

Utlåtande 2013:59 RI+RV (Dnr 302-312/2013)

Överenskommelse om exploatering med tomträtt för bostäder inom del av fastigheten Akalla 4:1 i Rinkeby med ByggVesta AB och ByggVesta Järva AB samt markanvisning av del av fastigheten Akalla 4:1 för parkering till AB Familjebostäder
Genomförandebeslut

Kommunstyrelsen föreslår att kommunfullmäktige beslutar följande.

Exploateringsnämnden medges rätt att genomföra exploatering inom del av fastigheten Akalla 4:1 vid överdäckningen i Rinkeby, Rinkebyterrassen, omfattande investeringsutgifter om 135 mnkr. Utgifterna för år 2013 ska rymmas inom nämndens investeringsbudget. Utgifterna för kommande år behandlas i budget för 2014. Exploateringsnämnden får i uppdrag att genomföra projektet.

Föredragande borgarråden Sten Nordin och Joakim Larsson anför följande.

Ärendet

Föreliggande detaljplaneförslag innehåller 12 punkthus, där en huskropp innehåller 16 våningar och de övriga varierar mellan 6 och 8 våningar. Planen innehåller ca 350 lägenheter. Alternativt kan det nedre planet i några av bostadshusen användas för butikslokaler eller förskola. I bebyggelseförslaget kommer Järvafältet att bli tillgängligt för gående och cyklister via den gång- och cykel-

väg som anläggs mot fältet. Vidare byggs ett torg i Rinkebystråkets förlängning samt en utsiktsplats med utblick mot fältet centralt på överdäckningen. I förslaget ingår även ett nytt gång- och cykelstråk, över Järvafältet, mellan stadsdelarna Rinkeby och Kista.

Staden har i detta projekt uttryckt ett särskilt mål att projektet ska innehålla minst hälften bostadsrätter. Marknaden för bostadsrätt är osäker i Rinkeby, dock är det exploateringsnämndens och bolagets ambition att verka för att hälften av lägenheterna ska utgöra bostadsrätt. Då marknaden för bostadsrätt är svårbedömd har exploateringsnämnden godkänt att marken upplåts med tomträtt för hyresrätt till ByggVesta AB och ByggVesta Järva AB, samt villkorat överenskommelsen om exploatering till att bolagen ska köpa marken i de fall det är möjligt att upplåta bostäderna med bostadsrätt.

För att åstadkomma byggbar mark intill överdäckningen föreslås att Hjulstavägen flyttas till en annan plats i jämförelse med den detaljplan som gäller för Trafikverkets planering. På den plats som föreslås för Hjulstavägen finns idag två tomträttsfastigheter för parkering som innehas av AB Familjebostäder. AB Familjebostäder är positivt inställda till att flytta parkeringsplatserna. Exploateringsnämnden godkände den 7 februari 2013 markanvisning av del av Akalla 4:1 till AB Familjebostäder för en ersättningsparkering som byggs av staden.

Beredning

Ärendet har initierats av exploateringsnämnden och remitterats till stadsledningskontoret.

Stadsledningskontoret anser att då projektet väl uppfyller målsättningarna i Järvalyftet och mot bakgrund av att särskild villkorad finansiering öronmärkts för detta ändamål kan projektet genomföras trots att det inte uppfyller stadens krav på lönsamhet i exploateringsprojekt.

Mina synpunkter

Stockholms stad arbetar aktivt med att utveckla och förstärka områdena kring Järvafältet. Föreliggande ärende är en viktig del i det arbetet. Genom att däcka över E18 skapas nya möjligheter till bostadsutveckling samtidigt som Järvafältet tillgängliggörs i och med att den nya gång- och cykelväg som anläggs mot fältet. Det skapar positiva följeffekter för alla som bor i området.

Rinkebyterassen bryter den motorledsbarriär som E18 under snart 50 år utgjort och öppnar nya cykel- och promenadstråk från Rinkeby till Järvafältet och Kista. Bebyggelsen som till hälften kommer att bestå av bostadsrätter skapar också nya möjligheter till boendekarriär i Rinkeby där det idag finns 5000 hyresrätter och 20 bostadsrätter.

Projektet uppfyller, trots aktiva försök att förbättra ekonomin, inte stadens krav på lönsamhet i exploateringsprojekt. Däremot bidrar projektet med stora värden till de stadsutvecklingsmål som formuleras i översiktsplanen Promenadstaden och till målsättningarna i Järvalyftet.

Bilaga

Reservationer m.m.

Borgarrådsberedningen tillstyrker föredragande borgarrådets förslag.

Reservation anfördes av borgarrådet Daniel Helldén (MP) enligt följande.

Jag föreslår kommunstyrelsen föreslå kommunfullmäktige besluta

1. Delvis bifalla överrenskommelsen
2. Därutöver anförda följande

Det nu föreliggande förslaget är ett resultat av att tunneln inte blev av utan kom att ersättas med ett par mindre överdäckningar som inte får bebyggas. För att få ekonomi i projektet så föreslås byggande av 12 höga punkthus för bostadsändamål på var sin sida om motorvägen E 18. Det höga huset påverkar de befintliga husen som bl.a. får en trafikerad huvudgata framför sig plus nya parkeringsytor. Om tunneln hade förverkligats så hade både ekonomin och planlösningarna blivit betydligt bättre.

Några solstudier finns inte redovisade i ärendet. Norra delen av torget med terrassen omgärdas i väster av ett 16 våningshus och i öster av ett åttavåningshus. Tanken är att torget ska bli en mötesplats (bidra till ett stadsliv) men frågan är om solen under höst och vår över huvud taget når människorna på torget. Den saken bör utredas och ge underlag för eventuella revideringar av förslaget. I samband med de fördjupade solstudierna bör kontoret även utreda förutsättningarna att i Akalla 1:1 pröva förutsättningarna att bygga högre. Platsen där föreslagen bebyggelse ska uppföras är en lämplig plats att bygga höga hus på och ett högre hus samspelar väl med den rådande stadsbyggnadsgrammatiken i området. Givetvis uppförs de nya husen med en jämn fördelning mellan hyresrätter och bostadsrätter i området, hyrorna ska kunna efterfrågas av Rinkebyborna.

