

Handläggare
Oskar Bjelke
08-508 264 25**Till**
Exploateringsnämnden
2025-11-06

**Förnyade markanvisningsavtal med
Fastighetspartner Bromma AB, Åke
Sundvall Projekt AB, Stockholm Avfall AB
och Stockholm Stads Parkerings AB.
Beslut om förgäveskostnader för del av
Brommaprogrammet (Riksby)
Reviderat inriktningsbeslut för
Brommaprogrammet (Riksby)**

Förslag till beslut

1. Exploateringsnämnden godkänner för sin del förslag till reviderad inriktning och föreslår att kommunfullmäktige godkänner förslag till inriktning för projekt Brommaprogrammet (Riksby) och att exploateringsnämnden medges rätt att fortsätta planering för projekt Brommaprogrammet (Riksby) upp till 121 miljoner kronor (reviderat inriktningsbeslut), som underlag för kommande genomförandebeslut.
2. Exploateringsnämnden godkänner markanvisningsavtal inom fastigheterna Ulvsunda 1:1 och Riksby 1:13 med Fastighetspartner Bromma AB och ger kontoret i uppdrag att träffa avtal enligt förslag i utlåtandet.
3. Exploateringsnämnden godkänner markanvisningsavtal inom fastigheterna Ulvsunda 1:1 med Åke Sundvall Projekt AB och ger kontoret i uppdrag att träffa avtal enligt förslag i utlåtandet.
4. Exploateringsnämnden godkänner markanvisningsavtal inom fastigheten Ulvsunda 1:1 med Stockholm Avfall AB och ger kontoret i uppdrag att träffa avtal enligt förslag i utlåtandet.
5. Exploateringsnämnden godkänner markanvisningsavtal inom fastigheten Ulvsunda 1:1 med Stockholm Stads Parkerings AB

Exploateringskontoret
Projekt västFleminggatan 4
Box 8189
104 20 Stockholm
Telefon 08-508 264 25
Växel 08-508 276 00
oskar.bjelke@stockholm.se
exploateringskontoret.expl@stockholm.se
Org nr 212000-0142
start.stockholm

och ger kontoret i uppdrag att träffa avtal enligt förslag i utlåtandet.

6. Exploateringsnämnden godkänner partsbyte för markanvisningen inom fastigheten Ulvsunda 1:1 med Sveafastigheter Development AB enligt vad som anges i utlåtandet och ger kontoret i uppdrag att träffa avtal enligt förslag i utlåtandet.
7. Exploateringsnämnden resultatför förgäveskostnaderna avseende del av projekt Brommaprogrammet (Riksby) etapp 1 i exploateringsnämndens årsbokslut 2025. Värde totalt 31 812 000 kronor.
8. Exploateringsnämnden resultatför förgäveskostnaderna avseende projekten Brommaprogrammet (Riksby) etapp 2, etapp 3 och etapp 4 i sin helhet i exploateringsnämndens årsbokslut 2025. Värde totalt 35 643 000 kronor.

Sverker Henriksson
Biträdande förvaltningschef

Britta Eliasson
Avdelningschef

Matilda Lewis
Enhetschef

Sammanfattning

Detta ärende är föranlett av en återremiss från kommunfullmäktige av exploateringsnämndens genomförandebeslutet för Brommaprogrammet Riksby etapp 1 från augusti 2024. Uppdraget från kommunfullmäktige var att tillsammans med Stockholm Vatten och Avfall AB, SVOA, hitta en bättre lönsamhet för projektet ur ett koncernperspektiv.

Kontoret har gjort en omfattande analys av projektet, tillsammans med SVOA. I det här ärendet redovisar kontoret ett förslag till fortsatt inriktning för projektet med bättre lönsamhet ur ett koncernperspektiv. Ärendet avser

- reviderat inriktningsbeslut för projekt Brommaprogrammet (Riksby) i Riksby med 1450 lägenheter, kommersiella lokaler för cirka 1500–2000 arbetsplatser, sex förskoleavdelningar med mera.
- fyra förnyade markanvisningar inom Riksby etapp 1 till Fastighetspartner Bromma AB, Åke Sundvall AB, Stockholm Stads Parkerings AB och Stockholm Avfall AB
- partsbyte avseende markanvisningen till Sveafastigheter Development AB innebärande att två dotterbolag träder in som avtalsparter i markanvisningsavtalet istället för Sveafastigheter Development AB. Partsbytet omfattar även ändring av bolag för solidariskt ansvar.
- resultatföring av förgäveskostnader för del av etapp 1.
- resultatföring av förgäveskostnader för Brommaprogrammet (Riksby) etapp 2, etapp 3 och etapp 4.

För Riksby finns ett planprogram från 2017 samt ett övergripande inriktningsbeslut vilket beslutades av kommunfullmäktige den 4 november 2019 och reviderades den 8 december 2022. Inom Riksby etapp 1 pågår ett planarbete för att möjliggöra för nya bostäder, kommersiella verksamheter och allmänna platser i enlighet med start-PM från 2019.

