



Rapport - Ekonomi Backaplan, delområde 2

2025-04-14

1	Bakgrund.....	4
2	Inledning	5
2.1	Ansvar i beredningen	5
3	Övergripande ekonomiska förutsättningar	6
3.1	Finansiella förutsättningar för exploateringsverksamheten	6
3.2	Exploateringsekonomi i korthet.....	7
3.3	Övergripande investeringar.....	8
3.4	Kommunala följdinvesteringar.....	8
4	Huvudprogram Backaplan	8
4.1	Planprogram	10
4.2	Detaljplan	11
4.2.1	Förändringar samt dess konsekvenser på ekonomin.....	11
4.2.2	Förändringar av bedömda exploateringsutgifter	16
4.3	Finansiering av huvudprogram Backaplan.....	17
4.3.1	Exploateringsbidrag.....	17
4.3.2	Markförsäljning	18
4.4	Beroenden	19
4.5	Risker.....	19
5	Samlad ekonomisk översikt för Backaplan	20
5.1	Huvudprogram Backaplan	20
5.1.1	Planeringsinriktning, inklusive ekonomiska förutsättningar	21
5.1.2	Driftskonsekvenser	22
5.1.3	Uppföljning och rapportering.....	23
5.2	Övergripande investeringar i och runt denna portfölj	24
5.2.1	Övergripande infrastruktur och driftskonsekvenser	24
5.2.2	Exploateringsnämndens skattefinansierade investeringar	24
5.2.3	Kommunala följdinvesteringar	24
6	Erforderliga ekonomiska beslut för delområde 2 Backaplan	26
6.1	Behov av förnyat politiskt ställningstagande	26
6.2	Beslut om genomförande.....	26

1 Bakgrund

Den pågående stadsutvecklingen på Backaplan bedöms tillskapa cirka 10 000 bostäder, 200 000 kvm handel, kontors- och verksamhetsyta. Skolor, förskolor, idrottshall, besöksanläggning för bland annat kulturändamål, parker och torg. Cirka 20 procent av marken ägs av kommunen som huvudsakligen kommer nyttjas för skolor, förskolor och bostäder upplåtna med hyresrätt.

Stadsutvecklingen innebär en förändring i gatustrukturen i området med bland annat förbättrad tillgänglighet för gång-, cykel- och kollektivtrafik. Hjalmar Brantingsplatsen fortsätter vara en bytespunkt för kollektivtrafiken och kompletteras med spårväg i Backavägen. I norra delen av Backaplan mot Brunnsbo byggs en pendeltågstation som också bidrar till ökade tillgänglighet till området.

Dåvarande fastighetskontoret konstaterade redan inledningsvis i samband med planprogrammet att den planerade och nu delvis genomförda stadsomvandlingen på Backaplan, inte är eller kommer vara möjlig att finansiera genom tillskapade byggrätter för markförsäljning, exploateringsbidrag från fastighetsägare och bidrag från Sverigeförhandlingen. Konsekvensen av detta redogjordes för i samband med planprogrammets godkännande genom ett ekonomiskt inriktningsbeslut för stadsutvecklingen. Inriktningsbeslutet redovisar att en skattefinansierad nettoinvestering om 245 mnkr (2018 års prisnivå) var nödvändig.

Inriktningsbeslutet omfattar exploateringsekonomin för delområde 2. Se karta sidan 9. För övriga delområden inom huvudprogrammet finns ännu inga ekonomiska beslut tagna.

Ekonomisk hållbarhet har varit i fokus i stadsutvecklingen på Backaplan och prognoser för investeringar i stadsutvecklingen samt åtgärder har skett kontinuerligt under hela planarbetet. Den ekonomiska prognosen visar att de bedömda inkomsterna har minskat samt att utgifterna har ökat men fortfarande ligger inom kostnadsramen från inriktningsbeslutet 2019. Trots att projektet inte har en förändrad kostnadsram så påverkas det beslutade nettot.

Med hänsyn till det samt ny ekonomisk information i projekten finns behov av att ersätta det tidigare ekonomiska inriktningsbeslutet med ett planeringsbeslut.

2 Inledning

Som en del i den kontinuerliga uppföljningen av ekonomin har exploateringsförvaltningen tagit fram en fördjupad ekonomisk bedömning.

Det har genomförts en genomlysning och sammanställning av exploateringsekonomin för delområde 2 inom huvudprogram Backaplan. I beskrivningen ingår, utöver exploateringsekonomin, även stadens investeringar kopplat till exploateringen. Det inkluderar investeringar såsom trafikinfrastruktur, teknisk infrastruktur och kommunal service, utanför exploateringsekonomin men som är nödvändiga för exploaterings genomförande. Samtliga förändringar som förändrat ekonomin redovisas och konsekvensbeskrivs.

I uppföljningen mot inriktningsbeslutet har varje åtgärd och förändring studerats noggrant i syfte att få den mest effektiva lösningen samt identifiera eventuella konsekvenser och följder i andra delar av projekten. Förvaltningen bedömer att det i stadsutvecklingen på Backaplan inte finns justeringsmöjligheter vad gäller struktur, volym eller innehåll för att ytterligare minska exploateringsutgifterna eller öka inkomsterna. Exploateringsförvaltningen bedömer därmed att en ny bedömning av markanvändningen på Backaplan får studeras för att eventuellt kunna möjliggöra detta.

Sammantaget visar den uppdaterade prognosen att det finns behov av ett förnyat politiskt ställningstagande till kommunfullmäktiges nuvarande inriktningsbeslut från 2019. Detta mot bakgrund av att det har skett förändringar på både inkomstsidan och utgiftssidan som sammantaget bidrar till att exploateringsförvaltningen bedömer att ramen för exploateringsnettot inte uppnås.

2.1 Ansvar i beredningen

Exploateringsnämnden ansvarar för att samordna och säkerställa kommunens samtliga åtaganden som följer av en exploatering. Vidare har nämnden, oberoende av omfattningen på det kommunala markägandet, en samordnande roll för de organisatoriska, tekniska, ekonomiska och fastighetsrättsliga åtgärder som behövs för att en detaljplan ska kunna genomföras.

I enlighet med reglementet ansvarar exploateringsnämnden för att driva det samordnade planeringsarbetet för utvecklingen av Backaplan inom ramen för huvudprogrammet.

Detta samordningsansvar inkluderar tekniska, juridiska och ekonomiska åtaganden och omfattar såväl privata fastighetsägare som berörda förvaltningar och bolag inom kommunkoncernen. Samordningen inom kommunkoncernen innefattar även viktiga genomförbarhetsfrågor och förslag till utbyggnadsordning.

Denna underlagsrapport innehåller exploateringsförvaltningens bedömningar med avseende på innehåll, genomförbarhet och ekonomi samt planerings-

förutsättningar i övrigt som är av betydelse för värderingen av behovet av ett förnyat politiskt ställningstagande. Utifrån exploateringsnämndens reglemente ger förvaltningen en samlad ekonomisk bild av vilka kommunala investeringar som krävs för ett genomförande. Underlaget beskriver på en övergripande nivå vad de olika investeringarna innefattar och vilken nämnd eller styrelse som ansvarar för dem. De gemensamma övervägandena, bedömningarna och förslag till beslut kommer att göras i nära samverkan mellan exploateringsförvaltningen och stadsbyggnadsförvaltningen.

3 Övergripande ekonomiska förutsättningar

3.1 Finansiella förutsättningar för exploateringsverksamheten

Det totala ekonomiska åtagandet för kommunen inom stadsutvecklingsområdet är utmanande. Kommunen står inför finansiella utmaningar med anledning av stora ny- och reinvesteringsbehov samtidigt som exploateringsekonomin bedöms möta strukturella utmaningar framöver. Utöver detta innebär den demografiska utvecklingen långsiktiga ekonomiska utmaningar för kommunen. Sammantaget innebär detta utmaningar för kommunen såväl med avseende på kommunens kassaflöde som resultatutveckling.

