



Andris Rozenbachs
Projektutveckling
Telefon: 08-508 270 25
andris.rozenbachs@expl.stockholm.se

Till
Exploateringsnämnden 2009-12-17

Ändrade markanvisningar för Älvsjö C. Avtal med Maxera och SL. Genomförandebeslut.

Förslag till beslut

1. Exploateringsnämnden godkänner för sin del genomförandet av exploatering inom Älvsjö C omfattande investeringsutgifter om 322 mnkr och investeringsinkomster om 4 mnkr samt föreslår att kommunfullmäktige godkänner genomförandet och ger exploateringsnämnden, genom exploateringskontoret, i uppdrag att genomföra projektet.
2. Exploateringsnämnden anvisar kv 3 inom Älvsjö C för bostäder till Maxera.
3. Exploateringsnämnden ger kontoret i uppdrag att träffa överenskommelser resp avtal mellan exploateringsnämnden och Maxera resp SL avseende Älvsjö C enligt vad som anges i kontorets tjänsteutlåtande.

Krister Schultz

Gunnar Jensen

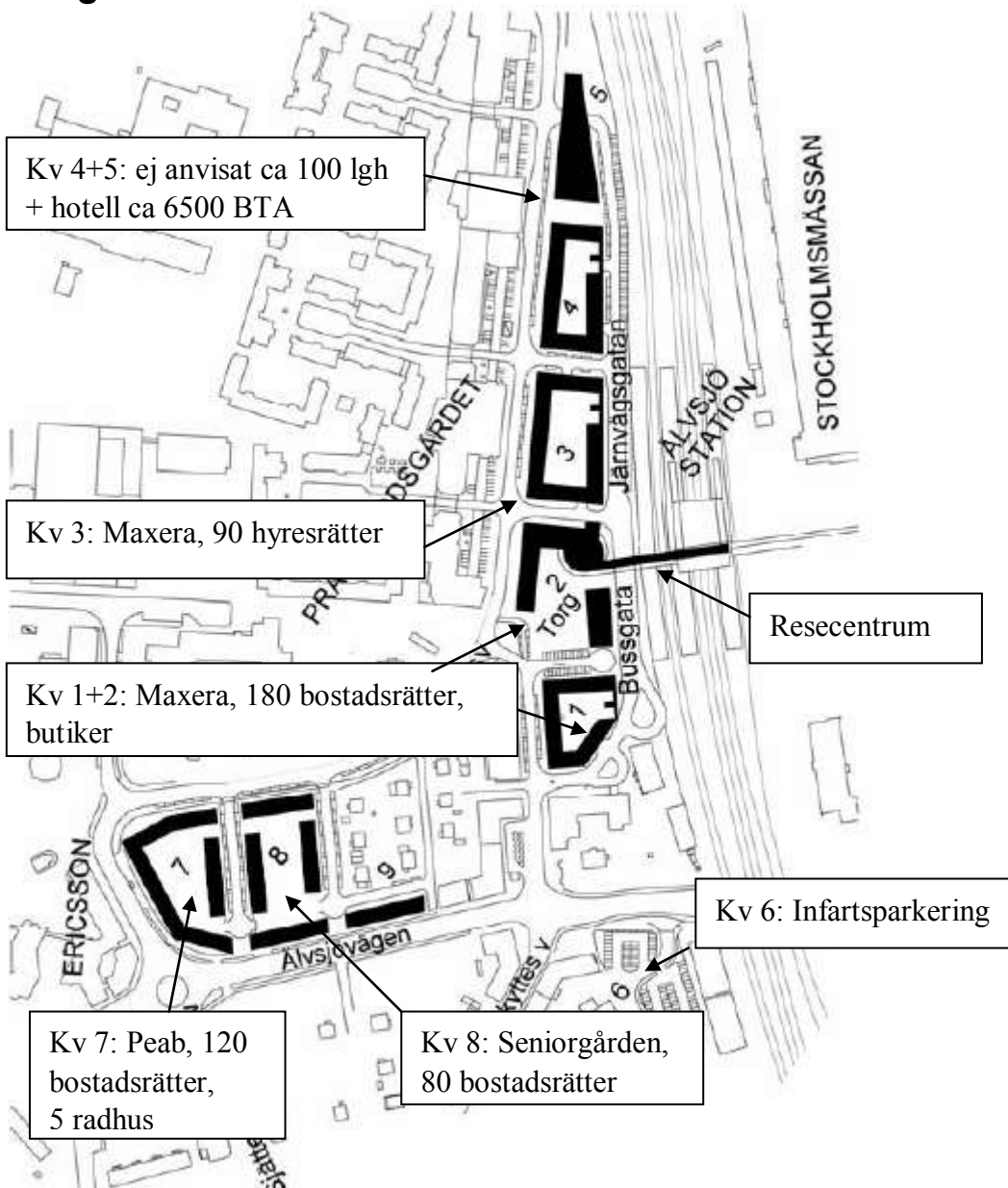
Lars Fyrvald

Sammanfattning

Centrala Älvsjö är ett av stadens stadsutvecklingsområden och ingår även i "Vision för Söderort". Här planerar staden för ca 600 bostäder, ett resecentrum tillsammans med SL och annan service. Mark har anvisats och spårområde har friställts efter markförvärv från Banverket. 200 lgh har redan färdigställts. Kontoret har upprättat förslag till överenskommelser om exploatering med byggherren Maxera och avtal med SL. Projektet medför investeringsutgifter om ca 320 mnkr och försäljningsinkomster om ca 140 mnkr. Expertrådet kommer att behandla ärendet 2009-12-09. Projektet bedöms medföra ett negativt nettonuvärde på 60 mnkr eller ett underskott på 93 tkr/lgh.

-
- Bilaga 1: Överenskommelser med Maxera
 - Bilaga 2: Avtal Älvsjö resecentrum med SL
 - Bilaga 3: Avtal om bussterminal med SL
 - Bilaga 4: Nuvärdeskalkyl

Bakgrund



Tidigare beslut

Översiktsplanen redovisar centrala Älvsjö som ett av stadens tolv stadsutvecklingsområden och Älvsjö ingår även i ”Vision för Söderort”.

Gatu- och fastighetskontoret och stadsbyggnadskontoret påbörjade 1998 program- och detaljplanearbete i samråd med Banverket, SL och stadsdelsförvaltningen för att förtäta området mot järnvägen med bostäder, arbetsplatser och service samt att utveckla bytespunkten (resecentrum).