Lönsamhetskalkylen enligt nuvärdesmetoden för projektet redovisar ett positivt nettonuvärde om 273 miljoner kronor inklusive tidigare nedlagda utgifter, inkomster och förgäveskostnader vilket är en förbättring jämfört med genomförandebeslutet från 2024. De sammanlagda projektutgifterna i löpande prisnivå beräknas till cirka 2156 miljoner kronor. Av dessa utgör 128,5 miljoner kronor

projektutgifter som redovisas som driftkostnader.
Projektinkomsterna beräknas till cirka 585 miljoner kronor.
Projektets täckningsgrad inklusive nedlagda nettoutgifter beräknas uppgå till 118 procent vilket är en försämring jämfört med senast fattade inriktningsbeslut, men en förbättring jämfört med förslaget till genomförandebeslutet i augusti 2024.

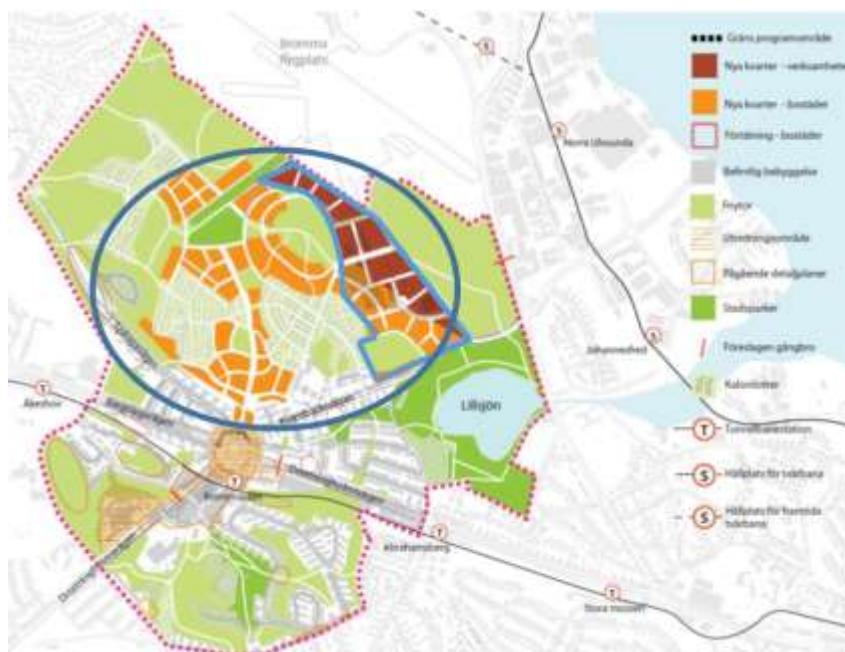
Försäljningsinkomster beräknas till 1094 miljoner kronor.

Avstämning har skett med stadsledningskontoret.

Exploateringskontorets samlade bedömning är att planeringen av etapp 1 bör fortsätta då det skulle innebära ett stort tillskott på nya bostäder i kollektivtrafiknära läge.

Bakgrund

I augusti 2017 godkände stadsbyggnadsnämnden programmet för centrala Bromma. Programmet omfattar stadsdelarna Åkeshov, Åkeslund och Riksby, med en särskilt stor tyngdpunkt på en utveckling av Riksby, se *figur 1*.



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

Programmet identifierar möjliga platser för cirka 4 000 nya bostäder i ett centralt och attraktivt läge med god tillgång till kollektivtrafik, rekreation och service. På grund av omfattningen

delades programmet upp i flera delprojekt. För Riksbyprojektet, inringat i mörkblått i *figur 1*, fattades inriktningsbeslut 2019 och 2022. På grund av projektets storlek var det uppdelat i flera etapper. Se *figur 2* för etappindelningen av Riksbyprojektet. Den första och andra etappen inom Riksby har markanvisats i flera ärenden mellan 2018–2022, se avsnittet Tidigare beslut.

Start-PM för etapp 1 fattades i stadsbyggnadsnämnden juni 2019 och arbetet med detaljplanen påbörjades. Detaljplanen godkändes i stadsbyggnadsnämnden i juni 2024.



Figur 2. Översikt etappindelningen för Riksby.

Exploateringsnämnden godkände genomförandebeslut för etapp 1 i augusti 2024. Inför behandlingen av genomförandebesluten och antagandet av detaljplanen i kommunfullmäktige gjordes en granskning av projektets genomförandekapacitet av en extern konsult, som en del i prioriteringsarbetet och i kontorets arbete med utvecklad styrning av stora projekt. Kommunfullmäktige återremitterade genomförandebeslutet för etapp 1 till exploateringsnämnden, med uppdraget att tillsammans med Stockholm Vatten och Avfall AB, SVOA, hitta en bättre lönsamhet för projektet ur koncernperspektiv.

Detta reviderade inriktningsbeslut hanterar därmed det fortsatta arbetet med Brommaprogrammet (Riksby) etapp 1.

Tidigare beslut

Nedan följer en sammanställning av beslut som har betydelse för projektet.

