

**Handläggare**  
Patrik Dahlin  
08-508 265 85**Till**  
Exploateringsnämnden  
2015-11-12

## **Årstastråket inom del av fastigheten Årsta 1:1 och Enskede gård 1:1. Reviderat inriktningsbeslut samt genomförande- beslut 2. Överenskommelse om exploa- tering med försäljning för bostäder med JM AB.**

### **Förslag till beslut**

1. Exploateringsnämnden godkänner för sin del fortsatt utredning av förutsättningarna för exploatering inom Årstastråket, återstående etapper Valla torg - Vallastråket (del av etapp 2) och Bolidenplan (etapp 3) samt föreslår att kommunfullmäktige godkänner inriktningen för projektet och ger exploateringsnämnden, genom Exploateringskontoret, i uppdrag att fortsätta utredningarna upp till 95 mnkr. Reviderat inriktningsbeslut.
2. Exploateringsnämnden godkänner för sin del genomförandet av exploatering inom del av Årsta 1:1 (Årstastråket del av etapp 2 detaljplan Glavs fjorden, Sävlången och Ormlången) omfattande investeringsutgifter om 122 mnkr samt föreslår att kommunfullmäktige godkänner genomförandet och ger exploateringsnämnden genom Exploateringskontoret, i uppdrag att genomföra projektet Genomförandebeslut 2.
3. Exploateringsnämnden ger för sin del kontoret i uppdrag att träffa överenskommelse om exploatering mellan nämnden och JM Bostad AB avseende del av Årsta 1:1 (Glavs fjorden och Sävlången) och träffa erforderliga avtal med en total försäljningsinkomst om ca 388 mnkr, enligt kontorets tjänsteutlåtande, samt föreslår att kommunfullmäktige godkänner försäljningen och ger kontoret i uppdrag att teckna erforderliga avtal.

**Exploateringskontoret**  
Avdelningen för ProjektutvecklingFleminggatan 4  
Box 8189  
104 20 Stockholm  
Telefon 08-508 265 85  
Växel 08-508 276 00  
Fax 08-508 262 62  
patrik.dahlin@stockholm.se  
exploateringskontoret@stockholm.se  
Org nr 212000-0142  
stockholm.se/exploateringskontoret

Håkan Falk  
Förvaltningschef

Gunnar Jensen  
Avdelningschef

Larisa Freivalds  
Enhetschef

## Sammanfattning

Planeringen för Årstastråket har pågått sedan 2000. Projektet syftar till att skapa ca 3 000 nya bostäder för 7 500 invånare under en period av minst 10 år i ett centralt och attraktivt läge med god tillgång till kollektivtrafik, rekreation och service. I området finns också plats för ny skola, förskolor, idrottshall och lokaler för butiker och verksamheter. Projektet överensstämmer med stadens övergripande mål, inriktnings- och verksamhetsmålen i stadens budget och med målsättningen om nya bostäder i attraktiva miljöer för en växande befolkning.

Projektet innebär för stadens del investeringar i ombyggnad och komplettering av gatenätet, nya parker och gång- och cykelstråk samt förstärkning eller upprustning av befintliga parker och grönkompensation.

Investeringsanalys enligt nuvärdesmetoden redovisar positivt nettovärde om 1 377 mnkr. De sammanlagda utgifterna i löpande prisnivå beräknas till cirka 787 mnkr och investeringsinkomsterna beräknas till ca 127 mnkr. Försäljningsinkomster beräknas till 1 919 mnkr och reavinsten beräknas till 1 883 mnkr. Projektets täckningsgrad inklusive nedlagda nettoutgifter beräknas till 233 %. Resultatet är väsentligt bättre än i det förra inriktningsbeslutet från 2011 som visade ett positivt nuvärde om 435 mnkr. Orsaken till det är främst ökade markpriser och att uppskattningen om framtida prisutveckling i det förra beslutet var försiktig. En jämförelse i tabellform mellan inriktnings- och genomförandebesluten finns i avsnittet om ekonomiska konsekvenser för staden.

Exploateringsprojekten ska i huvudsak vara lönsamma för att utgifterna för infrastruktur och kommunal service ska kunna bäras av intäkterna i projekten. Utgifter har ökat i form av tex fler gator, parker och nya eller ombyggda gator, lokaler för offentlig service och skola. Det finns därför anledning att se över utgifter och intäkter i samband med genomförandebeslut för kommande etapper.

Genomförandebeslutet för andra etappen har också ett positivt nuvärde om 232 mnkr. De sammanlagda utgifterna i löpande prisnivå beräknas till cirka 122 mnkr. Täckningsgrad inklusive nedlagda nettoutgifter 273%.

Försäljningsinkomster för andra etappen beräknas till 388 mnkr. Expertrådet har godkänt priserna för bostäder resp kommersiella lokaler under 2013 (etapp 2) samt 2015 (etapp 3).

Genomförandebeslutet för etapp 2 föreslås fattas innan de tre detaljplaner som beslutet avser har antagits. Detta för att möjliggöra genomförande av åtgärder som påverkar tvärbanan samordnat med Trafikförvaltningens egna tågavstängningar som är planerade till 2017. De mest omfattande av dessa är två nya broar för tvärbanans spårtrafik som kan genomföras inom gällande detaljplan. Två av de tre planerna har dock kommit så långt som till granskning kommande årsskifte.

Avstämning har skett med stadsledningskontoret 2015-10-12 och löpande med berörda nämnder i övrigt.

## Innehåll

<b>Årstastråket inom del av fastigheten Årsta 1:1 och Enskede gård 1:1. Reviderat inriktningsbeslut samt genomförandebeslut 2. Överenskommelse om exploatering med försäljning för bostäder med JM AB.....</b>	<b>1</b>
Förslag till beslut.....	1
Sammanfattning .....	2
Innehåll .....	3
<b>Reviderat inriktningsbeslut .....</b>	<b>6</b>
Bakgrund.....	6
Tidigare beslut .....	8
Lägesredovisning .....	9

Etapp 1 .....	9
Etapp 2 .....	9
Etapp 3 .....	11
Sammanställning lägenheter och lokaler .....	14
Projektorganisation .....	14
Ekonomiska konsekvenser för staden .....	16
Resultat av investeringsanalys enligt nuvärdesmetoden.....	17
Utgifter för andra nämnder och bolag.....	19
Budgetkonsekvenser .....	20
Ekonomiska osäkerhetsfaktorer .....	22
Slutsats-ekonomi.....	23
Hur projektet uppfyller stadens mål.....	23
Bostadsbebyggelse .....	23
Miljö.....	24
Kompensation för ianspråktagen grönyta .....	25
Energihushållning .....	26
Tillgänglighet.....	26
Påverkan på barn.....	26
Konstnärlig utsmyckning, 1% Konst .....	27
Genomförandefrågor.....	27
Tidplan och kommande beslut .....	27
Risker och osäkerheter .....	29
Information till andra förvaltningar .....	30
Kontorets sammanfattande bedömning.....	30
<b>Genomförandebeslut etapp 2 .....</b>	<b>32</b>
Bakgrund.....	32
Tidigare beslut .....	34
Beslut om förskolor.....	34
Genomförandeavtal med Trafikverket och Trafikförvaltningen .....	34
Överenskommelser om exploatering .....	35
Exploateringsavtal.....	36
Ekonomiska konsekvenser för staden .....	36
Resultat av investeringsanalys enligt nuvärdesmetoden.....	36

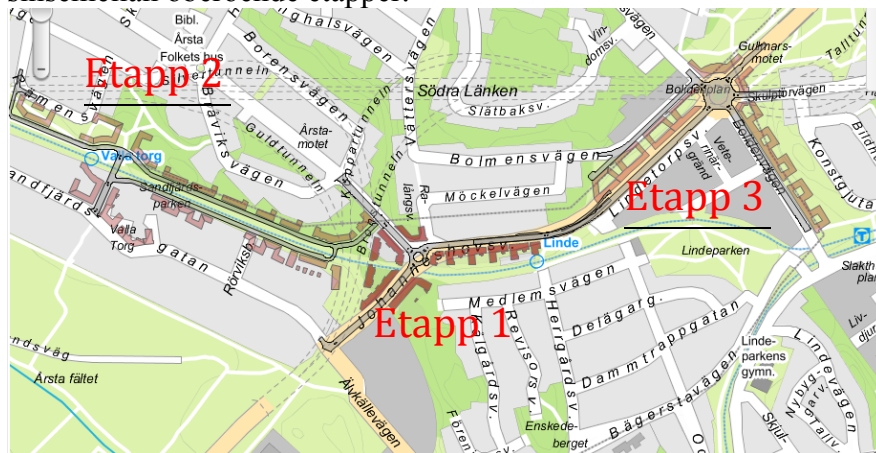
Budgetkonsekvenser .....	37
Ekonomiska osäkerheter .....	38
Slutsats-ekonomi.....	39
Hur projektet uppfyller stadens mål.....	39
Genomförandefrågor.....	39
Tidplan .....	39
Risker och osäkerheter .....	40
Information till andra förvaltningar .....	40
Kontorets sammanfattande bedömning.....	41

## Reviderat inriktningsbeslut

### Bakgrund

Årstastråket mellan Årsta, Enske Gård, Johanneshov och Slakthusområdet genomförs sedan Södra länken öppnats för trafik och staden investerat 645 mnkr i tunnelförläggning av två kraftledning. Projektet överensstämmer med Promenadstaden – översiktsplan 2010 - och stadens visionsarbete för Söderstaden. Årstastråket kopplar ihop Årstafältet och Söderstaden.

Planeringen har pågått sedan 2001 då JM, Familjebostäder och Sbc Bo erhö en gemensam markanvisning för 1.000 lägenheter. Sedan följde programarbete varefter projektet delades in i tre sinsemellan oberoende etapper.



