

Utlåtande 2017:239 RI (Dnr 123-1502/2017)

Årstastråket, etapp 2 inom Årsta 1:1 och Enskede Gård 1:1

Reviderat genomförandebeslut av genomförandebeslut 2

Kommunstyrelsen föreslår att kommunfullmäktige beslutar följande.

Exploateringsnämnden medges rätt att fortsätta genomföra exploatering inom Årstastråket etapp 2, omfattande investeringsutgifter om cirka 180 mnkr (reviderat genomförandebeslut). Utgifterna för år 2017 ska inrymmas inom nämndens investeringsbudget. Utgifterna för kommande år får beaktas i nämndens kommande budgetarbete.

Föredragande borgarrådet Karin Wanngård anför följande.

Ärendet

Den 8 februari 2016 fattade kommunfullmäktige genomförandebeslut 2 för etapp 2 inom Årstastråket. I genomförandebeslutet redovisades de ekonomiska osäkerheterna i projektet. Utgifterna har därefter ökat på grund av tekniskt komplicerade arbeten med spårportar under tvärbanan, av den mycket korta entreprenadtiden då arbetena skulle utföras samt ett flertal oförutsedda händelser. Arbetet har varit tekniskt komplicerat vilket medfört avancerade konstruktionsprojekteringar, grundläggningsmetoder har ändrats, okända konstruktioner påträffats samt forceringar av entreprenader under tvärbanans planerade avstängning genomförts. Trafiken har därefter återupptagits och persontågen kommit igång.

Utgifterna beräknas ha ökat med cirka 58 mnkr utöver tidigare fattat genomförandebeslut.

Försäljningsinkomsterna uppgår till cirka 364,7 mnkr och utgifterna till cirka 177,7 mnkr. Trots ett reviderat genomförandebeslut beräknas projektet ge ett positivt nettonuvärde motsvarande 202 mnkr inklusive historiskt nettokassaflöde. Det motsvarar ett positivt nettonuvärde motsvarande 741 000 kr/ekvivalent lägenhet.

Årstastråkets totala ekonomi är god med täckningsgrad på cirka 207 procent.

Beredning

Ärendet har initierats av exploateringsnämnden och remitterats till stadsledningskontoret.

Stadsledningskontoret konstaterar att trots de ökade kostnaderna i projektet är den totala ekonomin god och täckningsgraden tillfredsställande.

Mina synpunkter

Stockholm behöver fler bostäder, inte minst hyresrätter. Målet för bostadsbyggandet är att det ska byggas 80 000 bostäder till år 2025. Årsta är ett av de största stadsutvecklingsområdena i Stockholm. Bebyggelsen längst med Årstastråket och på Årstafältet kommer att innebära nästan 10 000 nya bostäder i ett centralt läge i Stockholm. Årstastråket innebär ett stort tillskott av bostäder och utgör en viktig koppling mellan Årstafältet och Söderstaden.

Det har funnits ekonomiska osäkerheter i projektet (som tidigare redovisats) och vissa av dessa har fallit ut vilket medfört en kostnadsökning i projektet. Jag delar stadsledningskontorets uppfattning om att dessa kostnader är motiverade men att det är viktigt med en fortsatt god kostnadskontroll i genomförandet.

Bilagor

1. Reservationer m.m.
2. Lönsamhetskalkyl och exploateringsnyckeltal

Borgarrådsberedningen tillstyrker föredragande borgarrådets förslag.

Reservation anfördes av borgarrådet Joakim Larsson (M) enligt följande.

Jag föreslår att kommunstyrelsen föreslår att kommunfullmäktige beslutar följande.

1. Föredragande borgarråds förslag till beslut bifalls delvis.
2. Därutöver anføres följande.

Området runt Valla torg och Årstastråket i sin helhet ligger strategiskt viktigt mellan utvecklingen vid Liljeholmen, Årstafältet och den kommande utvecklingen vid Gullmarsplan.

När detaljplanen för Sävlången behandlades i kommunfullmäktige tidigare i år så reserverade vi oss till förmån för en bättre och tydligare stadsstruktur för området. Vår principiella hållning är att Stockholm inte har råd med en gles bebyggelse i kollektivtrafiknära lägen eftersom behovet av bostäder är skriande.

Med detta sagt menar vi att exploateringsnämnden ska se över möjligheterna att öka exploateringsgraden i projektet som helhet. Detta kan med fördel göras med utgångspunkt i vår reservation för exempelvis just Sävlångens detaljplan. Det skulle samtidigt motverka att täckningsgraden sjunker ytterligare.

