

Genomförandebeslut för projekt Brommaprogrammet (Riksby) etapp 1

Överenskommelser om exploatering med överlåtelse av mark för bostäder inom fastigheten Ulvsunda 1:1 med Fastighetspartner Bromma AB med flera

Hemställan från exploateringsnämnden

Förslag till beslut

Kommunstyrelsen föreslår att kommunfullmäktige beslutar följande.

1. Ärendet återremitteras till exploateringsnämnden med uppdrag att tillsammans med Stockholm Vatten och Avfall AB verka för en bättre lönsamhet ur ett koncernperspektiv.
2. Beslutet anmäls till styrelsen för Stockholm Vatten och Avfall AB.

Föredragande borgarrådet Anders Österberg

Sammanfattning av ärendet

Projektet Brommaprogrammet (Riksby) etapp 1 är den första utbyggnadsetappen i projektet Brommaprogrammet (Riksby) som omfattar 4 000 bostäder, verksamheter, förskolor och skolor, idrott och rekreation samt förbättrad park- och grönstruktur i ett område söder om Bromma flygplats, och planeras att genomföras i fyra etapper.

I etapp 1 planeras nio bostadskvarter med cirka 1 250 bostäder, åtta verksamhetskvarter, förskolor och grundskola samt fem idrottskvarter. Etappen ger också grundfunktioner för kommande etapper i form av viktiga anläggningar såsom en pumpstation för fjärrvärme, ett dagvattenmagasin med skyfallsyta och en sopsugsterminal.

I området finns idag verksamheter för småhandel och industri, en bågskytteförening, en rugbyplan samt Lintaverken. En del av Lintaverken som ägs av Fastighetspartner Bromma AB har kulturhistoriskt värde och ska därför behållas. De arrenden som finns inom projektområdet har eller ska sägas upp. Etappen förutsätter en justering av en del av arrendet för flygplatsen som i nuläget inte innehåller någon verksamhet.

Projektutgifterna beräknas uppgå till cirka 2 769 miljoner kronor, projektinkomsterna till cirka 880 miljoner kronor och försäljningsinkomsterna till cirka 938 miljoner

kronor. Lönsamhetskalkylen redovisar ett positivt nettonuvärde om 144 miljoner kronor. Täckningsgraden beräknas uppgå till 103 procent.

Exploateringsnämnden har tillsammans med berörda aktörer tagit fram sammanlagt 15 avtal som reglerar genomförandet av etappen. Fyra av dessa är överenskommelser om exploatering med marköverlåtelse som kräver godkännande av kommunfullmäktige senast 30 juni 2025.

Överenskommelse om exploatering med Sveafastigheter Bostad BR Riksby AB (bilaga 1 till utlåtandet) reglerar genomförandet av kvarter 3. Överenskommelse om exploatering med Maxera Bostad 12 AB (bilaga 2 till utlåtandet) reglerar genomförandet av kvarter 5. Överenskommelse om exploatering med Fastighetspartner Bromma AB (bilaga 3 till utlåtandet) reglerar genomförandet av kvarter 4 och 6. Överenskommelse om exploatering med RBY BR AB och Åke Sundvall i Stockholm AB (bilaga 4 till utlåtandet) reglerar genomförandet av del av kvarter 22.

Beredning

Ärendet har initierats av exploateringsnämnden och remitterats till stadsledningskontoret.

Stadsledningskontoret konstaterar att de investeringar som krävs i VA-nätet för att möjliggöra den planerade bebyggelsen i Riksby innebär att projektet i dagsläget är mycket olönsamt ur ett koncernperspektiv. För att öka genomförbarheten bör exploateringsnämnden få i uppdrag att tillsammans med Stockholm Vatten och Avfall AB verka för en bättre lönsamhet ur ett koncernperspektiv.

Föredragande borgarrådets synpunkter

Projektet Brommaprogrammet (Riksby) omfattar totalt cirka 4 000 bostäder, verksamheter, förskolor och skolor, idrott och rekreation samt förbättrad park- och grönsstruktur i ett område söder om Bromma flygplats. Brommaprogrammet har planerats att genomföras i fyra etapper där detta ärende gäller etapp 1. I etapp 1 planeras det för nio bostadskvarter med cirka 1 250 bostäder, åtta verksamhetskvarter, förskolor och grundskola samt fem idrottskvarter. Många av utvecklingsområdets grundfunktioner planeras att genomföras i denna första etapp.

Bromma flygplats medför dock flera svårigheter för projektet. Tack vare mer aktiv ekonomistyrning, ökad samordning inom staden och tidigare analyser av projekt kan vi nu se att de ekonomiska konsekvenserna för koncernen blir för stora. Vi tar ansvar för ekonomin och återremitterar därför ärendet till exploateringsnämnden för att minska stadens investeringsutgifter vid ett kommande genomförande av etappen.

Bilagor

1. Överenskommelse om exploatering med överlåtelse av mark inom Riksby Etapp 1 med Sveafastigheter Bostad BR Riksby AB, KS 2024/932-1.2
2. Överenskommelse om exploatering med överlåtelse av mark inom Riksby Etapp 1 med Maxera Bostad 12 AB, KS 2024/932-1.3
3. Överenskommelse om exploatering med överlåtelse av mark inom Riksby Etapp 1 med Fastighetspartner Bromma AB, KS 2024/932-1.4
4. Överenskommelse om exploatering med överlåtelse av mark inom Riksby Etapp 1 med Goldcup 35573 AB u.ä.t RBY BR AB samt Åke Sundvall i Stockholm AB, KS 2024/932-1.5

Borgarrådsberedningen tillstyrker föredragande borgarrådets förslag.

Reservation av borgarrådet Christofer Fjellner (M) och borgarrådet Jan Jönsson (L) enligt följande.

Vi föreslår att kommunstyrelsen föreslår att kommunfullmäktige beslutar följande.

1. Att i huvudsak godkänna förslaget till beslut.
2. Att exploateringsnämnden ges löpande redovisning av projektets framdrift till dess att det är genomfört i sin helhet.
3. Att därutöver anför följande:

Vi ser positivt på utvecklingen i Riksby genom Brommaprogrammet. Det är dock av sådan omfattande karaktär att exploateringsnämnden behöver ges löpande lägesredovisningar för att kunna hålla adekvat tillsyn över projektekonomin. Det är inte minst väsentligt då den redovisade täckningsgraden endast uppgår till 103 procent, varför det föreligger en stor risk att projektet som helhet kommer att uppvisa ett negativt ekonomiskt resultat i slutredovisningen.

Det är viktigt att den föreslagna återremissen till exploateringsnämnden inte får innebära att de viktiga idrottsverksamheterna försvinner ur planen.

Kommunstyrelsen delar borgarrådsberedningens uppfattning och föreslår att kommunfullmäktige beslutar enligt föredragande borgarråds förslag.

Stockholm den 7 maj 2025

Anders Österberg
Kommunstyrelsens ordförande

Reservation av Christofer Fjellner, Jonas Nilsson och Johan Paccamonti (alla M), Jan Jönsson (L) och Jonas Naddebo (C) som är likalydande med Moderaternas och Liberalernas gemensamma reservation i borgarrådsberedningen.

Ersättaryttrande av Nike Örbrink (KD) enligt följande.

I staden pågår flera stora stadsutvecklingsprojekt i programform parallellt med varandra. De bidrar till ett stort tillskott bostäder och arbetsplatser men omfattas samtidigt ofta av tidskrävande och mycket dyra förseningar; i en storstad i ständig förändring är det oväntade att vänta sig.

Vi noterar att projektets täckningsgrad enbart uppgår till 103 procent vilket ger mycket liten marginal för oväntade händelser. Kristdemokraternas utgångspunkt är att varje projekt måste ha fullgod täckningsgrad för att säkerställa såväl genomförbarhet som lönsamhet för staden och stockholmarna. Vi efterfrågar därför av kontoret att besparingsåtgärder utreds parallellt med genomförandet av projektet för att skapa förutsättningar att frigöra medel vid behov.

Ärendet

Projektet Brommaprogrammet (Riksby) etapp 1 avser genomförande av två detaljplaner. Den ena detaljplanen omfattar huvuddelen av projektområdet (Dp 2017-16020) och den andra detaljplanen omfattar ett kvarter, mobilitetshuset (Dp 2019-03328). Förslag till detaljplaner godkändes av stadsbyggnadsnämnden den 13 juni 2024 och har hemställts till kommunfullmäktige för antagande i samband med genomförandebeslut.

Projektet utgör del av utbyggnaden enligt programmet för centrala Bromma som beslutades av stadsbyggnadsnämnden år 2017, och är den första utbyggnadsetappen i projektet Brommaprogrammet (Riksby). Projektet Brommaprogrammet (Riksby) omfattar som helhet 4 000 bostäder, verksamheter, förskolor och skolor, idrott och rekreation samt förbättrad park- och grönsstruktur i ett område söder om Bromma flygplats, som planeras att genomföras i fyra etapper.

Reviderat inriktningsbeslut för projektet Brommaprogrammet (Riksby) beslutades av kommunfullmäktige den 8 december 2022 (dnr KS 2022/1420). De sammanlagda projektutgifterna beräknades då uppgå till 5 087 miljoner kronor, projektinkomsterna till 735 miljoner kronor och försäljningsinkomsterna till 4 623 miljoner kronor. Lönsamhetskalkylen enligt nuvärdesmetoden redovisade ett nettonuvärde om 1 025 miljoner kronor inklusive nedlagda nettoutgifter. Täckningsgraden beräknades uppgå till 126 procent.

I etapp 1 planeras nio bostadskvarter med cirka 1 250 bostäder, åtta verksamhetskvarter, förskolor och grundskola samt fem idrottskvarter. De planerade idrottsfunktionerna inkluderar tennisbanor, rugbyplan, konståkning och truggymnastik. Etappen inkluderar också grundfunktioner för kommande etapper i form av viktiga anläggningar såsom en pumpstation för fjärrvärme, ett dagvattenmagasin med skyfallsyta och en sopsugsterminal.

Att projektområdet angränsar till Bromma flygplats har påverkat bebyggelsestrukturen och möjlig exploatering med avseende på byggnaders höjd och placering. Icke bullerkänsliga verksamhets- och idrottskvarter placeras under den så kallade flygbullerkurvan medan bostäder och skola placeras utanför flygbullerkurvan. Verksamhetskvarterens byggnader ska därtill fungera som skydd mot markbuller från flygplatsen och ge bra bullerförutsättningar för hela området. Strukturen har också utformats för att möjliggöra sammankoppling med framtida stadsutveckling av Bromma flygplats.