I Akalla 1:1 är det viktigt att en modern och hållbar byggteknik tillämpas. Denna teknik bör spara energi och utnyttja alla relevanta ekosystemtjänster såsom grön odling på tak och fasader. Särskilt viktigt blir detta i Akalla då husen omges av mycket trafikerade vägar. Detta är extra viktigt med tanke på husens läge vid den starkt trafikerade

motorvägen. När det gäller Igelbäcken som utgör en känslig miljö så är det viktigt att vattenkvaliteten regelbundet mäts och att byggföretagen garanterar kvalitén på dagvattenet.

I Akalla 1:1 är Bullernivåerna (liksom de cancerogena partikelnivåerna) höga och det kommer att innebära att man med svårighet kan använda balkongerna eller öppna fönstren. Själva terrassen som utsiktsplats och parken som lekplats behöver extra åtgärder och genomtänkt växtlighet för att bli attraktiva och som inte påverkar barnens hälsa. Inom planområdet bör det även planeras för samlingslokaler och någon form av sportaktiviteter, gym, bowling eller innebandy. Gång- och cykelvägen till och från Järvafältet från Rinkebystråket måste anpassas i kulturlandskapet och inte ha för kraftiga lutningar.

Särskilt uttalande gjordes av borgarråden Karin Wanngård och Tomas Rudin (båda S) enligt följande.

Det är viktigt att hålla de löften som gavs till Rinkebyborna när projektplaneringen startade, om att tillgången till Järvafältet för de som redan bor i Rinkeby ska bli bättre, inte sämre. Därför är det exempelvis extra viktigt att säkerställa att flödet mellan Rinkebystråket och överdäckningen fungerar bra för gående, och cyklister. Även barn i skolåldern måste kunna ta sig ner till Järvafältet på ett säkert sätt. Tillgången till Järvafältet måste också säkerställas under hela byggtiden.

Kommunstyrelsen delar borgarrådsberedningens uppfattning och föreslår att kommunfullmäktige beslutar följande.

Exploateringsnämnden medges rätt att genomföra exploatering inom del av fastigheten Akalla 4:1 vid överdäckningen i Rinkeby, Rinkebyterrassen, omfattande investeringsutgifter om 135 mnkr. Utgifterna för år 2013 ska rymmas inom nämndens investeringsbudget. Utgifterna för kommande år behandlas i budget för 2014. Exploateringsnämnden får i uppdrag att genomföra projektet.

Stockholm den 15 maj 2013

På kommunstyrelsens vägnar:
STEN NORDIN

Joakim Larsson

Ulrika Gunnarsson

Reservation anfördes av Åsa Jernberg och Stefan Nilsson (båda MP) med hänvisning till reservationen av (MP) i borgarrådsberedningen.

Reservation anfördes av Ann-Margarethe Livh (V) enligt följande.

Jag föreslår kommunstyrelsen föreslå kommunfullmäktige besluta

1. Avslå förslaget
2. Samt att därutöver anföras

Detta förslag till exploatering av delar av Järvafältet är ett resultat av en utomordentligt dålig planering från stadens sida.

Sedan många år tillbaka har Vänsterpartiet förespråkat att E18 skulle läggas i tunnel, precis som man gör med andra vägar som går nära tätbebyggda bostadsområden, till exempel Norra Länken. Efter protester från boende på Ekerö och i Bromma beslöt trafikverket att också lägga den planerade Förbifarten i tunnel under vatten. Ett projekt som är både dyrare och mer komplicerat än att lägga E18 i tunnel. Det är glasklart att man tar helt olika hänsyn till människors välbefinnande beroende på i vilken del av staden man bor.

Som kompensation för den uteblivna tunneln beslöt staden om en överdäckning på 300 meter som skulle bebyggas. När det sedan visade sig att det inte var möjligt att bygga på den smala överdäckningen togs det aktuella förslaget fram där man trots tidigare försäkringar om att värna Järvafältets grönområden nu planerar för sex punkthus på fältet. För att få plats med ytterligare sex punkthus i själva bostadsområdet Rinkeby, som redan nu är oerhört tätbebyggt, flyttar man lokalgatan så att den kommer tätt intill bostadshusen, vilket bidrar till en stor försämring av miljön för de boende.

Om E18 hade lagts i tunnel hade värdefulla grönområden på Järvafältet kunnat bevaras och vi hade kunnat bygga många fler lägenheter än de 350 som ryms i de 12 punkthusen.

Särskilt uttalande gjordes av Karin Wanngård, Tomas Rudin och Olle Burell (alla S) med hänvisning till det särskilda uttalandet av (S) i borgarrådsberedningen.

ÄRENDET

Föreliggande detaljplaneförslag innehåller 12 punkthus, där en huskropp innehåller 16 våningar och de övriga varierar mellan 6 och 8 våningar. Planen innehåller ca 350 lägenheter. Alternativt kan det nedre planet i några av bostadshusen användas för butikslokaler eller förskola. I bebyggelseförslaget kommer Järvafältet att bli tillgängligt för gående och cyklister via den gång- och cykelväg som anläggs mot fältet. Vidare byggs ett torg i Rinkebystråkets förlängning samt en utsiktsplats med utblick mot fältet centralt på överdäckningen. I förslaget ingår även ett nytt gång- och cykelstråk, över Järvafältet, mellan stadsdelarna Rinkeby och Kista.