Den nuvarande självfinansieringsgraden av exploateringsverksamheten bygger i stor utsträckning på att det under ett antal år rådde mycket gynnsamma förutsättningar på bygg- och bostadsmarknaden. Dessa förutsättningar innebar hög efterfrågan och låga finansieringskostnader bland såväl byggaktörer som hushåll. På en övergripande nivå finns ett antal faktorer som nu och i fortsättningen påverkar förutsättningarna för självfinansieringen av exploateringsverksamheten samt förväntningarna på exploateringsekonomin bidrag till stadens kassaflöde. Det allmänna konjunktur- och marknadsläget är för närvarande i flera avseenden ogynnsamt och det samhällsekonomiska läget inverkar negativt på exploateringsekonomin såväl på utgiftssidan genom ökade byggkostnader som på inkomstsidan genom minskade byggrättsvärden och därmed lägre markförsäljningsinkomster.

Samttaget är slutsatsen att exploateringsverksamhetens självfinansiering är beroende av att exploateringsportföljen kompletteras med stadsutvecklingsförslag som har goda förutsättningar att bidra positivt till självfinansieringen.

För närvarande utgör den generellt svaga markprisutvecklingen den främsta utmaningen för exploateringsverksamheten att kompensera för försämrade kassaflöden i enskilda projekt. För att minska effekterna av den nuvarande svaga marknaden ställer krav på att kommunen agerar aktivt när marknaden väl blir starkare igen. Det är även nödvändigt att kommunen utvecklar projekt på egen mark som bidrar positivt till självfinansieringen.

3.2 Exploateringsekonomi i korthet

Exploateringsinvesteringar omfattar markberedande åtgärder, om staden är markägare, för att skapa förutsättningar för kvartersmark samt av utbyggnad av den allmänna plats som krävs i enlighet med detaljplanen.

Iordningställande av kvartersmark finansieras av exploateringen, direkt av exploatören, eller via markförsäljning om staden är markägare.

Iordningställande av kvartersmark för stadens egna verksamheter såsom förskola, skola och vård finansieras av det kommunala skattekollektivet.

Utbyggnaden av allmän plats finansieras delvis av exploateringsinkomster (exploateringsbidrag eller markförsäljning). Exploateringen ska delfinansiera den del av allmän plats, parker, torg och gator som krävs för detaljplanens genomförande och som är till nytta för bebyggelsen till en standard som är normal på orten. Åtgärder som enligt plan- och bygglagen (PBL) inte kan tas ut av en exploatör eller fastighetsägare, sådana som till exempel ger nytta för ett större område, finansieras av skattemedel. Fördelningen utgår från PBL:s bestämmelser, där det framgår att åtgärderna, för att kunna finansieras av exploatör, ska vara nödvändiga för detaljplanens genomförande och ska stå i rimligt förhållande till nyttan. Exploateringen får exempelvis inte enligt gällande lagstiftning finansiera utbyggnad av lokaler för kommunal verksamhet eller finansiera framtida drift- och underhållskostnader för kommunala anläggningar. Utbyggnad av vatten och avlopp finansieras via taxor och avgifter och inte genom exploateringsbidrag eller genom stadens markförsäljning.

Övergripande infrastrukturinvesteringar som krävs för eller blir en följd av den tillkommande bebyggelsen, som exempelvis huvudvägnet eller investeringar i lokaler för kommunal service, innefattas inte av exploateringsverksamheten och exploateringsekonomi. Dessa hanteras inom ramen för stadens och ansvariga nämnders ordinarie investeringar.

Exploateringsnämnden har ett budget- och samordningsansvar för kommunens samlade exploateringsekonomi. Budgetansvaret innefattar dock inte de taxefinansierade delarna. Utöver investeringsekonomi har exploateringsverksamheten en direkt påverkan på nämndernas driftsekonomi.

Ökade ytor och fler anläggningar i form av allmän plats ökar drift- och underhållsbehovet, där kapitalkostnaden utgör en stor del, för den verksamhet som ansvarar för den enskilda anläggningen.

Exploateringsverksamheten påverkar kommunens resultat. Resultatet av markexploatering utgörs av inkomsten vid markförsäljning minus de utgifter som kommunen haft för att iordningställa kvartersmarken i säljbart skick, till exempel markförvärv, marksanering, och arkeologi. Inkomster och utgifter för anläggningar som kommunen ska fortsätta att äga, till exempel allmän plats eller kvartersmark ingår inte. Resultatet av verksamheten tillfaller inte exploateringsnämnden utan förs månadsvis över till kommuncentrala poster. Resultatet bör inte användas för finansiering av kommunens löpande verksamhet då inkomsten inte är garanterad varje år. Ett överskott kan emellertid användas till finansieringen av stadens investeringar. Resultatet avräknas då kommunens

balanskravsresultat fastställs. Om målet för god ekonomisk hushållning för exploateringsverksamheten uppnås, som innebär att självfinansieringsgraden ska vara minst 100 procent över en rullande 10-årsperiod, medför detta att verksamheten (investeringarna) inte belastar skattekollektivet.

3.3 Övergripande investeringar

Det kommer krävas en fungerande övergripande kommunalteknisk infrastruktur till följd av den tillkommande bebyggelsen såsom bland annat ledningsstråk, huvudvägnät eller huvudstråk för kollektivtrafik, tidigare kallade generalplaneinvesteringar. Dessa åtgärder utgör ett grundläggande åtagande för staden genom att investera för en växande befolkning, ett hållbart resande och hög tillgänglighet i regionens kärna. Dessa hanteras inte inom ramen för stadens exploateringsverksamhet utan hanteras inom ramen för den långsiktiga investeringsplaneringen i respektive nämnd.

Övergripande kommunalteknisk infrastruktur avser anläggningar som syftar till att betjäna staden som helhet och fler områden än exploateringsområdet. Därav omfattas inte åtgärderna av exploateringsverksamheten, eftersom de inte till någon del finansieras av de inkomster som exploateringen genererar. Utgångspunkten för dessa åtaganden är att de fullt ut finansieras av kommunala skattemedel, avgifter eller via delfinansiering från stat och region.

3.4 Kommunal följdinvesteringar

Planerade exploateringar medför behov av investeringar inom kommunens huvudverksamheter såsom skola, förskola och skola, kultur och idrott.

4 Huvudprogram Backaplan

Backaplan ingår som ett av Älvstadens delområden och ska genom sin stadsutveckling bidra till att *stärka kärnan, möta vattnet och hela staden*. För Backaplan ligger en stor vikt i uppdraget att *hela staden* över älven och i kombination med stärkt kollektivtrafik i form av pendeltågstation och spårväg *stärka kärnan*. Genom Kvillebäcken *möter stadsdelen vattnet* när bäcken förstärks och lyfts fram fördagvatten och skyfall.

Den pågående stadsutvecklingen på Backaplan bedöms tillskapa cirka 10 000 bostäder, 200 000 kvm handel, kontors- och verksamhetsyta i en kvartersstruktur samt skolor, förskolor, idrottshall, besöksanläggning för bland annat kulturändamål, parker och torg. Planeringen inom huvudprogrammet följer fortsatt inriktningen med en blandstad utifrån en kvartersstruktur med tydliga gränser mellan offentliga och privata rum. De mindre parkerna är inramade av kvartersstaden och gaturum är tydligt definierade. Gator och platser utformas med trädplanteringar som skapar en stadsmässig karaktär och bidrar till ökat attraktivitet och vistelse.

Stadsutvecklingen på Backaplan innebär en förändring i gatustrukturen i området med bland annat förbättrad tillgänglighet för gång-, cykel- och kollektivtrafik. Hjalmar Brantingsplatsen fortsätter vara en bytespunkt för kollektivtrafiken och kompletteras med spårväg i Backavägen. I norra delen av Backaplan mot Brunnsbo byggs en pendeltågstation som också bidrar till ökade tillgänglighet till området. Genom pendeltågstation och angöring för expressbusstrafik har området en regional uppkoppling som bidrar till att sprida byten och avlasta stadens mer centrala kollektivtrafikfunktioner. Såväl Brunnsbo station, ombyggnaden av Kvilleleden samt spårväg i Backavägen är projekt som är under genomförande.