I programmet föreslogs ca 600 lgh och service i området vid stationen (kvarter 1-8 på kartan). Programmet har godkänts av GFN (2002-04-16) och detaljplanerna har redovisats i ExplN (2007-03-08). All mark utom kv 4+5 har anvisats. Kvarteren 7-8 (Armborstet) med ca 200 lgh har färdigställts efter delgenomförandebeslut i MN (2006-01-26) och ExplN (2008-03-13). Genomförandet för kvarteren 1-5 (ca 400 lgh)

har förberetts genom att banområde förvärvats av Banverket (delgenomförandebeslut i MN 2005-09-01 och 2006-12-14) och därefter friställts. En utökning av befintlig infartsparkering vid Herr Stens väg/Älvsjövägen har färdigställts. Projektering av gator mm och resecentrum har genomförts efter delgenomförandebeslut i ExplN (2007-03-08).

Förutsättningar

Planområdet utgörs idag av bussterminal (Älvsjö stationsplan) samt extensiva ytor som används för parkering och som banområde. Från bussterminalen går en gång- och cykelbro över järnvägen, ansluter till stationen och vidare mot mässan. Genom att flytta bussterminalen och skapa en bussgata längs järnvägen och flytta infartsparkering till en utökad parkering vid Herr Stens väg/Älvsjövägen (kv 6) samt flytta företagsparkering i kv Armborstet skapas plats för nya bostadskvarter och ett nytt torg.



Kvarter och gaturum

Älvsjö torg

Förslaget innehåller 6 bostadskvarter (kv 1-4,7-8) i 5-6 våningar samt butiker och all boendeparkering i garage och p-däck. Mellan kvarter 2 och 3 samt resecentrum föreslås ett nytt torg och mellan kvarteren nya gaturum. Med ambitionen att göra centrala Älvsjö till en värdigare plats har gestaltningen av både gaturum, torg och byggnader satts i fokus. I anslutning till torget föreslås plats för offentlig toalett. Korttidsparkering för butikskunder ordnas på markparkering samt i befintligt garage norr om kv 2 där även boendeparkering för kv 2 inryms.

I kv 5 föreslås en "accentbyggnad" i ca 14 våningar innehållande hotell. För närvarande finns ingen intressent.

Befintlig infartsparkering vid Herr Stens väg/Älvsjövägen (kv 6) har utökats genom att befintliga tennisbanor avvecklats.