*Årstastråket ursprunglig struktur, etapp 1 centralt, etapp 2 längs Sandfjärdsgatan/tvärbanan och etapp 3 mot Slakthusområdet*

Programmet angav bl a följande:

- komplettera befintliga bostadsområden i Årsta med en ny struktur, koncentrerad till trafikstråk och knutpunkter.
- ny bebyggelse föreslogs få 5 våningar i genomsnitt, vid viktiga knutpunkter 6-7 våningar
- förbättra kontakten mellan Årstas stadsdelar främst mellan gamla Årsta och Valla Gårde respektive Årstafältet (etapp 2)
- mildra tvärbanans barriäreffekt genom flera nya plankorsningar mellan spårväggsgator längs tvärbanan med inspiration från Hammarby sjöstad (etapp 2)
- stärkt ekologiskt stråk Årsta skog –Årstafältet (etapp 2)

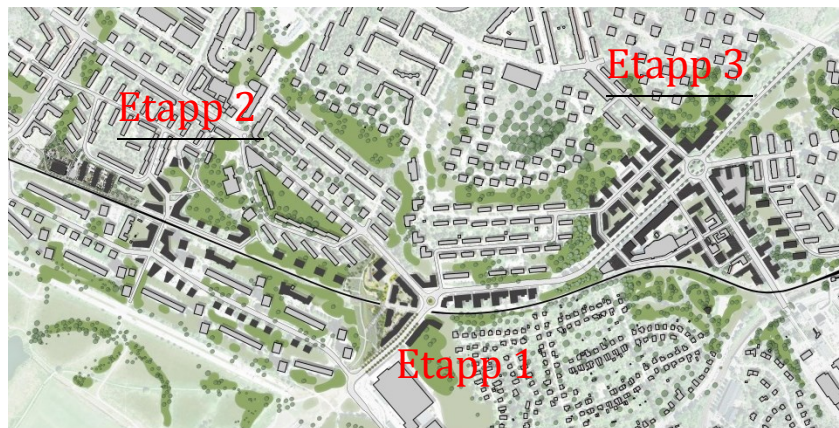
Verksamhetsområdena runt Bolidenplan förutsattes i stort sett kvarligga oförändrade. Stora delar av strukturerna berör tvärbanan och Södra länken.

Projektet drog ut på tiden på grund av svårigheten i att bygga nära Södra länken och på tvärbanan. Kuperad terräng och närhet till befintlig bebyggelse har bidragit till utredningstiden.

Omvärldsförändringar har också påverkat projektet:

- ökad ambition i stadsutvecklingen i form av Årstafältet och Söderstaden/Slakthusområdet
- kraftigt ökande resandeströmmar med tvärbanan
- väsentligt ökade markvärden
- ägarförändringar, framför allt inom verksamhetsområdena i etapp 3, Bolidentriangeln, som är privatägd
- ökad efterfrågan på lokaler för kommunal service
- en rad nya kommunala strategidokument har kommit: Gröna Promenadstaden, Framkomlighetsstrategin, parkerings- och mobilitetsstrategi, avfallsstrategi etc etc

Etapp 1 följer i stort programstrukturen, etapp 2 har delats upp i fyra detaljplaner som följer gamla programmets bebyggelsestruktur men frångår dess gatustruktur. Nya områden har inkluderats framför allt i parken norr om Valla torg. Lägenhetsantalet har ökat, etapp 3 följer programstrukturen, med undantag av att Johanneshovsvägen som nu föreslås flyttad mot kv Tjurhornet 15, men har utökats sedan inriktningsbeslutet från 2011. Mer information finns på webbplatsen: [www.stockholm.se/arstastraket](http://www.stockholm.se/arstastraket)



Årstastråket ny struktur

## Tidigare 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 programmet 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. Arbetena är avslutade och den prognostiserade slutkostnaden bedöms hamna på 645 mnkr.

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

Genomförandebeslut för Årstastråket etapp 1 fattades av kommunfullmäktige 2012-06-11. Byggstart skedde våren 2014 samordnat med SL:s avstängning av tvärbanan. Kommunfullmäktige godkände 2015-09-07 försäljningen av de två sista kvarteren. Inflyttning sker med början 2016.

Stadsbyggnadsnämnden har godkänt start-pm för detaljplanläggning av Årstastråket etapp 3 – Bolidenplan - 2014-06-12 och en start-pm för detaljplanläggning av Bolidentriangeln (del av Årstastråket etapp 3) 2015-06-11. Stadsbyggnadsnämnden har 2015-10-15 godkänt delredovisning av strukturarbete för planarbetet kring Bolidenplan och som avslutas årsskiftet 2015/2016.

Exploateringsnämnden har 2015-05-21 anvisat mark för en friliggande förskola till SISAB i etapp 2, detaljplan för Glavsfjorden. Exploateringsnämnden har 2015-01-29 samt 2015-09-24 i etapp 3 Bolidenplan anvisat dels 350 lägenheter till Stockholmshem och dels 145 lägenheter till HSB.

Nästa beslutstillfälle för exploateringsnämnden planeras infalla i samband med genomförandebeslut för delar av investeringarna i etapp 3 andra halvåret 2017.



## Lägesredovisning

### Ettapp 1

Detaljplan för Västända m fl (ettapp 1) är sedan 2014 under produktion och följer i stort programstrukturen. Tillägg är högre lägenhetsantal, en inbyggd förskola om 6 avdelningar i kvarteret Medlemmen med en större lektyta mot ett grönområde (>21 kvm/barn) samt ett LSS-boende i kv Röstråknaren. Två avsteg från programmet har påverkat ettapp 2:

- fordonsangöring mot Johanneshovsvägen över överdäckningen ej möjlig på grund av frihöjningskrav från tvärbanan,
- överdäckning över tvärbanan bergtekniskt begränsad till 78 meter.



Inflyttning påbörjas under våren 2016. Totalt ca 483 lägenheter (JM, Familjebostäder). Genomförandet har förutsatt långtgående samordning med SL/Trafikförvaltningen och dess planerade avstängningar av tvärbanan.

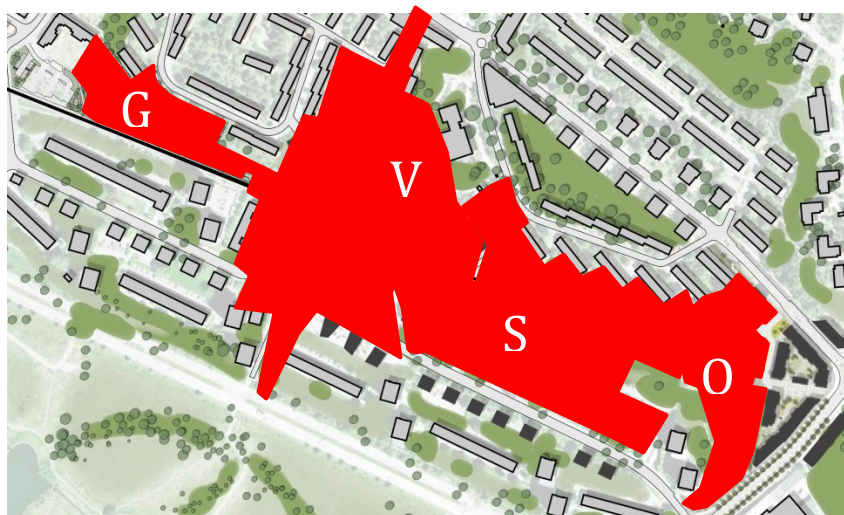
### Ettapp 2

I ettapp 2 har gatustrukturen i programhandlingen frångåtts. Förhandlingar med Trafikverket under åren 2007-2009 resulterade i att bärande konstruktioner för bostäder inte kan placeras ovan Södra länkens betongtunnlar samt att tunnelarna måste kunna frisäckas i händelse av olycka eller vid framtida reinvestering/underhåll.

I förhandlingar med SL/Landstinget/Trafikförvaltningen under åren 2010- 2012 framkom svårigheterna i att skapa nya plankorsningar med tvärbanan på sträckan Linde – Valla torg där hastigheten på banan idag är begränsad till 80 km/h.

Omfattande utredningar gjordes i ett inledande skede av alternativ med planskilda korsningar längs sträckan. Det kom att förutsätta intrång på fastighet upplåten med tomträtt samt omfattande stödmurar på hela sträckan. Ingreppen i det delvis kuperade området var omfattande. Trafikutredningen visade att de samlade flödena av fordon eller människor på spårväggsgatorna inte skulle räcka som underlag för kommersiella lokaler i gatuplan längs gatorna. De omfattande stödmurarna skulle snarare befästa än överbygga tvärbanans barriäreffekt, och därtill inte motiveras av angöringsskäl för fastigheterna längs Sandfjärdsgatan.

Sammantaget ledde detta i kombination med ovan refererade beslut under arbetet med etapp 1 till att de planerade gatorna längs tvärbanan till slut valdes bort och etapp 2 delades upp i fyra separata detaljplaner.



*Årstastråket etapp 2, indelad i fyra detaljplaner, Glavsfjorden (G), Valla torg – Vallastråket (V), Sävlången (S), Ormlången (O)*

Glavsfjorden (G ovan) innehåller 120 lägenheter (JM) och en friliggande förskola (SISAB) om fem avdelningar samt en aktivitetspark. Planen ska granskas årsskiftet 2015/2016.

Sävlången (S ovan) innehåller 120 lägenheter (JM) norr om tvärbanan, ett nytt upprustat och tillgängligt parkstråk som korsar tvärbanan under en ny gångport, samt 160 lägenheter och en förskolelokal med ca 4 avdelningar på privat mark söder om tvärbanan (Stockholmshem). Samråd kvartal 1 2016.

Ormlången (O ovan) innehåller ett studenthus med 100 lägenheter (Familjebostäder) med en förskolelokal med 4 avdelningar i två bottenplan. En befintlig tilluftsanordning för Södra länken

integreras i byggnaden. En ny park ansluter med ett nytt tillgängligt parkstråk mellan Årstavägen och nya Årstafältet, en ny korsning med tvärbanan under spåren genom att en ny bro anläggs som också kopplar ihop parken. Den spridningsväg mot Årsta skog som skurits av genom bebyggelsen i etapp 1 kompenseras här så långt möjligt inom mark ovan Södra länkens betongtunnlar som inte kan belastas med bärande konstruktioner. Planen ska ut på granskning årsskiftet 2015/2016.

Vid Valla torg eller Vallastråket (V ovan) har projektet vidareutvecklat programstrukturerna. Hela sträckan mellan Årstafältet och Årsta torg tas in i en ny struktur med höga kvalitetsambitioner och ett större lägenhetsantal (ca 500 lägenheter). Strukturen behöver fortsatt bearbetning. Nya markanvisningar eller byggherrar i Årstastråket aktualiseras framför allt i denna deletapp. Utökad bebyggelse norr om tvärbanan förutsätter plankorsning för fordon och gående, slutundersökning av fornlämningar (gravfält från järnåldern) och överenskommelse med fastighetsägaren (Stockholms hem) om markförvärv.



*Valla torg – Vallastråket, Årsta torg nedåt till vänster och Årstafältets nya bebyggelse uppåt till höger i bilden*

Genomförandet av hela Årstastråket etapp 2 förutsätter fortsatt långtgående samordning med SL/Trafikförvaltningen och dess planerade avstängningar av tvärbanan.

