

Handläggare
Anna-Greta Holmbom Björkman
08-508 267 77

Till
Exploateringsnämnden
2018-09-27

Slutredovisning av utbyggnad för bostadsändamål inom Rinkebyterrassen i Rinkeby med AB ByggVesta och AlmEquity AB

Förslag till beslut

Exploateringsnämnden godkänner slutredovisningen av utbyggnad för bostadsändamål inom Rinkebyterrassen i Rinkeby med AB ByggVesta och AlmEquity AB.

Håkan Falk
Förvaltningschef

Gunnar Jensen
Avdelningschef

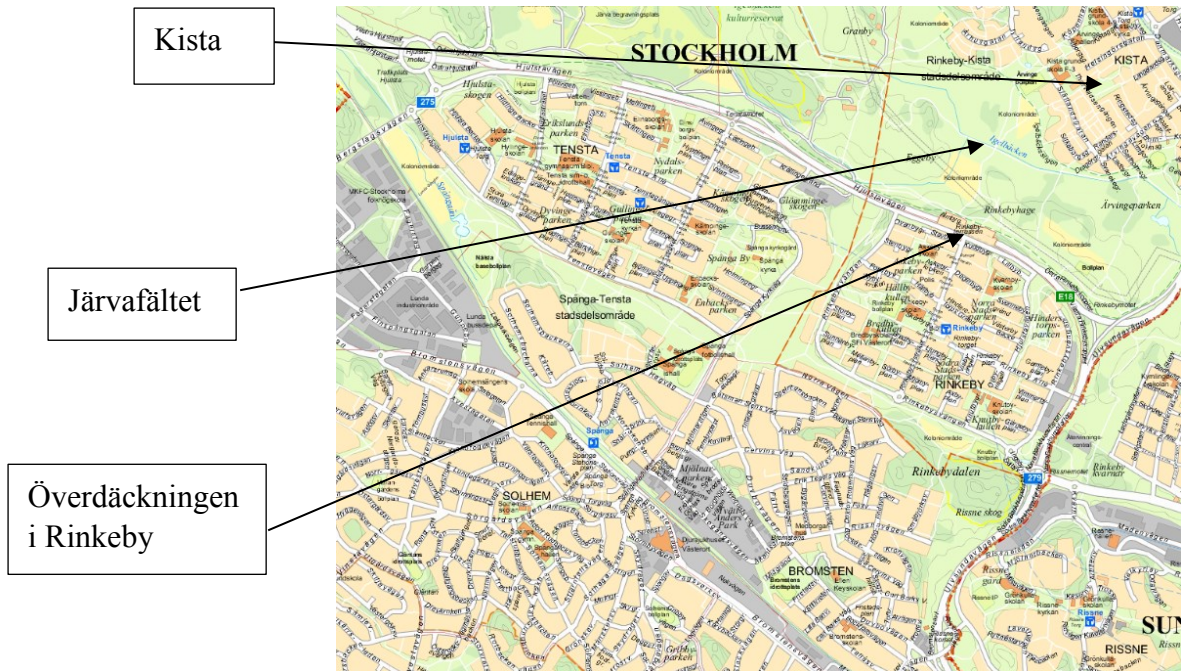
Gustaf Schneider
Enhetschef

Sammanfattning

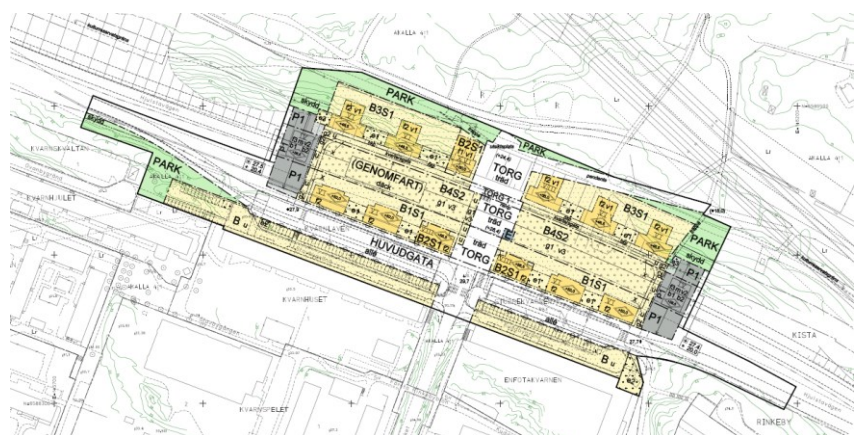
Trafikverket, dåvarande Vägverket, byggde om E18 under åren 2009 till 2014. Vid Rinkeby i Rinkebystråkets förlängning byggdes en 300 meter lång överdäckning för att sammankoppla stadsdelen Rinkeby med Järvafältet. Det var Stockholms kommunfullmäktige som beslutade att överdäckningen skulle byggas för att minska motorledens barriäreffekt. Vidare beslutades att överdäckningen skulle bebyggas med bostäder eller kontor.

