

**Utlåtande 2010: RI (Dnr 302-2083/2010)**

## **Exploatering inom Årsta 1:1 och Enskede Gård 1:1 med flera**

**Inriktningsbeslut**

**Förslag från exploateringsnämnden**

Kommunstyrelsen föreslår att kommunfullmäktige beslutar följande.

1. Exploateringsnämnden medges rätt att fortsätta utreda förutsättningarna för exploatering inom Årsta 1:1 och Enskede Gård 1:1 med flera (Årstastråket).
2. Utgiften för upprättande av underlag för genomförandebeslut om ytterligare 18,0 miljoner kronor, totalt 33,0 miljoner kronor, ska finansieras inom nämndens budget.

**Föredragande borgarrådet Sten Nordin** anför följande.

### *Ärendet*

Årstastråket är ett av de stadsutvecklingsområden som ingår i Söderortsvisionen med koppling både till Vision Stockholm 2030 och översiktsplanen.

Exploateringsnämnden fattade inriktningsbeslut den 17 juni 2010 om att fortsätta utreda förutsättningarna för exploatering inom Årstastråket, beläget mellan Årstafältet och Årtaskogen. Mark frigörs när den 10 kilometer lufthängda kraftledningen mellan Skanstull och Solberga läggs i tunnel. Där planeras nu 1 675 lägenheter i tre etapper om 470, 450 respektive 755 lägenheter på stadens mark samt en förskola om 5-6 avdelningar i första etappen. Därtill kommer cirka 200 lägenheter på mark ägd av AB Stockholmshem samt 50

lägenheter på privat mark. Utgifterna uppgår till cirka 541,0 miljoner kronor, i löpande priser och utgörs av ombyggnad av allmän plats, gata och park. Inkomster från markförsäljning beräknas till cirka 900,0 miljoner kronor, i löpande priser. Därutöver tillkommer tomträttsavgälder om cirka 6,3 miljoner kronor per år. Nuvärdet bedöms bli positivt, 435,0 miljoner kronor motsvarande 267 000 kronor per ekvivalent lägenhet.

### *Beredning*

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret.

*Stadsledningskontoret* är positivt till att staden fullföljer intentionerna att omvandla Årstastråket till ett bostadsområde. Genom att tunnelförlägga kraftledningen för beräknat 680,0 miljoner kronor, har staden redan gjort ett stort åtagande i projektet, varför detta är ett naturligt nästa steg och en investering i linje med stadens mål som tillför nya bostäder.

### *Mina synpunkter*

Alliansmajoriteten har fått förtroendet att bygga 15 000 nya bostäder under mandatperioden 2010-2014 och Årstastråket är en del av detta. Det planeras för cirka 1 675 nya bostäder i projektet. Bebyggelsen blir möjlig tack vare att kraftledningen genom området förläggs i tunnel år 2011. Ytterligare en förutsättning för bebyggelse är att Johanneshovsvägen smalnas av och att gatumark kan läggas till byggbar mark. Det är möjligt tack vare att trafiken minskade när vägtunneln Södra Länken togs i bruk.

Årstastråket är ett av de stadsutvecklingsområden som ingår i Söderortsvisionen. Visionen syftar till att utveckla Söderort för dem som bor och verkar i området genom att förbättra och utveckla tryggheten, utbildningsmöjligheter, näringsliv, arbetsmarknad, infrastruktur- och stadsbyggnad. För Årstafältet planeras en ny, hållbar stadsdel med en park i världsklass. Den nya stadsdelen ska präglas av långsiktigt hållbart stadsbyggande samt en blandning av bostäder, verksamheter och service. Genom den nya bebyggelsen länkas omgivande stadsdelar bättre ihop med varandra och med den nya stadsdelen.

I ärendet identifieras ett antal risker som är förknippade med trafikens framkomlighet, på byggande nära och över tvärbanan med överdäckning och byggande nära Södra Länkens betongtunnlar. Stadsledningskontoret framhåller vikten av att exploateringsgraden inte minskas. Detta måste klargöras inför kommande genomförandebeslut.

Exploateringsnämnden har tagit fram en riskanalys som beskriver och hanterar samtliga risker i enlighet med stadens projektstyrningsmetod för stora investeringsprojekt. Det är centralt att exploateringsnämnden även i kommande genomförandebeslut tydliggör de ekonomiska beräkningarna med avseende på antal lägenheter, exploateringsgrad, utgifter för kraftledningstunneln och driftskostnadskonsekvenser för berörda nämnder så att hela projektets ekonomi, inklusive kraftledningstunneln blir tydlig. Om exploateringsnämnden avser att fatta separata genomförandebeslut för etapperna, är detta befogat om projekten är oberoende av varandra vad gäller tidplan, ekonomi och utformning. Exploateringsnämnden bör även redovisa hur de tre etapperna hänger ihop samt uppdatera kalkylen för samtliga tre etapper för att få en totalbild över projektets ekonomi så att en bedömning kan göras om ett reviderat inriktningsbeslut är aktuellt.

En samverkan med samtliga berörda nämnder bör fortskrida. Bland annat planeringen av idrottshallar, förskolor samt utbyggnad av bostäder för personer med fysiska och psykiska funktionsnedsättningar.

### *Bilaga*

Reservationer m.m.

**Borgarrådsberedningen** tillstyrker föredragande borgarrådets förslag.

**Särskilt uttalande** gjordes av borgarrådet *Per Bolund* (MP) enligt följande.

Exploateringen förutsätter att Årstafältet blir landskapspark, att Årstaskogen skyddas som naturreservat samt att det görs verkliga ekologiska kompensationsåtgärder för de grönområden som ska bebyggas. Planerna på exploatering längs med Johanneshovsvägen/Årstavägen är överlag goda. Området är väl lämpat för förtätningar. Förslaget till detaljplan ger många nya bostäder i ett mycket bra läge, nära kollektivtrafik, service och landskapsparken på Årstafältet. Ny bebyggelse i området ger också möjlighet att knyta samman stadsdelarna Enskede Gård och Årsta.

Kollektivtrafiklösningar samt gång- och cykelbanor måste planeras in noga för att erbjuda plats för den ökande cyklingen i Stockholm, och för att minska behovet av bilanvändning i detta centrala läge. Tillgänglighetsfrågor måste beaktas redan i detaljplaneskedet.

Exploateringen måste framöver ta hänsyn till den kulturhistoriskt värdefulla villa-bebyggelsen i Enskede Gård. Det är bra att de högsta husen i den östra delen av planområdet, särskilt tiovåningshuset vid hållplats Linde, har sänkts.

Förskolan kan med fördel förläggas till någon av bottenvåningarna i ett av flerbostadshusen. Hela området behöver planeras som ett energieffektivt område. Som Eu-

ropas miljöhuvudstad är det inte godtagbart att nya byggnader inte håller minst motsvarande passivhusstandard. Detta är av extra stor vikt vid större exploateringsprojekt som dessa.

**Kommunstyrelsen** delar borgarrådsberedningens uppfattning och föreslår att kommunfullmäktige beslutar följande.

1. Exploateringsnämnden medges rätt att fortsätta utreda förutsättningar-  
na för exploatering inom Årsta 1:1 och Enskede Gård 1:1 med flera  
(Årstråket).
2. Utgiften för upprättande av underlag för genomförandebeslut om yt-  
terligare 18,0 miljoner kronor, totalt 33,0 miljoner kronor, ska finansi-  
eras inom nämndens budget.