Resecentrum

Resecentrum vid torget

Älvsjö station är Sveriges femte största järnvägsstation och av Stockholmsmässans besökare kommer ca 700 000 via Älvsjö station. Trafikprognoser fram till 2015 visar på en fördubbling av antalet resenärer med ett framtidsscenario som inrymmer även tvärspårväg och regionalståg. Målsättningen för resecentrum har varit att skapa en bekväm omstigning mellan tåg och buss/spårvagn och en knutpunkt värdig antalet resenärer och Stockholmsmässan samt att ge plats för framtida kapacitetsökningar och trafikslag.

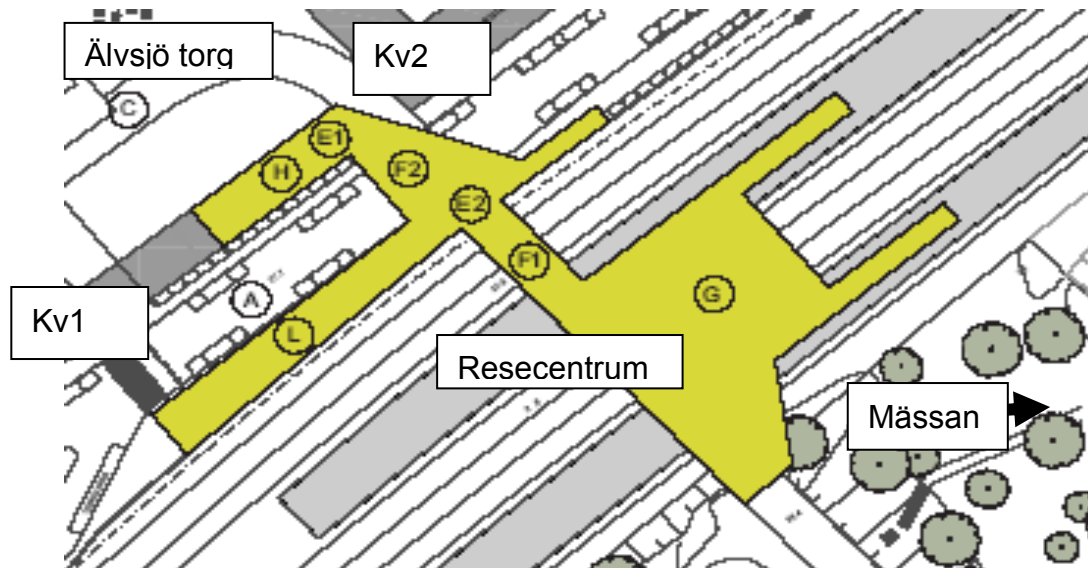
Förslaget innehåller en förbättrad omstigning mellan tåg och buss. Det nya torget och en ny bussterminal (a se karta nedan) knyts ihop med stationen (g) via nya och upprustade samt klimatiserade kommunikationsytor (f1+f2), det s.k. resecentrumet. I anslutning till kommunikationsytorna uppför SL en väntehall för bussresenärer (e2). För att lösa cykelparkering föreslås ett cykel-p-hus (l) i flera plan direkt anslutet till resecentrum. Cykel-p-hus i flera plan

Resecentrum och cykel-p-huset



mellan bussgata och järnväg är en kostsam lösning, men den frigör mark för bebyggelse och torg. En cykelparkering föreslås också invid entrén till resecentrum från mässidan.

Det regionala cykelstråket över järnvägen behålls och dras via en ny ramp på cykel-p-huset. Angöring till resecentrum sker vid torget. Passage genom resecentrum kommer att vara möjlig dygnet runt för både gående och cyklister.



Överenskommelser och avtal

Ändrade markanvisningar

Familjebostäder har anvisning för hyresrätter i kv 1 och Maxera för bostadsrätter i kv 2+3. För att underlätta ett snabbare genomförande och bättre ekonomi för hyresrätter har Familjebostäder lämnat tillbaka sin markanvisning. Kontoret föreslår att Maxera övertar markanvisningen för kv 1 för bostadsrätter och istället uppför hyresrätter i kv 3 och överlåter dessa till Familjebostäder. Detta innebär att kv 3 med hyresrätter kan byggstarta ca 20 månader tidigare än vad hyresrätter i kv 1 skulle ha startat.

Danator har återlämnat markanvisningen för kv 4 och 5. Bolaget har bedömt marknadssituationen som så svår att man inte kan gå vidare. Kontoret avser att söka intressenter via anbud och återkomma med förslag till markanvisning för kv 4 och 5.

