

Handläggare
Katarina Johansson
08-508 264 20**Till**
Exploateringsnämnden
2017-09-21

Årstastråket, etapp 2. Reviderat genomförandebeslut av genomförandebeslut 2

Förslag till beslut

1. Exploateringsnämnden godkänner för sin del det reviderade genomförandet av genomförandebeslut 2 inom Årstastråket etapp 2, omfattande exploatering inom Årsta 1:1 och Enskede gård 1:1 (Glavsfjorden, Sävlången och Ormlången) omfattande investeringsutgifter om 180 mnkr samt föreslår att kommunfullmäktige godkänner det reviderade genomförandet och ger exploateringsnämnden, genom exploateringskontoret, i uppdrag att fortsätta genomföra projektet.

Håkan Falk
FörvaltningschefGunnar Jensen
AvdelningschefBritta Eliasson
Enhetschef**Exploateringskontoret**
Avdelningen för ProjektutvecklingFleminggatan 4
Box 8189
104 20 Stockholm
Telefon 08-508 264 20
Växel 08-508 276 00
katarina.i.johansson@stockholm.se
exploateringskontoret@stockholm.se
Org nr 212000-0142
stockholm.se/exploateringskontoret

Sammanfattning

Genomförandebeslut 2, för Årstastråket, etapp 2, omfattar tre detaljplaner, Glavsfjorden, Sävlången och Ormlången, totalt ca 500 lägenheter och tre förskolor. Hälften av lägenheter är bostadsrätter och hälften är hyresrätter.

Den 8 februari 2016 tog kommunfullmäktige genomförandebeslut 2, för Årstastråket, etapp 2, omfattande 122 mnkr. Utgifterna avsåg främst utbyggnad av två spårbroar, två stödmurar samt byggnation av gång- och cykelvägar, gator och park.

Utgifterna har ökat med ca 58 mnkr. Det beror huvudsakligen på det tekniskt komplicerade arbetet med spårportarna under tvärbanan, den begränsade entreprenadtiden (som styrdes av tvärbanans mycket korta avstängningsperiod) samt flera oförutsedda händelser.

Genomförandebeslutet för etapp 2 togs i ett ovanligt tidigt skede i projektet, innan projekteringen kommit så långt. Beslutet behövde tas för att staden skulle kunna komma överens med Trafikförvaltningen om genomförandet av de båda spårbroarna under tvärbanans avstängning mars-okt 2017.

Ett reviderat genomförandebeslut omfattande 180 mnkr ger ett positivt nettonuvärde om 202 mnkr inklusive historiskt nettokassaflöde motsvarande 741 000 kr/ekvivalent lägenhet¹.

Årstastråkets totala ekonomi är god. Projektets täckningsgrad inkl. nedlagda nettoutgifter beräknas uppgå till 207 %. Projektet bidrar till att uppnå stadens bostadsbyggnadsmål och programmets mål om att minska tvärbanans barriärverkan och stärka de ekologiska stråken mot Årsta skog samt koppla samman Årsta med omgivande områden och Årstafältet.

Bakgrund

Årstastråket är uppdelat i tre etapper med ett gemensamt inriktningsbeslut. Genomförandebeslut 2 för Årstastråket etapp 2 omfattar tre detaljplaner, Glavsfjorden, Sävången och Ormlången, som alla tre har vunnit laga kraft. Detaljplanerna omfattar ca 500 lägenheter, varav ca 97 studentlägenheter och tre förskolor på 14 avdelningar. Hälften av lägenheter är bostadsrätter och hälften är hyresrätter.

I Glavsfjorden har staden sålt marken till JM för uppförande av ca 144 lägenheter. Sisab kommer att bygga en förskola på 6

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

avdelningar med tomträtt. I Sävlången kommer staden att sälja marken till JM för uppförande av ca 132 lägenheter. Stockholmshem kommer att bygga ca 160 hyreslägenheter och en förskola på fyra avdelningar huvudsakligen på sin egen mark. I Ormlången kommer marken att upplåtas med tomträtt till Familjebostäder, för uppförande av ca 96 studentlägenheter och en förskola på 4 avdelningar.