Staden har i detta projekt uttryckt ett särskilt mål att projektet ska innehålla minst hälften bostadsrätter. Marknaden för bostadsrätt är osäker i Rinkeby, dock är det exploateringsnämndens och bolagets ambition att verka för att hälften av lägenheterna ska utgöra bostadsrätt. Då marknaden för bostadsrätt är svårbedömd har exploateringsnämnden godkänt att marken upplåts med tomträtt för hyresrätt till ByggVesta AB och ByggVesta Järva AB, samt villkorat överenskommelsen om exploatering till att bolagen ska köpa marken i de fall det är möjligt att upplåta bostäderna med bostadsrätt.

För att åstadkomma byggbar mark intill överdäckningen föreslås att Hjulstavägen flyttas till en annan plats i jämförelse med den detaljplan som gäller för Trafikverkets planering. På den plats som föreslås för Hjulstavägen finns idag två tomträttsfastigheter för parkering som innehas av AB Familjebostäder. AB Familjebostäder är positivt inställda till att flytta parkeringsplatserna. Exploateringsnämnden godkände den 7 februari 2013 markanvisning av del av Akalla 4:1 till AB Familjebostäder för en ersättningsparkering som byggs av staden.

Exploateringsnämnden

Exploateringsnämnden beslutade vid sitt sammanträde den 7 februari 2013 följande.

1. Exploateringsnämnden godkänner för sin del genomförande av exploatering inom del av fastigheten Akalla 4:1 vid överdäckningen i Rinkeby, Rinkebyterrassen, omfattande investeringsutgifter om 135 mnkr och föreslår att kommunfullmäktige godkänner genomförandet

- och ger exploateringsnämnden, genom exploateringskontoret, i uppdrag att genomföra projektet.
2. Exploateringsnämnden godkänner överenskommelse om exploatering med tomträtt mellan exploateringsnämnden och ByggVesta AB och ByggVesta Järva AB avseende bostadsbebyggelse med 350 lägenheter.
 3. Exploateringsnämnden godkänner markanvisning av del av Akalla 4:1 för parkering till AB Familjebostäder och ger kontoret i uppdrag att teckna erforderliga avtal.

Reservation anfördes av Anna Bäcklund m.fl. (MP), *bilaga*.

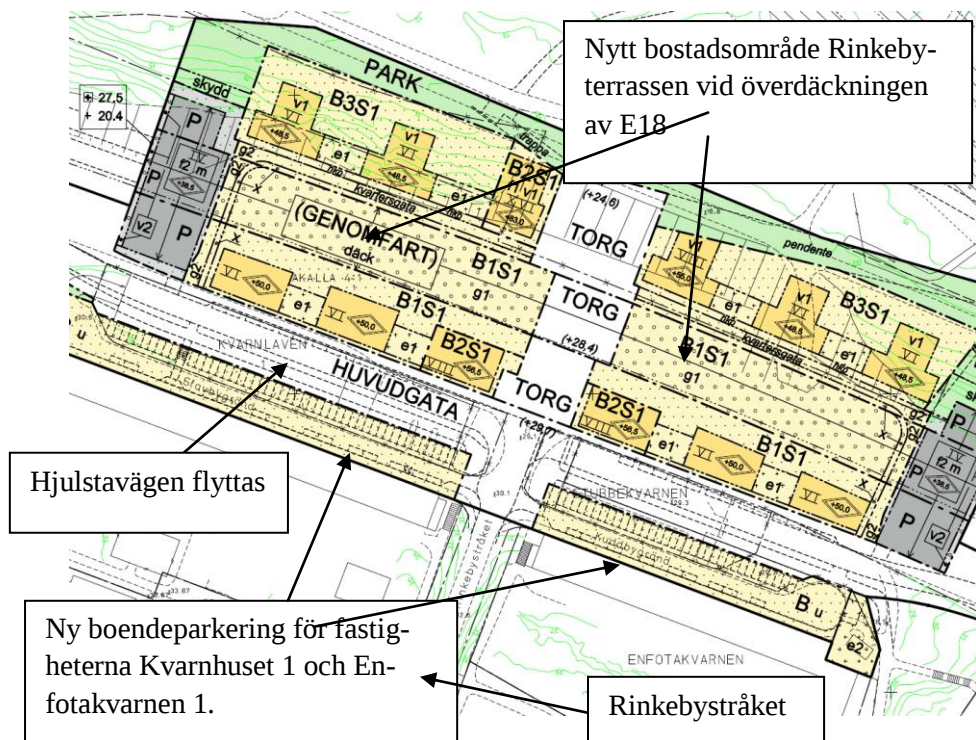
Reservation anfördes av Ann-Margarethe Livh (V), *bilaga*.

Särskilt uttalande gjordes av vice ordföranden Maria Östberg Svanelind m.fl. (S), *bilaga 1*.

Exploateringskontorets tjänsteutlåtande daterat den 14 januari 2013 har i huvudsak följande lydelse.

ByggVesta AB erhöll markanvisning i december 2006 för byggande av minst 400 lägenheter på överdäckningen i Rinkeby. Marknämnden gav kontoret i uppdrag att arbeta för att hälften av lägenheterna upplåts med bostadsrätt. I april 2009 förlängde exploateringsnämnden markanvisningen i sex år eftersom trafikverkets ombyggnad av E18 skulle vara klar först omkring 2014-15. Projektet hade då bearbetats och innehöll 330 lägenheter.

Länsstyrelsen meddelade år 2010 att bebyggelse på överdäckningen inte kunde tillåtas på grund av skärpta säkerhetskrav för överdäckningar över vägar med transport av farligt gods. En ny struktur för bebyggelsen studerades med bostadshus placerade bredvid tunnelkonstruktionen. Trafikverket har i samarbete med staden under 2011 tagit fram en ny riskanalys för det fortsatta detaljplanarbetet. Riskanalysen visar att det är möjligt att bygga bostadshus bredvid tunneln med åtgärdsförslag, t ex krävs ett skyddsavstånd från tunnelkonstruktionen samt förstärkning med jordmassor ovanpå tunneltaket.



