

Utlåtande 2008: RIII (Dnr 302-5292/2007)

Utfyllnad av Värtapiren

Inriktningsbeslut

Kommunstyrelsen föreslår kommunfullmäktige besluta följande

Fortsatt utredning ska ske med inriktning på utfyllnad av Värtapiren samt exploatering och utveckling inom kvarteret Valparaiso m.m. till beräknade investeringsutgifter i storleksordningen 2 mdkr.

Exploateringsnämnden ges i uppdrag att fortsätta utredningsarbetet inom ramen för avsatta medel i exploateringsnämndens investeringsplan och därvid ha inriktningen att projektet ska uppnå ekonomisk lönsamhet.

Stockholms Stadshus AB ges i uppdrag att tillsammans med Stockholms Hamn AB fortsätta planeringen av projektet inom ramen för i bolaget budgeterade medel.

Föredragande borgarrådet Ulla Hamilton anför följande.

Ärendet

Stora förändringar planeras för Värtahamnsområdet. Genom utfyllnad av den inre delen av Värtahamnen skapas förutsättningar för exploatering för kommersiella ändamål i kvarteret Valparaiso och i dess närhet. Överskottsmassor från byggandet av Norra länken och Citybanan beräknas kunna användas för en utfyllnad av Värtapiren, där fler hamnlägen skapas. Genom koncentration av hamnverksamheten till piren beräknas det bli möjligt att uppföra bostäder i södra delen av Värtahamnen. Den nya bebyggelsen och förväntade ökade

hamnverksamheten skapar nya trafikrörelser och konsekvenserna härav för framkomligheten på vägnätet måste studeras vidare.

Den planerade förändringen av området medför mycket stora investeringsutgifter i storleksordningen 2 mdkr. Utgifterna beräknas uppvägas av inkomster från markförsäljning och ökade hamntäkter. Alternativa beräkningar som stadsledningskontoret gjort visar dock att det ekonomiska resultatet kan bli betydande underskott, beroende på hur det går att motverka riskerna i projektet. Målet bör vara att projektet som helhet ska gå ihop och helst ge ett ekonomiskt överskott.

Exploateringsnämnden har beslutat att för egen del godkänna fortsatt utredning av förutsättningarna för exploatering och utveckling inom kvarteret Valparaiso m.m., samt att föreslå kommunfullmäktige att godkänna projektet och ge nämnden, genom exploateringskontoret, i uppdrag att fortsätta utredningarna.

Stockholms Stadshus AB har hemställt hos kommunstyrelsen om att föreslå kommunfullmäktige besluta att uppdra åt Stockholms Hamn AB att tillsammans med Stockholms Stadshus AB att fortsätta planeringen av projektet i samråd med exploateringsnämnden och övriga berörda nämnder inom ramen för i Stockholms Hamnars budgeterade medel.

Stockholms Hamn AB har beslutat att föreslå Stockholms Stadshus AB att föreslå kommunfullmäktige att godkänna projektet och att ge Stockholms Stadshus AB i uppdrag att tillsammans med Stockholms Hamn AB fortsätta planeringen av projektet i samråd med exploateringskontoret och övriga berörda förvaltningar inom ramen för i bolaget budgeterade medel.

Beredning

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret, miljö- och hälsoskyddsnämnden, stadsbyggnadsnämnden, trafik- och renhållningsnämnden, Östermalms stadsdelsnämnd samt till Lidingö stad.

Stadsledningskontoret anser att den föreslagna investeringen är strategiskt viktig och ett av de större projekt som bör prioriteras i stadens fortsatta investeringsplanering. Projektet är emellertid mycket komplicerat och förknippat med betydande osäkerhet, inte minst vad gäller tidsmässiga samband med andra stora projekt. Stadsledningskontoret anser dock att projektet är så intressant att det bör utredas vidare.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden är positiv till att godstransporter sker till sjöss istället för med lastbil på land och ser positivt på att hamnen både behåll-

ler och utvecklar sin verksamhet med järnvägsfärjor. Nämnden anser att det finns anledning att förbättra kollektivtrafiken till och från den nya piren.

Det kan enligt nämnden finnas en konflikt i att utöka hamnens verksamhet samtidigt som bostadsbyggande planeras i hamnens närområde, då det kan bli problem med bullerstörningar samt avgasemissioner från fartygen. Detta måste utredas närmare.

Stadsbyggnadskontoret har avgivit ett kontorsyttrande i vilket anförs att kontoret anser att det fortsatta arbete som enligt remissen ska ske stämmer väl med det övergripande program som beslutats av stadsbyggnadsnämnden. Stadsbyggnadskontoret är därför positiv och utgår från att utredningar och utveckling i övrigt kommer att ske i samförstånd med stadsbyggnadskontoret, som är en viktig part i planeringen av området.

Trafikkontoret har avgivit ett kontorsyttrande i vilket anförs att kontoret ser positivt på redovisade ambitioner att i Värtanområdet utveckla den nuvarande hamnverksamheten, samtidigt som området kompletteras med arbetsplatser och bostäder.

Med tanke på det aktuella projektets komplexitet och omgivningspåverkan vill kontoret understryka vikten av samordning med andra i området pågående och planerade projekt vad gäller exempelvis etableringsytor, byggtransporter och trafikstörande arbeten.

I ärendet omnämns ambitionen att genomföra en övergripande utredning av trafiksituationen för den fortsatta exploateringen i hamnområdet. Kontoret stödjer tanken och finner det viktigt med fortsatta analyser av trafikkonsekvenser utifrån de nya förutsättningar som exploateringsområdet successivt kompletteras med.

Det behöver också noteras exploateringsområdets behov av att få en god kollektivtrafik. Detta skulle kunna vara i form av spårväg. Områdets kollektivtrafikförsörjning måste beaktas i kommande analyser av trafiksituationen.

Östermalms stadsdelsnämnd är positiv till att bergmassorna från de stora infrastrukturprojekten i innerstaden inte behöver transporteras långa vägar och med flera omlastningar innan de kommer till användning för Värtahamnens utbyggnad.

Stadens budget för 2008 anger en miljöprofilering av Norra Djurgårdsstaden som en aktivitet som ska leda till att kommunfullmäktiges mål uppnås. Stadsdelsnämnden anser att staden har ett stort ansvar och goda möjligheter att styra utvecklingen inom alla de stadsutvecklingsområden som presenterats i Stockholms stads översiktsplan.

Områdena utgör Stockholms stora framtida utvecklingsresurs för en blandad och varierad stadsbebyggelse där energi- och mobilitetsfrågor bör ligga

högt på agendan. Dessa frågor bör enligt stadsdelsnämnden ingå som en självklar del även i planeringen av Värtapirens utbyggnad och dess förväntade innehåll av verksamheter.

Lidingö stads miljö- och stadsbyggnadskontor har avgivit ett kontorsyttrande i vilket framhålls att Lidingö stad i samband med programsamråd 2002 har lämnat synpunkter på förslaget till program för planering av Hjorthagen, Värtahamnen, Frihamnen, Loudden. Kontoret avser att lämna synpunkter på detaljplaneförslaget i samband med plansamrådet och lämnar således inga synpunkter på remisshandlingarna.

Mina synpunkter

Flera stora stadsutvecklingsprojekt pågår eller planeras i Stockholm. Utfyllnaden av Värtapiren medger en exploatering i ett område som utpekats som ett viktigt företags- och bostadsområde i närhet till innerstaden. Genom projektet kan flera viktiga mål nås. Byggandet av Norra Länken innebär att stora massor av berg måste transporteras ur tunnelsystemen. Dessa massor kan användas för att fylla ut Värtapiren. Den nya yta som då skapas kan användas för bostäder och kontor.

Norra Djurgårdsstaden är utpekad som ett utvecklingsområde där särskild vikt kommer att läggas vid miljöprofileringen. Genom inriktningen skapas möjligheter att fortsätta Stockholms framgångsrika arbete med att utveckla en modern och miljösamt storstad. Läget är mycket gynnsamt, men det är nödvändigt att kollektivtrafiken förbättras i området. En tät samverkan med SL är viktig för att skapa moderna och effektiva transportmöjligheter. Hit hör bland annat tvärspårvägens framtida anslutning till Ropsten och kopplingen till Lidingöbanan. Trafiksystemet i övrigt måste dimensioneras för att klara person- och nyttotrafiken som genereras av ett område som präglas av hamnverksamhet, bostäder och arbetsplatser. En särskild utmaning är att lösa de eventuella bullerproblem som kan uppstå i bostäder som ligger i anslutning till hamnar. Det måste säkerställas att bullersituationen inte utgör ett hot mot hamnverksamheten innan bostäder byggs. Utformningen av kombinationen kontor och bostäder är därför av största vikt. Hamnverksamheten är av strategisk betydelse för hela stockholmsområdet. Därför måste hela området planeras så att hamnverksamheten kan samexistera med kontor och bostäder.

Stockholms stad investerar för närvarande stora belopp i nya stadsdelar och ny infrastruktur. Investeringskostnaden beräknas för närvarande till omkring 2 mdkr. Det är nödvändigt att bygga ett Stockholm i världsklass och bygga för framtiden. Samtidigt måste investeringsnivån vara långsiktigt hållbar för sta-

den. I kommande budgetprocesser kommer därför särskild uppmärksamhet att läggas på vilka investeringar stadens ekonomi långsiktigt klarar. Det kommer då att bli nödvändigt att göra prioriteringar mellan de projekt staden arbetar med.

Vi instämmer i bedömningen att projektet är viktigt för Stockholms fortsatta tillväxt och anser att ett fortsatt utredningsarbete är angeläget för att klargöra de frågeställningar som ännu inte funnit sin lösning i projektet. Det är angeläget att utfyllnaden av Värtapiren samordnas i tiden med övriga projekt som hänger samman med ärendet.

Bilagor

1. Reservationer m.m.
2. Exploateringskontorets investeringskalkyl med nuvärde
3. Stockholms Hamn AB:s investeringskalkyl med nuvärde

Borgarrådsberedningen tillstyrker föredragande borgarrådets förslag.

Särskilt uttalande gjordes av borgarråden *Carin Jämtin* och *Roger Mogert* (båda s), *Yvonne Ruwaida* (mp) och *Ann-Margarethe Livh* (v) enligt följande.

Det är positivt med godstransporter till sjöss istället för med lastbil på land. Det är också bra att hamnen utvecklar sin verksamhet med järnvägsfärjor. Att kunna tillvarata bergmassor från Norra länken och Citybanan är bra eftersom man slipper långa transporter av massorna.

Tyvärr saknas i inriktningsbeslutet beskrivning av kollektivtrafikens tillgänglighet. Det är ytterst viktigt att erbjuda god spårbunden kollektivtrafik som tar passagerare till och från färjor och kryssningsfartyg.

Vid utbyggnad av piren bör vattenspegeln värnas och utvecklingen bör ske i samråd med Lidingö så att båda sidorna hänger samman. Transporter under byggtiden bör göras med båt för att minska miljöpåverkan. Både under byggnadsperioden och när den nya piren finns på plats bör man se till att de boende i närheten inte störs av buller. Eftersom Grönlandsisens smältning riskerar att höja havsytan med en meter bör man anpassa piren för detta.