Alla tre detaljplanerna ligger i ett komplext läge, inträngda mellan befintliga bostäder, gator och tvärbanan samt ovanpå Södra Länkens tunnlar. Topografin är komplex och kräver komplicerade geotekniska lösningar och långtgående entreprenadsamverkan mellan Trafikverket och Trafikförvaltningen.



Årstastråket etapp 2, tre detaljplaner som omfattas av reviderat genomförandebeslut, Glavsffjorden (G), Sävlången (S), Ormlången (O)

I Glavsffjorden (G) består kontorets entreprenad av en kortare infartsgata, ett gång- och cykelstråk samt en aktivitetsyta. En befintlig tilluftsanordning för Södra länken behöver flyttas.

I Sävlången (S) består stadens investeringar framför allt av en ny spårbro (även kallad spårport) för tvärbanan och en ny ledningskulvert under tvärbanan. Under bron och tvärbanan leds ett befintligt gång- och cykelstråk som görs tillgängligt. Gång- och cykelstråket kopplar till Sandfjärdsgatan och parken i kv Ormlången. Staden ska även bygga en ny infartsgata och göra markhöjningar. Lekgården till den befintliga förskolan Skogsbacken i kv Leken har omdisponerats.

I Ormlången (O) består stadens investeringar huvudsakligen av markmodelleringar inom ytor som inte kan bebyggas ovan Södra länkens betongtunnlar. De möjliggör en lekgård åt en integrerad förskola i bottenvåningarna på det nya studenthuset. Därtill kommer en park på båda sidor om tvärbanan. Parken kopplas samman med en ny bro för tvärbanan och ett nytt tillgängligt gångstråk mellan Sandfjärdsgatan och Årstavägen och så småningom nya Årstafältet.

Genomförandet har krävt långtgående samordning och överenskommer med Trafikförvaltningen avseende påverkan på och anläggningsåtgärder för två nya broar inom tvärbanans trafikområde. I kv Glavsfjorden och Ormlången förutsätts även överenskommer med Trafikverket avseende nya skyddsområden för berg och betongtunnlar och flyttade tilluftsanordningar för Södra länkens vägtrafiktunnel.

Staden har legat i förhandlingar med Trafikförvaltningen i flera år för att kunna samordna entreprenaderna och genomföra de båda spårbroarna under tvärbanans avstängning mars-okt 2017 och därmed minimera konsekvenserna för trafikanterna. Detta ledde till att nämnden redan 2015-11-12 tog ett genomförandebeslut trots att projekteringen inte kommit så långt. Genomförandebeslutet var på 122 mnkr.

Syftet med tvärbanans avstängning var Trafikförvaltningens egna arbeten med signalsystemet, drift och underhåll, vilket medförde att stadens arbeten behövde utföras under en mycket kort period 2017-03-25 – 2017-05-25.

Genomförandebeslut 2 för Årstastråket etapp 2 behöver nu revideras på grund av ökande utgifter, huvudsakligen för arbetet med de tekniskt komplicerade spårbroarna under tvärbanans mycket kort avstängningsperiod. Det var viktigt att utnyttja perioden då tvärbanan var avstängd. Nästa avstängning av tvärbanan är inte planerat inom överskådlig framtid. Alternativet att bygga utan avstängning av tågtrafiken skulle medföra en byggtid på tre timmar per natt.

Utgifterna för spårbroarna har ökat med ca 42 mnkr på grund av flera oförutsedda händelser:

- 1) Arbetet är tekniskt komplicerat och har krävt extra avancerad konstruktions projekteringar. Tyvärr har flera förutsättningar saknats i projekteringen, vilket lett till

omprojekteringar. Den geotekniska undersökningsmetoden som användes visade sig inte fungera, vilket medfört att grundläggningsmetoden behövde ändras under pågående entreprenad, vilket medförde 110 extra pålar.

- 2) Okända konstruktioner har påträffats: ett dagvattenmagasin, en gammal spont, en betongbalk på 30 ton, oinventerade och icke uppmärkta signalkablar.
- 3) Tidsförskjutningar: För att kompensera för ovanstående komplikationer behövde arbetet forceras för att hinna klart under det korta tidsintervallet, innan arbetstågen återigen började rulla i juni 2017. Persontrafiken påbörjas i okt 2017. Att bygga när tågen rullar medför störningar i produktionen och en större risk ur säkerhetssynpunkt.



