

Slutredovisning Hagastaden Västra och Mitt



Sammanfattning

Denna rapport avser slutrapportering av delar av parkeringshus Hagastaden (Västra och Mitt) som är i drift sedan 2022.

Färdigställandet av kvarvarande delar (Östra garaget), enligt uppgifter från exploateringskontoret kan ske tidigast år 2030. Bolaget har i samråd med Stockholms Stadshus AB tagit fram slutrapport för nu färdigställda delar.

De driftsatta delar omfattar 798 bilplatser som samtliga har laddningsmöjlighet för elbilar. Slutgiltiga investeringsutgiften för färdigställda delar uppgår till 521 mnkr.

Projektet har för de färdigställda delarna uppfyllt ställda projektmål och innehållit beslutade investeringsramar enligt nettonuvärdesmetoden och uppvisar även fortsatt ett positivt nettonuvärde.

Regleringar av parkeringsköp återstår fortfarande för projektet som helhet. Dessa kommer att slutföras i samband med slutförande av den återstående delen av projektet P-hus Hagastaden Östra.

Innehåll

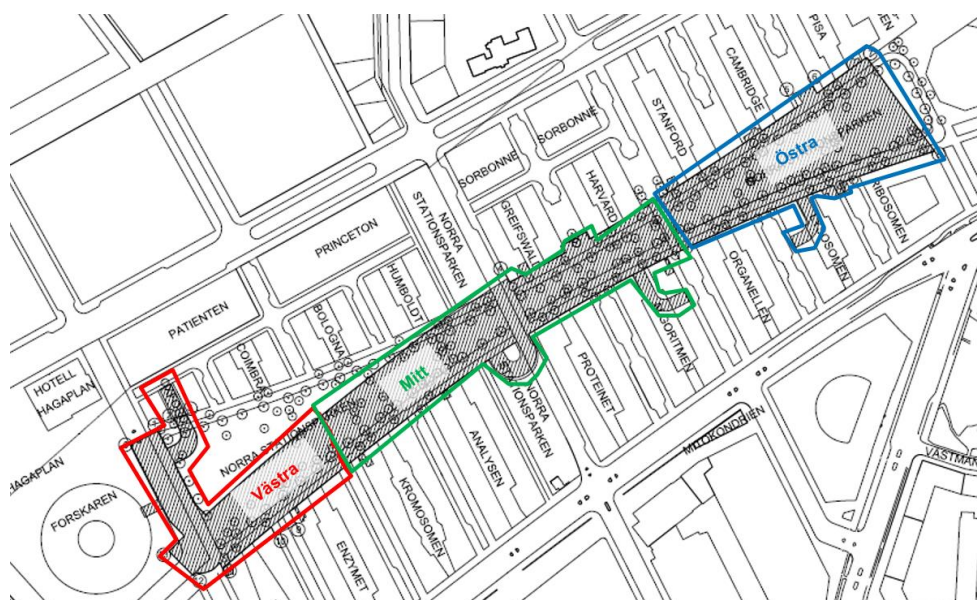
1. Bakgrund.....	3
2. Projektbeskrivning	5
2.1 Mål och syfte	7
2.1.1 Projektmål.....	7
2.1.2 Styr- och strategidokument.....	7
2.1.3 Ändringar efter genomförandebeslut.....	7
2.2 Organisation	8
3. Resultat	9
3.1 Måluppfyllelse.....	9
3.1.1 Projektmål.....	9
3.2 Tidsplan.....	9
3.3 Ekonomi	10
3.4 Påverkan på andra nämnders och styrelsers verksamhet och ekonomi ..	11
4. Risk och kvalitet	11
5. Kommunikation	12
6. Övriga erfarenheter	12
7. Bilagor - Översiktsritningar	13

1. Bakgrund

Centrala Hagastaden är ett av tre områden i projektet Hagastaden och skapar förutsättningar för en integrerad stadsmiljö. Den innehåller cirka 3 100 bostäder och cirka 270 000 kvadratmeter kontor och handel. Fördjupad översiktsplan togs fram under åren 2008 -2010.

