

Utlåtande 2010:24 RI (Dnr 311-196/2010)

Projekt Norra Station

Genomförandebeslut

Villkorat av kommunfullmäktiges godkännande senast 31 mars 2010

Kommunstyrelsen föreslår att kommunfullmäktige beslutar följande

1. Exploateringsnämnden medges rätt att fortsätta genomförandet av projekt Norra Station omfattande totala investeringsutgifter om 10 400,0 miljoner kronor och försäljningsinkomster om 8 250,0 miljoner kronor.
2. Exploateringsnämnden och trafik- och renhållningsnämnden anmodas att, var och en för sig eller gemensamt, inom ramen för genomförandet av projekt Norra Station ta fram och teckna erforderliga avtal för stadens räkning.
3. Exploateringsnämnden medges en utökad budgetram för 2010 med 508,0 miljoner kronor för projektet Norra Station. Finansiering sker genom ett utökat finansieringsbeting under Finansförvaltningen. Finansiering för kommande år får beaktas i samband med budget för år 2011.

Föredragande borgarrådet Sten Nordin anför följande.

Ärendet

Norra Stationsområdet är ett av kommunfullmäktige utpekat angeläget stadsbyggnadsprojekt. I Stockholms översiktsplan, som antogs av kommunfullmäktige 1999, pekas Norra Stationsområdet ut som ett av tolv stadsutvecklingsom-

råden. Utbyggnaden av Norra Stationsområdet stämmer väl med översiktsplanens inriktning att bygga staden inåt på redan ianspråktagen mark.

Projektet är väl i linje med målsättningen i Vision 2030 om Stockholm som en av världens ledande kunskapsregioner. Karolinska-Norra stationsområdet knyter ihop Stockholm och Solna med bostäder och arbetsplatser. Stadsutvecklingen inom området bedöms förutsätta en överdäckning av E4/E20 och Värtabanan. Genom satsningen byggs två städer samman samtidigt som Norra Station utvecklas och bebyggs med 5 500 nya bostäder, ett närliggande nytt universitetssjukhus, service, arbetsplatser och lokaler för forskning och utbildning. På Stockholms sida bedöms antalet bostäder till cirka 2 600.

Exploateringsnämnden har fattat genomförandebeslut för projekt Norra Station, underställt detta för kommunfullmäktiges godkännande samt hemställt om utökad budgetram för 2010 med 508,0 miljoner kronor.

Beredning

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret.

Stadsledningskontoret är positivt till projektet då det ligger väl i linje med Vision Stockholm 2030 och bidrar till att uppnå kommunfullmäktiges verksamhetsmål. Projektet kommer att länka samman såväl stadens delar som staden med Solna i ett möte mellan kunskap, högkvalificerad forskning, sjukvård och ett stort antal nya bostäder och arbetsplatser i cityläge.

Stadsledningskontoret anser att för att förbättra ekonomin i projektet bör möjligheten prövas att öka exploateringsgraden genom att bygga högre hus i området. Kontoret anser också att projektet bör beskrivas och hanteras i en risk- och väsentlighetsanalys i enlighet med stadens nya projektstyrningsmetod.

Mina synpunkter

Norra Stationsområdet tillhör stadens högst prioriterade stadsutvecklingsområden detta decennium. De sammantagna samhällsekonomiska fördelarna av att utveckla Norra Stationsområdet till en modern urban stadsdel som förenar högkvalitativa bostäder med världsledande forskningsverksamheter är betydande och bidrar till uppfyllelsen av Vision 2030.

Stockholmsregionen behöver både djup och bredd i sitt näringsliv för att framgångsrikt kunna konkurrera på en global marknad. Genom samarbete mellan Stockholms stad, Solna stad, Stockholms läns landsting, Stockholms Universitet, KTH och Karolinska Institutet kommer den nya stadsdelen att bli

ett världsledande kluster för hälsovetenskaper. Denna satsning sänder en tydlig signal till företag och investerare att vi välkomnar dessa verksamheter till vår region.

De sammanlagda investeringarna för Norra Stationsområdet till år 2025 uppgår till 50 miljarder kronor. Sammanlänkningen mellan Stockholm och Solna innebär att viktiga forskningsinstitutioner kommer att bli en del av innerstaden och samtidigt bidra till en dynamisk utveckling både regionalt och lokalt. Stadsdelens blandning av forskning via akademierna, forskningsintensiva företag, Nya Karolinska Sjukhuset samt bostäder och kontor kommer att bli världsunik. På så sätt bryter utvecklingen av Norra Stationsområdet ny mark i utvecklingen av Stockholm samtidigt som regionens internationella konkurrenskraft stärks.

Det måste också finnas plats för lokaler i stadsdelen för förskolor och andra offentliga funktioner. För att tillgodose behovet av rekreation och spontanidrott i Norra Stationsområdet ska nya Vanadisbadet byggas. Liksom överallt där nya stadsdelar byggs ingår det också att i ett tidigt skede planera för sociala verksamheter.

Projektet är emellertid ytterst komplicerat och rymmer betydande risker, såväl vad avser det praktiska genomförandet som de ekonomiska förutsättningarna. Underskottet i projektet uppskattas i föreliggande ärende till nära en halv miljon kronor per ekvivalent lägenhet. Det är en väsentlig fördyring jämfört med det reviderade inriktningsbeslutet och en tydlig indikation på projektets höga ekonomiska risk. Med beaktande av projektets osäkerhetsfaktorer, komplexitet och långa genomförandetid är det inte osannolikt att detta underskott kan komma att öka ytterligare, med ökande kapitalkostnader som följd.

Åtgärder för att öka intäkterna i projektet måste därför vidtas. Exploateringsnämnden bör för detta syfte pröva att öka exploateringsgraden genom att tillföra fler bostäder i området.

I övrigt instämmer jag med stadsledningskontorets påpekande att projektets komplexa karaktär och risker inte bara beträffande ekonomi utan också vad gäller tidplan och samordning gör att en risk- och väsentlighetsanalys enligt stadens nya projektstyrningsmetod för stora projekt är påkallad. För att säkerställa projektets genomförande och minska sårbarheten är det också väsentligt att genomförande och uppföljning av projektet sker på ett sätt som möjliggör ändamålsenlig samverkan med övriga berörda aktörer i området.

Bilaga

Reservationer m.m.

Borgarrådsberedningen tillstyrker föredragande borgarrådets förslag.

Reservation anfördes av borgarrådet *Roger Mogert* (s) enligt följande.

Jag föreslår kommunstyrelsen föreslå kommunfullmäktige besluta följande.

1. Bifalla föredragande borgarråds förslag.
2. Därutöver anför följande.

Det går inte att nog understryka att tunnelbana bör vara det kollektiva färdmedel som försörjer den nya stadsdelen Norra Station. Vi anser därför att detta bör ingå i den fortsatta planeringen av området.

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

Jag föreslår att kommunstyrelsen föreslår att kommunfullmäktige beslutar följande

1. Delvis bifalla föredragande borgarråds förslag till beslut
2. Därefter anför följande

Det är oerhört viktigt att Norra stationsområdet får en bra kollektivtrafik. En tunnelbanelinje måste planeras in från början och börja byggas parallellt med de nya bostäderna. Ett stadsutvecklingsområde i Stockholm, som utsetts till Europas Miljöhuvudstad 2010, kan inte byggas utan en väl fungerande kollektivtrafik.

Vi är vidare oroliga över ekonomin i projektet men vill inte som föredragande borgarråd kompensera med att öka den redan höga exploateringsgraden för att förbättra ekonomin.

Särskilt uttalande gjordes av borgarrådet *Yvonne Ruwaida* (mp) enligt följande.

Det är viktigt att planeringen för Norra Station går vidare och det är därför rimligt att Exploateringsnämnden medges en utökad budgetram för projektet. Det är dock olyckligt att man i planeringen av området inte börjat med det kanske mest centrala, nämligen kollektivtrafiklösningar. Området bör utformas som en klimatneutral stadsdel där stadsplanering, energisystem och kollektivtrafik planeras så att den nya bebyggelsen inte ger något tillskott till de pågående klimatförändringarna. Den höga exploateringsgraden får inte ske på bekostnad av allmänna ytor och en god boendemiljö.

Kommunstyrelsen delar borgarrådsberedningens uppfattning och föreslår att kommunfullmäktige beslutar följande

1. Exploateringsnämnden medges rätt att fortsätta genomförandet av projekt Norra Station omfattande totala investeringsutgifter om 10 400,0 miljoner kronor och försäljningsinkomster om 8 250,0 miljoner kronor.
2. Exploateringsnämnden och trafik- och renhållningsnämnden anmodas att, var och en för sig eller gemensamt, inom ramen för genomförandet av projekt Norra Station ta fram och teckna erforderliga avtal för stadens räkning.
3. Exploateringsnämnden medges en utökad budgetram för 2010 med 508,0 miljoner kronor för projektet Norra Station. Finansiering sker genom ett utökat finansieringsbeting under Finansförvaltningen. Finansiering för kommande år får beaktas i samband med budget för år 2011.