Kommunstyrelsen delar borgarrådsberedningens uppfattning och föreslår kommunfullmäktige besluta följande

Fortsatt utredning ska ske med inriktning på utfyllnad av Värtapiren samt exploatering och utveckling inom kvarteret Valparaiso m.m. till beräknade investeringsutgifter i storleksordningen 2 mdkr.

Exploateringsnämnden ges i uppdrag att fortsätta utredningsarbetet inom ramen för avsatta medel i exploateringsnämndens investeringsplan och därvid ha inriktningen att projektet ska uppnå ekonomisk lönsamhet. Stockholms Stadshus AB ges i uppdrag att tillsammans med Stockholms Hamn AB fortsätta planeringen av projektet inom ramen för i bolaget budgeterade medel.

Stockholm den

På kommunstyrelsens vägnar:

Ulla Hamilton

Anette Otteborn

ÄRENDET

I programmet för planeringen av området Hjorthagen – Värtahamnen – Frihamnen – Loudden, som presenterades 2001, föreslås ny bebyggelse väster om Värtabassängen och inom kvarteret Valparaiso. Marknämnden anvisade området för kommersiellt ändamål till NCC Property Development (nedan benämnt NCC) den 16 november 2006. Idag används området för parkering för Siljafartygens resenärer samt för övrig hamnverksamhet.

Området kommer att till vissa delar att frigöras om Stockholms Hamns ”Vision 2015” genomförs. Visionen innebär bl.a. att Värtabassängens inre delar fylls ut samt att Värtapiren byggs ut för att bl.a. tillskapa fler kajplatser, ny passagerarterminal och effektivare rangerings- och uppställningsytor. Genom utfyllnaden av Värtapiren och Värtabassängen bedöms ca 84 000 kvm tillskapas. Stockholms Hamn AB (nedan kallad Hamnen) disponerar ca 125 000 kvm idag och efter utfyllnaden blir markytan ca 146 000 kvm d.v.s. ett nettotillskott av markytor för hamnen på ca 20 000 kvm.

Kommunfullmäktige har den 12 juni 2006 fattat beslut avseende ärendet ”Att hamna rätt” – förslag till hamnstrategi för Stockholm. Det konstateras bland annat att färje- och kryssningstrafiken, som ökar i omfattning, idag ger stora intäkter till staden. I ärendet föreslås utbyggd färje- och kryssningstrafik såväl till Värtahamnen och Frihamnen som till Masthamnen. Containertrafik och oljeleveranser ska flyttas till andra hamnar, eventuellt även järnvägsfärjor.

Utbyggnaden av Norra länken och Citybanan kommer att generera mycket stora mängder bergmassor som måste transporteras för förvaring/användning på annan plats. Dessa massor kan användas för att fylla ut Värtapiren och Värtabassängen. Det skulle innebära att massorna transporteras en kort sträcka och kommer till användning direkt, vilket ger god miljö-, transport- och utbyggnadsekonomi. Enligt avtal mellan staden och Vägverket har staden rätt att fritt disponera massorna från Norra länken. För nyttjandet av bergmassor från Citybanan måste särskild överenskommelse träffas med Banverket. Vidare kräver byggandet av trafikplatsen i Hjorthagen stora ytor som hamnen disponerar idag, både under byggnation samt i färdigt läge.

En full exploatering av kvarteret Valparaiso för kontor och handel är helt beroende av att Värtapiren fylls ut då detta gör att den hamnverksamhet som idag bedrivs i kvarteret Valparaiso kan omlokaliseras till de nya ytor som skapas på Värtapiren. Stockholms Hamn står för planering och projektering för utfyllnad av Värtapiren och Värtabassängen. Utfyllnaden planeras utföras i tre faser och hamnverksamheten avses vara i drift under hela utbyggnadstiden.

Stockholms Hamn har i maj 2007 lämnat in ansökan om tillstånd för hamnverksamhet och utfyllnad av Värtapiren till Miljödomstolen.

Att hamnens yta koncentreras till piren är bra med avseende på de säkerhetsbestämmelser som finns för hamnverksamheten. Hamnen har idag tre fartygslägen vid Värtapiren samt ett reservläge för kryssningstrafik vid Södra Kajen. Utbyggnadsförslaget ger hamnen fem fartygslägen vid Värtapiren, varav ett läge är avsett för trafik med järnvägsfärjor och innebär att reservläget vid Södra Kajen kan användas för annan typ av sjöfart anpassad till den exploatering som kommer att ske inom Södra Värtahamnen. Bostadsbebyggelse (ca 500 lägenheter) längs Södra Kajen kommer att prövas i en ny detaljplan med de nya förutsättningar som en utfylld pir och flytt av reservläget ger.

Genom att lokalisera hamnverksamheten ut på piren kan man uppnå logistiska fördelar genom att effektivisera trafikflöden och uppställningsytorna. Ett exempel på detta är att järnvägsfärjeläget placeras i norra delen av piren så att järnvägen efter utbyggnaden inte längre kommer att skära av området. Personbilstrafiken till färjorna som idag måste passera genom områdena söder om Värtabassängen kommer att ledas direkt ut på den nya piren, vilket skapar förutsättningar för att förbättra miljön i områdena i Södra Värtahamnen både för nuvarande och kommande bebyggelse.

Markanvisningen för kvarteret Valparaiso bedöms omfatta en byggrätt om 60 000 – 80 000 kvm BTA kommersiell yta för att få en fungerande enhet. Exploateringen kommer att innehålla kontor och handel men p.g.a. det tidiga skede projektet befinner sig i är andelen av vardera användningssätt ännu inte fastställd. Det kan även bli aktuellt med en byggrätt för hotell inom området men det ingår i nuläget inte i markanvisningen till NCC. Byggrättens geografiska placering är inte klarlagd utan kommer att definieras allteftersom terminalens utformning och ytbehov specificerats. NCC:s intressen bedöms dock i huvudsak ligga i den inre delen av Värtahamnen d.v.s. där Värtaterminalen och parkeringen finns idag. Projektet måste utöver anpassning till hamnen även samplaneras med de omkringliggande väg- och spåranläggningarna och övrig exploatering.

Norra länken kommer att öka områdets tillgänglighet och för att klara den trafik som alstras av Hamnen, Fortum, exploateringen i kvarteret Valparaiso samt övrig stadsutveckling inom området kommer den sedan tidigare planerade trafikplatsen vid Hjorthagen att kompletteras med en extra västgående påfart till Norra länken från hamnområdet. Den extra påfarten ska betjäna tung trafik från Energihamnen och Värtaterminalen samt även trafik från den planerade kontors- och handelsverksamheten i kvarteret Valparaiso. Påfarten kom-

mer också att kunna fungera som extra avlastning för trafik som kommer söderifrån på Södra Hamnvägen med Norra länken som målpunkt.

Utvecklingen av Valparaiso, Värtaterminalen och omgivande områden kommer att ha en lång genomförandetid och måste troligen delas upp i flera etapper. En tidpunkt att ta sikte mot är att området ska vara färdigställt i samband med att Norra länken öppnas för trafik 2015, enligt senast redovisad tidplan från vägverket. Genomförandebeslut för projektet beräknas tidigast kunna fattas under tredje kvartalet 2008.

I ärendet redovisas risk- och osäkerhetsfaktorer samt övriga konsekvenser av projektet. Den tidsmässiga samordningen av planerad exploatering i hamnen och dess närhet samt genomförandet av Norra länken och Citybanan är mycket viktig. På masshanteringsområdet som tillfälligt kan upplåtas i Norra Djurgårdsstaden kan bara lagras en bråkdel av den stora mängd massor som behövs för Värtapiren. Det krävs alltså att utbyggnaden sker kontinuerligt och i samband med att tunnelberg levereras från Norra länken och Citybanan. Skulle bergmassor istället behöva tas från annat håll riskerar projektet att bli avsevärt dyrare.

En annan risk som påtalas är om grundförhållanden är sämre än beräknat, vilket kan medföra behov av muddring och eventuell borttransport av mudermassor, varigenom utfyllnaden kan komma att bli avsevärt mycket dyrare. Vidare nämns risken för konkurrens med andra stora projekt som kan bidra till ökade priser. Härutöver finns också risk för att närheten till hamnverksamheten ger sådana störningar att detta kan bli ett hot mot bostadsbyggande, vilket kan leda till alternativet kommersiell användning som i nuvarande marknadsläge bedöms ge lägre exploateringsintäkter.

Utfyllnaden av Värtapiren och Värtabassängen beräknas i 2007 års prisnivå medföra investeringsutgifter om 1 100 mnkr, varav hamnens andel uppgår till 295 mnkr. Trafiklösning med direktpåfart till Norra länken uppskattas till totalt 190 mnkr. Markförvärv av kvarteret Valparaiso har kostat ca 60 mnkr medan utgifter för ledningsflyttning och övriga anläggningsarbeten på tomtmark uppskattas till ca 220 mnkr. Omräknat till löpande prisnivå motsvarar detta en total utgift om ca 1 775 mnkr, varav hamnens andel utgör ca 345 mnkr.

Exploateringsnämnden planerar sälja mark för kommersiell exploatering i kvarteret Valparaiso samt för bostäder i kvarteren Hangö och Brest och vid Södra Kajen. Försäljningsinkomsterna beräknas till ca 1 400 mnkr. Hamnen ska betala ett utökat hamnarrende med ca 3,5 mnkr per år. För hamnens del beräknas ökade hamnavgifter med 17-18 mnkr per år. För båda parter beräknas ett nettovärde för planerade investeringar som ligger nära 0. Under de första

åren belastas stadens ekonomi genom stora investeringsutgifter. År 2012 beräknas däremot uppkomma ett betydande resultatöverskott till följd av stora försäljningsinkomster.

Exploateringsnämnden

Exploateringsnämnden beslutade vid sitt sammanträde den 13 december 2007 att för egen del godkänna fortsatt utredning av förutsättningarna för exploatering och utveckling inom kvarteret Valparaiso m.m., samt att föreslå kommunfullmäktige att godkänna projektet och ge nämnden, genom exploateringskontoret, i uppdrag att fortsätta utredningarna.

Reservation anfördes av ledamoten Emilia Hagberg (mp), *bilaga 1*.

Reservation anfördes av tjänstgörande ersättaren Lotten von Hofsten (v), *bilaga 1*.

Stockholms Hamn AB

Styrelsen för Stockholms Hamn AB beslutade vid sitt sammanträde den 22 november 2007 att föreslå Stockholms Stadshus AB föreslå kommunfullmäktige att godkänna projektet och att ge Stockholms Stadshus AB i uppdrag att tillsammans med Stockholms Hamn AB fortsätta planeringen av projektet i samråd med exploateringskontoret och övriga berörda förvaltningar inom ramen för i bolaget budgeterade medel.

Exploateringskontorets med Stockholms Hamn AB gemensamma tjänsteutlåtande daterat den 13 november 2007 har i huvudsak följande lydelse.