Överdäckning vid Rinkebystråket. Detaljplaneförslag med 12 nya flerbostadshus och två garage samt två anläggning med ny boendeparkering i befintligt bebyggelse.

Ett detaljplaneförslag är nu framtaget med 12 punkthus där en huskropp innehåller 16 våningar och de övriga varierar mellan 6 och 8 våningar. Planen innehåller ca 350 lägenheter. Alternativt kan nedre plan i några av bostadshusen användas för butikslokaler eller för förskola. Två garage är belägna på överdäckningen mot tunnelmynningarna. Målsättningen är att hälften av lägenheterna ska vara bostadsrätt och hälften hyresrätt.

Markanvisning för parkering till AB Familjebostäder

För att åstadkomma byggbar mark intill överdäckningen föreslås i den nya detaljplanen att Hjulstavägen flyttas till annan plats i jämförelse med detaljplan som gäller för genomförande av ombyggnad av E18 inom Trafikverkets planering. På den plats som föreslås för Hjulstavägen finns idag två tomträttsfastigheter för parkering, Kvarnlaven 1 och Stubbekvarnen 1, som innehas av AB Familjebostäder. Inom parkeringsfastigheterna finns boendeparkering för fastigheterna Kvarnhuset 1 och Enfotakvarnen 1. AB Familjebostäder är positivt till att flytta parkeringsplatserna varför exploateringskontoret föreslår markanvisning av del av Akalla 4:1 för byggande av ersättningsparkering. Parkeringen byggs av staden inom budget för exploateringen vid Rinkebyterrassen. Ett förslag till överenskommelse finns mellan AB Familjebostäder och Staden om markanvisning och genomförande av ersättningsparkering.

Tidigare beslut och ställningstaganden

I oktober 2003 beslutade Stockholms kommunfullmäktige att ombyggnad av E18 skulle utformas med överdäckningar i Rinkeby invid Rinkebystråket och i Tensta invid vattentornet med en längd av 300 meter vardera och utformade för bebyggelse. Bebyggelse på överdäckningen bedömdes då vara möjlig enligt riskutredning daterad 2003 som vägverket hade utfört.

Mark anvisades av exploateringsnämnden till ByggVesta AB i december 2006 för byggande av bostadshus på överdäckningen i Rinkeby. Marknämnden gav markkontoret i uppdrag att arbeta för bostadsrätter vid exploateringen.

2007 skrevs ett genomförandeavtal mellan dåvarande vägverket och Stockholm stad om stadens investeringar i överdäckningarna och att dessa skulle utformas för bebyggelse.

Stadsbyggnadsnämnden godkände start-promemoria för detaljplanen 2008-04-24.

I mars 2009 startade dåvarande vägverket ombyggnad av E18 med tidplanen att vägombyggnaden ska vara klar vid årsskiftet 2014/15.

Exploateringsnämnden förlängde 2009-04-23 markanvisningen, under 6 år till ByggVesta AB för 330 lägenheter, samt beslutade om reviderat inriktningsbeslut för projektet. Kostnaderna bedömdes till 108 mnkr. I tjänsteutlåtande angavs att ambitionen var att minst hälften av lägenheterna ska upplåtas med bostadsrätt. I den investeringskalkyl som redovisades i ärendet räknade kontoret med tomträtt och menade att det ekonomiska utfallet av avgäldsunderlaget för tomträtt och av markpriset vid en försäljning av mark på överdäckning är jämförbart i Rinkeby.

Länsstyrelsen uttalade i en skrivelse 2010 att bebyggelse inte skulle komma att tillåtas på en överdäckning över trafikleden E18 då riskerna med transport av farligt gods krävde ytterligare åtgärder enligt ny erfarenhet som framkommit vid arbetet med överdäckningen av Norra stationsområdet i Stockholm.

Enligt ett PM daterat 2010-12-21 överenskom trafikkontoret och Trafikverket att inte revidera dimensionerande explosionslast i tunnelkonstruktionen utan i stället tillsammans arbeta fram ett nytt underlag för detaljplan för bebyggelse vid sidan av överdäckningarna.

Ett utkast till nytt bebyggelseförslag togs fram i samråd mellan stadens förvaltningar, Trafikverket och ByggVesta AB. Länsstyrelsen har vid ett möte 2011 ställt sig positivt till förändringen.

Plansamråd genomfördes maj-juli 2012. Länsstyrelsen har i sitt remissvar ingen invändning mot bebyggelsens placering ur risksynpunkt. Dock påpekade Länsstyrelsen att planen innehåller en hög byggnad inom det hinderbegränsande område som Bromma Flygplats gör gällande.



Överenskommelse om exploatering

I överenskommelsen mellan staden och ByggVesta AB samt dotterbolaget ByggVesta Järva AB ingår att bolagen bygger 12 punkthus med ca 350 lägenheter och två garagebyggnader. Stockholms stad har i detta projekt uttryckt ett särskilt mål att projektet ska innehålla minst hälften bostadsrätter. Bolagen menar att marknaden för bostadsrätt är osäker i Rinkeby, dock är det bolagets ambition att verka för att hälften av lägenheterna ska utgöra bostadsrätt.

Då marknaden för bostadsrätt är svårbedömd föreslås bostadsbyggande med hyresrätt inom mark med tomträttsupplåtelse. Staden och bolaget ska verka för att hälften av lägenheterna blir bostadsrätter. I de fall bostäder kan upplåtas med bostadsrätt skall bolaget köpa dessa fastigheter.

Projektet är komplext och bolaget har fördyrande kostnader för bullerskydd, stödmurar för gårdsuppbbyggnad, tillfartsvägar och ledningsdragningar inom kvartersmark på och intill överdäckningen. Projektet innehåller även osäkerheter vad gäller exploateringsgrad, grundläggningsförfarande och masshantering, vilket påverkar både stadens och bolaget ekonomi. Bolagen och staden skall tillsammans verka för att hitta lösningar som är ekonomiskt effektiva för både bolagets bostadsbyggande och stadens anläggningsarbeten.