### Etapp 3

Vid Bolidenplan (etapp 3) har programmets strukturer vidareutvecklats. Tack vare ägarförändringar har strukturen utökats till att omfatta ca 1.500 lägenheter (Stockholms hem, JM, Familjebostäder, Fastpartner, HSB, EBAB, Möller & Partner, Brostaden), ca 12.000 kvm ny kontorsyta, en F-9 skola (SISAB, grön markering



i figuren), en handelsanläggning, förskolelokaler (SISAB samt inbyggda) samt kommersiella lokaler i sockelvningar och gatuplan. Området söder om Bolidenplan – Bolidentriangeln, gul markering i figuren – beräknas innehålla ca 500 av dessa lägenheter samt kontorsytorna på privat mark (EBAB, Möller & Partner, Brostaden, HSB, Stockholmshem).



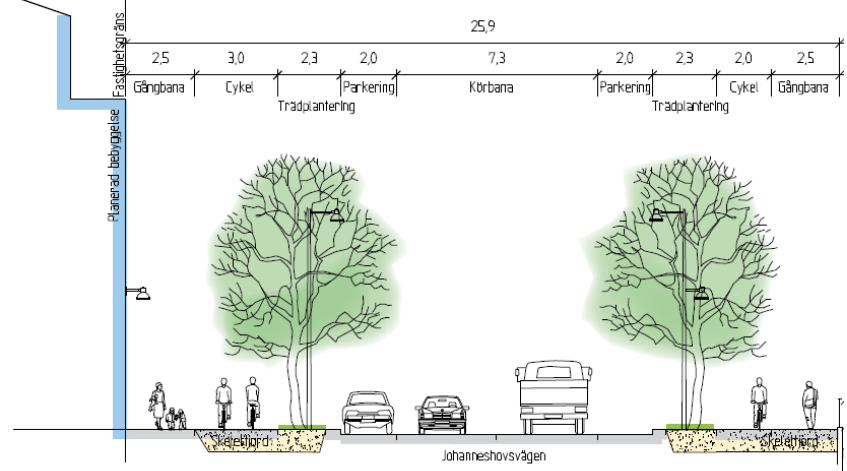
*Årstastråket etapp 3 Bolidenplan nya strukturen*

Genom bevarande av äldre byggnader inom Bolidentriangeln, knutna till verksamheten i Slakthusområdet får området en historisk anknytning och småskaliga kvaliteter. Det kompenseras av täthet och variation i tillkommande struktur. Det förutsätter dock sopsug och gemensamma parkeringslösningar för att effektivisera markutnyttjandet vilka kan tillhandahållas i bergtrum mellan Bolidenvägen och Konstgjutarvägen (rött område i figuren) genom utnyttjande av ett befintligt bergpåslag. Sopsug och bergtrumsgarage föreslås samordnas med Slakthusområdet.

Området kring Bolidenplan genomkorsas av spridningsvägar till det planerade naturreservatet Årsta skogen Årsta holmar. Förslaget har därför prövats genom analys av dess effekter på spridningsvägarna samt hur dessa ska kunna bestå och stärkas.

Den gatusektion med trädplantering och regionalt cykelstråk som anläggs i etapp 1 fullföljs längs Johanneshovsvägen mot Bolidenplan. Sektionen vidgas något till förmån för bredare gångbanor med en total gatubredd om ca 28m.

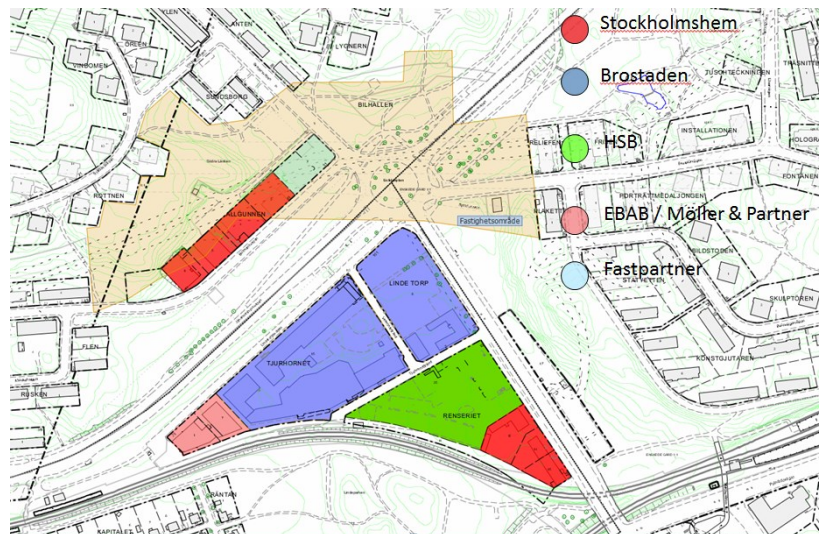
Johanneshovsvägen, K-K, under utredning för detalplaneområde 3



Sektion skala 1:200

Utdrag ur kvalitetsprogram för etapp 1 2011

Detaljplan för det privatägda området söder om Bolidenplan påbörjas hösten 2015. Ägarförhållandena i området framgår nedan.



Ägande i etapp 3, beige område, Södra länkens skyddsområde, i kv Allgunnen är fastigheterna upplåtna med tomträtt

Genomförandet av detaljplan för Bolidentriangeln förutsätter samtidig detaljplanläggning för ombyggnaden av Bolidenvägen. Detaljplan för ombyggnad av Bolidenvägen, sopsug och garage i bergrum, röda området i figuren, behöver därför påbörjas och handläggas parallellt med detaljplan för Bolidentriangeln, gult område i figuren.

## Sammanställning lägenheter och lokaler

Lägenhetsantalet i Årstastråket har ökat från 2.000 till ca 3.000 lägenheter samt skola och förskolelokaler därutöver, varav ca 700 lägenheter på privat mark. Lägenhetsantalet på stadens mark har ökat från 1.625 till ca 2.200 lägenheter, ej medräknat skoltomten. Av ökningen ligger ca 300 lägenheter i de vidarebearbetade strukturerna vid Valla torg och lika många kring Bolidenplan.

En preliminär sammanställning uppdelad på stadens respektive privat mark över de tre etapperna, där etapp 2 är de tre planerna i genomförandebeslut 2 och Valla torg – Valla stråket redovisas tillsammans med etapp 3 ser ut enligt följande.

	Etapp 1	Etapp 2	Valla torg/ Etapp 3
<b>Stadens mark:</b>			
Familjebostäder	185	100*	110
Fastpartner			110
HSB			145
JM AB	220	240	310
Stockholmshem			350
Ej markanvisat			460
<b>Privatägd mark:</b>			
Brostaden			120
EBAB/Möller & Partner			100
HSB			160
JM AB	95		
Stockholmshem		160	140
<b>SUMMA</b>	<b>500</b>	<b>500</b>	<b>2.005</b>

*\*/studentlägenheter*

I etapp 1 genomför för närvarande JM en inbyggd förskola om sex avdelningar som avses förvärfvas av fastighetskontoret. I etapp 2 har SISAB en friliggande förskola i Glavsforden om fem avdelningar, Familjebostäder en integrerad förskola i Ormlången om fyra avdelningar och Stockholmshem en integrerad förskola om fyra avdelningar i Sävlången. Totalt planeras således för 19 nya förskoleavdelningar i fyra enheter i dessa båda etapper. Fler enheter planeras vid Valla torg och Bolidenplan.

## Projektorganisation

Enligt stadens styrsystem för stora projekt (SSIP) är exploateringsnämnden projektägare. En styrgrupp finns sedan inriktnings-

beslutet 2011. För det operativa arbetet svarar projektgruppen bemannad av exploaterings- och stadsbyggnadskontoren.

Projektet drivs i sju delstapper: en genomförandestapp (Årstråket etapp 1 detaljplan för Västända m fl), fyra detaljplanstapper (Glavsfjorden, Sävlången, Ormlången och Bolidentriangeln) och två stapper för struktur eller programarbete Valla torg – Vallastråket del av etapp 2 och Bolidenplan etapp 3.

Avstämning sker förutom i styrgruppen kontinuerligt med en referensgrupp bemannad av trafikkontoret, stadsdelsförvaltningen Årsta-Enskede-Vantör och utbildningsförvaltningen.

## Ekonomiska konsekvenser för staden

Kontoret redovisar här de ekonomiska förutsättningarna enligt nuvärdesmetoden och projektets budgetkonsekvenser. Tabellen visar en jämförelse mellan olika nyckeltal vid dels inriktningsbeslut 2011, reviderat inriktningsbeslut 2015, genomförandebeslut 1 (etapp 1) och genomförandebeslut 2 (del av etapp 2).

	2011	2015	Etapp 1	Etapp 2
Antal bostäder	1.625	2.200	485	320
Investeringsutg.	459	787	170	122
Försäljning	772	1.919	229	388
Nuvärde	435	1.377	130	232
Nuvärde/ekv lgh	267	554	282	783
Expl. Utg./lgh	282	270	337	370
Täckningsgrad	179%	233%	177%	273%
Andel BR/HR*	61/39%	52/48%	56/44%	62/38%
Expl. grad	1,63	2,59	3,18	2,33
Kraftledningskostnad	408	582	136	223

\* räknat på antal lägenheter

Fördelningen mellan hyresrätt och bostadsrätt präglas av att den första stora markanvisningen hade drygt 2/3 bostadsrätt och 1/3 hyresrätt. Över tid har fördelningen utjämnats, enligt kontorets budgetmål.

Fördelningen mellan upplåtelseformerna i genomförandebeslut 2 (del av etapp 2) beror på att det omfattar tre kvarter som sedan lång tid bearbetats av de ursprungliga byggherrarna.



## Resultat av investeringsanalys enligt nuvärdesmetoden

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

Investeringsanalysen redovisar i detta skede ett positivt nettovärde om ca 1 377 mnkr motsvarande 554 tkr per lägenhet.

Utbyggnaden av Årstastråket medför investeringar för staden framför allt i form av ombyggnad av befintliga huvudgator, Johanneshovsvägen, Bolidenplan och Bolidenvägen och nya broar/passager för gående och cyklister under tvärbanan, iordningställande av nya eller förstärkning och upprustning av befintliga parker och grönstråk. Helt nya gator är en mindre del av investeringsutgifterna. De sammanlagda utgifterna beräknas till drygt 911 mnkr och inkomsterna bedöms uppgå till ca 127 mnkr i löpande prisnivå. Försäljningsinkomsterna uppgår till 1.919 mnkr.

Inkomsterna i projektet utgörs av tomträttsavgälder och markförsäljning. Den mesta marken är markanvisad. Projektet har till en början haft 2/3-delar av byggätterna upplåtna med bostadsrätt och en stor tidig utgift om 645 mnkr i nedgrävningen av de båda kraftledningarna för att möjliggöra bebyggelsen.