Exploateringskontoret
Avdelningen för Projektutveckling

Fleminggatan 4
Box 8189
104 20 Stockholm
Telefon 08-508 267 77
Växel 08-508 276 00
anna-greta.holmbom@stockholm.se
exploateringskontoret@stockholm.se
Org nr 212000-0142
stockholm.se



En detaljplan togs fram för bostadsbebyggelse med ca 400 normalstora lägenheter inom 12 punkthus. På båda sidor av överdäckningen uppförs dessa punkthus med både hyresrätter och bostadsrätter. Genom att en av byggherrarna, AlmEquity AB, bygger små lägenheter för bostadsrätt har antalet lägenheter ökat till ca 580 stycken. Exploateringskontoret har genomfört anpassningar i den fysiska miljön för att binda samman överdäckningen, dels för att knyta samman överdäckningen i söder med befintlig bebyggelse i Rinkeby och anslutande gatan Rinkebystråket dels i norr med anläggning av lutande gångväg till fältet och nya gångvägar över Järvafältet.



Detaljplan för bebyggelse på båda sidor av överdäckningen i Rinkeby, Rinkebyterrassen.

Bakgrund

När Trafikverket, dåvarande Vägverket, planerade för ombyggnad av E18 i norra delen av Stockholms kommun beslutade Stockholms kommunfullmäktige att E18 skulle överdäckas på två ställen. Överdäckningar om 300 meter skulle byggas, dels i Tensta dels i Rinkeby, för att minska motorledens barriäreffekt. Vidare beslutades att överdäckningarna skulle bebyggas med bostäder eller kontor.

Projektet i Rinkeby startade år 2006 med att mark anvisades till ByggVesta AB för bostadsbebyggelse på överdäckningen. Planering och genomförande av E18 tog något längre tid än vad som var väntat då markanvisningen genomfördes. Ombyggnaden av motorleden skedde mellan åren 2009 till 2014. Bostadsplaneringen avvaktade några år och startade på nytt 2010.

När planeringen startade var förutsättningen att bostadshusen skulle vara ovanpå tunneltaket med ett garage som buffertzon mellan bostadshusen och tunneln för motorleden. Länsstyrelsen krävde dock nya utredningar gällande transporter med farligt gods och resultatet blev att bostadshusen inte fick anläggas ovanpå tunneln utan skulle placeras vid sidorna av tunneln med ett visst avstånd från tunnelväggen.

För att få plats med bostadshus söder om tunneln gjordes en översyn av läget för lokalgatan Hjulstavägen och befintliga parkeringsanläggningar som tillhörde AB Familjebostäder.

Järvafältet har en nivå som är 15 meter lägre än nivån i Rinkeby. Norr om tunneln var utmaningen att göra en tillgänglig gångväg mellan överdäckningen och Järvafältet.

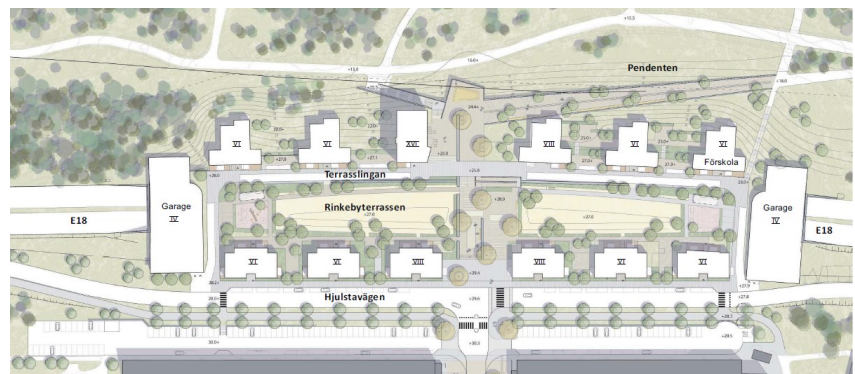
Bostadsområdet kom att kallas för Rinkebyterrassen och i slutet av 2013 vann detaljplanen för det nya området laga kraft. Planen omfattar bostäder på båda sidor om överdäckningens tunnel. Planen anger även ett nytt läge för lokalgatan Hjulstavägen, åtgärder inom Familjebostäders bostadsparkering söder om överdäckningen samt ett uppbyggt lutande plan norr om överdäckningen för att kunna möta Järvafältets kulturresevat på ett bra sätt.

