

Projekt Årstastråket, reviderat inriktningsbeslut samt Projekt Årstastråket etapp 2, reviderat genomförandebeslut

Framställan från exploateringsnämnden

Kommunstyrelsen föreslår att kommunfullmäktige beslutar följande.

1. Reviderat inriktningsbeslut för projekt Årstastråket godkänns.
2. Exploateringsnämnden medges rätt att fortsätta utredning av förutsättningarna för exploatering inom projekt Årstastråket, de återstående etapperna av Vallastråket (del av etapp 2) och Bolidenplan (etapp 3) till en investeringsutgift upp till 110 mnkr som underlag för kommande genomförandebeslut.
3. Exploateringsnämnden medges rätt att genomföra exploatering inom projekt Årstastråket, etapp 2, omfattande investeringsutgifter om 308 mnkr, investeringsinkomster om 8 mnkr och försäljningsinkomster om 370 mnkr.
4. Utgifterna för år 2020 ska rymmas inom nämndens investeringsbudget. Utgifterna för kommande år behandlas i budget för 2021.

Föredragande borgarrådet Anna König Jerlmyr anför följande.

Ärendet

Planeringen för Årstastråket har pågått sedan början av 2000-talet. År 2004 öppnade Södra länken och det mesta av genomfartstrafiken i området försvann. Staden beslutade år 2004 att investera 645 mnkr i en tunnelförläggning av två kraftledningar i området, och 2011 grävdes kraftledningarna ned. Detta har skapat förutsättningar för ny bebyggelse och utveckling av området.

Projektet syftar till att skapa cirka 3 000 nya bostäder för 7 500 invånare i ett centralt läge med god tillgång till kollektivtrafik, rekreation och service. Området ska även inrymma en ny grundskola F-9, en idrottshall, 9 förskolor med totalt 40 avdelningar, flera torg och parker, kommersiella lokaler i bottenvåningarna för butiker och verksamheter samt ombyggnation av gator med förbättrad gång- och cykelfunktion. Projektet planeras pågå i ytterligare 10 år och för staden innebär det investeringar i ombyggnad och komplettering av gatunätet, en ny park, gång- och cykelstråk samt förstärkning eller upprustning av befintliga parker.

Projektet är uppdelat i tre etapper med ett gemensamt program och inriktningsbeslut. Årstastråkets första etapp ligger vid korsningen Johanneshovsvägen/Årstavägen. Etappen är uppdelad i fyra kvarter och innehåller 504 lägenheter, 6 LSS-boenden samt en förskola. Under sommaren 2019 påbörjades inflyttning i det sista kvarteret.

Stadens arbeten beräknas vara klara sommaren 2020 och etappen kan då slutredovisas.

Årstastråkets andra etapp omfattas av detaljplanerna Glavsfjorden, Sävlången och Ormlången, som alla vunnit laga kraft. Detta ärende innehåller ett förslag till reviderat genomförandebeslut för etappen.

Vallastråket är ett område invid tvärbanans station Valla Torg, som tidigare ingick i Årstastråkets andra etapp. Länsstyrelsens tydliga förhållningssätt om bevarande av fornlämningarna i planområdets norra del begränsar det tidigare utbyggnadsförslaget på cirka 500 lägenheter. Projektet har därför legat vilande under en längre period. Exploateringsnämnden förslår nu att man i stället utreder andra exploateringsmöjligheter i området, där cirka 250 lägenheter skulle kunna byggas.

Årstastråkets tredje etapp är orienterat runt Bolidenplan. Här pågår planarbete med fyra detaljplaner: Allgunnen, Steningeparken, Konstgjutaren och Bolidentriangeln. I området planeras det för cirka 1 500 lägenheter, 5 förskolor och en grundskola F-9 med idrottshall. Området kommer även innehålla lokaler för handel och kontor, ett bergrumsgarage och en sopsugsanläggning. Stockholms Stads Parkerings AB:s bergrumsgarage och Stockholm Vattens sopsugsanläggning ska även försörja den planerade exploateringen i Slakthusområdet.

Ekonomiska konsekvenser

Jämfört med det tidigare reviderade inriktningsbeslutet från 2015 har behovet av utredningsbudget ökat från cirka 95 mnkr till cirka 110 mnkr. Detta beror främst på omfattande omprojektering av Arlaparken i etapp 2 samt utökade utredningar för byggande ovan Södra länken i etapp 3. Även omtaget med Vallastråkets struktur kommer att medföra ökade utredningsutgifter.

Lösamhetskalkylen enligt nuvärdemetoden för hela Årstastråket redovisar ett positivt nettonuvärde inklusive tidigare nedlagda utgifter och inkomster om 1 007 mnkr motsvarande 464 tkr/ekvivalent lägenhet. Ekvivalent lägenhet motsvarar den sammanlagda tillkommande ytan för bostäder, kommersiella lokaler etc. dividerat med 100 (en lägenhet motsvarar 100 kvm BTA). I jämförelse med det reviderade inriktningsbeslutet från 2015 är nettonuvärdet cirka 300 mnkr lägre.

De sammanlagda investeringsutgifterna i löpande prisnivå beräknas till 1 326 mnkr, varav 442 mnkr är utgifter nedlagda före år 2020. Investeringsutgifterna har ökat från tidigare beräknade 912 mnkr på grund av fördyrade ledningsarbeten och extra stödmurar i etapp 2. Den största utgiftsökningen avser dock ökade riskpåslag för ännu inte upphandlade eller projekterade anläggningsarbeten i etapp 2 och 3.

Investeringsinkomsterna beräknas till cirka 62 mnkr, varav huvuddelen utgörs av ersättningar från ledningsägare för samordnade entreprenader. Investeringsinkomsterna har halverats sedan det reviderade inriktningsbeslutet från 2015. Det beror på att staden inte längre kommer att ha en investeringsutgift för sopsugsanläggningen i området. Stockholm Vatten och Avfall kommer att ansvara för investeringen i sopsugsanläggningen. Den avgift som skulle ha erlagts från fastighetsägarna, motsvarande utgiften för anläggningen, utgår därmed ur stadens kalkyl.

Försäljningsinkomster som avser mark, främst för bostäder men även för verksamheter, beräknas till 2 303 mnkr och reavinsten beräknas uppgå till 1 885 mnkr. I jämförelse med det reviderade inriktningsbeslutet från 2015 har försäljningsinkomsterna ökat med cirka 384 mnkr. Det finns ett bortfall på cirka 250

lägenheter i Vallastråket, vilket minskar de förväntade inkomsterna från tomträttsavgälder. Antalet kvm BTA för kommersiella verksamheter ökar. Avgäldsunderlaget för de kommersiella verksamheterna är dock lägre än för de bostäder som faller bort i Vallastråket, vilket får till följd att tomträttsintäkterna blir lägre jämfört med det reviderade inriktningsbeslutet från 2015.

Exploateringsnämnden redovisar även en utökad investeringskalkyl som omfattar investeringsutgifter för SISAB:s skola och idrottshall i etapp 3 samt Årstastråkets del av utgifterna för den tidigare markförläggningen av starkströmsledningarna mellan Skanstull och Solberga. De sammanlagda utgifterna beräknas då till cirka 2 419 mnkr i löpande prisnivå, och kalkylen redovisar ett positivt nettonuvärde inklusive tidigare nedlagda utgifter och inkomster om 5 mnkr.

De beräknade drift- och underhållskostnaderna inom trafiknämndens och stadsdelsnämndens ansvarsområden beräknas efter genomförandet uppgå till cirka 9 mnkr per år. Internränta och avskrivningar (kapitalkostnaderna) för exploateringsnämnden beräknas uppgå till cirka 38 mnkr det första året. Intäkterna för tomträttsavgälder beräknas till cirka 14,3 mnkr per år.

På grund av projektets komplexitet och långa tidsspann finns det stora osäkerheter i beräkningen av investeringsutgifter och inkomster. Den första och andra etappen i Årstastråket har dock kommit långt och utgifterna för att genomföra resterande delar är mer säkra än vid det reviderade inriktningsbeslutet från 2015. Samtliga marköverlåtelser är genomförda och det föreligger därmed inga osäkerheter kring försäljningsinkomster i dessa två etapper.

De största ekonomiska osäkerheterna i projektets tredje etapp är kopplade till de svåra grundläggningsförhållandena i Södra länkens närhet. Även de planerade ledningsflyttarna är förenade med osäkerheter. Stadens planerade arbeten med flytt och ombyggnation av Johanneshovsvägen, Bolidenvägen och Bolidenplan bidrar också till projektets ekonomiska osäkerhet. På inkomstsidan finns främst osäkerheter kring hur marknaden för bostäder ser ut om några år då resterande marköverlåtelser blir aktuella.

Exploateringsnämnden har genomfört osäkerhetsanalyser för att identifiera osäkerheter och risker i etapp 2 och 3. Erfarenheter från etapp 2, som nu har betydande utgiftsökningar i genomförandet, talar för att riskpåslaget för detta andra reviderade inriktningsbeslut är rimligt med tanke på att kommande entreprenader och etapper står inför liknande omständigheter.

Reviderat genomförandebeslut

Årstastråkets andra etapp omfattar tre detaljplaner (Glavsfjorden, Sävlången och Ormlången) som alla har vunnit laga kraft. Detaljplanerna omfattar tillsammans cirka 530 lägenheter, varav cirka 96 studentlägenheter och tre förskolor på 14 avdelningar. Hälften av lägenheterna är bostadsrätter och hälften hyresrätter. I Glavsfjorden har staden sålt mark till JM för uppförande av cirka 144 lägenheter. Byggnationen är klar och inflyttning sker. Även SISAB har flyttat in i den nybyggda, friliggande förskolan på 6 avdelningar. Staden anlägger en infartsgata med vändplan, stödmurar samt en gång- och cykelväg som bedöms bli färdig i höst. En befintlig tilluftsanordning för Södra länken har flyttats.

I Sävlången bygger AB Stockholmshem 160 hyreslägenheter och en förskola på fyra avdelningar, huvudsakligen på egen mark. I början av året sålde staden mark till

JM för uppförande av cirka 132 lägenheter. JM påbörjar sin bostadsbyggnation till hösten när staden är färdig med ledningsflyttar och grovplanering för en allmän gata.

I Ormlången har marken upplåtits med tomträtt till AB Familjebostäder och de uppför nu 96 studentlägenheter samt en förskola på fyra avdelningar. Staden ska efter färdig projektering och upphandling anlägga Arlaparken med beräknad start till våren 2021.

Graden av komplexitet har tidigare underskattats i projektet. De tre detaljplanerna ligger inträngda mellan befintliga bostäder, gator och tvärbanan samt ovanpå Södra länkens tunnlar. Topografin är mycket varierande och kräver komplicerade geotekniska lösningar och omfattande entreprenadsamverkan mellan staden, Trafikverket, Trafikförvaltningen, byggherrarna och andra aktörer i området.