Området består av fyra parker. Parkytan har minskat i omfattning sedan planprogrammet men bedöms fortsatt kunna nå målbilden gällande rekreationsytor och ökad biologisk mångfald. Den ändrade placeringen av förskolor till egna fastigheter innebär att förskolegårdarna kommer vara tillgängliga för allmänheten på kvällar och helger vilket ger ett gott komplement till parkerna i området. Parkerna i området kommer även tillsammans med Kvillebäcken och en generell ny höjdsättning av gator vara primär hantering av dag- och skyfall.

Backaplan bidrar till ett stort bostadstillskott. Kommunen äger cirka 20 procent av marken som huvudsakligen kommer att nyttjas för skolor, förskolor och idrottshall. Kommunen avser sälja ett mindre antal byggrätter för bostäder upplåtna med hyresrätt.

Förvaltningen bedömer att målet om en variation av upplåtelseformer och lägenhetsstorlekar är svårt att bedöma då kommunen i mycket begränsad omfattning reglerar varken upplåtelseformer eller lägenhetsstorlekar på Backaplan. Såväl upplåtelseformer som lägenhetsstorlekar styrs därmed av marknadsförutsättningarna.

Ett övergripande mål med stadsutvecklingen på Backaplan är att knyta samman staden över älven. Genom den blandning av handel, verksamheter och bostäder som planeras kan en naturlig utvidgning av stadens centrum ske. Planeringen möjliggör en blandning av bostäder och kontor som kommer att bidra till en levande stadsmiljö med lika stor andel dag- som nattbefolkning. I kombination med stärkt kollektivtrafik i form av pendeltågstation och spårväg stärks platsen ytterligare både lokalt och regionalt och attraktiviteten ökar genom en utveckling av knutpunkt Hjalmar.

Backaplan är organiserat i ett huvudprogram som har till ansvar att leda, styra och samordna plan- och exploateringsprojekt samt utbyggnad av allmän plats för området. Det är i detaljplanerna, exploaterings- och investeringsprojekten som leveranserna sker.

Backaplan är uppdelat i fyra delområden där område ett; Östra Kvillebäcken är färdigställt. Delområde fyra som omfattar Hjalmar Brantingsstråket, delområde tre som står inför en stadsutveckling samt delområde två, som omfattas av det tidigare ekonomiska inriktningsbeslutet och där stadsutveckling nu pågår.



Bild1: redovisar delområden inom huvudprogrammet

4.1 Planprogram

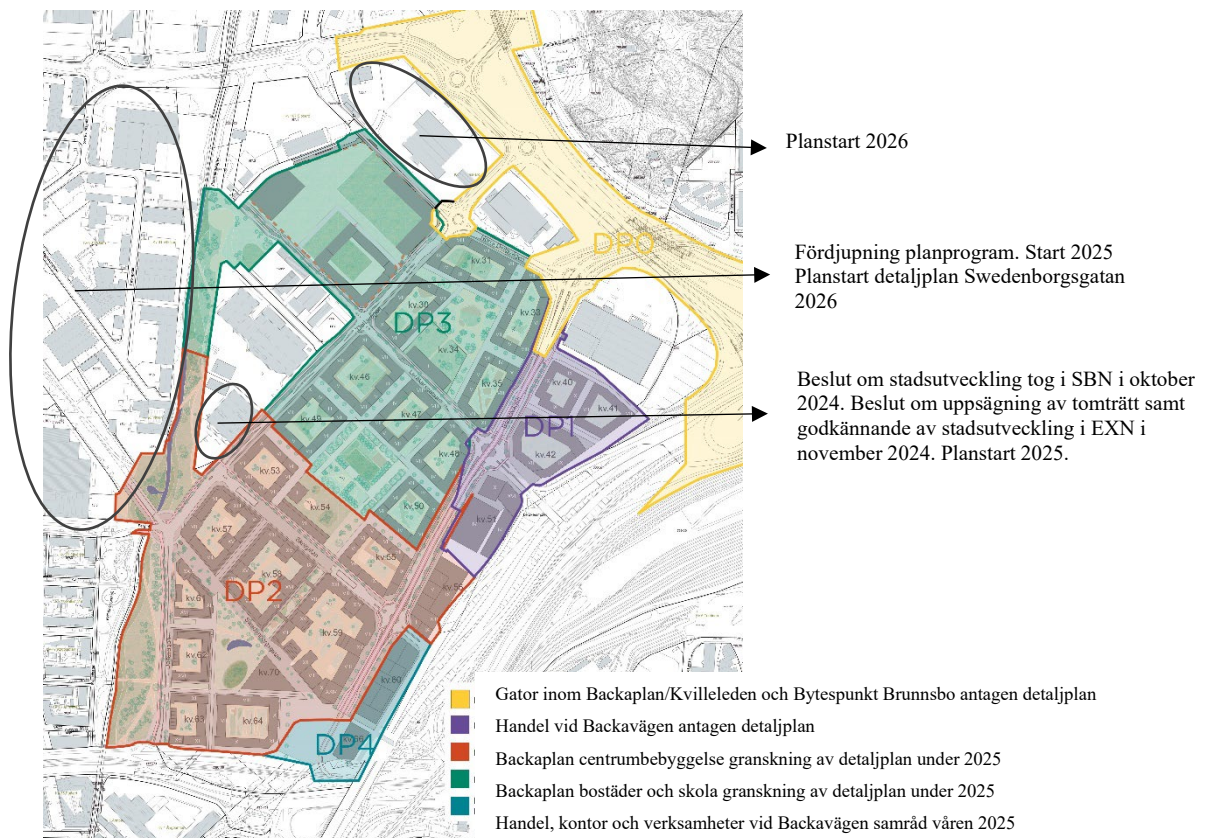
Som grund för stadsutvecklingen på Backaplan ligger det planprogram som godkändes i byggnadsnämnden 2019 och till vilket det ekonomiska inriktningsbeslutet kopplas. Det ekonomiska inriktningsbeslutet beslutades i kommunfullmäktige samma år.

Inom planprogrammet arbetades ett antal effektmål och nyttor fram i syfte att nå visionens mål. Effektmål och nyttor beslutades som en del av direktivet för huvudprogram Backaplan.

För fortsatt stadsutveckling har planprogrammets delområde 2, delats upp i ett flertal detaljplaner varav två är i genomförande och tre under pågående planering. Ytterligare tre planer har fått planbesked och förväntas starta under de kommande åren.

4.2 Detaljplan

Inom detaljplanerna sker ytterligare utredningar och analyser. Ett antal förändringar har skett som påverkar projektens ekonomi och därmed även inriktningsbeslutet. Som grund för förändringarna ligger förändrade önskemål från aktörerna, behov av nya tekniska lösningar, förvaltningars förändrade krav och önskemål samt andra beslut. Vid samtliga förändringar har en avvägning och en lämplighetsbedömning skett gällande de intressen som behöver kompromissas kring. Inom huvudprogrammet finns i dagsläget tre pågående detaljplaner och två antagna som är under utbyggnad. Ytterligare tre planer har fått planbesked och förväntas starta under kommande åren.



4.2.1 Förändringar samt dess konsekvenser på ekonomin

Markförsäljning

I planprogrammet planerades för en omvandling av Hjalmar Brantingsgatan från väg till stadsgata. En av de bärande tankarna i detta var en minskad gatusektion genom att tidigare vägområde skulle omvandlas till kvartersmark med bostäder och verksamheter. Då beslut gällande genomförandet av en omvandling av Hjalmar Brantingsgatan dröjde beslutades att frigöra beroendet mellan projekten detaljplan 2 (centrumbebyggelse) och Hjalmar Brantingsgatan genom att dra tillbaka kvarteren och låta vägområdet vara orört. Förändringen innebar en minskad inkomst i projektet på grund av minskad möjlighet till markförsäljning.

