



Patrik Dahlin  
Avdelningen för projektutveckling  
Telefon: 08-508 264 89  
patrik.dahlin@expl.stockholm.se

Till  
Exploateringsnämnden 2010-06-17

## Exploatering inom Årsta 1:1 och Enskede Gård 1:1 m fl (Årstastråket). Inriktningsbeslut

### Förslag till beslut

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

Krister Schultz

Gunnar Jensen

Larisa Freivalds

### Sammanfattning

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 kraftled-



ningens 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 nettonuvärde 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 genomförandebeslutet 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 tunnelförlägga 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 innebär 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. Lägg därtill de ca 200 hyreslägenheter som blir möjliga inom Stockholmshems fastigheter längs Sandfjärdsgatan uppnås en fördel-

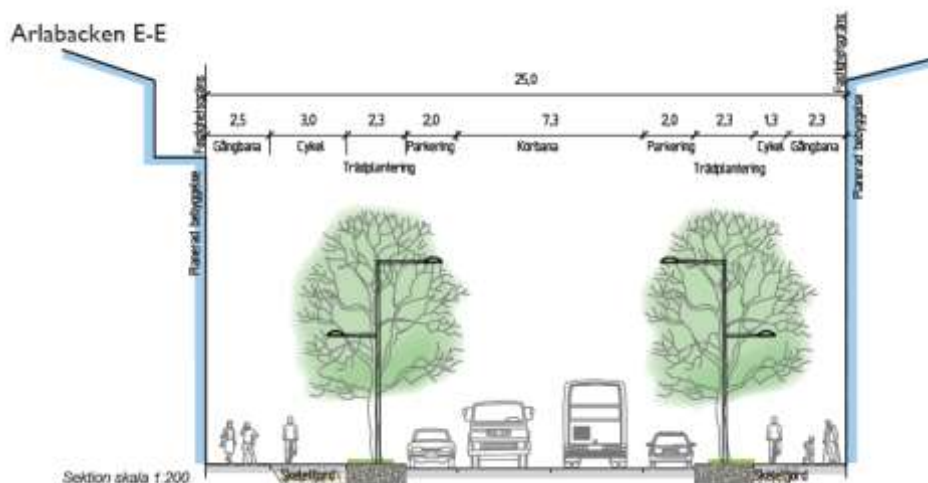


*Årstastråket, Etapp 1*

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.

Exploaterings 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 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 spårvägsgator med bebyggelse på var sin sida och längs med tvärbanan bort mot hållplats Valla Torg. Spårvägsgatorna 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 bebygga 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 stomljud 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). Där 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:

Budgetkonsekvenser	Ack t.o.m. 2009	2010	2011	2012	2013	Senare	Totalt
<b>Investering</b>							
Mnkr							
Utgifter inkl. förvärv (-)	-15,4	-5,6	-22,6	-72,2	-156,9	-268,7	-541,3
Inkomster (exkl. försäljning)	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
<b>Nettoutgift (-) /-inkomst</b>	<b>-15,4</b>	<b>-5,6</b>	<b>-22,6</b>	<b>-72,2</b>	<b>-156,9</b>	<b>-268,7</b>	<b>-541,3</b>
Försäljningsinkomst	0,0	0,0	0,0	229,9	270,6	400,2	900,8

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.

Budgetkonsekvenser	2010	2011	2012	2013	2014	Senare	Kom- mentar
<b>Drift</b>							
Mnkr							
<b>Resultatpåverkan ExplN</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	år 2014
Reavinster/förluster	0,0	0,0	209,7	242,1	386,8	0,0	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 TRN+SDN</b>							
Driftskostnader TRN+SDN	0,0	0,0	-0,3	-0,7	-1,4	-1,4 och -1,9	
Underhållskostnader trafiknämnden	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. Kapitalkostna-

derna 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 fornlämningsförekomst.

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/exploateringstal. 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 exploateringstalet 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), Bägersta 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/>	<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.

---

<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)

## 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 fornlämning.

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 norr om tvärbanan sker dock viss exploatering inom naturmark.

Förslag på grönkompensation är upprustning av Lindeparken, åtgärder enligt skötselprogram för Enskedeparken, utvidgning av Grynkvärnsparken 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 arbetstillfällena 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, trädrader och långsgående

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.

**Slut**