Genomförandet av de två nya spårportarna inom tvärbanans trafikområde har krävt långtgående samordning och överenskommelser med Trafikförvaltningen. Trafikförvaltningen planerade en längre avstängning av tvärbanan för arbeten med signalsystemet under sommaren 2017. Eftersom ingen ytterligare avstängning planerades inom överskådlig tid godkände kommunfullmäktige 2 augusti 2016 ett genomförandebeslut för etapp 2 om 122 mnkr i ett tidigt skede av stadens projektering. Genomförandebeslutet reviderades i november 2017, och budgeten för investeringsutgifter utökades till 180 mnkr.

Ekonomiska konsekvenser

Den ekonomiska osäkerheten har minskat i Årstastråkets andra etapp sedan det reviderade genomförandebeslutet från 2017. Projektering och genomförande har kommit längre. Samtliga marköverlåtelser i etappen är genomförda. Det föreligger därmed inte längre någon osäkerhet kring försäljningsinkomsterna.

De sammanlagda utgifterna i löpande prisnivå beräknas nu till cirka 308 mnkr, varav 171 mnkr är redan nedlagda utgifter till och med 2019. Utgifterna avser främst två nya spårportar, en ledningskulvert under tvärbanan, stödmurar, ledningsflyttar, nybyggnation av allmänna gator och gång- och cykelstråk samt en omfattande omprojektering av Arlaparken. Investeringsutgifterna har ökat med 120 mnkr netto jämfört med genomförandebeslutet från 2017.

Utgiftsökningen beror framför allt på omprojekteringen av Arlaparken. Sent i projekteringen visade det sig att den planerade lättfyllnaden för parken inte skulle fungera med områdets grundvattenförutsättningar och Södra länken.

Omprojekteringen försenar etappens planerade entreprenad, vilket innebär en tidsförskjutning av utgifter som påverkar projektets kalkyl. Extra stödmurar och ledningsarbeten har också ökat utgifterna. Det reviderade genomförandebeslutet innehåller även ett ökat riskpåslag för osäkerheter jämfört med tidigare genomförandebeslut.

Inkomsterna beräknas till cirka 8 mnkr, varav huvuddelen utgörs av ersättning från ledningsägare för samordnade entreprenader. Försäljningsinkomster som avser kvartersmark i detaljplanerna Glavsfjorden och Sävlången beräknas till 370 mnkr och reavinsten beräknas uppgå till 159 mnkr.

Lönsamhetskalkylen enligt nuvärdemetoden för Årstastråkets andra etapp redovisar ett positivt nettonuvärde inklusive tidigare nedlagda utgifter och inkomster om 79 mnkr motsvarande 267 tkr/ekvivalent lägenhet. Utgiftsökning och tidsförskjutning har dock försämrat nettonuvärdet med cirka 120 mnkr jämfört med tidigare genomförandebeslut.

De beräknade drift- och underhållskostnaderna inom trafiknämndens och stadsdelsnämndens ansvarsområden beräknas efter genomförandet uppgå till cirka 0,7 mnkr. Internränta och avskrivningar (kapitalkostnaderna) för exploateringsnämnden beräknas uppgå till cirka 9,1 mnkr det första. Intäkterna för tomträttsavgälder beräknas till cirka 0,6 mnkr per år.

Beredning

Ärendet har initierats av exploateringsnämnden och remitterats till stadsledningskontoret.

Stadsledningskontoret ser positivt på inriktningen för projektet, och genomförandet av etapp två. Projektet ger ett tillskott av bostäder i anslutning till befintlig kollektivtrafik, och bidrar till att uppnå stadens åtagande om nya bostäder i enlighet med 2013 års Stockholmsförhandling. Stadsledningskontoret konstaterar att projektet Årstastråket bedöms bli lönsamt även efter det att planerade investeringar i skola, idrottshall och förskolor i enlighet med strategin belastat projektkalkylen.

Mina synpunkter

Stockholm är en av Europas snabbast växande huvudstäder och ska byggas attraktivt, hållbart och tätt. Utvecklingen av Årstastråket är en viktig del i stadens ambitioner för en hög takt i bostadsbyggandet och arbetet med att bygga 140 000 klimatsmarta bostäder till 2030. Det är glädjande att nu kunna presentera detta förslag till reviderat inriktningsbeslut för Årstastråket som helhet, liksom ett reviderat genomförandebeslut för etapp 2, där vi planerar för cirka 1 000 nya bostäder, förskolor och parker och andra allmänna platser.

Sammantaget kommer Årstastråket att innebära 3 000 nya bostäder för hela 7 500 invånare. Bostadsbyggandet bidrar till att uppnå stadens åtagande om nya bostäder i enlighet med 2013 års Stockholmsförhandling. Läget är utmärkt, med god tillgång till kollektivtrafik, rekreation och service. Utöver tusentals nya bostäder kommer Årstastråket även inrymma en ny grundskola och förskolor, idrottshall och kommersiella lokaler i bottenvåningarna för butiker. Det medför stora möjligheter att skapa en levande och trygg plats för vardagslivet, möten och socialt umgänge. Johanneshovsvägen planeras byggas om till en stadsgata med plats för gång- och cykelbanor, trädplantering och kantstensparkering.

Det reviderade inriktningsbeslutet för hela Årstastråket redovisar ett positivt nettonuvärde om 1 007 miljoner kronor. Jag ser mycket positivt på att projektet bedöms bli lönsamt även efter att staden investerat i nödvändig samhällsinfrastruktur som skola, förskolor och idrottshall.

Bilagor

1. Lönsamhetskalkyl och exploateringsnyckeltal för det reviderade inriktningsbeslutet för Årstastråket
2. Lönsamhetskalkyl och exploateringsnyckeltal för det reviderade genomförandebeslutet för etapp 2
3. Lönsamhetskalkyl för det reviderade inriktningsbeslutet för Årstastråket, Skuggkalkyl

Borgarrådsberedningen tillstyrker föredragande borgarrådets förslag.

Särskilt uttalande gjordes av borgarrådet Clara Lindblom (V) enligt följande.

Det är bra att utvecklingen av Årstastråket nu går vidare, och i det fortsatta arbetet vill vi särskilt betona vikten av att bygga hyresrätter med pressad hyra. Allmännyttan bör få markanvisning för de 250 lägenheter som bortfallit i etapp 2 på grund av bevarandet av fornlämningar och där exploateringsnämnden utreder andra exploateringsmöjligheter. Vi ser gärna att det byggs Stockholmshus om marken är lämplig för detta. Där markanvisningar återstår på privatägd mark inom etapp 3 bör hyresrätter med pressad hyra ställas som krav.

Kommunstyrelsen delar borgarrådsberedningens uppfattning och föreslår att kommunfullmäktige beslutar följande.

1. Reviderad inriktning för projekt Årstastråket godkänns.
2. Exploateringsnämnden medges rätt att fortsätta utredning av förutsättningarna för exploatering inom Årstastråket, de återstående etapperna av Vallastråket (del av etapp 2) och Bolidenplan (etapp 3) till en investeringsutgift upp till 110 mnkr som underlag för kommande genomförandebeslut.
3. Exploateringsnämnden medges rätt att genomföra exploatering inom Årstastråket, etapp 2, omfattande investeringsutgifter om 308 mnkr, investeringsinkomster om 8 mnkr och försäljningsinkomster om 370 mnkr.
4. Utgifterna för år 2020 ska rymmas inom nämndens investeringsbudget. Utgifterna för kommande år behandlas i budget för 2021.

Stockholm den 2 september 2020

På kommunstyrelsens vägnar:
ANNA KÖNIG JERLMYR

Mats Larsson

Särskilt uttalande gjordes av Clara Lindblom och Rashid Mohammed (båda V) med hänvisning till Vänsterpartiets särskilda uttalande i borgarrådsberedningen.

Ersättaryttrande gjordes av Lisa Palm (Fi) med hänvisning till Vänsterpartiets särskilda uttalande i borgarrådsberedningen.

Remissammanställning

Ärendet

Planeringen för Årstastråket har pågått sedan början av 2000-talet. År 2004 öppnade Södra länken och det mesta av genomfartstrafiken i området försvann. Staden beslutade år 2004 att investera 645 mnkr i en tunnelförläggning av två kraftledningar i området, och 2011 grävdes kraftledningarna ned. Detta har skapat förutsättningar för ny bebyggelse och utveckling av området.

Projektet syftar till att skapa cirka 3 000 nya bostäder för 7 500 invånare i ett centralt läge med god tillgång till kollektivtrafik, rekreation och service. Området ska även inrymma en ny grundskola F-9, en idrottshall, 9 förskolor med totalt 40 avdelningar, flera torg och parker, kommersiella lokaler i bottenvåningarna för butiker och verksamheter samt ombyggnation av gator med förbättrad gång- och cykelfunktion. Projektet planeras pågå i ytterligare 10 år och för staden innebär det investeringar i ombyggnad och komplettering av gatunätet, en ny park, gång- och cykelstråk samt förstärkning eller upprustning av befintliga parker.

Projektet är uppdelat i tre etapper med ett gemensamt program och inriktningsbeslut. Årstastråkets första etapp ligger vid korsningen Johanneshovsvägen/Årstavägen. Etappen är uppdelad i fyra kvarter och innehåller 504 lägenheter, 6 LSS-boenden samt en förskola. Under sommaren 2019 påbörjades inflyttning i det sista kvarteret.

Stadens arbeten beräknas vara klara sommaren 2020 och etappen kan då slutredovisas.

Årstastråkets andra etapp omfattas av detaljplanerna Glavsfjorden, Sävlången och Ormlången, som alla vunnit laga kraft. Detta ärende innehåller ett förslag till reviderat genomförandebeslut för etappen.

Vallastråket är ett område invid tvärbanans station Valla Torg, som tidigare ingick i Årstastråkets andra etapp. Länsstyrelsens tydliga förhållningssätt om bevarande av fornlämningarna i planområdets norra del begränsar det tidigare utbyggnadsförslaget på cirka 500 lägenheter. Projektet har därför legat vilande under en längre period. Exploateringsnämnden förslår nu att man i stället utreder andra exploateringsmöjligheter i området, där cirka 250 lägenheter skulle kunna byggas.

Årstastråkets tredje etapp är orienterat runt Bolidenplan. Här pågår planarbete med fyra detaljplaner: Allgunnen, Steningeparken, Konstgjutaren och Bolidentriangeln. I området planeras det för cirka 1 500 lägenheter, 5 förskolor och en grundskola F-9 med idrottshall. Området kommer även innehålla lokaler för handel och kontor, ett bergrumsgarage och en sopsugsanläggning. Stockholms Stads Parkerings AB:s bergrumsgarage och Stockholm Vattens sopsugsanläggning ska även försörja den planerade exploateringen i Slakthusområdet.

Ekonomiska konsekvenser

Jämfört med det tidigare reviderade inriktningsbeslutet från 2015 har behovet av utredningsbudget ökat från cirka 95 mnkr till cirka 110 mnkr. Detta beror främst på omfattande omprojektering av Arlaparken i etapp 2 samt ökade utredningar för byggande ovan Södra länken i etapp 3. Även omtaget med Vallastråkets struktur kommer att medföra ökade utredningsutgifter.