Stockholm den 24 februari 2010

På kommunstyrelsens vägnar:
STEN NORDIN

Ylva Tengblad

Reservation anfördes av *Carin Jämtin, Tomas Rudin, Roger Mogert och Teres Lindberg* (alla s) enligt följande.

Vi föreslår kommunstyrelsen föreslå kommunfullmäktige besluta följande.

1. Bifalla föredragande borgarråds förslag.
2. Uppdra åt exploateringsnämnden och stadsbyggnadsnämnden att utreda tillgången till utrymmen för offentlig service, samt fritid och rekreation, i enlighet med nedanstående.
3. Därutöver anför följande.

Norra Stationsområdet är liksom Hammarby sjöstad ett mycket kostsamt projekt. Med nu gällande ekonomiska riktlinjer för byggnadsinvesteringar slutar Norra Stationsprojektet med ett kraftigt underskott på cirka 2 miljarder kronor. Att däcka över Norra Stationsområdet är komplicerat och förutsätter ny teknik och stora investeringskostnader. För att kalkylen ska gå ihop enligt nuvarande beräkningar krävs det extremt

många boende och arbetande människor på en förhållandevis liten yta, vilket förutsätter en mycket tät bebyggelse med ovanligt höga hus.

Erfarenheterna från Hammarby Sjöstad visar att det i längden inte går att bortse från behoven av offentlig service och fritid och rekreation. Erfarenheter visar också att det kan vara betydligt svårare och kostsammare att få till stånd sådana nyttigheter efter att ett område är färdigbyggt. För stunden kan det framstå som ekonomiskt rationellt att bortse från dessa behov, men i längden kan det mycket väl bli dyrare. Därför bör de tekniska nämnderna få i uppdrag att belysa denna fråga särskilt. Med den detaljplan som nu är aktuell finns en stor flexibilitet. Frågan avgörs alltså snarare av de ekonomiska realiteterna och den bör prövas särskilt.

Det går inte att nog understryka att tunnelbana bör vara det kollektiva färdmedel som försörjer den nya stadsdelen Norra Station. Vi anser därför att detta bör ingå i den fortsatta planeringen av området. Det bör definitivt förberedas för sådan redan nu. Det blir betydligt kostsammare och mer komplicerat att göra i efterhand. Trafiklösningen behöver vidare ses över ytterligare i syfte att öka barns trygghet. Därtill behöver och tillgängligheten till Hagaparken förbättras. Den extrema tätheten kommer att skapa ett än större behov av lättillgängliga rekreationsområden med utrymme för barns rörlighet. Vi vill därför också ge i uppdrag åt stadsbyggnadsnämnden och exploateringsnämnden att utreda barnens förutsättningar att bo och leka i den nya stadsdelen.

Reservation anfördes av *Ann-Margarethe Livh* (v) med hänvisning till reservationen av (v) i borgarrådsberedningen.

Särskilt uttalande gjordes av *Stefan Nilsson* (mp) med hänvisning till det särskilda uttalandet av (mp) i borgarrådsberedningen.

Ersättaryttrande gjordes av *Per Ankersjö* (c) enligt följande.

Centerpartiet är kraftigt positivt till den nya utvecklingen av Norra Stationsområdet. Området har under lång tid varit en otillgänglig, hårt trafikerad, klyfta mellan Stockholm och Solna. Detta förbyts nu mot ny storstadsmässig bebyggelse som länkar samman de båda kommunerna och ger ett stort antal bostäder. I det fortsatta arbetet anser Centerpartiet att det ska planeras för en tunnelbanedragning till den nya stadsdelen. Kapacitetsstark kollektivtrafik är en förutsättning för att den nya stadsdelen ska bli en miljövänlig del av framtidens Stockholm.

Centerpartiet ställer sig positivt till den höga exploateringsgraden i området, och välkomnar ny arkitektur som vi förutsätter håller hög arkitektonisk kvalitet. Att Stockholm nu planeras få sina två första riktiga skyskrapor i "Tors torn" anser vi är särskilt glädjande. I det fortsatta arbetet med dessa hus vill vi understryka vikten av att det fästs särskild vikt vid utformning, materialval etc.

ÄRENDET

Norra Stationsområdet är ett av kommunfullmäktige utpekat angeläget stadsbyggnadsprojekt. I Stockholms översiktsplan, som antogs av kommunfullmäktige 1999, pekas Norra Stationsområdet ut som ett av tolv stadsutvecklingsområden. Utbyggnaden av Norra Stationsområdet stämmer väl med översiktsplanens inriktning att bygga staden inåt på redan ianspråktagen mark.

Vision Stockholm 2030 tar upp Stockholm-Mälardalenregionen som en av världens ledande kunskapsregion. Där beskrivs Karolinska Institutets starka ställning inom Life Science med kompletterande kompetens från Kungliga Tekniska högskolan och Stockholms universitet i Karolinska-Norra Stationsområdet. En av hörnstenarna i Vision Stockholm 2030 är området Karolinska-Norra Station där en blandad stadsdel av bostäder, arbetsplatser och parkstråk i samverkan med landstinget och Solna stad ska byggas. Stadsutvecklingen inom området förutsätter en överdäckning av E4/E20 och Värtabanan och är i sin tur en förutsättning för förverkligandet av Vision 2025 som tagits fram för Karolinska-Norra Station. I den visionen samlas Stockholms stad, Solna stad, landstinget i Stockholms län, de tre universiteterna och näringslivet i en gemensam satsning på att utveckla området till världens främsta område för Life Science.

Fram till 2025 planeras sammanlagt investeringar för 50,0 miljarder kronor i området. Genom satsningen byggs två städer samman samtidigt som Norra Station utvecklas och bebyggs med 5 500 nya bostäder, ett närliggande nytt universitetssjukhus, service, arbetsplatser och lokaler för forskning och utbildning. På Stockholms sida bedöms antalet bostäder till cirka 2 600. Utbyggnaden av Norra Stationsområdet kommer att pågå under cirka 15 år. Arbetena med överdäckning av E4/E20, en flyttning av Solnabron och ledningsomläggning i Norra Stationsgatan beräknas starta under 2010. Byggstart för den första etappen med omkring 900 bostäder längs Norra Stationsgatan, förskjuts cirka tre år, till 2014, jämfört med tidigare planering och första inflyttning sker under 2016. Miljön i området för de boende i de första kvarteren förbättras avsevärt om inflyttningen samordnas med färdigställandet av vägtunnlarna. Byggstart för Tors torn beräknas kunna ske 2013, då den nya Solnabron är färdigställd. Det nya sjukhuset planerar att färdigställas under åren 2015-2017.

Området behöver kompletteras med en överdäckning av E4/E20 och Värtabanan för att separera trafikleden från bostäder och arbetsplatser och på grund av de stora höjdskillnaderna mellan Norra Stationsgatan och Karolinska. En utebliven överdäckning bedöms försvåra, enligt exploateringsnämnden, en gemensam stadsutveckling i området. Stockholms stad och Solna stad utvecklas nu var för sig skilda av trafiklederna.

Tidpunkten för tunnelförläggningen och överdäckningen av E4/E20 och Värtabanan är av strategisk betydelse, eftersom denna samordnas med Norra Länkens utbyggnad. Överdäckningen måste vara klar till dess att Norra Länken öppnas för trafik, preliminärt 2015. Arbeten för omläggning av E4/E20 i temporärt läge samt byggande av en temporär Solnabro måste starta under april 2010. Ett genomförandeavtal med Vägverket är under framtagande och beräknas kunna beslutas i exploateringsnämnden och trafik- och renhållningsnämnden under första kvartalet 2010.

Projektets utgifter avser främst förvärv av mark, överdäckningen av E4/E20 och Värtabanan samt ny- och ombyggnad av gata och park inklusive diverse ledningsflyttar. Även utgifter för evakuering av befintliga verksamheter ingår. Blivande byggherrar svarar för och bekostar all bebyggelse och utbyggnad inom kvartersmark samt delar av planarbetet. Investeringsutgifterna, med en antagen prisutveckling om fem procent per år, beräknas till cirka 10 400,0 miljoner kronor, varav 661,8 miljoner kronor är utgifter nedlagda till och med 2009. Utgiftsökningen om 872,6 miljoner kronor, eller nio procent, jämfört med reviderat inriktningsbeslut förklaras av något högre investeringsutgift för väg- och järnvägstunneln, att drift- och underhållskostnad för väg- och järnvägstunnel har lagts till i kalkylen samt av en förskjuten byggstart för bostadskvarteren med cirka tre år.