Vid Valla torg finns ca 300 lägenheter som inte är markanvisade. Exploateringsgraden i projektet som helhet uppgår till 2,59 att jämföra med tidigare 1,63.

Investeringsutgifterna kan delas upp i sex grupper:

- ombyggnad av befintliga gator
- flytt av ledningar
- Konstbyggnader och stödmurar
- Nya gator, torg och parker
- Upprustning av befintliga parker
- Anläggande och utbyggnad av sopsugsanläggning, endast etapp 3 Bolidenplan
- utbyggnad av gator, torg och allmän plats inom privatägd del, del av etapp 3, Bolidentriangeln

Den största av dessa poster utgörs av ombyggnad av befintliga huvudgator och därmed sammanhängande ledningsflyttningar.

Exploateringen inom Bolidentriangeln planeras på privat mark. Förhandlingar pågår ett föravtal mellan parterna. Det anger principer för överföring av mark och anläggningar, åtaganden för framtagande av handlingar för anläggningar på allmän plats samt utförande avseende anläggningar på befintlig och enligt kommande detaljplan allmän platsmark.

Föravtalet bekräftas och förhållandena regleras slutligt genomförandeavtal inför detaljplanens antagande. Grunden är att privata exploitörer tar på sig merparten av kostnaderna för exploatering på egen mark liksom del av kostnaderna för vissa andra direkt anknutna åtgärder. Exploateringsutgifterna i Bolidentriangeln redovisas därför som en inkomst i inriktningsbeslutet. Den slutliga storleken på inkomsten och stadens andel av exploateringskostnaderna avgörs i en förhandling som också påverkas av planprocessen. För närvarande är hela kostnadsmassan inom den privatägda delen redovisad som en framtida intäkt.

Staden har fattat ett principbeslut om sopsugar som innebär att de ska förvaltas med enskilt huvudmannaskap. Det innebär att staden bygger och bekostar terminal och ledningar i gatan för att därefter lämna över den etappvis till fastighetsägarna som en gemensamhetsanläggning. I samband med överlämnandet erlägger delägarna avgift motsvarande kostnaderna för anläggningen.

Sopsugen vid Bolidenplan kan tillgodose behovet i såväl Årstastråket etapp 3 som Slakthusområdet och är tänkt att inrymmas i bergrum. Utgifterna för den är budgeterade till 52 mnkr. När hela Bolidenplan samt Slakthusområdet är utbyggt om ca 15 år ska anläggningen ha bekostats av delägarna i den. Därför är utgiften redovisad som en framtida intäkt.

Jämfört med det tidigare reviderade inriktningsbeslutet från 2011 har projektets nuvärde förbättrats. Då var det knappt ca 435 mnkr (jmf med 1 377 mnkr nu). Förändringen beror främst på följande faktorer (i fallande skala):

- Högre försäljningsinkomster genom prisutvecklingen på bostadsmarknaden
- större antal lägenheter, vid Valla torg och Bolidenplan
- högre förväntade tomträttsavgälder samt
- en försiktig förväntan om markprisernas utveckling i det första inriktningsbeslutet.

Nettonuvärdet per ekvivalent lägenhet har fördubblats från 267 tkr till 554 tkr.

Andelen hyresrätter i projektet har ökat över tid och fördelningen mellan hyresrätter och bostadsrätter utjämnats, vilket ligger i linje med målet i stadens budget. Delar av projektet ligger dock på privat mark där möjligheterna att påverka upplåtelseformerna är mindre. Det ökade försäljningspriset för mark ger dock ett ökat utrymme för en jämnare fördelning.

Trenden i projektet är att exploateringstalet stiger. Från det första inriktningsbeslutet har det stigit från 1,63 till 2,59. I första etappen under genomförande ligger det på 3,18. I den andra etappen backar det något till 2,28 men det beror på en friliggande och en inbyggd förskola med lektytor inom kvartersmark.

Projektets nettoexploateringsutgift per lägenhet har sjunkit från 282 tkr och beräknas till 270 tkr i fast prisnivå. Täckningsgraden inklusive nedlagda nettoutgifter har ökat från 179% till 233 %.

Två luftburna starkströmsledningarna har tidigare förlagts i tunnel från Skanstull till Solberga. Kostnaden i genomförandebeslutet för det projektet spåddes i inriktningsbeslutet från 2011 uppgå till ca 680 miljoner kronor och förutsatte finansiering genom nya byggrätter. Projektet närmar sig nu slutet och den prognostiserade slutkostnaden förväntas bli 645 mnkr. Årstastråket är den största kostnadsbäraren och har i det tidigare inriktningsbeslutet förutsatts stå för 408 av de 680 mnkr. Av de återstående 272 mnkr att fördela på övriga projekt bär Årstafältet ca 63 mnkr.

Kontoret föreslår nu med anledning av den förbättrade lönsamheten att projektet ensamt bär resterande del av kostnaden för kraftledningstunneln, dvs  $645 - 63 = 582$  mnkr istället för tidigare föreslagna 408 mnkr. Etapp 1 har i tidigare genomförandebeslut föreslagits bära 136 mnkr. Av återstoden 446 mnkr föreslås därför att etapp 2 får bära 223 mnkr och etapp 3 223 mnkr.

## Utgifter för andra nämnder och bolag

Kontoret har inte gjort någon investeringsanalys för andra nämnders och bolags utgifter. Däremot tas de upp nedan.

Stockholms hem har i etapp 2 ca 200 lägenheter på egen mark och i etapp 3 ca 350 lägenheter på stadens mark och ca 110 lägenheter på egen mark. Deras produktion i projektet svarar för en investering som i storlek närmar sig exploateringsnämndens.

Familjebostäder har i etapp 1 och 2 ca 285 och i etapp 3 ca 110 lägenheter på stadens mark.

Andra utgifter är ny F-9 skola vid Bolidenplan, ny idrottshall i anslutning till skolan, nya förskolelokaler, sammanlagt ca 60 avdelningar enligt stadsdelsförvaltningens behovsanalys, varav 19 föreslås inom etapp 1 och 2. Dessa investeringar belastar utbildningsnämndens, idrottsnämndens, stadsdelsnämndens eller fastighetsnämndens budgetar.

En ny grundskola för F-9 med 900 barn beräknas schablonmässigt till 350 mnkr. Behovet av nya förskoleavdelningar beräknas till ca 2 avdelningar per 100 lägenheter (en väsentlig ökning sedan det tidigare inriktningsbeslutet då inga nya förskoleavdelningar planerades). Vissa kommer att byggas av staden genom SISAB och andra att förvärfvas som bostadsrätter av stadsdelsnämnden, ytterligare förskolor kan direktförhyras av stadsdelsnämnden.

Stockholm Parkering och Exploateringskontoret utreder för närvarande förutsättningarna för ett bergrumsgarage vid Bolidenplan. Det skulle kunna tillgodose delar av parkeringsbehovet i såväl Årstastråket som Slakthusområdet samt betjäna en mindre handelsanläggning vid Bolidenplan. Till största delen skulle garaget användas för p-köp i den nya bebyggelsen. Investeringen antas vara i storleksordningen 200 mnkr.

Enligt stadens budget ska exploateringsprojekten i huvudsak vara lönsamma för att utgifterna för infrastruktur och kommunal service ska bäras av intäkterna i projekten.

Årstastråket uppvisar god lönsamhet inom projektet. Förutsättningen för att projektet ska kunna bära sina kostnader i form av kraftledningsutgiften, nya förskolor och skola är därför fortsatt goda även om dessa utgifter till sin storlek inte ännu är närmare bestämda.

## Budgetkonsekvenser

### **Investeringsbudget och försäljningsinkomster**

Investeringsutgifterna för projektet beräknas till cirka 907 mnkr i löpande prisnivå. Utfallet över åren beräknas bli enligt nedanstående tabell:

<b>Budgetkonsekvenser</b>	<b>Ack</b>						
<b>Investering</b>	<b>t.o.m.</b>						
<b>Mnkr</b>	<b>2014</b>	<b>2015</b>	<b>2016</b>	<b>2017</b>	<b>2018</b>	<b>Senare</b>	<b>Totalt</b>
Utgifter inkl. förvärv (-)	-52,8	-	-6,6	-6,3	-70,6	-485,9	-911,4
Inkomster (exkl. försäljning)	0,0	289,2 0,0	0,0	0,0	0,0	127,2	127,2
<b>Nettoutgift (-) /-inkomst</b>	<b>-52,8</b>	<b>-</b> <b>289,2</b>	<b>-6,6</b>	<b>-6,3</b>	<b>-70,6</b>	<b>-358,7</b>	<b>-784,2</b>
Försäljningsinkomst	0,0	242,1	0,0	192,3	884,5	600,4	1 919,2

*Budgetkonsekvenser för exploateringsnämnden.*

Stadens utgifter bedöms kunna finansieras via exploateringsnämndens investeringsbudget för år 2015. Behov av medel för åren därefter får beaktas i kommande budgetarbete. Redovisade inkomster exklusive försäljningsinkomster utgörs av inkomster från privat exploatering och sopsug i Bolidentriangeln.

### Driftbudget

Projektet bedöms påverka stadens och exploateringsnämndens resultat enligt nedanstående tabell.

<b>Budgetkonsekvenser</b>							
<b>Drift</b>							
<b>Mnkr</b>	<b>2015</b>	<b>2016</b>	<b>2017</b>	<b>2018</b>	<b>2019</b>	<b>Senare</b>	<b>Kommentar</b>
<b>Resultatpåverkan ExplN</b>							
Löpande intäkter/kostnader	2,0	2,0	2,0	4,7	16,2	max 20,5	
Internränta	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	max -12,8	
Avskrivningar	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	max -22,8	år 2024
Reavinster/förluster	238,3	0,0	190,6	883,8	149,0	421,7	totalt 1883,4
<b>Summa resultatpåverkan nämnd</b>	<b>240,3</b>	<b>2,0</b>	<b>192,6</b>	<b>888,5</b>	<b>165,2</b>		
<b>Resultatpåverkan TRN+SDN</b>							
Driftskostnader TRN+SDN	-0,7	-0,8	-1,0	-2,3	-3,3	mellan -4,3 och -5,6	
Underhållskostnader trafiknämnden	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	mellan 0 och -5,1	
<b>Summa resultatpåverkan TRN+SDN</b>	<b>-0,7</b>	<b>-0,8</b>	<b>-1,0</b>	<b>-2,3</b>	<b>-3,3</b>		

De beräknade drift- och underhållskostnaderna inom trafiknämndens och stadsdelsnämndens ansvarsområden beräknas efter genomförandet uppgå till ca 10 mnkr. Kapitalkostnaderna för exploateringsnämnden beräknas uppgå till ca 35 mnkr det första året och minskar därefter något genom avskrivningar. Intäkterna för tomträttsavgälder beräknas till cirka 21 mnkr per år. Reavinsten beräknas uppgå till 1.883,4 mnkr.