Lönsamhetskalkylen enligt nuvärdesmetoden för hela Årstastråket redovisar ett positivt nettonuvärde inklusive tidigare nedlagda utgifter och inkomster om 1 007 mnkr motsvarande 464 tkr/ekvivalent lägenhet. Ekvivalent lägenhet motsvarar den sammanlagda tillkommande ytan för bostäder, kommersiella lokaler etc. dividerat med 100 (en lägenhet motsvarar 100 kvm BTA). I jämförelse med det reviderade inriktningsbeslutet från 2015 är nettonuvärdet cirka 300 mnkr lägre.

De sammanlagda investeringsutgifterna i löpande prisnivå beräknas till 1 326 mnkr, varav 442 mnkr är utgifter nedlagda före år 2020. Investeringsutgifterna har ökat från tidigare beräknade 912 mnkr på grund av fördyrade ledningsarbeten och extra stödmurar i etapp 2. Den största utgiftsökningen avser dock ökade riskpåslag för ännu inte upphandlade eller projekterade anläggningsarbeten i etapp 2 och 3.

Investeringsinkomsterna beräknas till cirka 62 mnkr, varav huvuddelen utgörs av ersättningar från ledningsägare för samordnade entreprenader. Investeringsinkomsterna har halverats sedan det reviderade inriktningsbeslutet från 2015. Det beror på att staden inte längre kommer att ha en investeringsutgift för sopsugsanläggningen i området. Stockholm Vatten och Avfall kommer att ansvara för investeringen i sopsugsanläggningen. Den avgift som skulle ha erlagts från fastighetsägarna, motsvarande utgiften för anläggningen, utgår därmed ur stadens kalkyl.

Försäljningsinkomster som avser mark, främst för bostäder men även för verksamheter, beräknas till 2 303 mnkr och reavinsten beräknas uppgå till 1 885 mnkr. I jämförelse med det reviderade inriktningsbeslutet från 2015 har försäljningsinkomsterna ökat med cirka 384 mnkr. Det finns ett bortfall på cirka 250 lägenheter i Vallastråket, vilket minskar de förväntade inkomsterna från tomträttsavgälder. Antalet kvm BTA för kommersiella verksamheter ökar. Avgäldsunderlaget för de kommersiella verksamheterna är dock lägre än för de bostäder som faller bort i Vallastråket, vilket får till följd att tomträttsintäkterna blir lägre jämfört med det reviderade inriktningsbeslutet från 2015.

Exploateringsnämnden redovisar även en utökad investeringskalkyl som omfattar investeringsutgifter för SISAB:s skola och idrottshall i etapp 3 samt Årstastråkets del av utgifterna för den tidigare markförläggningen av starkströmsledningarna mellan Skanstull och Solberga. De sammanlagda utgifterna beräknas då till cirka 2 419 mnkr i löpande prisnivå, och kalkylen redovisar ett positivt nettonuvärde inklusive tidigare nedlagda utgifter och inkomster om 5 mnkr.

De beräknade drift- och underhållskostnaderna inom trafiknämndens och stadsdelsnämndens ansvarsområden beräknas efter genomförandet uppgå till cirka 9 mnkr per år. Internränta och avskrivningar (kapitalkostnaderna) för exploateringsnämnden beräknas uppgå till cirka 38 mnkr det första året. Intäkterna för tomträttsavgälder beräknas till cirka 14,3 mnkr per år.

På grund av projektets komplexitet och långa tidsspann finns det stora osäkerheter i beräkningen av investeringsutgifter och inkomster. Den första och andra etappen i Årstastråket har dock kommit långt och utgifterna för att genomföra resterande delar är mer säkra än vid det reviderade inriktningsbeslutet från 2015. Samtliga marköverlåtelser är genomförda och det föreligger därmed inga osäkerheter kring försäljningsinkomster i dessa två etapper.

De största ekonomiska osäkerheterna i projektets tredje etapp är kopplade till de svåra grundläggningsförhållandena i Södra länkens närhet. Även de planerade ledningsflyttarna är förenade med osäkerheter. Stadens planerade arbeten med flytt

och ombyggnation av Johanneshovsvägen, Bolidenvägen och Bolidenplan bidrar också till projektets ekonomiska osäkerhet. På inkomstsidan finns främst osäkerheter kring hur marknaden för bostäder ser ut om några år då resterande marköverlåtelser blir aktuella.

Exploateringsnämnden har genomfört osäkerhetsanalyser för att identifiera osäkerheter och risker i etapp 2 och 3. Erfarenheter från etapp 2, som nu har betydande utgiftsökningar i genomförandet, talar för att riskpåslaget för detta andra reviderade inriktningsbeslut är rimligt med tanke på att kommande entreprenader och etapper står inför liknande omständigheter.

Reviderat genomförandebeslut

Årstastråkets andra etapp omfattar tre detaljplaner (Glavsfjorden, Sävlången och Ormlången) som alla har vunnit laga kraft. Detaljplanerna omfattar tillsammans cirka 530 lägenheter, varav cirka 96 studentlägenheter och tre förskolor på 14 avdelningar. Hälften av lägenheterna är bostadsrätter och hälften hyresrätter. I Glavsfjorden har staden sålt mark till JM för uppförande av cirka 144 lägenheter. Byggnationen är klar och inflyttning sker. Även SISAB har flyttat in i den nybyggda, friliggande förskolan på 6 avdelningar. Staden anlägger en infartsgata med vändplan, stödmurar samt en gång- och cykelväg som bedöms bli färdig i höst. En befintlig tilluftsanordning för Södra länken har flyttats.

I Sävlången bygger AB Stockholms hem 160 hyreslägenheter och en förskola på fyra avdelningar, huvudsakligen på egen mark. I början av året sålde staden mark till JM för uppförande av cirka 132 lägenheter. JM påbörjar sin bostadsbyggnation till hösten när staden är färdig med ledningsflyttar och grovplanering för en allmän gata.

I Ormlången har marken upplåtits med tomträtt till AB Familjebostäder och de uppför nu 96 studentlägenheter samt en förskola på fyra avdelningar. Staden ska efter färdig projektering och upphandling anlägga Arlaparken med beräknad start till våren 2021.

Graden av komplexitet har tidigare underskattats i projektet. De tre detaljplanerna ligger inträngda mellan befintliga bostäder, gator och tvärbanan samt ovanpå Södra länkens tunnlar. Topografin är mycket varierande och kräver komplicerade geotekniska lösningar och omfattande entreprenadsamverkan mellan staden, Trafikverket, Trafikförvaltningen, byggherrarna och andra aktörer i området.

Genomförandet av de två nya spårportarna inom tvärbanans trafikområde har krävt långtgående samordning och överenskommelser med Trafikförvaltningen. Trafikförvaltningen planerade en längre avstängning av tvärbanan för arbeten med signalsystemet under sommaren 2017. Eftersom ingen ytterligare avstängning planerades inom överskådlig tid godkände kommunfullmäktige 2 augusti 2016 ett genomförandebeslut för etapp 2 om 122 mnkr i ett tidigt skede av stadens projektering. Genomförandebeslutet reviderades i november 2017, och budgeten för investeringsutgifter ökades till 180 mnkr.

Ekonomiska konsekvenser

Den ekonomiska osäkerheten har minskat i Årstastråkets andra etapp sedan det reviderade genomförandebeslutet från 2017. Projektering och genomförande har kommit längre. Samtliga marköverlåtelser i etappen är genomförda. Det föreligger därmed inte längre någon osäkerhet kring försäljningsinkomsterna.

De sammanlagda utgifterna i löpande prisnivå beräknas nu till cirka 308 mnkr, varav 171 mnkr är redan nedlagda utgifter till och med 2019. Utgifterna avser främst två nya spårportar, en ledningskulvert under tvärbanan, stödmurar, ledningsflyttar, nybyggnation av allmänna gator och gång- och cykelstråk samt en omfattande omprojektering av Arlaparken. Investeringsutgifterna har ökat med 120 mnkr netto jämfört med genomförandebeslutet från 2017.

Utgiftsökningen beror framför allt på omprojekteringen av Arlaparken. Sent i projekteringen visade det sig att den planerade lättfyllnaden för parken inte skulle fungera med områdets grundvattenförutsättningar och Södra länken. Omprojekteringen försenar etappens planerade entreprenad, vilket innebär en tidsförskjutning av utgifter som påverkar projektets kalkyl. Extra stödmurar och ledningsarbeten har också ökat utgifterna. Det reviderade genomförandebeslutet innehåller även ett ökat riskpåslag för osäkerheter jämfört med tidigare genomförandebeslut.

Inkomsterna beräknas till cirka 8 mnkr, varav huvuddelen utgörs av ersättning från ledingsägare för samordnade entreprenader. Försäljningsinkomster som avser kvartersmark i detaljplanerna Glavsfjorden och Sävlången beräknas till 370 mnkr och reavinsten beräknas uppgå till 159 mnkr.

Lönsamhetskalkylen enligt nuvärdesmetoden för Årstastråkets andra etapp redovisar ett positivt nettonuvärde inklusive tidigare nedlagda utgifter och inkomster om 79 mnkr motsvarande 267 tkr/ekvivalent lägenhet. Utgiftsökning och tidsförskjutning har dock försämrat nettonuvärdet med cirka 120 mnkr jämfört med tidigare genomförandebeslut.

De beräknade drift- och underhållskostnaderna inom trafiknämndens och stadsdelsnämndens ansvarsområden beräknas efter genomförandet uppgå till cirka 0,7 mnkr. Internränta och avskrivningar (kapitalkostnaderna) för exploateringsnämnden beräknas uppgå till cirka 9,1 mnkr det första. Intäkterna för tomträttsavgälder beräknas till cirka 0,6 mnkr per år.

Exploateringsnämnden

Exploateringsnämnden beslutade vid sitt sammanträde den 23 april 2020 följande.