I området finns idag verksamheter för småhandel och industri, en bågskytteförening, en rugbyplan samt Lintaverken. Precis utanför områdesgränsen ligger en återvinningscentral med arrendeupplåtelse. En del av Lintaverken som ägs av Fastighetspartner har kulturhistoriskt värde och ska därför behållas. Även återvinningscentralen kommer att finnas kvar. De arrenden som finns inom projektområdet har eller ska sägas upp.

Etappen förutsätter en justering av en del av arrendet för flygplatsen som innebär en avveckling av cirka 50 000 kvadratmeter mark som i nuläget inte innehåller någon verksamhet. Exploateringsnämnden står för kostnader förknippade med Swedavias avveckling av arrendområdet medan Swedavia står för saneringskostnader till en viss nivå.

Projektutgifterna för Brommaprogrammet (Riksby) etapp 1 beräknas uppgå till sammanlagt cirka 2 769 miljoner kronor, varav 77 miljoner kronor är redan nedlagda utgifter. Projektutgifterna avser främst anläggande av nya gator och torg inklusive markförstärkning, flytt av ledningar och anläggningar, nya ledningar, justering av flygplatsens arrendegräns och skalskydd, rivning och evakuering av befintliga verksamheter samt servisanslutningar till tomträtter. Projektinkomsterna beräknas uppgå till cirka 880 miljoner kronor och utgörs i huvudsak av ersättningar från ledningsägare för anläggning av nya ledningar.

Av projektutgifterna utgörs 50,1 miljoner kronor av utgifter som inte redovisas som en investering men som är direkt hänförliga till projektet. De kommer att redovisas som driftskostnader.

Försäljningsinkomsterna beräknas uppgå till cirka 938 miljoner kronor och reavinsten till 933 miljoner kronor. Exploateringsnämndens expertråd har godkänt markvärderingarna i april 2019 och november 2023.

Lönsamhetskalkylen enligt nuvärdesmetoden redovisar ett positivt nettonuvärde om 144 miljoner kronor (exklusive nedlagda nettoutgifter). Täckningsgraden inklusive nedlagda nettoutgifter beräknas uppgå till 103 procent.

Exploateringsnämnden har tillsammans med berörda aktörer tagit fram sammanlagt 15 avtal som reglerar genomförandet av etappen. Fyra av dessa är överenskommelser om exploatering med marköverlåtelse som kräver godkännande av kommunfullmäktige senast 30 juni 2025.

Med Sveafastigheter Bostad BR Riksby AB tecknas överenskommelse om exploatering med marköverlåtelse (Bilaga 1) som reglerar genomförandet av kvarter 3. Bolaget avser att uppföra cirka 100 bostadsrätter. Den preliminära totala köpeskillingen uppgår till 104,4 miljoner kronor.

Med Maxera Bostad 12 AB tecknas överenskommelse om exploatering med marköverlåtelse (Bilaga 2) som reglerar genomförandet av kvarter 5. Bolaget avser att uppföra cirka 155 bostäder (bostadsrätter och/eller hyresrätter) samt kommersiella lokaler. Den preliminära totala köpeskillingen uppgår till 188,3 miljoner kronor.

Med Fastighetspartner Bromma AB tecknas överenskommelse om exploatering med marköverlåtelse (Bilaga 3) som reglerar genomförandet av kvarter 4 och 6. Bolaget avser att uppföra cirka 136 bostadsrätter samt kommersiella lokaler. Den preliminära totala köpeskillingen uppgår till 208,7 miljoner kronor.

Fastighetspartner arrenderar idag fastigheten Riksby 1:13 och svarar för all sanering i området ner till MKM (mindre känslig markanvändning). De delar av marken som ska användas till bostadsbebyggelse eller förskola saneras i enlighet med den kommande detaljplanens bestämmelser.

Med RBY BR AB och Åke Sundvall i Stockholm AB tecknas överenskommelse om exploatering med marköverlåtelse (Bilaga 4) som reglerar genomförandet av del av kvarter 22. Bolagen avser att uppföra cirka 75 bostadsrätter samt kommersiella lokaler. Den preliminära totala köpeskillingen uppgår till 81,5 miljoner kronor.

Genomförandet planeras att inledas med avveckling av befintliga verksamheter, rivning och sanering, följt av ledningsflyttar, tillfälliga vägar, markförstärkning och ledningsarbeten för större ledningar. Dagvattenmagasin och pumpstation planeras att uppföras åren 2027 till 2029. Utbyggnaden av kvartersmark planeras att ske åren 2028 till 2035. Den första inflyttningen bedöms kunna ske år 2032.

I ärendet redovisas även en så kallad skuggkalkyl som tar hänsyn till stadens investeringar i skola och idrottsanläggningar. Lönsamhetskalkyl enligt nuvärdemetoden för etapp 1 inklusive skola och idrottsanläggningar redovisar ett negativt nettonuvärde om -357 miljoner kronor inklusive tidigare nedlagda utgifter och inkomster.

Exploateringsnämnden

Exploateringsnämnden beslutade vid sitt sammanträde den 22 augusti 2024 följande.

1. Exploateringsnämnden godkänner för sin del förslag till genomförandet av exploatering inom fastigheterna Riksby 1:13, Riksby 1:1 och Ulvsunda 1:1 och föreslår att kommunfullmäktige godkänner förslag till genomförande för projekt Riksby Etapp 1 och att exploateringsnämnden medges rätt att genomföra projektet till en projektutgift om 2 769 miljoner kronor, en projektinkomst om 880 miljoner kronor och en total försäljningsinkomst om cirka 938 miljoner kronor.
2. Exploateringsnämnden godkänner för sin del överenskommelse om exploatering med överlåtelse av mark inom fastigheten Ulvsunda 1:1 till Maxera Bostad 12 AB med en preliminär köpeskillning om cirka 188 303 000 kronor enligt tjänsteutlåtandets bilaga 1 samt föreslår att kommunfullmäktige godkänner överenskommelsen och ger exploateringsnämnden i uppdrag att träffa överenskommelsen.
3. Exploateringsnämnden godkänner för sin del överenskommelse om exploatering med överlåtelse av mark inom fastigheterna Riksby 1:13 och Ulvsunda 1:1 till Fastighetspartner Bromma AB med en preliminär köpeskillning om cirka 208 685 000 kronor enligt tjänsteutlåtandets bilaga 2 samt föreslår att kommunfullmäktige godkänner överenskommelsen och ger exploateringsnämnden i uppdrag att träffa överenskommelsen.

4. Exploateringsnämnden godkänner för sin del överenskommelse om exploatering med överlåtelse av mark inom fastigheten Ulvsunda 1:1 till Sveafastigheter Bostad BR Riksby AB med en preliminär köpeskilling om cirka 104 413 000 kronor enligt tjänsteutlåtandets bilaga 3 samt föreslår att kommunfullmäktige godkänner överenskommelsen och ger exploateringsnämnden i uppdrag att träffa överenskommelsen.
5. Exploateringsnämnden godkänner för sin del överenskommelse om exploatering med överlåtelse av mark inom fastigheten Ulvsunda 1:1 till RBY BR AB och Åke Sundvall i Stockholm AB med en preliminär köpeskilling om cirka 81 480 000 kronor enligt tjänsteutlåtandets bilaga 4 samt föreslår att kommunfullmäktige godkänner överenskommelsen och ger exploateringsnämnden i uppdrag att träffa överenskommelsen.
6. Exploateringsnämnden hemställer att kommunfullmäktige ger exploateringsnämnden i uppdrag att ingå tilläggsavtal till arrendeavtalet för Bromma flygplats och erforderliga följdavtal med Swedavia AB för att genomföra projektet.
7. Exploateringsnämnden ger exploateringskontoret rätt att ansöka om extern medfinansiering från Trafikverket för ombyggnationen av Kvarnbacksvägen.

Reservation av Dennis Wedin m.fl. (M) och André Nilsson (L), se Reservationer m.m.

Reservation av Anders Edin (SD), se Reservationer m.m.

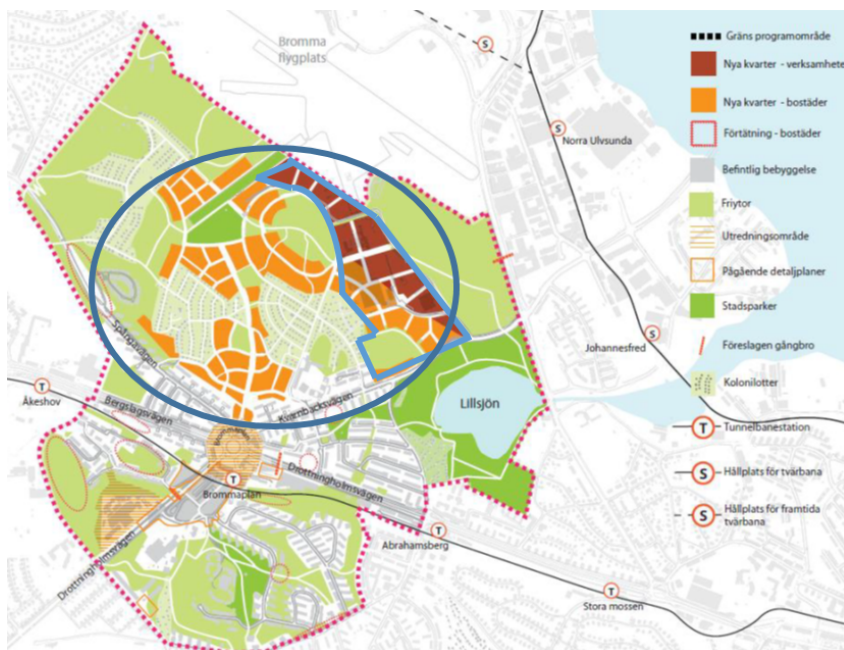
Särskilt uttalande av Anders Österberg m.fl. (S), Clara Lindblom m.fl. (V) och Lennart Tonell (MP), se Reservationer m.m.

Ersättaryttrande av Aron Modig (KD), se Reservationer m.m.

Exploateringskontorets tjänsteutlåtande daterat den 19 maj 2024 har i huvudsak följande lydelse.

Bakgrund

I augusti 2017 godkände stadsbyggnadsnämnden programmet för centrala Bromma. Programmet har stor tyngdpunkt på nya bostäder i Riksby, men innehåller också idrott och verksamheter, se Figur 1.



Figur 1. Karta från programmet för centrala Bromma. Norra Riksby inringat i mörkblått och etapp 1 markerat i ljusblått.