Projektet medför att framtida driftskostnader för park och gata ökar. Kostnaden är dock troligen i överkant då merparten av gatusystemet är befintligt. De byggs dock om till stadsgator med

högre krav på drift och underhåll. Samma gäller nya eller upprustade parkytor. Justering för detta har inte gjorts i nuvärdekalkylen.

### Ekonomiska osäkerhetsfaktorer

Projektet är omfattande vilket medför större risker och osäkerhetsfaktorer. Riskanalyser har genomförts enligt mallen för SSIP. I förhållande till de totala investeringsutgifterna innebär varje enskild utgiftspost en förhållandevis liten risk.

Revideringen av inriktningsbeslutet sker efter att första etappen kommit relativt långt i genomförandet och alla fastigheter är sålda eller upplåtna. Likaså har etapp 2 kommit betydligt längre i tre av fyra deletapper. Fördjupad genomgång av risker kopplade till genomförandebeslutet sker under den rubriken längre fram.

Det fortsatta utredningsarbetet har inneburit en kontinuerlig riskbearbetning. Riskexponeringen har därför minskat jämfört med det förra inriktningsbeslutet 2011.

Beslutet 2011 vilade på en programhandling. Underlaget för detta beslut utgörs av bygghandling inom etapp 1, genomförd till mer än 50%, pågående eller avslutad systemhandling i de delar av etapp 2 som ingår i förslag till genomförandebeslut 2. I de båda delarna är riskerna minskande.

Försäljningspriserna för såväl ljus bta bostad som lokalytor har godkänts av expertrådet i etapp 3 2015-08-12 (dnr E2015-384-2025) och i etapp 2 E2013-384-2025. Prisnivåerna är således förhandlade till skillnad från vid förra beslutstillfället då framtida försäljningspriser priserna till större delen var uppskattade.

Risker vid Valla torg är att strukturen är beroende av en ny plankorsning med tvärbanan vid hållplats Valla torg, att staden kan komma överens med fastighetsägaren Stockholmshem om de fastighetsförvärv som strukturen förutsätter och att Länsstyrelsen medger slutundersökning av ett järnåldersgravfält.

Strukturen i etapp 3 Bolidenplan innebär fortsatt ombyggnad och flyttning av Johanneshovsvägen. I kalkylarbetet har fokus legat på att dra lärdom av erfarenheterna så här långt från ombyggnaden av Johanneshovsvägen i etapp 1. Därigenom har kalkylunderlaget kvalitetssäkrats i den delen och riskerna minskat.

Även strukturen vid Bolidenplan är beroende av en ny korsningspunkt med tvärbanan. Detta gäller särskilt inom den privatägda

delen Bolidentriangeln, som mot bakgrund av den höga exploateringen behöver öka tillgången till park- och friytor.

Bolidentriangeln är med undantag av befintliga gator privatägd. Utredningsarbetet och framtida genomförande förutsätter överenskommelser mellan fastighetsägarna och staden om fördelning av kostnader för exploateringen. Staden förhandlar med parterna om kostnadsfördelningen, genom tecknande av ett sk föravtal.

Andra risker påverkar i första hand tidplanen eller investeringskalkylens inkomster. Risken för en avmattning av fastighetspriserna och därmed stadens försäljningsintäkter är en sådan risk.

Möjligheterna att i senare etapper ändra fördelningen mellan upplåtelseformerna för att täcka ev ökade utgifter eller minskade inkomster är små då merparten av lägenheterna är markanvisade.

Inkomsterna utgörs av tomträttavgälder och markförsäljning.

Lägenhetsantalet är på marginalen beroende av ett par strategiska frågor. Ett scenario med något lägre exploatering -300 lgh har därför studerats.

	Ursprunglig	-300 lgh
Försäljningsintäkt	1 806 880	1 475 000
Nettonuvärde	1 376 603	988 000
Nettonuv per lgh	420	307

## Slutsats-ekonomi

Nuvärdet och täckningsgraden är mycket god och fortsatt positiv även om det negativa scenariot skulle infalla. Kontoret föreslår därför att projektet drivs vidare som tänkt. Den tidigare kraftledningskostnaden och andra nämnders utgifter är dock omfattande.

## Hur projektet uppfyller stadens mål

### Bostadsbebyggelse

Exploateringskontoret har bedömt projektet utifrån inriktnings- och verksamhetsmålen i stadens budget. Projektet:

- Bidrar till stadens mål om ökat bostadsbyggande och att uppnå målsättningen om nya bostäder som staden åtagit sig att bygga i uppgörelsen med Staten och Landstinget om utbyggnad av tunnelbanan.
- blandade upplåtelseformer, fördelning 52-48 %.

- Minskar tvärbanans barriäreffekt i Årsta, kontakten mellan Årsta och Årstafältet/Enskede gård förbättras
- Utnyttjar närheten till kapacitetsstark och attraktiv kollektivtrafik, tvärbanan
- Stärker stadens utveckling som cykelstad genom bra och enkla parkeringsmöjligheter för cyklar, samt genom utveckling av cykelvägnätet i stadsdelen.
- Bidrar till att utveckla stadsdelen till en levande och trygg stadsdel genom lokaler i bottenplan, särskilt vid publika platser och stråk.

## Miljö

Projektet har från början haft en tydlig koppling till Årsta skog; det blivande naturreservatet. Projektområdet präglas av grönytor och gröna stråk som förbinder Årsta skog med den planerade parken på Årstafältets och andra delar av stadens grönstruktur. Inom ramen för arbetet med naturreservatet har spridningsvägarna till Årsta skog kartlagts genom en ekologisk analys. Resultatet kommer att tas med in i fortsatta mer detaljerade utredningar av föreslagna strukturers påverkan på spridningsvägarna.

I den fortsatta planeringen bevakar projektet konsekvenserna på spridningsvägarna till Årsta skog. Strävan är att genom åtgärder eller kompensation mildra negativ påverkan.

I etapp 1 skärs en befintlig spridningsväg av genom bebyggelsen. Denna kompenseras i den föreslagna parken mellan kv Ormlången och kv Västända som nu föreslås genomföras.

Strukturen vid Bolidenplan har prövats med avseende på spridningsvägar. Arbetet kommer att fortsätta i det avslutande strukturarbetet och i efterföljande detaljplaner. Spridningsvägarna minskar i yta men kommer att tas vidare in i den nya strukturen genom mer koncentrerade och bearbetade stråk genom kvarteren inom allmän mark och inom kvarteren genom tillämpning av någon typ av grönytefaktor.

Park- och friytetillgång har utretts enligt Alviksmodellen. Det arbetet kommer att fortsätta vid Bolidenplan. Övergripande visar dock utredningen att tillgången på friyta kan hållas fortsatt god i de flesta områden i projektets närhet. Mellan etapp 1 och etapp 2 finns ett brisområde som kan kompenseras av den nya parken och den nya förbindelsen mellan parkens norra och södra delar under tvärbanan. I utredningen finns flera förslag om ytterligare åtgär-



der i form av gröna promenader eller stråk som projektet avser pröva i det fortsatta arbetet.

Ljudmiljön längs huvudgatorna Johanneshovsvägen och Bolidenvägen samt i tvärbanans närområde kräver fortsatt särskilt studium. Aktuella åtgärder är sedvanlig skärmning och lämpliga planlösningar för att åstadkomma acceptabel ljudmiljö.

### Kompensation för ianspråktagen grönyta

Kompensation för ianspråktagen grönyta avgörs under utredningsarbetet inom respektive detaljplan. Här ska dock nämnas några utpekade åtgärder.

Den största kompensationsåtgärden handlar om den föreslagna parken mellan etapp 1 kv Västända och etapp 2 kv Ormlången. Den fyller ett antal syften. Till att börja med kompenserar den för den genom etapp 1 avskurna spridningsvägen över Föreningsparken, som kopplar till ett grönt stråk mot Årsta skog. Stråket behöver stärkas vidare ner över Årstafältet, den planerade parken där och eller via gatuplanteringar längs Älvkällevägen. Det finns också möjligheter att jobba vidare med stråket norrut som ett grönt gångstråk.

Genom att parken får en koppling både under och över tvärbanan, kvalificerar den sig (enligt Alviksmodellen) för att kunna utgöra ett grönt rum och en grön mötesplats. Vidare föreslås bullerskydd mot tvärbanan som ytterligare stärker kvaliteterna för utevistelse. Markmodelleringen i parken har gestaltats inom ramen för samarbetet med Stockholm konst 1%. Tack vare de nya planerade markhöjderna mot Familjebostädernas studenthus, möjliggörs även en lekgård till förskolan i bottenvåningen.

Inom ramen för genomförandebeslut för del av etapp 2 planeras dels en aktivitetsyta och upprustat gång- och cykelstråk inom kvarteret Glavsfjorden och dels ett upprustat tillgängligt gång- och cykelstråk genom detaljplan för Sävlången m fl. I Sävlången rustas en idag sliten och otrygg gångtunnel under tvärbanan upp till ett tryggt grönt gångstråk.

Vid Bolidenplan handlar grönkompensation om att stärka befintliga parker, Lindeparken, Grynkvärnsparken och bevarade delar av Steningeparken så att de ska klara ett högre tryck av besökare. Spridningsvägen mellan etapp 1 och etapp 3 mot Årsta skog stärks även inom kvartersmark enligt nuvarande förslag. Inom

Bolidentriangeln är stadens ambition att tillskapa ett nytt stråk mellan Lindeparken och den planerade bebyggelsen på branten invid Konstgutarvägen.

Trädplanteringar längs gatorna föreslås generellt.

## Energihushållning

I senare träffade avtal har bolagen förbundit sig att uppfylla krav samt mål enligt ”Energieffektiva lösningar och val av förnybara energislag i nybyggnadsprojekt” taget i exploateringsnämnden 2009-12-17.

## Tillgänglighet

Områdena inom etapp 1 och 2 är kuperade, trånga och omgärdade av restriktioner såväl i plan som i höjdd. Tre nya tillgängliga stråk kommer dock att kunna etableras mellan Årsta centrum/Årstavägen och Årstafältet.

I etapp 3 är tillgänglighetsfrågorna mindre komplexa.