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 Brommaprogrammet (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 (Riksby) och start av detaljplanarbetet för etapp 2

2023-02-20	KF	Reviderat inriktningsbeslut för Brommaprogrammet (Riksby) och start av detaljplanearbetet för etapp 2
2024-08-22	ExplN	Genomförandebeslut för Brommaprogrammet (Riksby) etapp 1 och överenskommelser om exploatering
2025-05-26	KF	Beslut att återremittera genomförandebeslutet för Brommaprogrammet (Riksby) etapp 1 och överenskommelser om exploatering till exploateringsnämnden

Tabell 1. Tidigare beslut.

Ärendet

Reviderat inriktningsbeslut Brommaprogrammet (Riksby)

Kontoret har, med anledning av att beslutet för projektet återremitterats, tillsammans med SVOA och stadsbyggnadskontoret gjort en preliminär översyn av hur etapp 1 kan revideras för att förbättra lönsamheten ur koncernperspektiv. Resultatet av översynen visar att det krävs en större omarbetning av etapp 1 som medför att den norra delen av etapp 1 behöver utgå ur projektet, se *figur 3*. Omfattningen på projektet föreslås minska från 24 till 16 kvarter och begränsas geografiskt så att behovet av investeringar i större pumpstation för spillvatten samt magasin och pumpstation för dagvatten utgår. Dessa anläggningar var även anpassade för kommande etapper i Riksby.



Figur 3. Brytpunkten för norra och södra delarna av etapp 1. Vitt tonat område norr om linjen utgår ur projektet.

I och med att anläggningarna utgår från projektet förbättras lönsamheten för både exploateringsprojektet och SVOA och därmed lönsamheten ur koncernperspektivet. Detta är också ett av skälen till att etapperna Riksby 2–4 bör läggas ner. Resultatföring av förgäveskostnader för programmet för centrala Bromma, Brommaprogrammet (Riksby) etapp 2, 3, 4 och norra etapp 1 beskrivs under avsnittet *Hantering av förgäveskostnader*.

Att norra delen av etapp 1 utgår innebär att flera markanvisade byggaktörer berörs och inte längre är en del av projektet.

Kvarter	Byggaktör	Användning
10	SISAB	Skolgymnastiksal
11	Fastighetskontoret	Tennis, utomhusbanor
12	Fastighetskontoret och SVOA	Idrottsplan och dagvattenmagasin
13	Salk	Tennis, inomhusbanor, parkering

14	Fastpartner	Kommersiell verksamhet, parkering
15	Fastpartner	Kultur, kommersiell verksamhet, parkering
23	SVOA	Sopsugsterminal
24	Hemsö	Konståkning, gymnastik, parkering

Tabell 2. Berörda byggaktörer och tilltänkt användning.

Markanvisningen till Skolfastigheter i Stockholm AB, nedan SISAB, löpte ut juni 2025 och har inte förlängts då behovet av skola innan 2045 inte längre finns, då färre antal bostäder planeras i närområdet.

Med möjlighet till annan användning inom SISABs tidigare anvisade kvarter finns potential att stärka projektekonomin ytterligare. Denna möjlighet behöver utredas under kommande projektarbete.

Resultatföring av förgäveskostnader för Brommaprogrammet (Riksby), Brommaprogrammet (Riksby) etapp 2, 3, 4 och norra etapp 1 beskrivs under avsnittet *Hantering av förgäveskostnader*.

Projektet gör en tillbakagång från genomförandebeslutsskede till inriktningsbeslut och planeringsskede. Därmed kommer markanvisningar förlängas enligt delegationsordningen och de markanvisningar som löpt ut föreslås för förnyelse i detta ärende.

Detaljplanen för den södra delen behöver som minst återgå till granskningsskede. Kostnaderna för det fortsatta arbetet med detaljplanen bekostas av markanvisade byggaktörer. Eventuellt kan staden också komma att belastas av plankostnader då omarbetningen sker på stadens initiativ.

I det fortsatta planarbetet kommer stort fokus ligga på att utreda förutsättningarna för buller, dagvatten och mötet mellan nya kvarter och befintlig mark i norr. För samtliga teknikområden kommer redan framtagna utredningar nyttjas i så hög grad som möjligt men med anpassningar till kommande planförslag.

Förnyelse av markanvisningar Riksby etapp 1

Aktörerna som nämns nedan, undertecknade överenskommelser om exploatering inför genomförandebeslutet för etapp 1.

Överenskommelserna var villkorade av godkännande i kommunfullmäktige. Eftersom projektet återremitterades godkändes inga överenskommelser vilket innebär att överenskommelserna inte är gällande. Därmed uppstår ett behov av att förnya markanvisningar.

Fastighetspartner Bromma AB, nedan Fastpartner, var tomträtthavare till fastigheten Stockholm Riksby 1:13 i Bromma. Tomträtten blev uppsagd till den 31 maj 2018. Bolaget och Staden tecknade därav ett förlikningsavtal med syfte att tillsammans verka för att Riksby 1:13 och intilliggande område planläggs för ny bebyggelse med cirka 30 000 kvadratmeter BTA ovan mark kommersiella lokaler, 42 000 kvadratmeter BTA vilka ska omfatta 420 ekvivalenta bostadslägenheter samt sex avdelningar förskola.

Exploateringsnämnden beslutade därför den 8 mars 2018 att direktanvisa mark till Fastpartner. Markanvisningen löpte ut den 8 december 2024.