Staden äger tunnelkonstruktionen och tunneln kommer att ingå i den av staden ägda fastigheten Akalla 4:1. De nya bostadshusen, garage och bostadsgårdar kommer att utgöra separata bostadsfastigheter genom 3D fastighetsbildning.

Ekonomiska konsekvenser för staden

Överdäckningen byggs av Trafikverket på Stockholms stads bekostnad i syfte att bryta den barriäreffekt som trafikleden E18 utgör mellan stadsdelen och Järvafältet. Finansiering sker med särskilda medel inom trafik- och renhållningsnämndens budget. När kommunfullmäktige beslutade om att överdäckningarna skulle byggas var det en förutsättning att överdäckningarna skulle ha bebyggelse.

Bostadsprojektet ingår som en del i Vision Järva 2030, det s.k. Järvalyftet. Visionen har ett antal målsättningar bl. a. att utveckla stadsdelarna på Järvafältet, att skapa nya spännande bostadsområden samt att knyta samman stadsdelar inom Järva. För att uppnå dessa mål krävs stora investeringar.

Exploateringen förväntas ge ett underskott. Investeringen i områdets infrastruktur är omfattande. Ombyggnad av Familjebostäders parkeringsanläggning är kostsam liksom anläggning av en tillgänglig gång- och cykelväg mellan Rinkeby och Järvafäl-

tet. Stadsbyggnadsnämnden har påpekat vikten av att lokalgatan (Hjulstavägen) ges en stadsmässig utformning vilket belastar projektet kostnadsmässigt. Antalet tillkommande lägenheter begränsas av detaljplanen.

I detta ärende uppgår investeringen till 135 mnkr.

Genomförande av exploateringen ska beslutas av kommunfullmäktige då investeringen överstiger 50 mnkr.

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 både för investeringar, driftkostnader och intäkter.

Investeringsanalysen enligt nuvärdesmetoden för projektet med 350 lägenheter med tomträtt redovisar ett negativt nettonuvärde om 92 mnkr motsvarande 293 000 kr/ekvivalent lägenhet¹. Detta är i jämförelse med andra projekt ett högt underskott.

Antalet lägenheter kan komma att påverkas i den slutliga utformningen av detaljplanen. Marken föreslås initialt att upplåtas med tomträtt till ByggVesta AB och ByggVesta Järva AB. Om bostadsrätter kan säljas skall bolagen köpa marken. Ambitionen är att 50 % skall vara bostadsrätt.

Exploateringsgraden enligt detaljplaneförslaget uppgår till ca 2,3 vilket är mer än i Hammarby Sjöstad (1,6) och något mindre än Nordvästra Kungsholmen (2,4).

De sammanlagda utgifterna i löpande prisnivå beräknas till ca 135 mnkr, varav 4 mnkr är redan nedlagda utgifter. Inkomsterna av försäljning av mark är initialt 0 kr. Om försäljning av mark sker för 50 % av bostadshusen, dvs där bostadsrättsupplåtelse genomförts, ger detta en intäkt med 20 mnkr. Framtida inkomster av tomträttsavgälder minskar dock.

De största investeringarna i området är omdaning av befintlig parkeringsanläggning vid flyttning av Hjulstavägen samt markuppsybyggnad i slänten för allmän plats och gångväg till Järvafältet. Därtill kommer ledningsflytt, masshantering, anordning av allmänna platser och gångvägar på fältet mm.

Projektets nettoexploateringsutgift/ekvivalent lägenhet beräknas uppgå till 376 000 kr i fast prisnivå. Detta är i jämförelse med andra motsvarande projekt högt. Detta nyckeltal visar projektets nettoutgifter inkl. redan nedlagda utgifter. Projektets täckningsgrad inkl. nedlagda nettoutgifter beräknas uppgå till 33 %.

Bostadsbebyggelsens projektekonomi visar ett underskott och täckningsgraden är omkring en tredjedel av totalkostnaden. Då har ändå inte tunnelkonstruktionen medräknats i projektekonomin då denna är en del av investeringen vid ombyggnad av E18. En högre exploatering vid överdäckningen hade kunnat minska projektets underskott.

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

Dock menar stadsbyggnadskontoret att platsen inte klarar en högre exploatering.

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

Budgetkonsekvenser

Investeringsbudget och försäljningsinkomster

Investeringsutgifterna för projektet beräknas till ca 135 mnkr och investeringsinkomsterna till ca 0 mnkr i löpande prisnivå. Beräkningen är gjord för tomträtt med 350 lägenheter. Utfallet över åren beräknas bli enligt nedanstående tabell:

Stadens utgifter för exploatering bedöms kunna finansieras via exploateringsnämndens investeringsbudget för år 2013. Behov av medel för åren därefter får beaktas i nämndens kommande budgetarbete.

Driftbudget

Projektet bedöms påverka stadens och nämndens resultat enligt tabell nedan.

Budgetkonsekvenser							
Drift							
Mnkr	2012	2013	2014	2015	2016	Senare	Kommentar
Resultatpåverkan ExplN							
Löpande intäkter/kostnader	0,0	0,0	0,0	0,7	1,2	max 1,8	
Internränta	0,0	0,0	0,0	-4,2	-4,1	max -4	
Avskrivningar	0,0	0,0	0,0	-2,8	-2,8	max -2,8	
Reavinster/förluster	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	år 2015 Totalt 0
Summa resultatpåverkan nämnd	0,0	0,0	0,0	-6,3	-5,8		
Resultatpåverkan TRN+SDN							
Driftskostnader TRN+SDN	0,0	0,0	0,0	-0,2	-0,4	mellan -0,6 och -0,7	
Underhållskostnader trafiknämnden	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	Mellan och -0,7	
Summa resultatpåverkan TRN+SDN	0,0	0,0	0,0	-0,2	-0,4		

De beräknade drift- och underhållskostnaderna inom trafiknämndens och stadsdelsnämndens ansvarsområden beräknas efter genomförandet uppgå till ca 1,4 mnkr/år.