## Påverkan på barn

En barnkonsekvensanalys har tagits fram för etapp 2 som pekar på förväntad brist på lektytor. Vidare råder brist på platser för något äldre barns vistelse och samvaro, särskilt flickor. Betydande omsorg läggs nu i etapp 2 i gestaltningen av parker, stråk och gröna rum med bl a denna inriktning. Barnkonsekvensanalysen kommer utökas till etapp 3 Bolidenplan.

Såväl friliggande som integrerade – ägda av fastighetsnämnden eller direktförhyrda av stadsdelsnämnden – förskolor är aktuella. Möjligheten att anordna lektytor varierar och är beroende av planerad täthet; i detta fall inom stadsutvecklingsområde Gullmarsplan eller Innerstadens utvidgning enligt ÖP.

Där en föreslagen enhets egen lektyta inte är tillräcklig i omfattning, ska det kompenseras genom närhet till park eller lektyta i närheten. Tre av fyra föreslagna lektytor i etapp 1 och 2 har gårdsytor >21 kvm per barn. Den integrerade förskolan inom Stockholms shems mark i Sävlången har en utsläppsgård om ca 10 kvm per barn men på andra sidan ett intilliggande allmänt gångstråk finns potential till ytterligare ytor inom mark som Stockholmshem disponerar.

## Konstnärlig utsmyckning, 1% Konst

1 % av stadens investeringsmedel ska enligt överenskommelse mellan exploateringsnämnden och kulturnämnden avsättas till offentlig konstnärlig gestaltning i samråd med Stockholm Konst.

Ett konstprogram har tagits fram för projektet som rör sig kring temat Ljus. Programmet är föremål för omarbetning som en följd av de vidarebearbetade programstrukturerna i Valla torg och Bolidenplan. Konstbudgeten kommer att utökas som en följd av stadens ökade investering.

Den konstnärliga utsmyckningen i etapp 1 tar sin utgångspunkt i den nyanlagda platsen i korsningen mellan Johanneshovsvägen och Årstavägen. Här smyckas platsen av kallmurar i sten, planteringar, en sågad bergskärning och ett räcke som i sig är en konstinstallation.

I etapp 2 har konstnärer med erfarenhet av masshantering och markmodellering involverats i projekteringen av parken i kv Ormlången.

Mot bakgrund av de sammanlagda kostnaderna för att iordningställa allmän plats har en total budget om 8 mnkr för konstnärlig utsmyckning bedömts rimlig inom hela Årstastråket.

## Genomförandefrågor

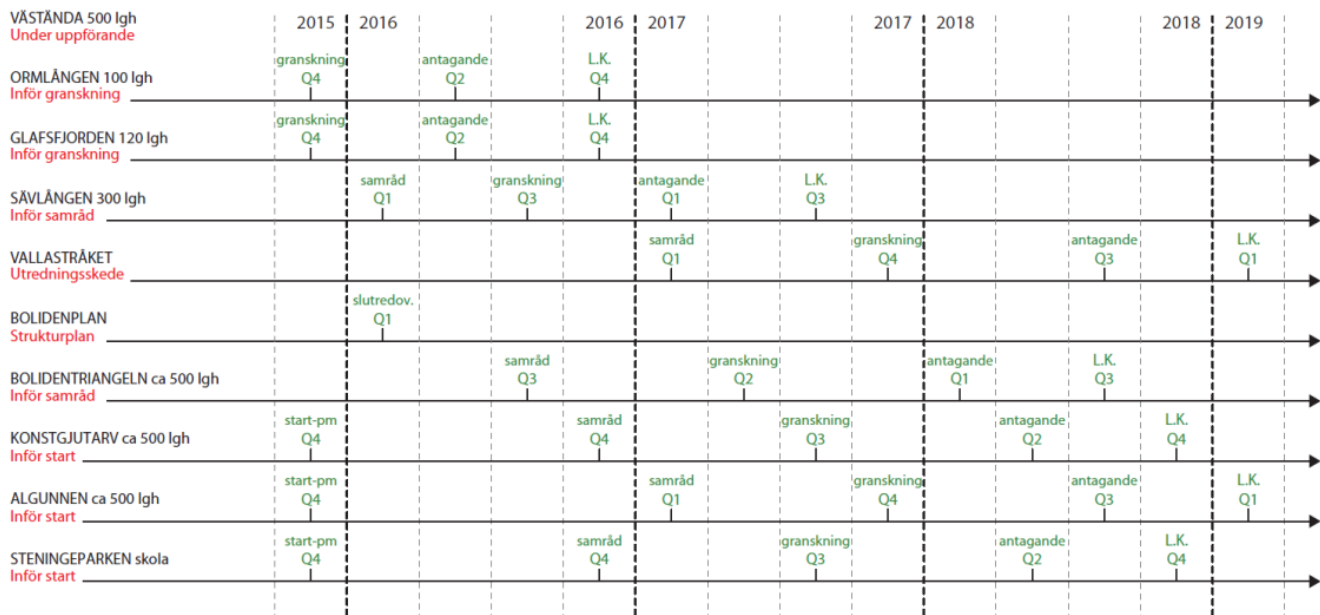
### Tidplan och kommande beslut

Projektet driver fyra detaljplanarbeten – Glavsfjorden, Sävlången, Ormlången och Bolidentriangeln och två strukturarbeten Valla torg och Bolidenplan parallellt. I Bolidenplan etapp 3 finns inbördes samband och beroenden mellan delarna varför ytterligare planer utöver Bolidentriangeln behöver starta den närmsta tiden.

I nedanstående övergripande tidplan kan varje del följas. De tre detaljplaner som ingår i det nu föreslagna genomförandebeslut 2, Glavsgjorden, Sävlången och Ormlången är på väg till granskning eller samråd vid kommande årsskifte.

### Process/tid/plan Årstastråket planarbeten

senast uppdaterad 2015-09-30



### Övergripande tidplan

Samordning med SL/SLL/Trafikförvaltningen blir fortsatt avgörande för genomförandet av del av etapp 2, vars genomförandebeslut föreslås fattas ihop med detta beslut.

Projektet strävar efter att minska trafikantpåverkan genom att samplanera trafikpåverkande åtgärder med Trafikförvaltningens egna trafikavstängningar. Det skedde med framgång då överdäckningen i etapp 1 uppfördes under tvärbanans avstängning 2014.

Nästa planerade större avstängning av tvärbanan är planerad till 2017. Tvärbanepåverkande arbeten i form av två nya broar föreslås då genomföras inom områdena för Ormlången och Sävlången. För att inte försena genomförandet har arbetet med bygghandlingar i projektet tidigare påbörjats innan genomförandebeslut fattats. Det kan bli nödvändigt även i etapp 2.

I etapp 2 och 3 Valla torg och Bolidenplan planeras strukturarbetet efter årsskiftet 2015/2016 successivt övergå i ytterligare detaljplanarbeten.

## Risker och osäkerheter

Projektet är fortsatt beroende av nära samordning med Trafikförvaltningen, särskilt i etapp 2 där flera spårpåverkande arbeten planeras.

Uppskattningsvis 6-700 lägenheter i etapp 2 och 3 samt F-9 skolan är belägna ovanför Södra länkens vägtunnelsystem. Detta förutsätter fortsatt utredningsarbete och samarbete med Trafikverket om de bergtekniska förutsättningarna.

Då hela etapp 2 uppförs inom befintlig bebyggelse har projektet att räkna med risken för överklaganden av de olika detaljplanerna och åtföljande tidsfördröjning.

Detaljplanen för Bolidentriangeln på privat mark har ett samband med detaljplan för kvarteren mellan Bolidenvägen och Konstgutarvägen, där en sopsug och ett p-garage utreds i bergrum, som skall tillgodose hela utredningsområdet samt även delar av Slakthusområdet. För strukturen som helhet och särskilt för Bolidentriangeln är det tidskritiskt att planen för sopsug och p-garage handläggs parallellt med detaljplan för Bolidentriangeln då den strukturen bygger på dessa anläggningar som förutsättning; liksom ombyggnad av Bolidenvägen vid genomförandet.

Några markföroreningar vid sidan av förekomst av PaH-asfalt är inte kända inom allmän mark i området.

Trafikförvaltningen har signalerat eventuellt behov av kollektivtrafikkörfält på Bolidenvägen. Detta kan komma att minska den exploateringsbara ytan och öka konstaderna för gatuombyggnaden.

I utredningsområdena Valla torg – Vallastråket och Bolidentriangeln är båda de föreslagna nya strukturerna beroende av överenskommelse med privata markägare. Vid Valla torg med Stockholms hem och i Bolidentriangeln med Brostaden, EBAB, Möller & partner, HSB och Stockholms hem.

I utredningsområdet Valla torg – Vallastråket är strukturen beroende av att Länsstyrelsen medger slutundersökning av ett större järnåldersgravfält i Kyrkparken.

Den föreslagna bebyggelsen – särskilt söder om Johanneshovsvägen är omgiven av bullerkällor på flera sidor, vilket reser särskilda utmaningar i att hantera omgivningsbullret.

Genomförandet av etapp 3 Bolidenplan kommer vad avser ombyggnader av huvudvägnätet kräva långtgående planering av trafikomläggningar. Johanneshovsvägen och Bolidenvägen är omledningsväg för Södra länken och framkomligheten på vägnätet måste därför hela tiden prioriteras högt.

Fortsatta utredningar behöver ske i etapp 3 bl a av partikelhalter, utbredningen av F-9-skolan inom Steningeparken, sopsug, berg-rumsgarage, barnkonsekvensanalys, spridningsvägar, friytetillgång etc

### **Information till andra förvaltningar**

Kontoret har en kontinuerlig dialog med berörda förvaltningar.

Sedan fler år hålls halvårsvisa avstämningsmöten kring planering av lokaler för offentlig service, framför allt förskolor och LSS-boenden tillsammans med stadsdelsförvaltningen.

Föreslagna park- och gatuytor förankras till sin utformning i en referensgrupp bestående av medarbetare från trafikkontoret och stadsdelsförvaltningen.

Kontoret har samrått med stadsledningskontoret om detta tjänsteutlåtande och investeringskalkylen.

### **Kontorets sammanfattande bedömning**

Efter påbörjat genomförande och fortsatt plan- och utredningsarbete har kalkylförutsättningarna förändrats till det bättre. Kontorets investeringsanalys redovisar ett positivt nettonuvärde om ca 1 377 mnkr; avsevärt högre än i förra inriktningsbeslutet då över-skottet uppgick till 435 mnkr.