Försäljningsinkomsterna bedöms till 8 250,0 miljoner kronor, en ökning med 609,8 miljoner kronor, eller åtta procent, jämfört med reviderat inriktningsbeslut. Nuvärdet av utgifter och inkomster är negativt, minus 2 566,0 miljoner kronor eller minus 462,0 tusen kronor per ekvivalent lägenhet enligt huvudalternativet. Jämfört med det reviderade inriktningsbeslutet innebär det ett ökat underskott om cirka 900,0 miljoner kronor eller 60 procent. Underskottet beror främst på att stora utgifter, som förvärv av mark och evakueringar kommer tidigt, att försäljningsinkomsterna kommer senare samt att projektet medför betydande drift- och underhållskostnader.

En tidsförskjutning av projektet med sex månader, allt annat oförändrat bedöms medföra en fördyring om 480,0 miljoner kronor med antagen prisökning. Utöver detta kan en förskjutning i tid innebära kraftigt ökade utgifter för överdäckningsarbetena på grund av mer komplicerade utbyggnadsförhållanden om utbyggnaden till största delen sker efter det att Norra länken har öppnat för trafik. Då gäller helt andra förutsättningar för att leda om trafik och därmed för byggnation av tunnlar.

Exploateringsnämnden

Exploateringsnämnden beslutade vid sitt sammanträde den 21 januari 2010 följande.

1. Exploateringsnämnden godkänner genomförandet av projekt Norra Station omfattande totala investeringsutgifter om 10 400 mnkr och försäljningsinkomster om 8 250 mnkr.
2. Exploateringsnämnden hemställer att kommunfullmäktige för år 2010 beviljar en utökad budgetram för exploateringsnämnden med 508 mnkr för projektet Norra Station. Resterande medel får beaktas i kommande års budgetar.
3. Exploateringsnämnden underställer beslutet enligt punkt 1 ovan för kommunfullmäktiges godkännande senast 2010-03-31.

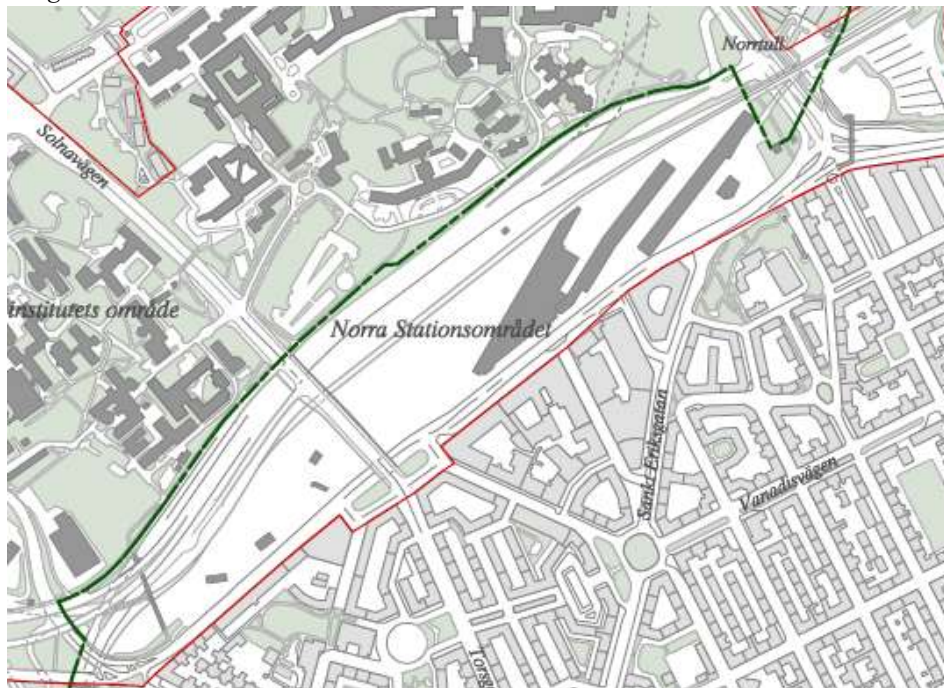
Särskilt uttalande gjordes av ordföranden Petter Lindfors m.fl. (M) samt ledamoten Gulan Avci (FP), *bilaga*.

Särskilt uttalande gjordes av vice ordföranden Mirja Räihä Järvinen m.fl. (S) samt tjänstgörande ersättaren Torkel Tigerschiöld (MP), *bilaga*.

Ersättaryttrande gjordes av ersättaren Erik Slottner (KD) samt ersättaren Christer Mellstrand (C), *bilaga*.

Exploateringskontorets tjänsteutlåtande daterat den 23 december 2009 har i huvudsak följande lydelse.

Bakgrund



Området idag

Norra Stationsområdet präglas idag av ett stort trafiklandskap med E4/E20 och Värtabanan som utgör barriärer i stadslandskapet. Befintliga byggnader vittnar om den järnvägsverksamhet som bedrivits här. Bebyggelsefronten längs med Norra Stationsgatan och Sveavägen består av en blandning mellan kontor och bostäder. Kopplingarna mellan Stockholms innerstad och Karolinska sjukhus- och institutområdet är svaga.

I stadens översiktsplan som antogs av kommunfullmäktige 4 oktober 1999 pekas Norra Stationsområdet ut som ett av 12 stadsutvecklingsområden. Området utgör en stor framtida utvecklingsresurs för en blandad och varierad stadsbebyggelse. Området stämmer väl överens med inriktningen i översiktsplanen att bygga staden inåt på redan exploaterad mark.

En fördjupad översiktsplan, gemensam för Stockholms stad och Solna stad, antogs av kommunfullmäktige i Stockholm respektive Solna efter sommaren 2008.

Vägverket har deltagit i fördjupningsstudier av tunnelförläggning av Norra länken/E4/E20 samt kapacitetsförstärkningsåtgärder.

Planeringen av området utgår från att området kommer att försörjas med tunnelbana. Arbete med förstudie för tunnelbana avbröts dock under sommaren 2009. Beslut om fördjupad utredning kring en stadsspårväg på sträckan Solna centrum – Karolinska / Norra Station – Odenplan fattades av SL:s styrelse i oktober 2009. Vid detta tillfälle

beslutades också att ta fram en fördjupad analys av vilka förberedande arbeten, såväl projektering som försvarsarbeten, som bör göras för att i framtiden möjliggöra en utbyggnad av tunnelbanan till Karolinska/Norra Station. Denna analys kommer troligen att presenteras för SL:s styrelse i januari 2010. Den förändrade planeringsinriktningen kan eventuellt komma att påverka det blivande gatunätet samt medföra ett ökat behov av utrymme för bussterminaler.

Detaljplan för nya Karolinska sjukhuset antogs av kommunfullmäktige i Solna i juni 2009. Planen förväntas vinna laga kraft våren 2010. Byggstart för sjukhuset är planerad till våren 2010.

Beslut

Hittills fattade beslut om Norra Stationsområdet:

GFN 2001-06-12	Inriktningsbeslut för utbyggnad av Norra Stationsområdet
SBN 2001-11	Godkännande av startpromemoria för detaljplaneläggning.
GFN 2003-10-21	Beslut om lägesbeskrivning av planeringen.
GFN 2004-12-16	Beslut om att förvärva Jernhusen Norra Station AB av Jernhusen AB.
KF 2005-03-07	Beslut om att förvärva Jernhusen Norra Station AB av Jernhusen AB.
SBN 2005-01-20	Beslut om programsamråd.
MN 2005-04-12	Remiss av programförslag behandlas i MN.
SBN 2005-10-27	Redovisning av programsamråd i SBN.
EN 2007-04-19	Inriktningsbeslut för projekt Norra Station samt förvärv av fastigheten Vasastaden 1:17.
KF 2007-06-11	Projekt Norra Station. Inriktningsbeslut samt förvärv av fastigheten Vasastaden 1:17.
EN 2007-06-14	Fördjupning av två översiktsplaner Karolinska – Norra Station, samrådssvar
EN 2007-08-23	Markanvisning för bostadsändamål inom fastigheten Vasastaden 1:17 (Norra Station).
EN 2007-11-15	Förstudie Väg E4/E20, Norra Stationsområdet. Väg E4/E20 Norra länkens anslutning till Essingeleden Remissvar
EN 2008-02-14	Markanvisning för kommersiellt ändamål inom fastigheten Vasastaden 1:16 (Norra Station)
EN 2008-04-24	Fördjupning av två översiktsplaner Karolinska – Norra Station (inlägg efter utställning)
KF 2008-09-29	Fördjupning av två översiktsplaner Karolinska - Norra Station
EN 2008-12-11	Reviderat inriktningsbeslut för projekt Norra Station
EN 2009-06-11	Detaljplan för fastigheten Vasastaden 1:16 mm (Norra

EN 2009-06-11	Station) i stadsdelen Norrmalm. Remiss plansamråd. Genomförandeavtal med Banverket om tillfällig omläggning och intunnling av Värtabanan, genomförandebeslut 1.
EN 2009-11-19	Markanvisning till Oslo Naeringseiendom
SBN 2009-12-10	Godkännande av detaljplan för fastigheten Vasastaden 1:16 mm

Fram till 2009-12-01 har exploateringskontoret haft kostnader för projektet om totalt ca 80 mnkr, exklusive markförvärv. Nästa beslutstillfälle för exploateringsnämnden avser godkännande av genomförandeavtal med Vägverket. Avtalet beräknas redovisas för nämnden under mars 2010.