Stockholm den

På kommunstyrelsens vägnar:  
STEN NORDIN

*Ylva Tengblad*

## ÄRENDET

Exploateringsnämnden fattade inriktningsbeslut den 17 juni 2010 om att fortsätta utreda förutsättningarna för exploatering inom Årstastråket, beläget mellan Årstafältet och Årtaskogen. Mark frigörs när den 10 kilometer lufthängda kraftledningen mellan Skanstull och Solberga läggs i tunnel. Där planeras nu 1 675 lägenheter i tre etapper om 470, 450 respektive 755 lägenheter på stadens mark samt en förskola om 5-6 avdelningar i första etappen. Därtill kommer cirka 200 lägenheter på mark ägd av AB Stockholmshem samt 50 lägenheter på privat mark. Utgifterna uppgår till cirka 541,0 miljoner kronor, i löpande priser och utgörs av ombyggnad av allmän plats, gata och park. Inkomster från markförsäljning beräknas till cirka 900,0 miljoner kronor, i löpande priser. Därutöver tillkommer tomträttsavgälder om cirka 6,3 miljoner kronor per år. Nuvärdet bedöms bli positivt, 435,0 miljoner kronor motsvarande 267 000 kronor per ekvivalent lägenhet.

### *Bakgrund*

Årstastråket, beläget mellan de två stora rekreationsområdena Årstafältet och Årtaskogen, är ett av de stadsutvecklingsområden som ingår i Söderortsvisionen med koppling både till Vision Stockholm 2030 och översiktsplanen. Områdena kring Johanneshovsvägen, Bolidenvägen, Tvärbanan och närbelägna kraftledningsgator är stora, hårdgjorda, slitna och otrygga miljöer. Kommunfullmäktige har fattat genomförandebeslut, utl. 2005:32, att tunnelförlägga den 10 kilometer långa kraftledningen till en investeringsutgift om 565,0 miljoner kronor. När det arbetet avslutas under år 2011 kan miljön förbättras genom att gatorna byggs om och ny bebyggelse tillförs.

### **Utbyggnadsförslag och genomförande**

Målet för projektet är att bygga om Johanneshovsvägen och Bolidenvägen från en trafikled med fyra körfält till stadsgator med två körfält, plats för gång- och cykelbanor, trädplantering och kantstensparkering. Projektet omfattar även ny gatustruktur i form av två spårväggsgator längs tvärbanan mellan hållplats Linde och Valla Torg. På stadens mark planeras 1 675 lägenheter i tre etapper om 470, 450 respektive 755 lägenheter samt en förskola om 5-6 avdelningar i den första etappen. Därtill kommer cirka 200 lägenheter på mark ägd av AB Stockholmshem och 50 lägenheter på privat mark. Av de hittills 1 100 markanvisade lägenheterna till JM AB, AB Familjebostäder samt SBC Mark AB, kommer cirka 330 lägenheter att upplåtas med hyresrätt.

Exploateringsgraden är ett mått som beskriver byggnadsyta i relation till markytan. Ju högre värde desto tätare mellan husen. Årstastråkets exploateringsgrad är för närvarande 1,1. Detta kan jämföras med befintliga Årsta cirka 0,5, den planerade nya stadsdelen Årstafältet cirka 1,6, Sickla kaj i Hammarby Sjöstad cirka 1,5, Södra Station cirka 2,5, samt Sankt Eriks sjukhus cirka 1,5. Ett klassiskt stenstadskvarter anses ha exploateringsgraden 2,1. Närheten till befintlig bebyggelse begränsar i vissa fall möjligheten att öka exploateringsgraden.

Utbyggnaden av allmän plats, gata och park avses ske i tre etapper som var och en är ungefär lika omfattande. Tidplanen är översiktlig och har reviderats efter exploateringsnämndens inriktningsbeslut enligt följande:

|                                               | <b>Ettapp 1</b> | <b>Ettapp 2</b> | <b>Ettapp 3</b> |
|-----------------------------------------------|-----------------|-----------------|-----------------|
| Samråd detaljplan                             | mars 2010       | okt. 2011       | april 2012      |
| Antagen detaljplan                            | mars 2011       | dec. 2012       | mars 2013       |
| Genomförandebeslut i exploateringsnämnden     | kv. 1 2011      | kv. 4 2012      | kv. 1 2013      |
| Detaljprojektering och entreprenadupphandling | 2011            | 2013            | 2013            |
| Byggstart                                     | 2012            | 2014            | 2014            |
| Första inflyttning                            | 2014            |                 |                 |

### **Risker och osäkerhetsfaktorer**

Osäkra faktorer som identifierats är planeringsförutsättningarna för trafikmängd och framkomlighet på Johanneshovsvägen, byggande nära tvärbanan, anpassning till tidplan för tvärbanans upprustning, fornlämningsförekomst i Kyrkparken (beläget mellan Valla Torg och Bråviksvägen i Årsta), buller och vibrationer i kvarter som berörs av detta från både tvärbanan och Johanneshovsvägen. Störst påverkan på utformning och exploateringsgrad har risken för att ett större område än de två planerade körfälten på Johanneshovsvägen behöver reserveras för trafikens framkomlighet. En sådan förändring innebär försämrade stadsmiljökvantiteter, ökade utgifter för gatuutbyggnad och minskad kvartersmarkyta, dvs. förändrad exploateringsgrad. I kalkylen ingår ett riskpåslag på 15-20 procent för brister i detaljeringsnivå, geoteknik, inklusive schakt och grundläggning, arbeten utmed spårvägen, trafikprovisorier samt ledningsomläggningar.

## **Ekonomi**

De sammanlagda utgifterna i fast prisnivå 2010 beräknas till 458,8 miljoner kronor, varav 15,0 miljoner kronor är redan nedlagda utgifter till och med år 2009. Utredningsutgifterna som avser förprojektering om totalt 33,0 miljoner kronor, är omfattande och motiveras av projektets komplexitet. I etapp 1 och 3 består utgifterna av ombyggnad av Johanneshovsvägen och Bolidenvägen som kompletteras med trädtrader och gång- och cykelvägar på båda sidor mellan Älvkällevägen och Palmfeltsvägen samt omläggning av Årstavägen på en kortare sträcka, 250,0 miljoner kronor. Därtill kommer i etapp 2 utgifter för nybyggnad av gata norr om och längs med tvärbanan mellan Johanneshovsvägen och Rämensvägen, 128,5 miljoner kronor. Däri ingår stödmurar mot tvärbanan, ny bro för gata och ny bro för tvärbanan över gång- och cykelvägen vid Rörviksbacken. Ledningsflyttar, konstbyggnader och betongkonstruktioner uppgår till drygt 45,0 miljoner kronor. I löpande priser uppgår utgifterna till cirka 541,0 miljoner kronor. Nettoexploateringsutgiften per ekvivalent lägenhet uppgår till 282 000 kronor.

Inkomster från försäljning av mark i löpande prisnivå beräknas till cirka 900 miljoner kronor, utifrån ett pris på cirka 8 500 kr/kvm BTA, vilket är en försiktig bedömning. Därtill kommer årliga tomträttsavgälder om cirka 6,3 miljoner kronor per år. Marken säljs med äganderätt för bostadsrätter och upplåts med tomträtt för hyresrätter. Ytterligare markanvisningar och upplåtelse av tomträtt sker efter år 2011 och tillfälligt nedsatt avgäld aktualiseras därför inte.

Nuvärdet bedöms bli positivt, 435,0 miljoner kronor motsvarande 267 000 kronor per ekvivalent lägenhet.