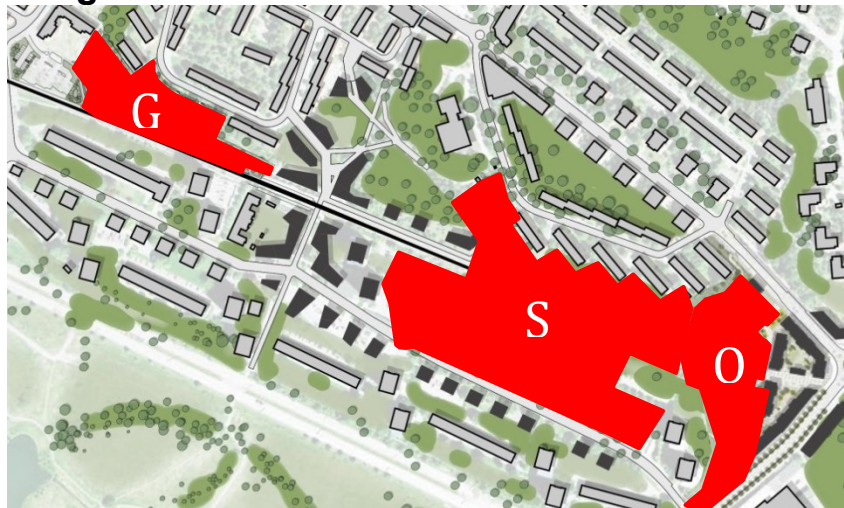
Förändringen i resultatet beror främst på det ökade markpriset – i vissa fall med närmare 100% - samt att den förra kalkylen var mycket försiktig i sin bedömning av framtida markpriser. Lägenhetsantalet har också ökat med ca 600 lägenheter.

När genomförandet fortskrider minskar osäkerheterna. Utgifterna för ny kommunal service är omfattande och leder till att nuvärdet fortsatt behöver relateras till stadens totala investeringar.

Mot redovisad bakgrund föreslår kontoret att exploateringsnämnden för sin del godkänner fortsatt genomförande och utredning av Årstastråket samt föreslår att kommunfullmäktige godkänner projektet och ger exploateringsnämnden, genom Exploateringskontoret, i uppdrag att fortsätta utredningarna upp till 95 mnkr.

## Genomförandebeslut etapp 2

### Bakgrund



*Årstastråket etapp 2, tre detaljplaner som omfattas av förslag till genomförandebeslut 2, Glavsfjorden (G), Sävlången (S), Ormlången (O)*

Områdena utgörs idag alla av park eller naturmark i den gamla ledningsgatan norr om tvärbanan som frigjorts på grund av investeringen i kraftledningstunneln. Längst i öster mot etapp 1 har området både norr och söder om tvärbanan under många år varit påverkat av arbetena med Södra länken men är nu återställt. Bebyggelsen i etapp 1 förutsätter dock för sin slutliga inpassning i terrängen fortsatta markmodelleringar inom etapp 2 Ormlången.

I Glavsfjorden (G) består kontorets entreprenad av en kortare infartsgata, ett förbipasserande gång- och cykelstråk samt en aktivitetsyta som ersättning för den tennisbana som finns idag. En befintlig tilluftsanordning för Södra länken behöver flyttas.

I Sävlången (S) består stadens investeringar framför allt av en ny bro för tvärbanan. Den är en förutsättning för bebyggelsen. Under bron och tvärbanan leds ett befintligt gång- och cykelstråk som görs tillgängligt. Den nya infartsgatan förutsätter omdisposition av lekgården till förskolan Skogsbacken i kv Leken. Det kan ske utan förlust av lekyta. Gång- och cykelstråket kopplar till Sandfjärdsgatan och parken i kv Ormlången.

I Ormlången (O) består stadens investeringar huvudsakligen av markmodelleringar som skapar möjligheter inom annars svårutnyttjade ytor eller ytor som inte kan bebyggas ovan Södra



länkens betongtunnlar. De möjliggör en lekgård åt en integrerad förskola i bottenvåningarna på det nya studenthuset. Därtill kommer en park med en spännande och vacker topografi i söderläge på båda sidor om tvärbanan. Parken kompletteras med en ny bro för tvärbanan och under den skapas ett samband mellan parkens norra och södra del samt inte minst ett nytt tillgängligt gångstråk mellan Sandfjärdsgatan och Årstavägen och så småningom nya Årstafältet.

Genom kopplingen mellan de båda delarna, att tvärbanan föreslås få bullerskärmar genom parken och parkens möblering skapas ett grönt rum och en grön mötesplats med lek i ett område som efter hela Årstafältets och Årstastråkets utbyggnad annars skulle få underskott på friytor. Samtidigt utgör parken en kompensation för den genom bebyggelsen i etapp 1 avskurna spridningsvägen från Hemsbogen över Årstafältet mot Årstaskog som tidigare gick över Föreningsparken.

Genomförandebeslutet omfattar två kvarter upplåtna med tomt-rätt, det ena till SISAB och det andra till Familjebostäder, och två kvarter om 120 lägenheter vardera upplåtna med äganderätt till JM. Försäljningspriserna för ljus BTA bostad och lokalytor har godkänts av expertrådet E2013-384-2025.

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

Trafikförvaltningen planerar för en längre avstängning av tvärbanan sommaren 2017. Det är i parternas samlade intresse att genomföra tågtrafikpåverkande åtgärder samordnat så att konsekvenserna för trafikanterna blir så små som möjligt. De båda åtgärder som påverkar tvärbanan mest är de båda föreslagna nya broarna i Ormlången och Sävlången. De kan utföras med stöd av gällande detaljplan för tvärbanan. För att kunna samordna arbeten med den planerade avstängningen av tvärbanan sommaren 2017 behöver projektering påbörjas snarast och samplaneringen med trafikförvaltningen intensifieras. Därför föreslår kontoret att genomförandebeslut fattas trots att detaljplanerna inte kommer

antas förrän första kvartalet 2016 för Ormlången och Glavs-  
fjorden och senare under 2016 avseende Sävlången.

### Tidigare beslut

Stadsbyggnadsnämnden godkände 2011-12-20 start-pm för  
Årstastråket etapp 2. Årsskiftet 2013/2014 delades etappen upp i  
fyra delar varav genomförandebeslut nu föreslås för tre av dessa.

### Beslut om förskolor

Tre förskolor ska byggas i denna del av etapp 2. I Glavs-  
fjorden uppför SISAB en fristående förskola och i Ormlången samt Säv-  
lången inryms förskolorna i bostädernas gatu- och bottenplan.  
Familjebostäder och Stockholms hem tecknar överenskommelser  
med Stadsdelsförvaltningen direkt kring dessa båda förskolor.

Enskede-Årsta-Vantörs stadsdelsnämnd har fattat inriktnings-  
beslut om de nya förskolorna i oktober och december 2014.

### Genomförandeavtal med Trafikverket och Trafikförvaltningen

Det fortsatta genomförandet förutsätter byggande inom tvär-  
banans servitutsområde (trafikhuvudman Trafikförvaltningen)  
och i Ormlången och Glavs-  
fjorden inom skyddsområde för Södra  
Länkens vägtunnel (väghållare, staten genom Trafikverket). De  
åtgärder som berör tvärbanan sker i etapp 2 till helt övervägande  
del inom stadens entreprenader. Broarna avses uppföras av staden  
och överlåtas till Trafikförvaltningen.

Åtgärder som påverkar Södra länken sker såväl inom stadens  
entreprenader som inom kvartersmark. Part i avtalen med  
Trafikverket och Trafikförvaltningen är staden varefter staden  
överför de förpliktelser som avser kvartersmark till respektive  
byggherre i senare överenskommelser om exploatering.

En överenskommelse har framförhandlats med Trafikförvalt-  
ningen per detaljplan, tre st, som reglerar förutsättningarna för att  
bygga inom servitutsområdet för tvärbanan. De följer principerna  
i det s k Huvudavtalet mellan Staden och SL/SLL som godkändes  
av kommunfullmäktige 2008-06-29, mallen för genomförande-  
avtal. Överenskommelserna avses i den mån de berör kvarters-  
mark föras över på respektive byggherre i överenskommelse om  
exploatering.

Två överenskommelser, för Glavsfjorden och Ormlången, kommer träffas med Trafikverket och även här har förhandlingarna drivits länge och är nära avslut. De reglerar förutsättningarna för att bygga inom skyddsområde för Södra länken samt flyttning av befintliga tilluftsanordningar. De följer sedvanliga principer i likartade fall vid byggande i närheten av Södra länken, t ex för Stockholmsarenan (gemensamt ärende i Exploateringsnämnden 2010-06-17 och Trafik och renhållningsnämnden 2010-06-14) eller detaljplan för Västända (Årstastråket etapp 1). Överenskommelserna avses i avtal ang exploatering inom kvartersmark inom kv Glavsfjorden (JM bostad AB och SISAB) och Ormlången (Familjebostäder) föras över på respektive byggherre. En särskild tilläggsöverenskommelse ska senare träffas kring förutsättningarna att markmodellera områdena med fyllnadsmassor ovan Södra länkens betongtunnel inom detaljplan för Ormlången. Denna tecknas mot bakgrund av senare genomförd teknisk utredning kring arbetenas genomförande och kommer att likna motsvarande överenskommelse som tecknats för genomförandet av etapp 1, detaljplan för Västända och ombyggnaden av Johanneshovsvägen.

Överenskommelserna med Trafikförvaltningen och Trafikverket behandlar förutom tekniska förutsättningar och krav även parternas samarbete i projekterings-, genomförande- samt driftskede och ägande av konstruktioner. De innebär också att staden under vissa förutsättningar tar på sig kostnad att åtgärda skada på respektive anläggning vid genomförandet samt ifråga om tvärbanan också kostnad för eventuellt uppkomna trafikstörningar.

Överenskommelserna villkoras av stadsbyggnadsnämndens eller kommunfullmäktiges antagande av detaljplanen.

## **Överenskommelser om exploatering**

Överenskommelse om exploatering med försäljning eller upplåtelse av tomträtt kommer att tecknas med sedvanligt innehåll med SISAB och JM i Glavsfjorden, med JM i Sävlången och med Familjebostäder i Ormlången. Kvartersmarken kommer vara urholkad med 3D-utrymmen för allmän plats Södra länkens vägtunnel.

Byggherrarna tar inom kvartersmark över stadens förpliktelser gentemot Trafikverket. I den mån det bedöms nödvändigt skall byggherrarna inom kvartersmark på samma sätt även ta över stadens förpliktelser gentemot Trafikförvaltningen.

I övrigt tecknas överenskommelse om exploatering på sedvanliga villkor.

### **Exploateringsavtal**

Ett föravtal avses tecknas med Stockholms hem som reglerar Stockholms hems andel av utgifter för allmän plats som krävs för att göra deras mark byggbar söder om tvärbanan inom detaljplan för Sävlingen.