Utbyggnadsförslag

Huvudalternativ

Genom en överdäckning av E4/E20 och Värtabanan från ett kvarter väster om Solna-bron till Norrtullsplatsen försvinner dagens barriärer i form av motorväg och järnväg. Fördjupad översiktsplan för området Karolinska - Norra Station antogs av kommunfullmäktige i september 2008. Den fördjupade översiktsplanen förutsätter överdäckning av motorväg och järnväg och ger därmed förutsättningar för en levande och attraktiv stadsdel som förenar Stockholm och Solna.

Stadsdelens innehåll utgör en blandning av bostäder, kontor, handel, Life science, vård och kultur. Det nya universitetssjukhuset i Solna integreras i staden och en tät stadsstruktur skapas. Kvarteren adderas till en sammanhängande stad med påtaglig storstadskaraktär och urban atmosfär. Genom området anläggs ett nytt parkstråk som utgör Vasastadens och Vetenskapsstadens nya länk mellan Hagaparken och Karlberg. I den fördjupade översiktsplanen bedömdes antalet bostäder till ca 5.500 och antalet arbetsplatser till ca 30.000.

Detaljplan för första delen, centrala Norra Stationsområdet, godkändes av stadsbyggnadsnämnden den 10 december 2009.

Parallellt med detaljplanen upprättar Vägverket förslag till arbetsplan för överbyggnad av väg E4/E20 inom detaljplanen samt kapacitetsförstärkningar av väg E4/E20 från trafikplats Haga Södra till väster om Karlberg.



Detaljplaneområde 1

På Stockholms sida inom Norra Stationsområdet planeras en mycket tät blandad stadsbebyggelse för bostäder och kontor som följer innerstadens karaktär. I den fördjupade översiktsplanen bedöms totalt ca 550 000 kvm BTA fördelat på drygt 350 000 kvm BTA bostäder (3 500 lägenheter) och knappt 200 000 kvm kommersiella lokaler inrymmas inom området. Den höga exploateringsgraden kvarstår. Jämfört med den fördjupade översiktsplanen har andelen kommersiella lokaler ökat från 200 000 kvm till 300 000 kvm. I genomförandebeslutet bedöms antalet bostäder till ca 2 600.

Bostadskvarteren utformas med långsidor om ca sju våningar mot gata och ca fem våningar mot upphöjda och underbyggda gårdar. Kortsidorna utformas med i genomsnitt 12 våningar mot Norra Stationsgatan respektive mot Norrtullsparken.

Gården hålls öppen mot söder och mot parken. Mot Norrtull sjunker bebyggelsens höjd efter terrängen för att möta Hagaparken. Nedersta våningen avsätts för kommersiella lokaler i alla kvarter. Plats för förskolor reserveras inom bostadskvarteren.

I fyra av de norra kvarteren i planförslaget, mittemot det nya sjukhuset, planeras för verksamhet inom Life science. En vision för den kommunöverskridande stadsdelen är att området ska utgöra världens främsta område för bioteknik, biomedicin och Life science.

Frågor kring tillgänglighet, kommunikationslösningar samt utformning av park- och gatuytor bevakas även fortsättningsvis av trafikkontoret och av stadsdelsförvaltningen.

Jämförelsealternativ



Jämförelsealternativet

Ett jämförelsealternativ har studerats inom ramen för arbetet med den fördjupade översiktsplanen. I detta alternativ sker ingen överdäckning av E4/E20 och Värtabanan. Ett nytt universitetssjukhus och tunnelbanan förväntas byggas ut. Inom Stockholms stad begränsas förtätningarna till Norra Stationsgatan enligt vad som är möjligt med hänsyn till risk, luft och buller. Såväl E4/E20 som Värtabanan innebär påtagliga störningar och utgör kraftiga barriärer mot Solna. Omkring 200 000 kvm BTA kan byggas inom området fördelat på 100 000 kvm BTA bostäder (1 000 lägenheter) och 100 000 kvm BTA kommersiella lokaler. Kontorshus placeras som skärm mot trafiklederna och bostadshus mot Norra Stationsgatan. Husen kommer att ha i huvudsak samma höjder som befintlig bebyggelse i området, dvs högst 7 våningar.

Utan överdäckningen kommer ingen gemensam stadsutveckling ske i området. Stockholm och Solna utvecklas var för sig skilda av trafiklederna. Norra Stationsområdet ligger i en sänka. De stora höjdskillnaderna mellan Norra Stationsgatan och Karolinska innebär att en förtätning längs Norra Stationsgatan inte kan kompletteras med en överdäckning av E4/E20 och Värtabanan vid ett senare tillfälle. Detta får till följd att den gemensamma visionen för området sannolikt inte kan förverkligas.

Genomförande och tidplan

Projektets omfattning och komplexitet innebär att utbyggnaden av Norra Stationsom-

rådet kommer att pågå under cirka 15 år. Definitiv utbyggnadstakt är beroende av många faktorer och kan inte definieras ännu. Det nya sjukhuset färdigställs under åren 2015-2017.

Utbyggnaden av Norra Stationsområdet påbörjas under 2010. För att ge plats för byggverksamhet och etableringsytor för Vägverkets byggnation av Norra länken behöver nästan all nuvarande verksamhet inom Norra Stationsområdet utrymmas. Byggnaderna kommer att rivas i takt med att utbyggnaden fortskrider. Utbyggnaden av Norra Stationsområdet innebär att flertalet av befintliga arrendatorer och hyresgäster måste flytta från området. Några arrenden har sagts upp till 2009. Kontoret har påbörjat diskussioner med några av de större hyresgästerna om möjligheten att inrymma dessa i den planerade nybebyggelsen och även påbörjat uppsägningar av hyresgäster.

Ett antal avtal skall tecknas under våren 2010. Ett genomförandavtal med Vägverket är under framtagande och beräknas kunna presenteras för nämnden under första kvartalet 2010.

Markanvisningsavtal med NCC föreslås förlängas till och med april 2010. Markanvisningar för samtliga anvisade bostadsbyggrätter föreslås förlängas till 2012-12-31.

Markanvisningar

Kontoret tog under våren 2007 in anbud för försäljning av marken för del av första utbyggnadsetappen, öster om Solnabron. Ca 900 bostadslägenheter markanvisades till fem byggherrar. Under hösten 2007 infordrades anbud avseende den första kommersiella etappen. NCC erhöll därvid markanvisning för ca 45.000 kvm BTA kontor och ca 20.000 kvm BTA handel.

Markanvisning av fyra kvarter i anslutning till sjukhuset, omfattande totalt 40.000 kvm BTA, gjordes i november 2009 till Oslo Naeringseiendom. Anvisningen gjordes tillsammans med landstinget. Kvarteren för Tors torn anvisades också i november 2009 till Oslo Naeringseiendom. Inom kvarteren vid sjukhuset samt i ett av tornen planeras lokaler för verksamhet inom Life science. Det andra tornet anvisas för hotell.

Överdäckningen

Tidpunkten för tunnelförläggningen av E4/E20 och Värtabanan är av strategisk betydelse eftersom denna samordnas med Norra länkens utbyggnad. Överdäckningen måste vara klar till dess att Norra länken öppnas för trafik, preliminärt 2015. Den extra trafik som Norra länken alstrar kommer annars att medföra att byggnadsarbetena för tunnelarna blir ännu mer komplicerade och kostsamma. De båda vägtunnelarna för E4/E20 föreslås så långt möjligt byggas samtidigt för att minska den totala byggtiden. Tunnelrören för södergående trafik beräknas vara färdigställda i slutet av 2015 i samband med öppnandet av Norra länken. Tunnelrör för norrgående trafik beräknas vara klart i slutet av 2016. Byggtiden beräknas till c:a 5-6 år. Detta innebär att byggnationen måste påbörjas senast under första kvartalet 2011. Den tidsmässigt efterföljande järnvägstunnel beräknas ta c:a två år att genomföra. Överdäckningen förutsätter att dessa funktioner kan läggas i temporära lägen för att friställa byggnadsområden från trafik så långt det är möjligt.