Detaljplanen innehåller 12 punkthus med ca 400 normalstora bostadslägenheter samt två garagedäck, ett vid vardera tunnelmyningen. Ett av punkthusen är ett höghus med 16

våningar. Övriga punkthus är 6 -8 våningar. Stadens ambition med bostadsbebyggelsen har varit att hälften skulle vara hyresrätt och hälften bostadsrätt. ByggVesta AB som huvudsakligen bygger hyresrätter för egen förvaltningen föreslog att en annan part skulle träda in och bygga bostadsrätter i 6 av de 12 punkthusen. Under år 2015 godkändes AlmEquity AB som tillträdande part och avtal tecknades mellan staden och AlmEquity AB för överlåtelse av mark för byggande av bostadsrätt. Genom att AlmEquity AB har satsat på att bygga små lägenheter för bostadsrätt innehåller byggprojektet därefter ca 580 lägenheter varav 220 lägenheter är de hyreslägenheter som AB ByggVesta uppför.

Projektbeskrivning och genomförande

Anpassningen av överdäckningen till omgivningen var relativt omfattande. Huvudsakligen består exploateringsnämndens investeringar av fyra delar, att flytta Hjulstavägen mm söder om överdäckningen, att bygga ett gångstråk och torganläggningar på överdäckningens centrala delar, att bygga en 150 meter lång gångramp från överdäckningen ned till Järvafältet samt att anlägga en promenadväg mellan Rinkeby och Kista över Järvafältet.



Exploateringskontorets arbeten började med att nya parkeringslösningar byggdes för AB Familjebostäders bostadsparkering och Hjulstavägen flyttades. En överenskommelse tecknades med AB Familjebostäder om reglering av parkeringsfastigheter mm.

Därefter fortsatte kontorets arbeten med grundförstärkning på Järvafältet för den lutande gångväg som skulle anläggas mellan överdäckningen och Järvafältet. Därefter anlades det lutande planet med tillförda massor och en stabil grundmur byggdes mot

Järvafältet. När dessa arbeten var genomförda kunde anläggning av torgytor ovanpå överdäckningen göras och samtidigt kunde bostadsbolagen börja bostadsbyggandet. Under 2016 byggdes en ny gångväg mellan Rinkeby och Kista som går mellan Rinkebyterrassen och Kistas centrala delar. De 12 bostadshusen byggs ut i tre etapper där den första etappen är klar. Bostadsutbyggnaden fortsätter till ca 2020.

I september 2017 kunde invigning av Rinkebyterrassens allmänna delar och de första bostadshusen genomföras.



Rinkebyterrassen, torgyta på överdäckningen, vy mot norr.

Måluppfyllelse

Planeringen och detaljplanearbetet genomfördes under den tid som Vision Järva 2030 (Järvalyftet) gällde för utveckling av bostadsområden omkring Järvafältet. Bland de målsättningar som fanns i visionen kunde följande uppfyllas:

- 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 gångvägnätet tydligare
- Använd ny bebyggelse för att stärka stadsdelarnas identitet

- Skapa levande bottenvåningar med möjlighet för småföretagare att verka i

Ytterligare ett mål har varit att hälften av lägenheterna ska vara bostadsrätt. Projektet innehåller ca 580 lägenheter varav 360 är anvisade som bostadsrättslägenheter och 220 är hyresrätter. Bostadsrättslägenheterna kommer att bli de första nyproducerade lägenheterna i Rinkeby som upplåts med bostadsrätt. Tidigare har 22 radhus upplåtits med bostadsrätt.

Projektet uppfyller också nya mål att satsa mer på ytterstaden samt att bygga fler lägenheter.

Genom projektet har det offentliga rummet utökats med nya torgytor för samvaro och vistelse på överdäckningen samt att Järvafältet blivit mer tillgängligt för de boende.

Överdäckningen har utsmyckats med 8 konstobjekt genom att 1 % från Rinkebyterrassen och Rinkebystråkets markentreprenadkostnader har överförts till Stockholm Konst. Projektet blev 2017 års konstprojekt bland genomförda konstverk inom ramen för offentlig konst bekostat med 1% av entreprenadkostnaden.

AB ByggVesta och AlmEquity AB har förbundit sig frivilligt att eftersträva mål enligt stadens program för miljö och energi.

Ekonomi

Investering

Genomförandebeslutet för Rinkebyterrassen omfattar 135 mnkr. Det bokförda värdet av exploateringsnämndens investeringar är 126 mnkr. Utgifterna avser främst investeringar i den fysiska miljön. Några gångvägar återstår att anlägga men kan utföras först när bostadsbebyggelsen är klar varför arbetet inte är klart ännu och ytterligare investeringar förväntas omfattande ca 10 mnkr.

Den totala investeringsutgiften har hitintills varit 140 mnkr då exploateringskontoret även har genomfört arbeten för de ledningsdragande verkens räkning, för bostadsbyggarna samt för Trafikverket. Genom ekonomisk reglering har exploateringsnämnden erhållit investeringsinkomster om 14 mnkr.