Kommunstyrelsen delar borgarrådsberedningens uppfattning och föreslår att kommunfullmäktige beslutar följande.

Exploateringsnämnden medges rätt att fortsätta genomföra exploatering inom Årstastråket etapp 2, omfattande investeringsutgifter om cirka 180 mnkr (reviderat genomförandebeslut). Utgifterna för år 2017 ska inrymmas inom nämndens investeringsbudget. Utgifterna för kommande år får beaktas i nämndens kommande budgetarbete.

Stockholm den 8 november 2017

På kommunstyrelsens vägnar:

KARIN WANNGÅRD

Ulrika Gunnarsson

Reservation anfördes av Joakim Larsson, Cecilia Brinck, Johanna Sjö, Jonas Nilsson och Lars Jilmstad (alla M) och Lotta Edholm (L) med hänvisning till Moderaternas reservation i borgarrådsberedningen.

Ersättaryttrande gjordes av Karin Ernlund (C) och Erik Slottner (KD) med hänvisning till Moderaternas reservation i borgarrådsberedningen.

Remissammanställning

Ärendet

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

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

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

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

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

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

Exploateringsnämnden

Exploateringsnämnden beslutade vid sitt sammanträde den 21 september 2017 följande.

Exploateringsnämnden godkänner för sin del det reviderade genomförandet av genomförandebeslut 2 inom Årstastråket etapp 2, omfattande

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

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

Reservation anfördes av Joakim Larsson m.fl. (alla M) och Abit Dundar (L), *bilaga 1*.

Ersätтарыttrande gjordes av Susanne Wicklund (C) och Michaela Hollis (KD) som hänvisade till reservation anförd av Moderaterna och Liberalerna.

Exploateringskontorets tjänsteutlåtande daterat den 28 augusti 2017 har i huvudsak följande lydelse.

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

I Glavsfjorden har staden sålt marken till JM för uppförande av ca 144 lägenheter. Sisab kommer att bygga en förskola på 6 avdelningar med tomträtt. I Sävlången kommer staden att sälja marken till JM för uppförande av ca 132 lägenheter. Stockholmshem kommer att bygga ca 160 hyreslägenheter och en förskola på fyra avdelningar huvudsakligen på sin egen mark. I Ormlången kommer marken att upplåtas med tomträtt till Familjebostäder, för uppförande av ca 96 studentlägenheter och en förskola på 4 avdelningar.

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



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

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

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

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

Genomförandet har krävt långtgående samordning och 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.

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

projekteringen inte kommit så långt. Genomförandebeslutet var på 122 mnkr.

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

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

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

1. Arbetet är tekniskt komplicerat och har krävt extra avancerad konstruktions projekteringar. Tyvärr har flera förutsättningar saknats i projekteringen, vilket lett till omprojekteringar. Den geotekniska undersökningsmetoden som användes visade sig inte fungera, vilket medfört att grundläggningsmetoden behövde ändras under pågående entreprenad, vilket medförde 110 extra pålar.
2. Okända konstruktioner har påträffats: ett dagvattenmagasin, en gammal spont, en betongbalk på 30 ton, oinventerade och icke uppmärkta signalkablar.
3. Tidsförskjutningar: För att kompensera för ovanstående komplikationer behövde arbetet forceras för att hinna klart under det korta tidsintervallet, innan arbetstågen återigen började rulla i juni 2017. Persontrafiken påbörjas i okt 2017. Att bygga när tågen rullar medför störningar i produktionen och en större risk ur säkerhetssynpunkt.



Spårbron vid Ormlången

Utöver arbetet med spårbroarna har projektet en rad fördyrande omständigheter.

- Genomförandet förutsätter byggande inom tvärbanans servitutsområde (trafikhuvudman Trafikförvaltning) under en mycket kort avstängningsperiod. Detta har begränsat antalet möjliga entreprenörer och försvårat förhandlingsutrymmet samt möjligheterna till utförliga avstämningar med entreprenören angående kostnader.
- Arlaparken ligger i ett komplext område med svåra förutsättningar ovanpå Södra Länkens tunnlar. Detaljprojekteringen återstår och det kommer att bli komplicerade förutsättningar med val av lättfyllnadsmaterial och dagvattenhantering. Det är också relativt komplicerade förutsättningar för produktion av bostäderna.
- Behovet av schakt ovanför Södra Länken medför ytterligare avstämningar med Trafikverket, då vi måste hitta alternativa lösningar, på grund av de redan dåliga bergförhållandena som tunnarna befinner sig i. Detta kan komma att kräva fortsatta utredningar.
- Utgifterna för stödmurarna invid tvärbanan var kraftigt underskattade och har ökat på grund av dess komplexitet.