Utbyggnadsetapper

Utbyggnad av kvartersmark längs Norra Stationsgatan öster om Solnabron kan i en första etapp ske parallellt med att E4/E20 och Värtabanan däckas över. Byggstart för de kommersiella delarna som anvisats beräknas ske samtidigt med byggstart för överdäckningen. För den första etappen bostäder längs Norra Stationsgatan beräknas byggstart förskjutas ca tre år jämfört med tidigare planering. Byggstart beräknas till år 2014 med en första inflyttning under 2016. Miljön i området för de boende i de första kvarteren förbättras avsevärt om inflyttningen samordnas med färdigställandet av vägtunnlarna. En viss forcering av utbyggnadstakten bör vara möjlig längs Norra Stationsgatan. Med start från år 2014 kan ca 280 lägenheter byggas årligen tom år 2024. Byggstart för Tors torn beräknas kunna ske 2013 då den nya Solnabron är färdigställd.

Arbeten med ombyggnad och ledningsomläggning i Norra Stationsgatan påbörjas 2010. Innan kvartersbebyggelsen kan påbörjas bör gatan och ledningar i gatan byggas om. Mellan åren 2014 och 2017 kan ca 300 lägenheter byggas årligen, totalt omkring 1 200 lägenheter. Vidare kan 65 000 kvm lokaler för kontor, 10 000 kvm lokaler för handel samt hotell om c:a 400 rum uppföras.

Efter att järnvägstunneln färdigställts kan utbyggnaden fortsätta ovanpå tunneln. Inom detta område byggs ca 1 100 lägenheter och 125 000 kvm lokaler mellan 2018 och 2024. Det centrala parkområdet byggs med start c:a 2018.

Större delen av exploateringen väster om Solnabron förutsätter att Värtabanans trafik flyttat till läget i tunneln, ca 2018. Exploateringen omfattning väster om bron är bl a beroende av hur anpassning kan göras till en ny ramp från Essingeleden med trafik både mot Norra länken och mot Solnabron. Rampen från Klarastrandsleden behöver byggas om för att anpassas till en ny Solnabro. Området väster om Solnabron kan färdigställas tidigast mellan 2019-2023.

Inom området planeras 2-3 detaljplaner vilka ska handläggas med normalt planförfarande. Första byggstart inom området planeras till år 2011 och första inflyttning bedöms till år 2013.

Risker och osäkerhetsfaktorer

Utvecklingen av området Karolinska - Norra Station är en mycket komplicerad stadsutvecklingsprocess. Utbyggnaden är förenad med ett flertal risker och osäkerhetsfaktorer såväl gällande tekniska frågor som ekonomi och tid. Problematik med överdäckningens tekniska utformning, kritiska tidpunkter, svängningar i marknaden m m kan medföra såväl ökande investeringsutgifter som förskjutningar i tidplanen vilket kan komma att påverka projektets totala ekonomi. I takt med att utbyggnaden av Norra Station startar kommer osäkerheterna kring vissa frågor att gradvis minska.

Price Waterhouse Coopers har gjort en riskanalys för projektet under hösten 2009.

I analysen konstateras att projektet är komplext och innehåller stora osäkerheter bland annat till följd av dess storlek, avancerade tekniska lösningar, gränssnitt mot andra pågående stora komplexa projekt i området. Den långa projekttiden medför att projektet är exponerat för förändringar i omvärldsfaktorer. Vidare dras slutsatsen att

projektet är väl kalkylerat med nuvarande förutsättningar och att en uppföljning och bedömning av riskerna är viktig i det fortsatta arbetet.

Transporter av farligt gods/överdäckning

Norra länken/E4/E20, Sveavägen och Norra Stationsgatan är idag primära transportleder för farligt gods. Riskhanteringsarbetet har bedrivits i dialog med länsstyrelsen, Vägverket och Banverket. Arbetet har lett fram till att tunnelarna kommer att dimensioneras för en explosion motsvarande två ton. Trafikeringsmässigt innebär detta att tunneldelen inom Norra Stationsområdet troligen kommer att klassas som kategori B-tunnel, d v s fordon med farligt gods överstigande ett ton kommer inte att tillåtas trafikera tunneln. Den trafiken kommer att gå på omledningsvägnätet. Riskanalysen visar att den ökade trafikmängden på omledningsvägnätet innebär en mycket marginell ökning av risken för bebyggelse längs detta vägnät.

Laster från bebyggelsen tas ner i tunnelns väggar. Fördjupade utredningar pågår av åtgärder för grundläggning kopplat till riskscenario med farligt gods.

Övrig infrastruktur

Utbyggnaden av Norra länken, som är planerad till åren 2007-2015, kommer att påverka ytvägnätet invid Norrtull i hög utsträckning samt trafikplatsen vid Haga södra. Om Norra länken blir färdig tidigare än planerat eller om arbetena vid Norra Station färdigställs senare än beräknat kommer Norra länken att tas i trafik innan vägtunnelarna inom Norra Stationsområdet är klara. Detta skulle leda till att färdigställandet av resterande del av vägtunnelarna blir mer komplicerat. Det är viktigt att den fortsatta planeringen fortlöper enligt tidplan för att undvika utdragna och kostbara provisorier. Vid en försening finns även risk för att trafikutvecklingen under genomförandetiden blir större än planerat vilket kan orsaka mer komplicerade temporära trafikåtgärder vilket i sin tur påverkar framkomligheten på väg- och gatunätet i området.

Citybanan är planerad att utföras under åren 2008-2017. Citybanans arbetstunnel med påslag invid Norra Stationsgatan i områdets sydvästra del, kan påverka tidplanen för utbyggnaden av området väster om Solnabron. SL har i dagsläget stoppat vidare arbete med järnvägsplan för tunnelbana. Beslut om fördjupad utredning kring en stads-spårväg på sträckan Solna centrum –Karolinska/Norra Station – Odenplan fattades av SL:s styrelse i oktober 2009. Vid detta tillfälle beslutades också om att ta fram en fördjupad analys av vilka förberedande arbeten, såväl projektering som försvarsarbeten, som bör göras för att i framtiden möjliggöra en utbyggnad av tunnelbanan till Karolinska – Norra Station. Denna analys bedöms presenteras för SL:s styrelse i januari 2010. Den förändrade planeringsinriktningen kan eventuellt påverka det blivande gatunätet samt medföra ett ökat utrymmesbehov för bussterminaler.

Genomförandet av Norra Stationsprojektet är komplext men underlättas av området till stor del består av obebyggd mark eller av rivningsmogen bebyggelse. Detta ger utrymme och möjlighet att placera berörda trafikleder i temporära lägen så att arbetena kan genomföras utan onödigt stora störningar.

Ekonomiska osäkerheter

I projektet föreligger liksom i alla större projekt en risk för ökade kostnader beroende av marknadsläget vid tidpunkten för upphandling. Förändringar i konjunkturläget under utbyggnadstiden, som sträcker sig över omkring 15 år, kan också komma att påverka projektets intäkter.

I och med de stora utgiftsbeloppen och en lång tidshorisont får en liten procentuell förändring stort genomslag på den totala slutkostnaden. I nuvärdeskalkylen förutsätts en årlig prisökning om 5 %. I det reviderade inriktningsbeslutet förutsattes en årlig prisökning om 7 %. Utgifterna i kalkylen har bedömts utifrån ett underlag i något som fortfarande får betraktas som ett tidigt skede. Successiv kalkylering har genomförts under 2009 för väg- och järnvägstunnlarna samt för stadens infrastruktur. Kalkylsäkerheten ökar ju längre projekteringen fortgår. Fortfarande måste underlaget betraktas som relativt grovt vilket förutsätter antaganden om exempelvis konstruktionsutformning.

En tidsförskjutning av projektet med sex månader, allt annat oförändrat, medför en fördyring om ca 480 mnkr med antagen prisökning. Utöver detta kan en förskjutning i tid innebära kraftigt ökade kostnader för överdäckningsarbetena på grund av mer komplicerade utbyggnadsförhållanden om utbyggnaden till största delen sker efter det att Norra länken har öppnat för trafik. Då gäller helt andra förutsättningar för omledning av trafik och därmed för byggnation av tunnlar.

Det finns även en mindre risk för oväntade kostnader om t ex markföroreningar skulle påträffas. Kontoret bedömer dock den risken som låg utifrån de undersökningar som gjorts.

Överdäckningskonstruktionen är komplex och delvis unik vilket riskerar att innebära fördyringar. Åtgärderna som krävs för att klara anslutningen mellan Norra Stationsområdet och det pågående Norra länkenprojektet är också svåra att bedöma.

Överdäckning gynnar även andra markägare i området. Staden svarar dock i dagsläget för hela kostnaden.