Exploateringsnämnden beslutade den 12 november 2020 att direktanvisa mark till Åke Sundvall Projekt AB, nedan Åke Sundvall, inom etapp 1 för att uppföra cirka 75 bostadsrättslägenheter och cirka 15 000 kvadratmeter BTA för kommersiella lokaler. Markanvisningen löpte ut den 12 november 2024.

Exploateringsnämnden beslutade den 12 november 2020 att direktanvisa mark till Stockholm Stads Parkerings AB, nedan SPAB, inom etapp 1 för att uppföra ett nytt parkeringshus i flera plan med cirka 460 parkeringsplatser och cirka 1500 kvadratmeter kontor. Markanvisningen löpte ut den 12 november 2024.

Exploateringsnämnden beslutade den 12 november 2020 att direktanvisa mark till Stockholm Avfall AB, nedan SVOA, inom etapp 1 för att uppföra en sopsugsterminal. Markanvisningen löpte ut den 12 november 2024.

När planarbetet nu återupptas föreslås Fastpartner, Åke Sundvall, SPAB och SVOA få förnyade markanvisningar via direktanvisning, då bolagen på ett samarbetsinriktat och konstruktivt sätt medverkat och bekostat framtagandet av detaljplanen för etapp 1.

Exploateringskontoret har upprättat förslag till förnyade markanvisningsavtal. I huvudsak föreslås tidigare ingångna villkor gälla även i de förnyade markanvisningarna med bolagen. Villkoren beskrivs närmre under rubriken Tidigare ärenden, se tabell 2.

Exploateringens innehåll och utformning kommer att prövas i den fortsatta planprocessen. Markanvisning sker enligt de principer som kommunfullmäktige beslutat om i stadens riktlinjer för markanvisning och gäller under två år från nämndens beslut.

Kontoret genomför uppdaterade byggaktörskontroller för Fastpartner och Åke Sundvall. För stadens bolag görs inte sådana aktörskontroller då de har erforderlig genoförandeförmåga.

Tillägg till markanvisningsavtal med anledning av partsbyte

Staden tecknade 2019 ett markanvisningsavtal inom Ulvsunda 1:1 med Sveafastigheter Bostad AB numera kallat Sveafastigheter Development AB. Markanvisningsavtalet har förlängts vid tre tillfällen genom tilläggsavtal.

Med anledning av strukturförändringar inom bolagskoncernen önskar Sveafastigheter Development AB att dotterbolagen Sveafastigheter del av Stockholm Ulvsunda 1:1 A AB och Sveafastigheter del av Stockholm Ulvsunda 1:1 B AB träder in som avtalspart i gällande markanvisningsavtal istället för Sveafastigheter Development AB. Ett tillägg till markanvisningsavtalet föreslås därför tecknas.

Sveafastigheter del av Stockholm Ulvsunda 1:1 A AB och Sveafastigheter del av Stockholm Ulvsunda 1:1 B AB ansvarar genom undertecknandet av tilläggsavtalet för fullgörandet av samtliga åtaganden och förpliktelser enligt det gällande markanvisningsavtalet med tillhörande tilläggsavtal. Samtidigt sker ett byte av bolag för solidariskt ansvar, innebärande att Sveafastigheter Holding AB går in som solidariskt ansvarig istället för SBB Sveafastigheter Bostad AB. Anledningen är att SBB Sveafastigheter Bostad AB inte längre ingår i samma koncern.

Kommande beslut

I samband med inriktningsbeslutet 2019 ingick staden markanvisningsavtal med Skanska Mark och Exploatering Nya Hem AB (nedan Skanska) gällande cirka 100 bostäder som skulle upplåtas med bostadsrätt. Parterna har aldrig kommit överens om prisnivå och markanvisningsavtalet har därför förfallit. Kvarteret ska markanvisas till en ny aktör.

I samband med inriktningsbeslutet 2019 ingick staden markanvisningsavtal med Skolfastigheter i Stockholm AB (SISAB) gällande en grundskola och skolgymnastiksal med 1200 elevplatser. Då behovet av nya elevplatser sjunkit och prognoser senarelagts finns enligt utbildningsförvaltningen inget behov av en ny skola i Riksby förrän tidigast 2045. Markanvisningen med SISAB förföll juni 2025 utan förlängning. Efter avstämning med utbildningsförvaltningen kan kontoret konstatera att kvarteret kan markanvisas till en ny aktör för en annan användning än skola och skolgymnastiksal. Vilken typ av användning som är möjlig behöver studeras inom ramen för detaljplanearbetet.

Genomförandebeslut i exploateringsnämnden för etapp 1 planeras preliminärt till kvartal 3 2027.

Ekonomiska konsekvenser för staden

Kontoret redovisar här de ekonomiska förutsättningarna för projektet 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 projektet redovisar ett positivt nettonuvärde om 273 miljoner kronor inkl. tidigare nedlagda utgifter, inkomster och förgäveskostnader motsvarande 114 000 kronor/ekvivalent lägenhet¹.

Marken kommer både att upplåtas med tomträtt och säljas. Exploateringsgraden uppgår till 2,39.