En 3D-fastighetsbildning har genomförts för överdäckningen. Tunnelkonstruktionen för E18 ägs av Stockholms kommun och ovan tunnel finns både kvartersmark och mark för allmän plats. Kvartersmark har upplåtits med tomträtt för byggande av hyresrätt och garage och mark har sålts för byggande av bostadsrätt. Försäljningsinkomsterna uppgick till 77 mnkr och det avgäldsgrundande värdet för tomträtterna beräknas till ca 11 mnkr, vilket tillsammans utgör bostadsmarkvärdet som skapades vid planläggningen.

Utgifter	Utfall	Budget enligt genomförandebeslut/	Avvikelse
Kvartersmark	6,0	38,0	-32
Utr. Proj. allm.	23,0	10,4	12,6
Förberedelser	3,5	7,2	- 2,7
Gata	28,0	11	17
Park	9,3	4	5,3
Torg	49	23	26
Belysn	4,1	5	-0.9
konst	1,4	1,4	0
Byggledning	4,5	2,5	2
Inkomster			
Markförs.	77	-	

Totalsumman av hitintill bokförd investering om 126 mnkr är överensstämmande med genomförandebeslutets 135 mnkr. I genomförandebeslutets budget har antagits att en stor del av investeringen, 38 mnkr, sker inom kvartersmark. Där är endast bokfört 6 mnkr. Avvikelsen är 32 mnkr och beror på att beräknade kostnader i samband med genomförandebeslut har antagits belasta kvartersmark men har bokförts som investering inom allmän plats mark i genomförandeskedet. Ett tydligt exempel på detta är att gatukostnaden har blivit 17 mnkr dyrare än beräknat. För att kunna bygga om Hjulstavägen krävdes stora investeringar i kvartersmark och det är då en gränssnittsfråga var kostnaden ska bokföras. Ett annat exempel är den grundförstärkning och markuppbyggnad av både allmän platsmark och kvartersmark som behövde göras för att kunna göra delar av torganläggningen. Torganläggningen har blivit 26 mnkr dyrare än beräknat vilket till viss del kan tillskrivas hur markarbetet har bokförts.

Kostnader som ökat i förhållande till antagen budget är merkostnad för grundförstärkning av mark med 4 mnkr, konstruktion av utsiktstorn 1 mnkr, gångväg mellan Rinkeby och Kista 4 mnkr, iordningställande av koloniområde 1 mnkr, flytt av Trafikverkets dräneringsledning för tunneln 3 mnkr.

Några arbeten återstår och den slutliga kostnaden kommer troligtvis att öka mellan med ca 10 mnkr varav hälften belastar kvartersmark. Inom kvartersmark återstår investeringar i allmän gång- och cykelväg inom x-område på kvartersmark och VA-anslutningsavgifter. Inom allmän platsmark återstår byggande av trappor och trottoar som kan utföras först när bostadsbebyggelsen är klar.

Staden har erhållit inkomster om 77 mnkr inom projektet för markförsäljning. Försäljning av mark har inte varit en förutsättning för projektets genomförande. Markanvisningen till AB ByggVesta omfattande mark för hyresrätt med en ambition att projektet även skulle innehålla bostadsrätter. Ett mål har varit att hälften av lägenheterna skulle vara byggda för bostadsrätt. Om bostadsrätter skulle byggas inom området var det ett krav att marken skulle säljas. Projektet har finansierats genom särskilda medel för integrationsprojekt inom Stockholms kommun.

Drift

Drift- och underhållskostnaderna inom trafiknämndens och stadsdelsnämndens ansvarsområde som uppkommer till följd av genomförandet av projektet beräknas uppgå till 1,4 mnkr per år. Kapitalkostnaderna¹ uppgår till 5,3 mnkr per år. Intäkterna för tomträttsavgälder uppgår till 0,6 mnkr per år.

Risikfaktorer

En stor osäkerhet i projektet har varit projektets inkomster eftersom intäkterna av markförsäljning kunde ha varit obefintliga. Genom särskilda satsningar av Stockholms kommun har dock projektets finansiering garanterats genom medel för integrationsprojekt.

De ekonomiska riskerna har varit grundläggningsförutsättningar, masshantering, gränssnitt mellan Trafikverkets utförande av överdäckningen och stadens anläggningar samt osäkerheter i

marknadsläget vid upphandling av markentreprenad. Projektet har dock kunnat genomföras inom budget.

En risk som förelåg vid genomförandebeslutet var om höghuset skulle kunna byggas på grund av Brommaflygets hinderbegränsning. Staden erhöll senare dispens för uppförande av det höga huset.

Exploateringskontorets förslag

Kontoret föreslår att exploateringsnämnden godkänner slutredovisningen.

Slut