Drift- och underhållskostnader inom trafik- och renhållningsnämndens och Årsta-Enskede-Vantörs stadsdelsnämnds ansvarsområden beräknas efter genomförandet uppgå till cirka 3 miljoner kronor årligen.

## **Exploateringsnämnden**

**Exploateringsnämnden** beslutade vid sitt sammanträde den 26 augusti 2010 följande

1. Exploateringsnämnden godkänner för sin del fortsatt utredning av förutsättningarna för exploatering inom Årsta 1:1, Enskede Gård 1:1 m fl (Årstråket) samt föreslår att kommunfullmäktige godkänner projektet och ger exploateringsnämnden, genom exploateringskontoret, i uppdrag att fortsätta utredningarna upp till 18 mnkr. (Inriktningsbeslut)

*Särskilt uttalande* gjordes av ordföranden Joakim Larsson m.fl. (M) och Ulf Fridebäck (FP), *bilaga*.

*Särskilt uttalande* gjordes av ledamoten Emilia Hagberg (MP), *bilaga*.

**Exploateringskontorets** tjänsteutlåtande daterat den 30 april 2010 har i huvudsak följande lydelse.

Områdena kring Johanneshovsvägen, Bolidenvägen, Tvärbanan och närbelägna kraftledningsgator är stora, hårdgjorda, relativt slitna och otrygga miljöer som inte inbjuder till vistelse. Sedan år 2000 har planeringen därför pågått för en upprustning. När de av staden finansierade arbetena för att förlägga kraftledningen i tunnel avslutas 2011 försvinner det sista hindret för att förbättra miljöerna; bygga om gatorna och tillföra ny bebyggelse. Målen för Årstastråket överensstämmer med tidigare översiktsplaner, Promenadstaden översiktsplan 2010 och stadens visionsarbete för Söderstaden 2030.

Finansieringen av kraftledningsprojektet förutsätter att de frigjorda ytorna bebyggs. Ca 3 000 lägenheter i Årstastråket, Solberga, Bägersta byväg, Åbyvägen och några mindre ytor för kommersiella byggrätter låg till grund för kraftledningens exploateringskalkyl. I dessa områden har hittills 1 100 respektive 425 lägenheter markanvisats i Årstastråket och Solberga.

Årstastråket innehåller ca 2 000 lägenheter i tre etapper varav ca 250 på privat mark. Projektet omfattar byggande nära och över tvärbanan med överdäckning, stödmurskonstruktioner och nya broar för tvärbanan. Vidare byggs helt nära Södra Länkens betongtunnlar. Projektet påverkas av utvecklingen i Slakthusområdet, Gullmarsplan och på Årstafältet. Ungefärlig tidplan är planarbete 2010-2012, byggande 2012-2016. Stadens entreprenader i projektet går ut på att bygga om Johanneshovsvägen och Bolidenvägen till stadsgator med plats för gång- och cykelbanor, trädplantering, bilkörfält och kantstensparkering. Därtill läggs en för Årsta ny gatustruktur i form av två spårväggsgator med bebyggelse längs tvärbanan mellan hållplats Linde och Valla Torg.

Nuvärdesanalysen för projektet redovisar i detta skede ett klart positivt nettovärde om 435 mnkr motsvarande 267 tkr/ekvivalent lägenhet. Känslighetsanalysen visar att trots vissa risker som kan falla ut i högre utgifter och mindre exploateringsbar mark kan Årstastråket tillföra staden de intäkter som förutsattes i genombörandedeslutet för kraftledningsprojektet.

Beslutsunderlaget har varit föremål för dialog med stadsledningskontoret och övriga berörda nämnder. Berörda bolag har informerats genom medverkan i och kontinuerlig information om projektets framdrift.

Kontoret bedömer att projektet har förutsättningar att skapa väsentligt förbättrade miljöer och bidra till att uppfylla stadens mål för bostadsförsörjning och stadsutveckling. Inkomsterna från markförsäljningen överstiger klart stadens utgifter. Mot redovisad bakgrund föreslår kontoret att exploateringsnämnden ger kontoret i uppdrag att fortsätta utredningsarbetet för projektet..

### *Bakgrund*

Projekt Årstastråket möjliggörs sedan staden investerat i tunnelförläggning av kraftledningarna som går genom området. Samtidigt har Södra Länken invigts och trafiken på Johanneshovsvägen och Bolidenvägen därmed minskat. Projektet är indelat i tre etapper och beläget längs Bolidenvägen, Johanneshovsvägen från Bolidenplan förbi korsningen med Årstavägen ner till korsningen med Sandfjärdsgatan, samt längs Tvärbanan från hållplats Linde bort mot Valla Torg.



*Årstastråket inkl etappindelning, kraftledning rödmarkerad, tvärbanan streckad blå. Södra Länkens betong- och bergtunnlar markerade.*

Planerna på bebyggelse i Årstastråket har funnits sedan början på 2000-talet parallellt med kraftledningsprojektet. Årstastråket överensstämmer väl med både tidigare översiktsplaner, Promenadstaden - översiktsplan 2010 - och stadens visionsarbete för Söderstaden 2030 för att koppla samman Stockholms olika delar till en mer integrerad stadsmiljö.

Målet för projektet är att bygga om Johanneshovsvägen och Bolidenvägen från en trafikled med fyra körfält till en stadsgata med två körfält och kantstensparkering vilket möjliggör förtätning med ny bebyggelse som bildar tydliga gaturum. Projektet omfattar även ny gatustruktur och bebyggelse längs tvärbanan mellan hållplats Linde och Valla Torg.

Projektet är tekniskt komplicerat då byggnation planeras i närheten av och genom överdäckning av Tvärbanan samt nära och ovan Södra Länkens betong- och bergtunnlar.

### *Beslut*

År 2000-12-12 anvisade dåvarande gatu- och fastighetsnämnden ett område öster om Bolidenvägen till JM för uppförande av ca 100 lägenheter. Året därpå, 2001-04-03, anvisade nämnden mark för 1 000 lägenheter i en gemensam markanvisning till en tredjedel vardera till JM, Familjebostäder och SBC Mark AB i det som kom att kallas Årstastråket.

Planprogram för Årstastråket upprättades och var föremål för samråd 2003. Gatu- och fastighetsnämnden yttrade sig över programhandlingen 2003-11-04. Redovisning av programsamråd och ställningstagande inför fortsatt planarbete beslutades i stadsbyggnadsnämnden 2005-04-07.

Gatu- och fastighetsnämndens fattade 2004-10-12 genomförandebeslut för att tun-

nelförlägga den lufthängda kraftledningen mellan Skanstull och Solberga. Beslutet och avtalet med Fortum godkändes av kommunfullmäktige 2005-03-07.

Startpromemoria för planläggning av fastigheten Västända m fl, del av Årstastråket, Etapp 1, ca 400 lägenheter inklusive förskola, antogs av stadsbyggnadsnämnden 2009-11-26.

Inriktningsärende i Årsta-Enskede-Vantörs stadsdelsnämnd avseende inrättande av en ny förskola om 5-6 avdelningar i kv Medlemmen antogs av stadsdelsnämnden 2009-12-17. Exploateringsnämnden anvisade 2010-01-21 mark för en förskola inom kv Medlemmen.

När tomträttsavtal och köpeavtal är träffade med exploatörerna för respektive etapp ska exploateringsnämnden slutligen fatta genomförandebeslut, preliminärt för etapp 1 kv 1 2011, etapp 3 kv 3 2011 samt etapp 2 kv 1 2012.

