

Handläggare
Lars Fyrvald
08-508 263 61

Till
Exploateringsnämnden
2026-06-11

Slutredovisning av utbyggnad för bostäder, kommersiella lokaler och kollektivtrafikändamål inom fastigheten Liljeholmen 1:1 m.fl. i Liljeholmen med JM AB, Liljeholmsplan Fastighets AB och SL m.fl.

Förslag till beslut

1. Exploateringsnämnden godkänner slutredovisningen av utbyggnad för bostäder, kommersiella lokaler och kollektivtrafikändamål inom fastigheten Liljeholmen 1:1 m.fl. i Liljeholmen med JM AB, Liljeholmsplan Fastighets AB och SL m.fl.

Sverker Henriksson
Biträdande förvaltningschef

Jenny Linné
Avdelningschef

Ebba von Platen
Enhetschef

Exploateringskontoret
Projekt syd

Fleminggatan 4
Box 8189
104 20 Stockholm
Telefon 08-508 263 61
Växel 08-508 276 00
lars.fyrvald@stockholm.se
exploateringskontoret.expl@stockholm.se
Org nr 212000-0142
start.stockholm

Sammanfattning

Genomförandet av projektet Liljeholmstorget har inneburit en total omvandling av miljön i centrala Liljeholmen. Kring år 2000 togs en detaljplan fram för en första etapp av projektet då en bytespunkt för kollektivtrafik med en ny bussterminal anlades och tunnelbanans spårområde byggdes över med ny biljetthall,

115 lägenheter och ett par kommersiella lokaler. SL byggde de delar av projektet som utgör bytespunkten. JM AB byggde bostäder och lokaler över tunnelbanestationen. Staden byggde betongdäcket över bussterminalen och anlade torgytor ovanpå detta, nya gator och en lekplats i Trekantsparken. Några år senare byggde JM AB och Seniorgården ytterligare 210 lägenheter på mark som staden hade sålt.

En detaljplan togs sedan fram för Södra Liljeholmstorget 2006. En överenskommelse om exploatering upprättades med Liljeholmsplan Fastighets AB och Liljeholmsplan Bostadsfastigheter AB. Den befintliga tomträttsfastigheten Stubinen 2 utökades och därutöver tillfördes två tredimensionella utrymmen (avsedda för garage- respektive affärsändamål). Totalt byggdes 32 000 kvm kommersiella lokaler, främst butiker och restauranger. Utöver det bildades en bostadsfastighet med 80 lägenheter som avgränsades tredimensionellt ovanpå centrumfastigheten. Stadens arbeten med utbyggnad av torgytor m.m. pågick till 2014.

Utgifterna för investeringarna i detta mycket komplicerade projekt är i linje med genomförandebeslutet, med investeringar på cirka 200 miljoner kronor. Beträffande försäljningsinkomsterna har resultatet visat sig bli betydligt positivare för staden i form av markvärden som är cirka 200 miljoner kronor högre än beräknat jämfört med genomförandebeslutet.

Bakgrund

Liljeholmstorget var fram tills slutet av 1990-talet en ganska ogästvänlig plats bestående av en stor markparkering, en bensinstation, en bussterminal i marknivå och en öppen tunnelbanestation.



Bild 1: Liljeholmstorget innan projektet startade.

Stadens övergripande mål för platsen var att skapa trevliga vistelseytor och få fram mark för nya bostäder genom att överdäcka tunnelbana och bussterminal. Ett mål som succesivt växte fram var även att tillskapa ett nytt kommersiellt centrum.



Figur 1: Översiktsskiss som visar den tillkommande bebyggelsen.

Projektbeskrivning och genomförande

Liljeholmstorget har genomgått en total omvandling sedan början av 2000-talet. Torget har bebyggt med en ny knutpunkt för kollektivtrafik, bostäder, kontor och butiker. Stora ytor har öppnats upp för allmänheten i form av torgmark. Utbyggnaden har skett i flera etapper. En detaljplan för den första etappen togs

fram i slutet av 1990-talet. Planen medgav att en bytespunkt för kollektivtrafik med en ny bussterminal anlades och att tunnelbanans spårområde byggdes över med bostäder och kommersiella lokaler samt med en ny biljetthall. Bussterminalen byggdes på samma nivå som tunnelbanans plattformar och täcktes över med ett betongdäck. På betongdäcket anlades den första etappen av torgutbyggnaden. Beslutet om genomförande togs i gatu- och fastighetsnämnden i april 2001.

All mark ägdes av staden. SL byggde de delar av projektet som utgör bytespunkten. JM AB byggde lokaler och bostäder över tunnelbanestationen. Enligt dåvarande tillvägagångssätt uppläts marken med tomträtt för bostäder som JM AB upplät med bostadsrätt. För att genomföra den mycket komplicerade överdäckningen av tunnelbanan krävdes en stor mängd avtal mellan parterna JM AB, SL och staden. Avtalen byggde på principen att var och en av parterna bar sina kostnader.

När den första etappen var klar hade JM AB byggt 115 lägenheter och butiker på ett däck över tunnelbanestationen i kvarteret Vänthallen. SL hade även färdigställt en ny underjordisk bussterminal under stadens nya torg. Ytterligare 210 lägenheter uppfördes några år senare av JM AB och Seniorsgården i kvarteret Karet på mark som staden hade sålt.



Bild 2: Bilden visar när etapp 1 (kv. Vänthallen) är färdigställd med bostäderna i kv. Karet under uppförande.