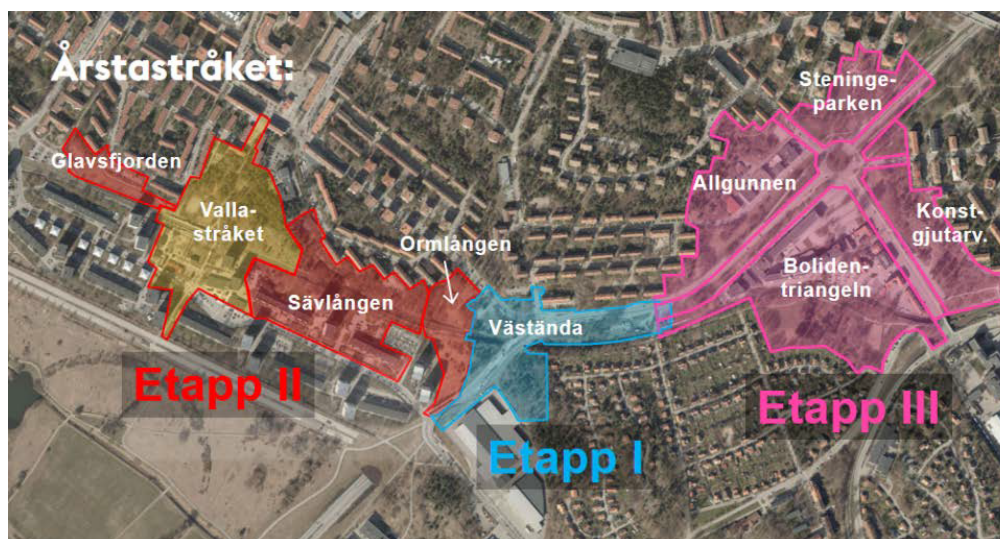
1. Exploateringsnämnden godkänner för sin del fortsatt utredning av förutsättningarna för exploatering inom Årstastråket, de återstående etapperna Vallastråket (del av etapp 2) och Bolidenplan (etapp 3), samt föreslår att kommunfullmäktige godkänner inriktningen för projektet och ger exploateringsnämnden, genom exploateringskontoret, i uppdrag att fortsätta utredningar upp till 110 mnkr. Reviderat inriktningsbeslut.
2. Exploateringsnämnden godkänner för sin del det fortsatta genomförandet av exploatering inom Årstastråket, etapp 2, omfattande investeringsutgifter om 308 mnkr och investeringsinkomster om 8 mnkr samt föreslår att kommunfullmäktige godkänner det fortsatta genomförandet och ger exploateringsnämnden, genom exploateringskontoret, i uppdrag att fortsätta genomföra projektet. Reviderat genomförandebeslut.

Exploateringskontorets tjänsteutlåtande daterat den 2 april 2020 har i huvudsak följande lydelse.

Reviderat inriktningsbeslut för Årstastråket

Planeringen för Årstastråket har pågått sedan början av 2000-talet. År 2004 öppnar Södra länken och det mesta av genomfartstrafiken i området försvinner. Staden beslutar 2004 att investera 645 mkr i en tunnelförläggning av två kraftledningar som går genom området och 2011 grävs kraftledningarna ned. Detta har skapat förutsättningar för ny bebyggelse och ett mer trivsamt område.

Projektet Årstastråkets syfte är att förtäta området med fler bostäder och stadsstrukturer. Projektet ska också skapa bättre kopplingar till innerstaden och närliggande områden, t.ex. Slakthusområdet och Årstafältet. Totalt planerar staden för cirka 3 000 nya bostäder för 7 500 invånare i ett centralt och attraktivt läge med god tillgång till kollektivtrafik, rekreation och service. Området ska även inrymma en ny grundskola F-9, en idrottshall, 9 förskolor med totalt 40 avdelningar, flera torg och parker, kommersiella lokaler i bottenvåningarna för butiker och verksamheter samt ombyggnation av gator med förbättrad gång- och cykelfunktion. Årstastråket är uppdelat i tre etapper med ett gemensamt program och inriktningsbeslut.



Årstastråkets etappindelning och områdesnamn

Detta ärende är en lägesredovisning och ett reviderat inriktningsbeslut efter de förändringar som skett i projektet sedan det tidigare reviderade inriktningsbeslutet från 2015.

Tidigare beslut

2000-12-12 samt 2001-04-03 markanvisas drygt 1 000 lägenheter till JM, Familjebostäder och SBC Mark AB i det som kommer att kallas Årstastråket.

Ett planprogram för Årstastråket upprättas och 2003-11-04 yttrar sig gatu- och fastighetsnämnden över programmet. Redovisning av programsamråd och ställningstagande inför fortsatt planarbete beslutas i stadsbyggnadsnämnden 2005-04-07.

2004-10-12 fattar gatu- och fastighetsnämnden ett genomförandebeslut för att tunnelförlägga den lufthängda kraftledningen mellan Skanstull och Solberga.

Stadsbyggnadsnämnden godkänner start-pm för Årstastråket, etapp 1, 2009-11-04.

Inriktningsbeslut för Årstastråket godkänns av kommunfullmäktige 2011-02-07.

Stadsbyggnadsnämnden godkänner 2012-01-19 start-pm för Årstastråket, etapp 2.

2012-06-11 godkänner kommunfullmäktige genomförandebeslut för Årstastråket, etapp 1.

2014-06-12 godkänner stadsbyggnadsnämnden start-pm för etapp 3 (Bolidenplan) samt start-pm för den privatägda delen i etapp 3, Bolidentriangeln, 2015-06-11.

Exploateringsnämnden anvisar mark 2015-01-29 för ca 350 lägenheter inom etapp 3 till AB Stockholmshem, 2015-05-21 för en friliggande förskola i etapp 2 till SISAB och 2015-09-24 för ca 140 lägenheter inom etapp 3 till HSB Bostad AB.

2015-11-12 godkänner exploateringsnämnden ett reviderat inriktningsbeslut för hela Årstastråket och genomförandebeslut för etapp 2 (Glavsfjorden, Sävlången och Ormlången) samt överenskommelse om exploatering med försäljning för bostäder inom detaljplanen Glavsfjorden med JM AB. 2016-02-08 godkänner kommunfullmäktige ärendet.

2016-03-10 anvisas mark inom etapp 3 för bostäder till Fastpartner AB, för skola och idrottshall till SISAB och fastighetskontoret och för parkeringsgarage till Stockholm Parkering.

2017-09-21 godkänner exploateringsnämnden ett reviderat genomförandebeslut för Årstastråket, etapp 2, och kommunfullmäktige godkänner ärendet 2017-11-27.

2018-03-08 godkänner exploateringsnämnden exploateringsavtal med försäljning för bostadsändamål inom Årstastråkets etapp 2 till AB Stockholmshem.

2019-10-17 godkänner exploateringsnämnden överenskommelse om exploatering med försäljning för bostäder inom detaljplanen Sävlången, etapp 2, med JM AB. Kommunfullmäktige godkänner försäljningen 2019-12-16.

Nästa beslutstillfälle för exploateringsnämnden blir vid genomförandebeslutet för etapp 3, kvartal 1 2021.

Lägesredovisning

Etapp 1

Årstastråkets första etapp ligger vid korsningen Johanneshovsvägen/Årstavägen. Etappen är uppdelad i fyra kvarter och innehåller 504 lägenheter, 6 LSS-boenden samt en förskola. JM och Familjebostäder startade byggnationen 2014 och under sommaren 2019 påbörjades inflyttning i det sista kvarteret.

Staden arbetar nu med att bygga om Johanneshovsvägen och Årstavägen till stadsgator med gång- och cykelbana, trädplanteringar, bilkörfält och kantstensparkering. Även torgytor ska färdigställas och ett konstverk monteras vid berget. Stadens arbeten beräknas vara klara sommaren 2020 och etappen kan då slutredovisas.

Etapp 2

Årstastråkets andra etapp har ett reviderat genomförandebeslut och omfattas av detaljplanerna Glavsfjorden, Sävlången och Ormlången, som alla vunnit laga kraft. Detaljplanerna omfattar tillsammans ca 530 lägenheter, varav ca 96 studentlägenheter och tre förskolor på 14 avdelningar. För närvarande pågår bostadsproduktion eller inflyttning i samtliga lagakraftvunna planer.

I stadens första delentreprenad anläggs en infartsgata med vändplan, stödmurar samt en gång- och cykelväg som bedöms bli färdigt i höst. En befintlig tilluftsanordning för Södra länken har flyttats. Staden ska efter färdig projektering och upphandling anlägga Arlaparken med beräknad start till våren 2021.

JM påbörjar sin bostadsbyggnation till hösten när staden är färdig med ledningsflyttar och grovplanering för en allmän gata. Under våren 2021 ska konst monteras i den färdiga spårporten i samband med att det genomgående gång- och cykelstråket finplaneras och det nya gångstråket längs med tvärbanan anläggs. Även lekgården till den befintliga förskolan Skogsbacken ska färdigställas.

Vallastråket, del av etapp 2

Vallastråket är ett område invid tvärbanans station, Valla Torg, och har tidigare ingått i Årstastråkets andra etapp. Projektet har dock legat vilande under en längre period. Länsstyrelsens tydliga förhållningssätt om bevarande av fornlämningarna i planområdets norra del begränsar det tidigare utbyggnadsförslaget på ca 500 lägenheter. Kontoret förslår därför att man fredar fornlämningarna i Kyrkparken och utreder andra exploateringsmöjligheter i området. I stället för ca 500 lägenheter skulle ca 250 lägenheter kunna byggas i Vallastråket.

Etapp 3

Årstastråkets tredje etapp är orienterat runt Bolidenplan. Här pågår planarbete med fyra detaljplaner: Allgunnen, Steningeparken, Konstgjutaren och Bolidentriangeln (privatägd mark). I området planeras det för ca 1 500 lägenheter, 5 förskolor och en grundskola F-9

med idrottshall. Området kommer även innehålla lokaler för handel, kontor, bergumsgarage och en sopsug. Stockholm Parkerings bergumsgarage och Stockholm Vattens sopsug ska inte bara försörja etapp 3 utan även Slakthusområdets planerade exploatering.

Ekonomiska konsekvenser för staden

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

Lönsamhetskalkyl enligt nuvärdesmetoden

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

Lönsamhetskalkylen enligt nuvärdesmetoden för hela Årstastråket redovisar ett positivt nettovärde inklusive tidigare nedlagda utgifter och inkomster om 1 007 mnkr motsvarande 464 tkr/ekvivalent lägenhet¹.

¹ Ekvivalent lägenhet motsvarar den sammanlagda tillkommande ytan (BTA) för bostäder, kommersiella lokaler etc. dividerat med 100 (en lägenhet motsvarar 100 kvm BTA).

De sammanlagda utgifterna i löpande prisnivå beräknas till ca 1 326 mnkr, varav 442 mnkr är utgifter nedlagda före år 2020. Hittills nedlagda utgifter avser utredning och projektering, men framför allt stadens utgifter i samband med genomförandet av etapp 1 och första delen av stadens entreprenad i etapp 2, t.ex. för:

- de två nya spårportarna och en ledningskylvert under tvärbanan
- grovplanering av nya gator samt gång- och cykelstråk
- upprustning av befintliga gång- och cykelstråk
- flytt av ledningar och anläggningar
- nya ledningar
- återställande av mark och ersättning till enskilda tomträttshavare

Inkomsterna beräknas till ca 62 mnkr, varav huvuddelen utgörs av ersättningar från ledningsägare för samordnade entreprenader. Försäljningsinkomster som avser mark, främst för bostäder men även för verksamheter, beräknas till 2 303 mnkr och reavinsten beräknas uppgå till 1 885 mnkr.

Projektets nettoexploateringsutgift per ekvivalent lägenhet beräknas uppgå till 535 tkr i fast prisnivå. Detta nyckeltal visar projektets nettoutgifter inklusive redan nedlagda utgifter. Projektets täckningsgrad inklusive nedlagda nettoutgifter beräknas uppgå till 172 procent.

Jämfört med det tidigare reviderade inriktningsbeslutet från 2015 så har utredningsbudgeten ökat från ca 95 mnkr till ca 110 mnkr. Detta beror främst på omfattande omprojektering av Arlaparken i etapp 2 samt utökade utredningar för byggande ovan Södra länken i etapp 3. Även omtaget med Vallastråkets struktur kommer kräva en del av utredningsbudgeten.