Spårbron vid Ormlången

Utöver arbetet med spårbroarna har projektet en rad fördröjande omständigheter.

- Genomförandet förutsätter byggande inom tvärbansans servitutsområde (trafikhuvudman Trafikförvaltning) under en mycket kort avstängningsperiod. Detta har begränsat antalet möjliga entreprenörer och försvårat förhandlingsutrymmet samt möjligheterna till utförliga avstämmningar med entreprenören angående kostnader.
- Arlaparken ligger i ett komplext område med svåra förutsättningar ovanpå Södra Länkens tunnlar. Detaljprojekteringen återstår och det kommer att bli komplicerade förutsättningar med val av

lättfyllnadsmaterial och dagvattenhantering. Det är också relativt komplicerade förutsättningar för produktion av bostäderna.

- Behovet av schakt ovanför Södra Länken medför ytterligare avstämningar med Trafikverket, då vi måste hitta alternativa lösningar, på grund av de redan dåliga bergförhållandena som tunnarna befinner sig i. Detta kan komma att kräva fortsatta utredningar.
- Utgifterna för stödmurarna invid tvärbanan var kraftigt underskattade och har ökat på grund av dess komplexitet.

Tidigare beslut

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

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

2015-11-12 godkände exploateringsnämnden reviderat inriktningsbeslut för hela Årstastråket och genomförandebeslut 2 (för Årstastråket, etapp 2, omfattande tre detaljplaner Glavsfjorden, Sävången och Ormlången) samt överenskommelse om exploatering med försäljning för bostäder med JM AB.

2016-02-08 godkände kommunfullmäktige det reviderade inriktningsbeslutet, genomförandebeslut 2 och överenskommelse om försäljning för bostäder med JM AB.

Ekonomiska konsekvenser för staden

Ärendet ska även beslutas av kommunfullmäktige då investeringen överstiger 50 mnkr.

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

Kommunfullmäktige tog 2016-02-08 genomförandebeslut 2 för Årstastråket, etapp 2, omfattande investeringsutgifter på 122

mnkr. Sedan beslut togs har projektets utgifter ökat med ca 58 mnkr på grund av ett antal fördyrande omständigheter. Genomförandebeslut 2 behöver därmed revideras.

Ett reviderat genomförandebeslut omfattande 180 mnkr ger ett positivt nettonuvärde om 202 mnkr inklusive historiskt nettokassaflöde. Det reviderade genomförandebeslutet inryms inom gällande inriktningsbeslut.

Lönsamhetskalkyl enligt nuvärdesmetoden

Nuvärdet i detta sena skede av projektet uppgår till 26 mnkr men i denna redovisning tas även hänsyn till redan nedlagda utgifter/kostnader och inkomster/intäkter för att få en relevant jämförelse med det tidigare fattat genomförandebeslutet.

Lönsamhetskalkylen enligt nuvärdesmetoden för projektet redovisar ett positivt nettonuvärde om 202 mnkr inklusive historiskt nettokassaflöde, motsvarande 741 000 kr/ekvivalent lägenhet².

Marken har sålts och kommer att säljas och upplåtas med tomträtt. Exploateringsgraden uppgår till 2,09.

De sammanlagda utgifterna i löpande prisnivå beräknas till ca 180 mnkr, varav 19,6 mnkr är utgifter före år 2016, dvs. redan nedlagda utgifter. Utgifterna avser främst utbyggnad av två spårportar, två stödmurar samt byggnation av gång- och cykelvägar, gator och park, bland annat en aktivitetspark.

År	2015	2017
Inv utgifter	122 mnkr	180 mnkr
Nettonuv	232 mnkr	202 mnkr
Nettonuv per ekv lgh	781 tkr	741 tkr

Försäljningsinkomster som avser försäljning av mark till JM beräknas till 364,7 mnkr och reavinsten beräknas uppgå till 364,1 mnkr.