Det beräknade värdet av markförsäljningen inom Dp1 (handel vid Backavägen) skiljde mot faktisk markförsäljning då upplåtelseform ändrades innan försäljning samt prisavdrag för marksanering skedde.

I planprogrammet planerades för en större byggnadsvolym vid entrén till Backaplan. Volym- och stadsbildsstudier har genomförts och bedömningen är att det fortsatt är en plats som kan tåla en högre byggnad, dock inte fullt den volym som bedömdes i det tidiga skedet i planprogrammet. En minskad byggrätt förändrar bedömd beräknad inkomst i DP4 (handel, kontor och verksamheter). Platsen är attraktiv såväl ur annonsläge som tillgänglighet vilket kan komma att avspegla sig i markpriset och därmed kompensera för den minskade volymen.

I planprogrammet planerades för en 7–9 skola och två bostadskvarter på kommunens mark. Som en följd av kommunfullmäktiges beslut om att lokaler för långsiktiga kommunala behov i första hand ska ägas behövde strukturen arbetas om för att även inrymma en förskola. Förändringen ledde till en mindre byggrätt för bostäder och därmed en minskning av den bedömda markförsäljningsintäkten.

I planprogrammet pågick samtal kring friköp av tomträtt på ny detaljplan. Då tomträttsinnehavaren inför planstart inte bedömde friköp på ny plan längre aktuellt förändrades dessa förutsättningar och den bedömda markförsäljningen uteblev. Försäljning av tomträtter redovisas i normalfallet inte i en exploateringskalkyl dock tog dåvarande fastighetskontoret beslut att all markförsäljning inom området skulle redovisas i inriktningsbeslutet. Denna bedömning ligger kvar som grund i planeringsbeslutet. Utifrån de nya förutsättningarna med högre krav om skolor och förskolor på kommunal mark, i kombination med svårigheten att hitta lämpliga ytor för dessa verksamheter resulterade bedömning att den kommunala fastigheten Backa 173:2, upplåten med tomträtt är den enda plats som uppfyller kraven inom delområde 2. Den tomträttsupplåtna fastigheten bedöms utöver förskola kunna rymma ett antal hyreslägenheter vars markförsäljning kan ge en inkomst till staden motsvarande halva det belopp som friköpet bedömdes ge. Den kommunala fastigheten som upplåts med tomträtt ska enligt avtal återlämnas till staden i avröjt skick. Tomträttsavgälden uppgår till 850 tkr per år för fastigheten.

Förskolor och skolor

Den ändrade styrningen och nyckeltalen för förskolor och skolor har påverkat såväl exploateringsekonomi som tidplanen för projekten, med hänsyn till de omtag som behövt genomföras. Planprogrammet grundar sig på den dåvarande riktlinjen från stadsledningskontoret och lokalsekretariatet med inhyrning av relativt små enheter förskola. Inhyrningen skulle ske genom tillämpning av hyresundantaget som vid den tidpunkten var praxis. Tre skolor med tillhörande gård planerades efter de enhetsvolymerna stadsledningskontoret och skolförvaltningen vid den tidpunkten önskade.

I det ramavtal staden skrev med fastighetsägarna uttrycktes vilja från båda parter att staden skulle köpa fastigheterna för de två skolorna av de privata aktörerna vilket skulle innebära att staden kunde äga skolorna och hyra in förskolorna.

Överenskommelsen med fastighetsägarna har ändrats och omfattat nu endast möjlighet att köpa en fastighet för skola/förskola vilket även det påverkar strukturen. I den ekonomiska bedömningen har därmed ett planerat fastighetsförvärv tagits bort.

Under arbetet med detaljplanerna tydliggjordes att hyresundantaget inte är tillämpligt enligt *Lagen om offentlig upphandling (LOU)*.

Stadsfastighetsförvaltningen som är den upphandlande parten tog därmed beslut om att hyresundantag inte kan tillämpas. Kommunfullmäktige tog år 2023 ett beslut om riktlinjer för ägande och hyrande av kommunala lokaler. Där anges att lokaler med bedömd verksamhet på längre tidsperioder än 15 år ska ägas.

Stadsbyggnadsnämnden yrkade under våren 2024 på en omstrukturering av förskolor till att åter placeras som en del av kvarteren. Då staden inte har rådighet över marken eller kan lovas/lova inhyrning på privat mark bedömdes lösningen som juridiskt och ekonomiskt svår att genomföra. Fastighetsägarna var i detta sammanhang tydliga med att de inte avsåg sälja marken till staden. De ansåg också att lösningen bidrog till sämre bostadsmiljöer.

Som nämnts ovan innebär dessa förändringar en minskad inkomst av markförsäljning för bostäder då marken i stället nyttas för skola och förskola. Den negativa konsekvensen på exploateringsekonomin, genom minskad inkomst av markförsäljning bedöms dock ge motsvarande positiv ekonomisk effekt på stadsfastighetsnämndens investeringsbudget och förskolenämndens driftsbudget.

De ovan nämnda förändrade enhetsvolymerna samt nyckeltal för friytor för förskolor och skolor i kombination med huvuddelen av skolor och förskolor på kommunal mark har inneburit ett större tryck på friyta. Berörda förvaltningar har på bästa sätt samordnat för att optimera utnyttjandet av den mark som finns tillgänglig. Detta har renderat ett förslag med en kombinerad en låg- och mellan och högstadieskola i syfte att effektivisera byggrätt samt skolgård. De nya volymenheterna medför även att endast en, från tidigare två, låg- och mellanstadieskola behövs inom delområde 2. Sammanvägt bidrar detta till att uppnå programmets nyckeltal på friytor, kompensationsytor, mm och i möjligaste mån bibehålls park och byggrätt för hyresrätter på stadens mark. Nuvarande förslag innebär att skolbehovet samlokaliseras på stadens mark i en större sammanhängande skoletablering.

När den grönyta som finansieras gemensamt av fastighetsägarna minskar till förmån för mer mark för kommunal service som staden ska finansiera och äga, ökar stadens kostnader. Att kostnaderna ökar beror framför allt på att marken i Backaplan i allmänhet – och inom berörd mark i norra delen av programområdet i synnerhet – är förorenad. När allmän plats park ersätts av kvartersmark för kommunal service kommer staden ensam att behöva bära stora kostnader för att sanera marken.

Stadsbyggnadsnämnden tog i september ett inriktningsbeslut om skolor och förskolor på Backaplan. Beslutet innebär ett inbyggt beroende mellan olika planetapper, där det bedömda minimibehovet av förskola och skola i detaljplan 2, centrumbebyggelse kräver utrymme/säkerställande i andra detaljplaner.

Gator och parker

Backaplan blir genom stadsutvecklingen en helt ny stadsdel och en stor mängd nya gator och parker behöver anläggas i området. Bedömda kostnader för att bygga ut gator och parker har ökat från inriktningsbeslutet, även efter hänsyn tagen till prisutvecklingen. Kostnaderna i projekten totalt bedöms dock fortsatt vara inom den indexreglerade kostnadsramen som kommunfullmäktige beslutade om 2019.

Utgiftsökningen utöver index beror till del på att stadens metodik för kostnadsbedömningar utvecklats sedan 2018. En annan del av förklaringen är innehållsförändringar i projekten. Generella förändringar i innehållet för allmän plats är att mängden gata har ökat och att lokalgatorna i stora delar av området nu planeras som gångfartsområden som är dyrare att anlägga. För att kunna anta detaljplanerna måste också krav gällande översvämningssrisker uppfyllas, vilket innebär att de bostadsnära parkerna behöver utformas som skyfallsmagasin vilket medför extra kostnader. Totalt har dock parkytan i området minskat i omfattning sedan inriktningsbeslutet 2019.

Det finns också specifika innehållsförändringar som skett sedan planprogrammet, nedan listas de största av dessa:

Backavägen: I samband med ledningssamordningen konstaterades att träd inte skulle rymmas inom planerad sektion av gatan med hänsyn till den omfattande mängd av ledningar under mark. Gatusektionen breddades för att inrymma träd och därmed uppfylla planprogrammets och detaljplanens effektmål.