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

De sammanlagda projektutgifterna i löpande prisnivå beräknas till cirka 2156 miljoner kronor, varav 90 miljoner kronor är utgifter före år 2025, det vill säga redan nedlagda utgifter. Av dessa är 31,8 miljoner kronor förgäveskostnader.

Projektutgifterna 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).
- Rivning och evakuering av befintliga verksamheter.
- Servisanslutningar till tomträtter.

Av dessa utgör cirka 128,5 miljoner kronor projektutgifter som redovisas som driftkostnader.

Projektinkomsterna beräknas till cirka 585 miljoner, varav huvuddelen utgörs av inkomster från ledningsägande bolag.

Projektet har inga inkomster som ska redovisas som driftintäkter.

Försäljningsinkomster som avser mark beräknas till 1094 miljoner kronor och reavinsten beräknas uppgå till 1014 miljoner kronor.

Projektets nettoexploateringsutgift per ekvivalent lägenhet beräknas uppgå till 426 000 kronor i fast prisnivå. Detta är i jämförelse med andra motsvarande projekt lägre². Projektets täckningsgrad inklusive nedlagda nettoutgifter beräknas uppgå till 118 procent.

I nedanstående tabell redovisas skillnader mellan senaste inriktningsbeslut och förslag till reviderat inriktningsbeslut.

Utveckling sedan tidigare reviderat inriktningsbeslut

En jämförelse med inriktningsbesluten från 2019 och 2022 samt genomförandebeslutet 2024 ges av tabell 3 nedan.

Inriktningsbesluten från 2019 och 2022 omfattade hela Riksby, medan detta beslut enbart omfattar den södra delen av etapp 1, se figur 3.

	2019	2022	2024	2025
Antal bostäder	3000– 4000	4000	1250	1450
Kontor & handel	60 000 kvm	75 000 kvm	44 000 kvm	33 000 kvm
Utredningsutgifter	65 mnkr	235 mnkr	-	90+31 mnkr
Investeringsutgifter	4218 mnkr	5087 mnkr	2769 mnkr	2156 mnkr
Investeringsinkomster	25 mnkr	735 mnkr	880 mnkr	585 mnkr
Försäljningsinkomster	4527 mnkr	4623 mnkr	938 mnkr	1094 mnkr
Nettonuvärde	1 077 mnkr	1025 mnkr	144 mnkr	273 mnkr
Nuvärde/ekv lgh	186 tkr	172 tkr	52 tkr	114 tkr
Exploateringsutgift/lgh	532 tkr	486 tkr	510 tkr	426 tkr
Täckningsgrad	131 %	126 %	103 %	118 %
Andel BR/HR	60/40	55/45	48/52	50/50

Tabell 3. Jämförelse av nyckeltal mellan inriktningsbesluten och genomförandebeslutet.

Sedan inriktningsbeslutet 2022 har i princip samtliga nyckeltal förändrats i hög grad. Den främsta anledningen till detta är att projektet minskat i omfattning, och nu enbart omfattar södra delen av etapp 1.

Projektet innebär även investeringsutgifter för bolag i staden enligt nedan.

Bolag	Beräknad utgift
AB Stockholmshem	760 mnkr inklusive index
Stockholms stads Parkerings AB	225 mnkr inklusive index
Stockholm Vatten och Avfall AB	656 mnkr inklusive index

Tabell 4. Investeringsutgifter för stadens bolag. Uppgifterna är beräkningar från respektive bolag.

SVOAs tidigare beräknade utgifter kopplade till genomförandebeslutet för etapp 1 uppgick till cirka 1 460 miljoner kronor. Jämfört med nuvarande kalkyl, se tabell 4, framgår det att den största besparingen på koncernnivå finns hos SVOA.

Tidigare inriktningsbeslut för projektet har även redovisat projektutgifter för skola och idrottsanläggningar. I det fortsatta arbetet utgår skola och idrott ur projektet varför dessa utgifter inte längre redovisas.

Budgetkonsekvenser

Projektbudget och försäljningsinkomster

Projektutgifter för projektet beräknas till cirka 2156 miljoner kronor och projektinkomsterna till cirka 585 miljoner kronor i löpande prisnivå. Utfallet över åren beräknas bli enligt nedanstående tabell:

Budgetkonsekvenser	Ack						
Investering	t.o.m.						
Mnkr	2024	2025	2026	2027	2028	Senare	Totalt
Utgifter inkl. förvärv (-)	-89,7	-13,4	-11,7	-5,7	-31,8	-2 004,0	-2 156,3
Inkomster (exkl. försäljning)	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	584,9	584,9
Nettoutgift (-) /- inkomst	-89,7	-13,4	-11,7	-5,7	-31,8	-1 419,1	-1 571,4
Försäljningsinkomst	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	1 093,6	1 093,6

Stadens utgifter/inkomster för exploateringen bedöms kunna finansieras via exploateringsnämndens investeringsbudget för år 2025. Behov av medel för åren därefter får beaktas i exploateringsnämndens kommande budgetarbete.