Figur 2, nedan, visar etapp 1 som ingår i Brommaprogrammet (Riksby). Två detaljplaner är framtagna för etapp 1, varav den ena omfattar 23 kvarter i projektområdet (Dp 2017-16020) och den andra omfattar ett kvarter, mobilitetshuset (Dp 2019-03328). Detaljplanen för mobilitetshuset ingår i egen plan för att möjliggöra att pumpstationen som är kopplad till det planerade Lövstaverket kan gå i egen tidplan, om det skulle behövas. Brommaprogrammet (Riksby) beskrivs i sin helhet i ett inriktningsbeslut som senast reviderades av kommunfullmäktige den 8 december 2022.

I etapp 1 planeras cirka 1250 nya bostäder, 150 000 kvadratmeter verksamhetsyta, förskolor och grundskola samt 30 000 kvadratmeter inomhusidrott och ytterligare ytor för idrott ute samt offentliga rum. Totalt tolv byggaktörer deltar i etappen.

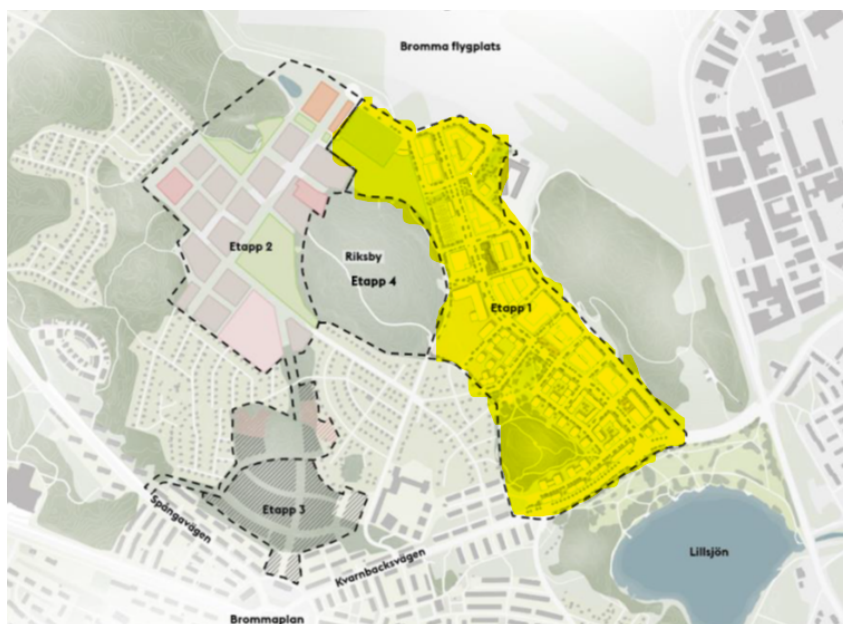
Inom etapp 1 kommer staden bygga ett helt nytt gatunät med huvudgator och lokalgator. Etapp 1 ger grundfunktioner också för nästkommande etapper då det innehåller viktiga anläggningar såsom en pumpstation för fjärrvärme, ett dagvattenmagasin med skyfallsyta och en sopsugsterminal. Etapp 1 möjliggör sammankoppling med eventuell framtida stadsutveckling av Bromma flygplats.

Etapp 1 angränsar till Bromma flygplats, vars buller har påverkat strukturen och möjlig exploatering. Flygplatsens influensområde definieras av flygbullerkurvan och påverkar stadsutvecklingen genom att det placerats icke bullerkänsliga verksamhets- och idrottskvarter under flygbullerkurvan, medan bullerkänsliga bostäder har placerats där det är tillräckligt tyst, utanför flygbullerkurvan. Verksamhetskvarterens byggnader kommer att skydda bostäder och skola mot markbuller från flygplatsen

och ge bra bullerförutsättningar för hela området. Flygplatsen medför även höjdrestriktioner på byggnader.

Etapp 1:s utveckling förutsätter en justering på en del av arrendet för flygplatsen som innebär att Swedavia medverkar till en avveckling av cirka 50 000 kvadratmeter mark. Swedavia har ingen pågående verksamhet inom detta område och ställer sig därför positiva till ett förtida återlämnande av det berörda området.

Brommaprogrammets övergripande mål och vision är att nya stadskvarter i norra Riksby ska länkas samman med Brommaplan i stadens bebyggelsestruktur med nya parker, torg, mötesplatser, ytor för idrott med mera.



Figur 2. Översikt över etappindelningen för Riksby med etapp 1 markerat i gult.

Staden äger all mark i projektområdet och området är huvudsakligen inte planlagt. I området finns idag verksamheter för småhandel och industri, en bågskytteförening, en rugbyplan samt Lintaverken som ägs av Fastighetspartner och precis utanför områdesgränsen ligger en återvinningscentral med arrendeupplåtelse. Lintaverken är före detta verkstäder för jetmotorer med mera och används idag för handelsverksamhet. En del av Lintaverken har ett kulturhistoriskt värde och därför ska del av byggnaderna behållas. Även återvinningscentralen kommer att finnas kvar då den är en viktig funktion för invånarna i Bromma och andra närliggande stadsdelar.



Figur 3. Ortofoto över området med befintliga verksamheter och arrenden.

Inom flygplatsen, norr om projektområdet finns en motorprovningsplats som idag används för oplanerat underhåll av flygplan. Motorprovningen är en bullerkälla som påverkar utbyggnaden av kommande etapper men inte detta projekt.

Projektområdet berör stadens fastigheter Riksby 1:13, Riksby 1:1 och delar av fastigheten Ulvsunda 1:1. Etapp 1 kommer även beröra del av fastigheten Linneskåpet 3 i samband med ombyggnation av korsningen Kvarnbacksvägen/Hemslöjdsvägen. Tomträttshavare till Linneskåpet 3 är bostadsrättsföreningen Norrby och staden har ingått överenskommelse om fastighetsreglering med föreningen.

Arrenden

Det finns flera arrenden i området idag som har sagts upp, eller ska sägas upp. Alla arrendena är tidsbegränsade upplåtelser. Verksamheterna kommer att upphöra eller flytta till annan plats.

Swedavias arrende och förorenad mark

Arrendeavtalet för Bromma flygplats gäller till och med år 2038. En del av arrendeområdet kommer dock avetableras i samband med utbyggnaden av etapp 1 och återlämnas till staden i förtid. Exploateringskontoret står för kostnader förknippade med Swedavias avveckling av arrendeområdet medan Swedavia står för saneringskostnader till en viss nivå.

Omfattande markmiljöutredningar har utförts i området och påvisar att föroreningar bland annat består av per- och polyfluorerade alkylsubstanser, PFAS. PFAS härrör från tidigare brandövningsplats utanför planområdet och har påträffats både i marken och i grundvattnet. Swedavia som verksamhetsutövare bär ansvaret för att åtgärda föroreningen enligt gällande lagstiftning.

Tidigare beslut

Nedan följer en sammanställning av beslut som har betydelse för etapp 1.

2008-03-07	KF	Arrendeavtal för Bromma flygplats tecknades
2012-01	SBN	Start programarbete, programmet för centrala Bromma
2015-09-24	ExplN	Utredningsbeslut för fortsatt arbete med programmet för centrala Bromma
2017-08-31	SBN	Antagande av programmet för centrala Bromma
2018-03-08	ExplN	Förlikningsavtal Fastighetspartner Bromma AB och markanvisning till samma bolag
2018-03-28	KF	Ny översiktsplan. I ÖPn anges Riksby som ett stadsutvecklingsområde som ska omvandlas till blandad stadsbebyggelse med bostäder, verksamheter, service m.m
2019-05-16	SBN	Start-PM detaljplan mobilitetshus (Dp 2019-03328)
2019-06-13	ExplN	Inriktningsbeslut för hela Riksby och markanvisningar för bostäder, skola och verksamheter till flera byggaktörer i etapp 1
2019-06-13	SBN	Start-PM detaljplan för etapp 1 (Dp 2017-16020)
2020-11-20	ExplN	Markanvisningar för bostäder, verksamheter, sopsugsterminal och mobilitetshus
2021-10-21	ExplN	Ytterligare markanvisning och tilläggsanvisningar till de redan markanvisade bostadsutvecklarna i etapp 1
2022-08-25	ExplN	Markanvisningar för idrott
2022-12-08	ExplN	Reviderat inriktningsbeslut för Brommaprogrammet
2023-02-20	KF	Reviderat inriktningsbeslut för Brommaprogrammet

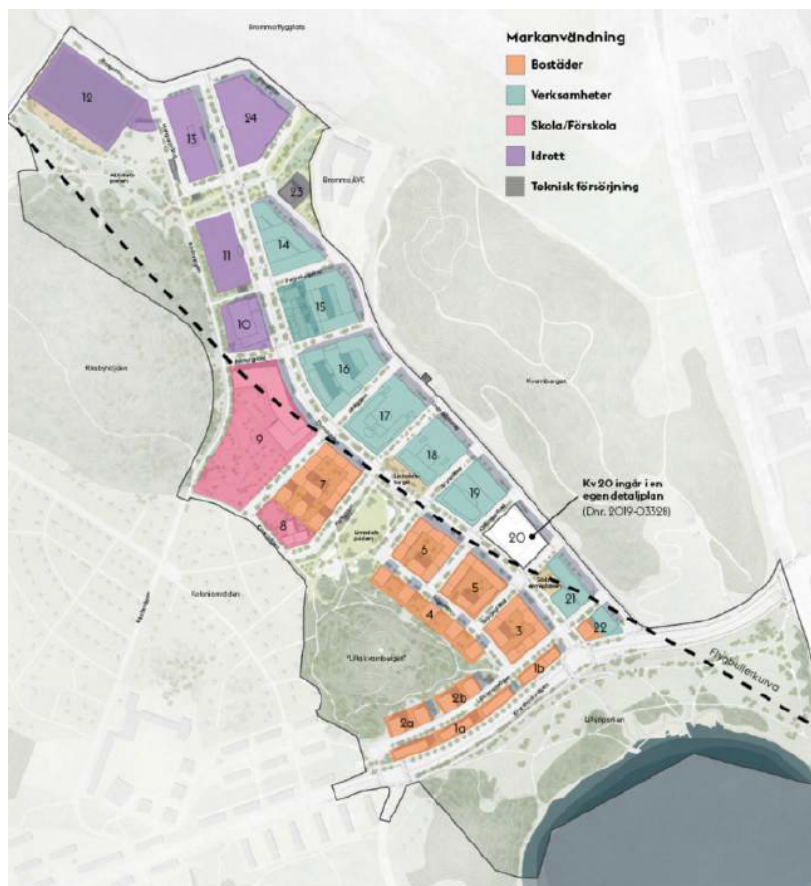
Tabell 1. Tidigare beslut.

Etapp 1 möjliggör för förskola och skola samt idrottsverksamheter vilka kräver beslut i utbildningsnämnden respektive fastighetsnämnden.