Ekonomiöversyn och försäljning

Projektet hade när det redovisades för nämnden i samband med planremissen ett underskott i exploateringskalkylen på ca 80 mnkr. Efter projektering har detta ökat och tidvis tangerat 140 mnkr. Kontoret har därefter vidtagit besparingsåtgärder för att sänka kostnaderna men också förhandlat med byggherren Maxera för att öka intäkterna. Härigenom har underskottet i exploateringskalkylen kunnat reduceras till ca 100 mnkr motsvarande nuvärde ca -60 mnkr.

Kvarteren 1-4 har tidigare föreslagit att upplåtas med tomträtt. Efter förhandlingar med Maxera föreslås nu att kv 1 säljs och kv 2 och 3 upplåts med tomträtt. Kv 4 där kontoret nu söker ny intressent och även kv 5 (hotell) föreslås också att säljas.



Kv 7 och 8 är upplåtna med tomträtt.

Överenskommelser med Maxera och avtal med SL

Förslag till överenskommelser om exploatering har upprättats med byggherren Maxera enligt kontorets sedvanliga mallar (bilaga 1). Bolaget föreslås få kv 2 och 3 upplåtna med tomträtt samt en prisbestämd option på att köpa kv 1. Kontoret återkommer till nämnden i särskilt ärende om optionen utlöses. Expertrådet kommer att behandla ärendet 2009-12-09.

Långdragna förhandlingar har förts med SL om fördelning av exploaterings- och driftskostnader för resecentrum inklusive bussterminal. Förslag till genomförandavtal och bussterminal har tagits fram (bilaga 2 och 3). Resecentrums vänthall föreslås upplåtas med tomträtt till SL. Staden föreslås anlägga och arrendera ut bussterminalen till SL på 25 år samt utföra viss drift mot ersättning. Gällande bussterminalavtal är på obegränsad tid och terminalen har anlagts av staden mot ersättning från SL. Skulle staden säga upp det nya bussterminalavtalet för att få åtkomst till arrendet/bussterminalen ska staden ersätta SL med en ny bussterminal eller kostnaden för denna. Bussterminalavtalet och genomförandavtalet redovisas även för beslut i trafik- och renhållningsnämnden.

Beslut

Senast ärendet behandlades av exploateringsnämnden var 2008-03-13 då nämnden fattade ett reviderat delgenomförandebeslut för kv Armborstet (kv 7-8). I samband med att detta ärende behandlas behandlar stadsbyggnadsnämnden godkännande av detaljplanen. Antagandet av detaljplanen ska beslutas av kommunfullmäktige.

Genomförande och tidplan

Stadens utbyggnad av gator och resecentrum kan starta tidigast i april 2010.

Resecentrum planeras att vara färdigt 2012 inklusive SL:s utbyggnad av resecentrums vänthall. Bostäderna planeras byggstarta hösten 2010 med första inflyttning 2012 och sista inflyttning 2013/2014. Skedesplaner har tagit fram för samordning av Maxeras, SL:s och stadens arbeten.

Genomförandebeslut beräknas att kunna tas upp i kommunfullmäktige första kvartalet 2010.

Risker och osäkerhetsfaktorer

Byggherrarna ansvarar för all byggnation inom kvartersmark men staden tar kostnader för eventuell deponi av förorenad mark. Risken för omfattande merkostnader bedöms som ringa. Stadens anläggningar, som delar av resecentrum, är relativt komplicerade och vid utbyggnad krävs noggrann samordning för att kollektivtrafikknutpunkten ska fungera under byggtiden. Kontoret har i kalkyl gjort påslag för komplexiteten (. Grundläggningsförutsättningarna i området är mindre bra vilket kan innebära en viss risk för ökade kostnader. Hänsyn är taget till detta i kalkylen.

Det finns risk för att tidplanen för projektet kan komma att förskjutas. Anledningen till detta är rådande konjunkturförhållanden och att byggherrar inte kunnat utses till all mark.

Ekonomi

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

Resultat av investeringsanalys enligt nuvärdesmetoden

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

Investeringsanalysen för projektet redovisar ett negativt nettonuvärde på 60 mnkr, motsvarande ett underskott om 93 tkr/lgh.

Nuvärdeskalkyl, nyckeltal och budgetkonsekvenser redovisas i bilaga 4.