Osäkerheter i tidplanen

Om stadens beslut kring projektets omfattning och genomförande förskjuts kommer projektets tidplan att påverkas. Tidplanen för utbyggnaden av Norra länken är styrande för utbyggnaden av Norra Stationsområdet. Överdäckningen måste vara färdigställd innan Norra länken öppnas för trafik. Om vägtunnlarna ska hinna bli färdigställda innan Norra länken öppnas måste de byggas samtidigt och påbörjas senast under första kvartalet år 2011.

Även tidpunkten för ett nytt universitetssjukhus samt utbyggnad av kollektivtrafikförsörjning till Karolinska kan komma att påverka utbyggnadstakten och tidplanen.

Planprocessen har startat och den första detaljplanen godkändes i stadsbyggnadsnämnden den 10 december 2009. Detaljplanearbetet omfattar endast alternativet med överdäckning av E4/E20 och Värtabanan. Detaljplanen beräknas kunna antas av kommunfullmäktige i februari 2010. Det finns risk för att långdragna processer kring överklaganden av detaljplaner och bygglov kan försena starten för utbyggnaden.

Vidare kan utbyggnadstakten påverkas om intresset från byggherrar och bostadsköpare minskar under byggtiden.

Organisation

Planeringsfasen i stadsutvecklingen inom Karolinska – Norra Station bedrivs gemensamt mellan Stockholms stad, Solna stad, Locum och Akademiska hus. Parterna har till viss del olika förutsättningar för utvecklingen inom området och tidsperspektiven för planeringen varierar mellan de båda städerna. Stockholms stad har genom ägandet av marken full rådighet medan Solna är beroende av de båda markägarnas avsikter. SLL/Locums tidplan styrs i stor utsträckning av processen med OPS-upphandling för byggande av det nya sjukhuset. Upphandlingen beräknas slutföras under 2009. Ett kontrakt med entreprenör avses skrivas under våren 2010.

Parterna har gemensamt anlitat en samordnare som arbetar i projektet sedan våren 2008. Huvuduppgiften är att arbeta mot ett förverkligande av visionen för området där gränssnitt mellan parterna ska identifieras och de olika delprojektens tidplaner och förutsättningar för genomförande ska samordnas.

Framgången för hela stadsutvecklingsprojektet är i hög grad beroende av en väl fungerande samordning mellan samtliga parter i projektet.

Värtabanan

Värtabanan är av riksintresse och ingår i det s k TEN-nätet (Trans European Net System). Så länge Värtahamnen och Frihamnen trafikeras med godstrafik och tågfärjor, är utgångspunkten för planeringen av Norra Station att nuvarande tre spår behövs när området står färdigt. Under genomförandetiden kommer endast två spår behövas. Banverket har tagit ställning till att järnvägsplan inte behövs för överdäckningen, eftersom det handlar om redan befintliga spår.

I rapporten ”Att hamna rätt”, om Stockholmsregionens hamnar, skattas den totala kostnaden för överdäckning av Värtabanan på Norra Station till ca 600 mnkr och ombyggnad av bro vid Norrtull i samband med Norra länken till ca 300 mnkr; alltså totalt ca 900 mnkr Allt i prisnivå 2006. En nedläggning av Värtabanan skulle enligt rapporten ge motsvarande besparing för Norra Stations- och Norra länkenprojekten samt en besparing med ca 100 mnkr för exploateringen i Värtan; d v s totalt ca 1 000 mnkr. Det bör påpekas att Vägverkets besparing för bron sannolikt blir mindre eftersom vissa åtgärder redan behövt vidtas.

Under projektets gång har möjligheterna att lägga ned Värtabanan utretts. Utredningarna visar att det i nuläget inte finns förutsättningar att avveckla Värtabanan.

För projektets del är det möjligt att avvakta ett besked fram till 2016 om Värtabans framtid. Tunneln för järnvägen planeras byggstarta ca 2017. Genomförandeavtal avseende Värtabanan godkändes av kommunfullmäktige i november 2009.

Sammanfattning risker

- Riskhantering av farligt gods i kombination med bebyggelse på överdäckning

- Anpassning till Norra länken
- Citybanan, tidspåverkan
- SL, ny tunnelbanestation, tidspåverkan
- Nytt universitetssjukhus, tidspåverkan
- Marknadsläge vid upphandling
- Konjunkturförändringar kan påverka intäktssidan
- Osäkerhet i tidplanen
- Organisation
- Kostnadsbedömning överdäckning
- Kostnadsutveckling fram till färdigställande
- Värtabanan

Ekonomi

Kontoret redovisar här de ekonomiska förutsättningarna för utbyggnaden av Norra stationsområdet genom överdäckning utifrån en investeringskalkyl 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 ger ett negativt nettonuvärde om ca 2 566 mnkr eller -462 tkr per ekvivalent lägenhet enligt huvudalternativet. Jämfört med det reviderade inriktningsbeslutet innebär det ett ökat underskott om ca 900 mnkr eller ca 170 tkr per ekvivalent lägenhet, vilket förklaras av något högre investeringsutgift, att drift- och underhållskostnad för väg- och järnvägstunnel har lagts till i kalkylen samt av en förskjuten byggstart för bostadskvarteren med ca tre år. Den årliga prisökningen antas i nuvarande kalkyl till 5%. I det reviderade inriktningsbeslutet förutsattes en årlig prisökning om 7%.

	5%	7%
Reviderat inriktningsbeslut		
Nettonuvärde	-1 602	-2 484
Nettonuvärde/lgh	-284	-440
Genomförandebeslut		
Nettonuvärde	-2 566	-3 372
Nettonuvärde/lgh	-462	-608

Jämförelse mellan antagna prisökningar i reviderat inriktningsbeslut och genomförandebeslut

Utgifterna i kalkylen har bedömts utifrån ett underlag i något som fortfarande får betraktas som ett tidigt skede. Successiv kalkyl har genomförts under 2009 avseende väg- och järnvägstunnlar samt för stadens infrastruktur. Kalkylsäkerheten ökar ju längre projekteringen fortgår. Fortfarande måste underlaget betraktas som relativt grovt.

Mer detaljerade kalkyler kan tas fram då projekteringen kommit längre.

Projektet i sin helhet medför investeringsutgifter om ca 10 400 mnkr. Beloppet innehåller bedömningar av risker och en antagen kostnadsutveckling om 5 % per år.

Försäljningsinkomster har bedömts till ca 8 250 mnkr.

Projektets utgifter avser främst förvärv av mark, överdäckningen av E4/E20 och Värtabanan samt ny- och ombyggnad av gata och park inklusive diverse ledningsflyttar. Även kostnader för evakuering av befintliga verksamheter ingår. Blivande byggherrar svarar för och bekostar all bebyggelse och utbyggnad inom kvartersmark samt delar av planarbetet.

Underskottet beror på att staden har stora kostnader tidigt i stadsutvecklingsprocessen. Kostnaderna för förvärv av mark och evakueringar av befintliga verksamheter kommer tidigt och är betydande. Stora delar av överdäckningen måste också vara färdigställd innan övriga delar av området kan bebyggas. Detta innebär att intäkter från försäljning av mark för bostäder och kommersiella lokaler i huvudsak kommer några år efter de största utgifterna. I genomsnitt kommer ca 280 lägenheter per år att färdigställas mellan åren 2016 och 2024.

En investeringsanalys har även gjorts för jämförelsealternativet. Denna redovisar ett nettonuvärde om ca 82 mnkr vilket motsvarar ca 41 tkr per ekvivalent lägenhet. De totala utgifterna för utbyggnaden enligt jämförelsealternativet uppgår till ca 2 900 mnkr och försäljningsinkomster till ca 2 700 mnkr i löpande prisnivå.

Olika faktorer som påverkar projektets resultat

Om projektets drifts- och underhållskostnader exkluderas i investeringsanalysen redovisas ett negativt nettonuvärde på 1 718 mnkr vilket motsvarar 309 tkr per ekvivalent lägenhet.

Det bör också påpekas att antaganden om index och räntor gjorts med utgångspunkt från dagens situation. Under en lång genomförandeperiod är dessa antaganden mycket osäkra.

Mer detaljerade bullerstudier som gjorts i samband med MKB-arbetet visar mycket höga bullernivåer från framförallt E4/E20 i det provisoriska läget. Inomhusmiljön kan klaras med hjälp av speciella åtgärder på fönster och fasader. Kontoret gör dock bedömningen att miljön för de boende blir väsentligt mycket bättre om de första bostadskvarteren blir inflyttningsklara först när E4/E20 flyttats in i tunnlarna, år 2016.