Investeringsutgifterna har även ökat på grund av fördyrade ledningsarbeten och extra stödmurar i etapp 2. Störst är dock de utökade riskpåslagen för projektet, för ännu inte upphandlade eller projekterade anläggningsarbeten, enligt kontorets framtagna osäkerhetskalkyler för etapp 2 och etapp 3.

Investeringsinkomsterna har halverats sedan det reviderade inriktningsbeslutet från 2015. Detta beror på att staden inte längre ska bygga och bekosta sopsugen i området. Den avgift som skulle ha erlagts från fastighetsägarna, motsvarande utgift för sopsugsanläggningen, utgår därmed i kalkylen. Stockholm Vatten (SVOA) kommer istället belastas med utgifterna för terminal och sopsugsledning. Dessa utgifter kommer SVOA dock finansiera genom anslutningsavgifter från anslutande fastighetsägare. En ny grundskola F-9, en idrottshall, 9 förskolor med totalt 40 avdelningar, flera torg och parker, kommersiella lokaler i bottenvåningarna för butiker och verksamheter samt ombyggnation av gator med förbättrad gång- och cykelfunktion. Årstastråket är uppdelat i tre etapper med ett gemensamt program och inriktningsbeslut.

År för rev. inriktningsbeslut	2015	2020	2020, Skuggbudget
Utredningsbudget	95 mnkr	110 mnkr	110 mnkr
Nettonuvärde	1 324 mnkr	1 007 mnkr	5 mnkr
Nettonuvärde/ekvivalent lgh	412 tkr/lgh	464 tkr/lgh	2 tkr/lgh
Utgifter i löpande prisnivå	912 mnkr	1 326 mnkr	2 419 mnkr
Investeringsinkomster	127 mnkr	62 mnkr	62 mnkr
Tomträttsintäkt per år (max)	20,5 mnkr	14,3 mnkr	14,3 mnkr
Försäljningsinkomster	1 919 mnkr	2 303 mnkr	2 303 mnkr
Nettoexploateringsutgift per ekvivalent lgh	209 tkr	535 tkr	997 mnkr
Täckningsgrad	233 %	172 %	100 %
Antal bostäder	3 025	2 770	2 770
Kommersiella verksamheter	27 700 kvm BTA	36 100 kvm BTA	36 100 kvm BTA

Antalet lägenheter har i stort sett inte förändrats i Årstastråket sedan det reviderade inriktningsbeslutet från 2015, förutom ett bortfall på ca 250 lägenheter i Vallastråket. Fornlämningar, norr om tvärbanan i Kyrkparken, begränsar exploateringen i Vallastråket och de förväntade inkomsterna i projektet minskar därmed. Däremot ökar antalet kvm BTA för kommersiella verksamheter, framför allt de som ska upplåtas med tomträtt i etapp 3, som inte fanns med i det reviderade inriktningsbeslutet från 2015. Avgäldsunderlaget för dessa kommersiella verksamheter är dock lägre än för de bostäder som faller bort i Vallastråket, så tomträttsintäkterna blir ändå lägre jämfört med det reviderade inriktningsbeslutet från 2015.

Kontoret har även gjort en investeringskalkyl (skuggbudget) för de utgifter som inte direkt sker inom projektets ram, men som ingår och påverkar stadens totala ekonomi. Det handlar framför allt om investeringsutgifter för utbyggnaden av SISABs skol- och idrottshall i etapp 3 (420 mnkr i fast pris) samt Årstastråkets del av utgifterna för den tidigare förläggningen av de luftburna starkströmsledningarna mellan Skanstull och Solberga (582 mnkr i fast pris). De sammanlagda utgifterna enligt nuvärdemetoden beräknas då till ca 2 419 mnkr i löpande prisnivå och redovisar ett positivt nettonuvärde inklusive tidigare nedlagda utgifter och inkomster om 5 mnkr motsvarande 2 tkr/ekvivalent lägenhet². Skuggbudgetens nettoexploateringsutgift per ekvivalent lägenhet beräknas uppgå till 997 tkr i fast prisnivå och projektets täckningsgrad inklusive nedlagda nettoutgifter beräknas uppgå till 100 procent.

Enligt stadens budget ska exploateringsprojekt i huvudsak vara lönsamma i syfte att utgifterna för infrastruktur och kommunal service ska kunna bäras av inkomster i projekten. Då en stor del av utgifterna för etapp 3 avser kalkylerade risker finns möjlighet att gradvis påverka projektets utformning om riskerna faller ut. Ambitionen är att fortsättningsvis uppfylla en täckningsgrad om minst 100 % för stadens samtliga investeringar i området.

Budgetkonsekvenser

Investeringsbudget och försäljningsinkomster

Investeringsutgifterna för projektet beräknas till cirka 1 326 mnkr och investeringsinkomsterna till cirka 62 mnkr i löpande prisnivå. Utfallet över åren beräknas bli enligt nedanstående tabell:

Budgetkonsekvenser	Ack t.o.m. 2019	2020	2021	2022	2023	Senare	Totalt
Investering Mnkr							
Utgifter inkl. förvärv (-)	-442,3	-66,5	-91,6	-151,0	-404,4	-170,6	-1 326,3
Inkomster (exkl. försäljning)	15,3	8,3	3,6	0,1	18,3	16,5	62,1
Nettoutgift (-) /-inkomst	-427,0	-58,2	-88,0	-150,9	-386,1	-154,0	-1 264,2

Försäljningsinkomst	402,2	160,0	0,0	0,0	0,0	1 740,5	2 302,7
---------------------	-------	-------	-----	-----	-----	---------	---------

Stadens utgifter och inkomster för exploatering bedöms kunna finansieras via exploateringsnämndens investeringsbudget för år 2020. Behov av medel för åren därefter får beaktas i exploateringsnämndens kommande budgetarbete.

Driftbudget

Projektet bedöms påverka stadens och exploateringsnämndens resultat enligt nedanstående tabell:

Budgetkonsekvenser	2020	2021	2022	2023	2024	Senare	Kommentar
Drift							
Mnkr							
Resultatpåverkan ExplN							
Löpande intäkter/kostnader	2,5	2,5	0,3	2,7	6,6	max 14,3	
Internränta	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	max -6,5	
Avskrivningar	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	max -31,5	år 2027
Reavinster/förluster	146,1	0,0	0,0	0,0	660,9	1 077,7	totalt 1 884,7
Summa resultatpåverkan nämnd	148,7	2,5	2,7	2,7	667,5		
Resultatpåverkan TRN+SDN							
Driftskostnader TRN+SDN	-0,5	-0,5	-0,8	-0,8	-1,9	mellan -3,5 och -4,7	
Underhållskostnader trafiknämnden	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	mellan 0 och -4,3	
Summa resultatpåverkan TRN+SDN	-0,5	-0,5	-0,8	-0,8	-1,9		

De beräknade drift- och underhållskostnaderna inom trafiknämndens och stadsdelsnämndens ansvarsområden beräknas efter genomförandet uppgå till ca 9 mnkr. Internränta och avskrivningar (kapitalkostnaderna) för exploateringsnämnden beräknas uppgå till ca 38 mnkr det första året och minskar därefter något genom avskrivningar. Intäkterna för tomträttsavgälder beräknas till ca 14,3 mnkr per år. Reavinsten beräknas uppgå till 1 885 mnkr.

Ekonomiska osäkerheter

På grund av projektets komplexitet och långa tidsspann så finns det stora osäkerheter i investeringsutgifterna och inkomsterna.

Den första och andra etappen i Årstastråket har dock kommit långt och utgifterna för att genomföra resterande delar är långt mer säkra nu än vid det reviderade inriktningsbeslutet från 2015. Samtliga marköverlåtelse är genomförda och det föreligger därmed inga osäkerheter kring försäljningsinkomster i dessa två etapper.

De största ekonomiska osäkerheterna i projektet är framför allt i Årstastråkets tredje etapp och svårigheterna där med Södra länken och grundläggningsförhållandena i tunnarnas närhet. Även de planerade ledningsflyttarna är förenade med osäkerheter då utrymmet för ledningarna är begränsat, vissa ledningar ligger djup, mer spontbehov än beräknat kan uppstå och effektbehovet för den nya bebyggelsen är oklart.

Stadens planerade arbeten med flytt och ombyggnation av Johanneshovsvägen, Bolidenvägen och cirkulationsplatsen Bolidenplan bidrar också till projektets ekonomiska osäkerhet. Osäkerheter finns då kopplade till mängder, nivålägen, trafikomläggning, provisorier, återanvändning av material, föroreningar i mark, spont och sprängning.

På inkomstsidan finns främst osäkerheter i de återstående delarna för hur marknaden för bostäder ser ut om några år då resterande marköverlåtelse blir aktuella samt osäkerheter kring marknadsläget för stadens entreprenader som framöver ska upphandlas.

För att få en realistisk investeringskalkyl för hela Årstastråkets andra reviderade inriktningsbeslut så har kontoret tillsammans med ÅF genomfört osäkerhetsanalyser för att identifiera osäkerheter och risker i etapp 2 och 3.

Enligt osäkerhetsanalysen för etapp 2 är stadens förväntade investeringsutgift 275 mnkr. Därutöver föreslås 26 mnkr budgeteras för osäkerheter. Det andra reviderade genomförandebeslutet för etapp 2 bör därmed vara på 301 mnkr i fast pris. Uppräknat ger detta en investeringsutgift på 308 mnkr i löpande prisnivå. För Årstastråkets tredje etapp rekommenderas en projektbudget på 582 mnkr i fast pris, där 66 mnkr föreslås budgeteras för osäkerheter. Uppräknat i löpande prisnivå bör investeringsutgiften för etapp 3 vara 661 mnkr.

Erfarenheter från etapp 2, som nu har betydande utgiftsökningar i genomförandet, talar för att riskpåslaget för detta andra reviderade inriktningsbeslut är rimligt med tanke på att kommande entreprenader och etapper står inför liknande omständigheter.

Slutsats-ekonomi

Det reviderade genomförandebeslutet för etapp 2 ryms inte inom det godkända inriktningsbeslutet för hela Årstastråket från 2015. Inriktningsbeslutet måste därför revideras en andra gång.

Sammanfattningsvis, trots vissa osäkerheter, så visar projektet på ett överskott och med god marginal positivt nettonuvärde inklusive tidigare nerlagda utgifter och inkomster. Även om flera av de större osäkerheterna skulle inträffa så kommer projektet, med stor sannolikhet, fortsättningsvis innebära ett positivt nettonuvärde.