Sammanfattning

Området vid Värtaterminalen och kv Valparaiso i Södra Värtahamnen omges av områden där planläggning pågår. Stora infrastrukturförändringar är på gång inom området liksom vissa förändringar av hamnverksamheten. Stockholms Hamn AB och exploateringskontoret arbetar för att bergmassorna från Norra länken och/eller Citybanan kan användas för att tillskapa mark dels för ny terminal, nya kajplatser och effektivare rangerings- och uppställningsytor samt för möjliggöra planerad stadsutveckling inom området. NCC har i nära samarbete med exploateringskontoret, stadsbyggnadskontoret, Stockholms hamn och Silja Line låtit utreda möjligheterna att utveckla området för terminalverksamhet, handel och kontor. Tallink som nu har köpt Silja Line är positiva till utvecklingen av området och är intresserade att medverka i planeringen av

området. Marknämnden har 2006-11-16 anvisat mark för handel- och kontorsändamål till NCC. Diskussioner pågår också om att uppföra ett hotell inom området.

Projektet medför stora investeringar i ny hamnmark och andra infrastrukturanläggningar vilket kommer att resultera i en modern och effektiv hamn som enklare kan uppfylla dagen skärpta säkerhetskrav för hamnverksamhet samtidigt som mark frigörs för annan byggnation. Exploateringen för handel- och kontor kommer att integrera en modern hamnverksamhet med ett attraktivt handels- och arbetsplatsområde som i sin tur blir ett bra komplement till befintliga och planerade bostadsområden. En klok satsning på området möjliggör också ett positivt första intryck av Stockholm för alla de resenärer som kommer med båt till Värtahamnen.

Markområdet för handel- och kontor bedöms i huvudsak omfatta den del där Värtaterminalen med parkering finns idag och definieras närmare när terminalens ytbehov och utformning specificerats.

Det är angeläget att denna del av hamnområdet planläggs dels för att kunna integreras med förändringarna i omgivningen dels för att möjliggöra en miljömässig och ekonomiskt bra hamnutveckling. Andra pågående projekt inom området som direkt berör markanvisningsområdet är utvecklingen av Energihamnen, hamnavfarten från Norra länken samt ett övergripande program för Värtahamnen.

Den föreslagna hanteringen ligger i linje med kommunfullmäktiges beslut avseende "Att hamna rätt" som togs 12 juni, 2006.

Investeringsutgifterna för exploateringsnämnden beräknas bli 1 430 mnkr och investeringsinkomsterna 17 mnkr. Försäljningsinkomsterna beräknas uppgå till ca 1 400 mnkr.

Samråd har skett med stadsledningskontoret och övriga berörda nämnder.

Investeringsanalysen (nuvärdeskalkylen) av kommande utgifter och inkomster i löpande prisnivå har gjorts med utgångspunkten att exploateringsnämnden bär en stor del av investeringen i utfyllnaden av piren. Kalkylen visar ett nettonuvärde om 0 mnkr eller 0 kr per ekvivalent lägenhet. Projektet innebär en stor investering som får påverkan på stadens betalningsströmmar men ger också stora positiva värden.

En motsvarande investeringsanalys har gjorts för Stockholms Hamn där intäkterna utgörs av delar av de framtida hamnavgifter som genereras i Värtaterminalen.

Bakgrund



Bild 1. Karta över området.

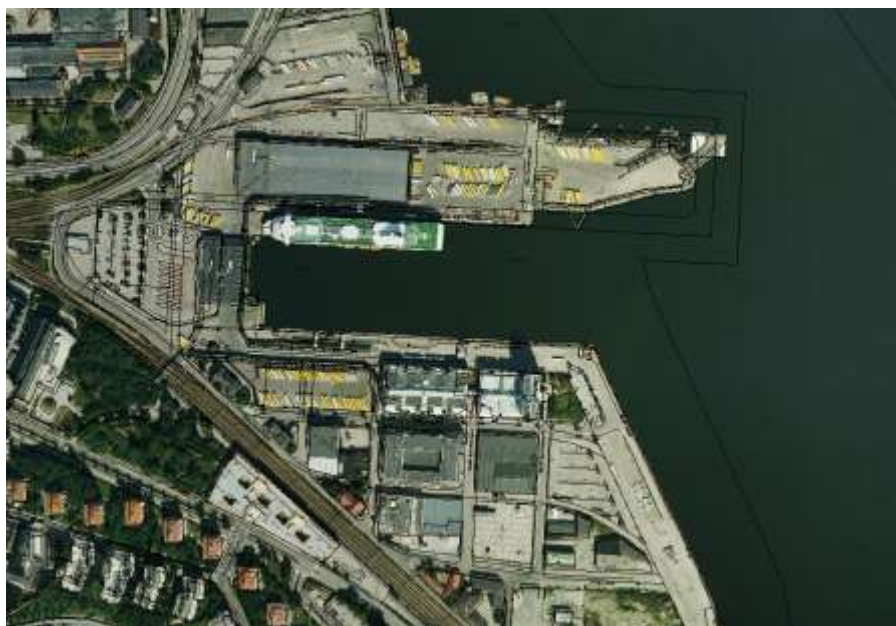


Bild 2. Flygbild över området.

I programmet för planeringen av området Hjorthagen – Värtahamnen – Frihamnen –

Loudden, som presenterades 2001, föreslås ny bebyggelse väster om Värtabassängen och inom kvarteret Valparaiso. Marknämnden anvisade området för kommersiellt ändamål till NCC Property Development den 16 november 2006. Idag används området för parkering för Silja-fartygens resenärer samt för övrig hamnverksamhet. Området kommer dock att till vissa delar att frigöras om Stockholms Hamns "Vision 2015" genomförs. Visionen innebär att Värtabassängens inre delar fylls ut samt att Värtapiren byggs ut för att bl.a. tillskapa fler kajplatser, ny passagerarterminal och effektivare rangerings- och uppställningsytor. En utfyllnad enligt hamnens "Vision 2015" tillskapar totalt ca 100 000 kvm ny markyta och då ingår även en utfyllnad av Frihamnspiren. I den första etappen, som avser Värtapiren och Värtabassängen, bedöms ca 84 000 kvm TA tillskapas. Hamnen disponerar ca 125 000 kvm idag och efter utfyllnaden blir markytan ca 146 000 kvm d.v.s. ett nettotillskott av markytor för hamnen på ca 20 000 kvm vilket bedöms tillräckligt för att möta den förväntade ökningen av verksamheten enligt vision 2015. Detta på grund av ett effektivare markutnyttjande på den utbyggda piren. Hamnvisionen redovisades för marknämnden 2005-11-24.

Kommunfullmäktige har den 12 juni 2006 fattat beslut avseende ärendet "Att hamna rätt" – förslag till hamnstrategi för Stockholm. Det konstateras bland annat att färje- och kryssningstrafiken, som ökar i omfattning, idag ger stora intäkter till staden. I ärendet föreslås utbyggd färje- och kryssningstrafik till Värtahamnen och Frihamnen såväl som till Masthamnen. Med närheten till centrala staden är dessa lägen fördelaktiga ur passagerarperspektiv. Undersökningar som Stockholms Hamn låtit göra visar att kryssningspassagerarna som gästar Stockholm årligen spenderar ca 300-400 miljoner kronor i staden. Färjeresenärerna däremot bidrar med närmare 3 miljarder kronor (2005) till staden och stadens näringsliv, vilket visar på sjöfartens stora betydelse för Stockholm.

Utbyggnaden av Norra länken och Citybanan kommer att generera mycket stora mängder bergmassor som måste transporteras för förvaring/användning på annan plats. Dessa massor kan användas för att fylla ut Värtapiren och Värtabassängen. Det skulle innebära att massorna transporteras en kort sträcka och kommer till användning direkt vilket ger god miljö-, transport- och utbyggnadsekonomi. Enligt avtal mellan staden och Vägverket har staden rätt att fritt disponera massorna från Norra länken. För nyttjandet av bergmassor från Citybanan måste särskild överenskommelse träffas med banverket. Vidare kräver byggandet av trafikplatsen i Hjorthagen stora ytor som hamnen disponerar idag, både under byggnation samt i färdigt läge.

NCC har sedan hösten 2004, i samarbete med Stockholms Hamn AB, Silja Line, Stadsbyggnadskontoret och Exploateringskontoret, bedrivit ett omfattande utredningsarbete för att definiera områdets behov och möjligheter. Arbetet har på ett positivt sätt visat hur hamnverksamheten kan möta staden och bilda en port till Stockholm från Östersjön. Utifrån deltagarnas bedömningar har NCC låtit utföra parallella arkitektuppdrag för att visualisera en möjlig utveckling. Det bör poängteras att arbetet inte har begränsats enbart till Värtaterminalen och hamnens utveckling utan hänsyn har tagits till hela stadsutvecklingsområdet och de projekt som pågår samt kommer att påbörjas i området.

De projekt inom området som direkt berör Valparaiso och Värtapiren är bl.a. utveckling av Energihamnen, trafikplats för Norra länken samt ett övergripande program för Södra Värtahamnen. De olika aktörer och intressenter i de olika projekten är alla delaktiga i samarbetet med att utveckla området på bästa sätt.

Tidigare beslut

2002-05-07	GFN	Programsamarbudsremiss för planering av Hjorthagen – Värtahamnen – Frihamnen – Loudden.
2003-02-18	GFN	Lägesredovisning programsamråd.
2003-06-12	SBN	Programsamråd – godkännande av program
2004-10-12	GFN	Lägesredovisning Hjorthagen, Värtahamnen, Frihamnen, Loudden
2005-11-24	MN	Redovisning av Stockholms Hamnars ”Vision 2015”
2006-06-12	KF	”Att hamna rätt” (hamnutredning)
2006-11-16	MN	Markanvisning av Valparaiso till NCC
2006-12-14	MN	Norra länken, Ny trafikplats vid Hjorthagen, genomförandebeslut

Utbyggnadsförslag

För att möjliggöra stadsutvecklingen i området och Norra länken med trafikplatsen samt nödvändig utveckling av färjetrafiken krävs en utfyllnad av Värtapiren och Värtabassängen enligt hamnens vision. En full exploatering av kvarteret Valparaiso för kontor och handel är också synnerligen beroende av att Värtapiren fylls ut då detta gör att den hamnverksamhet som idag bedrivs på Valparaiso kan omlokaliseras till de nya ytor som skapas på Värtapiren.

Stockholms Hamn står för planeringen och projektering för utfyllnad av Värtapiren och Värtabassängen. Utfyllnaden kommer att utföras i tre faser och hamnverksamheten kommer att vara i drift under hela utbyggnadstiden.

Utfyllnaden av Värtapiren och Värtabassängen innebär att ca 84 000 kvm ny markyta kommer att skapas. Hamnens verksamhet i Södra Värtahamnen kommer att koncentreras till piren vilket ger en modernare hamn med bättre logistik. Att hamnens yta är koncentrerad till piren är också positivt med avseende på de säkerhetsbestämmelser som finns för hamnverksamheten. Hamnen har idag tre fartygslägen vid Värtapiren samt ett reservläge för kryssningstrafik vid Södra Kajen. Utbyggnadsförslaget ger hamnen fem fartygslägen vid Värtapiren varav ett läge är avsett för trafik med järnvägsfärjor och innebär att reservläget vid Södra Kajen kan användas för annan typ av sjöfart anpassad till den exploatering som kommer att ske inom Södra Värtahamnen.