#### *Utbyggnadsförslag*

Översiktsplan 1999 angav markanvändningen ”tät stadsbebyggelse” för Årsta och Johanneshov och ”utvecklingsområde” för områdena intill Bolidenvägen. Det innebar att bibehålla nuvarande markanvändning men komplettera för lokala behov i goda kollektivtrafiklägen samt i ”utvecklingsområden” förändring mot relativt tät stadsbebyggelse. I Översiktsplan 2010 har inriktningen stärkts. Områdena ingår nu i den zon där den centrala staden förutsätts utvidgas. Delar av området ingår i stadsutvecklingsområdet Gullmarsplan och stråket längs tvärbanan pekas ut som ett utvecklingsbart samband. När kraftledningen längs Johanneshovsvägen förläggs i tunnel stärks sambandet mellan Gullmarsplan och Årsta mot Årstafältet genom kompletteringsbebyggelse och mer attraktiv utformning av tvärbanans omgivningar. I Kommunfullmäktiges beslut 2010-05-24 om Vision Söderstaden 2030 är inriktningen för Gullmarsplan och Johanneshov en tätare mer mångfunktionell stadsmiljö sammanlänkad med omkringliggande stadsdelar.

Programarbetet för Årstastråket under 2003-2005 kan sammanfattas i att områdets geografiska läge, citynära mellan utvecklingsområdena Liljeholmen/Årstadal och Hammarby sjöstad/Gullmarsplan gör det attraktivt för både boende och verksamheter. Det är en naturlig följd av utvidgningen av innerstaden att exploatera området ytterligare.

Programförslaget kompletterar på ett tydligt sätt befintliga bostadsområden i Årsta med ny struktur i nya täta och urbana gaturum koncentrerade utefter trafikstråk och knutpunkter. Den nya bebyggelsen anknyter till Årstas lägre skala och föreslås i genomsnitt få fem våningar. Vid knutpunkter föreslås byggnadshöjden bli något högre. En annan viktig planprincip har varit att förbättra kontakten mellan Årstas stadsdelar främst kontakten mellan gamla Årsta och Valla Gärde respektive Årstafältet.



### *Årstastråket, Översikt*

Projektet beläget i direkt anslutning till området för Vision Söderstaden (Gullmarsplan/Johanneshov/Slakthusområdet) och Årstafältet. De tre projekten är inbördes beroende av varandra ur trafiksynpunkt samt vad gäller Årstastråket och Årstafältet infrastruktur för VA och dagvatten. Infrastruktur finns inom eller i nära anslutning till projektet men behöver kapacitetsförstärkas och kompletteras.

De tre etapperna innehåller 470, 450 respektive 755 lägenheter, totalt ca 1 675 lägenheter i flerbostadshus, på stadens mark och i första etappen även en förskola. Därtill kommer ca 200 lägenheter på mark ägd av Stockholmshem samt 50 lägenheter på privat mark. Av ca 1 100 lägenheter som markanvisats kommer ca 330 upplåtas med hyresrätt och övriga med bostadsrätt. Läggs därtill de ca 200 hyreslägenheter som blir möjliga inom Stockholmshems fastigheter längs Sandfjärdsgatan uppnås en fördel-

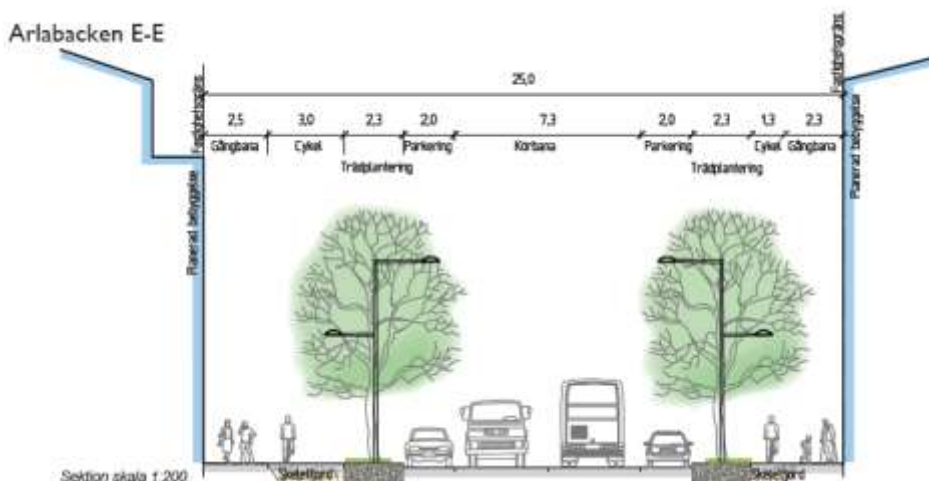
ning om ca 40 % hyresrätter och resten bostadsrätter i projektet. Troligen

finns utrymme att anvisa ytterligare lägenheter längre fram i projektet vilket skulle kunna bidra till att utjämna balansen mellan upplåtelseformerna.

Exploateringen innehåll och utformning prövas i sedvanlig ordning i detaljplane-processen i stort indelad i tre etapper enligt ovan. Första etappen i korsningen mellan Årstavägen och Johanneshovsvägen är för närvarande föremål för samråd med en ungefärlig avgränsning enligt bild på föregående sida.

Johanneshovsvägens breda vägområde disponeras om till en stadsgata med plats för gång- och cykelbanor, trädplantering, bilkörfält och kantstensparkering.





*Principsektion Johanneshovsvägen*

#### *Genomförande och tidplan*

Utbyggnaden av allmän plats, gata och park, avses ske i tre etapper som var och en är ungefär lika omfattande. Tidplanen är översiktlig. Notera dock att etapp två kommer efter både etapp 1 och 3.

| <u>Etapp 1</u>                                   | <u>Etapp 2</u> | <u>Etapp 3</u> |         |  |
|--------------------------------------------------|----------------|----------------|---------|--|
| Samråd detaljplan                                | 2010-03        | 2011-06        | 2010-12 |  |
| Antagen detaljplan                               | 2011-03        | 2012-03        | 2011-08 |  |
| Detaljprojektering och<br>Entreprenadupphandling | 2011           | 2013           | 2012    |  |
| Byggstart                                        | 2012           | 2014           | 2013    |  |

De olika etapperna innehåller ungefärligen 470, 450 respektive 755 lägenheter. Första etappen är centralt belägen i projektet vid korsningen mellan Årstavägen och Johanneshovsvägen. Den innehåller en kvartersgata vid tvärbanan, en överdäckning av tvärbanan med ett gårdsdäck och byggnader som placeras nära Södra Länkens berg- och betongtunnlar. Bebyggelsen mellan Johanneshovsvägen och tvärbanan behöver studeras särskilt med avseende på bullersituationen. Projektets tidplan samordnas med SL Infrateknik som planerar totalavstängning för byte av signalsystem på tvärbanan under andra hälften av 2012.

Den andra etappen innehåller en bro över tvärbanan och två nya broar under tvärbanans banvall. Till detta kommer spårväggsgator med bebyggelse på var sin sida och längs med tvärbanan bort mot hållplats Valla Torg. Spårväggsgatorna ligger dels högre och dels lägre än tvärbanan. I öster anläggs de högre än tvärbanan med stödmurar mot banan. Vartefter gatorna längre västerut mot Valla Torg sänker sig lägre än banvallen anläggs de istället med stödmurar mot banvallen. Förutsättningar för konstruktionen och möjligheter till genomförande och byggande med bibehållen trafik på tvärbanan behöver utredas närmare.