Driftbudget

Projektet bedöms påverka stadens och exploateringsnämndens resultat enligt nedanstående tabell:

Budgetkonsekvenser							
Drift							
Mnkr	2025	2026	2027	2028	2029	Senare	Kom- mentar
Resultatpåverkan ExplN							
Löpande intäkter/kostnader	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	max 27,5	
Ej aktiverbara utgifter	-1,2	-0,1	-0,1	-0,1	-13,4	-91	totalt -128,5
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 - 36,9	
Avskrivningar	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	max - 31,5	år 2044
Reavinster/förluster	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	1 013,6	totalt 1013,6
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	-1,2	-0,1	-0,1	-0,1	-13,4		
Resultatpåverkan TRN+SDN							
Driftskostnader TRN+SDN	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	mellan 0 och -3,9	
Underhållskostnader trafiknämnden	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	mellan 0 och -3,6	
Summa resultatpåverkan TRN+SDN	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0		

De beräknade drift- och underhållskostnaderna inom trafiknämndens och stadsdelsnämndens ansvarsområden beräknas efter genomförandet uppgå till cirka 7,5 miljoner kronor.

Internränta och avskrivningar (kapitalkostnaderna) för exploateringsnämnden beräknas uppgå till cirka 68,4 miljoner kronor det första året och minskar därefter något genom avskrivningar.

Intäkterna för tomträttsavgälder beräknas till cirka 27,5 miljoner kronor per år. Reavinsten beräknas uppgå till 1014 miljoner.

Ekonomiska osäkerheter

Etapp 1 är ett mycket stort projekt 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 utbyggnadstiden, kan många faktorer påverka kalkylen. Kontoret har arbetat med att kartlägga och minimera kostnaderna för osäkerheter och risker. 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 utgifter i etapp 1 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 utföra sponter med andra metoder.
- Byggherrekostnad.
 - Etapp 1 är ett stort och komplicerat projekt som kräver en stor organisation. Projektet behöver kontinuerligt jobba med styrning och uppföljning av organisationen.
- Eventuella förseningar i tidplanen medför risker för ökade indexkostnader.
 - Senare tillträden än planerat kan också 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 2 och 9
 - Det finns en mycket begränsad risk att 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:

- 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.
- Väl genomarbetad produktionsplanering i tidigt skede, vilket lett till god kännedom om etapp 1:s utmaningar och risker.

Slutsats ekonomi

Etapp 1 visar ett positivt nettonuvärde och bedöms medföra en hanterbar ekonomisk risk för stadens del. Projektet arbetar med risk- och osäkerhetsanalys med åtgärdsplaner och projektet är väl utrett, inte minst med anledning av projektets omtag i samband med återremissen från kommunfullmäktige. Systemhandlingen har skapat god kännedom om projektets förutsättningar, även om den kommer arbetas om i delar.

En stor anledning till att ekonomin för etapp 1 har förbättrats beror på de utgifter som etapp 1 skulle bära för att möjliggöra kommande etapper i Riksby. När dessa etapper nu utgår minskar också behovet för dessa investeringar för staden på koncernnivå, där framförallt ekonomin i SVOA-projektet ser störst förbättring jämfört med tidigare förslag till beslut.

Kontoret avser att ha särskilt fokus på ekonomi och riskhantering bland annat genom att kontinuerligt se över tidplanen och kostnadsdrivande poster.

Hur projektet uppfyller stadens mål

Projektet bidrar till stadens mål i huvudsak i enlighet med vad som redovisades i inriktningsbeslutet.

Bostadsbebyggelse

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

Etapp 1

- bidrar med 1450 lägenheter 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.
- 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.

Arbetsplatser och lokaler

Ettapp 1 möjliggör nya lokaler och cirka 1500–2000 arbetsplatser. Flera av kvarteren får blandade verksamheter för kontor, handel, service, utbildning, lager och lätt industri. Det planeras också för sex förskoleavdelningar 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 byggtörer 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 rekreation, bostäder och verksamheter förväntas innebära att människor med olika bakgrund, intressen och ekonomiska resurser kan bosätta sig och vistas i området. Det finns förutsättningar för goda kommunikationer med buss som blir positivt för vardagslivet. 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.

Barn

Etapp 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.

Nya gång- och cykelstråk byggs och nya övergångsställen förbättrar kopplingen mellan viktiga målpunkter som busshållplatsen vid Kvarnbacksvägen, det nya centrala torget, förskolor och grönområden. Nya kvarter planeras med bostadsgårdar som möjliggör lek och vistelse.

Tillgänglighet

All planering av den yttre miljön ska ske med särskild hänsyn till behoven hos äldre och personer med funktionsnedsättning.

Miljömässig hållbarhet

Etapp 1 ska bidra till miljömässig hållbarhet genom strategier för att verka för viktiga ekologiska samband och en miljöanpassad stadsdel. Till exempel innebär det åtgärder som trädplantering och grönkompensationsåtgärder för att gynna den biologiska mångfalden. Det stora mobilitetshuset kan möjliggöra klimatsmarta transportmedel.

Kompensation för ianspråktagen grönyta

Exploateringskontoret avser utföra olika sorters grönkompensation i samband med genomförandet av planen. 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:

- Omhändertagande 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.
 - Cirka 40 procent av de träd som planeras att planteras är 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.

Utöver dessa kompensationer planeras det för en ny park i området. Parken skapar en ny rekreativ målpunkt i den bostadsnära miljön.