Kapitalkostnaderna för exploateringsnämnden beräknas uppgå till ca 7 mnkr år 2015 och minskar därefter något genom avskrivningar. Intäkterna för tomträttsavgälder beräknas till ca 2 mnkr per år.

Ekonomiska osäkerheter

Kostnaderna för genomförande av projektet baseras på en kostnadsanalys av uppskattade anläggningskostnader. Osäkerheten i projektet bedöms vara 20 – 25 mnkr. Hänsyn till detta har tagits i kalkylen.

Trafikverket, som genomför ombyggnad av E18 och konstruktionerna för överdäckningen planerar att vara klara med området vid Rinkebys överdäckning sommaren 2014. Det finns osäkerhet i gränssnittet mellan Trafikverkets anläggningsverksamhet och exploatering för bostadsbebyggelse. Diskussioner pågår mellan staden och trafikverket i vilken omfattning området kan förberedas för bostadsbebyggelsen. Under förutsättning av detaljplanen för bostadsbebyggelse vinner laga kraft under den tiden som E18-projektet pågår finns det samordningsfördelar för båda parter.

Inom projektet kommer utfyllnadsmassor att behövas för att bygga upp terrassen och gångvägar mellan överdäckningen och Järvafältet. Kostnaden för masshantering påverkas starkt av tillgång och efterfrågan på marknaden och är svår att uppskatta.

Vissa delar av marken under slänten mot Järvafältet består att lös lera och grundläggningsåtgärder kommer att behövas. Kostnaden för dessa åtgärder utreds för närvarande.

Området är inom det s.k. hinderbegränsande ytan för framtida uppgradering av Bromma Flygfält. En sänkning av det högre huset med ca 6 - 8 våningar kan bli aktuell i den pågående detaljplaneprovningen vilket skulle minska antalet lägenheter med uppskattningsvis 30 st. Detta skulle minska intäkterna och därmed försämra projektekonomin ytterligare.

Antal lägenheter	Markförsäljning	In-täkt	Investerings Nuvärde	Kostnad Nuvärde	Per Lägenhet	Täcknings-grad
350	0 %	0 kr	- 135 mnkr	- 92 mnkr	-293 tkr	33 %
320	0 %	0 kr	- 135 mnkr	- 94 mnkr	- 327 tkr	31 %

Känslighetsanalys, budgetpåverkan tomträtt med 350 lgh eller 320 lgh

Slutsats-ekonomi

Projektet är ett förlustprojekt då investeringarna i infrastrukturen inte kan täckas av inkomster från bostadsbyggande. Detaljplanen begränsar antalet lägenheter. Projektet

har dock en stor betydelse för den framtida utvecklingen av stadsdelen Rinkeby då bebyggelseförslaget torde bli ett nytt attraktivt bostadsområde, medföra en förbättrad stadsmiljö samt att Rinkebyterrassens utformning kan bli ett spektakulärt möte med Järvafältet.

Stadens utgifter för exploatering bedöms kunna finansieras via exploateringsnämndens investeringsbudget för år 2013. Behov av medel för åren därefter får beaktas i nämndens kommande budgetarbete.

Hur projektet uppfyller stadens mål

Projektet uppfyller väl stadens mål.

Bostadsbebyggelse

Exploateringskontoret har bedömt att projektet uppfyller mål inom Vision Järva 2030 och mål i stadens budget.

Utvecklingsteman inom Vision Järva 2030 som uppfylls i projektet är följande:

- Aktivera Järva friområde och stärk kopplingen till stadsdelarna
- Bygg nytt i strategiska lägen
- Länka samman stadsdelar
- Utveckla de centrala stråken
- Respektera och utveckla värden i befintlig bebyggelse
- Gör gångvägnäten tydligare
- Använd ny bebyggelse för att stärka stadsdelarnas identitet

I stadsdelen Rinkeby finns 5110 lägenheter, samtliga hyresrätt, samt 21 radhus med upplåtelseform bostadsrätt. Blandade upplåtelseformer eftersträvas i exploateringen. En utgångspunkt är att verka för att hälften av bostäderna ska upplåtas med bostadsrätt. Denna målsättning kan dock vara svår att uppfylla då marknaden för bostadsrätt i Rinkeby är mycket osäker.

Lokaler

Inom Vision Järva 2030 är en av målsättningarna att skapa lokaler i byggnadernas bottenvåningar vilket detaljplanen ger förutsättningar för. I detaljplaneförslaget ges möjlighet att inreda lokaler för handel i bottenvåningen på de sex byggnader som är belägna mot Hjulstavägen samt i områdets höghus intill det centrala torget.

Miljö

En särskild miljöutredning har utförts för att bedöma hur miljöfrågorna kan hanteras inom projektet. De miljöfrågor som har utretts är buller, luftkvalitet, dagvattenstrategi, risker med transport med farligt gods och förekomst av fornlämningar på fältet. Bedömningen är att miljöfrågorna kan hanteras inom projektet.

Risker med transporter av farligt gods i tunnel har analyserats i samarbete med Trafikverket. Åtgärdsförslag för att minska olycksrisker finns inarbetade i bebyggelseförslag.

Kompensation för ianspråktagen grönyta

Överdäckningens syfte är att minska trafikledens barriäreffekt. På överdäckningen och omkring denna planeras grönytor och vegetation.

Energihushållning

Bolagets policy är att bygga bostäder med låg energiförbrukning, ca 55 kWh/m², vilket är i linje med stadens målsättning för energieffektiva byggnader. Markanvisningen är gjord innan stadens särskilda energikrav började ställas i samband med markanvisning.