Projektets nettoexploateringsutgift/ekvivalent lägenhet beräknas uppgå till 635 000 kr i fast prisnivå. Detta är i jämförelse med andra motsvarande projekt högre. Detta nyckeltal visar projektets

² Ekvivalent lägenhet motsvarar den sammanlagda tillkommande ytan (BTA) för bostäder, kommersiella lokaler etc. dividerat med 100 (en lägenhet motsvarar 100 kvm BTA).

nettoutgifter inkl. redan nedlagda utgifter. Projektets täckningsgrad inkl. nedlagda nettoutgifter beräknas uppgå till 207 %.

All ekonomisk risk avseende byggherrarnas del av projekteringen står bolagen för. Staden har risk för förgävesprojektering.

Budgetkonsekvenser

Investeringsbudget och försäljningsinkomster

Investeringsutgifterna för projektet beräknas till ca 180 mnkr i löpande prisnivå. Utfallet över åren beräknas bli enligt nedanstående tabell:

Budgetkonsekvenser	Ack						
Investering	t.o.m.						
Mnkr	2016	2017	2018	2019	2020	Senare	Totalt
Utgifter inkl. förvärv (-)	-19,6	-88,9	-34,4	-34,5	-0,3	-0,0	-177,7
Inkomster (exkl. försäljning)	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Nettoutgift (-) /-inkomst	-19,6	-88,9	-34,4	-34,5	-0,3	0,0	-177,7
Försäljningsinkomst	194,7	170,0	0,0	0,0	0,0	0,0	364,7

Stadens utgifter/inkomster för exploatering bedöms kunna finansieras via exploateringsnämndens investeringsbudget för år 2017. 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	2017	2018	2019	2020	2022	Senare	Kom- mentar
Resultatpåverkan ExplN							
Löpande intäkter/kostnader	0,8	0,8	0,8	0,8	0,8	max 0,8	år 2021 Totalt 364,1
Internränta	0,0	0,0	0,0	0,0	-1,2	max -1,2	
Avskrivningar	0,0	0,0	0,0	0,0	-4,6	max -4,6	
Reavinster/förluster	169,6	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	
Summa resultatpåverkan nämnd	170,3	0,8	0,8	0,8	-4,9		
Resultatpåverkan TRN+SDN							
Driftskostnader TRN+SDN	-0,3	-0,3	-0,3	-0,3	-0,3	mellan -0,3 och -0,4	
Underhållskostnader trafiknämnden	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	mellan 0 och -0,4	
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 0,8 mnkr. Internränta och avskrivningar (kapitalkostnaderna) för exploateringsnämnden beräknas uppgå till ca 5,8 mnkr det första året och minskar därefter något genom avskrivningar. Intäkterna för tomträttsavgälder beräknas till ca 0,8 mnkr per år. Reavinsten beräknas uppgå till 364,1 mnkr.

Ekonomiska osäkerheter

Inför genomförandebeslut 2 år 2015 redovisades följande ekonomiska osäkerheter:

- Bygghandling för etapp 2 behöver starta snarast för att samordning med Trafikförvaltningens trafikavstängningar sommaren 2017 ska vara möjlig. Detta avser två nya broar för tvärbanan inom spårområde och som genomförs inom gällande plan. Övriga spårpåverkande arbeten genomförs allt eftersom planstöd erhålls och pågående detaljplaner antas och vinner laga kraft.
- Genomförandet av de båda nya broarna för tvärbanan planeras därför brytas ut i en egen entreprenad och

framtagandet av bygghandling för de båda
konstbyggnaderna starta 2015.

- Den största riskposten i etapp 2 är sannolikt kostnader som kan uppkomma vid bristfällig samordning med Trafikförvaltningen. Anläggningstekniskt är Stadens entreprenader av sedvanlig natur.
- Då det är hög sannolikhet att olika detaljplaner kommer överklagas är det i praktiken rimligt att byggstarter för bolagen förskjuts ca ett år med följd att även första inflyttning förskjuts till 2020.