Exploateringskontoret och Stockholms Hamn har en samsyn kring vilka delar i Södra Värtahamnen som kan exploateras. Bostadsbebyggelse (ca 500 lägenheter) längs Södra Kajen kommer att prövas i en ny detaljplan med de nya förutsättningar som en utfylld pir och flytt av reservläget ger. Stockholms Hamn har i tidigare remiss-svar angående bostadsbebyggelse längs Södra Kajen framfört att detta är olämpligt

mot bakgrund av den konfliktrisk som finns på grund av att boende upplever sig störda av hamnverksamheten, vilket på sikt skulle kunna bli ett hot mot hamnverksamheten inom området.

Stockholms Hamn har i maj 2007 lämnat in ansökan om tillstånd för hamnverksamhet och utfyllnad av Värtapiren till Miljödomstolen. I ansökan ingår en utförlig miljökonsekvensbeskrivning.



Bild 3. Planerad utfyllnad av Värtapiren och Värtabassängen.

Genom att lokalisera hamnverksamheten ut på piren kan man uppnå logistiska fördelar genom att effektivisera trafikflöden och uppställningsytorna. Ett exempel på detta är att järnvägsfärjeläget placeras i norra delen av piren så att järnvägen efter utbyggnaden inte längre kommer att skära av området. Personbilstrafiken till färjorna som idag måste passera genom områdena söder om Värtabassängen kommer att ledas direkt ut på den nya piren, vilket skapar förutsättningar för att förbättra miljön i områdena i Södra Värtahamnen både för nuvarande och kommande bebyggelse. Bl.a. underlättas framdragningen av en spårförbindelse genom området.

Reglerna för sjöfartsskydd (ISPS) och hamnskydd ställer bl.a. krav på kontroll av vad som får föras in på hamnområdet. Säkerhetskontroller ska ske av gods och passagerare som ska föras in på hamnområdet. Lokaliseringen av hamnverksamheten på piren bedöms kunna underlätta upprätthållandet av erforderliga säkerhetszoner. Genom detta kan andra nu avgränsade områden göras tillgängliga för allmänheten och annan användning.

För det fall en koncentration av hamnverksamheten till den föreslagna piren inte skulle gå att genomföra skulle detta menligt påverka möjligheten att utveckla Värta-

området enligt redovisade planer.

Markanvisningen för Valparaiso bedöms omfatta en byggrätt om 60 000 – 80 000 kvm BTA kommersiell yta för att få en fungerande enhet. Exploateringen kommer att innehålla kontor och handel men p.g.a. det tidiga skede projektet befinner sig i är andelen av vardera användningsätt ännu inte fastställd. Det kan även bli aktuellt med en byggrätt för hotell inom området men det ingår i nuläget inte i markanvisningen till NCC. Byggrättens geografiska placering är inte klarlagd utan kommer att definieras allteftersom terminalens utformning och ytbehov specificerats. NCCs intressen bedöms dock i huvudsak ligga i den inre delen av Värtahamnen d.v.s. där Värtaterminalen och parkeringen finns idag. Projektet måste utöver anpassning till hamnen även samplaneras med de omkringliggande väg- och spåranläggningarna och övrig exploatering.



Bild 4. Ungefärligt markanvisningsområde till NCC.

Norra länken kommer att öka områdets tillgänglighet och för att klara den trafik som kommer att alstras av Hamnen, Fortum, exploateringen på Valparaiso samt övrig stadsutveckling inom området kommer den sedan tidigare planerade trafikplatsen vid Hjorthagen att kompletteras med en extra västgående påfart till Norra länken från hamnområdet. Den extra påfarten ska betjäna tung trafik från Energihamnen och Värtaterminalen samt även trafik från den planerade kontors- och handelsverksamheten i Valparaiso. Påfarten kommer också att kunna fungera som extra avlastning för trafik som kommer söderifrån på Södra Hamnvägen med Norra länken som målpunkt. En övergripande utredning av trafiksituationen för hela stadsutvecklingsområdet kommer att utföras för att utröna förutsättningarna för ytterligare exploatering i området.

Utvecklingen av området medför positiva effekter för hela stadsutvecklingsområdet samt även för Stockholms stad som helhet. En utbyggd pir med ny terminal och en handels- och kontorsexploatering kommer att bli en ny välkomnande port till Stockholm. När hamnens verksamhet i Södra Värtahamnen efter utfyllnaden kan koncentreras till piren frigörs inte bara kvarteret Valparaiso för exploatering utan även kvarteren Hangö och Brest. Staden innehar idag byggrätterna till fastigheterna Brest och Hangö men med begränsningen att markplanet med en fri höjd om 6 m är reserverat för hamnens verksamhet. Vid en utbyggnad av Värtapiren kan hamnen lämna denna yta vilket ger staden en utökad byggrätt om två våningar på respektive fastighet samt bättre förutsättningar vid exploatering av fastigheterna.

Exploateringsens innehåll och utformning kommer att prövas i sedvanlig ordning i detaljplaneprocessen. En detaljplan kommer att göras för pirutfyllnaden och en eller flera detaljplaner för exploateringen på Valparaiso och Värtapiren.

Genomförande och tidplan

Utvecklingen av Valparaiso, Värtaterminalen och omgivande områden kommer att ha en lång genomförandetid och måste troligen delas upp i flera etapper. Inledningsvis måste trafikfrågorna såväl inom som till och från området lösas. Avgörande för ett genomförande av hamnutfyllnaden är, förutom alla erforderliga myndighetstillstånd, att fyllmassorna kan tas från de bergmassor som genereras av byggandet av Norra länken och/eller Citybanan där merparten av bergmassorna beräknas tidigast komma igång under första halvåret 2008 och pågå till 2012. En sådan masshantering är utmärkt såväl ur praktisk som ekonomisk och miljömässig synpunkt.

Stockholms Hamn står för planering och projektering för pirutfyllnaden. Exploateringskontoret kommer att göra en del övergripande utredningar gällande exploateringen.

När nya markytor tillskapats ska passagerar- och fartygshanteringen omlokaliseras, nya byggnader byggas och infrastrukturen anpassas. Först därefter är det möjligt att genomföra den övriga exploateringen. En tidpunkt att ta sikte mot är att området ska vara färdigställt i samband med att Norra länken öppnas för trafik, 2015 enligt senast redovisad tidplan från vägverket.

Exploateringskontoret bedömer att arbetet med detaljplan och miljöprövning kommer att pågå i knappt två år. Utfyllnadsarbetena i hamnen skulle då tidigast kunna påbörjas under första hälften av 2009.

Exploateringskontoret, Stockholms Hamn och NCC har för avsikt att reglera det fortsatta utvecklingsarbetet i ett samarbetsavtal.

Området är av en mycket komplex karaktär och det är troligt att det uppstår behov av att återkomma till såväl exploateringsnämnden som till Stockholms Hamn ABs styrelse med lägesredovisningar under arbetets gång.

Nästa beslutstillfälle för exploateringsnämnden kommer att infalla vid remitteringen av detaljplaneförslaget, preliminärt andra kvartalet 2008.

Risker och osäkerhetsfaktorer

Då det är ett stort projekt som sträcker sig över lång tid finns det naturligtvis ett

antal risker och osäkerhetsfaktorer.

Risker avseende utfyllnaden av Värtapiren och Värtabassängen

Utfyllnaden är beroende av bergmassor från Norra länken och Citybanan. Det är därför viktigt att relevanta tillstånd och beslut erhålls i tid för att ta emot massorna. Exploateringskontoret kan upplåta mark för masshantering i Norra Djurgårdsstaden. Den utbyggnadstakt och den tidplan som staden beslutat för de ca 5 000 nya lägenheterna i Norra Djurgårdsstaden medför att masshanteringsområdet inte kan disponeras för Värtapirens utbyggnad längre än till halvårsskiftet 2010. Därefter kommer området användas för Norra Djurgårdsstaden. Först för de tidiga etappernas markreningsanläggning och för etableringar, senare bebyggs hela området ända ut till Ropsten. Det finns därmed en risk att masshanteringen måste omlokaliseras under den senare delen av pirens byggtid. För Värtapirens utbyggnad medför en flytt av masshanteringsplats en fördyrning samt svårigheter att hitta en sådan yta i närområdet.

Masshanteringsområdet kan inte heller lagra mer än en bråkdel av inte den stora mängd massor som behövs för Värtapiren. Det krävs alltså att utbyggnaden sker i kontinuerligt och i samband med att tunnelberg levereras från Norra länken och Citybanan. Skulle bergmassor istället behöva tas från annat håll riskerar projektet att bli avsevärt dyrare.

En annan risk är att grundförutsättningarna visar sig vara sämre än väntat. En viss del muddring kommer att krävas det finns risk att det av miljöskäl är nödvändigt att muddra upp större massor vid piren. Om muddermassorna dessutom inte godkänns att användas till utfyllnad efter stabilisering kan utfyllnaden komma att bli avsevärt mycket dyrare.

Samtidigt som piren byggs ut kommer också bygget av Norra länken pågå samt bygget av Fortums biokraftvärmeverk. Det kommer därför vara brist på etableringsytor i området och samordning kommer att krävas för att befintlig trafik i området ska få så lite störningar som möjligt.

Vid upphandlingen är det risk att konkurrens med andra stora projekt kan bidra till ökade priser.

Risker avseende Valparaiso och övrig exploatering

En fullständig utbyggnad av kvarteret Valparaiso är beroende av att Värtapiren och Värtabassängen byggs ut. Pirutfyllnaden är därmed en kritisk faktor för att Valparaiso ska kunna exploateras fullt ut. Mark- och grundförhållandena är osäkra och kan utgöra en risk. Området kommer att avgränsas av hamn, järnväg samt vägar vilket kan komma att komplicera projektet.

Det finns också en risk att det inte går att genomföra exploateringen av bostäder vid Södra Kajen p.g.a. närheten till hamnen. Stockholms Hamn anser att bostäder nära hamnen är olämpligt då det kan bli ett hot mot hamnverksamheten om de boende upplever sig störda. Det är därmed viktigt att hitta en lösning där bostäder kan inrymmas i området utan att hamnverksamheten äventyras. Alternativet till bostäder är kommersiell användning av marken, vilket dock i nuvarande marknadsläge bedöms ge

lägre exploateringsintäkter.

Ekonomi

Exploateringskontoret och Stockholms Hamn redovisar här de ekonomiska förutsättningarna för respektive åtagande i projektet utifrån varsin investeringsanalys enligt nuvärdesmetoden (en nuvärdeskalkyl) samt vilka budgetkonsekvenser projektet medför.

Utvecklingen av området är, som nämnts ovan, mycket komplext och kräver stora investeringar i bl.a. infrastrukturen i området. Dessa investeringar är direkt nödvändiga för att möjliggöra utvecklingen i hela området. Investeringarna kommer dessutom hamnens och Fortums utbyggnad tillgodo då trafiksituationen förbättras och en del problem med bl.a. buller kommer att minska. En översikt över projektets utgifter och inkomster redovisas nedan.

I kalkylen förutsätts att den mark och de byggrätter som finns säljs förutom marken för hamnverksamhet som arrenderas ut till Stockholms Hamn.