Den tredje etappen innehåller inte några anmärkningsvärda tekniska svårigheter. Projektet har en preliminär och översiktlig tidplan varav en fråga för närvarande är det tidsmässiga genomförandet mellan etapp 2 och 3. Kontoret bedömer att arbetet med detaljplanerna kommer att pågå i ca två till fyra år. Mot bakgrund av detta planerar Bolagen sin byggstart till år 2012 och första inflyttning bedöms till år 2014.

Kommande beslut i exploateringsnämnden är genomförandebeslut för respektive etapp, för etapp 1 planerat till kv 1 2011, etapp 2 kv 4 2011 och för etapp 3 kv 3 2011.

#### *Risker och osäkerhetsfaktorer*

En riskidentifiering för projektet har genomförts enligt den mall som staden tillämpar i större investeringsprojekt från och med 1 januari 2010. Denna kommer att gå vidare i riskbedömning och systematisk hantering av identifierade risker. De allvarligaste riskerna kommer att få en riskägare i projektgruppen med ansvar för åtgärder i syfte att bearbeta och minska risk. Vidtagna åtgärder följas upp och riskläget i projektet kan därför successivt förbättras.

Osäkra faktorer som identifierats är planeringsförutsättningen trafikmängd och framkomlighet på Johanneshovsvägen, byggande nära tvärbanan, anpassning till tidplan för tvärbanans upprustning, fornlämningsförekomst i Kyrkparken, och buller och vibrationer i kvarter som berörs av detta från både tvärbanan och Johanneshovsvägen.

#### Trafikmängd och framkomlighet på Johanneshovsvägen

När Södra Länken öppnade (2004) sjönk trafikmängden på Johanneshovsvägen från ca 48 000 fordon per dygn (fd/d) till ca 7 000-10 000 fd/d. Den samordnade planeringsförutsättningen för projekten Årstastråket och Årstafältet är ca 13 000-17 000 fd/d (2020) och att Johanneshovsvägen dimensioneras ned till två körfält.

Om planeringsförutsättningen ska vara högre trafiksiffror utan avkall på framkomligheten, eller att utrymme behöver reserveras för kollektivtrafikkörfält så att Johanneshovsvägen även framöver ska ha fyra körfält, innebär det ett omtag för etapp 1 och etapp 3.

Det påverkar tidplanen, intäkterna på så vis att den kvartersmark som går att bygga minskar och utgifterna som ökar i form av mer omfattande gatusystem.

#### Tvärbanan

Tvärbanan planerar totalavstängning under 2012 för byte av signalsystem och plattformsupprustning. Årstastråket har ambitionen att samordna arbeten för överdäckning av tvärbanan inom etapp 1 under denna tidsperiod. Om detta inte hinns med kommer arbetena att kompliceras och blir dyrare.

I etapp 2 planeras stödmurskonstruktioner mot tvärbanan på ca 400 m längd och två nya broar för tvärbanan. Byggandet är tekniskt komplicerat på grund av närheten till tvärbanan och begränsningar i möjligheterna att stänga av trafiken för att kunna genomföra projektet. Risk finns att fördyringar uppstår dels på grund av de tekniska förutsättningarna att bygga i närheten av banan och dels när markförutsättningarna invid och under banan blir närmare undersökta.

#### Fornlämningar

Bebyggelseförslaget berör två fornlämningar: en rest av Göta Landsväg i etapp 1 och ett gravfält i Kyrkparken strax intill tvärbanans hållplats Valla Torg i etapp 2. Behov

av utredning och utgrävning kan medföra utgiftsökning och tidsfördröjning. Förekomsten är dock begränsad till de båda mindre områdena i projektet.

#### Buller och vibrationer

Delar av bebyggelsen i etapp 1 är utsatt för buller både från Johanneshovsvägen och tvärbanan. Förekomst av vibrationer och stömljud intill tvärbanan och hur detta i så fall ska hanteras behöver utredas. Särskilda utredningar och tekniker kan komma att krävas för att utforma bebyggelsen med hänsyn till detta. Skyddsåtgärder vid buller- eller vibrationskällan kan bli nödvändiga vilket kan medföra ökade kostnader.

#### *Ekonomiska konsekvenser för staden*

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

#### **Investeringsanalys enligt nuvärdesmetoden**

Investeringsanalysen 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.

Analysen för projektet redovisar i detta skede ett positivt nettonuvärde om 435 mnkr motsvarande 267 tkr/ekvivalent lägenhet.

Intäktskalkylen förutsätter att marken upplåts med tomträtt för hyresrätter och säljs med äganderätt för bostadsrätter. Ytterligare markanvisningar och upplåtelse av tomträtt sker efter 2011 och tillfälligt nedsatt avgäld aktualiseras därför inte.

Exploateringsgraden i projektet är för närvarande ca 1,1. Detta kan jämföras med till exempel befintliga Årsta (ca 0,5), planerade nya stadsdelen Årstafältet (ca 1,6), Sickla kaj i Hammarby sjöstad (ca 1,5), Södra station (ca 2,3) eller Sankt Eriks sjukhus (ca 1,5). I sammanhanget kan nämnas att ett klassiskt stenstadskvarter anses ha exploateringsgraden ca 2,1. Närheten till befintlig bebyggelse begränsar i vissa fall möjligheten att öka exploateringsgraden.

De sammanlagda utgifterna i löpande prisnivå beräknas till ca 541 mnkr, varav 15 mnkr är redan nedlagda utgifter fram till år 2010. Inkomster från försäljning av mark beräknas till ca 900 mnkr. Till detta ska läggas årliga tomträttsavgälder om ca 6,3 mnkr per år.

Utgifterna i prisnivå 2010 avser (etapp 1 och 3) ombyggnad av Johanneshovsvägen och Bolidenvägen som kompletteras med trädrader och gång- och cykelvägar på båda sidor mellan Älvkällevägen och Palmfeltsvägen (250 mnkr). I beloppet ingår också utgift för omläggning av Årstavägen på en kortare sträcka. I etapp 3 utgörs utgifterna av nybyggnad av gata norr om och längs med tvärbanan mellan Johanneshovsvägen och Rämensvägen (128,5 mnkr). Däri ingår stödmurar mot tvärbanan på en sträcka av ca 400 m, ny bro för gata och ny bro för tvärbanan över gång- och cykelvägen vid Rörviksbacken. Drygt 10 % av utgifterna utgörs av ledningsflyttar och konstbyggnader och betongkonstruktioner utgör något mindre än 10 %. De byggherrar som förvärvar marken med äganderätt avses stå för VA-anslutningsavgift.