Kommunfullmäktige fattade inriktningsbeslut 2013 för skapande av ett garage under den centrala parken och år 2017 fattades genomförandebeslut för projektet.

Garaget är uppbyggt i tre delar; Västra, Mitt och Östra.



Enligt den ursprungliga tidplanen från Exploateringskontoret skulle garage kunna färdigställas i sin helhet 2021. De östra delarna av Hagastaden skulle vara helt klart 2025. Projektet har sedan förskjutits i omgångar, något som redovisas i Exploateringskontorets övergripande rapportering för Hagastadsprojektet.

Bolagets anläggningsdelar kallade ”Västra” och ”Mitt” invigdes i maj 2022 och är sedan dess i full drift. Östra garaget kan inte färdigställas på grund av att ventilationen sker från byggnader som inte ännu är färdigställda. Garaget är även beroende av ett fungerande trapphus i dessa icke uppförda byggnader.

Enligt de senaste uppgifterna från Exploateringskontoret pekar nuvarande tidplan på att den östra delen av garaget kan färdigställas tidigast år 2030/31.

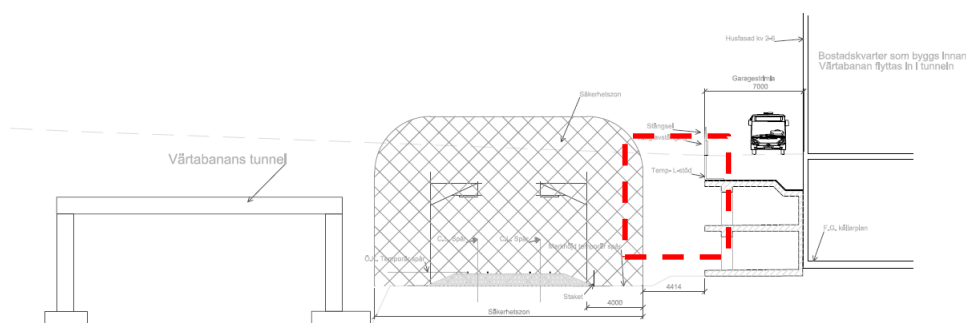
P-hus Hagastaden är enligt kommunfullmäktiges definition ett stort investeringsprojekt, det vill säga större än 300 mnkr, och ska därför redovisas enligt särskilt beslutade regler.

Tidpunkten fram till att Östra garagedelen kan färdigställas är minst 5-6 år bort. Bolaget har i samråd med Stockholms Stadshus AB beslutat att dela upp projektet och slutredovisa projektet avseende delarna Västra och Mitt. Östra garaget kommer ligga kvar som ett aktivt investeringsprojekt och slutredovisas separat när detta är slutfört. Kvarvarande Östra delen överstiger ej 300 mnkr och kan således rapporteras som ett vanligt investeringsprojekt.

2. Projektbeskrivning

Förberedande arbeten

Bolaget utförde under åren 2014-2017 inom ramen för inriktningsbeslutet förberedande betongkonstruktioner för att möjliggöra byggandet av de södra byggrätterna av Hagastaden. De förberedande arbetena hade till syfte att möjliggöra rundkörning runt kvarteret och uppfyllnad av gator mellan dessa kvarter. De förberedande arbetena bedrevs under arbetsnamnet "Strimlan" då bolaget bara byggde en strimla av det planerade garaget (7,5 meter brett och 450 meter långt).



Figur "Strimlan" med röd markering

Se ovan figur, när Värtanbanans nya tunnel var färdigbyggd och trafiken flyttades in kunde byggandet av resterande delen av anläggningen färdigställas.

P-hus Hagastaden

Totalt 1037 parkeringsplatser för fordon:

- Västra 514 platser, varav 13 mc
- Mitt 284 platser, varav 7 småbilar
- Östra 239 platser, varav 7 mc (färdigställs senare)

Anläggningsdelarna är fysiskt separerade från varandra. Kunder behöver med andra ord välja vilken anläggning de vill vara kund i.