Utgifter

Utfyllnad av Värtapiren och Värtabassängen

Kalkylen förutsätter att staden bekostar utfyllnaden av Värtapiren och Värtabassängen vad avser tillskapandet av mark. Stockholms Hamn bekostar byggnationen av kajkonstruktioner och anläggning av hamnytor m.m. Kostnaden för utfyllnaden baseras på en grov kalkyl som Sweco gjort på uppdrag av Stockholms Hamn. Totalkostnaden för utfyllnaden bedöms uppgå till 991 mnkr enligt följande uppdelning:

<u>Anläggningskostnad</u>		<u>Bygg</u>	
Utfyllnader	342 mnkr	Rivningar	15 mnkr
Kajer	222 mnkr	Etableringar	25 mnkr
<u>Hamnytor</u>	<u>43 mnkr</u>	<u>Terminal & landg.</u>	<u>175 mnkr</u>
Totalt anläggning	607 mnkr	Totalt bygg	215 mnkr

Totalkostnad anläggning + bygg: 822 mnkr

Med påslag om 3 % för byggherrekostnad samt ett generellt riskpåslag om 20 % på anläggning och 10 % på bygg fås en total projektkostnad om 991 mnkr. Utöver detta tillkommer 100 – 200 mnkr för de olika risker som beskrivits ovan. I kalkylen förutsätts en totalkostnad om 1 100 mnkr. Exploateringsnämndens del uppgår till 805 mnkr. Hamnens andel inklusive terminalbyggnaden bedöms över tiden kunna uppgå till 295 mnkr inklusive ny passagerarterminal, till en bedömd kostnad på ca 150-200 mnkr. Eftersom passagerarterminalen planeras som en integrerad del av Valparaiso kan det finnas andra finansieringslösningar.

Trafiklösning med direktpåfart till Norra länken

Trafiklösningen kan delas upp i två etapper där den första etappen innefattar anslutningen till Norra länken från N. Hamnvägen och den andra etappen innefattar den resterande anslutningen till hamnområdet och Valparaiso. Etapp 1 måste byggas i samband med Norra länken medan bygget av etapp 2 sker i samband med exploateringen av Valparaiso. Kostnaden för etapp 1 bedöms uppgå till ca 95 mnkr. Kostnaden för etapp 2 uppskattas till ca 95 mnkr förutsatt en planfri korsning med järnvägen. Kostnaden för etapp 2 är dock osäker och beroende av slutlig vald utformning. Den totala kostnaden för trafiklösningen uppgår därmed till minst 190 mnkr.

Markförvärv av Valparaiso från staten

För att möjliggöra projektet har staden förvärvat fastigheterna Valparaiso 1 och 2 från staten för sammanlagt 59,7 mnkr. Denna kostnad kommer att belasta projektet.

Anläggningskostnad och ledningar m.m.

En grov uppskattning av anläggningskostnaden och kostnaden för ledningsflytt m.m. för Valparaiso, Hangö och Brest har gjorts. Då det i dagsläget saknas mer detaljerade planer är det mycket svårt att göra något annat än en grov uppskattning av dessa kostnader. Kostnaderna bedöms dock vara, framförallt avseende ledningsflytt m.m., tilltagna i överkant.

Inkomster

Försäljning av Valparaiso

Marknämnden har markanvisat Valparaiso till NCC. I kalkylen förutsätts att Valparaiso säljs till det pris som överenskommits i förslaget till markanvisningen. Eftersom det ännu inte finns någon detaljplan för kvarteret är det svårt att bedöma hur stor byggrätten kommer att bli och därmed också hur stor intäkt försäljningen kommer att ge. Det har dock diskuterats en byggrätt om drygt 60 000 kvm BTA. Byggrätten kan komma att kompletteras med ett hotell men det är inte medräknat i kalkylen då förutsättningarna för en sådan exploatering ännu inte är klara.

Brest och Hangö

Staden innehar idag byggrätterna till fastigheterna Brest och Hangö men med begränsningen att markplanet med en fri höjd om 6 m är reserverat för hamnens verksamhet. Vid en utbyggnad av Värtapiren kan hamnen lämna denna yta vilket ger staden en utökad byggrätt om två våningar på respektive fastighet, totalt ca 12 000 m² BTA. Det är dock inte troligt att kvarteren bebyggs innan de två nedersta våningarna är tillgängliga bl.a. med tanke på de problem som uppstår med parkeringsmöjligheter m.m. Det är därför rimligt att värdet för hela byggrätten för Hangö och Brest ingår i kalkylen. I kalkylen förutsätts att exploateringen på åtminstone ett av kvarteren sker i en hög byggnad.

Försäljning av mark för bostäder

I nuläget är ett reservläge för kryssningsfartyg lokaliserat till Södra Kajen i Värta- hamnen. Detta läge medför svårigheter, med både buller och emissioner, för exploate- ringen vid Södra Kajen. Utfyllnad av Värtapiren gör att reservläget flyttas till Södra Bassängkajen vilket bör öka möjligheten för bostadsexploatering längs Södra Kajen.

Svenska Bostäder har tidigare fått markanvisning för bostäder i ett och ett halvt kvarter vid Södra Kajen där marken skulle upplåtas med tomträtt. För att kunna finan- siera utfyllanden av piren planeras nu istället en anbudsförsäljning av bostadsbyggrät- terna. En förutsättning för att kunna bygga bostäder vid Södra Kajen är dock att ham- nens verksamhet inte hotas av bostadsbebyggelsen.

Möjligheter för ytterligare exploatering

En övergripande utredning av trafiksituationen för hela stadsutvecklingsområdet kommer att utföras för att undersöka förutsättningarna för ytterligare exploatering i området.

Arrendeavgift för hamnen

Genom det s.k. hamnavtalet arrenderar Stockholms Hamn den mark som används för hamnverksamhet inom Värtahamnen, Frihamnen, Norra och Södra Hammarbyham- nen, Stadsgårdshamnen och Masthamnen. I Södra Värtahamnen omfattar arrendet 124 700 kvm TA och den utgående arrendeavgiften under 2007 uppgår till drygt 3,5 mnkr, vilket motsvarar ca 30 kr/kvm TA. Efter utbyggnaden av Värtapiren kommer arrende- ytan att uppgå till 146 000 kvm TA. Avtalet gäller t.o.m. 2009. Därefter kommer en ny arrendeavgift framförhandlas varvid hänsyn kommer att tas till den tillkommande ytan om 20 000 kvm.

Inkomster för Stockholms Hamn

Inkomsterna för Stockholms Hamn utgörs av en del av de intäkter som genereras från Värtaterminalen.

Risker

NCC tar all ekonomisk risk för byggherrens del av projekteringen när det gäller ex- ploateringen på Valparaiso och Stockholms Hamn tar risken för projekteringen av utfyllnaden. Exploateringsnämnden tar en risk för förgävesprojektering avseende exploateringen på Valparaiso.

Resultat av investeringsanalys enligt nuvärdesmetoden

Denna analys beaktar de ekonomiska konsekvenserna både på investerings- och driftssidan. Här redovisas de resultat som fås om exploateringskontoret tar 805 mnkr och Stockholms Hamn tar 295 mnkr av utfyllnadskostnaden d.v.s. då investeringsana- lysen enligt nuvärdesmetoden (se bilaga 2 och 3) för respektive part redovisar ett netto-nuvärde om 0 mnkr eller 0 kr per ekvivalent lägenhet.

Södra Värtahamnen har i olika sammanhang utpekats som en plats där riktigt höga

hus skulle kunna byggas vilket kommer att prövas i detaljplaneprocessen. En höjd exploateringsgrad får en positiv effekt på kalkylen. Dock måste en ökad exploatering bl.a. föregås av en utredning gällande påverkan på trafiksituationen i området.

Utfyllnaden av Värtapiren innehåller ett flertal risker vilket beskrivits översiktligt ovan. Det är både risker för att utfyllnaden blir dyrare än beräknat och risker för att inkomsterna från bl.a. exploateringen blir lägre än beräknat. Det föreligger t.ex., som nämnts ovan, en osäkerhet gällande möjligheten att bygga bostäder vid Södra Kajen.

Investeringsbudget-finansiering

Investeringsutgifterna för exploateringsnämnden för projektet beräknas till ca 1 433 mnkr och investeringsinkomsterna till ca 1 400 mnkr i löpande prisnivå. Tabellen nedan visar hur utfallet beräknas bli över åren.

Mnkr	Ack t.o.m. 2006	2007	2008	2009	2010	Senare	Totalt
Utgifter (-)	-60	0	-32	-221	-380	-740	-1433
Inkomster (exkl. försäljning)		0	0	0	17	0	17
Nettoutgift (-) /-inkomst	-60	0	-32	-221	-363	-740	-1416
Försäljningsinkomst					380	1020	1400

Exploateringskontoret bedömer att stadens utgifter för exploateringen kan finansieras via exploateringsnämndens investeringsbudget för år 2007-2010. Medel därutöver ska beaktas i nämndens kommande budgetarbete. Stadens utgifter för exploatering har beaktats i exploateringsnämndens flerårsprogram för 2008-2010 för beslut om finansiering. Stockholms Hamns andel av investeringen kommer att redovisas i hamnens budget för åren 2008-2012.

Driftbudget för stadens förvaltningar

Exploateringskontorets bedömning av hur projektet påverkar stadens och nämndens resultat specificeras i resultatanalysen i bilaga 2. Driftskostnaderna omfattar bl.a. kapitalkostnader för exploateringskontoret, driftskostnader för trafikkontoret, realisationsvinst/förlust m.m. Avskrivningarna kommer att uppgå till 3,8 mnkr per år fr.o.m. år 2016. Internräntan beräknas som mest bli 38 mnkr per år den minskar därefter genom avskrivningar. Den totala reavinsten blir 189 mnkr. I vision 2015 beskriver hamnen en utveckling med ökande färjetrafik vilket bedöms ge ökade intäkter från hamnverksamheten.

Exploateringskontoret beräknar att drift- och underhållskostnaderna inom trafiknämndens ansvarsområde blir ca 2,1 mnkr per år. Exploateringsnämnden får inte några intäkter för tomträttsavgälder då all mark förutsätts säljas men däremot intäkter från arrendet till hamnen. Stockholms Hamn svarar för de drift- och underhållskostnader som avser de områden och anläggningar hamnen arrenderar.

Slutsats-ekonomi

Det är ett omfattande projekt vilket innebär att det finns en rad osäkerheter och risker. Stockholms Hamn klarar inte att utifrån gjorda bedömningar om framtida intäkter att finansiera en större andel av kostnaden för utfyllnaden än som redovisats ovan. Hamnen också har stora åtaganden i andra projekt. Exploateringskontoret bedömer det vara rimligt att nyttja de exploateringsmedel som redovisats ovan för att genomföra investering i ny hamnmark för att möjliggöra en förbättrad och säkrare hamn och dessutom förbättra möjligheterna för exploatering i området.