Kvilleplatsen och Kvillebäcksparken: Av de fem planerade gångbroarna genomförs nu endast tre vilket medför en kostnadsminskning, ytterligare broar kan bli aktuell i kommande framtida stadsutveckling. Kostnaderna för bussgata över Kvillebäcken bedöms däremot öka utifrån komplicerad geoteknik, samt rivning av befintlig bro. Kalkylen har även kompletterats med kostnaderna för tillståndsansökan för vattenverksamhet vilket krävs för bron. En genomförandestudie för bron och platsen pågår, där lösningen att behålla befintlig bro utreds som huvudalternativ. Bedöms det alternativet vara genomförbart kan det minska både kostnader och klimatavtryck.

Åtgärder i och i anslutning till Hjalmar Brantingsgatan och Hjalmar Brantingsmotet: Då beslut gällande planering och genomförandet av en omvandling av Hjalmar Brantingsgatan dröjde beslutades att frigöra beroendet mellan projekten detaljplan 2 (centrumbebyggelse), detaljplan 4 (Kontor och bytespunkt) och Hjalmar Brantingsgatan. Detta innebär att bebyggelse och gator inom detaljplan 2 och 4 behövde planeras för att ansluta till Hjalmar Brantingsgatans befintliga utformning. Detta kräver relativt stora åtgärder för anpassning av befintligt stråk. För detaljplan 4 medför det även behov av ombyggnation av delar av Brantingsmotet. Åtgärderna medför kostnader som tillkommit efter inriktningsbeslutet.

Staden har nu tagit fram ett stadsutvecklingsförslag med en kostnadsbedömning för en omvandling del av Hjalmar Brantingsgatan samt bytespunkten. I det fall beslut fattas om att genomföra ombyggnation av Hjalmarstråket enligt

Stadsutvecklingsförslaget finns stora samordningsvinster och medföljande kostnadsbesparingar för staden, under förutsättning att en sådan utbyggnad kan samordnas i tid med genomförandet av detaljplan 2 och 4.

Deltavägen: Deltavägens södra del (nuvarande Kvillebäcksvägen) har breddats, med hänsyn till tillkommande funktioner så som pendelcykelstråk och citybussstråk med delvis egna kollektivtrafikkörfält.

Anpassning mot befintligheter i norra Backaplan: Eftersom Backaplan planeras och byggs ut i flera etapper tillkommer kostnader för att ansluta varje etapp till sin omgivning. Då etappindelningen inte var känd vid inriktningsbeslutet fanns en kostnad för detta inte med i den ekonomiska bedömningen. Åtgärderna handlar bland annat om komplettering och flytt av kontrollstationer för trängselskatt som behöver göras i takt med att nya gator öppnas i norra Backaplan. Ett annat exempel är cirkulationsplatsen i korsningen mellan Deltavägen och Norra Deltavägen.

Tidigare kollektivtrafikgata: I detaljplan 2 finns en gata som i planprogrammet hade funktion av bussgata och citybuss-stråk. Då funktionen bussgata var till nytta för mer än exploateringen ingick denna i de fördelade anläggningarna och bekostades till 50 % av exploateringen och till 50 % av skattekollektivet. Gatans funktion har sedan ändrats till primärt ett lokalt behov med bland annat nedfarter till garage under handelskvarteren. Gatan bedöms nu vara allmän plats med lokal funktion och helt till nytta för exploateringen och finansieras därmed till fullo av exploateringsbidrag.

Idrottsparken: Den nordligaste bostadsnära parken i Backaplan, med arbetsnamnet "Idrottsparken" efter sitt läge i närheten av idrottshallen och skolan, har minskat i omfattning då yta istället prioriterats till friyta på skolgård. Detta medför en kostnadsbesparing för utbyggnad av allmän plats, men en kostnadsökning totalt då park ersätts av kvartersmark för kommunal service där staden ensam bär kostnader för att sanera marken.

Kvillebäcksparken: Då parkytorna inom delområdet har minskat till omfattning har funktionen och nödvändigheten av parken kopplat till exploateringen ökat. Staden har utifrån detta har parken bedömts som en lokal anläggning som till fullo betalas av exploateringen. Detta är en ändring från inriktningsbeslutet där 20% bedömdes som en nytta för ett större område och därmed bekostas av skattekollektivet.

Ledningsomläggningar

Den genomförda ledningssamordningen har identifierat berörda samt erforderliga tillkommande ledningar. Detta har bland annat inneburit att den valda gatustrukturen med fokus på stadsgator har lett till fler ledningsomläggningar än vad som tidigare har antagits. Kostnadsökningarna omfattar huvudsakligen de fördelade anläggningarna, benämnda som stommen och fördelas mellan exploateringen och skattekollektivet. En större ledningsomläggning med anledning av iordningställande av kvartersmark, där staden är markägare har tillkommit. Kostnadsuppskattningar för ledningsomläggningar är grova kostnadsbedömningar i tidigt skede.

Markmiljö

Ökad kunskap och underlag avseende kvartersmarkens användande (garage och/eller källare planeras nu i de flesta kvarteren) medför att behovet av miljöschakt har minskat. Vilket medför att mängden förorenade massor för staden att hantera har minskat. Samtidigt har mottagnings- och transportkostnader för hantering av förorenade massor ökat. Posten generella osäkerheter har minskats från 50% till 25% avseende detaljplan 2 centrumbebyggelse, detaljplan 3 bostäder lokaler mm samt detaljplan 4, Handel, kontor och verksamheter vid Backavägen. Gällande övriga ej startade detaljplaner samt planer där åtgärdsutredningar ännu inte har påbörjats inom delområde 2 ligger posten generella osäkerheter kvar på 50%. Det justerade riskpåslaget medför en minskade kostnader i detaljplan 2, 3 och 4.

Geoteknik

De geotekniska förutsättningarna på Backaplan är generellt dåliga med pågående sättningar av marken. Som grund för den ekonomiska bedömningen ligger att pågående sättningstakt inte får öka vilket innebär att de geotekniska åtgärderna i projektkalkylen relativt omfattande. Utöver det finns ett generellt osäkerhets- och riskpåslag om 50%.

I utbyggnaden av Backavägen inom detaljplan 1, handel vid Backavägen, har stadens krav på sättningar enligt Teknisk handbok varit utgångspunkt för projekteringen. Detta innebär att vissa sättningar accepteras och följaktligen att de geotekniska åtgärderna har varit mindre omfattande än kalkylens antagande.

Detta pekar mot att innehållet av geotekniska åtgärder i Backaplans kalkyl kan komma att minskas när fördjupade undersökningar görs i övriga delar av området, och/eller att riskpåslaget för geoteknik kan minskas, vilket i så fall innebär kostnadsminskningar. Dock kvarstår osäkerheter kring bland annat grundvattnets påverkan på de geotekniska åtgärderna. Fortsatt utredning krävs därför för att fastslå om innehållet av geotekniska åtgärder och/eller riskpåslaget för geoteknik kan minskas.

4.2.2 Förändringar av bedömda exploateringsutgifter

Bedömda exploateringsutgifter för att bygga ut gator och parker, inklusive byggherrekostnader, inom Backaplans delområde 2 är nu cirka 4 600 miljoner kronor. Exploateringsutgifterna i projekten bedöms dock fortsatt vara inom den indexreglerade projektramen som kommunfullmäktige fattade beslut om 2019.

Det innebär att de bedömda exploateringsutgifterna är i nivå med projektramen för exploateringsutgifterna på 3 500 miljoner kronor i 2018 års prisnivå, motsvarande 4 600 miljoner kronor i 2024 års prisnivå.

Den nuvarande projektramen innehåller en generell projektriskreserv på 25 procent baserad på den dåvarande prognosen på 2 800 miljoner kronor, motsvarande 700 miljoner kronor i 2018 års prisnivå. Den aktuella bedömningen av exploateringsutgifterna är 4 600 miljoner kronor, i 2024 års prisnivå. Det innebär att den ursprungliga generella riskreserven har konkretiserats och är nu

fördelad till respektive underliggande projekt.