Det är möjligt att justera avstängningarna mellan Västra och Mitt för att på så sätt ändra fördelningen av parkeringsplatser mellan de båda garagen. En möjlig alternativ fördelning av fordonsplatserna skulle kunna vara enligt följande:

- Västra 326 platser
- Mitt 446 platser

Byggteknik

Serviser

Tele/data	Fiber från Stokab/S:t Erik Kommunikation
EL	1000 Amp: Västra och Mitt (nätägare Ellevio)
Vatten	150 mm anslutning Fe (nätägare Stockholm Vatten)

Grundläggning:

Kombinerat pålad (stål/betong), berggjutna plintar och grundbalkar förankrade i berget.

Stomme:

Byggnadens stomme är generellt utformad enligt följande:

- Bjälklag i betong
- Balkar av betong
- Pelare av betong
- Bärande väggar av betong
- Icke bärande väggar är murade

Installationer:

- Sprinklersystem (Våtrörsystem)
- Övervakningskameror
- LED-belysning med närvarostyrning
- Oljeavskiljare
- Passersystem
- Mobiltäckning
- Musikanläggning
- Brandsektionering med brandgardiner och portar
- Elbilsaddning för samtliga bilplatser inklusive MC-platser
- Cykelboxar
- Tillgänglighetsanpassat trapphus
- Garaget är ett kallgarage dvs ingen tillförd värme.
- Luftbehandlingssystemet i byggnaden är utfört med
 - o Tilluft från intilliggande fastigheters källarplan
 - o Frånluft släpp i ventilationstorn i parken

Övrigt

Anläggningen innehåller tre elnätstationer (Ellevio). En yta i västra är upplåten till Trafikkontoret för uppställning skötselfordon.

2.1 Mål och syfte

2.1.1 Projekt mål

Följande mål sattes i genomförandebeslutet:

Mål	Utfall
Garaget Västra och Mitt ska rymma 790 platser +/- 10 procent.	Uppfyllt, 798 platser
Investeringsnivån ska innehålla positivt nuvärde.	Uppfyllt
Garaget ska innehålla möjlighet till Cykelparkering	Uppfyllt
Anläggning ska ha 20 procent av platserna klar att ladda elbilar	Uppfyllt 100 %
Poolbilsföretag ska kunna hyra plats.	Uppfyllt
Lådcykelpooler ska kunna hyra plats.	Möjlighet finns
Garaget ska upplevas ljus, snyggt och tryggt	Uppfyllt
Garage ska innehålla möjligheten att hyra cykelbox samt ha platser för cykelparkeringsrätt.	Uppfyllt
Belysning ska vara av typen LED för att säkra låg energiförbrukning.	Uppfyllt
Arbetsmiljö – lägre skadefrekvens på personskador än liknande projekt	Uppfyllt
Inga miljöincidenter ska inträffa	Uppfyllt

2.1.2 Styr- och strategidokument

Projektet har genomförts enligt följande:

- Genomförandebeslut
- Exploateringsavtal
- Bygglov
- Stockholms Stadshus ABs tillämpningsanvisning för investeringar
- Ägardirektiv för Stockholms Stads Parkerings AB

2.1.3 Ändringar efter genomförandebeslut

- Andel bilplatser med laddmöjlighet har ökat från 20 till 100 procent i enlighet med ägardirektiv efter genomförandebeslut.
- Tidplanen har förskjutits för hela stadsutvecklingsprojektets färdigställande vilket förändrat projektets tidplan.
- Exploateringskontoret har ensidigt sänkt parkeringstalet ytterligare jämfört med kommunfullmäktiges beslut, något som har skapat underskott i antal parkeringsköp, se vidare under kapitel ekonomi.