Stadens engagemang i projektet drivs främst av önskan att tillskapa en ny stadsdel där en modern hamnverksamhet integreras med ett attraktivt handels- och arbetsplatsområde tillsammans med befintliga och planerade bostadsområden. Satsningen på området kommer att ge ett positivt intryck till de resenärer som anländer med båt till Värtahamnen och kommer att öka Stockholms popularitet som kryssningsdestination. Något som är mycket positivt för Stockholm då kryssnings- och färjeresenärerna, som nämnts ovan, årligen spenderar en anseelig summa i staden.

Projektet har som sagt många positiva effekter och är en förutsättning för Stadsutvecklingen i området Hjorthagen – Värtahamnen – Frihamnen – Loudden samt för Stockholms Stad som helhet.

Övriga konsekvenser av projektet

Tidig miljöbedömning

Exploateringskontoret har gjort en tidig miljöbedömning enligt den metod som gatu- och fastighetsnämnden antagit och godkänt och som tillämpas av exploateringskontoret. De miljökonsekvenser som bör utredas vidare vid planering av bebyggelsen är buller, markföroreningar, påverkan på hydrologi, landskapsvärden, naturmiljö och skyddsavstånd till järnväg och hamnverksamhet. Exploateringskontorets bedömning är att bebyggelsen inte medför någon övrig miljöpåverkan. Exploateringskontoret bedömer att masstransporter från Norra länken och Citybanan direkt till utfyllnaden av Värtapiren är utmärkt och innebär en positiv miljöeffekt.

Stockholms Hamn har i maj 2007 lämnat in ansökan om tillstånd för hamnverksamhet och utfyllnad av Värtapiren till Miljödomstolen. Denna ansökan innehåller en utförlig miljökonsekvensbeskrivning.

Tillgänglighet

I ett nytt modernt handelscentrum med integrerad terminal kommer anpassningar göras för att öka tillgängligheten för funktionshindrade.

Måluppfyllelse

Projektet stämmer med exploateringskontorets verksamhetsplan att staden ska vara en attraktiv plats för boende, företag och besök.

Näringsliv och jobb i regionen

Exploateringskontoret och Stockholms Hamn bedömer att projektet har en positiv påverkan på näringslivet i regionen, dels genom de arbetstillfällen som skapas under utbyggnadstiden, dels genom de arbetsplatser som skapas i ett område som gränsar till stora bostadsområden samt som utgör en port till Stockholm från Östersjön.

Samråd och information till andra förvaltningar

Stadsbyggnadskontoret har aktivt deltagit i det tidiga utredningsarbetet. Exploateringskontoret har fortlöpande informerat Östermalm stadsdelsförvaltning avseende de aktiviteter som pågår inom stadsutvecklingsområdet Hjorthagen – Värtan – Frihamnen – Loudden. Informationen har även omfattat aktuellt område.

Eftersom exploateringskontoret bedömer att projektet medför en utgift över 50 mnkr har samråd skett även med stadsledningskontoret.

Exploateringskontorets och Stockholms Hamns synpunkter och förslag

Exploateringskontoret och Stockholms Hamn har funnit det lämpligt att ta ett samlat grepp om terminalombyggnad, infrastrukturutbyggnad och exploatering i området vid nuvarande Värtaterminalen. Ambitionen är att integrera en modern hamnverksamhet med ett attraktivt handels- och arbetsplatsområde som i sin tur blir ett bra komplement till befintliga och planerade bostadsområden. NCC har bedrivit ett ambitiöst utredningsarbete där exploateringskontoret, stadsbyggnadskontoret, Stockholms Hamn och Silja Line deltagit i en omvärlds- och framtidsanalys för området. Under tiden för detta arbete presenterade Stockholms Hamn sin vision för bl.a. Värtahamnen vilken nu kommer att ligga till grund för fortsatt arbete. En klok satsning på området möjliggör ett positivt första intryck av Stockholm för alla de resenärer som kommer med båt till Värtahamnen.

Tidplanen är mycket pressad om man fullt ut ska kunna tillgodogöra sig massorna från byggandet av Norra länken och Citybanan.

Den föreslagna hanteringen ligger i linje med kommunfullmäktiges beslut avseende ”Att hamna rätt” som togs 12 juni, 2006. Mot redovisad bakgrund föreslår exploateringskontoret att exploateringsnämnden ger exploateringskontoret i uppdrag fortsätta utredningsarbetet för projektet.

Stockholms Stadshus AB

Koncernstyrelsen för Stockholms Stadshus AB beslutade vid sitt sammanträde den 11 februari 2008 att hemställa hos kommunstyrelsen att föreslå kommunfullmäktige besluta att uppdra åt Stockholms Hamn AB att tillsammans med Stockholms Stadshus AB att fortsätta planeringen av projektet i samråd med exploateringsnämnden och övriga berörda nämnder inom ramen för i Stockholms Hamnars budgeterade medel.

Särskilt uttalande gjordes av vice ordföranden Carin Jämtin m.fl. (s), ledamoten Yvonne Ruwaida (mp), samt ledamoten Ann Mari Engel (v), *bilaga 1*.

Särskilt uttalande gjordes av ledamoten Yvonne Ruwaida (mp), *bilaga 1*.

Koncernledningens tjänsteutlåtande daterat den 21 januari 2008 har i huvudsak följande lydelse.

Koncernledningen anser att inriktningen är i linje med kommunfullmäktiges beslut från juni 2006 avseende en utbyggnad av färje- och kryssningstrafik till Frihamnen och Värtahamnen i hamnutredningen "Att hamna rätt".

Projektet är emellertid mycket komplicerat och förknippat med betydande osäkerhet, inte minst när det gäller tidsmässiga samband med andra stora projekt. Tillsammans med riskerna för dåliga grundförhållanden och risk för fortsatta höga priser på byggmarknaden kan det ekonomiska resultatet bli sämre än vad som redovisats av exploateringsnämnden och Stockholms Hamn AB.

Härtill kommer den särskilda problematik som finns kring att bygga bostäder inne i hamnområdet. Utifrån nu kända förutsättningar finns en stor risk att en bostadsexploatering längs Södra kajen kommer att skapa en konflikt mellan boende och hamnverksamhet. Koncernledningen anser därför, liksom Stockholms Hamn, att denna fråga måste penetreras utomordentligt noggrant innan det fattas beslut om en sådan inriktning. Denna fråga måste också beaktas i kalkylförutsättningarna eftersom en utebliven bostadsexploatering kommer att påverka investeringskalkylen negativt.

Den investeringskalkyl som utarbetats visar på ett nuvärde om ca 0 kr. Om de planerade bostäderna vid Södra Kajen skulle ersättas med kommersiella lokaler beräknas nuvärdet försämrats med ca 200 mnkr. Följaktligen betyder detta att en högre exploateringsgrad är en förutsättning för att projektets ekonomi i vart fall ska uppvisa ett nollresultat.

Koncernledningen anser dessutom att risken är betydande för ett negativt nuvärde till följd av kostnadsökningar för utfyllnaden samt lägre intäkter från exploateringen, vilket ytterligare talar för att exploateringsgraden måste ökas.

Koncernledningens anser dock att projektet är strategiskt viktigt och så intressant att det bör utredas vidare. Planeringsförutsättningarna bör under första halvåret uppdateras och återrapporteras till exploateringsnämnden och Stockholms Hamn AB med förslag om hur projektet tidsmässigt och ekonomiskt skulle kunna genomföras.

Koncernledningen föreslår att kommunfullmäktige beslutar att fortsatta utredningar får ske med inriktning på utfyllnad av Värtapiren samt exploatering och utveckling inom kvarteret Valparaiso m.m. till beräknad investeringskostnad på ca 1,8 mnkr.

BEREDNING

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret, miljö- och hälsoskyddsnämnden, stadsbyggnadsnämnden, trafik- och renhållningsnämnden, Östermalms stadsdelsnämnd samt Lidingö stad.

Stadsledningskontoret

Stadsledningskontorets tjänsteutlåtande daterat den 20 februari 2008 har i huvudsak följande lydelse.

Beslutsunderlaget

Stadsledningskontoret har haft möjlighet att underhand följa framtagandet av beslutsunderlaget. Ärendet följer väl stadens gällande investeringsregler. Det ger dessutom en bra bild av problematiken i detta stora och komplicerade projekt med många osäkerhetsfaktorer, inför inriktningsbeslut om och hur staden ska fortsätta utredningsarbetet.

Områdets förutsättningar

Projektet är starkt påverkat av tidsmässiga samband med utbyggnaden av Norra länken och Citybanan samt exploateringen i Norra Djurgårdsstaden. Ifall masshanteringen inte kan samordnas som tänkt finns uppenbara risker för stora fördyringar. Stadsledningskontoret har erfårit att tidplanen för Norra Länken kan komma att förskjutas till följd av kraftiga utgiftsökningar. Om Värtapirsprojektet av samordningsskäl förskjuts i tiden fördröjs den planerade hamnutvecklingen och staden får en senare förräntning av de medel som redan lagts ned, bl.a. på markförvärv.

En övergripande utredning av trafiksituationen för hela stadsutvecklingsområdet avses göras för att utröna förutsättningarna för ytterligare exploatering i området. Begränsningar kan finnas genom kapacitetsproblem i kringfarten runt innerstaden i avvakten på en östlig förbindelse. Stadsledningskontoret anser att man i detta sammanhang även ska utreda om Värtabanan ska behållas, för att i så fall främst användas för leveranser av flis till planerat kraftvärmeverk i Hjorthagen. Ett bibehållande av Värtabanan är ifrågasatt eftersom det skulle medföra betydande merutgifter för staden, särskilt i Norra Stationsområdet.

Stadsledningskontoret konstaterar att det finns en klar medvetenhet hos såväl exploateringsnämnden som Stockholms Hamn AB att man bör gardera sig för oförutsedda händelser. I den ekonomiska kalkyleringen har gjorts ett generellt riskpåslag om 20 % på anläggningsarbeten och 10 % på byggnadsarbeten. Stadsledningskontoret bedömer dock att det finns skäl att illustrera alternativa ekonomiskt utfall (se nedan) med anledning av redovisade risker för eventuell muddring, dåliga grundförhållanden, oklara planförutsättningar för bostäder samt fortsatt höga priser på byggmarknaden.

Ekonomiskt resultat

I det gemensamma tjänsteutlåtandet från exploateringskontoret och Stockholms Hamn AB ingår etapp 2 av påfart till Norra länken i upprättad nuvärdeskalkyl. Även del av den första etappen bör kopplas till den nu aktuella exploateringen vid Värtapiren och stadsledningskontoret har därför gjort en reviderad nuvärdeskalkyl för exploateringsnämnden, inkl. första etappen av påfarten (för vilken trafik- och renhållningsnämnden ansvarar) där nuvärdet blir – 43 mnkr, vilket motsvarar – 25 tkr per ekvivalent lägenhet (se bilaga 1).

Med anledning av redovisade risker och osäkerhet för projektet har stadsledningskontoret gjort några jämförande beräkningar. Om exploateringen i kvarteret Valparaiso skulle öka från 65 000 till 80 000 kvm uppnås ett positivt nuvärde med + 33 mnkr, vilket motsvarar + 19 tkr per ekvivalent lägenhet. Om planerade bostäder vid Södra Kajen skulle ersättas med kommersiella lokaler beräknas nuvärdet försämrats och bli – 230 mnkr, vilket motsvarar 133 tkr per ekvivalent lägenhet.

