet ska kunna flytta från Lövholmen krävs också flera nya tillstånd för Energihamnen, vilket innebär en risk för projektet.

Kommunikation

Delaktiga parter i utbyggnadsförslaget utöver exploateringskontoret är stadsbyggnadskontoret, trafikkontoret, miljöförvaltningen, STOKAB, Ellevio, Stockholm Exergi AB, Stockholm Vatten och Avfall AB, Lidingö, Östermalms stadsdelsförvaltning och Stockholms Hamn AB.

När detta ärende skickas till exploateringsnämnden skickas det också ut till ledamöterna i Östermalms stadsdelsnämnd.

Då projektet bedöms medföra en utgift över 50 mnkr har avstämning skett med stadsledningskontoret.

Kontorets sammanfattande bedömning

Kontoret anser att projektet ger staden goda förutsättningar att lösa strategiskt viktiga samhällsfunktioner på en lämplig plats och bidra till att detaljplaneläggningen på Loudden och Lövholmen påbörjas. Plats för persontransporter genom Energihamnen säkerställs i detaljplanen och det tydliggörs att Energihamnen är en del av Norra Djurgårdsstaden med Norra Hamnvägen som förstärker kopplingen mellan Ropsten i norr och Värtahamnen i söder.

Slut

Bilagor

1. Lönsamhetskalkyl och exploateringsnyckeltal för reviderat inriktningsbeslut.