Hur projektet uppfyller stadens mål

Bostadsbebyggelse

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

- bidrar till stadens mål om ökat bostadsbyggande
- utvidgar den centrala staden
- bidrar till stadens mål om ökat bostadsbyggande i ett kollektivtrafiknära läge
- minskar tvärbanans barriäreffekt i Årsta genom anläggandet av två spårportar och genomgående gång- och cykelstråk
- stärker stadens utveckling som cykelstad genom förbättring av cykelvägnätet i stadsdelen
- bidra till att utveckla stadsdelen till en levande och trygg stadsdel genom lokaler i bottenvåningarna
- har blandade upplåtelseformer, hälften hyresrätter och hälften bostadsrätter
- innehåller 96 planerade studentlägenheter som är under uppförande samt 6 färdigställda LSS-boenden
- bidrar till att uppnå målsättningen om nya bostäder i enlighet med 2013 års Stockholmsförhandling.

Arbetsplatser och lokaler

Projektet bidrar positivt till näringslivet genom de arbetstillfällen som skapas i och med projektet samt genom att möjliggöra ytterligare inflyttning till området. Chanserna för en långsiktigt konkurrenskraftig handel i området ökar om det tillkommer nya invånare.

I Årstastråket byggs och planeras det för totalt 9 förskolor med sammanlagt 40 avdelningar. Området ska även inrymma en grundskola F-9 med idrottshall samt kommersiella lokaler i bostadshusens bottenvåningar för butiker och verksamheter.

I den första etappen har 6 LSS-boenden nyligen färdigställts. För den fortsatta planeringen av etapp 3 har dock stadsdelen meddelat att det inte finns något behov av bostäder enligt Lagen om stöd och service till vissa funktionshindrade.

Fastpartner har för närvarande uthyrning med korttidskontrakt på sina fastigheter i området tredje etapp. Om planen för Allgunnen blir antagen och avflyttning blir aktuell, kommer Fastpartner erbjuda sina hyresgäster möjlighet att flytta inom det egna beståndet.

Hösten 2019 meddelade Castellum att del av den planerade bostadsbebyggelse i Bolidentriangelns norra del skall bli kontorsverksamhet istället för lägenheter, vilket

ytterligare kommer bidra till antalet arbetstillfällen och kundunderlag för handeln i området.

Miljö och kompensation för ianspråktagen grönyta

Årstastråket har från början haft en tydlig koppling till Årsta skog med grönytor och gröna stråk som förbinder Årsta skog med den planerade parken på Årstafältet och andra delar av stadens grönstruktur. Spridningsvägarna till Årsta skog har kartlagts genom en ekologisk analys. Resultatet har inarbetats i det fortsatta arbetet och den föreslagna strukturernas konsekvenser på spridningsvägarna har utretts.

I Årstastråkets första etapp skars en befintlig spridningsväg av genom den nya bebyggelsen. Den största kompensationsåtgärden i projektet handlar därför om den föreslagna parken, Arlaparken, mellan etapp 1 och 2. Arlaparken planeras ansluta med ett nytt tillgängligt parkstråk mellan Årstavägen och nya Årstafältet. Den spårport, som redan anlagts i tidigare entreprenad, kopplar därmed ihop parken och ersätter den spridningsväg mot Årsta skog som skars av.

Även strukturen i den tredje etappen har prövats med avseende på spridningsvägar. Spridningsvägarna kommer minska något ytmässigt, men de planerade grönstråken inom den föreslagna bebyggelsestrukturen kommer istället bli mer koncentrerade och bearbetade.

Den övergripande park- och friytetillgångsutredningen konstaterar att tillgången på friyta är fortsatt god i områdena i projektets närhet. Där det dock finns brister, mellan etapp 1 och 2, kompenseras detta genom anläggandet av den nya parken och den nya förbindelsen genom spårporten mellan parkens norra och södra delar.

Ljudmiljön har studerats i projektet. Det krävs bullerskydd för vissa delar av bebyggelsen längs tvärbanan. I övrigt, vid t.ex. Johanneshovsvägen och Bolidenvägen, kan acceptabel ljudmiljö åstadkommas genom lämpliga planlösningar i den nya bebyggelsen.

Inom ramen för projektet kommer gång- och cykelstråk utökas, upprustas och tillgängliggöras. Trädplanteringar längs de nya gatorna föreslås generellt. Huvudgatorna förses med dubbla trädrader och lokalgatorna med enkla trädrader. Det kommer även kompletteras med träd på kvartermark och omkringliggande parkmark. Åtgärder för att kompensera ianspråktagen grönyta kommer att utredas vidare under planprocessen för delprojektet Vallastråket.

Energiushållning

I träffade överenskommelser om exploatering har berörda bolag förbundit sig att uppfylla krav samt mål enligt "Energieffektiva lösningar och val av förnybara energislag i nybyggnadsprojekt" taget i Exploateringsnämnden 2009-12-17. Detta ska även gälla för de kommande avtalen för etapp 3 och Vallastråket.

Tillgänglighet

Områdena inom etapp 1 och 2 är kuperade och trånga, vilket innebär en utmaning för tillgängligheten. Tillgänglighetsfrågorna har studerats och staden ska bland annat rusta upp och tillgängliggöra flera gång- och cykelstråk för att lättare tas sig mellan Årsta centrum, Årstavägen och Årstafältet.

För etapp 3 är tillgänglighetsfrågorna mindre komplexa, men all planering av den yttre miljön ska ske med särskild hänsyn till behoven hos äldre och personer med funktionsnedsättning. Exploateringen ska genomföras inom ramen för "Stockholm en stad för alla - Riktlinjer för att skapa en tillgänglig och användbar utemiljö". Vistelseytor intill de nya husen och entréer kommer att vara tillgängliga för personer med nedsatt rörelseförmåga.

Påverkan på barn

För Årstastråket har en barnkonsekvensanalys tagits fram. Den visar att det finns brist på lektytor samt platser för något äldre barns vistelse och samvaro. Betydande omsorg har därför lagts i planeringen av t.ex. Arlaparken med just denna inriktning.

Inom Årstastråket planeras det för 9 förskolor om totalt 40 avdelningar. Där den föreslagna förskolans egen lektyta inte är tillräcklig i omfattning, ska det finnas park eller lektyta i närheten. I etapp 1 och 2, kommer den planerade och närliggande Arlaparken

fungera som ett komplement för förskolorna och i etapp 3 finns Lindeparken, Bildhuggarparken och Grynkvärnsparken inom rimligt avstånd.

Jämställdhet

Ett jämställdhetsperspektiv ska finnas med tidigt i planeringen i syfte att synliggöra och analysera vilka konsekvenser projektet får för kvinnor och män, flickor och pojkar. Exploateringen ska genomföras inom ramen för ”Program för ett jämställt Stockholm 2018-2022”.

Programmet för Årstastråket upprättades innan staden utvecklat verktyg och rutiner för jämställdhetsanalyser. Kommande arbete med jämställdhet föreslås dock att utgå ifrån att skapa trygga och jämställda miljöer utifrån hur de boende kommer nyttja den lokala servicen och allmänna platser, liksom underlätta för att kombinera arbetsliv med omsorgsansvar.

Trygghetsmätningen för Enskede-Årsta-Vantör från 2017 visar på skillnader mellan könen. Enligt mätningen känner sig 9 % av kvinnor och 6 % av männen otrygga eller mycket otrygga i sitt bostadsområde i stadsdelen. Andelen som i stor utsträckning upplever att det finns problem med mörka områden och dålig belysning i sitt bostadsområde eller anknytning till detta är 26 % kvinnor och 19 % män.

Konstnärlig utsmyckning

I stadens exploateringsprojekt ska 1% av produktionskostnaden avsättas till offentlig konstnärlig gestaltning i samråd med Stockholm Konst.

Ett konstprogram har tagits fram för hela Årstastråket med temat ljus som utgångspunkt. I första etappen har den konstnärliga utsmyckningen förlagts till den nyanlagda platsen i korsningen Johanneshovsvägen/Årstavägen. Platsen smyckas med murar i sten, planteringar, sågad bergskärning och ett räcke som i sig är en konstinstallation.

I etapp 2 har konstnärer med erfarenhet av masshantering och markmodellering involverats i Arlaparkens höjdsättning och projektering. I spårportarna kommer konst monteras i betongen på olika sätt med ljus som huvudtema. Den konstnärliga utsmyckningen för etapp 3 och Vallastråket återstår att utreda.

En total budget på ca 8 mnkr för konstnärlig utsmyckning har bedömts rimlig för hela Årstastråket.

Genomförandefrågor

Tidplan

Stadens arbeten i etapp 1 med att finplanera Johanneshovsvägen och Årstavägen pågår och beräknas vara färdiga sommaren 2020. Etappen blir därmed klar och kan slutredovisas.

I etapp 2 beräknas stadens första delentreprenad vara klar hösten 2020. Den andra delentreprenaden, som för närvarande omprojekteras, påbörjas troligen 2021 och förväntas bli klar i slutet av året 2023.

I Årstastråkets tredje etapp pågår planarbete för de fyra detaljplanerna (Allgunnen, Steningeparken, Konstgjutarvägen och Bolidentriangeln). Allgunnen och Konstgjutarvägen har varit ute på plansamråd i maj 2018 och antas preliminärt under våren 2021. Steningeparken och Bolidentriangeln har inte kommit lika lång, men förväntats gå ut på plansamråd i höst och preliminärt antas under 2022.

Under början av 2021 beräknas ett genomförandebeslut tas för Allgunnen och Konstgjutarvägen och under 2022 för Steningeparken och Bolidentriangeln. Alla stadens investeringar bedöms vara klara år 2029 och då kan även den tredje etappen slutredovisas.

Vallastråket föreslås markanvisas under 2020.

Risker och osäkerheter

Alla Årstastråkets tre etapper ligger i ett komplext läge, inträngda mellan befintliga bostäder, gator och tvärbanan samt ovanpå Södra länkens tunnlar. Topografin är varierande och kräver komplicerade geotekniska lösningar och omfattande entreprenadsamverkan mellan staden, Trafikverket, Trafikförvaltningen, byggherrarna och andra aktörer i området.

De största osäkerheterna i projektet Årstastråket har hittills varit förenade med byggande nära tvärbanan och Södra länken samt de geotekniska förutsättningarna. Dessa osäkerheter

kommer även fortsättningsvis finnas i genomförandet av etapp 3. Framför allt finns risk att problematiken med Södra länkens skyddszoner kan komma att påverka projektets planstruktur. Alla sprängningsarbeten måste planeras och utföras så att det inte finns någon risk för att det ska uppkomma skador på Södra länkens tunnlar.

Risk för överklagande av olika intressenter finns för de planer som inte antagits. Tidplanen för etapp 3 inkluderar dock tid för överklagandeprocesser. Med stor sannolikhet kommer Trafikverket överklaga detaljplanerna Allgunnen och Konstgjutarvägen, då planerna tillåter grundläggning för bostäder inom Södra länkens skyddszon. Då intrången är små och inte medför några skador på tunnelarna så är stadens förhoppning att Trafikverket, i stället för att överklaga, är villiga att samarbeta med staden i dessa frågor.

För Vallastråket blir byggande nära tvärbanan och förekomst av fornlämningar i Kyrkparken en osäkerhet i projektet.

Det kan även uppkomma osäkerheter kring projektstyrningsförmågan om omsättningen av personal i projektet blir för stor. Det är därför viktigt att projektorganisationen bemannas efter projektets komplexitet och omfattning.