Tidigare beslut

- Inriktningsbeslut för Årstastråket godkändes av kommunfullmäktige 2011-02-07.
- Stadsbyggnadsnämnden godkände 2011-12-20 start-pm för Årstastråket etapp

2. Årsskiftet 2013/2014 delades etappen upp i fyra delar (Glavsfjorden, Vallastråket, Sävlången och Ormlången).
- 2015-11-12 godkände exploateringsnämnden reviderat inriktningsbeslut för hela Årstastråket och genomförandebeslut 2 (för Årstastråket, etapp 2, omfattande tre detaljplaner Glavsfjorden, Sävlången och Ormlången) samt överenskommelse om exploatering med försäljning för bostäder med JM AB.
 - 2016-02-08 godkände kommunfullmäktige det reviderade inriktningsbeslutet, genomförandebeslut 2 och överenskommelse om försäljning för bostäder med JM AB.
 - Ekonomiska konsekvenser för staden
 - Ärendet ska även beslutas av kommunfullmäktige då investeringen överstiger 50 mnkr.
 - Kontoret redovisar här de ekonomiska förutsättningarna för projektet enligt nuvärdesmetoden och vilka budgetkonsekvenser projektet medför.
 - Kommunfullmäktige tog 2016-02-08 genomförandebeslut 2 för Årstastråket, etapp 2, omfattande investeringsutgifter på 122 mnkr. Sedan beslut togs har projektets utgifter ökat med ca 58 mnkr på grund av ett antal fördyrande omständigheter. Genomförandebeslut 2 behöver därmed revideras.
 - Ett reviderat genomförandebeslut omfattande 180 mnkr ger ett positivt nettonuvärde om 202 mnkr inklusive historiskt nettokassaflöde. Det reviderade genomförandebeslutet inryms inom gällande inriktningsbeslut.

Lösamhetskalkyl enligt nuvärdesmetoden

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

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

Marken har sålts och kommer att säljas och upplåtas med tomträtt.

Exploateringsgraden uppgår till 2,09.

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

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

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

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

Projektets nettoexploateringsutgift/ekvivalent lägenhet beräknas uppgå till 635 000 kr i fast prisnivå. Detta är i jämförelse med andra motsvarande projekt högre. Detta nyckeltal visar projektets nettoutgifter inkl. redan nedlagda utgifter. Projektets täckningsgrad inkl. nedlagda nettoutgifter beräknas uppgå till 207 %.

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

Budgetkonsekvenser

Investeringsbudget och försäljningsinkomster

Investeringsutgifterna för projektet beräknas till ca 180 mnkr i löpande prisnivå.

Utfallet över åren beräknas bli enligt nedanstående tabell:

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

Stadens utgifter/inkomster för exploatering bedöms kunna finansieras via exploateringsnämndens investeringsbudget för år 2017. Behov av medel för åren därefter får beaktas i nämndens kommande budgetarbete.

Driftbudget

Projektet bedöms påverka stadens och nämndens resultat enligt nedanstående tabell.

Budgetkonsekvenser							
Drift							
Mnkr	2017	2018	2019	2020	2022	Senare	Kommentar

Resultatpåverkan ExplN							
Löpande intäkter/kostnader	0,8	0,8	0,8	0,8	0,8	max 0,8	
Internränta	0,0	0,0	0,0	0,0	-1,2	max -1,2	
Avskrivningar	0,0	0,0	0,0	0,0	-4,6	max -4,6	år 2021
Reavinster/förluster	169,6	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	Totalt
							364,1
Summa resultatpåverkan nämnd	170,3	0,8	0,8	0,8	-4,9		
Resultatpåverkan TRN+SDN							
Driftskostnader TRN+SDN	-0,3	-0,3	-0,3	-0,3	-0,3	mellan -0,3 och -0,4	
Underhållskostnader trafiknämnden	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	mellan 0 och -0,4	
Summa resultatpåverkan TRN+SDN	-0,3	-0,3	-0,3	-0,3	-0,3		

De beräknade drift- och underhållskostnaderna inom trafiknämndens och stadsdelsnämndens ansvarsområden beräknas efter genomförandet uppgå till ca 0,8 mnkr. Internränta och avskrivningar (kapitalkostnaderna) för exploateringsnämnden beräknas uppgå till ca 5,8 mnkr det första året och minskar därefter något genom avskrivningar. Intäkterna för tomträtsavgifter beräknas till ca 0,8 mnkr per år. Reavinsten beräknas uppgå till 364,1 mnkr.