Det innebär att den uppdaterade prognosen, som baseras på den höga byggkostnadsutvecklingen sedan 2018 och aktuella å-priser, får en större inverkan på det bedömda exploateringsnettot än vad de potentiella inkomsterna genom exploateringsbidrag och försäljning av kommunal kan kompensera för.

4.3 Finansiering av huvudprogram Backaplan

Exploateringsprojekten finansieras genom markförsäljning, exploateringsbidrag, samt skattefinansiering. Bedömda inkomsterna av markförsäljning, exploateringsbidrag uppgår till ca 3,7 mdkr. (2024 års prisnivå).

4.3.1 Exploateringsbidrag

Göteborgs Stads riktlinjer för exploateringsavtal (beslut i kommunfullmäktige 2020-10-15 §15) reglerar övergripande principer för exploateringsavtal.

Exploateringsavtal är ett avtal om genomförande av en detaljplan mellan en kommun och en byggherre eller en fastighetsägare avseende mark som inte ägs av kommunen och som inte avser ett avtal mellan kommunen och staten om utbyggnad av statlig infrastruktur. I exploateringsavtalet regleras bland annat exploateringsbidrag.

Förutsättningar för exploateringsbidrag

De åtaganden för byggherren eller fastighetsägaren som anges i exploateringsavtalet ska vara nödvändiga för att detaljplanen ska kunna genomföras. Med sådana åtgärder avses även åtgärder som behöver vidtas utanför det område som den aktuella detaljplanen omfattar och som är direkt föranledda av detaljplanen. Till denna kategori hör åtgärder som behövs för att ett nytt bebyggelseområde ska kunna fungera, till exempel anläggande av gator och annan infrastruktur.

Byggherrens eller fastighetsägarens åtaganden ska stå i rimligt förhållande till dennes nytta av detaljplanen. Åtagandena avser inte åtgärder för vård, utbildning eller omsorg, som kommunen har en skyldighet att enligt lag tillhandahålla. Självkostnadsprincipen ska tillämpas, att ersättning/avgifter ska svara mot de faktiska kostnaderna för de tjänster eller nyttigheter som kommunen tillhandahåller.

Exploateringsbidrag vid etappvis utbyggnad

Exploateringsavtalet får även avse exploateringsbidrag för åtgärder som har genomförts före avtalets ingående; om detaljplanen avser ett steg i en etappvis utbyggnad. Staden har för avsikt att inom vissa områden ta ut exploateringsbidrag för åtgärder som steg i en etappvis utbyggnad och förutsättning för berörda kommande detaljplaneområden.

Exploateringsbidraget kan i dessa fall komma att avse sådana åtgärder som utförts före respektive efter exploateringsavtals ingående. Även förskottering av

exploateringsbidrag för kommande åtgärder kan bli aktuellt vid etappvis utbyggnad.

Backaplan kommer byggas ut i flera etapper och där vissa större anläggningar behöver komma till i ett tidigt skede. För att klara denna etappvisa utbyggnad upprättades ett ramavtal med de ingående fastighetsägarna i pågående detaljplanearbeten inom avtalsområdet. Fastighetsägare i kommande (ej startade) planer inom avtalsområdet bedöms ha nytta och kommer ta del av dessa anläggningar.

I Stadens riktlinjer för exploateringsavtal redovisas under vilka förutsättningar ett exploateringsavtal får avse exploateringsbidrag för åtgärder som har genomförts före avtalets ingående.

Utbyggnaden av Backaplan kommer ske under lång tid och där flera stora anläggningar kommer byggas ut redan i de första etapperna. Det innebär att projektet är framtungt för staden då avsikten är att framtida detaljplaner ska vara med och finansiera dessa anläggningar då de är till nytta även för dem. En etappvis utbyggnad ger en möjlighet för staden att ta ett ansvar för stadsutvecklingen genom att tidigt ta stora investeringar som ofta inte går att genomföra stegvis. Riskerna är att kommande etapper dröjer eller inte alls genomförs vilket kan innebära att den ekonomisk balansen för projektet dröjer eller i värsta fall inte blir av.

För kommande planer och i det fall ett ramavtal inte finns kan staden i sina riktlinjer för exploateringsavtal, bilaga 1 och 2, redovisa under vilka förutsättningar ett exploateringsavtal får avse exploateringsbidrag för åtgärder som har genomförts före avtalets ingående.

4.3.2 Markförsäljning

Kommunen äger endast ca 20 % av marken på Backaplan. Huvuddelen av markförsäljning ligger inom ramen för exploateringsprojekt i planeringsskede och ingår i detaljplan 3 bostäder, lokaler mm vid Backavägen och Norra Deltavägen samt detaljplan 4 Handel, kontor och verksamheter vid Backavägen samt i lagakraftvunnen detaljplan 1, Handel vid Backavägen. I kommande ännu ej startade detaljplaner har staden en mindre andel mark.

Sammanlagt bedömt värde av markförsäljning uppgår till 850 mnkr. I ramavtalet anges att de ingående parterna ska få möjlighet att svara på markanvisningar inom ramavtalsområdet. Intresse från parterna har visats för såväl bostadskvarteret inom detaljplan 3 som för kontor och handelsbyggnaden i detaljplan 4.

Summan av de förändringar som gäller markförsäljning under 4.2.1 uppgår till ca 125 miljoner kronor.

4.4 Beroenden

Utifrån genomlysningen av ekonomin för huvudprogram Backaplan kan exploateringsförvaltningen konstatera att beroenden mellan och inom projekten genomgående är av sådan karaktär att förändringar av innehåll eller utformning i en detaljplan har effekt på en eller flera andra detaljplaner.

Genomlysningen visar också att de starka beroenden som finns innebär att konsekvenserna av att inte genomföra ett eller flera projekt eller åtgärder skulle innebära stor påverkan på kvaliteter, nyttor samt konsekvenser som behov av skolor och förskolor, skyfallshantering etc.

Utöver beroenden mellan projekten finns beroenden till angränsande projekt så som Bytespunkt Brunnsbo, spårväg och citybuss Brunnsbo-Linné via Lindholmen. Utbyggnaden av spårväg i Backavägen mellan Hjalmar Brantingsplatsen och Brunnsbo planeras vara klart 2029 och kräver planstöd, vilket innebär att tidplan och medfinansiering av åtgärden är beroende av förutsättningar i Sverigeförhandlingen. Ur ett kommunalt investeringsperspektiv bedömer exploateringsförvaltningen att den fulla nyttan av dessa investeringar i inte oväsentlig omfattning beror av Backaplans utveckling.

4.5 Risker

Övergripande risker

De aktuella konjunktur- och marknadsriskerna kan leda till att utbyggnaden genomförs under en längre tidsperiod än tidigare bedömts.

En förlängd utbyggnadstakt kan påverka kostnaderna för utbyggnaden negativt.

Finansieringsrisker

En generell risk i stora och komplexa stadsutvecklingsprojekt med många inbördes beroenden är att långa tidplaner för planering och genomförande kan leda till att det blir nödvändigt att göra om utredningar till följd av förändrade förutsättningar, såsom förändrad lagstiftning, domar, nya eller reviderade mål- och styrdokument. Sammantaget kan sådana omtag leda till att tidplaner förskjuts.

En annan finansieringsrisk är förenad med osäkerheterna kring exploateringsbidrag. Risken avser dels framtida exploateringsbidrag där kommunen förskotterar utbyggnaden av allmän plats, i Backaplan kallad stommen. Ramavtalet reglerar pågående och kommande planers andelar i dessa anläggningar. Risk finns dock om bedömd stadsutveckling inom området inte fullföljs till fullo, vilket skulle innebära att staden inte får finansiering genom exploateringsbidrag från dessa planer och därmed inte får bedömt finansieringsbidrag för stommeanläggningarna.

