

**Handläggare**  
Josephine Croce  
Oskar Bjelke

**Till**  
Exploateringsnämnden  
2024-08-22

**Genomförandebeslut för  
Brommaprogrammet (Riksby) etapp 1.  
Överenskommelser om exploatering med  
överlåtelse av mark för bostäder inom  
fastigheten Ulvsunda 1:1 med  
Fastighetspartner Bromma AB, Maxera  
Bostad 12 AB, Sveafastigheter Bostad  
BR Riksby AB, RBY BR AB och Åke  
Sundvall i Stockholm AB. Tilläggsavtal  
till arrendeavtalet för Bromma flygplats.  
Rätt att ansöka om extern  
medfinansiering från Trafikverket.**

## **Genomförandebeslut**

### **Förslag till beslut**

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 köpeskilling om cirka 188 303 000 kronor enligt Bilaga 1 samt föreslår att kommunfullmäktige godkänner överenskommelsen och ger exploateringsnämnden i uppdrag att träffa överenskommelsen.

**Exploateringskontoret**  
Projekt väst

Fleminggatan 4  
Box 8189  
104 20 Stockholm  
Växel 08-508 276 00  
josephine.croce@stockholm.se  
exploateringskontoret.expl@stockholm.se  
Org nr 212000-0142  
start.stockholm

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 köpeskilling om cirka 208 685 000 kronor enligt 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 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 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.

Sverker Henriksson  
Biträdande förvaltningschef

Britta Eliasson  
Avdelningschef

Matilda Lewis  
Enhetschef

## Sammanfattning

Genomförandebeslutet för Riksby etapp 1 avser den första av fyra planerade etapper i programområdet. Etapp 1 möjliggör 1250 bostäder, 150 000 kvadratmeter verksamhetsyta, förskolor och grundskola, 30 000 kvadratmeter idrottsytor inomhus, ytterligare ytor för idrott ute och offentliga rum. Etapp 1 omfattar två olika detaljplaner, en större som täcker nästan hela projektområdet och som varit ute på granskning i augusti 2023 och en annan som endast täcker ett kvarter och varit ute på granskning i mars 2023 och som nu förväntas föreläggas stadsbyggnadsnämnden och kommunfullmäktige för beslut under året.

Lönsamhetskalkylen enligt nuvärdesmetoden för etapp 1 redovisar positivt nettonuvärde om 144 miljoner kronor. De sammanlagda utgifterna i löpande prisnivå beräknas till cirka 2 769 miljoner kronor. Etapp 1:s täckningsgrad inklusive nedlagda nettoutgifter beräknas uppgå till 103 procent.

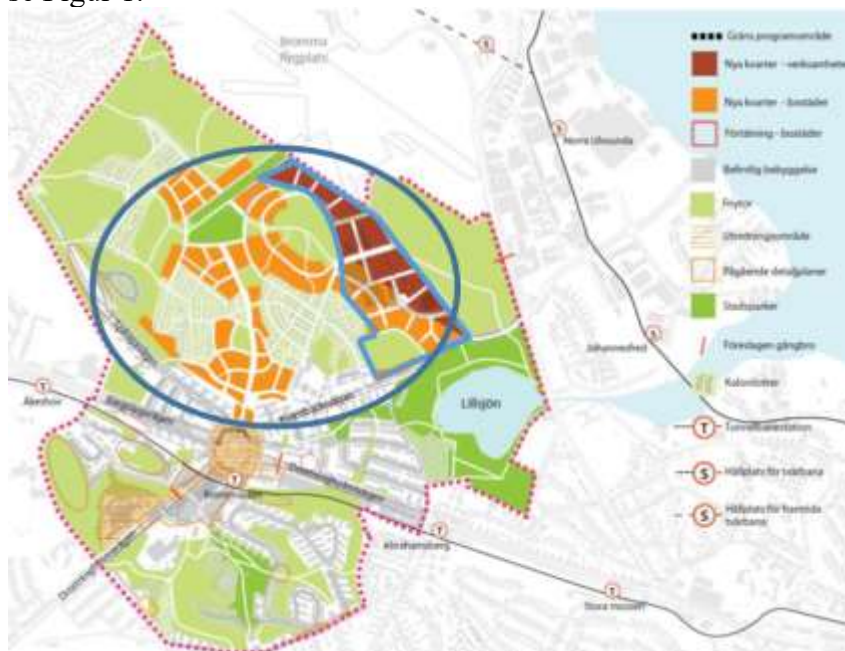
Försäljningsinkomster beräknas till 938 miljoner kronor. Expertrådet har godkänt ärendet 2019-04-11 (dnr E2019-01176) och 2023-11-02 (dnr E2022-05566).

Avstämning har skett med stadsledningskontoret.

Exploateringskontorets samlade bedömning är att etapp 1 bör genomföras i enlighet med intentionerna i programmet för centrala Bromma.

## 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 motorprovsningsplats 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.

<b>2008-03-07</b>	KF	Arrendeavtal för Bromma flygplats tecknades
<b>2012-01</b>	SBN	Start programarbete, programmet för centrala Bromma
<b>2015-09-24</b>	ExplN	Utredningsbeslut för fortsatt arbete med programmet för centrala Bromma
<b>2017-08-31</b>	SBN	Antagande av programmet för centrala Bromma

<b>2018-03-08</b>	ExplN	Förlikningsavtal Fastighetspartner Bromma AB och markanvisning till samma bolag
<b>2018-03-28</b>	KF	Ny översiktsplan. I ÖPn anges Riksby som ett stadsutvecklingsområde som ska omvandlas till blandad stadsbebyggelse med bostäder, verksamheter, service m.m
<b>2019-05-16</b>	SBN	Start-PM detaljplan mobilitetshus (Dp 2019-03328)
<b>2019-06-13</b>	ExplN	Inriktningsbeslut för hela Riksby och markanvisningar för bostäder, skola och verksamheter till flera byggaktörer i etapp 1
<b>2019-06-13</b>	SBN	Start-PM detaljplan för etapp 1 Dp 2017-16020)
<b>2020-11-20</b>	ExplN	Markanvisningar för bostäder, verksamheter, sopsugsterminal och mobilitetshus
<b>2021-10-21</b>	ExplN	Ytterligare markanvisning och tilläggsanvisningar till de redan markanvisade bostadsutvecklarna i etapp 1
<b>2022-08-25</b>	ExplN	Markanvisningar för idrott
<b>2022-12-08</b>	ExplN	Reviderat inriktningsbeslut för Brommaprogrammet
<b>2023-02-20</b>	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.