Genomförandefrågor

Tidplan och kommande beslut

Projektet har en preliminär och översiktlig tidplan. Detaljplanen handläggs med normalt förfarande. Stadsbyggnadskontoret bedömer att detaljplanen kommer att antas under hösten år 2027, givet att detaljplanearbetet kan återupptas i granskningsskedet. Mot bakgrund av detta planeras byggstart till år 2028 och första inflyttning bedöms till år 2037.

Nästa beslutstillfälle för exploateringsnämnden blir när genomförandebeslut ska fattas och köpeavtal och tomträttsavtal

ska träffas med byggaktörerna, preliminärt under det tredje kvartalet 2027.

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.

Risker och osäkerheter

Precis som för ekonomin finns osäkerheter och risker när det gäller planeringen och 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 behöver hanteras inom detaljplanearbetet. Via projektets omtag har den norra bebyggelsen till stor del utgått ur projektet. Bebyggelsen hade en bullerdämpande effekt mot bostäderna i södra delen. Det kan behövas nya eller andra bullerdämpande åtgärder för att klara bullerkraven för bostäderna.

Osäkra mark- och grundläggningsförhållanden

Utredningarna visar på att delar av området består av lera med hög sensitivitet (kvikkleraegenskaper). 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.

Hantering av förgäveskostnader

Nedan beskrivs de anledningar som föranleder ett avslutande av projekten Brommaprogrammet (Riksby), norra delen av Riksby etapp 1 samt Riksby Etapp 2, 3 och 4.

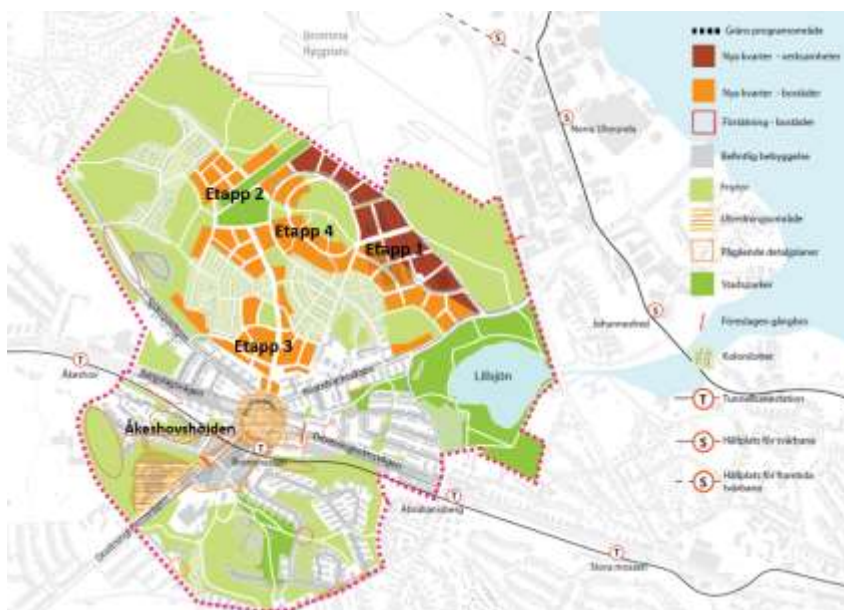
- Kommunfullmäktiges uppdrag att tillsammans med SVOA hitta en bättre lönsamhet för projektet ur koncernperspektiv.
- Låg lönsamhet på koncernnivå för etapp 1 och SVOAs projekt i samma etapp, med behov att utföra stora och tidiga investeringar i förhållande till tidpunkt för intäkter.
- Uppsagt arrendeavtal med Swedavia gällande Bromma flygplats och påbörjat planprogram för flygplatsområdet.
- När Bromma flygplats upphör med flygverksamheten kan dagvatten med fördel ledas naturligt mot Bromma flygplatsområde.
- Etappernas utbyggnad förutsatte kostsamma anläggningar för hantering av dagvatten. Det var anpassningen till Bromma flygplats som gav dyra tekniska lösningar eftersom nya detaljplaner inom Riksby inte får försämra översvämningsrisken för flygplatsen så länge den är i drift. I och med att anläggningarna utgår är det inte längre möjligt att exploatera Riksby etapp 2–4 så länge flygplatsens verksamhet är kvar.
- Området bör studeras inom ramen för planprogrammet för Bromma Flygplats, där det går att finna lämpligare lösningar för dagvattenhanteringen.

Ett avslut av projekten föranleder behovet att resultatföra förgäveskostnader för dessa projekt.

Brommaprogrammet (Riksby)

För att beskriva hur området kring Brommaplan kunde utvecklas i enlighet med gällande översiktsplan togs ett program för centrala Bromma fram. Flertalet platser i programmet pekas ut där det är möjligt att pröva komplettering med ny bebyggelse. Utredningsarbetet påbörjades 2009 genom utredningsbeslut på delegation. I september 2015 beslutade exploateringsnämnden

Inom programområdet, som omfattar delar av stadsdelarna Riksby, Åkeshov och Åkeslund, finns flertalet platser utpekade som möjliga att fortsätta utreda för bebyggelse.