Kalkylrisker

Förvaltningen vill uppmärksamma att det finns osäkerheter i kalkylerna eftersom de sträcker sig över en lång investeringshorisont. Förvaltningen vill även uppmärksamma att kalkylerna av naturliga skäl är rörliga, bland annat till följd

av att både planering och genomförande pågår. Kalkyler grundar sig på grova kostnadsbedömningar utifrån schabloner, gällande ledningsomläggningar, i ett tidigt skede.

5 Samlad ekonomisk översikt för Backaplan

5.1 Huvudprogram Backaplan

Nedan redovisas de plan- och exploateringsprojekt som ingår i huvudprogram Backaplan och som är i planerings- eller genomförandeskede.



Detaljplan 0: Gator inom Backaplan

Detaljplan 1: Handel mm vid Backavägen

Detaljplan 2: Centrumbebyggelse

Detaljplan 3: Bostäder, lokaler m.m. vid Backavägen och Norra Deltavägen

Detaljplan 4: Handel, kontor och verksamheter vid Backavägen

5.1.1 Planeringsinriktning, inklusive ekonomiska förutsättningar

Planeringen för Backaplan har pågått under många år och i aktiv form sedan 2017. Området har ett strategiskt läge i staden och en stadsutveckling på platsen bidrar till att knyta samman staden över älven och stärka kärnan. Området ligger strategisk och där pågående investeringsprojekt ytterligare har förstärkt det attraktiva läget. Som exempel kan nämnas investeringar i Hisingsbron, trafikmot vid Kvilleleden, ny pendeltågstation vid Brunnsbo samt spårväg genom området på Backavägen. Vidare planeras för citybuss upp genom området på Swedenborgsgatans norra del.

Hjalmar Brantingsplatsen är redan idag en av regionens allra största knutpunkter för kollektivtrafik och kommer ytterligare förstärkas med ovan nämnda satsningar.

Att omvandla ett område från industri och verksamhet till blandstad är förenat med kostnader inte minst på allmänplats. Gator, torg parker, skolgårdar och kvarter marksaneras och grönska tillskapas vilket är en långsiktig investering för en renare och klimatanpassad stad.

Investeringarna omfattar även fastighetsutveckling av stadens fastigheter med skolor och förskolor, värden som inte återspeglas i exploateringskalkylen. Stadsutveckling på Backaplan påverkar även fastighetsvärden i angränsande områden och skapar synergier och utveckling långt utanför projektets gränser.

Sammantaget bedömer exploateringsförvaltningen att de nyttor och kvaliteter som är förenade med en utveckling av Backaplan i väsentliga delar kvarstår och överensstämmer med planprogrammets övergripande mål och strategier. En fortsatt planering för och ett genomförande av Backaplans delområde 2 bedöms bland annat bidra med ett stort bostadstillskott och tillskott av arbetsplatser i kvartersstruktur inom både kontors- och handelsnäring i ett centralt läge nära stadskärnan. Stadsutvecklingen sker genom en förstärkning av en av regionens knutpunkter och bedöms därmed bidra till en utvidgning av innerstaden över älven. Backaplans utveckling förbättrar även förutsättningarna för omkringliggande stadsutveckling.

Att inte fortsätta pågående planering och genomförande av stadsutvecklingen på Backaplan skulle innebära att stora infrastrukturinvesteringar som är under genomförande eller genomförda inte får de effekter som avsågs vad gäller resande och utveckling. Det skulle även innebära att stadens bostadsåtagande i Sverigeförhandlingen påverkas negativt.

Förvaltningen bedömer att den ekonomiska prognosen med ett förändrat netto är en förutsättning för att fortsatt kunna leverera ett stadsutvecklingsprojekt i linje med stadens riktlinjer och målbilden för området.

Huvudprogrammet Backaplan omfattar ett större geografiskt område än delområde 2, vilket denna rapport berör. Möjligheten att förverkliga målbilden för hela huvudprogramsområdet beror på parametrar som fortfarande är i tidiga

skeden och därmed svåra att bedöma. Dock bedöms delområde 2 kunna uppnå målen och leverera de effekter som förväntas av stadsutvecklingen på platsen.

	Inriktningsbeslut 2019 (mnkr, prisnivå 2018)	Indexjusterat inriktningsbeslut 2019 (mnkr, prisnivå 2024)	Prognos (mnkr, prisnivå 2024)
Inkomster Markförsäljning (ej indexreglerad)	975	975	850
Inkomster exploateringsbidrag	1 580	2 025	2 850
Summa inkomster	2 555	3 000	3 700
Exploateringsutgifter	-2 800	-3 600	-4 600
Exploateringsnetto	-245	-600	-900
Generellt riskpåslag	-700	-1 000	
Utgiftsram enligt beslut	-3 500	-4 600	-4 600

Inkomsterna (markförsäljning, exploateringsbidrag) bedöms uppgå till 3 700 miljoner kronor och utgifterna (myndighetsutgifter, markförvärv, markåtgärder, utbyggnad allmän plats) bedöms uppgå till 4 600 miljoner kronor.

Det sammanlagda ackumulerade utfallet till och med mars 2025 för exploateringsprojekt i planerings- och genomförandeskede är 10 miljoner kronor fördelat på inkomster ca 95 miljoner kronor och utgifter ca 85 miljoner kronor.

Utbyggnaden av Backaplan delområde 2 har påbörjats i de norra delarna inom detaljplan 1, Handel vid Backavägen samt utbyggnaden av Kvilleleden och bytespunkt Brunnsbo. Exploateringsförvaltningen bedömer att den fortsatta utbyggnaden kommer att genomföras under lång tid där kommunens större åtagande påbörjas runt 2026. Största delen av utbyggnaden kommer att ske inom den närmaste tioårsperioden, men bedöms pågå fram till omkring 2040.

Behovet av ett planeringsbeslut har flera grunder. Planeringsbeslut är en del av stadens nya arbetssätt för att fånga den samlade bilden av finansiering av stadsutvecklingsprojekt. Då planeringen och utbyggnaden av Backaplan kommer ske under många år framöver underlättas arbetet av att införlivas i de nya processerna. Av samma skäl underlättas att få ett beslut i 2024 års prisnivå.

5.1.2 Driftskonsekvenser

Kapitalkostnader och drift- och underhållskostnader för den allmänna platsen

Förvaltning	Drift/underhåll tkr/år	Kapitalkostnader tkr/ genomsnitt år 1 - 10
Stadsmiljö gata	2 400	72 000
Stadsmiljö park	4 600	39 000
Summa	7 000	111 000

För beräkning av kapitalkostnader har nuvarande internräntesats 2,25 procent använts och för avskrivningstiden har en schablon på 70 år använts för gata respektive 30 år park.

Driftkostnad för spårväg om 2 550 tkr/år tillkommer, men denna finansieras genom banavgiften av Västra Götalandsregionen och belastar ej stadsmiljönämndens driftsbudget.

Stadsmiljönämnden har idag driftkostnader om ca 2 000 tkr/år i området för befintliga anläggningar. Ökningen av drift- och underhållskostnader för stadsmiljönämnden blir ca 5000 tkr/år.

VA-kollektivet kommer att få kostnader för framtida drift av ledningar inom delområdet. Faktiska intäkter bestäms av VA-taxa som gäller vid tiden då förbindelsepunkten meddelas till respektive fastighet.

5.1.3 Uppföljning och rapportering

Rapporteringen av huvudprogram Backaplan sker under punkten projektrapportering till exploateringsnämnden i syfte att löpande informera nämnden om portföljens utveckling. Nuvarande rapportering sker två gånger om året.

Huvudprogrammet levererar en statusrapport månadsvis samt utökad rapportering fem gånger per år till huvudprogrammets styrgrupp. Rapporteringen omfattar, ekonomi, tid, innehåll och kvalitet.

Särskild uppföljning kommer göras till exploateringsnämnden för de exploateringsprojekt som har en bruttoinvestering på motsvarande eller över 300 mkr efter att detaljplanen har vunnit laga kraft.