Överenskommelse om exploatering

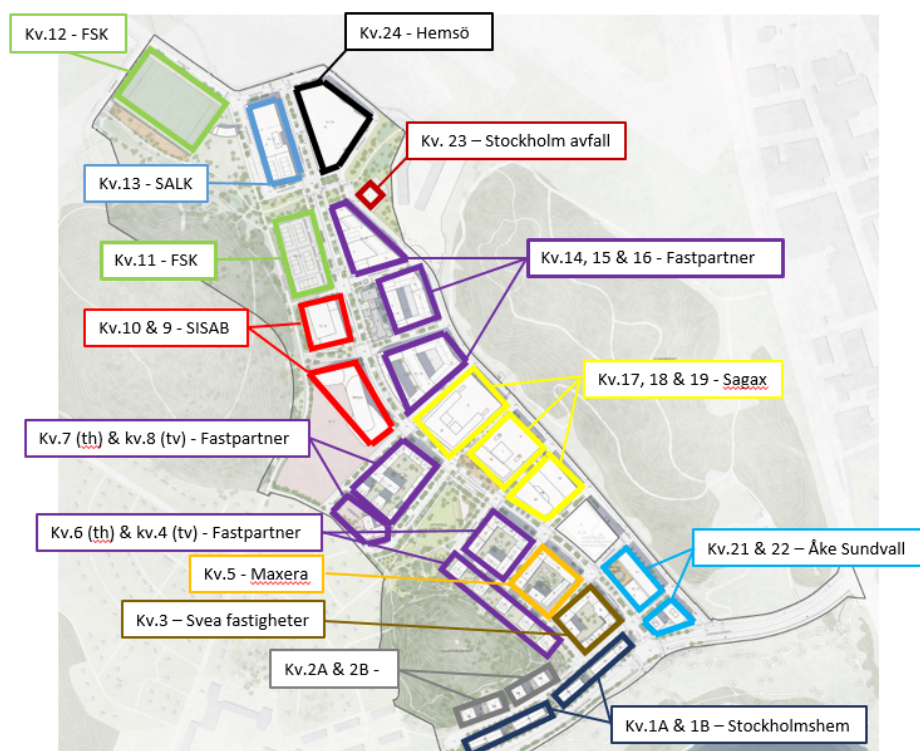
I etapp 1 planeras det för cirka nio bostadskvarter med sammanlagt 1250 bostäder varav cirka 600 bostadsrätter och cirka 650 hyresbostäder. Det blir också åtta

verksamhetskvarter och fem idrottskvarter. Figur 4 nedan visar uppdelningen av kvarter och användningsområden.



Figur 4. Uppdelning av kvarter och användningsområden.

Sammanlagt kommer 15 avtal att tecknas enligt nedanstående karta och förteckning.



Figur 5. Karta över kvarter och byggaktörer i området.

För 24 av kvarteren har kontoret tagit fram förslag till överenskommelser om exploatering, som markanvisad byggaktör har undertecknat. Fyra av dessa är överenskommelser om försäljning som exploateringsnämnden ska fatta beslut om, del av kvarter 3, 4, 5, del av kvarter 6 och del av kvarter 22. Resterande är överenskommelser om exploatering med tomträttsupplåtelser, som kontoret kan underteckna, när ett genomförandebeslut föreligger, enligt gällande delegationsordning.

Genom att mark för verksamheter upplåts med tomträtt, till marknadsmässiga villkor, kan staden på lång sikt tillgodogöra sig eventuell kommande markvärdesökning. Dels vid kommande avgäldsregleringar men framförallt vid eventuellt ändrad användning, exempelvis vid en framtida nedläggning av flygplatsen.

Överenskommelse om exploatering med marköverlåtelse

Nedanstående tabell visar en sammanfattning av de fyra avtal med marköverlåtelse som kommunfullmäktige fattar beslut om enligt beslutspunkterna i detta ärende.

Kvarter	Byggaktör	Användning
Del av kv.3	Sveafastigheter Bostad BR Riksby AB	100 st BR
5	Maxera Bostad 12	155 st BR

4 och del av kv.6	Fastighetspartner Bromma AB	136 st BR
Del av kv.22	RBY BR AB	75 st BR, kommersiella lokaler

Tabell 2. Sammanfattning av avtal med marköverlåtelse.

Överenskommelse om exploatering med tomträttsupplåtelse

Nedanstående tabell visar en sammanfattning av de avtal som kontoret tecknar på delegation.

Kvarter	Byggaktör	Användning
1A, 1B	Stockholmshem	100 st HR, 73 SHIS
Del av kv.3	Sveafastigheter Bostad Riksby AB	105 st HR
Del av kv. 6, 7, 8, 114, 15, 16	Fastighetspartner Bromma AB	358 st HR, 12 st LSS, förskola, kulturverksamheter, bilparkering, kommersiella lokaler
9, 10	Skolfastigheter i Stockholm AB	Skola, gymnastiksal
13	AB Riksbyhallen	Idrott
17, 18, 19	Sagax Projektutveckling AB	Kontor, handel, lager/lätt industri, bilparkering
20	Stockholms Stads Parkerings AB	Mobilitetshus med bilparkering andra mobilitetstjänster
21, del av kv.22	RBY kv 21 AB, RBY kv 22 AB	Kommersiella lokaler
23	Stockholm Avfall AB	Sopsugsterminal
24	Fastighets AB Beckomberga 1:12	Idrott

Tabell 3. Sammanfattning av avtal med tomträttsupplåtelse.

Avtal om marköverlåtelse

Expertrådet har godkänt ärendet 2023-11-02 (dnr E2022-05566).

Det överenskomna markpriset för bostäder är 16 000 kronor per kvadratmeter ljus BTA i prisläge december 2018 för de fyra byggaktörer med markupplåtelse.

Kv. 3 till Sveafastigheter Bostad BR Riksby AB

Beslut om markanvisning fattades av nämnden 2019-06-13 till Sveafastigheter Bostad AB. Överenskommelse om exploatering tecknas med ett nybildat bolag inom samma koncern, Sveafastigheter Bostad BR Riksby AB, dotterbolag till SBB Sveafastigheter Bostad Group AB, för att bygga cirka 100 bostadsrätter, se Bilaga 1. Köpeskillingen för kommersiella lokaler är baserad på ett pris i prisläge december 2018 om 3 300 kronor per kvadratmeter ljus BTA och regleras med MSCI Svenskt Fastighetsindex.

Den preliminära, totala köpeskillingen uppgår till 104 413 000 kronor.

Kv. 5 till Maxera Bostad 12 AB

Maxera Bostad 12 AB, dotterbolag till Arexa AB, tecknar överenskommelse om exploatering med marköverlåtelse med staden för att bygga cirka 155 lägenheter och kommersiella lokaler, Bilaga 2. För kommersiella lokaler är priset 3 300 kronor per kvadratmeter ljus BTA, baserad på ett pris i prisläge december 2018 om och regleras med MSCI Svenskt Fastighetsindex. Det innebär en preliminära, total köpeskillning om 188 303 000 kronor kr.

Kv. 4 och del av kv.6 till Fastighetspartner Bromma AB

Fastighetspartner Bromma AB tecknar överenskommelse om exploatering med marköverlåtelse med staden för att bygga 136 bostadsrätter, Bilaga 3.

Marköverlåtelsen delas upp i tre fastigheter. Den preliminära överenskomna köpeskillingen uppgår till totalt 208 685 000 kronor. Köpeskillingen för kommersiella lokaler är baserad på ett pris i prisläge december 2018 om 3 300 kronor per kvadratmeter ljus BTA och regleras med MSCI Svenskt Fastighetsindex.

Fastighetspartner arrenderar idag fastigheten Riksby 1:13 och svarar för all sanering i området ner till MKM. De delar av marken som av arrendatorn ska användas till bostadsbebyggelse eller förskola saneras av Fastighetspartner i enlighet med den kommande detaljplanens bestämmelser. Förslaget fullföljer tidigare förlikningsavtal från 2018 om upphörande av tomträtten Riksby 1:13

Del av kv. 22 till RBY BR AB och Åke Sundvall i Stockholm AB

Beslut om markanvisning fattades av nämnden 2020-11-12 till Åke Sundvall Projekt AB. Överenskommelse om exploatering tecknas med ett nybildat bolag inom samma koncern, RBY BR AB, och Åke Sundvall i Stockholm AB för att bygga verksamheter och bostäder, se Bilaga 4.

Den preliminära överenskomna köpeskillingen uppgår till totalt 81 480 000 kronor. Köpeskillingen för kommersiella lokaler är baserad på ett pris i prisläge juli 2020 om 4 100 kronor per kvadratmeter ljus BTA och regleras med MSCI Svenskt Fastighetsindex.

Överenskommelser som tecknas av kontoret på delegation

Överenskommelser om exploatering med tomträtt tecknas i enlighet med respektive markanvisningsavtal när genomförandebeslutet vunnit laga kraft. Avgälden för

bostäder, förskola och skola ska i det kommande tomträttsavtalet baseras på de av kommunfullmäktige beslutade nivåerna för tomträttsavgälder. Avgälderna för kommersiella lokaler, sopsugsterminal, idrott och parkering bestämdes i samband med beslut om respektive markanvisning. De kopplar till bygg rätt i detaljplan och regleras med beslutat index.

Optionsavtal mellan Stockholms Stads Parkerings AB (SPAB) och Stockholm Exergi AB

Stockholm Exergi AB markanvisades 2019-08-29 för att bygga en pumpstation för fjärrvärme inom etapp 1, som en del i bolagets planerade utbyggnad av Lövstaverket i Hässelby. Avsikten har under en lång tid varit att inhysa pumpstationen i mobilitetshuset.

Kv 20 har en flexibilitet att inrymma en pumpstation eller parkering beroende av utfallet för Lövstaverket (Dp 2017-09500). Om Lövstaverket erhåller nödvändiga tillstånd har Stockholm Exergi en option gentemot Stockholms Stads Parkerings AB (SPAB) på ett utrymme för pumpstation inom del av kv 20. Om Lövstaverket inte erhåller tillstånd innan optionen förfaller utgår Stockholm Exergis pumpstation.

Samarbetsavtal med fastighetskontoret (kvarter 11 och 12)

Fastighetskontoret och exploateringskontoret har tecknat samarbetsavtal för kvarter 11 och 12, vilka planläggs för idrottsändamål. Samarbetsavtalen tecknades 2023-04-05 i enlighet med det reviderade inriktningsbeslutet 2022 (Dnr E2022-02102). Överenskommelse mellan nämnder om exploatering ska träffas för att närmare reglera ansvar, kostnader och utbyggnad. Överenskommelserna kommer att upprättas på delegation av exploateringskontoret.