Kommunikation

Kontoret för en kontinuerlig dialog med berörda förvaltningar. Föreslagna park- och gatuytor förankras till sin utformning i en referensgrupp bestående av medarbetare från trafikkontoret och stadsdelsförvaltningen.

Projektet följer stadens metod för projektstyrning av stora investeringsprojekt, SSIP, med de krav på organisation och dokumentation som detta innebär. Kontoret har bland annat upprättat en kommunikationsplan som uppdateras årligen. Det finns ett stort allmänintresse för projektet Årstastråket och det ställer därmed höga krav på kommunikationen.

Kontoret ser kontinuerligt över vilka kommunikationsvägar som behövs och kan utvecklas. 2019 skapades en funktionsbrevlåda för att samla alla frågor och synpunkter så att kommunikationen ska bli så stringent som möjligt. Under våren 2020 startades ett digitalt nyhetsbrev med uppdateringar kring Årstastråket och andra projekt i Årsta. Varje år görs även ett utskick i brevlådan med uppdateringar i projektet. Kontoret är digitalt aktiva och uppdaterar löpande kring det pågående arbetet på projektets webbplats. Det har även gjorts en film om projektet för publicering i digitala kanaler.

Då projektet bedöms medföra en utgift över 50 mnkr har kontoret samrått med stadsledningskontoret om detta tjänsteutlåtande och dess investeringskalkyl.

Kontorets sammanfattande bedömning

Årstastråket är ett av de områden som ingår i stadens stadsutvecklingsområden och i en zon där den centrala staden ska utvidgas och koppla samman Stockholms olika delar till en mer integrerad och levande stadsmiljö. Utbyggnaden i området möjliggör ny bostadsbebyggelse med förskolor, en grundskola med idrottshall samt lokaler för handel och verksamheter i nära anslutning till kollektivtrafik, service och rekreationsområden.

Även om utgifterna har ökat i projektet, framför allt på grund av en omfattande omprojektering i etapp 2 och utökat riskpåslag, visar nettonuvärdeskalkylen inklusive tidigare nedlagda utgifter och inkomster fortfarande på ett positivt nettonuvärde.

Projektet bidrar på ett positivt sätt till att uppfylla stadens bostadsmål och resterande etappdelar bör därmed fortsätta som planerat.

Reviderat genomförandebeslut, etapp 2

Årstastråkets andra etapp har ett reviderat genomförandebeslut och omfattas av tre detaljplaner (Glavsfjorden, Sävlången och Ormlången) som alla vunnit laga kraft. Detaljplanerna omfattar tillsammans ca 530 lägenheter, varav ca 96 studentlägenheter och tre förskolor på 14 avdelningar. Hälften av lägenheterna är bostadsrätter och hälften hyresrätter.



Årstastråket etapp 2 och de tre detaljplaner som omfattas av det andra reviderade genomförandebeslutet, Glavs fjorden (G), Sävlången (S) och Ormlången (O)

I Glavs fjorden har staden sålt mark till JM för uppförande av ca 144 lägenheter. Byggnationen är nu klar och inflyttning sker. Även SISAB har flyttat in i den nybyggda, friliggande förskolan på 6 avdelningar, upplåten med tomträtt. Staden anlägger en infartsgata med vändplan, stödmurar samt en gång- och cykelväg som bedöms bli färdigt i höst. En befintlig tilluftsanordning för Södra länken har flyttats.

I Sävlången bygger Stockholmshem 160 hyreslägenheter och en förskola på fyra avdelningar, huvudsakligen på egen mark. I början på året sålde staden mark till JM för uppförande av ca 132 lägenheter. JM påbörjar sin bostadsbyggnation till hösten när staden är färdig med ledningsflyttar och grovplanering för en allmän gata. Under våren 2021 ska konst monteras i den färdiga spårporten i samband med att det genomgående gång- och cykelstråket finplaneras och det nya gångstråket längs med Skogsbacken ska färdigställas.

I Ormlången har marken upplåtits med tomträtt till Familjebostäder och de uppför nu 96 studentlägenheter samt en förskola på fyra avdelningar. Staden ska efter färdig projektering och upphandling anlägga Arlaparken med beräknad start till våren 2021. Den redan anlagda spårporten kommer därmed tillsammans med den nya parken koppla ihop Årstavägen med Årstafältet.

Alla tre detaljplanerna ligger i ett komplext läge, inträngda mellan befintliga bostäder, gator och tvärbanan samt ovanpå Södra länkens tunnlar. Topografin är mycket varierande och kräver komplicerade geotekniska lösningar och omfattande entreprenadsamverkan mellan staden, Trafikverket, Trafikförvaltningen, byggherrarna och andra aktörer i området.

Genomförandet av de två nya spårportarna inom tvärbanans trafikområde har krävt långtgående samordning och överens-kommelser med Trafikförvaltningen. Under sommaren 2017 planerade Trafikförvaltningen en längre avstängning av tvärbanan för arbeten med signalsystemet. Eftersom ingen ytterligare avstängning planerades inom överskådlig tid, godkänner exploateringsnämnden 2015-11-12 ett genomförandebeslut för etapp 2 om 122 mnkr, trots att stadens projektering inte kommit särskilt långt.

I september 2017 måste genomförandebeslutet revideras på grund av ökade utgifter, huvudsakligen för arbetet med de tekniskt komplicerade spårportarna under tvärbanans korta avstängningsperiod samt omfattande omprojektering och ändrad grundläggningsmetod, med 110 extra pålar. Utgifterna ökar även då man under anläggandet stöter på okända konstruktioner, som t.ex. en betongbalk på 30 ton, en gammal spont, märkta signalkablar och ett dagvattenmagasin. Under hösten 2017 godkänner exploateringsnämnden och kommunfullmäktige det reviderade genomförandebeslutet på 180 mnkr.

Tidigare beslut

Inriktningsbeslut för Årstastråket godkänns av kommunfullmäktige 2011-02-07.

Stadsbyggnadsnämnden godkänner 2011-12-20 start-pm för Årstastråket, etapp 2. Årsskiftet 2013/2014 delas etappen upp i fyra delar (Glavsfjorden, Vallastråket, Sävlången och Ormlången).

2015-11-12 godkänner exploateringsnämnden ett reviderat inriktningsbeslut för hela Årstastråket och genomförandebeslut för etapp 2 om 122 mnkr, omfattande tre av fyra detaljplaner (Glavsfjorden, Sävlången och Ormlången) samt överenskommelse om exploatering med försäljning för bostäder inom detaljplanen Glavsfjorden med JM AB. 2016-02-08 godkänner kommunfullmäktige ärendet.

2017-09-21 godkänner exploateringsnämnden ett reviderat genomförandebeslut för Årstastråket, etapp 2, om 180 mnkr och kommunfullmäktige godkänner ärendet 2017-11-27.

2018-03-08 godkänner exploateringsnämnden exploateringsavtal med försäljning för bostadsändamål inom del av fastigheten Sävlången 1, Sävlången 2, Idlången 3 och Årstas 1:1 i Årsta med AB Stockholmshem.

2019-10-17 godkänner exploateringsnämnden överenskommelse om exploatering med försäljning för bostäder inom detaljplanen Sävlången med JM AB. Kommunfullmäktige godkänner försäljningen 2019-12-16.

Ekonomiska konsekvenser för staden

Kontoret redovisar här de ekonomiska förutsättningarna för Årstastråkets andra etapp enligt nuvärdesmetoden och vilka budgetkonsekvenser etappen medför.

Lösamhetskalkyl enligt nuvärdesmetoden

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

Lösamhetskalkylen enligt nuvärdesmetoden för Årstastråkets andra etapp redovisar ett positivt nettonuvärde inklusive tidigare nedlagda utgifter och inkomster om 79 mnkr motsvarande 267 tkr/ekvivalent lägenhet¹.

De sammanlagda utgifterna i löpande prisnivå beräknas till ca 308 mnkr, varav 171 mnkr är redan nedlagda utgifter t.o.m. 2019. Utgifterna avser främst två nya spårportar, en ledningskulvert under tvärbanan, stödmurar, ledningsflyttar, nybyggnation av allmänna gator och gång-och cykelstråk samt en omfattande markmodellering och omprojektering av Arlaparken.

Marken i etapp 2 har delvis upplåtits med tomträtt till Familjebostäder och SISAB och delvis sålts till JM och Stockholmshem (tillskottsmark). Exploateringsgraden uppgår till 2,28.

Inkomsterna beräknas till ca 8mnkr, varav huvuddelen utgörs av ersättning från ledingsägare för samordnade entreprenader. Försäljningsinkomster som avser kvartersmark i detaljplanerna Glavsfjorden och Sävlången beräknas till 370mnkr och reavinsten beräknas uppgå till 159 mnkr.

¹ Ekvivalent lägenhet motsvarar den sammanlagda tillkommande ytan (BTA) för bostäder, kommersiella lokaler etc. dividerat med 100 (en lägenhet motsvarar 100 kvm BTA).

Projektets nettoexploateringsutgift/ekvivalent lägenhet beräknas uppgå till 989 tkr i fast prisnivå. Detta är i jämförelse med andra motsvarande projekt högre. Detta nyckeltal visar projektets nettoutgifter inkl. redan nedlagda utgifter. Projektets täckningsgrad inkl. nedlagda nettoutgifter beräknas uppgå till 125%.

Jämfört med etappens reviderade genomförandebeslut från 2017 består utgiftsökningen framför allt av den omfattande omprojekteringen av Arlaparken. Sent i den pågåendeprojekteringen visar det sig att den planerade lättfyllnaden för parkens markmodellering inte fungerar med områdets grundvattenförutsättningar och Södra länken. Denna omprojektering försenar etappens planerade entreprenad med ett helt år, vilket innebär en tidsförskjutning av utgifter som påverkar projektets kalkyl. Extra stödmurar och ledningsarbeten med spontning har också ökat utgifterna.

I detta andra reviderade genomförandebeslut finns även ett ökat riskpåslag för osäkerheter jämfört med tidigare genomförandebeslut.

År för rev. genomförandebeslut	2017	2020
Nettonuvärde	202 mnkr	79 mnkr
Nettonuvärde per ekvivalent lgh	741 tkr/lgh	267 tkr/lgh
Exploateringsgrad	2,09	2,28
Utgifter i löpande prisnivå	180 mnkr	308 mnkr
Investeringsinkomster	0 mnkr	8 mnkr
Försäljningsinkomster	365 mnkr	370 mnkr
Täckningsgrad	207 %	125 %

All ekonomisk risk avseende byggherrens del av projekteringen står bolaget för. Staden har risk för förgävesprojektering.