Stadsledningskontoret har även gjort en alternativ beräkning där utgifterna ökar med 20 % utöver vad som beaktats i exploateringsnämndens och Stockholm Hamn AB:s kalkyl. För exploateringsnämndens del skulle nuvärdet i så fall hamna kring – 280 mnkr, d.v.s. – 162 tkr per ekvivalent lägenhet. För hamnens del skulle resultatet bli ett negativt nuvärde om – 53 mnkr.

Samlad bedömning

Den föreslagna utfyllnaden av Värtapiren ligger i linje med stadens hamnstrategi. Planerad exploatering syftar till att integrera en modern hamnverksamhet med ett attraktivt handels- och arbetsplatsområde, som i sin tur blir ett bra komplement till befintliga och planerade bostadsområden. Enligt stadsledningskontorets uppfattning är den föreslagna investeringen strategiskt viktig och ett av de större projekt som bör prioriteras i stadens fortsatta investeringsplanering.

Projektet är emellertid mycket komplicerat och förknippat med betydande osäkerhet, inte minst vad gäller tidsmässiga samband med andra stora projekt. Tillsammans med angivna risker för dåliga grundförhållanden, osäkra planförutsättningar för bostadsbyggande och risk för fortsatta höga priser på byggmarknaden kan det ekonomiska resultatet bli betydligt sämre än vad som redovisats av exploateringsnämnden och Stockholms Hamn AB. Målet bör vara att projektet som helhet ska gå ihop och helst ge ett ekonomiskt överskott.

Stadsledningskontoret anser att projektet är så intressant att det bör utredas vidare. Planeringsförutsättningarna bör successivt uppdateras och återrapportering ske i form av lägesredovisningar till exploateringsnämnden och Stockholms Hamn AB med förslag om hur projektet tidsmässigt och ekonomiskt skulle kunna genomföras. Genomförandebeslutet ska sedan fattas av kommunfullmäktige.

Stadsledningskontoret föreslår att kommunfullmäktige beslutar att fortsatta utredningar får ske med inriktning på utfyllnad av Värtapiren samt exploatering och utveckling inom kvarteret Valparaiso m.m. till beräknade investeringsutgifter i storleksordningen 2 mdkr. Erforderliga medel för utredningsarbetet ska inrymmas i avsatta inve-

steringsutgifter hos exploateringsnämnden och Stockholms Hamn AB.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden

Miljö- och hälsoskyddsnämnden beslutade vid sitt sammanträde den 18 mars 2008 i enlighet med miljöförvaltningens förslag att tillstyrka inriktningsbeslutet under förutsättning att synpunkterna i förvaltningens tjänsteutlåtande beaktas i det fortsatta planarbetet.

Särskilt uttalande gjordes av vice ordföranden Åsa Romson (mp), ledamoten Eva Louise Erlandson Slorach m.fl. (s), samt tjänstgörande ersättaren Tina Krantz (v), *bilaga 1*.

Miljöförvaltningens tjänsteutlåtande daterat den 1 februari 2008 har i huvudsak följande lydelse.

Miljöförvaltningen är positiv till att godstransporter sker till sjöss istället för med lastbil på land och ser positivt på att hamnen både behåller och utvecklar sin verksamhet med järnvägsfärjor.

Det är bra att bergmassorna från Norra länken samt eventuellt Citybanan används lokalt, därmed slipper man långa transporter av massorna.

I inriktningsbeslutet beskrivs områdets vägförbindelser men kollektivtrafikens tillgänglighet saknas. Kryssningsbåtarna tar många passagerare och för dessa måste möjligheten finnas att ta sig till området med kollektivtrafik. Det finns anledning att förbättra kollektivtrafiken till och från den nya piren.

Det kan finnas en konflikt i att utöka hamnens verksamhet samtidigt som bostadsbyggande planeras i hamnens närområde. Det kan bli problem med bullerstörningar samt avgasemissioner från fartygen. Detta måste utredas närmare. Det finns sedan tidigare ett reservläge för kryssningsbåtar vid Södra Kajen, vid en utfyllnad av piren skulle detta reservläge inte längre behöva användas för kryssningsbåtar. Enligt förslaget skulle reservläget istället användas för annan typ av sjöfart anpassad till anslutande bebyggelse, vilket förvaltningen tolkar som att platsen ska användas på så sätt att störningar ej uppstår.

För att reducera buller samt emissioner från hjälpmotorer är det viktigt att där det finns möjlighet erbjuda elanslutning till fartygstrafiken. Det måste även finnas kapacitet för att klara av omhändertagande av spillvatten och annat avfall från samtliga fartyg.

Östersjöns temperatur blir allt högre, vilket påverkar is, salthalt och havsnivå. Bedömningen är att det kan, efter att landhöjning har räknats bort, ge en havsnivåhöjning på ca 0,4 meter i Östersjön (informationen är hämtad från rapporten anpassning till ett förändrat klimat, Stockholm stads handlingsprogram mot växthusgaser mars 2007).

Detta bör man ha i åtanke vid en eventuell utbyggnad av piren.

Stadsbyggnadsnämnden

Stadsbyggnadskontoret har avgivit ett kontorsyttrande daterat den 5 februari 2008 med i huvudsak följande lydelse.

Området vid Värtapiren ingår i ett större stadsutvecklingsområde som omfattar Hjorthagen – Värtan – Frihamnen – Loudden. Stadsbyggnadsnämnden godkände det övergripande programmet för detta område 12 juni 2003.

Det fortsatta arbete som ska ske, enligt remissen, stämmer väl med det övergripande program som beslutats av stadsbyggnadsnämnden. Stadsbyggnadskontoret är därför positivt. Vi utgår från att utredningar och utveckling i övrigt kommer att ske i samförstånd med stadsbyggnadskontoret, som är en viktig part i planeringen av området.

Trafik- och renhållningsnämnden

Trafikkontoret har avgivit ett kontorsyttrande daterat den 3 mars 2008 med i huvudsak följande lydelse.

Kontoret ser positivt på redovisade ambitioner, att i Värtanområdet utveckla den nuvarande hamnverksamheten, samtidigt som området kompletteras med arbetsplatser och bostäder.

Exploateringen innebär ett ökat resandebehov till och från området och i det sammanhanget fyller pågående utbyggnad av Norra länken en viktig roll. Exploateringen kommer även att innebära tillkommande trafik på exempelvis Lidingövägen och Valhallavägen samtidigt som området kommer att bli en allt mer integrerad del av innerstaden. Detta innebär att det under Värtaområdets fortsatta utbyggnad kan förväntas uppstå behov av förnyade ställningstaganden till de trafikbelastningar som uppstår på det omgivande gatunätet. I det sammanhanget är det av stor vikt att det i den fortsatta planeringen av området skapas förutsättningar som stödjer samtliga former av färdmedel det vill säga kollektiv-, gc-, och biltrafik.

Med tanke på det aktuella projektets komplexitet och omgivningspåverkan vill kontoret understryka vikten av samordning med andra i området pågående och planerade projekt vad gäller exempelvis etableringsytor, byggtransporter och trafikstörande arbeten.

I ärendet omnämns ambitionen att genomföra en övergripande utredning av trafiksituationen för den fortsatta exploateringen i hamnområdet. Kontoret stödjer tanken och finner det viktigt med fortsatta analyser av trafikkonsekvenser utifrån de nya förutsättningar som exploateringsområdet successivt kompletteras med. Detta bland annat för att kunna bedöma konsekvenser på omgivande befintliga bostadsgator. Likaså för

att säkerställa att trafikbelastningen på angränsande trafikplatser och gator inte överskrider vad dessa är dimensionerade för.

Det framgår i ärendet att utvecklingen av Valparaiso, Värtahamnen och omgivande områden kommer att ha en lång genomförandetid. När det gäller infrastrukturen torde planeringen bland annat behöva samordnas med de studier som kan vara aktuella för en eventuell östlig förbindelse, som knyter samman Norra länken med Södra Länken och de rampanslutningar som i så fall kan erfordras i området.

Det behöver också noteras exploateringsområdets behov av att få en god kollektivtrafik. Detta skulle kunna vara i form av spårväg. Områdets kollektivtrafikförsörjning måste beaktas i kommande analyser av trafiksituationen.

Av ärendet framgår att drift- och underhållskostnaderna inom trafiknämndens ansvarsområde blir c:a 2,1 mnkr per år. Det är dock oklart vilka delar av de beskrivna planerna som dessa kostnader avser.

Östermalms stadsdelsnämnd

Östermalms stadsdelsnämnd beslutade vid sitt sammanträde den 14 februari 2008 att som svar på remissen överlämna och åberopa stadsdelsförvaltningens tjänsteutlåtande.

Särskilt uttalande gjordes av vice ordföranden Rolf Lindell m.fl. (s), *bilaga 1*.

Särskilt uttalande gjordes av ledamoten Marion Sundqvist (mp), *bilaga 1*.

Särskilt uttalande gjordes av ledamoten Berit Bornecrantz Dias (v), *bilaga 1*.

Östermalms stadsdelsförvaltnings tjänsteutlåtande daterat den 29 januari 2008 har i huvudsak följande lydelse.

Stadsdelsförvaltningen är positiv till att bergmassorna från de stora infrastrukturprojekten i innerstaden inte behöver transporteras långa vägar och med flera omlastningar innan de kommer till användning för Värtahamnens utbyggnad. Det är riktigt ur miljösynpunkt. Det förefaller också rimligt att koncentrera viss hamn- och kryssningsverksamhet till Värtapiren för att frigöra ytor för exempelvis bostadsändamål.

I Stockholmsregionen är översvämningens riskerna numera en central fråga. Klimatfrågans konsekvenser för Värtapiren och intilliggande sjönära områden bör enligt stadsdelsförvaltningen belysas mer ingående. Stockholms stad bör ta ett samlat grepp om transport-infrastruktur- och bebyggelsefrågor inte bara för att anpassa sig till hot och risker beroende på klimatförändringen men också för att snabbt få ner utsläppen av växthusgaser.

Stadens budget för 2008 anger en miljöprofilering av Norra Djurgårdsstaden som

en aktivitet som ska leda till att kommunfullmäktiges mål uppnås. Stadsdelsförvaltningen anser att staden har ett stort ansvar och goda möjligheter att styra utvecklingen inom alla de stadsutvecklingsområden som presenterats i Stockholms stads översiktsplan.

Områdena utgör Stockholms stora framtida utvecklingsresurs för en blandad och varierad stadsbebyggelse där energi- och mobilitetsfrågor bör ligga högt på agendan. Dessa frågor bör enligt stadsdelsförvaltningen ingå som en självklar del även i planeringen av Värtapirens utbyggnad och dess förväntade innehåll av verksamheter.

Förvaltningen föreslår att stadsdelsnämnden godkänner stadsdelsförvaltningens svar på kommunstyrelsens remiss av inriktningsbeslut för utfyllnad av Värtapiren.

Lidingö stad

Lidingö stads miljö- och stadsbyggnadskontor har avgivit ett kontorsyttrande daterat den 21 februari 2008 med i huvudsak följande lydelse.