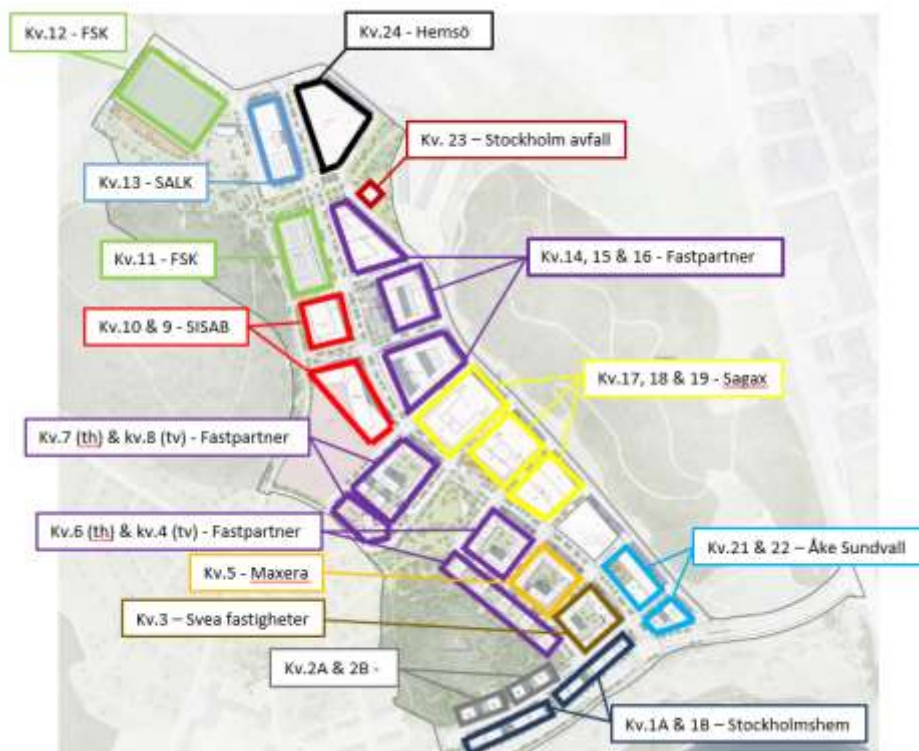
## Överenskommelse om exploatering

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 kvartererna 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, bilverksamhet, 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 byggrätt 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 Lövistaverket 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 Lövistaverket (Dp 2017-09500). Om Lövistaverket 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 Lövistaverket 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<sup>1</sup>.

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:

---

<sup>1</sup> Ekvivalent lägenhet motsvarar den sammanlagda tillkommande ytan (BTA) för bostäder, kommersiella lokaler etc. dividerat med 100 (en lägenhet motsvarar 100 kvadratmeter BTA).



- 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.

Etapp 1:s nettoexploateringsutgift/ekvivalent lägenhet beräknas uppgå till 510 000 kronor i fast prisnivå. Detta är i linje med andra jämförbara projekt. Etapp 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:

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

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

<b>Budgetkonsekvenser</b>							
<b>Drift</b>							
<b>Mnkr</b>	<b>2024</b>	<b>2025</b>	<b>2026</b>	<b>2027</b>	<b>2028</b>	<b>Senare</b>	<b>Kom- mentar</b>
<b>Resultatpåverkan ExplN</b>							
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	
<b>Summa resultatpåverkan nämnd</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>17,5</b>		
<b>Resultatpåverkan TRN+SDN</b>							

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
<b>Summa resultatpåverkan TRN+SDN</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>-0,6</b>	

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 tomträtsavgälder 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 reduktion av bilparkering till förmån för mobilitetsåtgärder som bilpool, olika cykellösningar, prova-på-kort för kollektivtrafik, informationspaket med mera.

## Lokaler

Ettapp 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 socialt 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 ettapp 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**

Ettan 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 konståkning 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 rekreativmöjligheter 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

Ettapp 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 Riksbyhöjden. 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 har 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 åtgärdsteknik ska därför en förnyad analys av tillgängliga behandlingsmetoder göras.

### **Kompensation för ianspråktagen grönyta**

Exploateringskontoret avser utföra olika sorters grönkompensation 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:

<i>Ungefärliga tider</i>	<i>Åtgärd</i>
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
2032-35	Finplanering 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 gruppbostad 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, konstakning och truppergymnastik. Likaså blir det ett värdefullt idrottsutbud för stockholmare i allmänhet, som kan utnyttja anläggningarna.

## Slut

## Bilagor

1. Överenskommelse om exploatering med Sveafastigheter Bostad BR Riksby AB
2. Överenskommelse om exploatering med Maxera Bostad 12
3. Överenskommelse om exploatering med Fastighetspartner Bromma AB
4. Överenskommelse om exploatering med RBY BR AB och Åke Sundvall i Stockholm AB
5. Lönsamhetskalkyl och exploateringsnyckeltal