Översiktsplanens övergripande strategi ”att bygga staden inåt på redan exploaterad mark” innebär att exploateringskostnaderna blir högre eftersom stadsomvandlingen är mer komplicerad. Utbyggnaden av Norra Station har tidigt stora kostnader för bl a markförvärv, evakueringar av befintliga verksamheter samt överdäckningen av E4/E20 och Värtabanan. Exploateringstalet är mycket högt och all mark kommer att säljas vilket innebär att möjligheterna att förbättra det ekonomiska resultatet är små om inte kostnaderna för överdäckningen kan delas med andra berörda markägare.

Budgetkonsekvenser

Investeringsutgifterna för projektet beräknas till ca 10 400 mnkr och investerings-

inkomsterna till ca 8 250 mnkr i löpande prisnivå. Utfallet över de närmaste åren beräknas bli enligt nedanstående tabell:

Budgetkonsekvenser	Ack						
Investering	t.o.m.						
Mnkr	2009	2010	2011	2012	2013	Senare	Totalt
Utgifter inkl. förvärv (-)	-661,8	-508,0	-898,8	-839,0	-823,1	-6 679,6	-10 410,3
Inkomster (exkl. försäljning)	6,3	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	6,3
Nettoutgift (-) /- inkomst	-655,5	-508,0	-898,8	-839,0	-823,1	-6 679,6	-10 404,0
Försäljningsinkomst	0,0	0,0	189,4	0,0	357,3	7 699,5	8 246,2

En budgetjustering med 508 mnkr för 2010 föreslås för projektet Norra Station. Restande medel får beaktas i kommande års budgetar.

Driftbudget

De sammanlagda drift- och underhållskostnaderna från och med 2011 beräknas uppgå till ca 0,5 mnkr och öka till som mest 43 mnkr. Anläggningarna beräknas vara underhållsfria de första 10 åren. Kostnaderna för drift och underhåll har ökat jämfört med de kostnader som beräknades i det reviderade inriktningsbeslutet. Anledningen är att drift- och underhållskostnader för tunnelarna har tillkommit.

Kapitalkostnaderna för exploateringsnämnden beräknas uppgå till ca 172,4 mnkr år 2024 Dessa kostnader minskar därefter genom avskrivningar.

Reavinsten uppgår till 1 094 mnkr.

Samhällsekonomi

Under 2005 gjorde ÖhrlingsPrice WaterhouseCoopers (ÖPWC) en översiktlig analys av ekonomiska effekter från publikt intressentperspektiv. Studien är inte en fullständig och traditionell samhällsekonomisk kalkyl. Kartläggningen visar ekonomiska värden av att genomföra huvudalternativet och jämförelsealternativet. Det konstateras att de dynamiska effekterna av att genomföra huvudalternativet är omfattande och stora i jämförelse men jämförelsealternativet. Huvudalternativet bedöms ge en kombination av attraktivt boende och arbetsplatser i en tillväxtmiljö starkt kopplad till den akademiska världen. En del av Stockholm/Solna som i dagens läge av många uppfattas som oattraktiv kommer att integreras i en modern stadsmiljö som binder samman Stockholm och Solna. Skatteutjämningsystemet gör att de kvantifierade kommunala och landstingskommunala dynamiska effekterna inte blir så stora då merparten av de positiva skatteeffekterna tillfaller staten.

Slutsats - ekonomi

Investeringsanalysen enligt nuvärdesmetoden för utbyggnaden av Norra stationsområdet, genom överdäckning av E4/E20 och Värtabanan, ger ett underskott om ca 2 566 mnkr eller 462 tkr per ekvivalent lägenhet. Underskottet beror på att staden har stora utgifter tidigt i projektet genom förvärvet av marken, evakueringar av befintliga verksamheter och framför allt överdäckningen av E4/E20 och Värtabanan. Projektets driftskostnader har också betydelse för resultatet. Om driftskostnaderna exkluderas redovisas ett negativt nettonuvärde om ca 390 tkr per ekvivalent lägenhet.

Kontoret bedömer, trots investeringskalkylens negativa nettonuvärde, att överdäckning av väg- och spårområde har stora fördelar för stadens utveckling. Det är en förutsättning för att förverkliga visionen för området och ett tydligt steg i att förverkliga stadens Vision 2030.

Kontorets förslag till beslut

Projektet är en avgörande del i förverkligandet av VISION 2025 för Karolinska - Norra station. Stockholm stad, Solna stad, landstinget, tre universitet och näringslivet gör en gemensam satsning på att utveckla området till världens främsta område för Life science. Fram till 2025 planeras investeringar för 50 miljarder kronor i området. Genom satsningen byggs två städer samman samtidigt som ett unikt område kan utvecklas inom en av de stora framtidsbranscherna. Det ekonomiska värdet av den nyttan är svårt att definiera men förverkligandet av VISION 2025 för Karolinska - Norra station är enligt kontoret ett viktigt bidrag till att genom stadsutveckling gemensamt med näringsliv och högskolor arbeta för ett Stockholm i världsklass.

Norra Stationsområdet omnämns i stadens budget och översiktsplan som ett av stadens viktigaste utvecklingsområden. Projektet har stor betydelse för stadens och regionens tillväxt. Den föreslagna överdäckningen ger bl a följande fördelar:

- En sammanlänkad stadsmiljö. Barriären mellan Solna och Stockholm försvinner.
- Norrtullsplatsen får en ny utformning och blir stadens port mot norr.
- De öst-västliga sambanden inom Vetenskapsstaden med bl a Stockholms universitet, KTH och Albanoområdet stärks.
- Utbyggnaden innebär ett stort tillskott av bostäder och lokaler i ett citynära och attraktivt område.
- Förbättrade kollektiva förbindelser genom en trolig spårvagnsutbyggnad till Karolinska samt Citybanans station vid Vanadisplan som ger området god regional tillgänglighet.
- Betydande miljöförbättringar när E4/E20 och Värtabanan överdäckas.

Om stadens beslut kring projektets omfattning och genomförande förskjuts kommer projektets tidplan att påverkas. Kontoret bedömer att överdäckningen måste vara färdig till öppnandet av Norra länken. Även tidpunkten för ett nytt universitetssjukhus och utbyggnad av kommunikationer till Karolinska kan komma att påverka utbyggnadstakten och tidplanen.

Detaljplan för första delen, centrala Norra Stationsområdet, godkändes av stadsbyggnadsnämnden den 10 december 2009. Exploateringskontoret konstaterar att tiden fram till dess att intunnlingen måste påbörjas är knapp. Kontoret understryker vikten av att fortsätta projekteringen inför genomförandet av intunnlingen så att en samordning med öppnandet av Norra länken är möjlig. Omläggningen av Värtabanan påbörjades hösten 2009. Arbeten för omläggning av E4/E20 i temporärt läge samt byggande av en temporär Solnabro måste starta under april 2010.

Länsstyrelsens yttrande i samband med utställning av detaljplanen hanteras i fördjupade studier och förtydligade redovisningar inför detaljplanens antagande i kommunfullmäktige under första kvartalet 2010.

Mot denna bakgrund föreslår kontoret att exploateringsnämnden godkänner genomförandet av projekt Norra Station omfattande totala investeringsutgifter om 10 400 mnkr och försäljningsinkomster om 8 250 mnkr samt hemställer att kommunfullmäktige godkänner nämndens genomförandebeslut.

BEREDNING

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret.

Stadsledningskontoret

Stadsledningskontorets tjänsteutlåtande daterat den 5 februari 2010 har i huvudsak följande lydelse.

Stadsledningskontoret är positivt till projektet då det länkar ihop stadens delar och förenar staden och Solna i ett möte mellan kunskap, högkvalificerad forskning, sjukvård och ett stort antal nya bostäder och arbetsplatser i cityläge. Området kan dessutom ge symbioseffekter med befintlig bebyggelse genom gemensamma lösningar beträffande skolor, parker, idrottsytor med mera. De stora markägarna i Solna kommer med all sannolikhet att få stora fördelar av överdäckningen. Stadsledningskontoret framhåller att planeringen av gruppboenden för personer med funktionsnedsättning samt verksamhetslokaler som förskola och skola måste ges hög prioritet i projektet. Erfarenheter från planering av tidigare nybyggnadsområden måste tas tillvara.

Stadsledningskontoret konstaterar att projektet bidrar till uppfyllelse av Vision Stockholm 2030:s målsättning om att behålla och utveckla Stockholmsregionen som en internationell konkurrenskraftig region. Därmed bidrar projektet även till att uppnå kommunfullmäktigens verksamhetsmål. Visionen talar om ett näringsliv vars struktur är präglad av kunskap. Det är genom utvecklingen av denna profil inom kunskapsrelaterade och strategiska verksamheter som regionen ska växa och stärka sin internationella konkurrenskraft. Men för att uppfylla visionen behöver den regionala ekonomin också ett brett nätverk av både mer och mindre kvalificerade tjänster som stödjer ”spjutspetsarna”. Stockholmsregionen ska ha både djup och bredd i näringslivet för att

konkurrera framgångsrikt. Satsningen från staden på den så kallade vetenskapsstaden vid Norra station, där markpolitik, planering och byggande av bättre kommunikationer samordnats, utgör en tydlig signal till företag och investerare att den här typen av verksamheter välkomnas till regionen.