Tillgänglighet

Från Rinkeby bostadsområde anläggs gång- och cykelvägar där lutningen aldrig överstiger 1:20. Bänkar placeras på strategiska platser för utblick och vila.



Rinkebyterrassens utsiktsplats. Gång- och cykelväg till Järvafältet.

Påverkan på barn

Överdäckningen innebär att det blir säkrare och lättare för barn och barngrupper att ta sig till Järvafältets friområde.

Järvafältet ger möjlighet till lek i naturmiljö samt till natur- och kulturupplevelser.

Ett upphöjt övergångsställe byggs över Hjulstavägen vid den del av Hjulstavägen där trafikströmmarna beräknas vara lägst, dvs. på östra sidan av Rinkebystråket, där trafikbelastningen är låg (2000 fordon per dygn).

Detaljplanen ger möjlighet att bygga förskolor inom det nya bostadsområdet Rinkebyterrassen.

Konstnärlig utsmyckning

I exploateringsprojektet ska 1 % av stadens byggkostnad avsättas till offentlig konstnärlig gestaltning i samråd med Stockholm Konst.

Genomförandefrågor

Tidplan

2013 kv. 2 Detaljplanen förväntas vinna laga kraft.

2013 kv. 2/3 Exploateringskontoret bygger ersättningsparkering för de parkeringsanläggningar som rivs inom Familjebostäders parkeringsfastigheter.

2013 kv. 2/3 Exploateringskontoret flyttar vattenledning på Järvafältet och anlägger ny gång- och cykelväg från blivande Rinkebyterrassen till Kista.

2014 Hjulstavägen byggs i nytt läge.

2014 kv. 3 Fyllningsarbeten och markuppbyggnad intill överdäckningen. En provisorisk gångväg iordningställs från Rinkebystråket via överdäckningen till Järvafältet.

2014/15 Byggstart för bostadsbyggande. Utbyggnadstid ca 4 år

2016 Första inflyttning

2019 Området är inflyttat och klart

Risker och osäkerheter

De ekonomiska osäkerheterna har redovisats tidigare.

Brommaflygets hindergränsande område har utökats under planarbetet och omfattar nu även planområdet. Frågan om byggrätt för ett höghus inom Rinkebyterrassen måste klargöras inom detaljplaneprocessen. Detta kan innebära att detaljplanen försernas vilket i sin tur påverkar tidplan för genomförande.

Byggherrens och stadens ambition är att hälften av bostäderna ska upplåtas med bostadsrätt. Det finns en risk att en marknad för ca 175 bostadsrätter inte finns till det pris som en nybyggnation kostar. I Rinkeby finns idag enbart hyreslägenheter förutom 21 bostadsrättsradhus.

Information till andra förvaltningar

Samråd har skett med stadsdelsförvaltningen som bl. a. deltar i planeringen av ny gång- och cykelväg mellan Rinkeby och Kista.

Samråd har skett med AB Familjebostäder om ersättningsparkering.

Planeringen sker i nära samarbete med trafikkontoret vad gäller ombyggnaden av E18 och nya trafikanläggningar inom detaljplaneområdet. Stadens kontakter med Trafikverket angående ombyggnad av E18 och dess överdäckningar sker i första hand genom trafikkontoret.

Då projektet bedöms medföra en utgift över 50 mnkr har samråd skett med stadsledningskontoret. De synpunkter som framkommit i mötet har inarbetats i tjänsteutlåtandet.

Kontorets sammanfattande bedömning

Exploateringskontoret är positivt till förslaget att bygga bostadshus intill överdäckningen. Projektet länkar samman Rinkeby med Järvafältet och andra stadsdelar samt att det kommer att på ett positivt sätt förändra stadsbilden av Rinkeby i norr och tillsammans med den planerade ombyggnaden av Rinkebystråket blir stadsmiljön trevligare för boende och besökare i området. Förslaget uppfyller målsättningar inom Vision Järva 2030, t ex att skapa en mer varierad stadsmiljö, sammanbinda stadsdelar och förbättra tillgängligheten till Järvafältet.

Budgetkonsekvenser	Ack						
Investering	t.o.m.						
Mnkr	2011	2012	2013	2014	2015	Senare	Totalt
Utgifter inkl. förvärv (-)	-4,4	-3,6	-22,6	-31,8	-40,5	-31,7	-134,6
Inkomster (exkl. försäljning)	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Nettoutgift (-) /- inkomst	-4,4	-3,6	-22,6	-31,8	-40,5	-31,7	-134,6
Försäljningsinkomst	0,0	0,0	0	0,0	0,0	0,0	0

BEREDNING

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret.

Stadsledningskontoret

Stadsledningskontorets tjänsteutlåtande daterat den 8 april 2013 har i huvudsak följande lydelse.

För stadsdelarna omkring Järvafältet genomför Stockholm stad ett aktivt utvecklingsarbete inom Vision Järva 2030 (Järvalyftet). Bland målsättningarna ingår att komplettera stadsdelarna med nya lägenheter i en attraktiv miljö, att förbättra tillgängligheten till Järvafältet samt att länka samman stadsdelarna i området. Exploateringsnämndens förslag uppfyller flera av målsättningarna inom Vision Järva 2030. Stadsledningskontoret kan dock konstatera att det trots uttalade ambitioner ännu inte varit möjligt att uppnå målsättningen att bygga bostadsrätter i området.

Stadsledningskontoret noterar att överenskommelsen om exploatering innehåller tydliga skrivningar kring det faktum att staden och bolaget gemensamt ska verka för att hälften av bostäderna ska upplåtas med bostadsrätt, och att bolaget i så fall ska förvärva den delen av marken. En eventuell försäljning av marken förväntas dock inte förbättra projektets ekonomi, då minskningen av intäkter från tomträttsavgälder beräknas uppgå till motsvarande belopp.