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

## Budgetkonsekvenser

Investeringsbudget och försäljningsinkomster

Investeringsutgifterna för projektet beräknas till ca 541 mnkr i löpande prisnivå.  
Utfallet över åren beräknas bli enligt nedanstående tabell:

| <b>Budgetkonsekvenser<br/>Investering</b> | <b>Ack<br/>t.o.<br/>m.</b> |                  |                   |                   |                    |                    |                    |
|-------------------------------------------|----------------------------|------------------|-------------------|-------------------|--------------------|--------------------|--------------------|
| <b>Mnkr</b>                               | <b>2009</b>                | <b>2010</b>      | <b>2011</b>       | <b>2012</b>       | <b>2013</b>        | <b>Senare</b>      | <b>Totalt</b>      |
| Utgifter inkl. förvärv (-)                | -                          | -                | -                 | -                 | -                  | -                  | -                  |
| Inkomster (exkl. försäljning)             | 15,4<br>0,0                | 5,6<br>0         | 22,6<br>0         | 72,2<br>0,0       | 156,9<br>0,0       | 268,7<br>0,0       | 541,3<br>0,0       |
| <b>Nettoutgift (-) /-inkomst</b>          | <b>-<br/>15,4</b>          | <b>-<br/>5,6</b> | <b>-<br/>22,6</b> | <b>-<br/>72,2</b> | <b>-<br/>156,9</b> | <b>-<br/>268,7</b> | <b>-<br/>541,3</b> |
| Försäljningsinkomst                       | 0,0                        | 0                | 0                 | 22<br>9,9         | 270<br>,6          | 400,<br>2          | 900<br>,8          |

Stadens utgifter/inkomster för exploateringen bedöms kunna finansieras via exploateringsnämndens investeringsbudget för år 2010. Behov av medel för åren därefter får beaktas i nämndens kommande budgetarbete.

## Driftbudget

Drift- och underhållskostnader inom trafiknämndens och Årsta-Enskede-Vantörs stadsdelsnämnds ansvarsområden beräknas efter genomförandet uppgå till ca 3 mnkr per år, se nedanstående tabell.

| <b>Budgetkonsekvenser<br/>Drift<br/>Mnkr</b> | <b>2010</b> | <b>2011</b> | <b>2012</b>  | <b>2013</b>  | <b>2014</b>  | <b>Senare</b> | <b>Kom-<br/>mentar</b> |
|----------------------------------------------|-------------|-------------|--------------|--------------|--------------|---------------|------------------------|
| <b>Resultatpåverkan<br/>ExpN</b>             |             |             |              |              |              |               |                        |
| Löpande intäkter/kostnader                   | 0,0         | 0,0         | 1,6          | 3,1          | 6,3          | max 6,3       |                        |
| Internränta                                  | 0,0         | 0,0         | 0,0          | 0,0          | -17,1        | max -16,5     |                        |
| Avskrivningar                                | 0,0         | 0,0         | 0,0          | 0,0          | -13,3        | max -13,3     |                        |
| Reavinster/förluster                         | 0,0         | 0,0         | 209,7        | 242,1        | 386,8        | 0,0           | år 2014<br>tot 838,6   |
| <b>Summa resultatpåverkan nämnd</b>          | <b>0,0</b>  | <b>0,0</b>  | <b>211,3</b> | <b>245,2</b> | <b>362,7</b> |               |                        |
| <b>Resultatpåverkan<br/>TRN+SDN</b>          |             |             |              |              |              |               |                        |
| Driftskostnader                              | 0,0         | 0,0         | -0,3         | -0,7         | -1,4         | -1,4 och -1,9 |                        |
| Underhållskostnader                          | 0,0         | 0,0         | 0,0          | 0,0          | 0,0          | 0 till -1,7   |                        |
| <b>Summa resultatpåverkan TRN+SDN</b>        | <b>0,0</b>  | <b>0,0</b>  | <b>-0,3</b>  | <b>-0,7</b>  | <b>-1,4</b>  |               |                        |

Den övervägande delen av beloppet hamnar inom trafiknämndens ansvarsområde och stadsdelsnämndens andel av kostnaden beräknas bli marginell. Kapitalkostnaderna för exploateringsnämnden beräknas uppgå till ca 36,5 mnkr det första året och minskar därefter något. Intäkterna för tomträttsavgälder beräknas till ca 6,3 mnkr per år. Den beräknade reavinsten vid försäljning kommer att uppgå till drygt ca 800 mnkr.

### **Ekonomiska osäkerheter, känslighetsanalys**

I kalkylen ingår ett påslag på 15-20% för brister i detaljeringsnivå, geoteknik inklusive schakt och grundläggning, arbeten utmed spårvägen, trafikprovisorier samt ledningsomläggningar. Kalkylen har inte tagit höjd för kostnader på grund av fornlämningsförekost.

Störst påverkan på utformning och exploateringsgrad har risken för att ett större område behöver reserveras för trafikens framkomlighet i etapp 1 och 3 (se Risker och osäkerhetsfaktorer). En sådan förändring innebär försämrade stadsmiljökvantiteter, påtagligt ökade utgifter för gatuutbyggnad och minskad kvartersmarksyta/ exploateringsgrad. Kvartersmarken begränsas av befintlig bebyggelse eller tvärbanan och möjligheterna att kompensera en ökning av gatuutrymmet med annat utrymme är därför på flera platser begränsade. Om lägenhetsantalet i etapp 1 och 3 minskas med 20 % och entreprenadutgifterna ökar lika mycket sjunker nuvärdet med 178 mnkr.

De framtida inkomsterna vid försäljning av mark i projektet är beräknade utifrån ett pris på 8 500 kr/kvm ljus BTA vilket får anses vara en försiktig bedömning. En förändring av priset med +/-500 kr/kvm ljus BTA (+/-6%) förändras nuvärdet med ca +/-48 mnkr.

De framtida intäkterna är också beroende av exploateringsgraden. Vid en förändring av exploateringsgraden med +/-10 % slår detta igenom i ett minskat nuvärde med +/-96 mnkr.

I etapp 2 ingår omfattande konstruktionsarbeten inom eller i direkt anslutning till tvärbanans trafikområde och banvall. Osäkerheter kring markförhållandena kommer påverka byggnadsteknik och val av konstruktion. Närheten till tvärbanan och restriktioner för arbetenas genomförande kommer att påverka tillvägagångssättet vid entreprenadernas genomförande. De kalkylerade entreprenadkostnaderna för spårväggsgatan och bron över Kyrkparksbacken motsvarar ungefär 17 % av totalkostnaden. Vid en förändring av dessa kostnader med 20 % slår det igenom i ett ökat/minskat nuvärde med ca +/-14 mnkr.

### **Slutsats-ekonomi**

Sammanfattningsvis och trots vissa osäkerheter visar projektet på ett betydande överskott och ett med god marginal positivt nettonuvärde. Marginalen är så pass god att även om flera av de större osäkerheterna faller ut till nackdel för projektet torde det likväl innebära att nettonuvärdet är positivt.

Den exploateringskalkyl för tunnelförläggningen av kraftledningen som redovisades vid genomförandebeslutet 2004-10-12 byggde på finansiering av kraftledningsprojektet genom intäkter från tomträttsupplåtelse och försäljning av nya byggrätter inom frilagda markområden. Några områden som kan förtätas huvudsakligen genom bostadsbebyggelse samt några möjliga kommersiella byggrätter framhålls särskilt; nämligen Årstastråket (1 700 lgh), Solberga (600 lgh), Bäckersta byväg (200 lgh),

Åbyvägen (155 lgh) samt några utpekade kommersiella byggrätter<sup>1</sup> (300 lgh).