2.2 Organisation

Stockholm Parkering

Ombud och kontrollansvarig enligt PBL
Projektchef, Strimlan
Projektchef, Stomme

Fredrik Söderholm
Gustav Deuschl
Frida Palmgren

Övriga medverkande från Stockholm Parkering i byggfasen: John Düsing,
Ragid Denha och Hanna Wennerström

Anlitad extern byggledning
Projektledarhuset i Stockholm AB
Röda tråden konsultgrupp

Byggledning
Byggledning

Anlitade entreprenörer och konsulter (urval av större leverantörer)

SVEAB Anläggning AB
Veidekke Entreprenad AB
Incoord AB
Fat Arkitekter AB
Sweco Civil AB
Tyréns Byggkonsult Aktiebolag
Structor Installationsteknik AB

Strimlan
Stomme
El-projektör
Arkitekt
Konstruktör
Brandkonsult
Sprinkler, Vent, Styr

3. Resultat

3.1 Måluppfyllelse

3.1.1 Projekt mål

Samtliga specifika mål som sattes upp för projektet har uppfyllts förutom genomförandetiden (se kap 2.1.3 samt 3.2 nedan)

3.2 Tidsplan

I genomförandebeslutet framgår de tider som gavs av Exploateringskontoret i exploateringsavtalet. Enligt exploateringsavtalet skulle garaget vara färdigställt preliminärt 2022-07-01. Exploateringskontoret har dock rätt enligt avtalet att förändra tiderna, vilket också har skett i projektet.

Västra och Mitt invigdes cirka en månad före den preliminära sluttiden, medan Östra kommer att dröja avsevärt längre innan anläggningsdelen kan driftsättas.

Övergripande tidplan

År/Datum	Händelse
2008	Stockholms stad och Solna stad antog år 2008 en gemensam fördjupad översiktsplan för Hagastaden.
2010-03-15	Första detaljplanen för området antogs.
2011-03-14	Stockholm Parkerings idékatalog antas av kommunfullmäktige. Projekt Hagastaden är ett av dessa.
2013-12-02	Inriktningsbeslut i Kommunfullmäktige med genomförandebeslut för förberedande arbete "Strimlan".
2013-12-13	Exploateringsavtal tecknas.
2014-06-26	Schaktarbeten påbörjas för "Strimlan".
2017-09-20	Sista etappen av "Strimlan" färdigställd.
2017-10-16	Genomförandebeslut i Kommunfullmäktige.
2018-07-18	Bygglov beviljas för hela garaget.
2018-09-17	Startbesked erhålls.
2018-10-01	Byggstart stomme.
2020-02-25	Marköverlåtelse sker från Exploateringskontoret.
2022-05-23	Invigning P-hus Hagastaden Västra och Mitt.

3.3 Ekonomi

Genomförandebeslut fattades med en nettonuvärdesberäknad investering, enligt följande (prisläge maj 2017):

Alla belopp i mnkr	Hela projektet	Västras del Motsv. 50,2 procent	Mitts del Motsv. 27,2 procent
Investeringsutgift	570,0	286,1	157,9
Medfinansiering	185,0	92,9	51,2
Nettonuvärde	6,0	3,0	1,7

Som framgår nedan så har Västra och Mitt med utförd indexering innehållit den beslutade investeringsramen för sina delar av projektet.

Västra, belopp i mnkr	Enligt ovan,	Beslutssumma Indexerat fram till färdigställande tidpunkten	Upparbetat vid färdigställande
Investeringsutgift	286,1	392	335,6
Medfinansiering	92,9	-	40,8
Nettonuvärde	3,0	-	4,6

Mitt, belopp i mnkr	Enligt ovan,	Beslutssumma Indexerat fram till färdigställande tidpunkten	Upparbetat vid färdigställande
Investeringsutgift	157,9	263,0	185,4
Medfinansiering	51,2	-	22,1
Nettonuvärde	1,7	-	5,2

Som index har använts entreprenadindex vilket även används i kalkyler och vid indexering av parkeringsköp.

Beräknade nettonuvärdena är även i slutkalkylen positiva. Det faktum att "Mitt" har en något högre nettonuvärde än "Västra" beror på att viss parkering som skulle ha skett i östra enligt ursprungliga kalkylen nu sker i mitt, vilket i sin tur ger något högre intäkter. Detta kommer troligen att jämna ut sig när "Östra" väl öppnas.