För att uppnå målsättningarna i Järvalyftet krävs stora investeringar. Projektet uppfyller inte stadens krav på lönsamhet i exploateringsprojekt. Den nya lagen om allmännyttiga kommunala bostadsaktiebolag innebär dock en möjlighet för staden att via en särskild utdelning finansiera projekt inom ramen för stadens bostadsförsörjningsansvar, inom vilka åtgärder som främjar integration och social sammanhållning kommer att genomföras. Den särskilda utdelningen 2012 som uppgick till 670,0 mnkr har bl.a. öronmärkts för projekt inom Järvalyftet.

Då projektet väl uppfyller målsättningarna i Järvalyftet och mot bakgrund av att

särskild villkorad finansiering öronmärkt för detta ändamål föreslår stadsledningskontoret att projektet får genomföras trots att det är olönsamt. Stadsledningskontoret föreslår att kommunstyrelsen föreslår att kommunfullmäktige medger exploateringsnämnden rätt att genomföra exploatering inom del av fastigheten Akalla 4:1 vid överdäckningen i Rinkeby, Rinkebyterrassen, omfattande investeringsutgifter om 135 mnkr. Utgifterna för 2013 ska rymmas inom nämndens investeringsbudget. Utgifterna för kommande år behandlas i budget för 2014. Exploateringsnämnden får i uppdrag att genomföra projektet.

RESERVATIONER M.M.

Exploateringsnämnden

Reservation anfördes av Anna Bäcklund m.fl. (MP) enligt följande.

Exploateringsnämnden beslutar att i huvudsak bifalla överenskommelse och markanvisning samt att anförda följande:

Det nu föreliggande förslaget är ett resultat av att tunneln inte blev av utan kom att ersättas med ett par mindre överdäckningar som inte får bebyggas. För att få ekonomi i projektet så föreslås byggande av 12 höga punkthus för bostadsändamål på var sin sida om motorvägen E 18. Det påverkar de befintliga husen som bl.a. får en trafikerad huvudgata framför sig plus nya parkeringsytor. Om tunneln hade förverkligats så att hade både ekonomin och planlösningarna blivit betydligt bättre.

Det gäller nu att göra det bästa av situationen. Några solstudier finns inte redovisade i ärendet. Norra delen av torget med terrassen omgärdas i väster av ett 16 våningshus och i öster av ett åttavåningshus. Tanken är att torget ska bli en mötesplats (bidra till ett stadsliv) och frågan är om solen under höst och vår över huvud taget når människorna på torget. Den saken bör utredas och ge underlag för eventuella revideringar av förslaget.

Det är vidare viktigt att det byggs minst lika många hyresrätter som bostadsrätter. Hyrorna bör vara rimliga och därmed möjliggöra för Rinkebyborna att hyra dem.

Modern hållbar byggteknik måste tillämpas som sparar energi och utnyttjar alla relevanta ekosystemtjänster såsom grön odling på tak och fasader. Detta är extra viktigt med tanke på husens läge vid den starkt trafikerade motorvägen.

Igelbäcken utgör en mycket känslig miljö. Det är viktigt att vattenkvaliteten regelbundet mäts och att byggföretagen garanterar kvalitén på dagvattnet.

Bullernivåerna (liksom de cancerogena partikelnivåerna) är höga och det kommer att innebära att man med svårighet kan använda balkongerna eller öppna fönstren. Själva terrassen som utsiktsplats och parken som lekplats behöver extra åtgärder och genomtänkt växtlighet för att bli attraktiva och som inte påverkar barnens hälsa. Inom planområdet bör planeras för samlingslokaler och någon form av sportaktiviteter, gym, bowling eller innebandy.

Gång- och cykelvägen till och från Järvafältet från Rinkebystråket måste anpassas i kulturlandskapet och inte ha för kraftiga lutningar.

Reservation anfördes av Ann-Margarethe Livh (V) enligt följande.

Att avslå förslaget samt att därutöver anförda:

Detta förslag till exploatering av delar av Järvafältet är ett resultat av en utomordentligt dålig planering från stadens sida.

Sedan många år tillbaka har Vänsterpartiet förespråkat att E18 skulle läggas i tunnel, precis som man gör med andra vägar som går nära tätbebyggda bostadsområden, till exempel Norra Länken. Efter protester från boende på Ekerö och i Bromma beslöt trafikverket att också lägga den planerade Förbifarten i tunnel under vatten. Ett projekt som är både dyrare och mer komplicerat än att lägga E18 i tunnel. Det är glasklart att man tar helt olika hänsyn till människors välbefinnande beroende på i vilken del av staden man bor.

Som kompensation för den uteblivna tunneln beslöt staden om en överdäckning på 300 meter som skulle bebyggas. När det sedan visade sig att det inte var möjligt att bygga på den smala överdäckningen togs det aktuella förslaget fram där man trots tidigare försäkringar om att värna Järvafältets grönområden nu planerar för sex punkthus på fältet. För att få plats med ytterligare sex punkthus i själva bostadsområdet Rinkeby, som redan nu är oerhört tätbebyggt, flyttar man lokalgatan så att den kommer tätt intill bostadshusen, vilket bidrar till en stor försämring av miljön för de boende.

Om E18 hade lagts i tunnel hade värdefulla grönområden på Järvafältet kunnat bevaras och vi hade kunnat bygga många fler lägenheter än de 350 som ryms i de 12 punkthusen.

Särskilt uttalande gjordes av vice ordföranden Maria Östberg Svanelind m.fl. (S) enligt följande.

Det är viktigt att hålla de löften som gavs till Rinkebyborna när projektplaneringen startade, om att tillgången till Järvafältet för de som redan bor i Rinkeby ska bli bättre, inte sämre. Därför är det exempelvis extra viktigt att säkerställa att flödet mellan Rinkebystråket och överdäckningen fungerar bra för gående, och cyklister. Även barn i skolåldern måste kunna ta sig ner till Järvafältet på ett säkert sätt. Tillgången till Järvafältet måste också säkerställas under hela byggtiden.