Budgetkonsekvenser

Investeringsbudget och försäljningsinkomster

Investeringsutgifterna för projektet beräknas till ca 308 mnkr och investeringsinkomsterna till ca 8 mnkr i löpande prisnivå. Utfallet över åren beräknas bli enligt nedanstående tabell:

Budgetkonsekvenser	Ack t.o.m. 2019	2020	2021	2022	2023	Senare	Totalt
Investering							
Mnkr							
Utgifter inkl. förvärv (-)	-171,0	-42,5	-62,8	-17,1	-14,1	0,0	-307,4
)	0,0	5,5	2,1	0,0	0,0	0,0	7,6
Inkomster (exkl. försäljning)							
Nettoutgift (-) /- inkomst	-171,0	-37,0	-60,7	-17,1	-14,1	0,0	-299,8
Försäljningsinkomst	209,7	160,0	0,0	0,0	0,0	0,0	369,7

Stadens utgifter och inkomster för etappens exploatering bedöms kunna finansieras via exploateringsnämndens investeringsbudget för år 2020. Behov av medel för åren därefter får beaktas i nämndens kommande budgetarbete.

Driftbudget

Projektet bedöms påverka stadens och nämndens resultat enligt nedanstående tabell:

Budgetkonsekvenser Drift Mnkr	2020	2021	2022	2023	2024	Senare	Kommentar
Resultatpåverkan ExplN							
Löpande intäkter/kostnader	0,6	0,6	0,6	0,6	0,6	max 0,6	år 2025 totalt 158,8
Internränta	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	max -1,5	
Avskrivningar	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	max -7,6	
Reavinster/förluster	158,8	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	
Summa resultatpåverkan nämnd	159,4	0,6	0,6	0,6	0,6		
Resultatpåverkan TRN+SDN							
Driftskostnader TRN+SDN	-0,3	-0,3	-0,3	-0,3	-0,3	mellan -0,3 och -0,4	mellan 0 och -0,3
Underhållskostnader trafiknämnden	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0		
Summa resultatpåverkan TRN+SDN	-0,3	-0,3	-0,3	-0,3	-0,3		

De beräknade drift- och underhållskostnaderna inom trafiknämndens och stadsdelsnämndens ansvarsområden beräknas efter genomförandet uppgå till ca 0,7 mnkr. Internränta och avskrivningar (kapitalkostnaderna) för exploateringsnämnden beräknas uppgå till ca 9,1 mnkr det första året och minskar därefter något genom avskrivningar. Intäkterna för tomträttsavgifter beräknas till ca 0,6 mnkr per år. Reavinsten beräknas uppgå till 159 mnkr.

Ekonomiska osäkerheter

Den ekonomiska osäkerheten har minskat i Årstastråkets andra etapp sedan det reviderade genomförandebeslutet från 2017. Både projektering och genomförande har kommit längre idag.

Samtliga marköverlåtelse i etappen är genomförda. Den sista försäljningen genomfördes i början på året. Det föreligger därmed inte längre någon osäkerhet kring försäljningsinkomsterna.

Kontoret har tillsammans med ÅF genomfört en osäkerhetsanalys för Årstastråkets andra etapp. Målet har varit att ta fram en realistisk kostnadsbild för etappen genom att identifiera och kvantifiera projektets osäkerheter och risker. Enligt kontorets osäkerhetsanalys är stadens förväntade investeringsutgift för den andra etappen 275 mnkr. Därutöver föreslås 26 mnkr budgeteras för osäkerheter. Det andra reviderade genomförandebeslutet bör därmed vara 301 mnkr i fast pris (väntevärde inklusive osäkerheter). Uppräknat ger detta en investeringsutgift på 308 mnkr i

löpande prisnivå. Detta ger en täckningsgrad på 125 % och ett nettonuvärde inklusive tidigare utgifter och inkomster på 79 mnkr.

Slutsats-ekonomi

I Årstastråkets andra etapp antas tre av fyra detaljplaner långt innan projektering och avtal var klara. Graden av komplexitet med närhet till tvärbanan, Södra länken, geoteknik, komplicerade tekniska konstruktioner samt den långtgående och tidskrävande entreprenörsamverkan mellan staden, Trafikverket, Trafikförvaltningen, byggherrarna och andra aktörer i området har tidigare underskattats i projektet, varför kalkyler och tidplaner inte kan hållas. Bland annat har staden tvingats omprojektera hela Arlaparken då parkens planerade lättfylldnad inte fungerar med områdets grundvattenförutsättningar och Södra länken.

Trots det minskade nettonuvärdet jämfört med föregående reviderade genomförandebeslut så är nettonuvärdet fortfarande positivt. Det finns därmed stor anledning att fortsätta genomföra projektet. Åtgärderna som orsakat de ökade utgifterna har varit och är nödvändiga för att kunna slutföra etappen.

Exploateringskontoret fortsätter att genomföra noggrann uppföljning av de ekonomiska utgifterna i etappen och riskerna utvärderas kontinuerligt. Erfarenheterna från genomfört arbete i etapp 2 tas med i det fortsatta arbetet med resterande del av etappen liksom Årstastråkets tredje etapp och Vallastråket.

Hur projektet uppfyller stadens mål

Etapp 2 uppfyller stadens mål med samma motiveringar som anges i inriktningsbeslutet för hela Årstastråket (se det reviderade inriktningsbeslutet). Etappen bidrar till att minska tvärbanans barriäreffekt med de två nyanlagda spårportarna och stärker spridningskorridorerna mot Årsta skog genom Arlaparken.

Av de 8 mnkr som föreslås avsätts för konstnärlig utsmyckning i Årstastråket som helhet avses ca 2,7 mnkr förbrukas inom etapp 2.

Genomförandefrågor

Tidplan

Alla tre detaljplanerna, Glavsfjorden, Sävlången och Ormlången, har vunnit laga kraft. Byggnation eller inflyttning pågår i samtliga planer.

Stadens första delentreprenad för etapp 2 pågår och beräknas vara klar hösten 2020. Den andra delentreprenaden, som för närvarande omprojekteras, påbörjas våren 2021 och förväntas vara klar i slutet på året 2023.

Alla stadens investeringar bedöms därmed vara klara i slutet på året 2023. Då kommer etappen i slutredovisas.

Risker och osäkerheter

De största riskerna i Årstastråkets andra etapp har varit arbetena med stödmurar och de två spårportarna. Dessa arbeten är nu färdiga.

För det fortsatta arbetet i etappen är de högst rangordnade osäkerheterna och riskerna följande:

1. Södra länken har idag viss sprickbildning på befintliga tunnlars. Vissa anläggningsarbeten i etapp 2 kommer medföra vibrationer. Det finns därför

- risk för anläggningssskador på Södra länken. Sannolikheten är dock låg och kontinuerliga vibrationsmätningar kommer utföras i genomförandefasen.
2. Projektet har stor omsättning i projektorganisationen, vilket kan påverka projektets styrning. Det blir därför viktigt med bra överlämningar och att erfarenhetsåterföring sker på ett kontrollerat sätt.
 3. Stadens projektering och anläggningsarbete av Arlaparken, ovan Södra länken, är komplicerat och kräver långtgående samverkan med Trafikverket för att hitta lämpliga lösningar med masshantering och lättfyllnadsmassor, då bergförhållandena kring tunnelarna är dåliga och grundvattenförutsättningarna svåra.
 4. Genomförandet förutsätter byggande inom tvärbanans servitutsområde och avstängningsperioderna är korta. Detta kan medföra begränsat antal möjliga entreprenörer som är villiga att anlägga stadens arbeten. Bra samverkan med Trafikförvaltningen krävs och anpassning av arbeten utifrån specifika tider.

Kommunikation

Kontoret har en kontinuerlig dialog med berörda förvaltningar. Park- och gatuytor förankras till sin utformning i en referensgrupp bestående av medarbetare från trafikkontoret och stadsdelsförvaltningen i det fortsatta genomförandet av etappen. Kontinuerliga avstämningar sker även med Årstastråkets styrgrupp.

Kontoret har upprättat en kommunikationsplan och skickar kontinuerligt ut nyhetsbrev till allmänheten, nu i digital form.

Kontorets sammanfattande bedömning

Trots det minskade nettonuvärdet jämfört med föregående reviderade genomförandebeslut så är nettonuvärdet för etapp 2 fortfarande positivt. Exploateringskontoret ser positivt på Årstastråkets andra etapp då det ger staden ett välbehövligt tillskott av bostäder, både hyresrätter och bostadsrätter, i anslutning till befintlig kollektivtrafik. Etappen bidrar även till att uppnå stadens mål om att minska tvärbanans barriärverkan, stärka de ekologiska stråken mot Årsta skog samt koppla samman Årsta med omgivande områden och Årstafältet. Genomförandet av etapp 2 bör därför fortsätta som planerat.

Beredning

Ärendet har initierats av exploateringsnämnden och remitterats till stadsledningskontoret.

Stadsledningskontoret

Stadsledningskontorets tjänsteutlåtande daterat den 17 juni 2020 har i huvudsak följande lydelse.

Projekt Årstastråket bidrar med cirka 3 000 bostäder till stadens mål om att bygga 140 000 nya bostäder till 2030. Stadsledningskontoret ser positivt på inriktningen för projektet, och genomförandet av etapp två. Projektet ger ett tillskott av bostäder i anslutning till befintlig kollektivtrafik, och bidrar till att uppnå stadens åtagande om nya bostäder i enlighet med 2013 års Stockholmsförhandling. Projektet bidrar även till att uppnå stadens mål om att minska tvärbanans barriärverkan samt skapa bättre kopplingar till innerstaden och närliggande områden, till exempel Slakthusområdet och Årstafältet.

I syfte att begränsa kommunkoncernens skuldökning anger stadens investeringsstrategi att kalkylen för ett exploateringsprojekt i normalfallet ska bära investeringsutgifterna för det behov av kommunal service i form av till exempel förskolor, skolor och idrottsanläggningar som uppstår som en direkt konsekvens av bostadsprojektet. Stadsledningskontoret konstaterar att projekt Årstastråket bedöms bli lönsamt även efter det att planerade investeringar i skola, idrottshall och förskolor i enlighet med strategin belastat projektkalkylen.

Utgifterna i projektet har ökat, framför allt på grund av en omfattande omprojektering i etapp 2 och ett ökat riskpåslag. Stadsledningskontoret noterar att en stor del av utgifterna för etapp 3 avser kalkylerade risker, och att det finns möjlighet att gradvis påverka projektets utformning i syfte att täckningsgraden ska uppgå till lägst 100 procent för stadens samtliga investeringar i området. Stadsledningskontoret anser att de ekonomiska konsekvenserna av exploateringen inom Årstastråket är godtagbara för staden.

Stadsledningskontoret föreslår att reviderad inriktning för projekt Årstastråket godkänns, och att exploateringsnämnden medges rätt att fortsätta utredning av förutsättningarna för exploatering inom de återstående etapperna av Årstastråket, Vallastråket (del av etapp 2) och Bolidenplan (etapp 3), till en investeringsutgift upp till 110 mnkr som underlag för kommande genomförandebeslut.

Stadsledningskontoret föreslår vidare att exploateringsnämnden medges rätt att genomföra exploatering inom Årstastråket, etapp 2, omfattande investeringsutgifter om 308 mnkr, investeringsinkomster om 8 mnkr och försäljningsinkomster om 370 mnkr. Utgifterna för år 2020 ska rymmas inom nämndens investeringsbudget. Utgifterna för kommande år behandlas i budget för 2021.