En detaljplan togs sedan fram för Södra Liljeholmstorget 2006. En överenskommelse om exploatering med tomträttsupplåtelse upprättades mellan marknämnden, Liljeholmsplan Fastighets AB

och Liljeholmsplan Bostadsfastigheter AB. Beslut om detta togs i marknämnden i maj 2006. Den befintliga tomträttsfastigheten Stubinen 2 skulle utökas och därutöver tillföras två tredimensionella utrymmen (avsedda för garage- respektive affärsändamål) som urholkade kringliggande fastigheter, bland annat torget inom stadens fastighet Liljeholmen 1:1. Totalt byggdes 32 000 kvm kommersiella lokaler, främst butiker och restauranger.

Utöver ovan bildades en bostadsfastighet. Bostadsfastigheten avgränsades tredimensionellt och urholkade därmed det markområde som tillfördes fastigheten Stubinen 2. Tomträttsupplåtelsen avseende bostadsfastigheten gjordes till Liljeholmsplan Bostadsfastigheter AB, ett helägt dotterbolag som ingick i samma koncern som Liljeholmsplan Fastighets AB. Dessa 80 lägenheter uppläts med hyresrätt. Stadens arbeten med bland annat utbyggnad av torgytor pågick till 2014.



Bild 3: Delar av etapp 2 (kv. Stubinen).

Måluppfyllelse

Projektet Liljeholmstorgets två etapper möjliggjorde att Liljeholmstorget kunde bli den kollektivtrafikknutpunkt och det stadsdelscentrum som länge hade efterfrågats i Liljeholmen. Projektet tillförde en detaljhandelsetablering i ett läge som staden fann intressant och eftersträvansvärt då Liljeholmstorget är en del av ett expansivt område med stora utbyggnader av både bostäder och arbetsplatser. Torget ligger också strategiskt väl till ur kollektivtrafiksynpunkt. Utöver en butiksgalleria och ett

bergrumsgarage möjliggjordes även nybyggnation av sammanlagt ca 400 lägenheter invid torget.

Projektet byggdes på redan ianspråktagen mark. Det nya torget har tillfört stora mervärden i form av offentliga rum som är tillgängliga för alla. Den nya lekplatsen i Trekantsparken har haft en positiv påverkan för barn. Det stora bergrumsgaraget som byggdes har löst parkeringsproblematiken i området.

Projektets mål och syften har uppfyllts.

Bolagen har tagit del av Stockholms stads program för miljöanpassat byggande. Användning av programmet var vid tidpunkten för markanvisningarna frivilligt.

Ekonomi

Investering

De sammanlagda utgifterna för bägge etapperna uppgår till 201,5 mnkr. Enligt genomförandebeslutet från april 2001 var utgifterna för bägge etapperna beräknade till 205 mnkr.

Utgifterna avsåg främst anläggande av Liljeholmstorgets gatu- och torgytor inklusive den betongkonstruktion som överdäcker bussterminalen samt en lekplats i Trekantsparken.

Marken för de kommersiella delarna av projektet har upplåtits med tomträtt. Marken för två av bostadsfastigheterna har upplåtits med tomträtt och marken för de två övriga har sålts. En av de två bostadsfastigheterna uppläts med tomträtt har senare friköpts. De sammanlagda inkomsterna uppgick till 404 mnkr, varav 285 mnkr utgörs av det markvärde (kapitaliserat avgäldsunderlag för tomträtterna) som skapades vid planläggningen och 119 mnkr utgörs av försäljningsintäkter från markförsäljningar. I nedanstående uppställning redovisas i miljoner kronor hur utfallet avviker från budgeten i genomförandebeslutet.

Utgifter	Utfall	Budget enligt genomförandebeslut	Avvikelse
Etapp 1	169,5	166	+3,5
Etapp 2	31,9	39	-7,1
Inkomster			
Etapp 1	41	24	+17
Etapp 2	363	181	+182

Utgifterna för investeringarna i detta mycket komplicerade projekt har kunnat genomföras i enlighet med genomförandebeslutet.

När genomförandebeslutet togs 2001 beräknades inkomsterna som det sammanlagda värdet av försäljningsinkomster och avgäldsunderlag för tomträtterna. Vi beslutstillfället bedömdes det att dessa inkomster från båda etapperna i stort sett skulle täcka utgifterna, således 205 mnkr. Resultatet har visat sig bli betydligt positivare för staden i form av markvärden som är ca. 200 mnkr högre än beräknat vid beslutstillfället, totalt ca. 400 mnkr.

Drift

I genomförandebeslutet i gatu- och fastighetsnämnden från april 2001 redovisades inte några siffror för drift- och underhållskostnaderna som uppkommer till följd av genomförandet av projektet. Kapitalkostnaderna¹ uppgår till 8,6 mnkr per år och intäkterna för tomträttsavgälder till 9,5 mnkr per år.

Risikfaktorer

De flesta riskerna i projektet handlade om att bygga i närheten av tunnelbanan. Dessa risker hanterades till största delen av JM AB och SL tillsammans. Stadens största risker handlade om byggandet av torg i direkt anslutning till att andra byggaktörer uppförde sina byggnader. En del av projektet med extra risk var byggandet av betongdäcket över den blivande bussterminalen. Dessa risker krävde stora insatser av samordning. Det visade sig till exempel vara en mycket svår utmaning att färdigställa torgytor samtidigt som det kommersiella centrumet var under inflyttning.

Exploateringskontorets förslag

Kontoret föreslår att exploateringsnämnden godkänner slutredovisningen.

Slut