Föravtalet bekräftas senare i en exploateringsöverenskommelse om bolagets andel av exploateringskostnaderna.

### **Ekonomiska konsekvenser för staden**

Kontoret redovisar här 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 konsekvenserna för både investeringar, driftkostnader och intäkter.

Investeringsanalysen enligt nuvärdesmetoden för projektet redovisar ett positivt nettonuvärde om 232 mnkr motsvarande 783 tkr/ekvivalent lägenhet<sup>1</sup>.

Marken kommer dels att upplåtas med tomträtt (friliggande förskola SISAB och förskola och studentlägenheter Familjebo-städer) och dels säljas (JM AB).

Exploateringsgraden uppgår till 2,28, vilket är lägre än etapp 1 och lägre än snittet för Årstastråket i stort. Det beror på att kvartersmarken inrymmer två förskolor varav den ena friliggande och den andra integrerad.

De sammanlagda utgifterna i löpande prisnivå beräknas till ca 122 mnkr, varav 11 mnkr är utgifter före år 2015, dvs. redan nedlagda utgifter. Utgifterna avser främst upparbetade utredningskostnader och kommande projekteringskostnader, park 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).

parkväg och markmodelleringar, konstbyggnader i form av två nya broar för tvärbanan, iordningställande av nya infartsgator. Försäljningsinkomster som avser försäljning av mark för bostäder beräknas till 388 mnkr och reavinsten beräknas uppgå till 388 mnkr.

Utgifterna fördelar sig ungefärligen enligt följande:

Tidigare utredningar	11 mnkr
Kommande utredning projektering	15 mnkr
Park, parkväg	20 mnkr
Markmodellering, ledningsarbeten	35 mnkr
Konstbyggnader	20 mnkr
Gator	10 mnkr
Reserver	10 mnkr
<b>TOTALT</b>	<b>121 mnkr</b>

Byggherrarna står för alla anslutningsavgifter, exklusive 2 anslutningar till VA för mark som upplåts med tomträtt.

Projektets nettoexploateringsutgift/ekvivalent lägenhet beräknas till 370 tkr i fast prisnivå och täckningsgrad inkl. nedlagda nettoutgifter beräknas till 273 %.

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

## Budgetkonsekvenser

### Investeringsbudget och försäljningsinkomster

Investeringsutgifterna för projektet beräknas till ca 122 mnkr.

Utfallet över åren beräknas bli enligt nedanstående tabell:

<b>Budgetkonsekvenser</b>	<b>Ack</b>						
<b>Investering</b>	<b>t.o.m.</b>						
<b>Mnkr</b>	<b>2014</b>	<b>2015</b>	<b>2016</b>	<b>2017</b>	<b>2018</b>	<b>Senare</b>	<b>Totalt</b>
Utgifter inkl. förvärv (-)	-11,0	-5,7	-5,7	-55,6	-37,0	-6,7	-121,7
Inkomster (exkl. försäljning)	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
<b>Nettoutgift (-) /-inkomst</b>	<b>0,0</b>	<b>-11,0</b>	<b>-5,7</b>	<b>-61,3</b>	<b>-37,0</b>	<b>-6,7</b>	<b>-121,7</b>
Försäljningsinkomst	0,0	0,0	0,0	192,3	196,1	0,0	388,4

Försäljningsintäkterna beräknas till 388 mnkr. Stadens utgifter/ inkomster för exploatering bedöms kunna finansieras via exploateringsnämndens investeringsbudget för 2015. Behov av medel för åren därefter får beaktas i nämndens kommande budgetarbete.

## Driftbudget

Projektet bedöms påverka stadens och nämndens resultat enligt nedanstående tabell.

<b>Budgetkonsekvenser</b>							
<b>Drift</b>							
<b>Mnkr</b>	<b>2015</b>	<b>2016</b>	<b>2017</b>	<b>2018</b>	<b>2019</b>	<b>Senare</b>	<b>Kom- mentar</b>
<b>Resultatpåverkan ExplN</b>							
Löpande intäkter/kostnader	0,0	0,0	0,2	0,8	0,8	max 0,8	
Internränta	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	max -2,1	
Avskrivningar	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	max -3,7	år 2020
Reavinster/förluster	0,0	0,0	192,3	196,1	0,0	0,0	totalt 388,4
<b>Summa resultatpåverkan nämnd</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>192,5</b>	<b>196,9</b>	<b>0,8</b>		
<b>Resultatpåverkan TRN+SDN</b>							
Driftskostnader TRN+SDN	0,0	0,0	-0,2	-0,5	-0,5	mellan -0,5 och -0,7	
Underhållskostnader trafiknämnden	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	mellan 0 och -0,6	
<b>Summa resultatpåverkan TRN+SDN</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>-0,2</b>	<b>-0,5</b>	<b>-0,5</b>		

De beräknade drift- och underhållskostnaderna inom trafiknämndens och stadsdelsnämndens ansvarsområden beräknas efter genomförandet uppgå till ca 1,3 mnkr. Kapitalkostnaderna för exploateringsnämnden beräknas uppgå till ca 6 mnkr det första året och minskar därefter något genom avskrivningar. Intäkterna för tomträttsavgälder beräknas till ca 0,8 mnkr per år. Reavinsten beräknas uppgå till 388 mnkr.

## Ekonomiska osäkerheter

Bygghandling för etapp 2 behöver starta snarast för att samordning med Trafikförvaltningens trafikavstängningar sommaren 2017 ska vara möjlig. Detta avser två nya broar för tvärbanan inom spårområde och som genomförs inom gällande plan. Övriga spårpåverkande arbeten genomförs allt eftersom planstöd erhålls och pågående detaljplaner antas och vinner laga kraft.

Genomförandet av de båda nya broarna för tvärbanan planeras därför brytas ut i en egen entreprenad och framtagandet av bygghandling för de båda konstbyggnaderna starta 2015.

Den största riskposten i etapp 2 är sannolikt kostnader som kan uppkomma vid bristfällig samordning med Trafikförvaltningen. Anläggningstekniskt är Stadens entreprenader av sedvanlig natur.

## Slutsats-ekonomi

Nuvärdet och täckningsgraden är i denna andra bebyggelseetapp väsentligt högre än i den första. Det beror på högre andel bostäder upplåtna med äganderätt, lägre investeringsvolym och att intäkterna från markpriserna stigit med ca 50%.

Projektet får små konsekvenser för nämndens budget för innevarande år. I nämndens kommande budget finns möjlighet att ta hänsyn till framtida utgifter.

## Hur projektet uppfyller stadens mål

Etapp två uppfyller målen med samma motiveringar som angivits i inriktningsbeslutet för projektet som helhet (se reviderat inriktningsbeslut). Målen om att bryta tvärbanans barriäreffekt och stärka spridningskorridorerna mot Årsta skog uppfylls dock endast av denna etapp.

I senare markförsäljningar har staden tillämpat ”Energieffektiva lösningar och val av förnybara energislag i nybyggnadsprojekt” taget i exploateringsnämnden 2009-12-17.

Av de 8 mnkr som föreslås avsätts för konstnärlig utsmyckning som helhet avses 4,5 mnkr förbrukas inom etapp 1 och 2.

## Genomförandefrågor

### Tidplan

Samordningen med Trafikförvaltningen är avgörande. Sommaren 2017 planeras ett längre tågstopp på tvärbanan. Då avser staden bygga de båda nya broarna i kv Ormlången och Sävlången, inom befintligt trafikområde och gällande detaljplan för tvärbanan.

Detaljplan	2015	2016	2017	2018	2019	2020
<b>2:1 Glavsfjorden</b>						
detaljplan	→					
entreprenad				→		
husentreprenad-inflyttning			→		120	
<b>2:2 Ormlången</b>						
detaljplan	→					
entreprenad			→			
husentreprenad-inflyttning			→		100	
<b>2:3 Sävlången</b>						
detaljplan	→					
entreprenad			→			
husentreprenad-inflyttning				→		280

Därefter vidtar övriga delar i entreprenaderna med hänsyn till när de nya detaljplanerna vinner laga kraft och den med byggherrarna gemensamma entreprenadplaneringen.

Förskolan Skogsbackens lekgård i kv Leken behöver omdisponeras tidigt, helst sommartid, så att verksamheten på förskolan påverkas så lite som möjligt.

Första byggstart för bolagen planeras till tredje kvartalet 2016 med inflyttning runt 2018. Hela etappen väntas vara utbyggd och klar 2019.

### Risker och osäkerheter

Då det är hög sannolikhet att olika detaljplaner kommer överklagas är det i praktiken rimligt att byggstartar för bolagen förskjuts ca ett år med följd att även första inflyttning förskjuts till 2020.

De båda broarna avses anläggas med lanseringsteknik för kort byggtid och minskade risker i förhållande till tvärbanans trafikstopp. Att säkerställa de geotekniska förutsättningarna blir väsentligt för att säkra byggtiden i förhållande till tågstoppet.

Samordning med trafikförvaltningens planerade tågstopp är en nyckelfråga. Planerade tågstopp har skjutits upp tidigare i projektets historia. Staden behöver därför så långt möjligt ha beredskap för flera olika scenarion ifråga om planerade tågstopp.

### Information till andra förvaltningar

Kontoret har en kontinuerlig dialog med berörda förvaltningar framför allt med stadsdelsförvaltningen avseende föreslagna förskolor.

Park- och gatuytor förankras till sin utformning i en referensgrupp bestående av medarbetare från trafikkontoret och stadsdelsförvaltningen.

Kontoret har samrått med stadsledningskontoret om detta tjänsteutlåtande och investeringskalkylen.

Då projektet bedöms medföra en utgift över 50 mnkr samt två kommande försäljningar över 90 mnkr har avstämning skett med stadsledningskontoret.



## Kontorets sammanfattande bedömning

Etapp 2 uppvisar god lönsamhet vid kalkyl enligt nuvärdemetoden och kan därmed fortsätta bidra till att täcka den initiala utgiften i form av kraftledningstunneln mellan Solberga och Gullmarsplan.

Projektet bidrar till att uppnå stadens bostadsbyggnadsmål och även målen i programhandlingen om att minska tvärbansans barriärverkan, stärka de ekologiska stråken mot Årsta skog samt koppla samman Årsta med omgivande områden och Årstafältet. Genomförandet av etapp 2 bör därför fortsätta som planerat.

## Slut

## Bilagor

1. Nuvärdeskalkyl och exploateringsnyckeltal för inriktningsbeslut
2. Nuvärdeskalkyl och exploateringsnyckeltal för genomförandebeslut