Ekonomiska osäkerheter

Inför genomförandebeslut 2 år 2015 redovisades följande ekonomiska osäkerheter:

- Bygghandling för etapp 2 behöver starta snarast för att samordning med Trafikförvaltningens trafikavstängningar sommaren 2017 ska vara möjlig. Detta avser två nya broar för tvärbanan inom spårområde och som genomförs inom gällande plan. Övriga spårpåverkande arbeten genomförs allt eftersom planstöd erhålls och pågående detaljplaner antas och vinner laga kraft.
- Genomförandet av de båda nya broarna för tvärbanan planeras därför brytas ut i en egen entreprenad och framtagandet av bygghandling för de båda konstbyggnaderna starta 2015.

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

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

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

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

Slutsats-ekonomi

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

Genomförandefrågor

Tidplan

Alla tre detaljplanerna i genomförandebeslut 2 har nu vunnit laga kraft. Bolagen planerar den första byggstarten till 2017 och den första inflyttningen bedöms till år

2018. Alla stadens investeringar bedöms vara klara 2020-2021. Då kommer projektet att slutredovisas.

Risker och osäkerheter

Inför genomförandebeslut 2 i Årstastråket redovisades följande risker:

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

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

Kommunikation

Kontoret har en kontinuerlig dialog med berörda förvaltningar. Park- och gatuytor förankras till sin utformning i en referensgrupp bestående av medarbetare från trafikkontoret och stadsdelsförvaltningen i det fortsatta genomförandet av projektet.

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

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

Kontorets sammanfattande bedömning

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

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

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

Beredning

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret.

Stadsledningskontoret

Stadsledningskontorets tjänsteutlåtande daterat den 10 oktober 2017 har i huvudsak följande lydelse.

Årstastråket utgör en viktig koppling mellan de större stadsutvecklingsområdena Söderstaden och Årstafältet. Årstastråket minskar tvärbanans barriäreffekt och binder samman omkringliggande stadsdelar samt stärker de gröna sambanden mot Årstaskogen. De tillkommande bostäderna utgör ett viktigt tillskott för stadens bostadsmål.

Stadsledningskontoret konstaterar att de ekonomiska osäkerheter som redovisades vid tidigare genomförandebeslut till viss del fallit ut, främst gällande spårbroarnas forcering och samordningen med Trafikförvaltningen. I det fortsatta arbetet med genomförandet måste därför de ekonomiska osäkerheterna säkerställas och samordningen med Länsstyrelsen, Trafikverket och Trafikförvaltningen stärkas.

Stadsledningskontoret anser dock att de utökade kostnaderna till följd av de extra arbetena av akut karaktär är motiverade. Huvuddelen av de identifierade riskerna hade varit svåra att undvika med tanke på behovet av forcering.

Stadsledningskontoret konstaterar vidare att trots de ökade kostnaderna i projektet är den totala ekonomin god och täckningsgraden tillfredsställande.

Stadsledningskontoret föreslår därför att kommunstyrelsen föreslår kommunfullmäktige besluta att exploateringsnämnden medges rätt att fortsätta genomföra exploatering inom Årstastråket etapp 2, omfattande investeringsutgifter om cirka 180 mnkr (reviderat genomförandebeslut). Utgifterna för 2017 ska inrymmas inom nämndens investeringsbudget. Utgifterna för kommande år får beaktas i nämndens kommande budgetarbete.

Reservationer m.m.

Exploateringsnämnden

Reservation anfördes av Joakim Larsson m.fl. (alla M) och Abit Dundar (L) enligt följande.

Joakim Larsson m.fl. (M) och Abit Dundar (L) föreslår att nämnden beslutar att delvis godkänna kontorets förslag till beslut och att därutöver anföras:

Området runt Valla torg och Årstastråket i sin helhet ligger strategiskt viktigt mellan utvecklingen vid Liljeholmen, Årstafältet och den kommande utvecklingen vid Gullmarsplan. När detaljplanen för Sävlången behandlades i kommunfullmäktige tidigare i år så reserverade vi oss till förmån för en bättre och tydligare stadsstruktur för området. Vår principiella hållning är att Stockholm inte har råd med en gles bebyggelse i kollektivtrafiknära lägen eftersom behovet av bostäder är skriande.

Med detta sagt menar vi att exploateringskontoret ska se över möjligheterna att öka exploateringsgraden i projektet som helhet. Detta kan med fördel göras med utgångspunkt i vår reservation för exempelvis just Sävlångens detaljplan. Det skulle samtidigt motverka att täckningsgraden sjunker ytterligare.