Mark för hyresrätt upplåts med tomträtt och mark för bostadsrätt eller kommersiella ändamål upplåts med äganderätt. Kalkylen baserar sig på ny bebyggelse om kraftledningen avvecklas på kort sikt i storleksordningen 2 500-3 000 lägenheter och 30 000 m<sup>2</sup> kommersiella lokaler och på lång sikt kanske så mycket som 10.000 nya lägenheter. De 3.000 lägenheterna härrör från projekt i följande områden:

|                         |           |
|-------------------------|-----------|
| Årstastråket            | 1 700 lgh |
| Solberga                | 600 lgh   |
| Bägersta byväg 200 lgh  |           |
| Längs Åbyvägen          | 155 lgh   |
| Kommersiella byggrätter | 300 lgh   |
| <hr/>                   |           |
| Summa                   | 3 000 lgh |

Som framgår i uppställningen ovan har förutsatts att intäkter från markupplåtelser i Årstastråket ska bära en relativt stor andel av utgifterna för kraftledningsinvesteringen. I genomförandebeslutet för kraftledningsprojektet var projektkostnaden för ledningen kalkylerad till 565 mnkr. Sedan kraftledningsprojektet startat har kostnaden stigit och efter reviderat genomförandebeslut (635 mkr) med anledning av projektet Stockholms ström ligger slutkostnadsprognosen på 680 mkr.

Den sammanfattande slutsatsen är att projekt Årstastråket såsom förutsattes i genomförandebeslutet för kraftledningsprojektet kan tillföra ett betydande täckningsbidrag till utgifterna för nedgrävningen av kraftledningen.

### Övriga konsekvenser av projektet

#### -Tidig miljöbedömning

Kontoret har gjort en tidig miljöbedömning enligt den metod som gatu- och fastighetsnämnden antagit och godkänt. De miljökonsekvenser som bör utredas vidare vid planering av bebyggelsen är buller för den bebyggelse om berörs både av trafikbuller från Johanneshovsvägen och buller och vibrationer från tvärbanan.

Behov av utredning, avgränsning och eventuellt utgrävning föreligger för föreslagna bebyggelse i Kyrkparken och på del av Göta Landsväg som berör fast fornlämnning.

Två avvecklade och sanerade bensinstationstomter finns i området. Mindre mängder osanerade massor finns i anslutning till Stockholms vattens ledning V700 på den f d Shelltomten. Tvärbanan ligger på gammal banvall som troligen är förorenad. Projektet berör dock banvallen i begränsad omfattning. Marksanering kommer att bli nödvändig men omfattningen är begränsad.

#### -Kompensation för ianspråktagen grönyta

Största delen av bebyggelsen sker på mark som tidigare varit ianspråktagen av kraftledningsgator, verksamheter, eller som gatumark eller planterade gräsytor i anslutning till genomfartsväg som tidigare haft hög trafikbelastning. I kvarteret Medlemmen och

---

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

norr om tvärbanan sker dock viss exploatering inom naturmark.

Förslag på grönkompensation är upprustning av Lindeparken, åtgärder enligt skötselprogram för Enskedeparken, utvidgning av Grynkvarnsparken samt anläggandet av en Hälsans Stig mellan Slakthusområdet-Lindparken-Årstafältet och Enskedeparken. Kontoret avser inom ramen för planarbetet fortsätta utreda vilka åtgärder som kan vara aktuella för att kompensera att viss obebyggd mark tas i anspråk.

#### -Tillgänglighet

Projektet ska genomföras i enlighet med stadens krav på tillgänglighet.

#### -Måluppfyllelse

Den föreslagna bebyggelsen stämmer med kontorets verksamhetsplan att intensifiera arbetet med nya bostäder, samt att verka för att hålla uppe takten i stadens bostadsbyggande.

#### -Näringsliv och jobb i regionen

Kontoret bedömer att projektet bidrar positivt till näringslivet genom de arbetstillfällen som skapas och genom att bidra till att möjliggöra ytterligare inflyttning av arbetskraft.

#### -Påverkan på barn

Kontoret bedömer att projektet får mycket liten påverkan på barn och barns miljö.

#### *Samråd och information till andra förvaltningar*

Pågående detaljplanarbete sker i samarbete med stadsbyggnadskontoret. Stadsdelsnämnden har informerats under en föredragning inför detaljplanesamråd för första etappen mars 2010. Stadsdelsnämnden har anmält intresse för grupp- och specialboenden i etapp 2 och 3.

Trafikkontoret har kontinuerligt informerats om projektet och deltagit i en mötesserie vintern 2009-2010 rörande samordning av nyckeltal för trafikplanering mellan Årstastråket och projektet Årstafältet.

Familjebostäder har en markanvisning om ca 330 lägenheter i projektet. Stockholmshem äger mark i etapp 2 inom vilken ca 200 lägenheter möjliggörs. Båda bolagen deltar i projektets möten.

Samtliga stadsdelsnämndsledamöter i berörd stadsdel har fått ärendet tillskickat sig samtidigt som exploateringsnämndens ledamöter.

Då projektet bedöms medföra en utgift över 50 mnkr har föreliggande beslutsunderlag föregåtts av kontakter med stadsledningskontoret. Projektet avses successivt inordnas i den modell för projektstyrning av stora investeringsprojekt i Stockholms stad som gäller från och med 1 januari 2010.

#### *Exploateringskontorets synpunkter och förslag*

Johanneshovsvägen, Bolidenvägen och kraftledningsgatorna är stora relativt slitna hårdgjorda eller gräsbevuxna otrygga miljöer som inte inbjuder till vistelse. När kraftledningen förläggs i tunnel 2011 försvinner det sista hindret för att förbättra miljöerna.

Årstastråket överensstämmer med ÖP 1999, ÖP 2010 och visionen för Söderstaden 2030 att koppla samman Stockholms olika delar till en mer integrerad stadsmiljö. Målet för projektet är att bygga om Johanneshovsvägen och Bolidenvägen till en stadsgata

med två körfält, kantstensparkering, trädtrader och längsgående gång- och cykelbanor. Vidare omfattar projektet ny gatustruktur med bebyggelse längs tvärbanan mellan hållplats Linde och Valla Torg. Det möjliggör förtätning med ny bebyggelse längs tydliga gaturum. Gamla och nya Årsta kan byggas samman och de slitna miljöerna runt Johanneshovsvägen och Bolidenvägen rustas upp.

Projektet omfattar byggande nära och över tvärbanan med överdäckning, stödmurskonstruktioner och nya broar för tvärbanan. Vidare byggs helt nära Södra Länkens betongtunnlar. Det innebär vissa tekniska och utgiftsmässiga risker. Projektet har beröringspunkter med andra projekt som Årstafältet, Slakthusområdet och Gullmarsplan. Trots komplexiteten och riskerna har projektet en klar positivt nuvärde. Den sammanfattande slutsatsen är därför att Årstastråket kan tillföra ett betydande täckningsbidrag till redan nedlagda utgifter för nedgrävningen av kraftledningen.

Kontoret bedömer att projektet har goda förutsättningar att skapa förbättrade miljöer och på ett positivt sätt bidra till att uppfylla stadens mål för bostadsförsörjning och stadsutveckling. Inkomsterna från markförsäljningen väntas klart överstiga stadens utgifter. Mot redovisad bakgrund föreslår kontoret att exploateringsnämnden ger kontoret i uppdrag att fortsätta utredningsarbetet för projektet.

## BEREDNING

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret.

### Stadsledningskontoret

**Stadsledningskontorets** tjänsteutlåtande daterat den 25 oktober 2010 har i huvudsak följande lydelse.

Årstastråket är ett av de stadsutvecklingsområden som ingår i Söderortsvisionen med koppling både till Vision Stockholm 2030 och översiktsplanen.

Stadsledningskontoret är positivt till att staden fullföljer intentionerna att omvandla Årstastråket till ett bostadsområde. Genom att tunnelförlägga kraftledningen för beräknat 680,0 miljoner kronor, har staden redan gjort ett stort åtagande i projektet, varför detta är en naturligt nästa steg och en investering i linje med stadens mål.