De sammanlagda utgifterna i löpande prisnivå beräknas till 322 mnkr, varav 74 mnkr är utgifter t o m 2008, dvs. redan nedlagda utgifter enligt tidigare delgenomförandebeslut. Stadens utgifter i dagens penningvärde i projektet består av kostnader för resecentrum (112 mnkr), gator och torg (133 mnkr), friställande av spår område (24 mnkr) samt övriga kostnader som sanering, konst, projektering, utredning m m (52 mnkr).

Projektets nettoexploateringsutgift per lgh beräknas uppgå till 462 tkr i fast prisnivå. Detta nyckeltal visar projektets nettoutgifter inklusive redan nedlagda utgifter.

Budgetkonsekvenser

Investeringsutgifterna för genomförandet beräknas till 322 mnkr i löpande prisnivå. Utfallen över åren beräknas bli enligt nedanstående tabell:

Budgetkonsekvenser	Ack						
Investering	t.o.m.						
Mnkr	2008	2009	2010	2011	2012	Senare	Totalt
Utgifter inkl. förvärv (-)	-73,7	-14,6	-33,5	-93,7	-84,3	-22,6	-322,4
Inkomster (exkl. försäljning)	2,1	0,0	2,0	0,0	0,0	0,0	4,1
Nettoutgift (-) /-inkomst	-71,5	-14,6	-33,5	-93,7	-84,3	-22,6	-318,3
Försäljningsinkomst vid friköp	3,6	3,6	0,0	82,7	53,9	0,0	143,7

Projektet bedöms påverka stadens och exploateringsnämndens resultat enligt resultatanalys i bilaga 4. De sammanlagda driftskostnaderna vilka omfattar bl.a. kapitalkostnader för staden, driftkostnader för trafiknämnden, m.m. beräknas uppgå till som mest ca 24 mnkr per år. De beräknade drift och underhållskostnaderna inom trafiknämndens ansvarsområde beräknas efter genomförande som mest uppgå till ca 2,2 mnkr per år exklusive cykel-p-hus. Driftansvar och anslag för cykel-p-huset kommer att hanteras i särskilt ärende via trafiknämnden till kommunfullmäktige.



Kapitalkostnaderna för nämnden beräknas som mest uppgå till ca 21 mnkr per år och minskar därefter genom avskrivningar. Intäkterna för tomträttsavgälder beräknas till 3,2 mnkr per år. Försäljningsinkomsterna beräknas ge en reavinst på 79,5 mnkr.

Övriga konsekvenser av projektet

-Miljö

Under projektets planering har fler miljörapporter tagits fram. Stor vikt har lagts på riskanalys och att i samråd med länsstyrelsen anpassa bebyggelsen till farliga transporter på järnväg.

-Kompensation för ianspråktagen grönyta

All bebyggelse sker på mark som redan är exploaterad, inga grönytor tas i anspråk.

-Tillgänglighet

Platsen är en knutpunkt för kollektivtrafiken och ett lokalt centrum och kommer att uppfylla gällande krav på tillgänglighet.

-Måluppfyllelse

Projektet Älvsjö C stämmer med kontorets verksamhetsplan att intensifiera arbetet med nya bostäder samt att verka för att öka bostadsbyggandet på redan anspråkstagen mark. Projektet syftar dessutom till att i samarbete med SL förbättra omstigning och öka komforten för kollektivtrafikens resenärer.

-Näringsliv och jobb i regionen

Enligt tidplanen sker byggstarten under rådande lågkonjunktur vilket är positivt för arbetsmarknaden. Med tanke på byggnationens storlek och omfattning kommer detta att bli en stor arbetsplats även under uppförandet.

-Påverkan på barn

Projektet bedöms inte ha några negativa effekter på barn.

-Samråd och information till andra förvaltningar

Kontoret samarbetar med trafikkontoret om resecentrum samt utbyggnad av gator och torg m m som kommer att förvaltas av trafikkontoret.

Plan för uppföljning

Projektet kommer i huvudsak att följas upp i samband med den normala ekonomirapporteringen, Flerårsprogram, Verksamhetsplan, Verksamhetsberättelse m.m.

Exploateringskontorets synpunkter

Älvsjö är ett av stadens tolv stadsutvecklingsområden och Älvsjö ingår även i "Vision för Söderort". Projektet ger ca 600 nya lgh och service i ett bra kollektivtrafikläge med en bekväm omstigning mellan tåg och buss/spårvagn samt plats för framtida kapacitet och trafikslag. En knutpunkt värdig antalet resenärer och Stockholmsmässan skapas.



Kontoret föreslår att exploateringsnämnden beslutar i enlighet med kontorets förslag.

Slut