Kvarter 11 ska användas för utomhusidrott, exempelvis utomhusbanor för tennis. Kvarteret ersätter det idrottskvarter som finns inom fastigheten Riksby 1:11 och som i programmet för centrala Bromma föreslås prövas för bostäder. Riksby 1:11 avser prövas för bostäder i en kommande etapp. AB Salktennis är arrendator för de befintliga tennisbanorna inom fastigheten Riksby 1:11. Fastighetskontoret avser att arrendera ut kvarter 11 till AB Salktennis då arrendet inom Riksby 1:11 upphör i samband med framtida etapper.

Kvarter 12 ska användas för utomhusidrott i form av en kombinerad rugby- och fotbollsplan med tillhörande servicebyggnad. Ytan för den kombinerade rugby- och fotbollsplanen ska även fungera som skyfallsyta. Under den kombinerade rugby- och fotbollsplanen planeras ett dagvattenmagasin som ska tillhöra Stockholm Vatten och Avfall AB, SVOA. Dagvattenmagasinet kommer byggas av exploateringskontoret för att sedan överlämnas till SVOA. Kvarter 12 ersätter den befintliga rugbyplan som idag finns inom området för etapp 1.

Kostnader

Fastighetsnämnden ansvarar för och bekostar den projektering samt de bygg- och anläggningsarbeten inom kvarter 11 och 12 som krävs för genomförandet av detaljplanen, med undantag av de arbeten inom kvarter 12 som blir nödvändiga på grund av dagvattenmagasinet. Exploateringsnämnden ansvarar för och bekostar den projektering samt de bygg- och anläggningsarbeten inom kvarter 12 som krävs för genomförandet av dagvattenmagasinet och dess tillhörande anordningar.

Övrigt

Samtliga byggaktörer för bostadskvarteren har tecknat anslutningsavtal med Stockholm Avfall AB gällande anslutning till den planerade sopsugsanläggningen

Parkering för bostäderna och verksamheterna sker i mobilitetshuset (kv.20) som ska förvaltas av Stockholms Parkerings AB. Byggaktörerna tecknar avtal om parkeringsköp med Stockholms Parkerings AB.

Genomförandeavtal med ledningsägarna inom projektområdet kommer att tecknas när projekteringen har kommit längre.

Kv. 2A och 2B

Staden ingick markanvisningsavtal med Skanska Mark och Exploatering Nya Hem AB gällande kvarter 2. Markanvisningen skedde utan pris och parterna har försökt nå en överenskommelse under tiden för arbetet med detaljplanen men utan att lyckas. Staden kommer markanvisa byggrätten inför det att produktion inom kvartersmarken kan starta enligt huvudtidplanen.

Kv. 13

Beslut om markanvisning fattades av nämnden 2022-08-25 till AB Salktennis. Överenskommelse om exploatering tecknas med ett nybildat bolag inom samma koncern, AB Riksbyhallen.

Avtal om inskränkning av arrendet för Swedavia

Avtalet om återlämnande av markområdet reglerar minskningen av Swedavias arrendeområde för Bromma flygplats och ansvaret för de anpassningar som behöver göras av arrendeområdet. Området som återlämnas är cirka 50 000 kvadratmeter, ingen ersättning ska utgå för detta. Inskränkningen ska gälla från 2025-09-30.

Swedavia ska genomföra provtagningar för att utreda förekomsten av markföroreningar samt stå för kostnader förknippade med saneringsåtgärder ner till en viss nivå. Skalskyddet för flygplatsen och ledningar behöver flyttas till nya lägen och befintliga byggnader behöver rivas. Staden står för kostnader förknippade med detta.

Ekonomiska konsekvenser för staden

De totala försäljningsintäkterna förväntas bli 938 miljoner kronor.

Del av marken avser också upplåtas med tomträtt.

Då det behövs ny infrastruktur i området blir det omfattande utgifter för kommunala anläggningar, vilket redovisas under projektutgifter nedan.

Bolagen ska stå för plankostnader och övriga kostnader som hör till byggnationen av husen.

Utbyggnaden medför också stora investeringar för Stockholm Vatten och Avfall AB, SVOA, som ska finansieras via VA avgifter. Investeringsutgifterna för SVOA uppgår till cirka 1 500 miljoner kronor och beslutet är planerat att tas upp till kommunfullmäktige i höst.

Kontoret bedömer att exploateringen ger ett överskott till staden enligt den modell staden arbetar med.

Ärendet ska även beslutas av kommunfullmäktige då försäljningarna överstiger 90 miljoner kronor och investeringsutgifterna överstiger 100 miljoner kronor.

Kontoret redovisar här de ekonomiska förutsättningarna för etapp 1 enligt nuvärdesmetoden och vilka budgetkonsekvenser projektet medför.

Lönsamhetskalkyl enligt nuvärdesmetoden

Lönsamhetskalkylen enligt nuvärdesmetoden tar hänsyn till kommande investeringar från och med beslutstillfället i löpande priser och beaktar de ekonomiska konsekvenserna för både investeringar, driftkostnader och intäkter.

Lönsamhetskalkylen enligt nuvärdesmetoden för etapp 1 redovisar ett positivt nettonuvärde om 144 miljoner kronor motsvarande 52 000 kronor/ekvivalent lägenhet. Ekvivalent lägenhet motsvarar den sammanlagda tillkommande ytan (BTA) för bostäder, kommersiella lokaler etc. dividerat med 100 (en lägenhet motsvarar 100 kvadratmeter BTA).

Marken kommer att delvis upplåtas med tomträtt och i övrigt säljas. Exploateringsgraden uppgår till 1,86.

De sammanlagda utgifterna i löpande prisnivå beräknas till cirka 2 769 miljoner kronor, varav 77 miljoner kronor är utgifter före år 2023, det vill säga redan nedlagda utgifter. Utgifterna avser främst:

- Anläggande av nya gator och torg, inklusive markförstärkning.
- Utgifter för flytt av ledningar och anläggningar.
- Utgifter för nya ledningar, vilka staden ersätts för av berörda ledningsägare (exploateringsintäkter).
- Justering av flygplatsens arrendegräns och skalskydd.
- Rivning och evakuering av befintliga verksamheter.
- Servisanslutningar till tomträtter.

Av dessa utgör 50,1 miljoner kronor utgifter som inte redovisas som en investering men som är direkt hänförliga till etapp 1. De utgör istället driftskostnader enligt gällande rekommendationer från rådet för kommunal redovisning.

Projektinkomsterna beräknas till cirka 880 miljoner kronor, varav huvuddelen utgörs av inkomster från ledningsägande bolag. Försäljningsinkomster som avser mark beräknas till 938 miljoner kronor och reavinsten beräknas uppgå till 933 miljoner kronor.

Byggaktörer som köper mark står för VA-anslutningar medan exploateringskontoret står för VA-anslutningarna för tomträtter.

Ettapp 1:s nettoexploateringsutgift/ekvivalent lägenhet beräknas uppgå till 510 000 kronor i fast prisnivå. Detta är i linje med andra jämförbara projekt. Ettapp 1:s täckningsgrad inklusive nedlagda nettoutgifter beräknas uppgå till 103 procent.

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

Projektutgifter för skola/idrottsanläggning beräknas uppgå till 954 miljoner kronor. Ersättningsinvesteringen för idrottskvarteren 11 och 12 bedöms uppgå till cirka 60,4 miljoner kronor. En sammantagen investeringsanalys för staden som inkluderar även dessa utgifter innebär utgifter om 3 727 miljoner kronor, varav 2 769 miljoner kronor är exploateringsnämndens utgifter. Lönsamhetskalkyl enligt nuvärdemetoden för etapp 1 inklusive skolan/idrottsanläggningen redovisar i detta skede negativt nettonuvärde om -357 miljoner kronor inklusive tidigare nedlagda utgifter och inkomster. Skolan/idrottsanläggningen ska betjäna boende i hela området och inte endast de nya bostäder som detta projekt genererar, i enlighet med inriktningsbeslutet från december 2022.

Budgetkonsekvenser

Investeringsbudget och försäljningsinkomster

Projektutgifterna för etapp 1 beräknas till cirka 2 769 miljoner kronor och projektinkomsterna till cirka 880 miljoner kronor i löpande prisnivå. Utfallet över åren beräknas bli enligt nedanstående tabell:

Budgetkonsekvenser	Ack						
Investerings	t.o.m.						
Mnkr	2023	2024	2025	2026	2027	Senare	Totalt
Utgifter inkl. förvärv (-)	-77,4	-14,9	-95,0	-151,7	-269,2	-2 160,7	-2 768,9
Inkomster (exkl. försäljning)	0,0	0,0	0,0	0,0	6,5	873,3	879,7
Nettoutgift (-) /- inkomst	-77,4	-14,9	-95,0	-151,7	-262,8	-1 287,4	-1 889,1
Försäljningsinkomst	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	937,5	937,5

Stadens utgifter/inkomster för exploatering bedöms kunna finansieras via exploateringsnämndens investeringsbudget för år 2024. Behov av medel för åren därefter får beaktas i nämndens kommande budgetarbete.

Driftbudget

Ettap 1 bedöms påverka stadens och nämndens resultat enligt nedanstående tabell.

Budgetkonsekvenser							
Drift							
Mnkr	2024	2025	2026	2027	2028	Senare	Kom- mentar
Resultatpåverkan							
ExplN							
Löpande intäkter/kostnader	0,0	0,0	0,0	0,0	17,5	max 34,4	
Ej aktiverbara utgifter	-0,1	-11,2	-6,3	-15,4	-6,8	-12	totalt -50,1
Ej aktiverbara inkomster	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0	totalt 0
Internränta	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	max -38,7	
Avskrivningar	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	max -42,2	år 2036
Reavinster/förluster	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	932,9	totalt 932,9
Icke offentliga bidrag upplösning	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	totalt 0

Offentliga bidrag upplösning	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	totalt 0
Offentliga bidrag internränta	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	
Summa resultatpåverkan nämnd	0,0	0,0	0,0	0,0	17,5		
Resultatpåverkan TRN+SDN							
Driftskostnader TRN+SDN	0,0	0,0	0,0	0,0	-0,6	mellan -1,9 och -4,2	
Underhållskostnader trafiknämnden	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	mellan 0 och -3,9	
Summa resultatpåverkan TRN+SDN	0,0	0,0	0,0	0,0	-0,6		

De beräknade drift- och underhållskostnaderna inom trafiknämndens och stadsdelsnämndens ansvarsområden beräknas efter genomförandet uppgå till cirka 8 miljoner kronor. Internränta och avskrivningar (kapitalkostnaderna) för exploateringsnämnden beräknas uppgå till cirka 80,9 miljoner kronor det första året och minskar därefter något genom avskrivningar. Utgifter som inte redovisas som en investering men som är direkt hänförliga till etapp 1 uppgår till 50,1 miljoner kronor. Intäkterna för tomträttsavgälder beräknas till cirka 34 miljoner kronor per år. Reavinsten beräknas uppgå till 932 miljoner kronor.