Alla tre detaljplanerna i genomförandebeslut 2 har nu vunnit laga kraft och risken för överklagande har därmed utgått. Däremot har följande ekonomiska osäkerheter tillkommit/ökat inför det reviderade genomförandebeslutet:

- Medvetenheten om att stadens entreprenader i detta projekt inte är av sedvanlig natur har ökat. Risken är stor att utgifterna kommer att fortsätta att öka på grund av projektets komplexitet bland annat Arlaparken i Ormlången och dess läge ovanpå Södra länkens tunnlar. Detaljprojekteringen återstår och det kommer att bli komplicerade förutsättningar med val av lättfyllnadsmaterial och dagvattenhanteringen. Kontroller och avstämningar med Trafikverket kommer att bli omfattande. Det är också relativt komplicerade förutsättningar med produktionen av bostäderna.
- Den utförliga samordning som kommer att krävas med byggherrar, Länsstyrelsen (angående arkeologisk undersökning), Trafikverket och Trafikförvaltningen riskerar att tidplanen försenas.

Överenskommelserna med Trafikförvaltningen och Trafikverket innebär att staden under vissa förutsättningar tar på sig kostnad att åtgärda skada på respektive anläggning vid genomförandet samt ifråga om tvärbanan också kostnad för eventuellt uppkomna trafikstörningar. Överenskommelserna handlar främst om tekniska förutsättningar och krav på parternas samarbete i

projekterings-, genomförande- samt driftskede för att undvika sådana skador och trafikstörningar.

Slutsats-ekonomi

Årstastråkets totala ekonomi är god. Det reviderade genomförandebeslutet innebär en ökning med utgifterna om ca 58 mnkr. Utgiftsökningen ryms inom gällande inriktningsbeslut för Årstastråket.

Genomförandefrågor

Tidplan

Alla tre detaljplanerna i genomförandebeslut 2 har nu vunnit laga kraft. Bolagen planerar den första byggstarten till 2017 och den första inflyttningen bedöms till år 2018. Alla stadens investeringar bedöms vara klara 2020-2021. Då kommer projektet att slutredovisas.

Risker och osäkerheter

Inför genomförandebeslut 2 i Årstastråket redovisades följande risker:

- De båda broarna avses anläggas med lanseringsteknik för kort byggtid och minskade risker i förhållande till tvärbanans trafikstopp. Att säkerställa de geotekniska förutsättningarna blir väsentligt för att säkra byggtiden i förhållande till tågstoppet.
- Samordning med Trafikförvaltningens planerade tågstopp är en nyckelfråga. Planerade tågstopp har skjutits upp tidigare i projektets historia. Staden behöver därför så långt möjligt ha beredskap för flera olika scenarion ifråga om planerade tågstopp.

Arbetet med spårportarna och stödmurarna är nu klart. Inför det reviderade genomförandebeslutet har medvetenheten om riskerna för tidsförskjutningar ökat. Projektet ligger i ett mycket komplext läge ovanpå Södra länkens tunnlar och invid tvärbanan, vilket kommer att kräva komplexa samordningar och avstämningar med både Trafikverket och Trafikförvaltningen.

Kommunikation

Kontoret har en kontinuerlig dialog med berörda förvaltningar. Park- och gatuytor förankras till sin utformning i en referens-

grupp bestående av medarbetare från trafikkontoret och stadsdelsförvaltningen i det fortsatta genomförandet av projektet.

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

Kontoret har upprättat en kommunikationsplan och kontinuerligt skickat ut nyhetsbrev till allmänheten.

Kontorets sammanfattande bedömning

Kontoret föreslår att nämnden godkänner investeringsutgifter om ca 180 mnkr, d v s en ökning med 58 mnkr. Samråd har skett med stadsledningskontoret och styrgruppen.

Trots ökade investeringsutgifter kommer projektet att ge ett överskott till staden och kan därmed fortsätta bidra till att täcka den initiala utgiften i form av kraftledningstunneln mellan Solberga och Gullmarsplan. Utgifterna ryms inom gällande inriktningsbeslut för Årstastråket.

Projektet bidrar till att uppnå stadens bostadsbyggnadsmål och även målen i programhandlingen 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.

Slut

Bilagor

1. Lönsamhetskalkyl och exploateringsnyckeltal