Uppföljning mot inriktningsbeslut

Vid bedömning av prisförändringar gällande alla utgifter samt inkomster avseende exploateringsbidrag har ett entreprenadindex med basår 2018 tillämpats (årsmedel). En indexkorg är framtagen med sju olika index som är viktade efter uppskattad storlek/mängd.

För att kunna jämföra utgifterna samt inkomster från exploateringsbidrag med inriktningsbeslutet taget (2018 års prisnivå) har kalkylen i 2024 års prisnivå (årsmedel) räknats om till 2018 års prisnivå.

I kalkylen är inkomster från markförsäljning ~~är~~ i 2018 års prisnivå. Bedömningen är att inga prisförändringar gällande inkomster från markförsäljning har skett sedan 2018.

5.2 Övergripande investeringar i och runt denna portfölj

5.2.1 Övergripande infrastruktur och driftskonsekvenser

Till nedanstående anläggningar tillkommer driftskonsekvenser i form av kapitalkostnader samt drifts- och underhållskostnader som belastar berörd förvaltning. Dessa ingår inte i redovisningen i kapitel 5.1.5 *Driftskonsekvenser*.

5.2.2 Exploateringsnämndens skattefinansierade investeringar

Utöver exploateringsfinansierade anläggningar bedöms åtgärder behöva göras för en ny utformning av kollektivtrafikknutpunkten om ca 50 miljoner kronor. Åtgärden innefattar ett nytt hållplatsläge för regional busstrafik inklusive av- och påfartsramper från Lundbyleden, ett samlat hållplatsläge för spårvagn och citybuss längs Hjalmar Brantingsgatan samt ett norrgående busshållplatsläge på Hjalmar Brantingsgatan. Investeringen är nominerad till exploateringsnämndens samlade investeringar. Om beslut fattas om att genomföra ombyggnation av Hjalmar Brantingsgatan enligt framtagna förstudie/stadsutvecklingsförslag, finns ekonomiska och praktiska samordningsvinster om projekten kan byggas ut samlat.

5.2.3 Kommunala följdinvesteringar

För att fullfölja stadsutvecklingen behöver staden även investera i anläggningar som inte redovisas inom exploateringskalkylen.

Kretslopp och vattennämnden

Kretslopp och vatten bedömer kostnader för ledningsomläggning/flytt av ledningar som ej innefattas i exploateringsprojekten till ca 370 mkr. Ledningsomläggningar har kostnadsuppskattats grovt under 2024. Det är grova kostnadsuppskattningar i tidigt skede utifrån schablonkostnader. Ledningsutbyggnaden förutsätts göras samordnat med gatuutbyggnaden.

Higab/Kulturnämnden

Även Higab har en planerad investering i en besöksanläggning för kulturändamål som också ska kunna innehålla viss kommersiell användning, utbildningsverksamhet och kontor i anslutning till detta ändamål och/eller lokaler för privata kulturella näringar. Den indikativa kostnad som tagits fram i förstudien för det önskade behovet är en byggnad på 5 500 kvm till en kostnad av 300–350 mnkr i 2021 års kostnadsläge.

Då projektets genomförande ligger långt fram i tiden kommer investeringskostnaden att påverkas av byggnadens utformning, marknadens utveckling samt de förutsättningar som finns vid tiden för upphandling. Därmed är de uppskattade kostnaderna angivna med detta spann i förstudien.

Idrott och föreningsnämnden

Avsikten är att tillskapa en fullmåttsall med publikkapacitet för minst 300 personer. Anläggningen byggs för idrottsverksamhet och skolverksamhet (dagtid), i första hand är målgruppen barn och unga. Områdets föreningsliv får en anläggning för såväl träning som tävlingsverksamhet med huvudsakligen för breddidrott på kvällstid och helger. Avsikten är att idrottshallen ska skapa goda förutsättning för stadens invånare att kunna idrotta, ha en aktiv fritid samt att främja folkhälsa.

Då förutsättningarna ännu inte är helt kända finns endast en tidig bedömning av investeringens storlek om ca 150–170 Mkr. Beslut gällande investeringen tas i idrott och föreningsnämnden.

Med nu gällande tidplaner bedöms ett färdigställande av idrottshallen ca 2030.

Stadsfastighetsnämnden

Inom delområde 2 planeras för en skola med förskoleklass till årkurs 6 samt en skola för årskurs 7–9. Investeringsbehovet beskrivs genom schabloner. En skola med barn från förskoleklass till årskurs 6 bedöms kosta ca 200 miljoner och en skola för årskurs 7 till 9 ca 400 miljoner. Detta baserat på aktuella nyckeltal med ett påslag för oförutsedda utgifter på 10 %, samt avrundat pga. stora osäkerheter i det här skedet.

Schablonerna för förskolorna är följande: 90 miljoner för en 8 avdelnings förskola, 75 miljoner för 6 avdelnings och 60 miljoner för 4 avdelningsförskola. I delområde 2 planeras för två 8 avdelningars förskola kommunens regi.

Förändringen som innebär att kommunen bygger lokaler för kommunal service på kommunal mark och med färre och större enheter bedöms av stadsfastighetsförvaltningen bidra till positiva driftskonsekvenser för kommunen, motsvarande en besparing på cirka 65 miljoner kronor på 25 års sikt. Över samma tidperiod är det ca 50% större kostnad att hyra in jämfört med att äga baserat på en förskola med 8 avdelningar.

Samtidigt har förändringen effekter på exploateringsekonomi på grund av ett försämrat kassaflöde motsvarande cirka 100 miljoner kronor. Ett försämrat kassaflöde uppstår till följd av lägre inkomster från markförsäljning eftersom byggrätter för bostadsändamål delvis ersätts med byggrätter för lokaler för kommunal service. Denna förändring återspeglas i förslaget till planeringsbeslut.

Detaljplanen anger utöver det en förskola med 8 avdelningar som ska byggas av privat aktör

6 Erforderliga ekonomiska beslut för delområde 2 Backaplan

6.1 Behov av förnyat politiskt ställningstagande

Exploateringsförvaltningen bedömer att utgiftsramen kan bibehållas för Backaplans delområde 2, innebärande ett bedömt exploateringsnetto på -900 mnkr (2024 års prinsnivå). Ett godkännande av de ekonomiska förutsättningarna skulle innebära att stadsutvecklingen kan fortsätta genom de detaljplaner som ingår i delområdet. Exploateringsförvaltningen förordar att Backaplan planeras vidare i enlighet med förslaget. Därutöver förutsätts att den fortsatta planeringen arbetar för att minska osäkerheterna och riskerna och på så sätt minska kostnaderna i projekten.

Det har skett struktur- och innehållsförändringar som påverkar exploateringsekonomin. Även omvärldsfaktorer som påverkar både utgifterna och de potentiella inkomsterna har en negativ inverkan på bedömningen av exploateringsekonomin. Sammantaget påverkar förändringarna och omvärldsfaktorerna exploateringsekonomin på ett sådant sätt att exploateringsförvaltningen bedömer att det inte är möjligt att, inom ramen för den framarbetade planeringsinriktningen, kompensera för de minskade inkomsterna. Bedömningen är vidare att det inte heller är lämpligt att i detta skede minska riskreserverna och föreslå en lägre utgiftsram.

6.2 Beslut om genomförande

Exploateringsförvaltningen skulle se ett förnyat politiskt ställningstagande om fortsatt planering utifrån de ekonomiska förutsättningarna som en utgångspunkt att förhålla sig till i samband med kommande beslut om genomförande av respektive detaljplan inom Backaplan. Detta sker som utgångspunkt på nämndnivå, men i förekommande fall på kommunfullmäktigenivå.

För exploateringsprojekt med bruttoinvesteringar motsvarande eller över 5 200 prisbasbelopp (cirka 305 miljoner kronor) ska ett så kallat genomförandebeslut fattas på kommunfullmäktigenivå för fastställande av ramar för innehåll, tid och ekonomi inför ett fortsatt genomförande. Inom Backaplan kommer sådant beslut krävas för flera av detaljplanerna.