Ekonomiska osäkerheter

Etapp 1 är ett mycket stort genomförandeprojekt med många beroenden, intressenter, sakägare och aktörer som alla kan komma att påverka stadens projektekonomi. Stadens ekonomi kan påverkas av konjunkturer och inflation precis som för de andra byggaktörerna. Med anledning av det stora genomförandet och den långa utbyggandstiden, kan mycket påverka kalkylen. Kontoret har arbetat med att kartlägga och minimera kostnaderna för osäkerheter och risker. Resultatet redovisade kostnadsuppskattningar för stadens entreprenader. Utöver riskerna med närheten till Bromma flygplats och PFAS i marken analyserades andra risker och osäkerheter listade nedan.

Markmiljöföroreningar.

- Markföroreningar kan komma innebära större kostnader än kalkylerat. Fler provtagningar kan behöva utföras för att veta omfattningen.

Geoteknik.

- En stor del av etapp 1:s utgifter består av geotekniska åtgärder. Det finns en osäkerhet för tillkommande kalkcement och spont. Dock finns också en möjlighet till minskade utgifter om det går att göra spont på annat sätt.

Byggherrekostnad.

- Etapp 1 är ett stort och komplicerat projekt som kräver en stor organisation. Projektet behöver jobba med styrning och kontinuerlig uppföljning av organisationen.

Eventuella förseningar i tidplanen medför risker för ökade indexkostnader.

- Senare tillträden än planerat kan påverka kalkylen negativt.

Ledningar inklusive schakt och fyll.

- Etapp 1 tar stora utgifter för ledningar där ledningsägarna ersätter staden i efterhand. Projektet behöver arbeta med löpande avstämningar med ledningsägarna, så att exploateringsintäkterna kommer in i avsedd tid.

Kvarter 2A och 2B

- Det finns en mycket begränsad risk att byggrätten för kvarteren blir utan byggaktör eller att kvarteren blir markanvisade sent i processen. Beroende på marknadsläget kan det finnas en eventuell uppsida om markvärdet ökar.

Det finns också fördelar i och med etapp 1:s läge och storlek. Några positiva osäkerheter i kalkylen är:

- Det finns stora ytor att tillgå för etableringsområden och upplag.
- Allmänhet och grannar berörs i relativt liten grad av etapp 1.
- Relativt få befintliga byggnader och verksamheter att ta hänsyn till med tanke på etapp 1:s totala areal.
- I dagsläget är det ganska få tidsfrister och beroenden att ta hänsyn till i planeringen.
 - De beroenden och tider projektet har vetskap om i dagsläget är till stor del sådana som staden själva kan styra och planera, det vill säga det finns få beroenden och tidsfrister som styrs av andra aktörer som staden är tvungna att förhålla sig till.
- God dialog med ledningsägare och andra aktörer. Inga oklarheter eller konflikter.
- Väl genomarbetad produktionsplanering i tidigt skede, vilket lett till god kännedom om etapp 1:s utmaningar och risker.

Projektet har under processens gång arbetat med kostnadsstyrning. Projektet avser även ansöka om statlig medfinansiering från Trafikverket för den upprustning av Kvarnbacksvägen som kommer göras i samband med etapp 1.

Slutsats ekonomi

Etapp 1 visar ett positivt nettonuvärde och bedöms medföra en godtagbar ekonomisk risk för stadens del. Riskerna som redovisats i föregående avsnitt bedöms vara hanterbara då en risk- och osäkerhetsanalys har utförts och en färdig systemhandling finns.

Etapp 1 har en låg täckningsgrad och en stor faktor till detta är att Etapp 1 bär kostnader i syfte att möjliggöra för kommande etapper. Kontoret avser därför att ha särskilt fokus på ekonomi och riskhantering bland annat genom att kontinuerligt se över tidplanen och kostnadsdrivande poster.

Hur projektet uppfyller stadens mål

Exploateringskontoret har bedömt etapp 1 utifrån stadens vision, mål i stadens budget, översiktsplanen och övriga styrdokument. Projektets vision är att området ska utvecklas till en hållbar och levande stadsdel med utgångspunkt i lokala kvaliteter.

Bostadsbebyggelse

Bostadsbebyggelse i etapp 1 bidrar till att nå flera av stadens mål.

Etapp 1

- bidrar till stadens mål om ökat bostadsbyggande och att nå målsättningen om 140 000 nya bostäder till 2035.
- innehåller blandade upplåtelseformer. Fördelningen mellan upplåtelseformerna är cirka 52 procent hyresrätter och 48 procent bostadsrätter i etapp 1 som helhet. Det planeras även för övergångsbostäder via SHIS, 12 stycken LSS-bostäder fördelat i två gruppboenden och 34 stycken kollektivboenden.
- innebär att norra Riksby och Brommaplan sammanlänkas i stadens bebyggelsestruktur.
- utnyttjar närheten till kapacitetsstark och attraktiv kollektivtrafik, till exempel stombusslinjen på Kvarnbacksvägen, T-bana vid Brommaplan och tvärbanan vid Johannesfred och Norra Ulvsunda.
- stärker stadens utveckling som cykelstad genom bra och enkla parkeringsmöjligheter för cyklar, samt genom utveckling av cykelvägnätet i stadsdelen.
- förbättrar tillgängligheten till naturområdet Kvarnberget.
- utvecklar en levande och trygg stadsdel med en genomtänkt bebyggelsestruktur med lokaler i bottenplan, särskilt vid publika platser och stråk.

I stadsdelen finns det idag 588 lägenheter i hyresrätt och 2 241 lägenheter i bostadsrätt.

Parkering och mobilitet

Sammanställningen av de kvartersvisa behoven visar att det för bostadskvarteren finns ett totalt behov av 508 bilparkeringsplatser, vilket omfattar 487 vanliga bilparkeringsplatser och 21 bilpoolsplatser. Detta är behovet efter reducering av bilparkering till förmån för mobilitetsåtgärder som bilpool, olika cykellösningar, prova-på-kort för kollektivtrafik, informationspaket med mera.

Lokaler

Etapp 1 möjliggör nya lokaler och cirka 2500 arbetsplatser. Flera av kvarteren får blandade verksamheter för kontor, handel, service, utbildning, lager och lätt industri. Det planeras också för en ny grundskola årskurs F-9 med cirka 900 elever, ett antal förskoleavdelningar samt idrottsanläggningar och LSS-boende.

Social hållbarhet

En handlingsplan med åtaganden för en ekologisk, ekonomisk och social hållbar stadsdel som bland annat grundades på en socialt värdeskapande analys (SVA), har upprättats. Handlingsplanen berör två skeden – Planering allmän platsmark och kvartersmark där stadsbyggnadskontoret har huvudansvar samt Utbyggnad allmän platsmark och kvartersmark där exploateringskontoret har huvudansvar. Handlingsplanen ska ses som vägledande vid planering och projektering och förväntas genomföras av både byggaktörer och stadens förvaltningar.

Sammantaget bedöms etapp 1 bidra till socialt värdeskapande och en socialt hållbar stadsdel. De nya kvarteren kopplar eller förbereds för att koppla till anslutande stadsdelar, vilket möjliggör mötesplatser och ett flöde av människor till och genom området. Projektets fokus på attraktiva offentliga rum med många olika funktioner och en variation av upplåtelseformer samt breda innehåll av idrott, rekreation, bostäder och verksamheter förväntas innebära att människor med olika bakgrund, intressen och ekonomiska resurser kan bosätta sig och vistas i området. Området blir en ny målpunkt i staden och det finns förutsättningar för goda kommunikationer med buss som blir positivt för vardagslivet. Ytterligare utveckling i senare etapper av Riksby och en eventuell framtida utveckling av flygplatsområdet kommer på sikt att ytterligare koppla samman planområdet med sin omgivning och bidra till en mer sammanhängande stad. Genom bevarande av natur och kulturmiljö kan den lokala förankringen också stärkas.

Tillgänglighet

All planering av den yttre miljön har skett med särskild hänsyn till behoven hos äldre och personer med funktionsnedsättning. Exploateringen ska genomföras inom ramen för Stockholm en stad för alla - Riktlinjer för att skapa en tillgänglig och användbar utemiljö.

Området består av en flack dalgång mellan tre höjder. Området är tillgängligt via Linta Gårdsväg. Naturområdet Lilla Kvarnberget är med sin kuperade terräng inte tillgänglighetsanpassat.

Barnrättsperspektivet

Ettapp 1 kommer att bli en stadsdel med blandad stadsstruktur, från täta kvarter med blandade funktioner till mer renodlade bostadsområden. Parker och lekplatser kommer att anläggas.

Närheten till aktiviteter och möjligheten till spontanidrott för barn och ungdomar kommer att öka genom anläggandet av en idrottsplan för rugby, en aktivitetspark för spontanlek för äldre barn, utomhus- och inomhusbanor för tennis, ishall för konstakning och salar för trupp gymnastik. Idrottsmöjligheterna i området utökas och passar för både flickor och pojkar.

Gällande tillgången på friyta för skola och förskola har en avvägning gjorts utifrån ett helhetsperspektiv i området där samutnyttjande av ytor och tillgång till kvalitativa ytor i närområdet utnyttjas. Både skola och förskolor är belägna precis invid områdets parker och omgivande natur, vilka nås via trygga och välorienterade kopplingar. Vidare är skol- och förskolegårdarna placerade för att ge goda solförhållanden. Skol- och förskolegårdarna zonerar utifrån principen om trygg, aktiv respektive vild zon.

Jämställdhet och trygghet

Ett jämställdhetsperspektiv har funnits med genom hela planeringen i syfte att synliggöra och analysera vilka konsekvenser projektet får för kvinnor och män, flickor och pojkar. Exploateringen ska genomföras inom ramen för Program för ett jämställt Stockholm 2018-2022.

Trygghetsmätningen 2020 visar på skillnader mellan könen, där kvinnor i högre utsträckning känner sig mer otrygga än män. Bebyggelsens möten och dess bottenvåningar ska därför utformas omsorgsfullt och byggnaderna placeras för att skapa tydliga gränser mellan allmän plats, förgårdsmark och privata gårdar.

Sammantaget skapar planförslaget goda förutsättningar för att människor i olika åldrar, med olika intressen och behov ska kunna få dessa tillgodosedda inom området till vardags. Basfunktioner som livsmedelsbutik, parker, idrottsytor och andra rekreationsmöjligheter av olika karaktär samt belysta gång- och cykelbanor möjliggörs i området. Det bidrar till att människor från olika delar av staden kan och har anledning att röra sig i stadsmiljön under olika tider på dygnet. Detta har positiva effekter på jämlikhet, trygghet och samspel människor emellan.