Projektet innehåller en rad risker som måste hanteras. Stadsledningskontoret bedömer att projektets främsta risker är förknippade med svårigheten att samordna tidplanen för Norra länken samt överdäckningen av E4/E20 och Värtabanan. Åtgärder måste vidtas för att minimera risken med farligt gods i kombination med bebyggelse på överdäckning. Den höga utgiften i sig för överdäckningen har en stor påverkan på hela projektets ekonomi. I likhet med exploateringsnämnden anser stadsledningskontoret, trots dessa risker, att överdäckningen av E4/E20 och Värtabanan bör göras samtidigt som utbyggnaden inleds och inte vid ett senare tillfälle. Långdragna processer kring överklaganden av detaljplaner och bygglov kan försena starten för utbyggnaden. Detta, tillsammans med projektets övriga risker som osäkerheter i tidplanen, organisation, Citybanans påverkan på projektet, Värtabanans framtid, samordning med mera, måste beskrivas och hanteras i en risk- och väsentlighetsanalys i enlighet med stadens nya projektstyrningsmetod som gäller från 2010.

En förutsättning för genomförandet av projektet är att den första detaljplanen för området, som avser överdäckning av E4/E20 och Värtabanan, och som godkändes i stadsbyggnadsnämnden den 10 december 2009, behandlas av kommunfullmäktige och därefter vinner laga kraft. Stadsledningskontoret föreslår att kommunfullmäktiges kommande beslut om detaljplan för överdäckningen av E4/E20 och Värtabanan samordnas med detta ärende.

Stadsledningskontoret föreslår att exploateringsnämnden och trafik- och renhållningsnämnden ges i uppdrag att ta fram och teckna nödvändiga avtal för stadens räkning inom ramen för genomförande av projektet Norra Station. Stadsledningskontoret anser dock att kommande avtal som är av principiell karaktär ändå ska lyftas fram för behandling av kommunfullmäktige. Avtalen ska följa stadens regler och riktlinjer.

För närvarande pågår ett arbete med att upprätta ett avtal vars syfte avtal är att reglera förhållandet mellan staden och Vägverket vid projektering, upphandling och genomförandet av intunnningen av väg E4/E20 och därmed sammanhängande åtgärder som rivning och nybyggnation av Solnabron, temporär flyttning av väg E4/E20 samt omläggning av kommunala ramper till och från Klarastrandsleden. Avtalet ska också reglera frågor om drift, underhåll och av väg E4/E20 med tillhörande anläggningar, parternas kostnadsansvar, ägande och fastighetsbildningsåtgärder.

Exploateringsnämnden har lagt fram ett huvudförslag som följer stadens Vision Stockholm 2030. Även ett jämförelsealternativ utan överdäckning av E4/20 beskrivs i ärendet. Stadsledningskontoret kan dock inte finna någon ekonomisk analys av jämförelsealternativet, något som fanns med i det reviderade inriktningsbeslutet. Stadsledningskontoret anser att alla större projekt bör ha ett eller flera jämförelsealternativ med ekonomisk analys för att påvisa olika möjliga alternativ och ge ett bättre beslutsunderlag.

Stadsledningskontoret anser att för att förbättra ekonomin i projektet bör möjlighe-

ten prövas att öka exploateringsgraden genom att bygga högre hus i området. Fortsatta förhandlingar bör ske med berörda markägare vid Norra Stationsområdet om en gemensam finansiering av planerad överdäckning.

Stadsledningskontoret anser att samtal bör fortsätta att föras med Banverket om Värtabanans omfattning kan reduceras i förhållande till idag och om Värtabanan kan utgöra spårreservat för kommande kollektivtrafik.

Stadsledningskontoret anser att den av trafik- och renhållningsnämnden planerade upprustning och utveckling av Bellevueparken och Albano samt eventuellt andra projekt med anknytning till och direkt samband till projektet, bör samordnas med genomförandet av detta, i enlighet med stadens nya projektstyrningsmetod för stora projekt.

Ekonomiskt resultat

De ekonomiska beräkningarna grundas på erfarenhetsmässiga uppgifter om utgifter för olika slags byggåtgärder, kunskaper om gällande priser samt antaganden om kommande års prisutveckling. Stadsledningskontoret anser att det försämrade nuvärdet om 900,0 miljoner kronor eller 60 procent mellan reviderat inriktningsbeslut och genomförandebeslutet är anmärkningsvärt. Detta indikerar att projektets ekonomiska risk är hög och att projektets underskott kan komma att bli betydligt högre än de beräknade 2 566,0 miljoner kronor.

Kommunfullmäktige har beslutat att stadens kapitalkostnader per nettodriftskostnader inte ska överstiga 7,2 procent och på sikt 7,0 procent för att nå verksamhetsmålet en budget i balans. Detta stora projekt, liksom andra kommande, kan påverka utfallet och öka stadens andel av kapitalkostnaderna vilket i sin tur kan påverka budgetutrymmet för andra verksamheter.

Samlad bedömning

Stadsledningskontoret anser att vid ett genomförande av detta komplicerade projekt är det nödvändigt att ha en kvalificerad och sammanhållen genomförande- och uppföljningsorganisation och en nära samverkan med övriga parter, Solna stad, Locum AB och Akademiska hus, som styr projektet till förväntat resultat. Brister i samordningen kan medföra konsekvenser för projektets ekonomi.

Stadsledningskontoret konstaterar att projektet bidrar väl till uppfyllelse av Vision Stockholm 2030:s målsättning om att behålla och utveckla Stockholmsregionen som en internationell konkurrenskraftig region.

Stadsledningskontoret föreslår kommunstyrelsen att föreslå kommunfullmäktige ge exploateringsnämnden i uppdrag att genomföra exploateringen inom Norra Station omfattande totala investeringsutgifter om 10 400,0 miljoner kronor och försäljningsinkomster om 8 250,0 miljoner kronor.

RESERVATIONER M.M.

Exploateringsnämnden

Särskilt uttalande gjordes av ordföranden Petter Lindfors m.fl. (M) samt ledamoten Gulan Avci (FP) enligt följande

Norra Stationsområdet tillhör stadens högst prioriterade stadsutvecklingsområden det närmaste decenniet. De samhällsekonomiska uppsidorna av att utveckla Norra Stationsområdet till en modern urban stadsdel som förenar högkvalitativa bostäder med världsledande forskningsverksamheter kopplade till det nya Karolinska universitetssjukhuset är betydande. Projektet är emellertid ytterst komplicerat och rymmer betydande risker, inte minst avseende de ekonomiska förutsättningarna.

Underskottet i projektet uppskattas i föreliggande ärende till nära en halv miljon kronor per ekvivalent lägenhet, vilket är en ytterligare fördyring jämfört med det reviderade inriktningsbeslutet. Med beaktande av projektets osäkerhetsfaktorer, komplexitet och långa genomförandetid föreligger risken att detta underskott ökar ytterligare.

Åtgärder bör därför sökas redan i detta skede för att öka intäkterna i projektet. Exploateringsnämnden förordar därför att exploateringsgraden ökas genom att tillföra fler bostäder. Eftersom stadsdelen redan i dagsläget planeras bli mycket tät innebär detta att bebyggelsen bör bli högre.

Särskilt uttalande gjordes av vice ordföranden Mirja Räihä Järvinen m.fl. (S) samt av som ledamot tjänstgörande ersättaren Torkel Tigerschiöld (MP) enligt följande

Det är viktigt att planeringen för Norra Station går vidare. Men vi anser att även planering av tunnelbanan borde vara med i det fortsatta arbetet med Norra Station. En spårvägsförbindelse kommer, enligt vår uppfattning, inte att ha den kapaciteten som behövs. Nästan 8000 personer arbetar nu på Karolinska Universitetssjukhuset, därtill finns trafikströmmar som består av patienter, anhöriga och studenter. Det är viktigt att så många som möjligt kan åka kollektivt, därför är det av stor vikt att kollektivtrafiken kan svälja de trafikantströmmarna som dagligen åker till nuvarande sjukhuset och som givetvis även kommer att åka till det nya sjukhuset.

Även planeringen av kommunal service måste finnas med i planeringen. Vi har påpekat detta under arbetets gång.

Ersättaryttrande gjordes av ersättaren Erik Slottnér (KD) samt ersättaren Christer Mellstrand (C) med instämmande i Petter Lindfors m.fl. särskilda uttalande.