I ärendet identifieras ett antal risker som är förknippade med trafikens framkomlighet, på byggande nära och över tvärbanan med överdäckning och byggande nära Södra Länkens betongtunnlar. Exploateringsnämnden har tagit fram en riskanalys som beskriver och hanterar samtliga risker i enlighet med stadens projektstyrningsmetod för stora investeringsprojekt. Stadsledningskontoret förutsätter att exploateringsnämnden uppdaterar riskanalysen inför kommande genomförandebeslut i syftet att metodiskt arbeta för att reducera samtliga identifierade risker i projektet.

Stadsledningskontoret anser att projektets exploateringsgrad är låg. Om ett större område behöver reserveras för trafikens framkomlighet än planerat, innebär detta ökade utgifter för gatuutbyggnad och minskad exploateringsgrad vilket kan försämra projektets nuvärde. Detta måste klargöras inför kommande genomförandebeslut.

Nettoexploateringsutgiften per ekvivalent lägenhet beräknas bli 282,0 tusen kronor per lägenhet, vilket är i linje med riktvärdena för ytterstaden.

Stadsledningskontoret konstaterar att utgifter för tunnelförläggning av kraftledningen, enligt kommunfullmäktiges genomförandebeslut utl. 2005:32, inte belastar kalkylen för Årstastråket. Utgiften prognostiseras nu till 680,0 miljoner kronor. I kommunfullmäktiges beslut förutsattes att inkomster från tomträtsupplåtelse och försäljning av nya byggrätter inom frilagda områden, totalt 3 000 lägenheter, varav Årstastråket med 1 700 lägenheter, skulle finansiera utgifterna för tunnelförläggningen av kraftledningen. Om projektet belastas sin andel av den utgiften, drygt 400 miljoner kronor, ökar nettoexploateringsutgiften till 533,0 tusen kronor per lägenhet. Detta bedömer stadsledningskontoret vara högt för ett ytterstadsområde och snarare i nivå med exploateringsutgiften för ett innerstadsområde. Projektets andel i utgiften för att tunnelförlägga kraftledningen indikerar dock att det finns en balans mellan utgifter och motsvarande inkomster för den nu aktuella exploateringen. Detta om projektets positiva nuvärde om 436,0 miljoner kronor reduceras med drygt 400,0 miljoner kronor för andel i utgiften för att tunnelförlägga kraftledningen, och således sjunker till närmare noll.

Stadsledningskontoret uppmanar exploateringsnämnden att i kommande genomförandebeslut tydliggöra de ekonomiska beräkningarna med avseende på antal lägenheter, exploateringsgrad, utgifter för kraftledningstunneln och driftskostnadskonsekvenser för berörda nämnder så att hela projektets ekonomi, inklusive kraftledningstunneln blir tydlig.

Stadsledningskontoret vill understryka vikten av att exploateringsnämnden samverkar med samtliga berörda nämnder i det fortsatta arbetet. Bland annat måste planeringen av idrottshallar i området på ett tidigt stadium i projektet samordnas med idrottsnämnden. Det är även viktigt att exploateringsnämnden i nära samverkan med Enskede-Årsta-Vantör stadsdelsnämnd planerar för byggandet av förskolor. Staden har behov av utbyggnad av bostäder för personer med fysiska och psykiska funktionsnedsättningar. Stadsledningskontoret anser att sådana bostäder ska ges hög prioritet i projektet.

Stadsledningskontoret anser generellt att beslut om projekt som avser exempelvis samma område bör hållas samman. Om exploateringsnämnden avser att fatta separata genomförandebeslut för etapperna, anser stadsledningskontoret detta vara befogat om projekten är oberoende av varandra vad gäller tidplan, ekonomi och utformning. Vid tidpunkten för genomförandebeslut för nästa etapp, uppmanas exploateringsnämnden att redovisa hur de tre etapperna hänger ihop samt uppdatera kalkylen för samtliga tre etapper för att få en totalbild över projektets ekonomi så att en bedömning kan göras om ett reviderat inriktningsbeslut är aktuellt.

Stadsledningskontoret föreslår därför kommunstyrelsen att föreslå kommunfullmäktige ge exploateringsnämnden i uppdrag att fortsätta utredningsarbetena för exploatering inom Årsta 1:1 och Enskede Gård 1:1 med flera (Årstastråket) i med som sagts i detta tjänsteutlåtande.

## RESERVATIONER M.M.

### **Exploateringsnämnden**

*Särskilt uttalande* gjordes av ordföranden Joakim Larsson m.fl. (M) och ledamoten Ulf Fridebäck (FP) enligt följande.

Det är glädjande att med detta inriktningsbeslut inleda utvecklingen av Årstastråket till en ny, urban stadsdel i den centrala stadens utvidgning i ett centralt och citynära läge mellan Liljeholmen och Hammarby Sjöstad. Den exploatering av området som planeras länkar på ett förtjänstfullt sätt samman Johanneshov och Enskede Gård med Västberga och Liljeholmen. Projektet uppvisar dessutom i detta skede en stark exploateringskalkyl.

Exploateringsnämnden vill dock påtala vikten av att i den fortsatta projekteringen särskilt beakta trafikfrågorna. 3 000 nya lägenheter är ett betydande tillskott och den trafik som detta kan väntas generera måste tillförsäkras en acceptabel framkomlighet. Inför ett kommande genomförandebeslut är det, för att undvika underdimensionering av trafiklösningarna, angeläget att exploateringskontoret tillsammans med trafikkontoret ser över trafiklösningarna. Strävan måste vara att söka förena trafikspekterna med en fortsatt god exploateringsekonomi och stadsbyggnadsmässigt tilltalande lösningar.

*Särskilt uttalande* gjordes av ledamoten Emilia Hagberg (MP) enligt följande.

Stadsbyggnadsnämnden framhöll i tidigare beslutet om program för Årstastråket att exploateringen förutsätter att Årstafältet blir landskapspark, att Årstaskogen skyddas som naturreservat samt att det görs verkliga ekologiska kompensationsåtgärder för de grönområden som ska bebyggas. Detta gäller fortfarande.

Planerna på exploatering längs med Johanneshovsvägen/Årstavägen är överlag goda. Området är väl lämpat för förtätningar. Förslaget till detaljplan ger många nya bostäder i ett mycket bra läge, nära kollektivtrafik, service och landskapsparken på Årstafältet. Ny bebyggelse i området ger också möjlighet att knyta samman stadsdelarna Enskede Gård och Årsta.

Kollektivtrafiklösningar samt gång- och cykelbanor måste planeras in noga för att erbjuda plats för den ökande cyklingen i Stockholm, och för att minska behovet av bilanvändning i detta centrala läge. Tillgänglighetsfrågor måste beaktas redan i detaljplaneskedet.

Exploateringen måste framöver ta hänsyn till den kulturhistoriskt värdefulla villa-bebyggelsen i Enskede Gård. Det är bra att de högsta husen i den östra delen av planområdet, särskilt tiovaningshuset vid hållplats Linde, har sänkts.

Förskolan kan med fördel förläggas till någon av bottenvåningarna i ett av flerbostadshusen. Hela området behöver planeras som ett energieffektivt område. Som Eu-

ropas miljöhuvudstad är det inte godtagbart att nya byggnader inte håller minst motsvarande passivhusstandard. Detta är av extra stor vikt vid större exploateringsprojekt som dessa.