Ettapp 1 består av ett stort område med befintliga blandade verksamheter, dock kommer endast ett fåtal verksamheter finnas kvar under och efter genomförandetiden vilket betyder att projektet inte har någon större påverkan på pågående verksamheter samt trygghet och säkerhet för tredje man.

Det har upprättats en utbyggnadsordning som delar upp genomförandetiden i två delar. Under den första delen, när hela området är en byggarbetsplats, är planen att fokusera på åtgärder för trygghet och säkerhet. Under den andra delen med bostadsproduktion och finplanering börjar fler människor vistas i området och förutom trygghet och säkerhet fokuseras det mer på trivsel. Utbyggnadsordningen har även haft trivsel och trygghet i beaktning då den föreslår tillträden med hänsyn till buller och verksamheter i området för att öka flödet av människor.

Miljömässig hållbarhet

Etapp 1 bidrar till miljömässig hållbarhet genom strategier för att verka för viktiga ekologiska samband och en miljöanpassad stadsdel. Konkret innebär det bland annat åtgärder som trädplantering och grönkompensationsåtgärder för att gynna den biologiska mångfalden för groddjur och insekter. I enlighet med översiktsplanen ser projektet även till att stärka spridningssamband med grönstråk och planerar att införa ett fuktstråk och nya dammar. Det stora mobilitetshuset möjliggör klimatsmarta transportmedel.

Tidig miljöbedömning

En rad utredningar har gjort som underlag för planarbetet och projekteringen. Några av utredningarna sammanfattas kort nedan.



Figur 6. Översiktlig karta över området med områdesnamn.

Naturvärdesinventering och naturvärdesobjekt

Flera naturvärdesinventeringar har genomförts inom detaljplaneområdet. Större delen av utredningsområdet består av bebyggelse och asfalterade ytor där naturvärden saknas. Identifierade naturvärden är lokaliserade kring Lilla Kvarnberget och Riksbysbyhöjden. Vid Lillsjön finns bland annat buskage och dungar som bedömts utgöra värdeelement.

Buller och vibrationer

I bullerutredningarna för allmän platsmark och kvartersmark framgår det att planområdet påverkas av flygbuller och markbuller från Bromma flygplats,

trafikbuller från Kvarnbacksvägen samt industribuller från Bromma återvinningscentral (ÅVC) norr om planområdet. Motorprovningen på flygplatsen har särskilt studerats. Inom planområdet finns även lerjordar som kan vara känsliga för vibrationer.

Markmiljö

Provtagningsresultatet visar på ställvis förhöjda halter av metaller och PAH i marken överskridande både Naturvårdsverkets riktvärden för känslig markanvändning (KM) och mindre känslig markanvändning (MKM). De förekommer framför allt i ytliga fyllningsmassor i anslutning till exploaterad väg- och parkeringsmark inom området samt inom fastigheten Riksby 1:13 där verkstadsindustri funnits.

Undersökningar av PFAS i jord visar på vissa högre halter utifrån de preliminära riktvärden som finns – dessa är högre i den norra delen, närmare flygplatsen. Måttlig halt av metaller och viss förekomst av PFAS-ämnen även konstaterats i grundvattnet.

PFAS spridningsmönster

I åtgärdsutredningen med avseende på spridning av PFAS till recipient (WSP, 2023) beskrivs möjliga åtgärdsmetoder för att förhindra eller begränsa föroreningsspridningen i genomförande- och driftskede mer utförligt. Det finns flera alternativ, med olika måluppfyllelse och kostnad. Teknikutvecklingen för behandling av PFAS i vatten är dock snabb och det kan utvecklas nya tekniska lösningar. Innan val av åtgärds teknik ska därför en förnyad analys av tillgängliga behandlingsmetoder göras.

Kompensation för ianspråktagen grönyta

Exploateringskontoret avser utföra olika sorters grön-kompensation i samband med genomförandet av planen. Flera av dessa åtgärder förmildrar den ekologiska påverkan av stadsutvecklingen. Åtgärderna inriktas särskilt på de ekologiska systemen som påverkas mest av stadsutvecklingen, vilket är ädellövbiotoper och deras spridningssamband.

Exempel på grönkompensation som etapp 1 planerar att genomföra:

- Omhändertar avverkade träd från Lillsjöparken och Lilla Kvarnberget i form av veddepåer.
 - Med fördel behålls så mycket av ek- och aspveden i området som möjligt då många insekter är knutna till dessa trädarter.
- Kvarnbacksvägens nya slänt bör anpassas för att gynna biologisk mångfald, till exempel genom att plantera nektarrika inhemska ängsväxter.
 - Slänten anpassas till att gynna biologisk mångfald. Eftersom slänten är sydvänd, öppen och kommer hållas öppen även i framtiden, är ett passande paket med åtgärder fokuserat på pollinerande insekter.

- Plantering av nya träd.
 - Av cirka 1000 träd som planerar planteras är cirka 380 större bredkroniga träd som skulle kunna få ekologisk funktion som livsmiljö eller spridningsfunktion för olika arter.
- Artval görs med hänsyn till behovet att stärka områdets ädellövssamband. Ekar som fälls vid Kvarnberget ersätts med nya ekar.
- I närområdet finns stora sammanhängande skogsområden som sannolikt skulle ha mycket god potential att gynna den biologiska mångfalden genom riktade skötselinsatser.
 - ”Engångsåtgärder” som friställning av ekar kan tillsammans med mer långsiktiga skötselinsatser som till exempel slyröjning och underhåll av brynvegetation höja den biologiska mångfalden.
- Skyddsåtgärder för groddjur med bland annat fuktstråk och groddjurspassager (samt även avskärmningar som skyddar groddjur under själva byggtiden).

Utöver dessa kompensationer planeras det för nya parker i området i enlighet med tidigare fattade beslut. Parkerna skapar nya rekreativa målpunkter i den bostadsnära miljön.

Hållbarhetskrav

Bolagen åtar sig att uppfylla kraven enligt "Hållbarhetskrav vid byggande på stadens mark i Stockholm" avseende energianvändning, transporter, biologisk mångfald, materialkrav med mera. Kraven följs upp i Uppföljningsportalen.

Genomförandefrågor

Tidplan

Följande tidplan beskriver översiktligt olika moment och ungefärliga tider för genomförandet:

Ungefärliga tider	Åtgärd
2024-26	Avveckling befintliga verksamheter, rivning, sanering
2025-27	Ledningsflyttar, byggnation tillfälliga vägar
2025-27	Markförstärkningar
2026-29	Ledningsarbeten, större ledningar
2027-29	Dagvattenmagasin och pumpstation
2028-35	Byggnationer kvartersmark
2030-31	Infraarbeten, grovplanering allmän platsmark

Tabell 4. Tidplan

Bolagen planerar sin byggstart till år 2028 och första inflyttning bedöms till år 2032.

Staden kommer ha stor rådighet över utbyggnaden och utbyggnadsordning. Den grundläggande infrastrukturen på allmän platsmark byggs ut först innan byggnationer på kvartersmark påbörjas, för att underlätta säkerhet, samordning och produktion för alla parter.

Byggnationerna på kvartersmark bör starta med de norra verksamhetskvarteren för att avskärma buller mot flygplatsen och ÅVC innan bostadskvarteren påbörjas. På samma sätt planeras byggnation av de kvarter som vetter mot Kvarnbacksvägen i söder innan resterande bostadskvarter byggs.

Risker och osäkerheter

Precis som för ekonomin finns osäkerheter och risker när det gäller genomförandet. Nedan sammanfattas de främsta riskerna som har identifierats i processen.

Buller

Till följd av områdets närhet till Bromma flygplats är området utsatt för flygbuller och markbuller. Flygbuller genereras av flygplan i luften som passerar intill området vid in- och utflygning till flygplatsen. Det finns en preciserad geografisk begränsning, flygbullerkurvan, som redovisar inom vilket område flygbullernivåerna anses vara för höga för att ny bostadsbebyggelse ska vara lämplig. Etapp 1 förhåller sig till dessa begränsningar genom att föreslagna bostäder placeras utanför flygbullerkurvan.

Flygplatsens markbundna verksamhet genererar markbuller. Markbullernivåerna har hanterats i detaljplanearbetet genom att bestämmelser införs i planhandlingarna om utformning av och åtgärder på byggnaderna.

Markföroreningar

Förekomst av föroreningar har konstaterats. Det behövs dock kompletterande provtagningar och utredningar för att kunna avgöra dess omfattning innan erforderliga saneringar kan utföras. Dessa utredningar pågår nu under 2024. Swedavia, som orsakat den påträffade PFAS-föroreningen utanför planområdet är ansvarig för efterbehandlingsåtgärder, enligt lagstiftning. Det finns en risk att Swedavias markbehandlingsåtgärder kan påverka tidplanen för stadens utbyggnad. Detta kan i sin tur påverka ekonomin för projektet. Swedavia arbetar nu med en riskbedömning som bedöms vara klar i Q3 2024. Efter det påbörjar Swedavia utredningen med vilka efterbehandlingsåtgärder som kan komma att bli aktuella.

Osäkra mark- och grundläggningsförhållanden

Utredningarna visar på att delar av området består av lera med hög sensitivitet (kvickleraegenskaper). Det innebär att kostsamma markförstärkningsåtgärder är

nödvändiga på flera platser. I området finns både lera och berg. Det finns risk för att mer markförstärkning och spont än beräknat kan komma att krävas.

Dagvattenhantering

Etapp 1 har kalkylerat med att åtgärder behöver vidtas för att hantera dagvatten. Det finns risk för att det krävs större åtgärder än de som hittills har identifierats i utredningarna. Med hänsyn till risker och osäkerheter har kontoret budgeterat med ett riskpåslag på de kalkylerade entreprenadutgifterna.

Kontoret kommer kontinuerligt bevaka och arbeta med riskhanteringen.

Kommunikation

Kontoret har en fortlöpande dialog med samtliga berörda förvaltningar. Samråd och granskning, där berörda förvaltningar har haft möjlighet att lämna synpunkter, har genomförts.

Bromma stadsdelsförvaltning har uttryckt behov av bostäder enligt Lagen om stöd och service till vissa funktionshindrade och/eller Socialtjänstlagen i projektet.

Byggaktörerna är informerade om stadsdelsförvaltningens önskemål.

Fastighetspartner i Bromma AB har tecknat intentionsavtal med Bromma stadsdelsförvaltning gällande stadsdelsförvaltningens önskemål om 12 bostäder i gruppbofastad fördelade på två grupper (sex lägenheter per grupp).