Projektnamn	Skede	Antal bostäder	Byggaktör	Andel
Brommaprogrammet (Riksby) Etapp 1	Planera	1450	Se tidigare ärenden	25%
Brommaprogrammet (Riksby) Etapp 2	Planera	1600	Alfa Development AB AB Familjebostäder Micasa Fastigheter AB	25 %
Brommaprogrammet (Riksby) Etapp 3	Planera	895	-	25 %
Brommaprogrammet (Riksby) Etapp 4	Planera	400	-	20 %
Kraftledningsstråket Åkeshov	Planera	80	Besqab Maxera	5 %

Error! Use the Home tab to apply Rubrik 1 to the text that you want to appear here.

Fler platser än de projekt som nämns i tabell 5 är identifierade i planprogrammet som lämpliga för kompletterande bebyggelse, men där inget projekt ännu startat. Det medför att de startade projekten gemensamt tilldelas resultatförda kostnader. De utpekade platserna där det kan starta projekt i framtiden kommer alltså inte belastas av de tidiga utredningskostnaderna som programmet medförde.

Med anledning av att projektet avbryts utgör de utgifter som hittills bokförts på projektet förgäveskostnader om 29 422 000 kronor. Dessa kostnader resultatförs i respektive etapp med fördelning enligt tabell 5. Kostnaderna avser främst utredningskostnader för kulturmiljöanalys, naturvärdesinventeringar, framtagande av strukturplan och kostnader för personal på exploateringskontoret och stadsbyggnadskontoret.

Riksby Etapp 1

Riksby etapp 1 markanvisades mellan 2018 och 2022 och detaljplanearbetet påbörjades 2019. Etappen bestod av 24 kvarter men i och med att ärendet återremitterades avkommunfullmäktige maj 2025 kommer åtta kvarter utgå ur projektet, se figur 3.

När norra delen av etapp 1 avbryts utgör de utgifter som härrör från den delen som inte är möjlig att fullfölja, förgäveskostnader om 31,8 miljoner kronor.

Projektet var färdigplanerat och det fanns en godkänd detaljplan och färdig systemhandling. Förgäveskostnaderna avser främst del av kostnader från Brommaprogrammet, se tabell 5, kontorets egen personal, tekniska konsulter och projekteringskostnader i samband med framtagande av detaljplan och systemhandling.

Även SVOA och övriga ledningsägare har förgäveskostnader. De tecknade ledningsavtalen med respektive ledningsägare innebär att en fördelning av förgäveskostnader kan bli aktuell. Reglering av förgäveskostnader när projekt läggs ned av hänsyn till för stora kostnader för VA omfattas inte av stadens avtal med SVOA, varför SVOA och staden behöver komma överens om hanteringen av förgäveskostnader.

Tekniska utredningar gällande markförhållanden såsom geoteknik, geohydrologi och markmiljö kan i framtiden nyttjas vid planeringen av området.

Riksby Etapp 2

Delar av Riksby etapp 2 markanvisades under 2023 och detaljplanearbetet påbörjades samma år.



Figur 6. Översikt över etappindelningen av Riksby.

Med anledning av att projektet avbryts utgör de utgifter som hittills bokförts på projektet förgäveskostnader om 24 034 000 kronor. Förgäveskostnaderna avser främst avser del av kostnader från Brommaprogrammet, se tabell 5, kontorets egen personal, tekniska konsulter och utredningskostnader avseende bland annat geoteknik, geohydrologi, ekologi och alternativa vägkopplingar till och från etappområdet.

Tekniska utredningar gällande markförhållanden såsom geoteknik, geohydrologi och markmiljö kan i framtiden nyttjas vid planeringen av området.

Riksby Etapp 3

Planeringen för etapp 3 har inte påbörjats.

Med anledning av att projektet avbryts utgör de utgifter som hittills bokförts på projektet förgäveskostnader om 6 389 000 kronor. Förgäveskostnaderna avser del av kostnader från Brommaprogrammet, se tabell 5.

Riksby Etapp 4

Planeringen för etapp 4 har inte påbörjats.

Med anledning av att projektet avbryts utgör de utgifter som hittills bokförts på projektet förgäveskostnader om 5 220 000 kronor. Förgäveskostnaderna avser del av kostnader från Brommaprogrammet, se tabell 5.

Förgäveskostnader som inte resultatförts tidigare tas upp i exploateringskontorets redovisning för 2025.

Kommunikation

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

Då projektet bedöms medföra en projektutgift över 50 miljoner kronor har avstämning skett med stadsledningskontoret.

Kontorets sammanfattande bedömning

Riksby etapp 1 är en viktig pusselbit för att kunna nå stadens mål gällande nya bostäder. Förslaget knyter 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. Det kommer bli 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.

Det uppsagda arrendeavtalet med Swedavia och det påbörjade planprogrammet gällande Bromma flygplats ger nya möjligheter att finna lämpligare lösningar för dagvattenhantering inom områdena för Riksby etapp 2 till 4 och den framtida exploateringen.

Kontoret ser positivt på att arbeta vidare med projektets nya inriktning, där de tidigare stora utgifterna för VA kan undvikas.

Slut

Bilaga

1. Lönsamhetskalkyl och exploateringsnyckeltal