Som framgår ovan, så uppfylls ej andelen medfinansieringen, det vill säga föreskrivna parkeringsköp har inte skett i omfattningen enligt genomförandebeslutet ännu. Bolaget har framfört detta till Exploateringskontoret som meddelat att de inväntar vad Hagastadsprojektet totalt kommer att generera i parkeringsköp innan de anser det är lämpligt att slutföra diskussionerna om uteblivna parkeringsköp med bolaget.

3.4 Påverkan på andra nämnders och styrelsers verksamhet och ekonomi

Bolaget anser, och har påtalat, att Exploateringskontorets sänkning av parkeringstalen utöver det som framgår vid kommunfullmäktiges beslut fattat år 2017 innebär att det finns ett underskott i antalet parkeringsköp som byggaktörerna skulle ha tecknat med bolaget. Reglering av dessa uteblivna parkeringsköp kan påverka Exploateringskontoret/ Exploateringsnämnden, när reglering av detta sker.

4. Risk och kvalitet

De största riskerna som identifierades inför genomförandebeslutet med riskvärde över 7 var följande:

Identifierad risk	Utfall
Risken för stigande byggpriser på grund av överhettad byggmarknad.	Inträffade delvis men ej i så stor utsträckning att det påverkade negativt på projektets nettonuvärde.
Brist på konsulter vilket kan leda till brister i projekteringen.	Inträffade inte.
Projektör gör felprojekteringar för vilket inte deras avtal/ försäkring täcker.	Inträffade, har hanterats som försäkringsärende mot aktuell projektör(konsult).
Värtabanans färdigställande har förskjuts i tid.	Inträffade inte.
I och med att projekttiden är lång så finns risk till stor personalomsättning.	Inträffade, kunde dock hanteras utan påverkan för projektet.
Vid förskjutning av byggnationen ovanpå intunningen så förskjuts p-köps betalning och intäkter framåt i tiden och räntekostnaderna ökar.	Inträffade inte, <i>men är givetvis högst aktuellt för Östra som inte kan färdigställas.</i>
Oförutsedda förutsättningar eller projektering orsakar krav på extra ersättning från entreprenör.	Inträffade delvis, men ej i så stor utsträckning att det påverkade negativt på nettonuvärdet.

5. Kommunikation

En kommunikationsplan för projektet upprättades av projektchefen tillsammans med bolagets kommunikatör.

Kommunikationsplanen har fungerat tillfredställande och bolaget har inte erhållit några klagomål på bristande information om projektet.

6. Övriga erfarenheter

P-hus Hagastaden är det projekt som haft den längsta genomförandetiden för bolaget hittills, av detta följer några speciella erfarenheter kopplade till lång genomförandetid enligt nedan.

I projekt med lång genomförandetid ska man utgå ifrån att personalomsättning sker både i den egna organisationen och hos konsulter och entreprenörer. Man bör därför ha en plan för hur överlämning ska ske internt vid byte av personal. I avtalen med externa leverantörer bör man ha specificerat hur personalutbyte får ske och säkerställa hur bolagets godkännande av ny personal sker och hur kostnaden för inläsning i projektet för ny personal ska hanteras mellan parterna.

I stora stadsutvecklingsprojekt med lång huvudtidplan finns många tidsberoenden och kopplade aktiviteter/ förutsättningar och det är mycket lätt att en rubbning får följdkonsekvenser på hela projektets huvudtidplan. Det är därför viktigt att ha en löpande dialog med Exploateringskontoret som har den övergripande tidplanen och dialog med samtliga inblandade byggaktörer om deras aktuella utbyggnadsplaner.

Vid projekt med mycket lång genomförandetid är det centralt att kalkylerna är upprättade enligt nettonuvärdesmodellen och löpande indexera. Detta då både byggkostnaderna såväl som parkeringstaxorna ändras under den långa genomförandetiden.

Bolaget tar med sig dessa erfarenheter till kommande projekt med liknande förutsättningar.

7. Bilagor - Översiktsritningar