När detta ärende skickas till exploateringsnämnden skickas det också ut till ledamöterna i Bromma stadsdelsnämnd.

Då etapp 1 innebär utgifter som är högre än 50 miljoner kronor har kontoret den 6 mars 2024 samrått med stadsledningskontoret om detta tjänsteutlåtande och investeringskalkylen. Under hösten 2024 kommer det upprättas en stadsövergripande styrgrupp för projektet. Etapp 1 följer metoden för projektstyrning av stora investeringsprojekt i Stockholms stad med de krav på organisation och dokumentation som detta innebär.

Kontorets sammanfattande bedömning

Riksby etapp 1 är en viktig pusselbit för att kunna nå stadens mål gällande nya bostäder till 2035 och är har också grundfunktioner för nästkommande etapper i Brommaprogrammet (Riksby)-projektet. Förslaget knyter väl an till översiktsplanen som anger Riksby som ett stadsutvecklingsområde som ska omvandlas till blandad stadsbebyggelse med bostäder, verksamheter, service med mera.

Exploateringsområdet ligger i ett attraktivt läge med närhet till rekreation, service och flera goda kollektivtrafikalternativ.

Kalkylen visar ett positivt nettonuvärde, men flera risk- och osäkerhetsfaktorer finns. Etapp 1 har tagit höjd för hantering av dessa, dock kommer det bli extra viktigt att kontinuerligt jobba med tidplanen och riskhantering för att hålla budgeten. Projektet

har ett utkast på skedesplan där produktionstakten ses över så att bostadsrätterna blir färdiga i en rimlig takt och så att de inte ska konkurrera med varandra.

Ett viktigt inslag i etapp 1 är det stora idrottsklustret närmast flygplatsen. Barn i området får mycket god tillgång till tennisbanor, rugbyplan, konståkning och truppergymnastik. Likaså blir det ett värdefullt idrottsutbud för stockholmare i allmänhet, som kan utnyttja anläggningarna.

Remissammanställning

Ärendet har initierats av exploateringsnämnden och remitterats till stadsledningskontoret.

Stadsledningskontoret

Stadsledningskontorets tjänsteutlåtande daterat den 17 mars 2025 har i huvudsak följande lydelse.

Enligt kommunfullmäktiges budget ska staden ha en hög byggtakt för att uppnå målet om 140 000 bostäder till år 2035. Stockholm ska byggas attraktivt, hållbart och tätt och vara en levande och socialt hållbar stad. Alla stadsdelar ska utvecklas med en blandning av bostäder, arbetsplatser, handel, natur, kultur, idrottsytor, skolor och förskolor.

Stadsledningskontoret ser positivt på projektet Brommaprogrammet (Riksby) etapp 1. De 1 250 bostäderna som planeras i området innebär ett väsentligt bidrag till stadens långsiktiga bostadsmål. Utveckling av området är också en viktig del i att knyta ihop Riksby med Brommaplan, och en framtida stadsutveckling på Bromma flygplats. Genom etapp 1 investeras i flera viktiga grundfunktioner för kommande etapper i Brommaprogrammet (Riksby). I etappen tillförs också skola och ett flertal idrottsfunktioner som kommer att tjäna ett större omland.

Stadsledningskontoret konstaterar att exploateringsprojektet uppvisar en ekonomi i balans. Till följd av att många av utvecklingsområdets grundfunktioner genomförs i denna första etapp är dock marginalerna mycket små.

I ärendet beskrivs flera risk- och osäkerhetsfaktorer, bland annat kopplat till saneringsbehov, markförstärkningsåtgärder och dagvattenhantering. Budgethållning förutsätter ett kontinuerligt arbete med tidplanen och riskhantering.

Stadsledningskontoret ser mycket positivt på att projektet avser att söka medfinansiering från Trafikverket för ombyggnation av Kvarnbacksvägen.

Brommaprogrammet (Riksby) är ett av stadens största exploateringsprojekt med ett flertal interna och externa byggaktörer. Stadsledningskontoret har definierat projektet som ett så kallat koncernprojekt och beslutat att en stadsövergripande styrgrupp ska tillsättas i syfte att stärka samordning, styrning och uppföljning av projektets planering och genomförande, såväl av etapp 1 som av kommande etapper.

Stadsledningskontoret konstaterar att styrelsen för Stockholm Vatten och Avfall AB den 19 september 2024 för sin del fattade reviderat inriktningsbeslut för projekt 410028 Centrala Bromma, Riksby. Inom projektet planeras det för nya lokala spill-, dag- och vattenledningar för att möjliggöra VA-anlutningar till planerad bebyggelse. Här ingår bland annat ett större underjordiskt dagvattenmagasin och två pumpstationer för dagvatten respektive spillvatten i en gemensam byggnad. För att möjliggöra exploateringen med planerad utformning av kvarter och gator behöver befintliga huvudledningar för vatten och avlopp inom området läggas om. Den indikativa totalbudget som anges för Stockholm Vatten och Avfall ABs investeringar uppgår till 1 360 miljoner kronor. Ärendet har hemställts till kommunfullmäktige för beslut.

Stadsledningskontoret konstaterar att de investeringar som krävs i VA-nätet för att möjliggöra den planerade bebyggelsen i Riksby innebär att projektet i dagsläget är mycket olönsamt ur ett koncernperspektiv. För att öka genomförbarheten bör exploateringsnämnden få i uppdrag att tillsammans med Stockholm Vatten och Avfall AB verka för en bättre lönsamhet ur ett koncernperspektiv.

Stadsledningskontoret föreslår att ärendet återremitteras till exploateringsnämnden med uppdrag att tillsammans med Stockholm Vatten och Avfall AB verka för en bättre lönsamhet ur ett koncernperspektiv.

Reservationer m.m.

Exploateringsnämnden

Reservation av Dennis Wedin m.fl. (M) och André Nilsson (L)

- a. Att i huvudsak godkänna kontorets förslag till beslut.
- b. Att exploateringsnämnden ges löpande redovisning av projektets framdrift till dess att det är genomfört i sin helhet.
- c. Att därutöver anföra följande:

Vi ser positivt på utvecklingen i Riksby genom Brommaprogrammet. Det är dock av sådan omfattande karaktär att nämnden behöver ges löpande lägesredovisningar för att kunna hålla adekvat tillsyn över projektekonomi. Det är inte minst väsentligt då den redovisade täckningsgraden endast uppgår till 103 procent, varför det föreligger en stor risk att projektet som helhet kommer att uppvisa ett negativt ekonomiskt resultat i slutredovisningen

Reservation av Anders Edin (SD)

- a. Exploateringsnämnden återremitterar förslaget i första hand.
- b. I andra hand, om återremiss faller, att avslå tjänsteutlåtandet.
- c. Att därutöver anföra följande:

En utveckling av Linta gårdsväg kan göra området gemytligare och tillföra välbehövliga bostäder och verksamhetslokaler på redan ianspråktagen och exploaterad mark.

1 250 nya bostäder längst Kvarnbacksvägen, med åtminstone det dubbla antalet nya invånare, kommer, oavsett vänsterstyrets visioner kring önskade p-tal, tillföra avsevärd trafik i stadsdelens redan mest känsligt trafikläge, med angöring i förlängningen via korsningen Kvarnbacksvägen/Ulvsundavägen och Brommaplansrondellen.

Denna korsning respektive rondell är redan i dag ökända för att trafiken kort och gott inte fungerar på ett acceptabelt sätt, med köbildning, föroreningar och försvårade livspussel för Brommabor, yrkesfolk och pendlare som konsekvens.

Sverigedemokraterna anser att en fullgod lösning för hur dagens, och de tillkommande, trafikmängderna ska hanteras behöver presenteras för att exploateringen av området ska kunna fortskrida.

Sverigedemokraterna anser att Bromma flygplats ska bevaras för framtiden för att säkerställa tillväxt och kommunikation med andra delar av landet, samt på grund av

flygplatsens samhällsviktiga funktioner militärstrategiska betydelse. Därför är det olyckligt att förslaget till gatunät tycks anpassat för vidare exploatering på flygfältet.

Förslaget präglas av en bristande medborgarförankring, och Sverigedemokraterna kan inte nog understryka vikten av att Brommabornas synpunkter ges stor vikt vid utformning av ny byggnation.

Sverigedemokraterna ser i ljuset av sedvanliga förseningar och fördyringar med oro på den känsliga kostnadskalkyl som presenteras. På en volatil marknad och i ekonomiskt ovissa tider kan denna typ av spekulation med skattemedel upplevas mindre lämpad än någonsin.

Särskilt uttalande av Anders Österberg m.fl. (S), Clara Lindblom m.fl. (V) och Lennart Tonell (MP)

Vi välkomnar detta genomförandebeslut som tar oss ett steg närmre Brommaprogrammets färdigställande. Denna del av projektet bidrar med 1 250 bostäder, varav mer än hälften hyresrätter, flera övergångsbostäder, gruppboenden och kollektivboenden som lokaliseras nära en kapacitetsstark kollektivtrafik och bidrar till att länka samman norra Riksby och Brommaplan.

Samtidigt är det beklagligt att den planerade förskolan inte kommer att drivas i kommunal regi. Bakgrunden är att staden sedan tidigare redan har ingått i överenskommelser med byggaktörerna gällande den aktuella tomträtten och projektet är nu i väldigt sent skede.

I årets budget har dock den rödgröna majoriteten tydliggjort att staden som regel inte erbjuder markanvisningar eller byggrätter till externa aktörer för uppförande och förvaltning av förskole- eller skolverksamhet, utan enbart om behov uppstår som inte staden själv kan möta. Vid markanvisning av större områden ska också behovet av mark för kostnadseffektiv skolbyggnation i egen regi särskilt beaktas. På så sätt undviker vi överetableringar där behov inte finns och motverkar eventuella negativa följder för befintliga kommunala förskolor och skolor som annars riskerar att få minskat elevunderlag och sämre driftbudget.

Ersättaryttrande av Aron Modig (KD)

I staden pågår flera stora stadsutvecklingsprojekt i programform parallellt med varandra. De bidrar till ett stort av tillskott bostäder och arbetsplatser men omfattas samtidigt ofta av tidskrävande och mycket dyra förseningar; i en storstad i ständig förändring är det oväntade att vänta sig.

Vi noterar att projektets täckningsgrad enbart uppgår till 103 procent vilket ger mycket liten marginal för oväntade händelser. Kristdemokraternas utgångspunkt är att varje projekt måste ha fullgod täckningsgrad för att säkerställa såväl genomförbarhet som lönsamhet för staden och stockholmarna. Vi efterfrågar därför av kontoret att

besparingsåtgärder utreds parallellt med genomförandet av projektet för att skapa förutsättningar att frigöra medel vid behov.