Lidingö stad lämnar nu inga synpunkter på remisshandlingarna.

Lidingö stad har i samband med programsamråd 2002 lämnat synpunkter på förslaget till program för planering av Hjorthagen, Värtahamnen, Frihamnen, Loudden.

Vid ett möte den 28 juni 2007 på Stockholms stadsbyggnadskontor då även företrädare för exploateringskontoret och Stockholms hamnar var närvarande fick vi närmare information om pågående projekt i Hjorthagen-Louddenområdet. Upprinnelsen till mötet var den nu aktuella utfyllnaden som vi då fick information om och diskuterade.

Vid nämnda möte framhöll vi vikten av en samordnad redovisning av de störningar som uppstår inom programområdet (Hjorthagen-Loudden).

Vi har genom ert stadsbyggnadskontor inbjudits till ett möte om Värtapiren och mötet bör kunna genomföras under mars månad. Vi avser att lämna synpunkter på detaljplaneförslaget i samband med plansamrådet.

I de nu aktuella remisshandlingarna påpekas att kompletterande trafikanordningar i anslutning till Norra länken ska utredas. Utformningen av Norra länken med dess tillfarter är av intresse för Lidingö stad.

RESERVATIONER M.M.

Exploateringsnämnden

Reservation anfördes av ledamoten Emilia Hagberg (mp) enligt följande

Exploateringsnämnden beslutar

att delvis bifalla kontorets förslag,

att därutöver anförä följande:

Pirernas storlek och nya utformning måste ta sin utgångspunkt i Stockholms byggnadsordning och vattenrummet som en viktig del av stockholms karaktär, så att vatten spegeln värnas. Det är viktigt att utvecklingen sker i samråd med Lidingö så att utvecklingen på de båda sidorna hänger samman. Hamnen måste även fortsättningsvis vara försörjd med spår och kollektivtrafiken måste byggas ut, vilket blir ännu viktigare när hamnen blir mer passagerarbetnad.

Transporter ska huvudsakligen göras med båt under byggtiden för att minska miljöpåverkan.

Reservation anfördes av som ledamot tjänstgörande ersättaren Lotten von Hofsten (v) enligt följande

Exploateringsnämnden beslutar

att i första hand återremittera förslaget,

att därutöver anförä följande:

Värtapiren ska fyllas ut och så att säga förflyttas längre ut i vattnet. Att på detta sätt inkräkta på vattenytan är tveksamt. Syftet är att bygga ut hamnen. En utbyggnad som är en möjlighet för sjöfarten och som med stor sannolikhet också är nödvändig om Stockholm ska överleva som en hamnstad av betydelse.

Samtidigt frilägger man yta intill Siljaterminalen för kommersiell bebyggelse, och detta i sin tur kommer sannolikt att frigöra andra ytor, ytor som man med stor sannolikhet kommer att bygga bostäder på.

Miljömässigt kan man hävda att en utbyggnad är nödvändig, eftersom godstransporter till sjöss är bättre för miljön än godstransporter per långtradare och en utbyggnad är ett sätt att styra om gods. Samtidigt ska man vara medveten om att en utbygg-

nad innebär en exploatering av vattenytan och av stranden och också en påverkan på vattenmiljön i Östersjön.

Ekonomiskt kan man konstatera att bygget av bostäder kommer att ge staden inkomster som kan göra utbyggnaden av piren ekonomiskt realistisk, å andra sidan kan hamnens fortlevnad hotas av bostäder i piren närhet eftersom en hamn bullrar och låter. Det är inte omöjligt att man, om man bygger bostäder där, tvingas till restriktioner vad gäller öppethållande och annat som i sin tur kan innebära att hamnen inte överlever.

Hela området kommer att expandera och exploateras, på gott och ont och det är inte helt lätt att förutsäga vilka konsekvenserna kommer att bli, vare sig för miljön, sjöfarten eller ekonomin, men det är lätt att konstatera att det är en jätteinvestering och att projektet är ekonomiskt riskabelt och svårförutsägbart.

Om ärendet går vidare vill vi påpeka att det är av stor betydelse att spårkapaciteten till och från piren bevaras och att behovet av bra och bekväm kollektivtrafik för Siljas passagerare tillgodoses. Det är därför oroande att dessa aspekter över huvud taget inte finns med i planerna och Vänsterpartiet anser att spårkapaciteten och kollektivtrafikförsörjningen måste belysas bättre innan beslut tas.

Vänsterpartiet efterlyser en djupare analys av hela projektet innan beslutet tas. Det är oansvarigt – inte minst ekonomiskt – att gå vidare med ärendet utan ytterligare utredning. Vi vill därför i första hand återremitera ärendet, Om återremissyrkandet avslås yrkar vi istället avslag. Vänsterpartiet beklagar att ärendet inte varit på remiss hos stadsdelsnämnden.

Stockholms Stadshus AB

Särskilt uttalande gjordes av vice ordföranden Carin Jämtin m.fl. (s), ledamoten Yvonne Ruwaida (mp), samt ledamoten Ann Mari Engel (v) enligt följande

Tillskapandet av ny mark, dvs. utfyllnad av Värtapiren och Värtabassängen, innebär att planeringsarbetet med bebyggelse inom området kan fortsätta.

För staden innebär det dock att i det fortsatta planeringsarbetet måste hänsyn tas till den verksamhet som hamnen utövar och att man måste räkna med att hamnverksamheten genererar verksamhet som kan upplevas som "störande". Det innebär att samplaneringen med planerad nybebyggelse samt väg och spårområde är av stor betydelse för områdets fortsatta utveckling.

Planering måste ske så att området får bättre tillgång till kollektivtrafik och möjliggör en utveckling med spårbunden kollektivtrafik.

Särskilt uttalande gjordes av ledamoten Yvonne Ruwaida (mp) enligt följande

Pirernas storlek och nya utformning måste ta sin utgångspunkt i Stockholms byggnadsordning och vattenrummet som en viktig del av Stockholms karaktär, så att vat-

tenspegeln värnas. Det är viktigt att utvecklingen sker i samråd med Lidingö så att utvecklingen på de båda sidorna hänger samman. Hamnen måste även fortsättningsvis vara försörjd med spår och kollektivtrafiken måste byggas ut, vilket blir ännu viktigare när hamnen blir mer passagerarbetnad.

Transporter ska huvudsakligen göras med båt under byggtiden för att minska miljöpåverkan

Miljö- och hälsoskyddsnämnden

Särskilt uttalande gjordes av vice ordföranden Åsa Romson (mp), ledamoten Eva Louise Erlandson Slorach m.fl. (s), samt av som ledamot tjänstgörande ersättaren Tina Krantz (v) enligt följande

Det är en bra lösning att koncentrera hamnverksamhetens markanvändning och efter utfyllnad av Värtapiren i huvudsak ha angöraingen kring denna. Värtans vattenspegel bör dock beaktas vid utformningen och kompensationsåtgärder diskuteras. Som förvaltningen också tryckt på måste kollektiva transportmedel för det ökade antalet passagerare man räknar med, detta måste vara med i tidigt i planeringen.

Då prognoserna rörande havsytagens stigning förändras uppåt med ökande kunskap och riskerna för att Grönlandsisen smälter ökar bör en anpassning ske till en havsyta med nivån +1,0 m.

Östermalms stadsdelsnämnd

Särskilt uttalande gjordes av vice ordföranden Rolf Lindell m.fl. (s) enligt följande

I det fortsatta arbetet med planer på bostadsbebyggelse i hamnområdet är det viktigt att buller och avgaser från de fartyg som kommer att förtöja kring den nya utfyllda Värtapiren så långt möjligt elimineras. Elanslutning under tiden vid kaj måste därför förutsättas.

Särskilt uttalande gjordes av ledamoten Marion Sundqvist (mp) enligt följande

I maj 2007 har en ansökan om tillstånd för hamnverksamhet och för utfyllnad av Värtapiren lämnats in till Miljödomstolen. I ansökan ingår en utförlig miljökonsekvensbeskrivning.

Hur kommer det sig att vi i stadsdelsnämnden inte får ta del av denna MKB?

Hjorthagenområdet och hamnen ligger intill vår Nationalstadspark. Det är inte rimligt med den planerat höga exploateringsgraden av området. Det är inte rimligt med ökad hamnverksamhet.

I en statlig utredning från förra året (SOU 2007:58) anges inte hamnen i Värtan som lämplig strategisk hamn utan istället nämns Kapellskär. Även Nynäshamn har en bra hamn.

Värtapiren bör bara låta mindre kryssningsfartyg lägga till, med tanke på närheten till Nationalstadsparken och med tanke på skärgårdens känsliga farleder. Stora kryssningsfartyg och gods kan angöra Kapellskär och Nynäshamn.

En utfyllnad i Värtan medför antagligen konsekvenser för Nationalstadsparkens stränder, även en utökad hamnverksamhet med stora kryssningsfartyg. Ska vi verkligen tippa byggmassor i Lilla Värtan och därmed exploatera Värtans vattenyta? Vad sägs i miljökonsekvensbeskrivning om allt detta? Det behövs en djupare analys av hela projektet innan beslut kan tas.

Särskilt uttalande gjordes av ledamoten Berit Bornecrantz Dias (v) enligt följande

Vi inväntar den MKB som Stockholms Hamn lämnat till Miljödomstolen. Stockholms Hamn anser att bostäder nära hamnen är olämpligt.

Värtahamnen är en hamn av så kallat riksintresse. En kombination av bostäder och hamn är inte möjlig eftersom buller, luftföroreningar m.m. inte medger ett närbeläget bostadsområde. Men Norra kajen - inklusive en överdäckning av tillhörande del av Lidingövägen - skulle kunna bebyggas med bostäder. Gasverkstomten, en mycket viktig spridningsväg genom Nationalstadsparken, ska förstås inte bebyggas utan återställas.

Luftföroreningar orsakade av gas- och elproduktion, utsläpp från transport-fordon etc. har i Europa hälsorelaterade kostnader på tiotals billioner euros årligen (EU ExternE project). Färjorna ligger idag vid kaj med motorerna i gång vilket ger avgasutsläpp och lågfrekvent buller. Enligt miljökraven borde fartygen vara anslutna till elnätet. Enbart kostnaden för finlandsfärjornas utsläpp i Östersjön är betydligt högre än det Stockholms hamnar deklarerar i vinst. Sjöfartsverket rapporterar årligen många incidenter i Stockholms skärgård. Det handlar om svårigheter vid navigering och det handlar om oljeutsläpp. Fartygen orsakar betydande stranderosion. Samtidigt stiger vattennivåerna på grund av klimatförändringarna.

Gods bör inte i onödan transporteras genom tätbebyggda områden. Vid farligt gods (t ex olja och kemikalier) bör säkerheten komma främst, även om det kan innebära längre transportsträckor. Utan hamnverksamheten i Värtan/ Frihamnen skulle den tunga trafiken på Valhallavägen, som är Sveriges farligaste gata, uppskattningsvis minska med 30-40 procent. Den stora trafikplats för biltrafik som föreslås ansluta till Norra Länken passar särdeles dåligt i Nationalstadsparkens område. För Österleden saknas alla argument då det nu finns godtagbart förslag på spårlinje för kollektivtrafik.